JOURNAL DES CHEMINS DE FER, DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

Digitized by Google

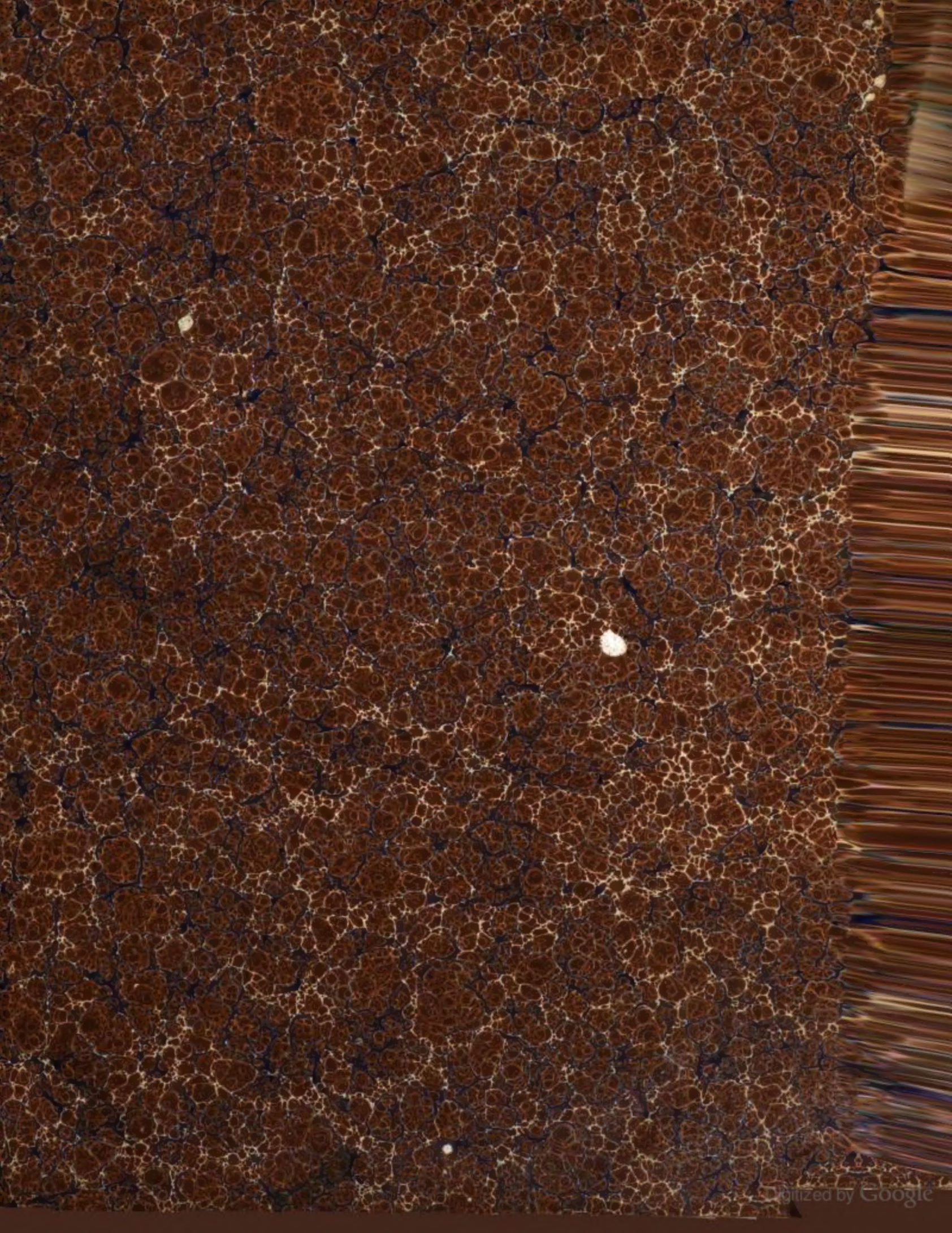
THE LIBRARY

Periodical Collection

CLASS

BOOK

Digitized by Google


Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

JOURNAL

DES CHEMINS DE FER

SEIZIÈME ANNÉE — 1857

Digitized by Google

Digitized by Google

JOURNAL

DES

CHEMINS DE FER

SEIZIÈME ANNÉE — 1857

PARIS

BUREAUX DU JOURNAL, RUE RICHELIEU, 99

CBIV. OF MINNESOTA LIBRARY

Digitized by Google

Digitized by Google

JOURNAL

DES

CHEMINS DE FER

SEIZIÈME ANNÉE. — 1857.

TABLE DES MATIÈRES

Année 1857. — L'année qui commence, 34.

Actes officiels. — (*Décrets, conventions, lois, projets de lois, exposé de motifs, rapports officiels, concessions.*) — Nord. Hautmont, à la frontière, prolongation de délai, 4. — Est. Convention du 19 novembre, approbation, 4. — Banque de France. Création de succursales, 4. Bourse, droit d'entrée, 20. — Est, concession de raccordements, décret et convention, 91 et 92. — Chemins russes. Convention, 138. Ukase, 184. — Chemins romains. Ordonnance. Décrets, cahiers des charges, Statuts, approbation, 169, 170, 174, 176 et 252. Saint-Rambert, concessions nouvelles, 263. — Sous-comptoirs, 263. Saint-Rambert. Convention du 15 mars, concessions nouvelles, 323. — Chemins algériens. Rapport au ministre. Décret, 325. Projet de loi autorisant les associations anonymes belges en France. Décret du 2 avril. Exposé des motifs, 325 et 326. — Transport d'espèces, 349. — Concession espagnole du service transatlantique de la Péninsule aux Antilles. Ordonnances royales, 355. — Midi. — Concession de la Teste à Arcachon, Décret, 4 avril, 381. — Palais de l'Industrie. Projet de loi portant rachat. Exposé des motifs. Traité, 427 et 428. — Banque de France. Projet de loi portant prorogation du privilége de la Banque. Projet de traité avec le Trésor, 429. — Genève. Convocation du 27 février 1857. Décret du 7 mars. Traité de cession du tronçon de Versoix, 461. — Traité du Grand-Central, 462. — Traité d'Orléans, Lyon et Méditerranée, 463. — Traité de Lyon et de la Méditerranée, 463. — Traité de la Méditerranée et du Genève, 464. — Convention de Lyon et de la Méditerranée, 11 avril, 465. — Midi. Convention annexée au décret du 14 avril, 486. — Corps législatif. Exposé des motifs. Grand-Central, Orléans, Lyon, Méditerranée, 489. — Banque de France. Exposé des motifs, 490. — L'impôt mobilier. Rapport de M. Leroux, 497. — Paquebots transatlantiques. Exposé des motifs, 501. — Crédit foncier, exposé des motifs au Corps législatif, 521. — Banque de France, rapport de M. Devinck au Corps législatif, 553. — Crédit foncier, rapport de M. Desmarous au Corps législatif, 555. — Paquebots transatlantiques, rapport au Corps législatif, 556. — Nomination du gouverneur de la Banque, 605. — M. Mallet nommé sénateur, 605. — Modification des statuts de la Compagnie du Nord, 749. — Approbation des statuts de la Compagnie de Paris à la Méditerranée, 749. — Dito de la Compagnie des Ardennes, 749. — Nomination de M. Frémy, gouverneur du Crédit foncier,

JUL 15 1912

1215771

Digitized by Google

751. — M. Lacrosse, président de la commission de surveillance de la Caisse d'amortissement, 751. — Nominations diverses dans le personnel de la Banque et des ponts et chaussées, 751. — Loi concernant les avances par le Crédit foncier, 761. — Règlement d'administration publique sur l'impôt mobilier, 798. — Décret relatif à l'exécution de la loi du 9 juin sur la Banque, 799. — Décret relatif au chemin de Luxembourg, 799. — M. Bellamy directeur de la Banque de la Martinique, 820. — M. Magne chargé par intérim du ministère du commerce, 844. — M. Andouillé est nommé sous-gouverneur de la Banque, 844. — Décret qui relie le camp de Châlons au chemin de fer de l'Est, 847. Décret relatif au chemin du Midi, 847. — Dito Bességes à Alais, 848. — Décret relatif à la construction d'un pont sur le Rhin, 862.— Recettes des chemins de fer pendant le 1er semestre, 863. — Nominations dans la Légion d'honneur, 876. — Changement dans le personnel des ingénieurs de l'Est, 900. — Décret relatif au chemin du Midi, 920. — Dito d'Orléans, 921. — Nomination d'un conseiller d'Etat hors section, 982.— Décret de concession aux Messageries impériales, 983.— Décret relatif aux chemins bavarois, 1002. — Nomination dans le personnel de la Banque, 1036. — Décret modificatif des statuts de Bességes, 1037. — Importation du fer, 1053. — Lettre de l'Empereur, 1097. — Décret relatif au chemin de Bordeaux au Verdon, 1118. — Dito relatif à l'exportation des céréales et légumes, 1118. — Dito relatif à la distillation des grains, 1119. — M. Chollat est nommé chevalier de la Légion d'honneur, 1119. — M. Lamy, dito, 1137. — Décret relatif aux chemins du Dauphiné, 1198.

Actions de chemins de fer (*Les nouvelles*).— Les nouvelles émissions d'actions, 442.

Agents de change.— Voir aux nominations. — Tribunal de commerce ; agents de change, 143. — Opérations de Bourse, 166, 515, 530.

Armements maritimes (*Barbey et C°*). — Le résultat de l'assemblée, 372. Conversion en anonyme, 304.

Assemblées. — Docks-Napoléon, 20 décembre, 23. — Chemin de Novare. Assemblée du 3 octobre. Convention, 25. — Docks, 20 décembre (suite), 41, et du 29 décembre, 43 et 45. — Bateaux à vapeur de Paris à Londres. Assemblée du 19 janvier, 64. — Banque de France, 29 janvier, 75 et 113. — La note insérée au *Moniteur*, et la note de M. Mollien, 75. — Bordeaux à la Teste. Rapport du 31 janvier. Deux lettres, 137. — Comptoir central de crédit, rapport du 31 janvier, 145. — Caisse Lécuyer, 152. — Madrid à Saragosse, 29 janvier, 181. — La Société d'éclairage au gaz, 211 et 217. — Banque générale suisse, 2 mars, 215. — Victor Emmanuel, 24 mars, 253 et 259. — Crédit mobilier autrichien, 262. — Orléans, assemblée du 30 mars, 286. — Rapport, 292. — Ouest, assemblée du 28 mars, 285, et rapport 289. — Omnibus, assemblée, 31 mars, 287. — Rapport, 298. — Compagnie générale des eaux. 2 avril, 287.—Rapport, 333.— Compagnie parisienne du gaz, 14 avril, 347. — Rapport, 353. — Compagnie impériale des petites voitures, 15 avril, 347.— Rapport, 353. — Anvers à Gand, 6 mars, 340. — Ajournement de l'assemblée du Midi, 381. — Lyon, 381.— Tarragonne à Reus, 381 et 382. — Bonnard, 1er avril, 381. — Caisse générale des chemins de fer, 25 avril, 394. — Rapport, 401. — Crédit mobilier, 28 avril, 394.— Rapport, 403.— Ports de Marseille, 28 avril, 395.— Rapport, 445.— Lyon, 28 avril, 396. — Rapport, 412 et 449. — Méditerranée, 29 avril, 397,— Rapport, 445.— Nord, 30 avril, 397.— Rapport, 417.— Est, 30 avril, 398. — Rapport, 421.— Crédit foncier, 29 avril, 398.— Rapport, 407.— Gaz et hauts-fourneaux de Marseille, 398. — Mines de Portes et Sénéchas, 30 avril, 398.—Journaux réunis, 27 avril, 398. — Saint-Rambert à Grenoble, 29 avril, 398. — Rapport, 415. — Graissessac à Béziers, 27 avril, 399. — Rapport, 423. — Ardennes et Oise, ajournement, 399. — Vieille-Montagne, 16 avril, 434. — Genève, 28 avril, 443. — Rapport, 457. — Est, rapport, 467. — Ligne d'Italie, 485.— Franco-suisse, 11 mai, 516. — Rapport, 521. — Bazin, Léon Gay, navigation à vapeur, 30 avril. Rapport, 525. — Autrichiens, 27 mai, 546. — Rapport, 645. — Compagnie impériale des petites voitures, 550. — Ouest-suisse, 560. — Grand-Central, 633. — Ardennes, 638. — Société autrichienne, 645. — Crédit mobilier espagnol, 652. — Fonderies Loire et Ardèche, 657.—Charbonnages belges, 661.—Canalisation de l'Ebre, 662 et 683. — Chemins lombards, vénitiens. Rapport à l'assemblée du 30 mai, 606. — Compagnie générale de crédit en Espagne, rapport à l'assemblée du 31 mai, 610.— Franco-Américaine, 946. — Messageries impériales, 1103. — Forges et fonderies de Santander, 1104.— Chemins du Midi. Analyse de l'assemblée du 24 juin, 675. Caisse centrale de l'industrie, 830. — Comptoir d'escompte de Londres, 844. — Ouest suisse, 825 et 864. — Paris à Orsay, 875. — Victor-Emmanuel, 907 et 984. — Banque suisse, 999, 1022 et 1036. — Cail et C°, 1001. — Hainaut et Flandre, 1153.

Avis aux actionnaires. — (Voir dans chaque numéro.)

Banques d'Amérique. — Organisation et législation, 1099.

Banque d'Angleterre. — (Voir dans chaque numéro le bilan hebdomadaire.)— Fixation du taux de l'escompte, 1052.— La banque et le marché anglais, 1130. — Correspondance du chancelier de l'Echiquier, 1190.

Banque de France. — Nomination de directeurs dans les succursales, 3 et 4. — Création de succursales, 4. — 2e dividende 1856, 5. — Bilan, Janvier, 17 et 18. — Projet de succursale dans la Haute-Marne, 38. — Le privilége de la Banque, le dividende, 58. — L'assemblée de janvier, 75. — Le *Moniteur* et la note de M. Mollien, 75. — Nomination d'un directeur à Nevers, 77. — Admission des actions de Saint-Rambert en dépôt, 108. — Bilan de février, 108. — Rapport 1856, 113. — Les effets à l'escompte, 164. Ses bilans comparés se trouvent dans le bulletin de la semaine du 2e jeudi de chaque mois). Bilan au 12 mars, 215. — 9 avril, bilan, 314 et 319. — Des changements dans la Banque de France, 346 et 380. — Projet de prorogation, projet de traité avec le Trésor, 429. — La prolongation du privilége et l'augmentation du capital, 482.—Bilan au 14 mai, 486. — Corps législatif, exposé des motifs, 490. — La loi sur la Banque, 546. — Succursale de Bar-le-Duc. Rapport au Corps législatif par M. Devinck, 553.— Démission de M. d'Argout. Nomination de M. de Germiny, 602. — Bilan au 11 juin, 605. — Loi portant prorogation du privilége. Avis divers, 677. — Résultats comparés du bilan, 746. — Bilan au 9 juillet, 751. — Projet de règlement en exécution de la loi du 9 juin, 753. — Taux de l'intérêt des avances sur effets publics, 795. — Avances sur les obligations foncières, 844. — Bilan au 13 août, 860. — Bilan au 11 septembre, 944. — Admission des effets de la banlieue, 1019. — Bilan au 8 octobre, 1020.—Fixation du taux de l'escompte, 1036 et 1052. — La Banque. Les obligations de chemins de fer, 1082. — Fixation du taux de l'escompte, 1097. — Bilan au 12 novembre, 1101.— Fixation du taux de l'escompte, 1133 et 1183.— Bilan au 10 décembre, 1183. — Taux de l'escompte, 1197.

Chemin de Bordeaux au Verdon. — Concession de la ligne, 1100.

Banques russes. — Réduction du taux de l'intérêt, 902.

Banque de Saxe. — Décret royal, 952.

Banque générale Suisse. — Les résultats de l'assemblée, le dividende, les versements, 199.

Bateaux à vapeur de Paris à Londres (*Compagnie française*). — Assemblée du 19 janvier, 64.

Bourse et cours. — Décret. Droit d'entrée, 20. — Cours mensuels en 1856, 10. — (Tribunaux, voir *Jurisprudence.*)

Bulletin de la semaine. — 3 janvier, 1. — 10 janvier, 17 et 18. — 17 janvier, 33. — 24 janvier, 57 et 58. — 31 janvier, 73 et 74. — 7 février, 89 et 90. — 14 février, 105 et 106. — 21 février, 129 et 130. — 28 février, 161 et 162. — 7 mars, 193 et 194. — 14 mars, 210. — 21 mars, 233. — 28 mars, 249. — 4 avril, 301 et 282. — 11 avril, 313 et 314. — 18 avril, 345 et 346. — 25 avril, 377 et 378. — 2 mai, 394. — 9 mai, 441. — 16 mai, 481, 482.— 23 mai, 513 et 514.—30 mai, 545 et 546. 6 juin, 577 et 578.— 13 juin, 601 et 602.— 20 juin, 625. — 27 juin, 673 et 674. — 4 juillet, 705. — 11 juillet, 745.— 18 juillet, 777. — 25 juillet, 793. 1er août, 817. — 8 août, 841. — 15 août, 857. — 22 août, 873.— 29 août, 897. — 5 septembre, 913. — 12 septembre, 937. — 19 septembre, 961. 26 septembre, 977. — 3 octobre, 993. — 10 octobre, 1018. — 17 octobre, 1036. — 24 octobre, 1049. — 31 octobre, 1065. — 7 novembre, 1081. — 14 novembre, 1097. — 21 novembre, 1113. — — 28 novembre, 1129. — 5 décembre, 1145. — 12 décembre, 1177. — 19 décembre, 1193. — 26 décembre, 1209.

Cahier des charges. — Chemins russes, 139. — Chemins romains, 170, 174. — Orléans, 764, 781. — Nord, 881, 923.

Caisses d'escompte. — Rapport à l'assemblée 722. — Circulaire du directeur, 1021.

Caisse générale des chemins de fer. — Annonce de l'assemblée, 17. — Echange de titres, 57, 73. — M. Mirès nommé banquier de l'Espagne à Paris, 90. — Demande en concession des chemins algériens, 194. — Le versement des romains et le dépôt de ces titres en syndicat, 348. — L'échange des récépissés non réductibles des chemins de fer romains, 381.—Dividende 1856, 393. — Assemblée du 25 avril. Résultats 1856, 394. — Rapport, 401. Dividende, 444. — Annonce de l'assemblée extraordinaire, 578. — Compte rendu de l'assemblée du 10 septembre, 938.

Chemins de fer (*Construction des*). — Livre de M. With, 797.

Ardennes et Oise. — Creil à Beauvais, 35. — Reims à Mézières, 91. — Ajournement de l'assemblée, 399. — La fusion des Ardennes et l'Oise avec l'Est, 515. — La fusion, 547. — Assemblée générale, 626. — Rapport à l'Empereur, 639. — Décret de concession, 639. — Ouverture de tronçon, 676. — Au sujet d'une émission d'actions, 708. — Ouverture de tronçon, 914. — Admission des titres à la Banque, 979.

Algériens (*Chemins*). — Demande en concession, 194. — Le rapport et le décret constitutif en ré-

Digitized by Google

seau, 318. — Rapport du ministre et décret, 324 et 325.

Anvers à Gand. — Assemblée du 6 mars, 349.

Bessèges à Alais. — Etudes d'un chemin de fer de St-Ambroix à Beaucaire, 165.

Bordeaux à la Teste. — Rapport à l'assemblée du 31 janvier, 137.

Lyon-Bourbonnais. — St-Germain-des-Fossés à Vichy, 77. — Roanne à St-Etienne, 77. — Recettes du premier trimestre, 485-488. — Corps législatif; exposé des motifs, 489. — Fin des travaux, 548. — Décision du conseil des ponts et chaussées, 748.

Grand-Central (*Chemin*). — Le chemin de fer d'Orléans et le Grand-Central, 34. — Recettes 1856, 59 et 60. — Arvant à Brioude, 37. — L'Orléans et le Grand-Central, 75. — Bulletin du 7 février, 89 et 90. — La fusion, 130. — Périgueux à Thiviers, 135. — L'absorption du Grand-Central; arrangements, 194. — Une ligne d'Albi par Najac au Grand-Central, 235. — Une convocation des actionnaires pour approuver les traités de fusion, 284. — Roanne à St Germain-des-Fossés, 349. — Traité avec Orléans, Lyon et la Méditerranée, 462. — Recettes du premier trimestre, 485-488. — Corps législatif; exposé des motifs, 489. — Analyse du rapport à l'assemblée générale, 604. — Fusion avec l'Orléans, le Lyon et la Méditerranée, 709. — Discours de M. Calvet-Rogniat, 1035.

Carmaux à Toulouse (*Chemin de fer et houillères*). — Renseignements sur les travaux, 7. — Extraction et recettes, 78-198-272. — Ecroulement d'un pont, 215.

Est (*Chemin de l'*). — La souscription aux 120,000 obligations, 2. — Convention du 19 novembre 1856. Approbation, 4. — Les recettes et la forme nouvelle, 37. — Les recettes 1856, 59 et 60. — Le tunnel des halles, 19. — Epinal à Nancy, 38. — Concession de Troyes à Bar-sur-Seine, et de St-Maur à Nogent, 90. — Décret et convention, 91. — L'ouverture de Nogent à Nangis, 90 et 91. — Troyes à Chaumont, 135. — Réception de Doujeux à Chaumont, 287. — Ouverture de Paris à Chaumont, 349. — Dôle à Satins, 349-516. — Inauguration de Paris à Chaumont, 381. — Assemblée 30 avril, 398. — Rapport, 421, 467. — On écrit de Deux-Ponts (Bavière rhénane), 444. — Recettes du premier trimestre, 485-488. — La fusion des Ardennes, 515-516. — La fusion, 547. — Déraillement à Bar-le-Duc, 548. — Ratification du traité pour le chemin de Thionville à Luxembourg, 748. — Convention pour le service avec la Bavière, 748. — Ouverture du tronçon de Blinville à Epinal, 748. — Projet pour relier le bassin houiller de la Moselle, 749. — Concession du chemin de Châlons à Ste-Menehould, 749. — Au sujet du chemin de Thionville à Luxembourg, 795. — Construction d'un pont sur le Rhin, 819. — Observations sur la situation de la Compagnie, 859. — Inauguration du chemin du camp de Châlons, 903. — Analyse du décret relatif au chemin international, 963. — Plainte contre la *Gazette de Lausanne*, 962.

Graissessac à Béziers. — L'achat des mines de Graissessac. La fusion avec le Midi, 215. — Assemblée 27 avril, 399. — Rapport, 433-470. — Comptes, 471.

Lyon à Genève. — Les travaux, 135. — Lyon à Seyssel, 165-197-254. — Bourg à Lons-le-Saulnier, 349. — Aix au lac du Bourget, 349-400. — Assemblée du 28 avril, 443. — Rapport, 457. — Convention du 27 février 1857. Décret du 7 mars 1857. Traité du tronçon de Versoix, 460 et 461. — Traité avec la Méditerranée, 464. — Recettes du premier trimestre, 485-488. — L'ouverture d'Ambérieu à Seyssel, 516. — Ouverture d'un tronçon, 570. — Compte général au 31 décembre, 613. — Ouverture d'un tronçon, 628. — Changement dans le personnel, 748. — Nouvelles de l'état des travaux, 749. — Ouverture d'un tronçon, 795. — Annonce de l'ouverture d'une section, 1109.

Lyon. — Les recettes 1856, 59 et 60. — Agrandissement de la gare de Dijon, 19. — Jonction avec le Bourbonnais, 37. — Arrangements avec la Méditerranée pour la fusion, 130. — La *Presse* et les tarifs, 163 et 164. — Ajournement de la fusion, 235. — Les arrangements de la fusion, 250, 282, 317. — L'assemblée, 331. — Assemblée, compte rendu, 396. — Rapport, 412, 449. — Traité avec l'Orléans et la Méditerranée, 463. — Traité pour le Grand-Central, 462. — Convention du 11 avril, 465. — Recettes du 1er trimestre, 485, 488. — Corps législatif. Exposé des motifs, 489. — Comptes général de 1856, 565. — D'exploitation, 566.

Méditerranée. — Les recettes 1856, 59 et 60. — Les arrangements avec Lyon, 130. — L'Orléans et la Méditerranée, 213. — L'ajournement de la fusion avec Lyon, 235. — Chemin de Toulon à Nice, 235. — Les arrangements de la fusion, 250, 282, 317. — Assemblée 29 avril, 397. — Marseille à Toulon, 400. — Rapport, 451. — Traité avec Lyon et Orléans, 463. — Traité pour le Grand-Central, 462. — Traité avec Genève, 464. — Convention du 11 avril, 465. — Recettes du 1er trimestre, 485, 488. — Corps législatif. Exposé des motifs, 489. — Comptes de 1856, général, 534. — D'exploitation, 535. — Premier établissement, 536. — Avis aux actionnaires, 631. — Dito, 676. — Explications, 707. — Avis aux actionnaires, 707. — Ouverture de souscription, 709. — Décret relatif à la fusion avec le Grand-Central, 730. — Au sujet du dividende de 1857, 779. — Ouverture d'un bureau pour vente et achat de demi-actions, 844. — Embranchement sur Privas, 1100. — Rectification de Saint-Étienne à Roanne, 1114.

Midi. — Réception de Morcenx à Saint-Martin-d'Oney, Toulouse à Cette, 19. — Foix, Toulouse, Bayonne, 37. — La Teste à Arcachon, 63. — Béziers à Cette, 63. — Ouverture de Saint-Martin-d'Oney, 91. — Toulouse à Béziers, 135, 164, 197. — Revenus probables du Midi, 212. — Réception de Toulouse à Cette, 214. — L'ouverture de la ligne de Bordeaux à Cette. M. E. Péreire, 287 et 316. — L'ouverture de Toulouse à Cette, 316. — Ajournement de l'assemblée, 381. — Concession de la Teste à Arcachon, 4 avril, 381. — Recettes du 1er trimestre, 485, 488. — Convention annexée au décret du 14 avril, 496. — Rapport aux actionnaires, 714. — Compte général, 760, 761. — Ouverture de la section d'Arcachon, 963.

Nord. — Hautmont à la frontière. Prorogation de délai, 4. — Recettes 1856, 59 et 60. — Busigny à Somain, 63. — Lille à Tourmay, 19. — Tergniers à Reims, 77. — Creil à Beauvais, 91. — Pampoux à Hazebrouck, 164. — Tergniers à Reims, 165. — Concession de Paris à Soissons, 197, 215. — Les cartes d'abonnement, 197. — Rouen à Amiens et Saint-Quentin, 215. — Rachat de Mons à Manage par l'État, 215. — Tracé de la ligne de Rouen à Saint-Quentin, 235. — Creil à Beauvais, 349. — Assemblée 30 avril, 397. — Rapport, 417. — Recettes du 1er trimestre, 485, 488. — Comptes de 1856. Général, 567. — D'exploitation, 568. — Lille à Strasbourg, 580. — Projet d'émission d'actions, 637. — Inauguration du chemin de Creil à Beauvais, 707. — Concession de divers embranchements, 708. — Avis aux actionnaires, 708. — Décret relatif à diverses concessions, 733. — Ouverture d'un bureau, 748. — Projet de modification dans le tarif, 748. — Prolongement de Soissons à la frontière belge, 795. — Convention avec la Compagnie de l'Ouest, 862. — Ouverture de tronçon, 963. — Expropriation de terrains, 1100. — Chemin de Lille à Strasbourg, 1130.

Orléans. — Le chemin de fer d'Orléans et le Grand-Central, 34. — Les recettes 1856, 59 et 60. — Les employés et les ouvriers de M. Polonceau, 19. — La fusion du Central, 75. — Bulletin du 7 février, 89, 90. — La fermeture des ateliers le dimanche, 108. — Députation pour un chemin de Tours à Vierzon, 135. — La *Presse* et les tarifs, 163 et 164. — Transports; prix, traités spéciaux, tribunal de commerce, 165. — L'Orléans et la Méditerranée, 213. — Niort et la Rochelle, 254. — Assemblée du 30 mars, 286. — Rapport, 292. — Orléans. Exploitation 1856, 331. — Prise de possession du Grand-Central, 400. — Saint Germain à la Palisse, 516. — Nantes à Saint-Nazaire, 443. — Traité avec le Grand-Central, 462. — Traité avec Lyon et la Méditerranée, 463. — Recettes du 1er trimestre, 485, 488. — Corps législatif. Grand-Central. Exposé des motifs, 489. — Décret relatif à la fusion du Grand-Central, 724. — Ouverture de la section de Coutras à Périgueux, 749, 795, 819. — Ouverture de section, 943. — La section de Saint-Germain-des-Fossés à Roanne, 1183.

Ouest. — Les recettes 1856, 59 et 60. — Ligne de Cherbourg, 19. — Commission d'Elbeuf, 19. — Rouen à Serquigny. Subvention, 19. — Chemin de Fécamp, 37. — Rennes à Redon, 63. — Laval à Rennes, 135. — Lisieux à Honfleur, 165, 235. — L'impôt, 196 et 197. — Tarifs. Modifications. Taxes, 198. — Assemblée du 28 mars, 285. — Ouverture de Laval à Rennes, 287. — Rapport, 289. — Comptes généraux au 31 décembre 1856, 328. — Compte d'exploitation 1856, 329. — Compte de l'établissement au 31 décembre 1856, 330. — Inauguration de Laval à Rennes, 399. — Recettes du 1er trimestre, 485, 488. — Tracé du Mans à Angers, 580. — Délibération du conseil municipal de Saint-Brieuc. — Travaux du chemin de Cherbourg, 748. — Convention avec la Compagnie du Nord, 962.

Portes et Sénéchas, (*houillères et chemin de fer de*). — Le dividende de l'assemblée du 30 avril, 398. — Assemblée du 30, 398, 444.

Saint-Rambert à Grenoble. — L'admission des actions à l'avance de la Banque, 108. — Etudes par la vallée de l'Hyen, 214. — *Le Courrier de l'Isère*, 239. — Les concessions nouvelles, 252, 263. — Les mesures nouvelles, administratives et financières, 284. — Ouverture de Rives à Grenoble, 287. — Convention du 10 mars, 323. — Assemblée du 29 avril, 398. — Rapport, 415. — L'ouverture prochaine, 485. — Réception de la ligne, 708. — Ouverture de la ligne, 779. — Vote du conseil municipal de la Tour-du-Pin, 831. — Compte rendu des recettes, 875.

Versailles, rive gauche (*Chemin de fer de*). — tribunal de commerce, 9 février, 143.

Chemins étrangers. — Anglais, 3, 749, 1031, 1067, 1083. — Américains, 5, 677, 904. — Belges, 5, 784, 865. — Hollandais, 5, 980. — Italiens, 5, 349, 995, 1001, 1084. — Lombards-vénitiens, 5. — Bavarois, 5. — Prussiens, 6. — Saxons, 6, 66, 166. — Fusion, 213, 230, 257, 306, 533, 568, 825, 883, 1006, 1055. — Etudes sur les chemins étrangers, 162, 195. — Grecs, 1100. — Sardes, Chemins sur les voies ordinaires, 215, 351. — Ouverture d'un tronçon, 579.

Autrichiens (*Société I. des chemins de fer*). —

Digitized by Google

Les chemins étrangers, étude, 163. — L'assemblée du 27 mai, 546. — Rapport, 645. — Analyse du rapport à l'assemblée générale, 570. — Réflexions sur la situation de l'entreprise, 602. — Projet de fusion avec le François-Joseph, 995.

Central suisse. — Assemblée du 30 avril, rapport, 560. — Comptes de premier établissement et d'exploitation, 1856, 568. — Id. avril, Nord-Est et Central, 569.

Chemin de fer Ferdinand. - Souscription, 199,

François-Joseph (*Chemin de fer*). — La cote à terme, 194. — Les chemins étrangers, étude, 195. — Les émissions d'actions, 381.

Franco-suisse. — L'assemblée de Verrières, 516. — Rapport, 521.

Guillaume-Luxembourg (*Le réseau*). — Le réseau Guillaume-Luxembourg et la concession, 94. — Nomination du directeur, 287.

Hainaut et Flandres. — Les paiements, 40.— On lit dans le *Moniteur Belge*, 384. — Analyse du rapport aux actionnaires, 1150.

Chemin de fer de la ligne d'Italie par le Simplon. — Concession du chemin, 287. — Assemblée à Genève. Résolution, 485. — Rapport, 587. — Rectification, 605.

Les lombards-vénitiens. — Les chemins lombards et la négociation à terme, 194. — Les lombards-vénitiens et les chemins romains, 315. — Les émissions d'actions, 381. — Analyse du rapport fait à l'assemblée générale, 605. — Rectification, 709.

Madrid à Saragosse et à Alicante. — Les statuts, 3. — Transfert de concession, 38. — Les statuts homologués, 70. — Rapport, assemblée du 29 janvier, 181. — Chemins étrangers, étude, 195. — Statuts, 220. — Observation sur le réseau, 322. — Carte, 330. — Les émissions d'actions, 381.

Chemins de Nassau. — Emission, 530.

Ouest de la Bohême. — Concession du réseau de l'ouest de la Bohême, 253.

Chemins de fer romains (*Société générale des*). — Pièces officielles de la concession, 162. — Décrets, cahier des charges, statuts, 169, 170, 174, 176. Travail comparatif sur le cahier des charges, 235. — Les chemins romains et les lombards-vénitiens, 251. — Décret de concession de Bologne à Ferrare et au Po, 252. — Carte des chemins romains, 260. — La lettre de Milési. Les conditions de la souscription, 283.—Les versements, 284.—Souscriptions romaines, 284. — Dépêche Havas, 284. — Les Lombards et les romains, 315. — Délibération du conseil, 319. — Les versements effectués pour le compte des actionnaires et le dépôt des titres, 346. — Les récépissés non réductibles de la caisse générale, 381. — La répartition de la souscription, 393. — La répartition. Répartition des Etats de l'Eglise, 441. — Décret du pape du 5 avril. — La prorogation de la souscription, 483 et 484. — Tribunal de la Seine. Audience du 14 mai, 486. — Le jugement rendu par le tribunal, 514. — Situation des travaux, 579, 631. — Observations sur le jugement du 5 août, 842. — Pose de la première pierre de la station de Civita-Vecchia, 1051. — Lettre de M. Cochery, 1214.

Les chemins de fer russes. — Pièces officielles, 139, 141, 182, 184. — Le nombre des actions, 193. — Les chemins russes et la répartition des actions, 483. — Au sujet de leur négociation à terme, 618. — Annonce de l'échange des titres, 995.

Tarragone à Reus. — Compte rendu de la gérance, 31 mars, 381, 382, 383.

Victor-Emmanuel sarde. — Assemblée du chemin de Novare. Convention, 24. — Le retour du grand-duc Michel, 108. — Annonce de l'assemblée, 135. — Renvoi de l'assemblée, 235. — Assemblée du 24 mars, 252, 259. — Les chemins étrangers, 321. — L'émission d'obligations en petites coupures, 547. — Percement du tunnel du mont Cenis, 630. — Vote de la loi relative au percement du mont Cenis, 709. — Ouverture de la ligne, 914. — Analyse de l'assemblée générale, 963, 963. — Au sujet d'un appel de fonds, 1109 et 1131.

Chronologie des chemins de fer. — Carte de M. A. Chatelain, 748.

Code général des lois françaises. — Au sujet de l'ouvrage de M. Durand, 631.

Les Compagnies de chemins de fer. — Les tarifs en ce qui concerne les grains. Deux lettres, 163. — Remaniement du réseau, 484. — Les recettes du 1er trimestre, 485, 488. — Observations sur leur mode de comptabilité, 858. — Recettes brutes pendant le 1er semestre, 874. — Chemins de fer d'embranchements, 898. — Les chemins de fer et les routes impériales, 899. — Leurs recettes brutes pendant le 1er semestre, 902. — Les chemins de fer et les revenus publics, 994. — Études, 1132. — Recettes, 1146. — Etudes, 1147, 1179, 1195. — Recettes, 1210. — Études, 1213.

Comptes.— (Voir au titre de chaque Compagnie.)

Comptoir. — Assemblée du 31 janvier. Rapport, 144. — 1er avril, 383.

Sous-Comptoir des chemins de fer. — Prorogation de la durée. Décret du 19 mars, 263.

Sous-Comptoir des entrepreneurs. — Loi, 664.

Comptoir national d'escompte. — Le dividende 1856, 57, 76. — Bilan de décembre, 92.— Les effets et l'escompte, 105. — Bilan du 28 février, 254. — Bilan au 31 mars, 350. — Bilan au 30 avril, 447. — Avis, 677. — Bilan au 31 mai, 769. — Bilan au 30 juin, 809. — Analyse de l'assemblée, 820. — Compte rendu des opérations, 845. — Bilan au 31 juillet, 865. — Bilan au 31 août, 905. — Bilan au 30 septembre, 1052.— Bilan au 31 octobre, 1118. — Bilan au 30 novembre, 1197.

Sous-Comptoir des métaux. — Prorogation. Décret du 19 mars, 263.

Conférence des chemins de fer. — Procès-verbal de la séance du 15 mars, 679.

Conseil d'État. — Palais de l'Industrie. Prétention de l'assistance publique d'appliquer aux recettes le droit des pauvres, 529.

Conseils généraux. — Conseil général de l'Eure. Rapport, 92. — Conseil général de la Marne. Adresse à l'Empereur, 915. — Loire, 950.— Haute-Garonne, Aude, Puy-de-Dôme, Basses-Pyrénées, Dordogne, 951. — Oise, Haute-Marne, Loire, Loire-Inférieure, Seine-Inférieure, Var, 965. — Vaucluse, 982.

Conventions. — (Voir aux actes officiels.)

Correspondance. — (Les réponses se trouvent à la fin de chaque numéro du journal.) Lettre de M. Prost. Le gouvernement portugais, 6 et 7. — La note concernant la cessation des correspondances dans le journal, 64.— Lettre du conseil d'administration des chemins romains à la *Semaine financière*, 603. — Lettre de M. Drory, fondé de pouvoirs de la Compagnie continentale de gaz, 677. — Lettre de M. de Lesseps sur l'isthme de Suez, 779.— Lettre du secrétaire de la conférence des chemins de fer, 1068.

Corps législatif. — Discours de l'Empereur à l'ouverture, 132 et 133. — Le budget 1858, 258. — Séance du 9 mai; exposé des motifs. Grand-Central, Orléans, Lyon, Méditerranée, 489. — Banque de France; exposé des motifs, 490. — L'impôt mobilier; rapport de M. Leroux, 497. — Paquebots transatlantiques; exposé des motifs, 501. — Crédit foncier; exposé des motifs et projets de loi, 521. — Banque de France; rapport de M. Devinck, 551.— Crédit foncier; rapport de M. Desmaroux, 555. — Paquebots transatlantiques; rapport de M. le comte P. de Chasseloup-Laubat, 556.

Cours complet d'enseignement industriel. — Compte rendu de l'ouvrage de M. Vannier, 964.

Crédit mobilier espagnol. — Analyse du rapport à l'assemblée générale, 605.

Crédit et le Times (*Le*). — L'article sur la grandeur de l'Angleterre et la décadence de la France. Réponse, 348.

Dividendes des chemins de fer (*Les*).— Réflexions générales, 578. — Les dividendes et les primes, 778.

Docks. — Les rapports 3, 23, 41. — Du 29 décembre, 43. — Propositions, 45. — Les Docks devant le tribunal de commerce, 117. — Une convocation contradictoire, 135.— Le procès, 164.— Jugement, 224. — Abus de confiance, etc.; jugement, 533. — Projet de réorganisation, 795.— Analyse de l'assemblée générale, 819. — Assemblée générale, 822. — Rectification, 1101.

Eaux (*Compagnie générale des*). — Les travaux, les versements, 144. — Assemblée du 2 avril, 287. — Rapport, 333. — Comptes généraux 1856, 336. — Annonce d'un tableau-manuel des abonnements, 1,101.

Émissions d'actions (*Les*).—Les affaires émises par le syndicat général des banquiers et le Crédit mobilier; les chemins romains, 381.— Les chemins russes et la répartition des actions, 483. — Nassau, 530.

Emprunt espagnol 3 0/0 (*L'*). — Tableau du 10e à verser, 36. — L'emprunt espagnol et la souscription, 37.— Conditions, 58. — Le Comptoir des fonds espagnols, 78.— La *Gazette des chemins de Madrid* et l'emprunt, 107.

Finances (*Les*). — Les finances anglaises et françaises. Correspondance de Londres, 16 mai, 517.

Ministère des finances. — L'impôt mobilier et les revenus et impôts indirects, 347. — Décision au sujet du tarif des matières d'or et d'argent, 845. — Rapport à l'Empereur, 1068.

Foncier de France (*Crédit*). — Distribution provisoire, 3. — Tirage trimestriel, 22 décembre, 7.—

Digitized by Google

1re tirage 1857, 241 et 253. — Convocation, 287. — Paiement des intérêts aux obligations, 350. — Convocation, 359. — 17e tirage, résultats, 368. — Assemblée du 29 avril, 398. — Rapport, 407. — Les prêts du Crédit foncier sur les obligations, 516. — L'exposé des motifs au Corps législatif, 521. — Rapport au Corps législatif par M. Desmaroux, 555. — Avis de tirage et de souscription, 616 et 631. — Nomination de M. Frémy, 756. — Tirage d'obligations, 764. — Avis sur les fonds déposés en compte courant, 845. — Avis de tirage, 900. — Explications sur la loi du 23 juin, 943. — Liste des numéros sortis au tirage du 22 septembre, 998.

Fonds espagnols. — Comptoir spécial, 75. — M. Mirès nommé banquier espagnol à Paris, 90. — Comptoir central pour les fonds espagnols, 90 et 108.

Forges. — (Voir dans chaque numéro.)

Freins des chemins de fer. — Le frein de M. Guérin; conclusion du rapport de la commission, 91.

Fusions. — L'Orléans et le Grand-Central, 75. — Le Lyon et la Méditerranée, 130. — Le Grand-Central, 130; son absorption, 194 et 284. — La Méditerranée et l'Orléans, 213. — Chemins suisses; fusion, 213 et 239. — Le Lyon et la Méditerranée; ajournement; les arrangements, 235, 250, 282 et 317. — Chemins suisses; fusion; traité, 257. — Remaniement du réseau, 484. — Les Ardennes et l'Oise, 515 et 547.

Société parisienne de l'éclairage et du chauffage par le gaz. — L'assemblée du 7 mars, 211 et 217. — Le rapport lu à l'assemblée; les charges, 235. — Assemblée du 14 avril, 347. — Rapport, 353.

Gaz et hauts fourneaux de Marseille. — La mise en marche du premier haut fourneau, 349. Dividende 1856, 393. — Assemblée, 398 et 444. — Note de la municipalité de Marseille, 485. — Une lettre du représentant de l'une des compagnies de Marseille, 516. — Acte de société; fusion avec Portes et Sénéchas, 584. — Délibération du conseil municipal, 628. — Mise en possession de la Compagnie, 747. — Lettre de M. Mirès, 970.

Grand'Combe (*Mines de la*). — Rapport aux actionnaires, 755.

Impôt sur les valeurs mobilières. — Les diverses formes, 106. — Le *Constitutionnel* et l'impôt, 134. — Le travail de M. le comte P. de Chasseloup-Laubat, 190. — Le projet du ministre des finances; le projet du conseil d'État, 212 et 213. — Le *Moniteur* et l'impôt, 234. — Le budget 1858, 253. — L'impôt nouveau et les recouvrements des impôts et revenus indirects, 347. — Résumé des impôts payés par les Compagnies de chemins de fer, par la conférence des chemins de fer, 347 et 348. — Corps législatif, rapport de M. Leroux, 497 et 674. — Exécution de la loi du 23 juin, 747, 794. — Avis de la direction de l'enregistrement, 796. — Avis de la conférence des chemins de fer, 860. — Conversion des titres, 875. — Lettre de la Compagnie de Lyon; avis du ministre des finances, 875. — Négociation des titres nominatifs, 962. — Avis du ministère des finances, 983. — Erratum à l'avis précédent, 995.

Industrie (*Palais de l'*). — Le projet de loi du rachat, 350, 426. — Exposé de motifs, Traité de rachat, 426, 427, 428. — Le palais de l'industrie et l'assistance publique, 529. — Analyse de la loi du 8 juin, 769. — Décret, 736.

Industrie. — Compagnie marbrière et industrielle du Maine, 1002. — Application de l'électricité aux chemins de fer, 1115.

Ingénieurs civils. — Séance du 7 novembre, 9, 45. — Du 21 novembre, 47. — 5 décembre, 9 janvier, 118, 119, 120. — 9 janvier, 140, 179, 263. — 23 janvier, 264. — 6 février, 266. — 20 février, 269, 301. — 6 mars, 302. — 20 mars, 305, 429. — 3 avril, 551, 615. — 17 avril, 690. — 15 mai, 806, 925. — 19 juin, 1007. — 17 juillet, 1007, 1096. — 21 août, 1120, 1159. — 18 septembre, 1169.

Journal des chemins de fer. — L'avis de la carte en tête de chaque numéro. — La distribution de la carte, 353. — Le texte de l'avertissement du 25 mai, 545. — La retraite de M. Mirès, 546. — Réponse à un journal financier, 978.

Journaux réunis (*Société des*). — Le *Constitutionnel* et le *Pays*. — Le dividende 1856, 393. — Assemblée 27 avril, 398, 444.

Jurisprudence. — Tribunaux. — Tribunal de Schélestadt. — 18 novembre 1856, violation de l'article 250 du code pénal, 49. — Docks Napoléon, 117. — Versailles, rive gauche, 143. — Agents de change, 143. — Tribunal de commerce, prix spéciaux, transports, 165. — Agents de change, opération de bourse, 166. — Ouest, tarifs, taxes, 198. — Docks, jugement, 235. — Chemins romains, audience du 14 mai, 484. — Les opérations de bourse, 515. — Tarifs différentiels; cour d'Orléans, 527. — Conseil d'État, le palais de l'Industrie et l'assistance publique, 529. — Opérations de bourse, cour de cassation, 530. — Docks Napoléon, 532. — Inondations, 761. — Dieppe et Fécamp, 762. — Violation de l'article 69 du code de procédure, 762. — Docks Napoléon, 762. — Messageries générales, 800. — Report, agent de change, 800. — Docks Napoléon, 800. — Chemins romains, 832. — Docks Napoléon, 832. — Obligations et actions volées, 888. — Inondations, 951. — Siége social, 952. — Arrêt Carpentier, 996. — Introduction sur la voie, 1002. — Chemins romains, 1020. — Paiement de coupons, 1072. — Tarif, 1137. — Docks Napoléon, 1199.

Liquidation. — (Voir le tableau publié à la suite de chaque liquidation.)

Maritime (*Compagnie générale*). — Rapport aux actionnaires, 758.

Messageries impériales. — Analyse du rapport du 28 mai, 582. — Décret, 734. — Analyse de l'assemblée du 5 novembre, 1101.

Mobilier (*Crédit*). — Le crédit mobilier et les comptes, 210. — La suite des faux bruits, 234. — Assemblée du 28 avril, 394. — Rapport, 403.

Mobilier espagnol (*Crédit*). — Les émissions d'action, 381.

Monnaies (*Question monétaire*). — Exportation des métaux en 1856, 76. — Exploitation de l'or en 1856, 906. — Situation monétaire, 1019. — Le marché monétaire, 1034. — Mouvement monétaire, 1059. — Marché anglais, 1083. — Marché monétaire, 1099. — Triage et fonte des monnaies, 1099.

Navigation à vapeur (*Compagnie générale Bazin, Léon Gay et Cie*). — Assemblée du 30 avril, rapport, 929.

Nominations. — Banque de France. Directeurs dans les succursales, 4. — Agents de change, 20. — Ingénieurs, 38. — Agent de change, 91. — Agents de change, 135. — Ordres étrangers, 240. — Agents. Ordres étrangers, 255. — Agents de change. Ordres étrangers. Ecoles des mines, 337. — Récompenses à des employés de chemins de fer, 447. — Ponts et chaussées, 631. — M. Martial, agent de change, 647. — M. Dreux, agent de change, 1036.

Note du 9 mars. — La cessation, 58.

Omnibus (*Compagnie générale des*). — Assemblée du 31 mars, 287. — Rapport, 298. — Bilan 1856. Recettes mensuelles 1856. — Comptes d'exploitation 1856, 332.

Ordonnances en matière de tarifs. — Septembre 1856, 17. — Octobre, 118 et 119. — Novembre, 199. — Décembre, 270. — Janvier, février, 616. — Mars, 617. — Avril. Mai, 928 et 1005. — Juin 1119.

Paquebots transatlantiques. — Concession en Espagne. Du service entre la Péninsule et les Antilles. Actes officiels, 355. — Corps législatif, exposé des motifs, 501. — Rapport au Corps législatif, 556. — Loi, 664. — Déclaration de la chambre de commerce de Nantes, 860. — La Compagnie nantaise, 896. — Analyse de l'assemblée Franco-Américaine, 913. — Au sujet de cette assemblée, 943. — Décret de l'Empereur, 970.

Ports de Marseille — Lettre de Marseille, 17 janvier, 60. — Bulletin du 21 février, 129. — L'adjudication des travaux, 164. — Les négociations avec les docks. Les constructions, 195. — Les docks de Marseille. Constitution, 253. — Des ventes faites aux docks, 348. — Dividende 1856, 393 et 404. — Assemblée du 28 avril, 395. — Rapport, 445. — *Le Courrier de Marseille* et les travaux, 515.

Projets de chemins de fer. — Tours à Vierzon, 135. — Transversal de Strasbourg à Nantes, 164. — Lille à Strasbourg, 164. — Fampoux à Hazebrouck, 164. — Saint-Ambroix à Beaucaire, 165. — Lunel à Milhau, 165. — Chemin de Bayonne à Madrid par les Aldudes, 38, 91 et 214. — Rodez à Montpellier, à la Méditerranée, 215. — Remaniement du réseau, 484.

Réseau pyrénéen. — Mont-de-Marsan à Tarbes, 63. — Pau à Bayonne, 77. — Chantiers. Ouverture, 91. — Ouverture de chantiers, 108. — Agen à Tarbes, 135. — Lettre de Foix, 135. — Les ateliers de terrassement, 165. — Service d'Agen à Tarbes, 254. — Circonscription de travaux, 254. — Mont-de-Marsan à Habastens, 254.

Rapports. — Docks, 20 et 29 décembre, 23, 41, 43 et 45. — Bateaux à vapeur de Paris à Londres, assemblée du 19 janvier, 64. — Conseil général de l'Eure, Rapport, 92. — Banque de France, 113. — Bordeaux à la Teste, rapport du 31 janvier. Deux lettres, 137. — Comptoir central de crédit, rapport du 31 janvier, 144. — Caisse Lécuyer, 152. — Madrid à Saragosse, 29 janvier, 180. — Banque générale suisse, 2 mars, 215. — Gaz parisien, 217. — Victor-Emmanuel, 259. — Crédit mobilier autrichien, 262. — Ouest, 28 mars, 289. — Orléans, 30 mars, 292. — Omnibus, 31 mars, 298. — Eaux, 333. — Algériens, rapport à l'empereur, 324. — Compagnie parisienne de l'éclairage au gaz, 14 avril, 353. — Tarragone à Reus, 31 mars, 381 et 382. — Bonnard, 1er avril, 383. — Caisse générale des chemins de fer, 25 avril, 401. — Crédit mobilier, 28 avril, 403. — Crédit foncier, 29 avril 407. — Lyon, 28 avril, 412, 449. — Saint-Rambert, 29 avril, 415. — Nord, 30 avril, 417. — Est, 30 avril, 421, 467. — Graissessac à Béziers, 27 avril, 423. — Vieille-Montagne, 18 avril, 424. — Genève, 28 avril, 457. — Ports de Marseille, 445. — Méditerranée, 29 avril, 451. — Ligne d'Italie, rap-

Digitized by Google

port, 587. Franco-suisse, 521. — Navigation à vapeur, Bazin, Léon Gay, 525. — Autrichiens, rapport, 645. Rapport de M. Devinck au Corps législatif sur la Banque, 553. — Crédit foncier, rapport de M. Desmaroux au Corps législatif, 555. — Rapport sur les trabsatlantiques au Corps législatif, 556. — Ouest suisse, 30 avril, 560. — Paris à Orsay, 902. — Compagnie impériale des voitures, 902.

Recettes des chemins de fer. — Le tableau hebdomadaire comparatif se trouve dans chaque numéro. — Les recettes brutes de 1857, 34. — Les recettes de l'Est, 37, 59, 60. — Les recettes d'après le tableau du *Moniteur*, 107. — Tableau du *Moniteur*, recettes 1856, 112. — Sections et longueurs ouvertes et recettes du premier trimestre, 485, 488. — Observations, 843. — Recettes des trois premiers trimestres, 1018.

Remaniement du réseau français. — Le Remaniement, 484.

Reports. — De l'élévation du taux, 482.

Revenus publics. — Résumé des revenus indirects pour le 1er semestre, 779. — Les revenus publics en 1857, 1034. — La situation financière et le budget de 1859, 1066. — Résumé de la situation pour les dix premiers mois, 1,114.

Rivoli (*Immeubles*). — Recettes de janvier, 95. — Février, 215. — Analyse de l'assemblée du 23 juin, 676. — Rapport à l'assemblée, 721.

Société générale de crédit en Espagne. — Analyse du rapport à l'assemblée générale, 604.

Spéculation (*La*). — La spéculation est le crédit, 74. — Lettre à M. Alexandre Dumas fils, 130 et 131. — De la spéculation sur les affaires nouvelles, 314. — Les spéculations de Bourse, 515.

Statistique générale des chemins de fer. — Etudes. — Situation du réseau, concessions, etc., 2, 4, 60, 109, 339. — Organisation administrative et financière, 445, 518, 548. — Etablissement des chemins de fer, 877, 899, 917, 945. — Exploitation. 1115, 1134, 1149.

Statuts. — Chemins de fer romains, statuts, 176. — Chemins russes, 141, 182. — Madrid à Saragosse, 220 et 221. — Paris à Lyon et à la Méditerranée, 801. — Ardennes, 804, 829.

Tarifs. — Des tarifs nouveaux dans les cahiers des charges, 317. — Petites voitures, nécessité d'une modification des tarifs, 318. — L'arrêt de la cour d'Orléans sur les tarifs différentiels, 444. — Cour d'Orléans, tarifs différentiels, 527. — Suppression des tarifs différentiels, 1019. — Des tarifs différentiels, 1050.

Vœux des Conseils d'arrondissement. — Ceux des départements du Nord, 844, du Doubs, de Saône-et-Loire et de l'Ain, 845.

Union des gaz. — Une prochaine assemblée, 519.

Vieille-Montagne. — Assemblée du 18 avril, 424.

Ville de Paris. — *Préfecture du département de la Seine.* — Emprunt 1855, tirage, 78, 94, 108. — Emprunt 1857, 50 millions, 110. — Emprunt 50 millions, clôture de la souscription, 135. — Paiements, 151. — Emprunt de 25 millions, 165, 198. — 1er mai, tirage de l'emprunt 1852, 351. — Emprunt départemental 1856, 351. — Emprunt de 50 millions, 447. — 10e tirage de l'emprunt 50 millions, 487. 1er tirage de l'emprunt de 50 millions, 509. — Tirage des obligations, 845. — Avis relatif à l'emprunt de 50 millions, 872.

Voitures (*Compagnie impériale des petites*). — De la nécessité d'une modification des tarifs, 318. — Assemblée du 15 avril, 347. — Rapport, 355. — La commission nommée par l'assemblée et le comité annoncé, 400. — Analyse de l'assemblée générale, 820.

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20. — 859

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

N° 852 — 16e ANNÉE. — N° 1 — SAMEDI, 3 JANVIER 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

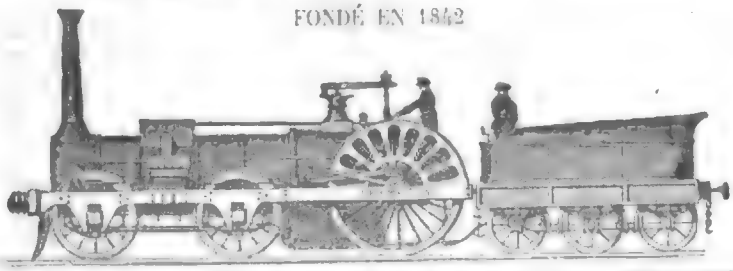
PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, Rue Richelieu

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris.. ..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger ..... 18 » —



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, Rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELEY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, 1, Norfolk street, Strand, and 4, Finch lane, Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS A NOS ABONNÉS.

L'administration du *Journal des Chemins de fer* prépare une grande carte nouvelle de tous les chemins de l'Europe centrale exécutés, en cours d'exécution, ou dont l'exécution est officiellement arrêtée.

Un avis ultérieur fera connaître à nos abonnés à partir de quelle date cette carte sera mise à leur disposition gratuitement.

Cette carte ne sera pas vendue.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 1. — Chemins de fer de l'Est, 2. — Statistique des chemins de fer. I. Situation du réseau, 2. — Docks Napoléon, 3. — Chemins de fer espagnols, 3. — Crédit foncier de France, 3. — Banque de France. Nominations, 3. — Actes officiels. Décrets. Chemins de fer du Nord. Chemins de fer de l'Est, 4. — Banque de France, 4. — Chemins de fer étrangers, 5. — Lettre de M. Prost, 6. — Compagnie des houillères et chemins de fer de Carmaux-Toulouse, 7. — Crédit foncier de France, 7. — Bulletin des recettes de la semaine, 8. — Avis aux actionnaires, 8. — Société des ingénieurs civils, 9. — Forges, 9. — Correspondance, 10. — Recettes des chemins de fer, 11, 12. — Annonces, 13. — Chronique de la Bourse, 14. — Cours des valeurs industrielles, 15. — Tableau de la Bourse, 16.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Les conférences sont ouvertes, et nul ne doute qu'elles ne se terminent de la manière la plus heureuse pour la paix du monde. L'affaire de Neufchâtel, d'après les dernières nouvelles, donne moins d'inquiétude, car toute la diplomatie de l'Europe s'occupe de terminer ce différend sans effusion de sang; sur tous les autres points, la situation est favorable, et cependant notre marché languit, frappé d'atonie, comme s'il craignait d'être surpris par quelque événement imprévu. Le marché de Londres est excellent, et les consolidés se maintiennent à 94 fr. La question monétaire ne présente plus de symptômes très-fâcheux; enfin la Banque de France vient d'élever à 75 jours la durée des effets admis à l'escompte.

Toutes ces causes d'amélioration passent sur notre marché sans l'influencer favorablement, et si les chemins de fer n'étaient pas soutenus par l'augmentation de leurs recettes, comme la rente par le bon marché du cours où elle est tombée, il n'est pas douteux qu'une baisse ne fût inévitable. Mais qui donc serait assez imprudent pour vendre des actions de chemins de fer, lorsque le prix auquel elles sont tombées représente un revenu de 6 0/0? Et quant à la rente, qui donc oserait vendre dans les prix de 66 fr. en pleine paix?

Or, si la spéculation à la baisse ne s'exerce ni sur les chemins de fer, ni sur la rente, comment se fait-il que le marché soit si lourd? Parce que les affaires ont beaucoup diminué au parquet et se sont réfugiées à la coulisse. Depuis la note du 9 mars, il s'est créé, en dehors des agents de change, un courant d'affaires énorme vers lequel se dirigent les capitaux; la spéculation, détournée ainsi de la rente, laisse le marché des fonds publics sans ressort, sans élasticité.

Les bruits les plus contradictoires circulent sur les dispositions du gouvernement relatives à la note du 9 mars. En général, on espère qu'elle sera retirée purement et simplement; d'autres prétendent que le gouvernement attendra la réunion du Corps législatif, fixée au 18 février, pour lui soumettre divers projets de concession. Ces propositions seraient le signal qui mettrait un terme à l'exclusion dont est frappée la négociation des affaires nouvelles.

Nous croyons que nulle résolution n'a encore été prise; mais quelques symptômes nous font craindre que les mesures restrictives ne soient encore quelque temps maintenues. Cela serait profondément regrettable; car si l'on n'attire pas les capitaux disponibles dans le mouvement des affaires, ils continueront à s'employer en reports, et notre marché s'affaissera sur lui-même.

La liquidation du 31 décembre s'est faite avec facilité, quoique les reports aient été très élevés. Ainsi, sur la rente, ils ont été, le 31 décembre, à 60 et 65 centimes; sur les chemins de fer, ils ont été à leur plus haut prix; sur le Crédit mobilier, ils se sont faits constamment à 9 fr.

Il est évident que lorsque les capitaux peuvent être employés d'une manière aussi fructueuse, ils sont peu disposés à entrer dans les valeurs, à moins cependant que la spéculation ne les attire vers de nouvelles affaires.

Le 2 janvier, le marché a été plus mauvais; le report s'est élevé sur la rente jusqu'à 67 c. 1/2. Cependant les actions de chemins de fer se sont bien soutenues, ainsi que le Crédit mobilier, qui a été constamment maintenu au-dessus de 1,400 fr. Voici, du reste, le prix auquel les reports se sont faits :

3 0/0.....	0 60 à 0 70
Crédit mobilier.....	9 à 10
Lyon.....	7
Nord.....	4 50
Orléans.....	7
Ouest.....	3 75
Est.....	5
Méditerranée	10
Midi.....	4

Digitized by Google

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 66 85, ferme à 66 85.

Le 3 0/0 emprunt n'est pas coté.

Le 4 1/2 0/0 ancien avait fermé samedi à 91 90,; il ferme à .

Le 4 1/2 0/0 nouveau n'est pas coté.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Midi,	46.8 0/0.
Orléans,	17.8 0/0.
Lyon,	13.2 0/0.
Méditerranée,	12.3 0/0.
Ouest,	11.0 /00.
Nord,	5.0 0/0.
Est,	0.0 0/0.

C. Devina.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	26 décemb.	2 janvier.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0.....	66 80	66 85	» 05	» »
CONSOLIDÉS.....	94 1/8	94 1/8	» »/»	» »
CRÉDIT FONCIER...	615 »	620 »	5 »	» »
CRÉDIT MOBILIER..	1440 »	1415 »	» »	25 »
COMPT. D'ESCOMPTE	»·» »	710 »	» »	» »
ORLÉANS	1315 »	1325 »	10 »	» »
NORD.....	940 »	945 »	5 »	» »
EST ANCIEN.....	817 50	816 25	» »	1 25
EST NOUVEAU.....	750 »	750 »	» »	» »
LYON.....	1373 75	1375 »	1 25	» »
MÉDITERRANÉE....	1730 »	1735 »	5 »	» »
MIDI	740 »	750 »	10 »	» »
OUEST	852 50	860 »	7 50	» »
GRAND-CENTRAL...	612 50	620 »	7 50	» »
GENÈVE.....	725 »	»·» »	» »	» »
CH. AUTRICHIENS..	787 50	787 50	» »	» »
SAINT-RAMBERT....	645 »	650 »	5 »	» »
VICTOR-EMMANUEL.	592 50	595 »	2 50	» »

CHEMINS DE FER DE L'EST.

En ouvrant la souscription aux 126,000 obligations, la Compagnie de l'Est a eu soin de tenir les souscripteurs informés qu'il ne pourrait avoir à distribuer que les quantités laissées disponibles par les actionnaires; des engagements pris à l'avance pour que cette préférence leur fût accordée ont été publiés dans les journaux.

La souscription ayant été couverte, et au delà, par ces mêmes actionnaires, il a été impossible de donner suite aux autres demandes d'obligations.

C'est pourquoi le remboursement de ces souscriptions sera fait suivant l'ordre alphabétique des noms.

Les lettres A et B seront remboursées à partir du 2 janvier et jours suivants;

Les lettres C et D, à partir du 3;

Les lettres E, F, G, H, I, J, K, à partir du 5;

Les lettres L et M à partir du 6;

Les lettres N, O, P, Q, R, S, T, U, V, X, Y, Z, à partir du 7.

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER.

I.

SITUATION DU RÉSEAU.

Le document officiel d'après lequel nous avons résumé les renseignements généraux concernant les voies de transport (1), nous fournit l'occasion de publier des données positives sur les chemins de fer depuis leur origine, leur développement, leur organisation financière, administrative, leur établissement, leur exploitation, et sur leur situation relativement aux chemins de fer des autres pays étrangers.

Le premier chemin de fer date de 1823, alors qu'on ne considérait cette voie de transport que comme un moyen privé et local. Ce n'est qu'en 1833 que leur avenir, au triple point de vue administratif, commercial et stratégique, commence à être entrevu, et que l'on fait les premiers essais de transporter les voyageurs, ainsi que le premier essai de la traction au moyen d'une locomotive remplaçant les chevaux. C'est de cette même année que le gouvernement intervient, que les concessions cessent d'être perpétuelles et sont régies par des cahiers de charges plus détaillés (29 juin, date de l'adjudication du chemin d'Alais à Beaucaire), et une loi du 27 juin inaugurait le système des crédits pour les études, crédits renouvelés depuis chaque année (2).

De 1834 à 1837, les chemins de fer sont l'objet d'études et de travaux suivis, mais les concessions sont nulles ou d'une très-faible importance.

Successivement et par enchaînement, les chemins de fer arrivent, en 1841, après bien des tâtonnements et des hésitations dans un système où tout était nouveau, à un réseau exploité de 569 kilomètres, dont 79 kilomètres construits par l'Etat, sur 885 concédés.

Les dépenses de l'Etat avaient atteint :

Pour les études,	741,349	fr. 3,228,740
Pour les travaux,	2,487,391	
Et celles des Compagnies,		175,397,753
		178,626,493

Deux périodes distinctes ont caractérisé les dix-huit années qui séparent 1823 de 1841 : une première période (de 1823 à 1833) pendant laquelle on travaille, on élabore le système des chemins de fer, et dans laquelle les premiers essais d'établissement des voies ferrées se groupent successivement; une seconde période, celle dans laquelle, après que les premières expériences ont été faites dans un système où tout était nouveau et tout ignoré, les études préparatoires sont amenées à des projets d'exécution, puis à des concessions isolées, mais encore restreintes. C'est après les controverses de ces dix-huit années que l'on arrive à l'année 1842, année mémorable dans les annales des chemins de fer.

L'expérience acquise par les études en France et à l'étranger avaient fait pressentir le besoin de l'unité dans le réseau : plus de 6,000 kilomètres avaient été étudiés, et l'établissement en était devenu facile. C'est pour atteindre ce but que fut présentée, le 7 février 1842, une loi qui déterminait les grandes artères du réseau français sur lesquelles viendraient se souder les embranchements secondaires, et qui arrêtait un système général pour l'exécution des grandes lignes, en soumettant à des vues d'ensemble et à une pensée gouvernementale le tracé et la construction.

Les lignes classées par la loi de 1842 sont :

Le Nord,
L'Est,
Méditerranée,
L'Orléans, y compris Nantes et le Centre
Lyon,
Midi.

Ces deux dernières lignes furent ajoutées par un amendement de la Chambre des députés.

Mais, successivement, le gouvernement fut amené à abandonner l'exécution d'un si grand ensemble, dont la charge était trod lourde, surtout après avoir renoncé, par la loi du 19 juillet 1845, à la participation des départements. et il concéda l'exploitation des chemins de fer à des entreprises privées, en s'assignant pour part l'exécution des terrassements et des ouvrages d'art, et en laissant aux Compagnies les frais de la pose de la voie, du matériel et de l'exploitation.

En 1845, la loi du 15 juillet régla les dispositions générales commandées par l'intérêt public ; en 1846 fut rendue l'ordonnance qui soumet à des prescriptions détaillées la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer. C'est au milieu des études, des travaux, des progrès des chemins de fer que surviennent les années 1847, 1848, 1850 et 1851, à la suite desquelles commence avec le règne de Napoléon III la période de prospérité des chemins de fer, période dont les

(1) *Journal des Chemins de fer*, 1856, page 948.

(2) La loi de finances fixant le budget de 1832 disposa qu'à l'avenir les grands travaux publics ne pourraient être exécutés qu'en vertu d'une loi. La loi du 7 juillet 1833 sur l'expropriation étendit cette prescription aux travaux publics et chemins de fer exécutés par l'industrie privée, à l'exception des chemins de fer d'embranchement de moins de 20 kilomètres, dont l'exécution peut être autorisée par une ordonnance.

Digitized by Google

faits sont trop présents pour qu'il soit nécessaire de les rappeler.

C'est à la suite de ce résumé que nous commencerons l'exposé de tous les renseignements statistiques dont le détail est si intéressant pour les chemins de fer.

ÉTUDES DES CHEMINS DE FER.

Les premières études des chemins de fer datent de l'année 1833 et ont nécessité une dépense de 3,500,123 fr., répartie comme il suit sur les diverses lignes qui constituent aujourd'hui notre réseau.

LIGNES.	Kilomètres concédés			Total des tracés et retenus étudiés.	Dépenses	
	Etudes par l'Etat.	Non etudes par l'Etat.	Total		totales.	par kilomètre.
Nord. ..	900	68	968	3.090	293.375	79 51
Est.....	1.512	229	1.781	5.985	395.685	56.84
Ouest ..	1.659	400	2.059	5.017	457.850	78,42
Orléans.	1.733	»	1.733	6.535	677.413	89.13
Lyon....	923	»	923	4.960	414.006	82.33
Méditer.	456	468	924	700	98.928	141.33
Gr-Centr	993	150	1 143	3.015	397.072	131,90
Midi....	747	53	800	4.950	203.969	108,61
Lignes en commun et Cies diverses..	201	964	1.165	1.145	135.598	118.43
Total.	9.454	2.042	11.496	33.017	3.071.496	93.01
Lignes étudiées mais non concéd..	»	»	»	4.300	428.927	95,31
Total.	9.454	2.042	11.496	37.317	3.500.423	93,29

CONCESSIONS DE CHEMINS DE FER.

Les concessions de chemins de fer, faites d'abord à perpétuité, puis, à dater de 1833, pour une durée dont la plus longue est de moins de cent ans, n'ont pas suivi une progression bien régulière La longueur des chemins de fer concédés, qui était, en 1823, de 18 kilomètres, a atteint en 1842 2,995 kilomètres, et s'élève au 30 juin 1855 à 11,496 kilomètres. Nous présentons dans le tableau ci-dessous la situation des chemins de fer depuis la première concession, année par année, avec l'indication des lignes entreprises par l'Etat. Nous ferons observer que dans ces chiffres ne sont pas comprises les longueurs des concessions abandonnées ou achetées. En 1831, les 50 kilomètres concédés dans l'année ont été abandonnés; en 1839, 454 kilom.; en 1847, 906 kilom.; et en 1848, 11 kilom. ont été concédés et 512 kilom. reportés au compte des lignes abandonnées ou rachetées. Ainsi dans ces quatre années il y a eu 2,422 kilomètres abandonnés et 61 concédés.

Années.	Concessions dans l'année.	Situation au 31 décembre. Concessions	Lignes entreprises par l'Etat.	Réseau exploit.
—	—	—	—	—
1823	18	18	»	18
1826	57	75	»	75
1828	67	142	»	142
1831	50	142	»	142
1833	72	214	»	214
1835	34	248	»	248
1836	44	292	»	292
1837	110	402	»	402
1838	624	1.026	»	1.026
1839	»	572	»	572
1840	233	805	79	884
1841	1	806	79	885
1842	92	898	2.097	2.995
1843	137	1.035	1.977	3.012
1844	880	1.915	2.049	3.954
1845	2.174	4.089	358	4.447
1846	859	4.948	660	5.608
1847	»	4.042	660	4.708
1848	11	3.541	1.175	4.716
1849	»	3.541	1.175	4.716
1850	»	3.541	1.175	4.716
1851	377	3.918	1.051	4.969
1852	2.982	6.900	14	6.914
1853	1.960	8.860	»	8.860
1854	353	9.213	»	9.213
1855 (30 juin)	2.283	11.496	»	11,496
Totaux	13.418	11.496	»	11.496

Dans la situation du réseau au 31 décembre 1846 ne sont pas comprises les lignes dont la concession n'était qu'autorisée, mais non réalisée au 31 décembre; ces lignes sont :

	Kilomètres.
Paris-Cherbourg	317
Serquigny-Rouen	56
Le Mans-Caen.	139
Chartres-Alençon	137
Saint-Dizier-Gray..	158
Dijon-Mulhouse	231
Auxonne-Gray.	35
Dôle-Salins.	39
Rognac-Aix	25
Total	1137

Dans la situation en 1855, au contraire, les 289 kilomètres dont l'exécution est subordonnée à la réalisation de subventions locales sont compris dans le total de 11,496 kilomètres. Ces sections sont : Argentan à Granville et à la ligne de Chartres, 289 kilomètres.

Les lignes entreprises par l'Etat antérieurement à la concession, en 1840, ont une longueur de 79 kilomètres, et arrivent à être réduites au néant en 1853, par suite des concessions successives. En voici le tableau en résumé:

	Situation au 31 décembre	Longueurs retranchées par suite de concession
1840.	79	»
1841.	79	»
1842.	2.097	»
1843.	1.977	120
1844.	2.049	626
1845.	358	1,691
1846.	660	»
1847.	660	»
1848.	1.175	11
1849.	1.175	»
1850.	1.175	»
1851.	1.051	358
1852.	14	1.037
1853.	00	»

Ainsi l'Etat avait entrepris depuis 1840 3,857 kilomètres, qu'il a concédés successivement jusqu'à la fin de 1852, date depuis laquelle il n'a pas entrepris de nouvelles lignes.

C. DEVINA.

(La suite prochainement.)

DOCKS NAPOLÉON.

Nous sommes forcés de remettre à la semaine prochaine la publication *in extenso* des deux rapports lus dans les assemblées successives des 20 et 29 décembre 1856.

CHEMINS DE FER ESPAGNOLS.

Notre courrier de Madrid nous apporte la nouvelle de l'approbation définitive des statuts de la Compagnie des chemins de Madrid à Sarragosse et à la Méditerranée. Les actionnaires doivent se réunir à Madrid en assemblée générale avant la fin du mois courant, ainsi que l'exigent les statuts approuvés. Dès que cette assemblée générale aura eu lieu, la Compagnie fera l'échange des titres provisoires contre les titres définitifs.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Le gouverneur du Crédit foncier de France a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'il sera fait, pour le semestre de juillet à décembre 1856, une distribution provisoire de 6 fr. 25 c. par action, soit 5 0/0 sur la somme versée.

Le dividende définitif pour l'année 1856 sera fixé dans l'assemblée générale annuelle qui doit, aux termes des statuts, se tenir au mois d'avril prochain.

Le paiement de 6 fr. 25 c. par action aura lieu à la caisse de la Société, rue Neuve-des-Capucines, 19, à partir du 2 janvier, de dix heures du matin à deux heures de l'après-midi.

Paris, le 28 décembre 1856.

Le gouverneur,
Comte CH. DE GERMINY.

NOMINATIONS.

Banque de France.

Par décret impérial en date du 27 décembre 1856, rendu sur le rapport du ministre secrétaire d'Etat au département des finances, ont été nommés :

Digitized by Google

Directeur de la succursale de la Banque de France à Poitiers, M. Bailly (Adolphe), caissier principal de la succursale de Marseille ;

Directeur de la succursale de Saint-Lô, M. Toutain (Alfred), caissier de la succursale de Metz ;

Directeur de la succursale de Carcassonne, M. Puget (Marcellin-Alfred), caissier de la succursale d'Avignon.

ACTES OFFICIELS.

CHEMIN DE FER DU NORD.

Décret impérial qui accorde une prorogation de délai pour l'achèvement du chemin de fer de Hautmont à la frontière de Belgique.

Du 6 décembre 1856.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français, à tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu notre décret du 19 août 1854 portant approbation de la concession du chemin de fer de Hautmont à la frontière de Belgique, ensemble la convention et le cahier des charges annexés audit décret ;

Vu la demande formée, le 7 juillet 1856, par les concessionnaires du chemin de fer de Mons à Hautmont, à l'effet d'obtenir que le délai d'exécution de la partie de ce chemin qui s'étend sur le territoire français soit prorogé au 1er mai 1858 ;

Vu les rapports des ingénieurs du service du contrôle des 28 et 30 août 1856 ;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Le délai fixé par l'article 1er du cahier des charges de la concession du chemin de fer de Hautmont à la frontière de Belgique est prorogé jusqu'au dix-neuf août mil huit cent cinquante-sept (19 août 1857).

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au Bulletin des lois.

Fait au palais des Tuileries, le 6 décembre 1856.

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Décret impérial qui approuve la convention passée, le 19 novembre 1856, entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Du 19 novembre 1856.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français, à tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu le décret du 17 août 1853, qui a concédé à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg les chemins de fer de Paris à Mulhouse, avec embranchement sur Coulommiers, de Nancy à Gray, et de Paris à Vincennes, Saint-Mandé et Saint-Maur ;

Vu la convention passée, le même jour, entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et ladite Compagnie, et annexé audit décret ;

Vu notamment l'article 7 de ladite convention, lequel est ainsi conçu :

« Art. 7. Le capital nécessaire à l'exécution des engagements qui forment l'objet de la présente convention sera réalisé au moyen,

« 1°. . . . . .

« 2° De l'émission de nouvelles obligations de même forme que celles de l'emprunt déjà fait par la Compagnie. L'émission de ces obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ; »

Vu la convention provisoire passée aujourd'hui entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie des chemins de fer de l'Est, relativement à la modification du deuxième paragraphe de l'article 7 ci-dessus transcrit.

Notre Conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Est approuvée la convention passée aujourd'hui entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie des chemins de fer de l'Est, pour la modification du deuxième paragraphe de l'article 7 de la convention du 17 août 1853.

Art. 2. Ladite convention restera annexée au présent décret.

Art. 3. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 19 novembre 1856.

Signé : NAPOLÉON

Par l'Empereur,

Le ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Signé : E. Rouher.

Convention relative à une modification apportée à l'article 7 de la convention du 17 août 1853.

Entre les soussignés,

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, sous la réserve de l'approbation de la présente convention par décret de l'Empereur,

D'une part ;

Et la société anonyme établie à Paris sous le nom de *Compagnie des chemins de fer de l'Est*, ladite Compagnie représentée par :

MM. *Henry-Raymond-Eugène, comte de Ségur*, président du conseil ;
Jean-Baptiste-Edouard Roux ;
Jean-Marie-Alexandre, baron d'Hervey ;
Vincent Dubochet ;
Louis-Alexandre Baignères,

Membres du comité de direction, spécialement autorisés par délibération du Conseil d'administration, en date du 21 octobre 1856,

Ses administrateurs, élisant domicile au siége de ladite société à Paris, à l'embarcadère dudit chemin de Strasbourg, et agissant sous la réserve de l'approbation de l'assemblée générale de ses actionnaires dans un délai de six mois,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le troisième paragraphe de l'article 7 de la convention du 17 août 1853 sera modifié et rédigé ainsi qu'il suit :

« 2° *De l'émission de nouvelles obligations.* Cette émission ne pourra être faite qu'en vertu d'une autorisation du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, qui en déterminera l'époque, le mode et la forme, et qui fixera les époques et les quotités des versements successifs jusqu'à complète libération. »

2. La présente convention ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Fait à Paris, le 19 novembre 1856.

Approuvé l'écriture, Signé : *Ségur.*
Approuvé l'écriture Signé : *Dubochet.*
Approuvé l'écriture, Signé : *Roux.*
Approuvé l'écriture, Signé : *baron d'Hervey*
Approuvé l'écriture. Signé : *Baignères.*

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé : E. Rouher.

Enregistré à Paris, le 2 décembre 1856, folio 19 verso, case 1er. Reçu un franc vingt centimes.

« Signé : *Bernier.* »

BANQUE DE FRANCE.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances,

Vu la loi du 30 juin 1840 et le décret du 3 mars 1851, portant prorogation du privilége de la Banque de France ;

Vu l'article 10 du décret du 16 janvier 1808, le décret du 18 mai de la même année, et l'ordonnance royale du 25 mars 1841, concernant les comptoirs d'escompte de la Banque ;

Vu la délibération du 10 juillet 1856, par laquelle le conseil général de la Banque demande l'autorisation d'établir une succursale à Carcassonne ;

Vu les pièces de l'instruction, et notamment la lettre de la chambre de commerce de Carcassonne, en date du 19 mai 1856 ;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. La Banque de France est autorisée à établir une succursale à Carcassonne.

Les opérations de cette succursale seront les mêmes que celles de la Banque de France, et seront exécutées sous la direction du conseil général, conformément aux dispositions de l'ordonnance royale du 25 mars 1841.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Saint-Cloud, le 29 novembre 1856.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances ;

Vu la loi du 30 juin 1840 et le décret du 3 mars 1852, portant prorogation du privilége de la Banque de France ;

Vu l'article 10 du décret du 16 janvier 1808, le décret du 18 mai de la même année, et l'ordonnance royale du 25 mars 1841 concernant les comptoirs d'escompte de la Banque ;

Vu la délibération du 10 juillet 1856, par laquelle le conseil général de Banque demande l'autorisation d'établir une succursale à Poitiers ;

Vu les pièces de l'instruction, et notamment la lettre de la chambre consultative des arts et manufactures de Poitiers, en date du 28 mars 1856 ;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. La Banque de France est autorisée à établir une succursale à Poitiers.

Les opérations de cette succursale seront les mêmes que celles de la Banque de France, et seront exécutées sous la direction du conseil général, conformément aux dispositions de l'ordonnance royale du 25 mars 1841.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 29 novembre 1856.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Digitized by Google

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances,

Vu la loi du 30 juin 1840 et le décret du 3 mars 1852 portant prorogation du privilége de la Banque de France;

Vu l'article 10 du décret du 16 janvier 1808, le décret du 18 mai de la même année, et l'ordonnance royale du 25 mars 1841, concernant les comptoirs d'escompte de la Banque;

Vu la délibération du 10 juillet 1856, par laquelle le conseil général de la Banque demande l'autorisation d'établir une succursale à Saint-Lô;

Vu les pièces de l'instruction, et notamment l'extrait de la délibération du conseil de l'arrondissement de Saint-Lô, du 18 août 1859, et l'extrait de la délibération du conseil général du département de la Manche, du 30 août 1851;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit:

Art. 1er. La Banque de France est autorisée à établir une succursale à Saint-Lô.

Les opérations de cette succursale seront les mêmes que celles de la Banque de France, et seront exécutées sous la direction du conseil général, conformément aux dispositions de l'ordonnance royale du 25 mars 1841.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 29 novembre 1856.

BANQUE DE FRANCE.

Le dividende du second semestre de 1856 est fixé à 135 fr. Il sera payé à bureau ouvert, à dater du 2 janvier 1857, sur l'émargement de MM. les actionnaires ou de leurs fondés de pouvoirs. On devra présenter les titres.

Ce 26 décembre 1856.

Le secrétaire général,

VILLE.

CHEMINS DE FER ÉTRANGERS.

Anglais. — Les recettes des chemins de fer qui ont été publiées pour la semaine du 23 au 29 novembre s'élèvent à . . . . . 410,110 l.
Et en 1855 à. 393,210

Augmentation. . . . 16,880 l.

Les huit lignes aboutissant à Londres ont produit . . . . . 171,347 l.
Et en 1855. 168,655

Augmentation. . . . 2,719 l.

Les recettes de l'ensemble des chemins de fer présentent une augmentation, mais quelques lignes présentent une diminution; ainsi le Nord a diminué de 1,650 l. st.

Américains. — Le chemin de fer Grand-Trunk of Canada dont l'inauguration a eu lieu le 12 novembre, relie les Etats du Nord-Ouest, le Michigan et le Wisconsin au Saint-Laurent et à l'Atlantique, partant au-dessous de Quebec sur le Saint-Laurent, pour arriver près de Toronto sur le lac Ontario. La ligne a coûté 300,000 liv. st. de plus qu'on l'avait estimé d'abord, et quoique 200 milles projetés aient été abandonnés ou ajournés.

Toutefois, on travaille à une ligne centrale de 850 milles à travers le Canada occidental jusqu'au Far-West.

La Compagnie du Grand-Trunk avait dépensé au 30 juin 8,693,080 liv., les recettes du chemin avaient produit 294,856 liv.
et les dépenses s'étaient élevées à 268,224

soit une différence de 26,632 liv.

Sur toute la ligne, ouvrages d'art, remblais, terrassements, etc., ont été préparés en prévision du moment où le développement du trafic nécessiterait la pose d'une seconde voie.

Les principaux travaux sont: le pont Victoria, qui a près de 2 milles anglais de longueur, sur le Saint Laurent, à Montréal.

Le capital de la Compagnie, en bonne partie aura été dépensé pour ce pont, évalué d'abord à 1,500,000 liv. st. puis à 1,250,000 liv. st. La première pierre a été posée le 22 juillet 1854; il doit être terminé en 1860.

Le pont, en fer, traversera la rivière sur 24 piles dont 9 sont terminées, l'espace du milieu aura 350 pieds et les autres douze de chaque côté, auront 242 pieds (1).

Voici les dates d'ouverture des sections suivantes :

Sections.	Dates d'ouverture.
Longueuil-St-Hyacinthe	27 décembre 1848
St-Hyacinthe-Richmont	15 octobre 1851
Richmond-Sherbrook	11 septembre 1852
Sherbrooke-Island-Pond	11 juillet 1853
Montréal-Brockville	19 novembre 1855
Toronto-Strafforde	octobre 1856
Toronto-Montréal	27 octobre 1856.

Voici la longueur et les divisions de la ligne du Grand-Trunck proprement dit :

Portland-Montréal	292 milles.
Richmond-Quebec	96
Quebec-St-Thomas	49
Montréal-Kingston	171
Kingston-Toronto	161
Toronto-Strafford	88
	857 milles.

Les premiers actionnaires ont fourni 9,000,000 liv. st. et le gouvernement local, qui a fait les avances des 3,000,000 liv. st. dépensées en plus, est le premier à profiter des bénéfices de la ligne.

— Recettes des chemins de fer de la Flandre occidentale, lignes de Bruges à Courtrai et de Courtrai à Poperinghe et d'Ingelm. à Deynze :

Octobre 1856,	84,722 71
Mois antérieurs de l'année,	704,506 67
Recettes depuis le 1er janvier 1856,	789,229 38
Octobre 1855,	76,677 68
Mois antérieurs,	656,637 65
Recettes depuis le 1er janvier 1855,	733,315 33

Hollandais. — On vient de publier à Londres les prospectus du chemin de fer Nord hollandais. Le capital est de 25,000,000 fr. en actions de 500 fr. Ce chemin ira d'Amsterdam à Helder par Castricum et Alkenaar, et aux chemins hollandais rhénans, en communication avec Haarlem, Leyde, Hague, Rotterdam. La concession est faite pour 90 ans.

Italiens. — La Compagnie, déjà concessionnaire du chemin de fer de Naples à Tarente, a obtenu la prolongation de la ligne au nord jusqu'à la frontière. La ligne traversera ainsi tout le royaume.

Lombards-Vénitiens. — Venise, 9 décembre. — Hier, une députation des diverses représentations de Venise, de Padoue et de Rovigo a soumis à l'empereur une adresse relative au projet de chemin de fer de Padoue, par Ferrare, à Bologne.

(1) Le pont suspendu du Niagara a 800 mètres de longueur.

Bavarois. — Voici quelques détails sur les chemins de fer bavarois :

DATE DE L'OUVERTURE.	SECTIONS.	KILOMÈTRES
	Louis prince (concession 19 février 1834).	
7 décemb. 1835	Nuremberg-Furth.	7.
	Royal Louis (sud-nord, construit aux frais de l'Etat, concession 25 août 1843).	
1 octobre 1844.	Nuremberg-Bamberg.	22.9
20 novem. 1844	Oberhausen-Vorcheim. . .	37.5
15 février 1846	Bamberg-Lichtenfels	31.8
1 juillet 1846.	Oberhausen au chemin de Munich-Augsbourg	5.6
15 octobre 1846	Lichtenfels-Neuenmark . .	42.7
1 septemb. 1847	Augsbourg-Kaufbeuern . . .	58.5
15 septem. 1847	Northeim-Donauworth. . . .	1.1
1 novemb. 1848	Neuenmark à la frontière.	67.5
1 avril 1849. . .	Nuremberg-Schwabach. . . .	15.0
15 mai	Donauworth-Oettingen. . . .	33.7
20 août.	Oettingen-Gunzenhausen .	26.6
1 octobre.	Gunzenhausen-Schwabach	45.7
1 avril 1852. . .	Kaufbeuern-Kempten.	42.7
1 mai 1853	Kempten-Imenstadt.	22.1
1 septemb. 1853	Imenstadt-Staufen.	19.8
12 octobre 1853	Staufen-Lindau	45.2
14 juillet 1854.	Liedenhofen-Lindau	—
	Royal Louis de l'Ouest (construit par le gouvernement, concession 23 mai 1840).	
1 août 1852 . . .	Bamberg-Hassfurth.	31.8
3 novemb. 1852	Hassfurth-Schweinfurth. . .	22.5
1 juillet 1854. .	Schweinfurth-Wurzbourg. .	46.8
1 octobre 1854.	Wurzbourg à la frontière	108.0
	Royal Maximilien (aux frais de l'Etat, Augsbourg à Ulm 1re section, concession 4 mai 1841).	
26 septem. 1853	Augsbourg-Dinkelscherben	26.2
26 sept. 1853. .	Burgau-Neu-Ulm	38.0
1 mai 1854. . . .	Dinkelscherben-Burgau . . .	18.7
1 mai 1854. . . .	Neu-Ulm-Ulm.	
	Munich à Augsbourg (concession 18 novemb. 1835)	
1 septemb. 1839	Munich-Lockhausen.	
27 octobre 1839	Lockhausen-Olching.	
7 décemb. 1839	Olching-Maisach.	61.8
4 octobre 1840.	Maisach-Augsbourg.	
	Louis du Palatinat (concession 10 avril 1838).	
11 juin 1847. . .	Neustadt-Ludwigshaf-Spire	38.8
2 juillet 1848. .	Kaiserlautern-Homburg . . .	38.1
3 décemb. 1848	Kaiserlautern-Frankenstein	15.7
3 juin 1849 . . .	Neustadt-Neidenfels.	17.4
26 août 1849 . .	Bexbach-Ludwigshafen. . . .	106.3
15 novem. 1853	Ludwigshafen-Worms.	22.1

Digitized by Google

DATE DE L'OUVERTURE.	SECTIONS.	KILOMÈTRES.
	Maximilien du Palatinat (concession 7 mai 1852).	
18 juillet 1855.	Landau-Neustadt	18.5
26 novem. 1855	Wissembourg-Neustadt ...	
	Louis Sud-Nord (embranchement).	
28 novem. 1853	Baireuth-Neuenmark	
	Munich à Augsbourg.	
21 mai 1854...	Pasing-Hanegg.....	
16 juillet 1854.	Hanegg-Gauting.....	
10 septem. 1854	Gauting-Muhlthal.....	22.5
15 décem. 1854	Muhlthal-Starnberg.....	

Il reste à construire sur le Royal-Maximilien : de Munich par Rosenheim à Salzbourg, et de Rosenheim à Ruffstein. Depuis le 24 juin 1854 on exploite jusqu'au duché de Hesse. Les lignes concédées sont :

Du 15 janvier 1854 : De Munich par Freising et Landshut à la ligne projetée de Nuremberg-Ratisbonne-Passau, à construire aux frais de l'Etat.

Du 10 mars 1856 : le réseau de l'Ouest, Nuremberg à Ratisbonne ; Munich au Danube ; Amberg vers Pilsen ; Ratisbonne vers Passau.

Un chemin de Lichtenfels vers Cobourg.

Un chemin des Deux-Ponts à Hombourg, concédé le 17 juillet 1855.

Un chemin d'Aschaffenbourg à la frontière Hesse-Darmstadt.

Un projet de chemin irait de Hockstadt à Stockeim.

Un chemin de Schweinfurth, près Fulda, et au chemin de Bebra, est aussi concédé.

Prussiens. — Après l'élan qu'ont pris dans ces dernières années les chemins de fer en Prusse, il peut être intéressant de rechercher approximativement quel doit en être le développement total.

On compte :

Dans le Connecticut, pour 6 milles anglais carrés, 1 mille de chemins de fer ;

Dans l'Etat de New-York, pour 20 milles anglais carrés, 1 mille de chemin de fer.

En Angleterre, pour 8 milles anglais carrés, 1 mille de chemin de fer.

Et en moyenne, 1 mille de chemin de fer pour 11 1/3 milles carrés de pays, soit, en nombre ronds, 1 mille de Prusse de voie ferrée pour 3 milles carrés de pays.

A la fin de 1854, il existait en Prusse environ 491 chemins à locomotives : on n'en comptait que 444 milles dans la Prusse même, et 117 milles dans ces deux provinces. Sur les 72 milles de chemins de fer qui ont été livrés à la circulation depuis la fin de 1854 jusqu'aujourd'hui, 39 milles appartiennent aux provinces rhénanes et à la Westphalie. En somme, sur 516 milles de voies ferrées existant dans les Etats prussiens, les provinces occidentales en comptent 156.

En se rapportant aux surfaces, le rapport général est, en comptant pour 5,073 milles carrés les Etats prussiens non compris Hohenzollern, de 5,073 à 516, soit de 9.5 milles carrés de pays pour 1 mille de chemin de fer. Pour les provinces rhénanes et la Westphalie, dont la surface est de 848 milles carrés, ce rapport est de 848 à 156, ou 5.56 milles carrés pour 1 mille de chemins de fer.

Pour ces provinces, en faisant entrer en compte les chemins déjà concédés, en cours d'exécution, et devant être terminés dans un délai de quatre années, on obtient :

Chemins exécutés comme ci-dessus. . milles	156
1° Prolongement du chemin rhénan.	34
2° Prolongement du chemin de Cologne à Minden (de Deutz à Giessen, non compris la partie qui appartient à Nassau).	19
3° Chemin de Bergen à la Marche (Ruhr-Sieg)	14
4° Le chemin de banlieue.	12
5° Le chemin de Jaarbruck, Trèves et Luxembourg (pour la partie comprise dans le territoire prusaien).	12
Total.	247

Après la construction de tout ce réseau, le rapport des voies ferrées sera de 848 à 247, soit 3.43 milles carrés de pays pour 1 mille de chemins de fer.

Si l'on veut y ajouter les lignes en projet, dont les concessions sont déjà préparées, et qui seront certainement achevées dans l'espace de six années, savoir : le chemin de Dortmund à Witten et de la basse Ruhr; l'embranchement du chemin de la Ruhr à Sieg vers Armberg, et les lignes de Dortmund à Munster et d'Elberfeld à Deutz ; le rapport ci-dessus descend à près de 3 milles carrés de pays pour 1 mille de voie de fer.

Tous ces chemins en cours d'exécution, ou dont la concession est déjà préparée, ne forment pas encore le complément total du réseau pour la Westphalie et les provinces rhénanes; il faudra certainement y ajouter la grande ligne d'Emmerich à Paderbon par Munster, le chemin de la Moselle de Coblentz à Trèves (22 milles), la ligne de Viersen à Venlo et de Buke au Weser, le prolongement du chemin de Schleiden sur Trèves, et l'établissement d'une ligne d'Herberthal à Luxembourg par Eupen et Mulmédy, le tout d'une longueur de plus de 88 milles. Il ne s'écoulera pas douze années avant que le réseau de ces provinces soit complet ; il se composera alors de 500 milles, et offrira avec la superficie du pays le rapport de 2 1/3 milles carrés pour 1 mille de voie de fer, rapport qui ne se rencontre jusqu'à présent dans aucune autre partie du monde.

	CHEMINS DE FER existants aujourd'hui.	devant exister dans 12 ans.	restant à construire.	RAPPORT 1 mille au mille carré actuel.	futur.
	Milles.	Milles.	Milles.	—	—
Vestphalie et provinces rhénanes..	156	360	204	5.56	2.36
Silésie.....	102	180	78	7.67	à »
Brandebourg et Saxe...	159	272	113	7.54	4.01
Poméranie, Prusse et Posen	99	234	135	22.5	10
Total....	516	1,046	530		

Nota. — Le mille de Prusse vaut 7,749 mètres, et le mille carré, 60 kilomètres carrés.

Le premier embranchement du grand chemin de fer du Palatinat, celui de Hambourg à Deux-Ponts, n'est pas encore terminé, et en voici un second en projet. Cette seconde ligne commencerait à Neustadt et passerait à Deiderheim, Furst, Wackenheim et Durkeim, pour s'embrancher près de Frankenthal sur le chemin Hesse-Louis. Depuis longtemps déjà la concession a été donnée pour l'étude des nivellements et du tracé. Mais les retards du commencement des travaux ont fait penser que le projet de cet embranchement était abandonné. On va s'en occuper sérieusement, et les travaux préparatoires seront exécutés sous la direction de M. Fries. D'après des renseignements certains, il a été noué avec la direction du chemin Maximilien des négociations pour que cette Compagnie entreprenne la construction de l'embranchement de Neustadt à Frankental.

Suisses. — Les membres suisses du conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer Lausanne-Fribourg-Berne, réunis aux délégués français du même conseil, ont siégé à Lausanne les 2 et 3 de ce mois. Les statuts et le cahier des charges sont définitivement arrêtés ; l'acte authentique des statuts sera incessamment dressé à Fribourg et les documents constitutifs de la Compagnie seront publiés. On s'est occupé en outre de diverses mesures d'organisation de l'administration, des pouvoirs et des attributions du comité suisse, ainsi que des administrateurs délégués. Ces mesures seront soumises à la sanction du conseil d'administration.

Le tracé Fribourg-Oron sera très-prochainement soumis au conseil d'Etat et à l'approbation du conseil fédéral.

Il a été déféré au vœu du conseil communal et de la population de Romont de transporter la gare du nord ouest au sud-ouest de cette ville.

— Soleure. Dans une dizaine de jours le pont en fer à claire voie, qui traversera l'Emme, sera posé sur ses piles. Par là la section de Soleure à Herzogenbuchsee sera à peu près terminée.

— D'après un arrangement entre les directions des chemins de fer suisses du Nord-Est, du Centre et de l'Ouest, les bons de dividendes et les coupons de chacune de ces Compagnies peuvent être changés sans portes, ni déduction aux caisses des deux autres : donc des coupons de la ligne de l'Ouest ou du Centre, à Zurich, à la caisse de la ligne du Nord-Est.

— Lucerne. — Le grand Conseil a accordé au chemin de fer de Lucerne à la frontière du canton, dans la direction de Zurich, un nouveau délai jusqu'au 25 mai 1857 pour le commencement des travaux de terrassement et les moyens suffisants pour l'exécution de la ligne. Quant à la caution, elle doit être définitivement déposée pour le 31 décembre 1857.

— Dans sa séance du 3 décembre 1856, le grand Conseil du canton du Tessin a accordé la concession de deux nouvelles lignes de chemins de fer pour 99 ans :

L'une, de la frontière des Etats-Sardes, près Brissago, pour aboutir à celle des Grisons, sur le Lukmanier, accordée à la Banque de Crédit mobilier de Saint Gall ;

L'autre, appelée ligne méridionale, des frontières lombardes, près Chiasso, à Bellinzone, sur le chemin de Lukmanier, accordée à une société Tessinoise-Lombarde.

La Compagnie Tessinoise-Lombarde ne sera tenue de commencer ses travaux que lorsque le chemin du Luckmanier sera assuré.

L'expropriation des terrains se fera sur la base des lois fédérales.

L'introduction du matériel nécessaire à la construction et à l'exploitation des lignes sera exemptée des taxes et impôts du canton pendant la durée de la concession.

Si, par suite des travaux, on arrivait à la découverte de richesses métallurgiques quelconques, la Compagnie aurait le droit de les exploiter, à la condition de payer 10 0/0 à l'Etat sur les profits nets.

Les concessionnaires ont la faculté de se constituer en compagnies anonymes par actions, de confier à d'autres sociétés, s'ils le jugent utile, l'exploitation et l'administration de leurs lignes, ou même de faire en tout ou en partie la cession de leur contrat

---

Nous recevons la lettre suivante :

Paris, le 2 janvier 1857.

« Monsieur le directeur,

» En réponse à la note que la légation de Portugal a fait insérer au *Moniteur* du 1er janvier, je vous prie de vouloir bien publier la lettre suivante, non-seulement signée, mais écrite tout entière et en français de la main de M. le ministre des finances du gouvernement portugais. »

A M. PROST.

« Monsieur,

» Désirant, avant votre départ de Lisbonne, vous donner un témoignage de remerciement pour l'intérêt que vous avez montré pour le bien-être du Portugal, non-seulement à cause de l'emprunt d'un million de francs que vous avez fait au gouvernement de Sa Majesté, en compte-courant, mais aussi pour les affaires que vous avez entreprises, en prenant le chemin de fer de Cintra et en voulant donner un élan

Digitized by Google

à la compagnie dite *Union commerciale*, *j'ai l'honneur de vous faire part que je vous ai choisi pour banquier du gouvernement portugais à Paris.*

» J'aurai pourtant l'honneur de vous prévenir successivement des affaires que vous aurez à traiter pour notre compte, et nous en poserons les conditions pour chaque affaire spéciale à traiter par votre entremise pour le compte de Sa Majesté.

» Agréez, Monsieur, l'hommage de l'estime et du dévouement avec lesquels j'ai l'honneur d'être votre très-obéissant serviteur,

» *Signé* Joze-Jorge Loureiro.

» Lisbonne, le 14 octobre 1856. »

» Comme complément de ce témoignage de haute bienveillance, la transformation en crédit mobilier portugais, de l'*Union commerciale*, dont parle M. le ministre dans la lettre qui précède, a été ordonnancée en date du 17 décembre 1856. (*Diario do governo.*)

» Nous osons donc croire, monsieur le Rédacteur, qu'il y a un malentendu entre la légation portugaise et moi.

» En attendant qu'il s'éclaircisse, veuillez avoir l'obligeance de publier cette rectification, et agréez mes salutations les plus empressées.

» A. Prost.

» Paris, le 2 janvier 1856.

» *P. S.* La lettre de M. le ministre portugais est déposée en l'étude de Me Delapalme, notaire à Paris, rue de Castiglione, 10, où l'on peut en prendre connaissance.

» A. Prost. »

Nous accueillons avec empressement la réclamation de M. A. Prost, sur laquelle nous aurons lieu de revenir; en attendant, nous sommes porté à croire, comme lui, qu'il n'y a là qu'un malentendu entre le gouvernement portugais et lui.

C. Devinck.

COMPAGNIE DES HOUILLÈRES ET CHEMINS DE FER DE CARMAUX-TOULOUSE.

Nous avons publié dans un de nos précédents numéros un relevé numérique de l'exploitation et des recettes des houillères de Carmaux, depuis le commencement des opérations de la Compagnie nouvelle, le 5 juin dernier. — On nous transmet aujourd'hui des renseignements plus détaillés sur l'avenir de cette entreprise et sur les nouvelles mesures qui viennent d'être décidées par les administrateurs, à la suite d'un voyage de plusieurs des membres du conseil de surveillance sur les lieux d'exploitation et sur la ligne du chemin de fer de Carmaux à Albi, dont l'ouverture aura lieu très-incessamment.

Les résultats obtenus depuis le 5 juin annoncent une extraction de 75,000 tonnes pour les sept derniers mois de 1856, et comme les ventes se sont maintenues au niveau de l'extraction, et n'ont pu même suffire à tous les besoins de la consommation, les bénéfices de la présente année dépasseront les prévisions. — Nous savons que les intérêts à 5 0/0 qui seront payés le 1er janvier 1857, ne représenteront pas la totalité des bénéfices réalisés pendant le courant du deuxième semestre 1856.

La concession des mines de Carmaux s'étend sur une superficie de 80 kilomètres carrés. Toutes les mines ouvertes jusqu'à ce jour sont groupées dans un espace de 2 kilomètres environ de longueur sur 1 kilomètre 1/2 de largeur : dans toute cette étendue, mesurant une superficie de 300 hectares, l'on a reconnu la présence de cinq couches de houille d'une épaisseur moyenne de 2 mètres. Le cube de la houille comprise dans ce périmètre est évalué à 30 millions de mètres cubes, soit 300 millions d'hectolitres. Il y a en ce moment six fosses ou galeries en activité d'exploitation ; une septième en chômage depuis trois mois, sera reprise au 1er janvier 1857, et exploitée par les nouveaux procédés de cages guidées en usage dans le nord de la France et en Angleterre. Ces moyens perfectionnés permettront, avec une réduction dans le prix de revient, d'en extraire 3,000 hectolitres par jour. — Chacune des autres mines sera successivement installée suivant le même plan. Quand une puissante machine d'épuisement, établie au centre du bassin d'exploitation, permettra d'extraire toutes les eaux par un seul orifice, l'on rendra à l'extraction des charbons le temps employé maintenant à l'épuisement des eaux, ce qui augmentera encore d'un tiers les quantités de charbon extraites de chaque mine. — Tous ces travaux sont poussés avec activité et permettront de tirer parti de toutes les richesses de ce bassin houiller, qui a reçu quelquefois la dénomination d'Anzin du Midi.

Les probabilités strictement déduites des calculs des ingénieurs permettent d'espérer un accroissement annuel de 30 0/0 dans la production, ce qui porterait à 3 millions d'hectolitres l'extraction probable de l'année 1858. Cet accroissement dans la production devrait apporter aux bénéfices obtenus une augmentation au moins proportionnelle, puisque l'on devrait en outre profiter de l'atténuation des dépenses résultant des meilleures voies de transport, et de l'économie du système amélioré d'extraction.

Dès le mois de février prochain, époque fixée pour l'ouverture du chemin de fer, les wagons remplis de houille viendront se vider à un embarcadère que l'on construit en ce moment sur les rives du Tarn. Là, des plans inclinés et des procédés d'embarquement analogues à ceux employés aux mines de Newcastle, les feront descendre au niveau des bateaux, qui porteront la houille par le Tarn et le canal latéral, d'un côté à Toulouse et dans les Pyrénées, de l'autre à Montauban et à Bordeaux.

Les Compagnies des chemins de fer d'Orléans et du Midi emploient déjà le coke de Carmaux pour la traction de plusieurs de leurs sections. L'extraction augmentée, les transports réguliers et nombreux, les débouchés s'accroissent immédiatement. Le grand marché de Toulouse, les usines de Carcassonne, de Montauban et du Gers, enfin les moyens faciles d'aller sur la place de Bordeaux lutter avantageusement avec les charbons anglais, seront déjà l'objet d'une grande consommation. Mais ce qui surtout assure un immense débouché à ces produits, c'est, outre les chemins du Midi et d'Orléans, le réseau pyrénéen qui aura le double avantage d'agrandir par lui-même la consommation, et de porter dans les forges et usines de l'Ariége le combustible dont l'absence s'oppose à ce que ce centre industriel prenne place parmi les plus puissants de France.

Certes cet avenir peut flatter les espérances de la Compagnie, mais ce n'est pas sous ce point de vue privé que nous le considérons. Longtemps le midi de la France, si favorisé par la nature, si riche en productions minéralogiques, est resté inférieur aux provinces du Nord sous le rapport industriel ; ce n'étaient pas l'activité et l'intelligence qui manquaient à ces populations, mais elles n'avaient pas ces moyens faciles de communication, indispensables aujourd'hui au développement du commerce et de l'industrie. — Avec l'achèvement des lignes du chemin du Midi, avec la concession des chemins pyrénéens, cette différence va tendre à s'effacer, et nous voyons dans un avenir rapproché le bassin circonscrit entre les Pyrénées, l'Océan et la Méditerranée, rivaliser en industrie avec ceux du nord et du centre de la France.

COMPAGNIE DES HOUILLÈRES ET CHEMINS DE FER DE CARMAUX-TOULOUSE.

	Extraction.		Recet. brutes.	
	tonnes.	kilogr.	fr.	c.
Du 5 juin au 31 octobre 1856..	57,843	302	902,470	80
Mois de novemb.	10,075	412	214,740	15
Situation au 30 novembre.....	67,918	714	1,207,210	95

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

EMPRUNT DE 200 MILLIONS.

Tirage trimestriel des lots.

Le lundi 22 décembre 1856, à deux heures et demie, il a été procédé publiquement, au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, n° 19, au quatrième tirage trimestriel, pour 1856, de l'emprunt de 200 millions,

Il a été extrait de la roue quatorze numéros donnant droit aux lots suivants :

Ordre de sortie.	Numéros sortis.	Montant des lots.
—	—	—
1er	149413	100,000
2e	193747	50,000
3e	158529	40,000
4e	164311	30,000
5e	192744	20,000
6e	95442	10,000
7e	165473	5,000
8e	99976	5,000
9e	129629	5,000
10e	10099	5,000
11e	120477	5,000
12e	101018	5,000
13e	78036	5,000
14e	122561	5,000

Les porteurs des titres dont les numéros sont sortis au tirage du 22 décembre 1856 sont invités à se faire connaître à l'administration du Crédit foncier de France avant le 1er février prochain, époque à partir de laquelle le remboursement des obligations et le paiement des lots seront effectués contre la remise des titres.

Le Gouverneur,

Cte Ch. de Germiny.

Digitized by Google

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	1855 Kilomètres exploités	1855 RECETTES BRUTES	1855 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1855 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1855 en moins.
								o/o	o/o
ORLÉANS (1)	Du 10 au 12 décembre.....	1234	1,315,432	964	1158	969,143	836	17.8	»
NORD (1)	16 — 22 —	795	960,571	1,209	795	916,078	1,152	5.0	»
OUEST (1)	16 — 22 —	876	683,331	780	760	533,175	701	11.0	»
EST (1)	16 — 22 —	905	783,569	865	872	783,220	865	»	»
id. NOUVEAU (1)	16 — 22 —	174	37,291	»	»	»	»	»	»
LYON (1)	16 — 22 —	656	940,003	1,433	574	728,541	1,265	13.2	»
LYON-BOURBONNAIS (1)	16 — 22 —	255	251,053	1,153	»	»	»	»	»
MÉDITERRANÉE (1)	16 — 22 —	551	653,272	1,185	523	551,755	1,054	12.3	»
MIDI	15 — 21 —	468	161,705	345	253	72,193	285	46.8	»
GRAND-CENTRAL	16 — 22 —	125	43,633	285	»	»	»	»	»
LYON A GENÈVE	15 — 21 —	75	21,416	»	»	»	»	»	»

(1) PRÉLÈVEMENT FAIT DE L'IMPOT SUR LA GRANDE VITESSE.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Banque de Darmstadt. — 20 janvier 1857, assemblée à Darmstadt.

Quatre-Canaux. — 24 janvier, assemblée à 1 heure.

Trois-Canaux. — 21 janvier, assemblée à 2 heures.

Canal de la Sambre à l'Oise. — 10 janvier, assemblée à midi, rue de Provence, 13.

Crédit algérien. — 5 janvier 1857, assemblée à 3 heures, rue Basse-du-Rempart, 50.

Tarragone à Reus. — 12 janvier, assemblée générale.

Châtillon et Commentry. — 12 janvier, assemblée à midi.

Caroute. — 28 février, assemblée à 3 heures.

Caisse hypothécaire. — 30 mars 1857, assemblée. Dépôt, 20 actions.

Pont, gare, port de Grenelle. — 27 janvier, assemblée à 2 heures.

APPELS DE FONDS.

Lyon à Genève. — 1er janvier 1857 125 f. par action

Lombards-Vénitiens. — 2 au 15 janvier, 70 fr. par obligation ; le coupon sera déduit.

Compagnie générale maritime. — 1er mars, 150 fr. par action ; dernier versement.

Banque de crédit pour le commerce et l'industrie à Vienne. — 1er janvier 20 florins ; 1er avril 40 florins ; 1er juin 40 florins.

Bazin Léon Gay. — 1er juillet 1857, 100 fr. par action (versement de novembre différé.)

Mines de Santander. — 10 au 20 janvier, 125 fr. par action.

Compagnie générale des Eaux. — 5 janvier 1857 au 5 février, 125 fr. par action, dernier versement. L'intérêt sera déduit (2 fr. 50 c.).

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Orléans. — 2 janvier, remboursement des actions et obligations sorties au tirage du 9 décembre.

Est. — 1er janvier, remboursement à 500 fr. des 513 actions sorties au tirage du 27 novembre.

Méditerranée. — 2 janvier, remboursement à 1,250 fr. des 503 obligations sorties au tirage du 18 décembre. (Emprunt 30 millions d'Avignon-Marseille.)

Genève. — 26 décembre, tirage de 153 obligations 1855 à rembourser à 500 fr. le 2 janvier.

Lyon-Bourbonnais. — 1er avril 1857, remboursement de 80 obligations 1er ordre, et 40 obligations 2e ordre d'Andrézieux à Roanne sorties au tirage du 6 novembre. 1er janvier, remboursement du tirage du 4 décembre.

1° 720 obligations du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais ;
2° 97 obligations Rhône et Loire, 1re série ;
3° 118 id. id. 2e id. ;
4° 115 id. emprunts réunis, Saint-Etienne à Lyon ;
5° 28 obligations, emprunt 1850, Saint-Etienne à Lyon ;
6° 10 obligations, emprunt 1843, Saint-Etienne à la Loire ;
7° 14 obligations, emprunt 1847, Saint-Etienne à la Loire ;

Ville de Paris. — 1er février, remboursement des obligations (emprunt de 50 millions) sorties au tirage du 3 novembre.

Mines de la Loire. — 1er février 1857, remboursement des obligations sorties au tirage du 12 décembre.

Sambre à l'Oise. — 10 janvier, tirage de 21 obligations 1853, à rembourser le 1er juillet 1857.

Ouest.
Remboursement :

Le 6 juillet 1857, de	30	obligations	Rouen	1845 ;
1er décembre,	14	id.	id.	1847 ;
id.	11	id.	id.	1849 ;
id.	30	id.	id.	1851 ;
1er mars,	29	id.	Havre	1845 ;
id.	14	id.	id.	1847 ;
1er janvier id. ;	6	id.	id.	1848 ;
1er juillet id. ;	91	id.	Ouest, mai	1852 ;
id.	24	id.	id. août	1852 ;
id.	129	id.	id.	1853 ;
id.	28	id.	id.	1854 ;
id.	499	id.	Versailles (R. D.)	1830 ;
1er janvier id. ;	74	id.	id.	1843 ;
id.	531	id.	St-Germain	1838-40 ;
id.	152	id.	id.	1842-49 ;

sorties au tirage du 15 décembre.

Genève. — 2 janvier, remboursement du tirage du 26 décembre.

Bessèges à Alais. — 2 janvier, remboursement du tirage du 29 décembre.

Compagnie générale des Omnibus. — 13 janvier, tirage de 585 obligations à amortir le 1er avril, à 500 fr.

Houillères et chemin de fer d'Epinac. — 1er février, remboursement à 1,100 fr. des 50 obligations série G, de 301 à 350, sorties au tirage du 25 novembre.

Houillères de Commentry et Forges de Fourchambault, etc. — 15 janvier, remboursement du tirage du 13 décembre.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Orléans. — 2 janvier, intérêts aux obligations, 25 fr. (emprunts 1842-1848). 7 fr. 50 c. emprunts 3 0/0.

Lyon. — 1er janvier, 12 fr. 50 c. intérêts actions, et 12 fr. 50 c. à compte sur le dividende 1856.

Est. — 1er novembre, actions anciennes, 20 fr. intérêts ; actions nouvelles, 9 fr. 90 c.
1er décembre, intérêts aux obligations.

Ouest. — 1er janvier, 7 fr. 50 c. par obligation 3 0/0. Dépôt préalable des titres.

Méditerranée. — 2 janvier, 7 fr. 50 c. par obligation 3 0/0 de 1852-55. — 25 fr. par obligation de l'emprunt 30 millions de Marseille à Avignon.

Nord. — 1er janvier, 16 fr. par action intérêts. Dépôt des titres. 7 fr. 50 c. aux obligations.

Grand-Central. — 1er janvier, 8 fr. 30 c. intérêts action ; 7 fr. 50 c. obligations.

Lyon-Bourbonnais. — 1er janvier, intérêts. Obligations à la charge de la Compagnie.

Digitized by Google

Fenouges à Alais. — 2 janvier, 9 fr. 70 c. par action, intérêts 2e semestre.

Ardennes et Oise. — 15 janvier, 5 fr. 65 c. intérêts, rue de Provence, 70.

Saint-Rambert. — 5 janvier, intérêts à 4 0/0 actions.

François-Joseph. — 20 décembre, 3 fr. 75 c. intérêts aux actions.

Crédit foncier. — 2 janvier, 6 fr. 25 c. dividende provisoire.

Crédit mobilier. — 20 décembre, paiement de l'à-compte de 25 fr. à distribuer au 1er janvier 1857 et représentant les intérêts à 5 0/0.

Midi. — 20 décembre, 10 fr. par action ancienne et nouvelle, 7 fr. 50 par obligation à distribuer au 1er janvier 1857.

Lombards-Vénitiens. — 1er janvier, 3 fr. 75 c. par action intérêts. 7 fr. 50 c. par obligation en déduction du versement appelé.

Caisse générale des Chemins de fer. — 2 janvier, 12 fr. 50 c. intérêts aux actions. Dépôt préalable des coupons.

Chemin Elisabeth. — 2 janvier, 5 flor. par action libérée de 200 fr., et flor. 1 50 par action libérée de 60 fr.

Compagnie des Omnibus. — 20 décembre, à-compte de 25 fr. sur le dividende 1856.

Houillères et chemin de fer d'Epinac. — 5 décembre, 100 fr. par action, dividende.

Chemin du Jura industriel. — (Locle, Chaux-de-Fonds, Neufchâtel), 10 décembre, 9 fr. 10 c. intérêts aux actions 1re émission; 3 fr. 40 c. actions de la 2e émission.

Mines de la Grand'-Combe. — 31 décembre, 30 fr. dividende n° 7.

Victor-Emmanuel. — 29 novembre, 5 fr. 35 intérêts aux actions.

Rivoli. — 20 décembre, 2 fr. 50 c. par action intérêts.

Chemin de fer de Galveston à Houston. — 1er janvier, intérêts semestriels des obligations payables au Comptoir d'escompte.

Compagnie générale des Eaux. — 1er janvier 1857, 2 fr. 50 c. par action, intérêts en déduction du versement appelé.

Chemin de la ligne d'Italie. — 2 janvier, intérêts 2 fr. 50 c. sur les actions.

Sambre canalisée. — 2 janvier, 4e à-compte, 25 fr.

Santander. — 1er janvier 185 .20 fr. 25 c. par action libérée, et 1 fr. 50 c. par action non libérée. Il a été distribué au 1er juillet 6 fr. 25 c. par action libérée ou non libérée.

Société générale de Crédit mobilier espagnol. — 2 janvier, 6 fr. par action.

Nouvelle-Montagne. — 31 décembre, 2e dividende 1855, 40 fr. par action; 1er janvier, intérêts aux obligations.

Houillères de Carmaux et Chemin de fer. — 2 janvier, 3 fr. 75 c. par action, intérêts 2e semestre.

Hauts fourneaux et charbonnages d'Ougrée. — 2 janvier, dividende 1855-56, 40 fr. par action.

Banque de Belgique. — 2 janvier, intérêts aux actions.

Dividendes portugais. — 1er janvier, dividende semestriel du nouveau 3 0/0.

Phœnix (Prusse). — 30 fr.: 15 fr. le 1er janvier 1857; 15 fr. le 1er juillet suivant. Obligations 3 thalers ou 11 fr. 25 c.

Comptoir de l'industrie linière (Cohin et Cie). — 2 janvier, 24 fr. 10 c. par action, dividende 1855-56, plus 12 fr. 50 c. intérêts du 1er semestre 1856-57.

C. Devisa.

Société des ingénieurs civils

Séance du 7 novembre 1856.

(Suite.)

Présidence de M. Polonceau.

M. Nozo donne communication du projet d'une nouvelle locomotive-tender à marchandises, destinée à fonctionner sur embranchements à fortes rampes et à petits rayons de courbure.

Après avoir distribué plusieurs photographies de la machine aux membres présents, il expose à peu près ainsi les considérations qui ont amené le projet nouveau.

Les lignes principales du chemin de fer du Nord sont établies avec des rampes qui ne s'élèvent pas au-dessus de 5 millimètres par mètre, et des courbes qui ne descendent pas au-dessous de 1,000 mètres de rayon. Mais, par contre, le chemin de Ceinture et divers embranchements de la partie septentrionale, qu'il faut considérer comme autant de traits d'union entre le chemin du Nord, les lignes françaises et le réseau belge, présentent assez fréquemment des rampes de *dix* à *dix-huit* millimètres et des courbes d'assez petits rayons.

La Compagnie, on doit le présumer, sera appelée à faire certaines tractions sur ces lignes, et il y a lieu dès à présent pour elle d'étudier et construire un type spécial de locomotive, pouvant remorquer sur de fortes rampes des lourds trains de marchandises, plus économiquement que les puissantes machines actuellement en service sur les deux branches principales, où les conditions d'exploitation sont toutes différentes de celles des embranchements.

Lors de la construction des puissantes machines de la grande ligne, qui ont à parcourir des rampes d'inclinaison moyenne il est vrai, mais généralement d'un très-grand développement, on a dû surtout rechercher les dispositions qui assuraient le mieux *la régularité de la vitesse normale des trains* dans toutes les circonstances de l'exploitation, afin de ne jamais apporter d'entraves au service des voyageurs. Pour cela, deux points ont été considérés comme essentiels : la conservation des diamètres de roue adoptés dès l'origine sous les premières machines à marchandises, et l'établissement d'une surface de chauffe sur des bases suffisamment larges pour que la production de vapeur restât constamment en parfait accord avec la dépense.

Dans le dernier type construit, pour porter la surface de chauffe jusqu'à près de *deux cents mètres carrés*, on fut même obligé de placer le foyer au delà de la quatrième paire de roues, afin de lui donner une largeur suffisante ; c'est alors que pour éviter les fâcheux effets d'un porte-à-faux considérable à l'arrière, on eut recours au système Engerth, qui permet de reporter une partie du poids de la chaudière sur le tender.

En dehors de cette combinaison, il eût été sans doute fort difficile d'asseoir sur quatre paires de roues, avec égalité de répartition du poids sur les essieux, une surface de chauffe aussi grande, indispensable en tout cas pour remorquer, dans les conditions d'exploitation relatées plus haut, des trains de 650 tonnes.

L'égalité de répartition du poids et la nécessité de ne pas trop charger les rails ont surtout acquis une grande importance dans ces dernières années, en présence de la difficulté d'obtenir des bandages d'une qualité suffisante pour résister à la fatigue qu'ils éprouvent *sous des roues couplées de petit diamètre*, lorsque la pression par essieu atteint 12 à 13,000 kilogrammes.

C'est cette même nécessité de ne pas dépasser la pression sur les rails de 12 à 13 tonnes, qui a généralement conduit, dans les machines à marchandises, à reporter les approvisionnements d'eau et de coke sur un tender spécial, et nous venons même de voir que pour le plus puissant type du Nord, le tender (qui doit être considéré comme distinct malgré sa connexion intime avec la machine) avait dû supporter une partie du poids de la chaudière.

Si l'emploi d'un tender spécial ne présente pas d'inconvénients graves sur les chemins à rampes ordinaires, il n'en est plus de même lorsque les rampes s'élèvent à 10 et 20 millimètres par mètre. Pour ces lignes, en effet, il y a un grand intérêt, en sacrifiant quelque peu la vitesse, à rechercher les combinaisons qui peuvent ramener le poids total du moteur (*machine et tender*) à ce qui est seulement nécessaire à l'adhérence; on supprime en effet par là ce qu'on appelle *les poids morts*, et on laisse par conséquent disponible pour la traction *la totalité du travail utile* développé par la machine.

Husgoin de Ruéville.

(*La suite prochainement.*)

FORGES

SAINT-DIZIER.

La Moselle fait encore ses fers 325 et 330 fr.

Voici nos prix : fonte affinage raisonnée nominalement à 155 fr.; fonte pour deuxième fusion, 180 fr. le n° 1; fers laminés, 320 à 330 fr. suivant les usines et le lieu de la livraison; fers battus, 360 à 370 selon l'importance des demandes.

PARIS.

On nous mande les cours suivants :

Fers de fonte au coke : 320 fr. la 1re classe. Les principaux fabricants n'ont pas encore adopté la nouvelle classification avec 5 fr. d'écart pour les quatre premières classes, 15 fr. pour la cinquième et 10 fr. pour les autres, qui est celle de l'association des maîtres de forges de Champagne et de Bourgogne; cependant quelques marchands de fer de Paris l'ont adoptée pour toutes les sortes de fers.

Fers de fonte au bois : 330 fr. la première classe et classification de 5, 15 et 10 fr., rendu en gare de la Villette. Même prix à l'entrepôt du quai de la Rapée.

Tôle puddlée : 460 à 480 fr. les 1000 kil.

Machine à tréfiler : 345 fr. n°, 20 et au-dessus; 345 à 350 n° 21 et au-dessus; 360 à 370 n° 20, suivant les usines.

Fil de fer : 86 fr. le fil à clous, 88 fr. le fil quincaillier, les 100 kil.

Pointes : Tarif dernier maintenu, mais avec des bonifications variant de 12 à 20 0/0.

Dans le mois de septembre dernier, il est entré à Paris 1,009,172 kil. de fers spéciaux à bâtiment et 788,390 kil. de fontes employées dans les constructions.

MÉTAUX.

Paris :

Cuivre de Russie, 330 à 345 fr., suivant les marques; cuivre d'Angleterre, 325; cuivre du Chili, brut, 300 302 50; minerai Corocoro, 305 310.

Etain Banca, 385 fr.

Plomb, par continuation, 65 fr.

Zinc, sans changement, Silésie, 72 fr.

Digitized by Google

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Londres, 14 décembre :

Notre marché s'est raffermi à la suite de demandes assez importantes ; les prix de baisse ont attiré les acheteurs et on tient aujourd'hui dans bien des mains à 6 fr. 25 de hausse : barres marchandes de Galles, 181 25 ; rails, 187 50.

Les nouvelles de Glascow sont venues avec une faveur de fr. 1 25. La réduction du taux de l'escompte de 7 à 6 0/0 a ranimé un peu la confiance.

A la clôture du 9, les numéros mélangés ont fait 90 fr. 85, et on tenait en dernier lieu à 91 25.

Les autres marques se raisonnaient ainsi : Gartsherrie n° 1, 97 fr. 50 ; Calder n° 1, 94 35 à 95, conditions d'usage, au comptant et rendu à bord.

Les exportations ont été la semaine passée de 4,986 tonnes contre 7,251 dans la semaine correspondante en 1855.

Voici les cours du fret :

Abbeville, 22 50 à ** **.
Boulogne, 18 75.
Brest, 18 75.
Calais, 18 75 ** **.
Charente, 21 25.
Cherbourg, 18 75.
Dieppe, 18 75.
Dunkerque, 18 75.
Fécamp, 18 75.
Havre, 18 75.
Marseille, 33 75.
Nantes, 28 75.
Rouen, 21 86.

Par tonne de 1,015 kil.

Les charbons n'ont pas subi de variations sensibles depuis quelque temps.

CHARBONS EN PRUSSE.

Saarbruck, 15 décembre :

Le gouvernement a fait connaître les prix fixés à dater de janvier. Il n'y a rien de changé aux prix d'aujourd'hui, si ce n'est sur les houilles qui arrivent sur essieux et qui subissent une augmentation de 5 fr.

FERS EN ALLEMAGNE.

Westphalie. — Prix de forges de Hœrde : Fonte d'affinage au bois (Holzkohlen Roheisen), 27 1/2 thaler par 1,000 livres prussiennes (fr. 220 par tonne) ; fonte d'affinage au coke, thl. 17 1/2 à 18 (fr. 120 à 125) ; barres 1re qualité, dimensions ordinaires, th. 50 (fr. 400) ; fers en barres, 2me qualité, thl. 46 (fr. 365) ; tôles, thl. 72 (576).

Forges de Dortmund : Fers à cheval et à cercle, fr. 382 ; plats, 390 ; fins, 417 ; barres carrées, 382 à 405 ; ronds, 390 à 420 ; forgés, 382 à 396 ; à clous, 435 ; bandages, 427 à 500 ; rails de charbonnages, 396 ; fers ronds fins, 412 à 450 ; tôles pour chaudières, 510 ; fers de tréfilerie, 465.

Siegen. — Fonte, 176 à 184 ; fonte pour acier, 2me qualité, fr. 379 à 421 ; fer pour tréfileries, 450 à 472.

Prusse rhénane. — Prix à Cologne, par 1,000 kil., fontes allemandes au bois, 200 à 206 ; fonte au coke, 127 à 131 ; fonte grise pour moulage, 135 ; fonte d'Ecosse n° 1, 143 ; fer en barres suivant dimensions, 352 à 367.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charbons. — La bonne gailletterie grasse se cote toujours 23 à 24 fr.

Coke. — Il n'y a aucune chance pour que le prix de cet article baisse de longtemps ; les charbons gras avec lesquels il se fabrique ayant plutôt une tendance à la hausse qu'à la baisse à cause de leur rareté. On cote le coke pour hauts-fourneaux fr. 23 50 à 24, suivant l'importance de l'opération, et le coke pour locomotives 25. Le coke lavé fr. 30 les 1,000 kil.

Un autre avis mande ce qui suit :

Les minerais qui s'exportent en France font l'objet d'une bonne demande. Les oligistes 1re qualité ont un peu renchéri : des marchés se font à fr. 15 la tonne livrée sur bateaux ou sur wagons aux lieux ordinaires de chargement, à Selaigniau, etc., entre Huy et Namur. Les oligistes de 2me qualité se vendent à des prix très-variables selon leur richesse ; de 6 à 12 fr. la tonne.

Fret pour Paris, 12 50 ; Rouen, 14 ; Elbeuf, 13 75 ; Amiens et Reims, 11 50 ; Rothel, 12 50.

Charleroi, 14 décembre :

Les prix sont 105 à 110 fr.

La fonte de moulage vaut, selon numéros et qualités, 12 fr. à 13 fr. 50, 13 à 13 50, 13 à 14 50, 15 à 15 50, 16 à 16 50.

Les fers se raisonnent : n° 1, 22 50 à 23 ; n° 2, 24 50 à 25 ; n° 3, 26 50 à 27.

BOIS.

Nous sommes en pleine morte-saison. Les acheteurs apparaîtraient-ils que le calme serait forcé par la rareté des sciages. Les ports de Saint-Dizier et de Valcourt n'ont que quelques lots ; Vitry n'a rien à la vente ; Bar peu de chose. On presse les exploitations afin de rendre aux ports sitôt qu'on le pourra et faire des lots pour la vente du printemps. Il y a donc tout espoir que les prix se soutiendront, s'il n'y a pas de hausse.

A Paris, le port des Lions est presque nu ; il n'y a rien à l'eau, si ce n'est quelques bois qui viennent d'arriver ; le froid commence à reprendre ; ce sera probablement le dernier arrivage. Les prix sont bons ; l'entrevous se paie de 145 à 150 fr. ; l'échantillon est moins bien tenu proportionnellement. Les charpentes valent de 60 à 75 fr. suivant la qualité. Les sapins sont toujours peu demandés malgré la baisse qu'ils ont subi.

O. Sauvigon.

(L'Ancre de Saint-Dizier).

La Librairie centrale des Chemins de fer de Napoléon Chaix et Ce, rue Bergère, 20, à Paris, vient de mettre en vente un GUIDE *à l'usage* DES MILITAIRES ET MARINS *voyageant isolément* SUR LES CHEMINS DE FER, *soit à leur compte, soit aux frais de l'Etat*, avec *Tarifs militaires pour hommes, chevaux, bagages, etc.*, par M. de Bellefonds, commis de 1re classe au ministère de la guerre. — Prix : broché, 50 c. ; relié, 1 fr.

CORRESPONDANCE.

M. T., à Lafondalie. — N° 1, oui. — N° 2, s'abstenir. — N° 3, cela dépend de vos intentions ; en tout cas le 3 0/0 français.

M. A. J., à Paris. — N° 1, achetez, mais dans la mesure de vos capitaux disponibles. — N° 2, s'abstenir. — N° 3, oui. — N° 4, Nord, Ouest, Orléans, Ports de Marseille, François-Joseph. — N° 5, c'est possible, mais c'est bien aléatoire.

M. F., à Amiens. — N° 1, c'est improbable. — N° 2, la ligne entière ne sera pas exploitée avant quinze mois. — N° 3, oui. — N° 4, incertain. — Nos 5 et 6, il le sera en juin 1857.

M. X. à B. — Fait. — N° 1, en avril et octobre. — — N° 2, 6 fr. en avril. — N° 3, attendez l'assemblée générale. — N° 4, médiocre. — N° 5, aucunes.

M. P. D., à Rouen. — N° 1, cela dépend toujours, après comme avant, de la moralité et de la capacité des gérants. — N° 2, parce que nous nous efforçons de faire de nos valeurs des valeurs de placement et non de spéculation. — Nos 3 et 4, s'abstenir. — N° 5, oui. — Nos 6 à 9, nous vous envoyons le tarif. — Nos 10 à 12, oui, ou à Marseille. — N° 13, oui. — N° 14, attendez. — N° 15, oui. — N° 16, il faudra la faire prendre. — N° 17, oui, ou à Marseille.

M. F. L., à Amfreville. — Nos 1 et 2, oui. — N° 3, les chemins de fer sans contredit, le Midi excepté. — N° 4, profitez du moment, il est bon.

M. M., à Gray. — Nous n'avons pas votre lettre du 29 décembre 1855 sous les yeux ; si c'est pour savoir quand nous publierons une carte générale des chemins de fer européens, l'annonce en tête du dernier numéro y répond ; si c'est pour un autre sujet, veuillez nous écrire à nouveau.

M. P., à Tours. — C'est fait. — N° 1, cela dépend de vos intentions à venir. — N° 2, non. — N° 3, Nord, Orléans, Ouest, Lyon, François-Joseph.

M. H. V., à Lille. — Nos 1 et 3, pas de cote légale. — N° 2, le 1er avril on touchera 6 fr. — N° 4, en avril et octobre.

M. C., à R. — N° 1, ils n'en ont plus ; ils sont vendus. — N° 2, le rapport n'est pas encore publié. — N° 3, s'abstenir. — N° 4, même réponse. — N° 5, ici vers 50 fr. de perte. — P. S. Pas de marché sur cette valeur.

M. D. F., à Lyon. — N° 1, question contentieuse. — Nos 2 et 3, s'abstenir.

M. P., à Lyon. — N° 1, incertain ; s'abstenir. — — N° 2, affaire sérieuse et d'avenir. — Nos 3 et 4, s'abstenir. — N° 5, valeur solide.

M. B. de S., à Sarreguemines. — N° 1, oui. — N° 2, oui, par la poste.

M. D., à Colmar. — N° 1, le placement serait excellent, surtout si vous n'en avez pas. — N° 2, nous ne pouvons vous le dire. — N° 3, oui.

M. B. M., à Saint-Gervais-sur-Marne. — C'est fait. — S'abstenir sur cette valeur à cause de ses variations inexpliquées.

Mme Ve B., à Tanlay. — C'est fait. — N° 1, bien incertain encore. — Nos 2 et 3, s'abstenir. — N° 4, douteux. — Nos 5 et 6, médiocre. — N° 7, s'abstenir. — N° 8, médiocre. — N° 9, s'abstenir sur toutes. — N° 10, nous l'espérons.

Mme Ve L., à Tinchebray. — Non.

M. C. L., à Mayenne. — Fait. — Nos 1 et 2, s'abstenir.

M. A., n° 16. — N° 1, incertain. — N° 2, douteux ; s'abstenir. — N° 3, beaucoup, non ; mais elles se caseront bien. — N° 4, incertain.

M. D., à Sorcy. — Nos 1 à 3, nous vous envoyons le tarif. — N° 4, question contentieuse.

M. A. D., à Bordeaux. — N° 1, votre idée est bonne ; suivez-la. — N° 2, pas de cours à Paris ; on ne les fait qu'à Bordeaux.

M. J. H., à Versailles. — N° 1, restez tranquille. — N° 2, oui, en les remplaçant par des François-Joseph. — N° 3, avenir incertain, présent médiocre, au cours actuel du moins.

M. X. X., à Rouen. — C'est 60 et 200 fl. qu'il faut lire et non 60 et 200 fr. — En général, être très-prudent sur les valeurs étrangères qui ne se présentent pas avec des renseignements suffisamment développés.

M. H. G., à D. — N° 1, en avril et octobre. — N° 2, même réponse. — N° 3, en avril. — N° 4, nous ne vous comprenons pas. — Le pair est 100 fr. — N° 5, pour la dernière : le premier exercice annuel finissant le 31 décembre 1857, ce n'est qu'en 1858 que le résultat sera connu. Quant à la première, attendez la prochaine assemblée générale.

M. M., à Pruney. — C'est fait. — N° 1, hélas ! si ; mais le résultat n'en a pas été heureux. — N° 2, vous y êtes. — Nos 3 et 4, attendez le compte rendu annuel. — N° 5, oui, et achetez pour vous remplacer des François-Joseph. — Nos 6 et 7, voir le n° 5. — N° 8, nous prenons note. — N° 9, incertain. — N° 10, trois jusqu'à ce jour. — N° 11, non.

M. H. G., à Paris. — N° 1, 740. — N° 2, il y a mieux. — N° 3, s'abstenir.

M. E. L. (XIe). — N° 1, non ; s'abstenir. — N° 2, s'il faut juger par le présent, aucunes. — N° 3, c'est présumable. — N° 4, achetez, mais avec la présomption d'avoir à attendre. — N° 5, oui ; mais les conditions sont inconnues ; s'abstenir. — N° 6, nous l'ignorons. — N° 7, incertain. — N° 8, Messageries maritimes, Ports de Marseille.

M. V. D., à Bordeaux. — N° 1, adressez-nous-les. — N° 2, non.

M. E. S., à Bar-le-Duc. — Nos 1 et 2, l'exploitation n'est pas encore complète ; il ne peut donc y avoir de distribution avant octobre prochain. — N° 3, 6 fr. — Nos 4 et 5, non, gardez ; si vous pouvez.

M. L., à G. — N° 1, nous le pensons. — N° 2, 645. — N° 3, 530. — N° 4, le dernier. — N° 5, oui.

Digitized by Google

1000	15	1/2	4 1/2	1877	Haïti. — Annuité	»	»	6 1/4	6 1/4	7	»	6	»	6	»	6 1/2	6 3/4
400	4	»	4	»	Hollande. — 4 0/0	»	»	»	»	580	»	550	»	560	»	560	»	560	»
100	2	50	2 1/2	»	— 2 1/2 0/0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
100	4	50	4 1/2	1899	Russie. — 4 1/2 0/0	64	»	64 1/2	64 1/2	64 1/2	64 1/2	64 1/4	64 1/4	»	»	»	»	»	»
100	6	»	6	»	Turquie. — 6 0/0	97	»	97	»	97	»	93	»	93	»	94	»	94 1/2	94
100	5	»	5	»	Toscane. — 5 0/0	103	1/2	103	1/2	103	1/2	91	»	91	»	93	1/2	94	»	94	»
100	3	»	3	»	— 3 0/0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
					OBLIGATIONS DI	»	»	»	»	»	»	»	»	55	»	55	»	55 1/2	55 1/4
1000	50	(1)	5	1859	Ville de Paris 1849	1050	»	1093	»	1090	»	1055	»	1040	»	1040	»	1040	»	1040	»
1000	50	(1)	5	1870	— 1852	1055	»	1065	»	1055	»	1060	»	1050	»	1050	»	1045	»	1050	»
500	15	(1)	3	1897	— 1855	380	»	385	»	380	»	380	»	382	50	382	50	370	»	385	»
1000	50	(1)	5	1864	Ville de Marseille	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
500	20	(1)	4	»	Crédit foncier 4 0/0	440	»	445	»	437	50	440	»	430	»	430	»	425	»	430	»
600	15	(1)	2 1/2	»	— 3 0/0	390	»	400	»	400	»	400	»	390	»	395	»	387	50	400	»
100	4	(1)	4	»	— 4 0/0	97	50	95	»	97	50	97	50	95	»	95	»	85	»	95	»
120	3	(1)	2 1/2	»	— 3 0/0	80	»	85	»	80	»	85	»	85	»	86	25	81	25	87	50
1200	30	(1)	2 1/2	»	— 3 0/0	930	»	935	»	925	»	930	»	930	»	927	50	910	»	940	»
1100	50	»	4 55	1860	Liste civile	1060	»	1070	»	1070	»	1070	»	1065	»	1050	»	1040	»	1040	»
1000	50	»	5	1860	Lots militaires	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
500	25	»	5	1881	Vieille-Montagne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
					OBLIGATIONS DE CHE																
1000	50	»	5	1859	Versailles.—Rive droite	900	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1000	50	»	5	»	Mulhouse à Thann	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1250	60	»	4 8	1936	Rouen au Havre nouvel	935	»	935	»	935	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1250	50	»	4	1939	Saint-Germain (anciennes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1250	50	»	4	1893	— (nouvelle	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1250	50	»	4	1891	Strasbourg à Bâle (ancie	945	»	»	»	»	»	945	»	945	»	»	»	»	»	945	»
1250	50	»	4	1891	Paris à Orléans (ancien	975	»	1020	»	1010	»	1020	»	1010	»	1020	»	1010	»	1020	»
1250	50	»	4	1938	— (nouvel	975	»	975	»	975	»	980	»	960	»	960	»	935	»	980	»
1250	50	»	4	1893	Versailles. —Rive droite	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1250	50	»	4	1903	Ouest (anciennes)	975	»	980	»	980	»	980	»	975	»	990	»	985	»	982	50
1250	50	»	4	1928	Rouen au Havre (ancie	930	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	930	»
1250	50	»	4	1905	Paris à Lyon (anciennes	1002	50	1025	»	1005	»	1000	»	980	»	980	»	960	»	980	»
1250	50	»	4	1938	Paris à Rouen (nouvelle	»	»	940	»	930	»	935	»	935	»	950	»	940	»	»	»
1250	50	»	4	1927	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1250	50	»	4	»	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
625	25	»	4	1903	Strasbourg à Bâle (nouv	475	»	480	»	480	»	475	»	465	»	470	»	462	50	470	»
625	25	»	4	1952	Rhône-et-Loire	470	»	472	50	470	»	470	»	470	»	477	50	473	»	470	»
625	25	»	4	1951	Méditerranée	496	25	500	»	497	50	500	»	475	»	480	»	473	»	477	50
500	20	»	4	1908	Amiens à Boulogne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
500	20	»	4	»	Paris à Orsay (Sceaux)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
500	20	»	4	»	Dieppe et Fécamp. — A	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
650	25	»	3 8	1952	Est. — Paris à Strasbo	477	50	477	50	470	»	470	»	462	50	466	25	461	25	457	50
400	15	»	3 75	1935	Versailles.— Rive gauc	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1250	40	»	3 2	1918	Paris à Rouen (ancienne	900	»	940	»	940	»	»	»	»	»	840	»	820	»	»	»
562	50	16	971 2	3	1914	Charleroi à Erquelines	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
500	15	»	3	1933	Grand-Central (ancienne	288	75	293	75	287	50	288	75	280	»	290	»	280	»	290	»
500	15	»	3	1939	— (nouvelle	282	50	292	50	282	50	282	50	278	75	280	»	276	25	280	»
500	15	»	3	1952	Rhône-et-Loire	283	75	290	»	285	»	285	»	280	»	285	»	280	»	287	50
500	15	»	3	1954	Méditerranée	295	»	295	»	290	»	292	50	285	»	288	75	283	75	290	»
500	15	»	3	1951	Paris à Orléans	292	50	300	»	292	50	293	75	290	»	295	»	285	»	295	»
500	15	»	3	1920	Nord	296	25	297	50	295	»	293	75	287	50	290	»	287	50	290	»
500	15	»	3	1954	Lyon à Genève	292	50	302	50	292	50	292	50	287	50	290	»	282	50	293	50
500	15	»	3	1953	Paris à Lyon (nouvelles	296	25	300	»	292	50	290	»	282	50	285	»	280	»	285	»
500	15	»	3	1951	Ouest nouvelles	290	»	295	»	286	25	291	25	282	50	290	»	280	»	290	»
500	15	»	3	1953	Bourbonnais	288	75	292	50	285	»	286	25	282	50	290	»	280	»	291	25
500	15	»	3	1957	Midi	288	75	293	75	287	50	290	»	280	»	285	»	280	»	294	25
500	15	»	3	1956	Besèges à Alais	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
500	15	»	3	»	Est. — Paris à Strasbo	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
500	15	»	3	1916	Chemins autrichiens	295	»	298	75	285	»	285	»	277	50	285	»	276	75	288	75
500	15	»	3	1916	Tarragone à Reus	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
250	7	50	3	1937	Graissessac à Beziers	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

(1) En outre de l'intérêt, ces obligations ont droit, pou... ans et Grand-Central.

(2) Pendant dix ans; les années postérieures, le produ...

(3) La lettre G indique une garantie d'un minimum d'in...

Digitized by Go

Un autre avis
Les minerai

France font l'objet. | M. M., à Gray. — Nous n'avons pas votre lettre du | M. L., 1 C. — N° 1, nous le pensons. — N° 2, 645. — N° 3, 520. — N° 4, le dernier. — N° 5, oui.

Digitized by Google

500	Antiriechiees	877	881 75	785 »	820 »	772 50	815 »	742 50	815 »	765 »
500	Sarde (Victor-Emmanuel)	330	665 »	615 »	635 »	600 »	615 »	545 »	635 »	585 »
500	Central suisse	»	540 »	510 »	510 »	480 »	515 »	480 »	515 »	490 »
500	Ouest suisse	»	537 50	517 50	517 50	475 »	490 »	410 »	510 »	450 »
500	Manage à Erquelines	»	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
250	Tarragonne à Reus	»	265 »	255 »	250 »	220 »	225 »	225 »	250 »	230 »
	ASSURANCES.									
12500	Générale maritime	»	1/3 0/0 b.	33 1/3 0/0 b.	» »	» »	» »	» »	» »	» »
5000	Union-des-Ports —	»	» »	» »	» »	» »	11 0/0 b.	11 0/0 b.	» »	» »
5000	Securité —	»	» »	» »	30 0/0 b.	30 0/0 b.	32 0/0 b.	32 0/0 b.	» »	» »
5000	Indemnité —	»	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
5000	Lloyd français —	»	» »	» »	» »	» »	30 0/0 b.	30 0/0 b.	30 0/0 b.	30 0/0 b.
5000	Océan —	»	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
5000	Chambre d'assurances —	»	» »	» »	» »	» »	30 0/0 b.	30 0/0 b.	» »	» »
5000	Mélusine —	»	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
5000	Sauvegarde —	»	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
5000	Vigie —	»	» »	» »	» »	» »	25 0/0 b.	25 0/0 b.	25 0/0 b.	25 0/0 b.
5000	Réunion —	»	5 0/0 b.	15 0/0 b.	15 0/0 b.	15 0/0 b.	15 0/0 b.	15 0/0 b.	» »	» »
5000	Centrale —		» »	» »	18 0/0 b.	18 0/0 b.	» »	» »	» »	» »
5000	Générale Incendie	»	700 0/0 b.	700 0/0 b.	» »	» »	700 0/0 b.	700 0/0 b.	» »	» »
4000	Phénix —	»	» »	» »	3000 »	3000 »	» »	» »	» »	» »
5000	Nationale —	143 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »	170 0/0 b.	170 0/0 b.
5000	Union —	72 0/0	» »	» »	» »	» »	100 0/0 b.	85 0/0 b.	86 0/0 b.	86 0/0 b.
5000	France —	36 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »	40 0/0 b.	40 0/0 b.
5000	Urbaine —	»	97 0/0 b.	97 0/0 b.	» »	» »	100 0/0 b.	100 0/0 b.	» »	» »
2500	Providence —	»	» »	» »	» »	» »	45 0/0 b.	45 0/0 b.	» »	» »
5000	Soleil —	»	» »	» »	» »	» »	115 0/0 b.	115 0/0 b.	» »	» »
5000	Confiance —	»	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
4000	Nord —	»	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
5000	Aigle —	»	» »	» »	» »	» »	15 0/0 b.	15 0/0 b.	25 0/0 b.	25 0/0 b.
7500	Générale Vie	103 2/3 0/0	1/3 0/0 b.	113 1/3 0/0 b.	» »	» »	» »	» »	» »	» »
5000	Nationale —	»	23 0/0 b.	23 0/0 b.	24 0/0 b.	23 0/0 b.	» »	» »	» »	» »
5000	Union —	6 1/2 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »	11 0/0 b.	11 0/0 b.
5000	Phénix —	»	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
5000	Générale Grêle	»	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
	VOITURES ET NAVIGATION.									
1/400000	Compagnie impér. des voitures de Paris	115	106 25	95 »	96 25	83 75	88 75	82 50	92 50	86 25
1/24000	Compagnie générale des omnibus	835	800 »	815 »	840 »	790 »	825 »	760 »	827 50	780 »
500	Compagnie générale maritime	620	500 »	440 »	440 »	390 »	450 »	390 »	475 »	425 »
500	Messageries impériales — Service maint.	1370	1315 »	1250 »	1250 »	1195 »	1200 »	1105 »	1190 »	1105 »
500	Compagnie franco-américaine	»	550 »	520 »	515 »	460 »	510 »	410 »	475 »	440 »
	INDUSTRIE MÉTALLURGIQUE.									
80	Vieille-Montagne	370	345 »	340 »	350 »	335 »	346 25	330 »	360 »	328 75
375	Stolberg (actions non privilégiées)	430	415 »	415 »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
375	— (actions privilégiées)	»	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
375	Silésie	175	180 »	155 »	170 »	165 »	170 »	170 »	170 »	160 »
100	Mouzaias	»	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
100	Tenès	»	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1000	Monceau-sur-Sambre	1400	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
300	Aveyron (Decazeville)	»	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
3000	Alais	»	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
500	Châtillon et Commentry	»	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
500	Cail	»	625 »	550 »	» »	» »	600 »	600 »	» »	» »
250	Cavé	»	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
	CHARBONNAGES.									
1/80000	Loire (quatre Sociétés réunies)	»	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
500	Charbonnages belges	»	» »	» »	470 »	470 »	» »	» »	» »	» »
1/24000	Grand'Combe	790	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1/24000	Portes et Sénéchas	»	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1/3330	Chazotte	»	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1000	Centre-du-Flenu	»	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
	SOCIÉTÉS DIVERSES.									
250	Docks Louis-Napoléon	190 50	185 75	181 25	186 75	171 25	180 »	165 »	183 »	170 »
100	Palais de l'Industrie	70	80 »	72 50	75 »	65 »	70 »	66 25	72 50	70 »
100	Hôtel de Rivoli	135	103 75	90 »	98 75	90 »	100 »	90 »	108 75	95 »
1/24000	Gaz et hauts-fourneaux de Marseille	»	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1/100000	Cie paris. d'éclairage et de chauffage p. gaz	920	810 »	740 »	750 »	705 »	755 »	690 »	750 »	700 »
500	Lin Maberly	625	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
500	Lin Cohin	580	570 »	565 »	565 »	565 »	565 »	565 »	» »	» »
375	Glaces d'Aix-la-Chapelle	»	130 »	115 »	125 »	110 »	125 »	125 »	128 »	125 »
500	— de Montluçon	»	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
500	Journaux réunis	»	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
250	Compagnie générale des eaux	225	» »	» »	» »	» »	232 50	210 »	215 »	205 »
1/100000	Ports de Marseille	»	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »

A. COURTOIS fils.

Digitized by

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1856. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1855. id. 795 id.)

Du 16 au 22 décembre 1856.

Déduction faite de l'impôt (loi du 14 juillet 1855) à partir du 1er août.

74,226 voyageurs	235,593 55
Bagages, marchandises, etc	724 977 80
Total	960,571 35
Semaine correspondante de 1855.	
71,411 voyageurs	291,303 45
Bagages, marchandises, etc	624,775 43
Produit total	916,078 88

Recette totale du 1er janvier au 22 décembre

1856	46,781,092 22
1855	46,128,019 57
Différence	1,391,429 62

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS.

(1856. Longueur exploitée 1,234 kilom.)
(1855. id. 1,158 id.)

Déduction faite de l'impôt du dixième

Du 16 au 22 décembre 1856.

Voyageurs	330,239 18
Bagages, marchandises, etc	950,472 98
Total	1,280,712 16
A déduire les produits afférents à la compagnie du Bourbonnais	65,280 16
Recettes de la compagnie d'Orléans.	1,215,432 »
Semaines correspondantes de 1855	969,143 45
Différence en faveur de 1856	256.286 55
Recettes depuis le 1er janvier 1856.	53,314,900 33
A déduire les produits afférents à la Compagnie du Bourbonnais	1,821,597 21
Recettes de la Compagnie d'Orléans.	51,493,303 12
Recette correspondante de 1855	51,749,422 08
Différence en faveur de 1855	256,118 96

N. B. — Pour répondre à diverses demandes d'explications qui lui sont journellement adressées, la Compagnie d'Orléans croit devoir prévenir MM. les actionnaires que les recettes ci-contre ne comprennent pas le produit des obligations qui lui reviennent en paiement de la cession, aux Compagnies du Bourbonnais et du Grand-Central, de la section de Nevers à Clermont.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1856. Longueur exploitée : 876 kilomètres)
(1855. id. 760 id.)

Du 16 au 22 décembre 1856

(Déduction faite du droit du dixième.)

133,622 voyageurs	233,905 21
Marchandises, etc., grande vitesse	52,122 34
— petite vitesse	397,303 70
Total de la semaine	683,331 97
Semaine correspondante en 1855	533,175 38
Augmentation en 1856	150,156 59
Recettes depuis le 1er janvier 1856	37,966,077 57
id. id. 1855	32,968,465 27
Différence en faveur de 1856	4,997,612 30

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

(1856. Longueur exploitée, 656 kilom.) (1)
(1855. id. 574 »)

Recettes du 16 au 22 décembre 1856

Et de la semaine correspondante de l'exercice écoulé.

Déduction faite du droit du dixième sur les transports à grande vitesse

Grande vitesse) 59,759 voyageurs	270,657 55
Grande vitesse) marchand	158,959 88
Petite vitesse) marchand	521,076 54
Total	940,693 97
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1856	42,064,043 64
Total	43,004,737 61
Semaine correspondante de 1855	728,561 50
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1855	39,568,695 35
Total	40,290,636 85

L'ouverture de la section d'Auxonne à Gray a eu lieu le 10 novembre 1856.

L'ouverture de la gare de Lyon-Perrache a eu lieu le 10 novembre 1856.

Ce qui donne une longueur totale de 656 kil. depuis le 10.

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(1re 6. Longueur exploitée, 905 kilomètres.)
(1855. id. 872 id.)

7e année. — 51me semaine.

Du 16 au 22 décembre 1856.

(Déduction faite de l'impôt).

57,859 Voyageurs	196,097 13
Marchandises	587,452 45
Total de la semaine	783,549 58
Recettes antérieures	39,279,500 24
Total général	40,063,049 82
51me semaine de 1856	783,549 58
Semaine correspondante de 1855	783,220 21
Différence en faveur de 1856	329 37
Exercice 1856	40,063,049 82
id. 1855	39,294,745 28
Différence en faveur de 1856	768,304 54

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

(1856. Longueur exploitée, 174 kilom.)
(1855. id. 119 id.)

6,958 Voyageurs	12,047 65
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	25,244 04
Total	37,291 69
Recettes antérieures	2,067,129 36
Total	2,104,421 05

Nota. La comparaison est établie sur les recettes de l'année précédente et sur celles de cette année, déduction faite de tout impôt, tant ancien que nouveau.

L'année dernière les recettes étaient publiées en sus de cette déduction.

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1856. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1855. id. 523 id.

Recettes du 16 au 22 décembre 1856

Déduction faite du dixième sur les transports grande vitesse.

48,529 Voyageurs	186,959 48
Bagages et marchandises	472,313 05
Total de la semaine	653 272 85
Semaine correspondante de 1855	551,755 10
Augmentation	101,517 35
Total des recettes, à partir du 1er janvier 1856	29,391,790 36
Recette correspondante de 1855	22,640 877 07
Augmentation	6,750,913 29

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

(1856. Longueur exploitée, 150 kilom.)
Déduction faite de l'impôt du dixième.

Du 16 au 22 décembre 1856

(Section de Lyon à Roanne)

2,[illegible]00 voyageurs, grande vitesse	27,231 74
Bagages, grande et petite vitesse et services annexes	158,531 66
Total	185 763 40
Recettes antérieures	9,505,393 22
Total de l'exercice 1856	9,691,156 62
Semaine correspondante de 1855	172,067 33
Total de l'exercice 1855	9,505,052 50

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).

(1856. Longueur exploitée, 195 kilomètres.)

Voyageurs	19,566 57
Bagages, grande et petite vitesse et services annexes	45,713 59
Total	65 280 16
Recettes antérieures	1,756,317 05
Total de l'exercice 1856	1,821,597 21
Recettes totales de la semaine sur les deux sections	251,923 56
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1856	11,261,710 27
Total général	11,512,733 83

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont et prolongements.

Longueur exploitée : 128 kilomètres

Du 16 au 22 décembre 1856.

Voyageurs	14,492 85
Bagages, marchandises, etc	29,145 65
Total	43,638 50
Recettes antérieures	1,657,764 67
Total	1,701,403 17

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1856, 468 kilomètres.
Id. en 1855, 253 id.
Canal latéral, en 1856, 210 id.
Id. en 1855, 150 id.

Recettes du 15 au 21 décembre 1856

CHEMIN DE FER.

22,704 voyageurs.....	61,680 25
Bagages, marchandises, etc.....	100,016 42
TOTAL.....	161,705 67
Recettes du CANAL LATÉRAL...	29,482 93
Recettes antérieures.....	7,842,306 71
Total depuis le 1er janvier 1856	8,033,495 31
51e semaine de 1856. Chemin de fer..	161,705 67
Id. Canal latéral...	29,482 93
Total de la semaine en 1856	191,188 60
51e semaine de 1855. Chemin de fer..	72,193 60
Id. Canal latéral...	12,836 02
Total de la semaine en 1855	85,029 62
Différence en faveur de 1856.	106,158 98

Chemin de fer et canal
Recettes totales depuis le 1er janvier

1856.....	8,033,495 31
1855.....	3,473,321 15
Différence en faveur de 1856..	4,560,174 16

Recettes par kilomètre :

Chemin de fer	Canal latéral
1856, 345 52	140 39
1855, 233 15	85 57
Augmentation, 110 37	54 82

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Section de Lyon à Bourg.)

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Recettes du 15 au 21 décembre 1856.

5,776 Voyageurs.....	13,908 40
Bagages et Marchandises.....	7,508 20
Total de la semaine....	21,416 60
Recettes antérieures...	647,974 80
Total depuis le 23 juin.....	669,391 40

CHEMIN DE FER D'ORSAY.

Circulation et recettes comparatives du mois de

Novembre 1856.

(1856. Longueur exploitée, 23 kilomètres)

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages, etc.	Totaux.
1856.....	48,075	31,306 75	1,408 65	32,715 40
1855.....	43,655	28,034 45	1,246 55	29,281 »
En faveur de 1856.....	4,420	3,272 30	162 10	3,434 40
En faveur de 1855.....	»	»	» »	»

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS.

1855. — Longueur exploitée, 402 kilomètres.
1856. — — — 402 —

Novembre 1856.

222,190 voyageurs.....	524,631 40
14,624 tonnes de marchandises.....	169,725 44
Total du mois.....	694,356 84
Mois correspondant 1855...	589,710 78
Différence en faveur de 1856..	104,648 06
Recettes depuis le 1er juin 1856.....	4,579,475 55
Recettes correspondantes 1855.....	3,458,308 08
Différence en faveur de 1856.	1,121,167 47

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 17 au 23 décembre 1856.

Voyageurs.....	22,855 17
Bagages.....	831 09
Marchandises : grande vitesse.....	2,289 18
Id., petite vitesse.....	12,006 »
Produit éventuel.....	» »
Service de Biella	4,857 92
Ensemble.....	42,841 36
Recette correspondante de 1855..	28,423 »
Différence en faveur de 1856....	14,418 36

CHEMIN DE FER DE ROME A FRASCATI ET A LA FRONTIÈRE DE NAPLES.

(1856. — Longueur de la 1re section exploitée, 19 kil.)

Recettes du 13 au 19 octobre.

3,902 voyageurs.....	7,161 35

Recettes du 20 au 26 octobre.

4,916 voyageurs.....	8,333 16

Recettes depuis la mise en exploitation, soit pour 95 jours.

56,137 voyageurs.....	83,899 31

Le service des marchandises sera mis prochainement en activité.

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1856. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1855. id. 910 id.

Du 16 au 22 décembre 1856.

	En francs, au change de 122 1/2
30,485 voyageurs.....	136,124 08
28,756 tonnes Marchandises.....	416,317 55
Total de la semaine.....	552,641 63
Semaine correspond. 1855.....	613,417 95
Différence en faveur de 1855...	60,776 32
Recettes depuis le 1 janvier 1856.....	32,558,426 93
Recettes depuis le 1 janvier 1855.....	28,742,946 23
Différence en faveur de 1856...	3,815,480 70

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon , 46 kilomètres.)

51e semaine 1856.

Mouvement et Recettes. Du 15 au 21 décembre

3,041 voyageurs. — 13,399 quint. bagages, marchandises.....	fr. 7,361 90
Recettes antérieures depuis le 1er janvier	471,372 35
Total de l'exercice.....	478,734 25

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

(Lignes de Bâle à Sissach et Aarau-Olten-Lucerne, 84 kilomètres.)

Recettes du 1 au 30 novembre 1856.

	Voyageurs	Marchandises quintaux à 50 kil.	Recettes.
Du 1er au 30	49,415	111,017	55,841 92
Mois précédents.	444,483	637,214	535,618 40
(Ligne de Bâle à Sissach seulement jusqu'en juin)			
Totaux..	493,898	748,231	591,460 32

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 16 kilomètres.)

Recettes du 1 au 15 décembre 1856

7,682 voyageurs..... fr.	5,284 53
Recettes antérieures à partir du 17 septembre 1856.....	51,743 20
Total général.....	57,027 73

Très-prochainement aura lieu l'ouverture du service des marchandises.

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

Novembre 1856

	1856.	1855	1854.
Voyageurs...	28,745 75	28,510 55	25,949 55
Bagages.....	594 40	509 »	500 01
Bétail.....	704 30	981 40	627 35
Marchandises	19,266 67	20,471 40	18,949 36
	49,311 12	50,472 55	46,126 32

Diminution en 1856 de fr. 1,161 23 sur 1855
Augmentation de 3,184 80 sur 1854

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (52e semaine)		Par journée de voiture (moyenne.	de location.
Du 21 au 27 décemb. 1856.....	191,626 40	68 81	39 40
Semaine correspondante de 1855 . .	166,988 45	59 30	37 13
Rec. depuis le 1er mars 1856. . . .	9,361,123 50	74 15	45 95
Période correspondante de 1855 . .	8,367,061 25	68 25	42 88
Différence en faveur de 1856.	994,062 25	5 98	3 07
Rec. depuis le 1er janvier 1856. . .	10,818,645 05	72 61	45 21

COMPAGNIE IMPÉRIALE DES VOITURES DE PARIS.

Recettes du 1er janvier au 30 septembre 1856.

1° *Service de la place.*

	Voitures sorties.	Sommes reçues.
1er janvier au 30 juin.....	293,525	4,220,510 04
1er juillet au 30 septembre.	158,180	2,298,824 20
	451,705	6,519,334 24

2° *Service de la remise.*

	Voitures sorties.	Sommes reçues
1er janvier au 30 juin.....	24,376	354,451 45
1er juillet au 30 septembre.	33,734	415,162 10
	58,110	769,613 55
Total général....	509,815	7,288,947 79
Moyenne par voiture (déduction faite du salaire du cocher).....		14 30

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

D'ORLEANS.

Le directeur a l'honneur d'informer MM. les actionnaires et porteurs d'obligations de la Compagnie, que les tirages au sort du 9 *décembre 1856*, ont désigné comme remboursables sur ledit exercice 1856, les titres ci-après indiqués :

1° Pour les 573 actions (capital de 500 fr.) les numéros : 12,001 à 12,073, — 102,501 à 102,600, — 129,301 à 129,400. — 202,401 à 202,500, — 221,501 à 221,600, — 284,501 à 284,600;

2° Pour les 108 obligations du premier emprunt (1842, capital 1,250 f.) les numéros : 1,701 à 1,800 — 5,101 à 5,108;

3° Pour les 22 obligations du deuxième emprunt (1846, capital 1,250 fr.) les numéros : 5,811 à 5,820, — 10,111 à 10,120, — 10 661 et 10,662;

4° Et pour l'Emprunt 3 0/0 (capital 500 fr.), les 1,152 numéros suivants, savoir :

Pour les 288 obligations de la première partie les numéros : 17,801 à 17,900, — 86,501 à 86,600, — 145,801 à 145,888.

Pour les 249 obligations de la deuxième partie les numéros : 150,301 à 150,400, — 153,701 à 153,749, — 211,601 à 211,700 ;

Pour les 288 obligations de la troisième partie, les numéros : 337,401 à 337,500, — 361,801 à 361,900, — 363,701 à 363,788 ;

Et pour les 327 obligations de la quatrième partie, les numéros : 462,901 à 463,000, — 483,601 à 483,627, — 513,501 à 513,600, — 534,001 à 534,100.

Les porteurs des titres ci-dessu désignés sont invités à les apporter *à partir du 2 janvier 1857*, au bureau des titres de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, pour en toucher le remboursement.

Paris, le 9 décembre 1856.

C. DIDION.

CHEMINS DE FER

DE L'EST,

rue et place de Strasbourg.

Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs des 513 actions sorties au tirage du 27 novembre dernier, que, conformément à l'art. 49 des statuts, le remboursement de ces actions sera fait, à partir du 1er janvier 1857, à la caisse de la Compagnie.

En échange des titres actuels, il sera délivré des actions de jouissance donnant droit au dividende annuel, sous déduction des intérêts.

CHEMIN DE FER DE

SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

Le conseil d'administration du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble, a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les intérêts à 4 0/0 l'an sur le versement de 300 f. par action, seront payés pour le deuxième semestre de 1856, à partir du 5 janvier prochain, à Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, et à Grenoble, chez MM. Gaillard père, fils et Cie, banquiers.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE.

Le Conseil d'administration a l'honneur de faire connaître aux porteurs d'obligations de la Compagnie que les numéros des 153 obligations à amortir pour l'exercice 1856, ont été tirés au sort, en séance publique, au siége de la Compagnie, le 26 décembre, à 10 heures du matin.

Les numéros sortis sont les suivants :

	Obligations.
Série de 73,571 à 73,580	10
56,831 à 56,840	10
57,131 à 57,140	10
58,911 à 58,920	10
28,841 à 28,850	10
52,041 à 52,050	10
49,841 à 49,850	10
15,331 à 15,340	10
77,901 à 77,910	10
6,371 à 6,380	10
32,291 à 32,300	10
8,921 à 8,930	10
13,571 à 13,580	10
67,451 à 67,460	10
82,481 à 82,490	10
45,721 à 47,723	2
Total,	153

dont le capital sera remboursé, à raison de 500 fr. par obligation, sur présentation des titres, à la caisse de la Compagnie, 23, rue Laffitte, à partir du 2 janvier 1857.

CHEMIN DE FER

CENTRAL-SUISSE.

Versement sur les actions non libérées.

Le comité de direction a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs des titres non libérés, qu'un versement de 50 fr. par action devra être effectué le 10 janvier :

A Bâle, au siége de la Compagnie, ou à Paris, chez MM. Ad. Marcuard et Cie, banquiers, 18, rue Bergère.

Le coupon d'intérêt de 6 fr. échu à la même époque, sera reçu en paiement, et réduira à 44 fr. la somme nette à verser.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE.

Le Comité de direction a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le coupon d'intérêt échu le 10 janvier, sera payé, à partir de cette échéance, à raison de 10 fr. par action :

A Paris, chez MM. Ad. Marcuard et Cie, banquiers, 18, rue Bergère ;

A Bâle, au siége de la Compagnie ;

A Genève, à la caisse de la Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses ;

A Francfort-sur-le-M., chez MM. Grunelius et Cie, banquiers ;

MM. LES ACTIONNAIRES

de la Société l'**Union financière et industrielle**, sont prévenus que le coupon d'intérêts échéant le 1er janvier 1857, sera payé à partir du 2 janvier, sur la présentation des coupons, dans les bureaux de la Société, rue Saint-Arnaud, n° 8.

CHEMIN DE FER

DU CENTRE (Manage à Erquelines)

MM. les actionnaires sont prévenus que l'intérêt couru sur les actions libérées, soit 2 fr. 85 par action, du 22 octobre au 31 décembre 1856, sera payé chez les banquiers de la société, MM. Delloye Tiberghien et Comp., à Bruxelles, et MM. Ch. Noël et Comp., à Paris, 9, faubourg Poissonnière, à partir du 16 janvier courant

MM. les porteurs dont les actions sont libérées devront les déposer chez les banquiers sus-nommés du 1er au 10 janvier, qui leur remettront en même temps que le montant des intérêts une feuille de coupons de dividende qui complétera leurs actions.

M. le directeur rappelle à MM. les actionnaires que le cinquième et dernier versement a été appelé depuis le 22 octobre dernier; il engage les porteurs qui ne sont pas encore libérés à faire ce versement afin qu'ils puissent recevoir la feuille de coupons de dividende qui complète l'action.

Bruxelles, le 24 décembre 1856.

Le directeur, F. ROELANTS.

CAISSE LECUYER ET Cie.

Le coupon d'intérêt échu du 31 décembre (2me semestre 1856), est payé, depuis le 2 janvier à raison de 12 fr. 50 c. par action, dans les Caisses de la Société à Paris et à Saint-Quentin.

COMPAGNIE

L'UNION DES GAZ.

Le gérant de la Compagnie a l'honneur de convoquer MM. les actionnaires en assemblée générale ordinaire et extraordinaire pour le mercredi 14 janvier 1857, à 3 heures précises, salon Lemardelay, rue Richelieu, 100.

L'assemblée aura à statuer sur les opérations de l'exercice 1856, et sur un traité consenti par le gérant, sauf l'approbation par l'assemblée générale.

Conformément à l'article 32 des statuts, pour être admis à l'assemblée générale, il faudra être propriétaire de vingt actions au moins, qui devront être déposées, trois jours à l'avance, au siége social, de façon à obtenir sa carte d'admission.

COMPTOIR CENTRAL

V.-C. BONNARD.

MM. les actionnaires du Comptoir central V.-C. BONNARD et Cie, rue de la Chaussée-d'Antin, 51, sont convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire pour le samedi 31 janvier prochain, conformément aux articles 52 et 57 des statuts.

La réunion aura lieu à la salle Herz, 48, rue de la Victoire, à trois heures de l'après-midi.

Pour en faire partie, il faut être propriétaire ou porteur d'au moins vingt-cinq actions déposées au siége de la société, contre récépissé, cinq jours au plus tard avant l'époque indiquée pour la réunion.

On pourra s'y faire représenter par des fondés de pouvoir ayant eux-mêmes le droit de voter.

Les actions pourront aussi être déposées aux succursales de la société, ci-après :

A Marseille, rue Mission-de-France, 2;

A Lyon, rue Rivet, 17;

A Strasbourg, chez MM. Eckel et Masse ;

A Rouen, rue Saint-Sever, 49.

Le gérant, V. C. BONNARD.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les lundis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, tous les jeudis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Deux départs par semaine pour Constantinople :

L'un, tous les lundis, à 3 heures du soir, par Messine et le Pyrée (Athènes), par embranchement et alternativement, Salonique et Nauplie. —

L'autre, tous les jeudis à 10 heures du matin, par Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, correspondance à Constantinople, pour Varna.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le jeudi à dater du 12 juin.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie :* (sans transbordement) chaque deux semaines, le jeudi à dater du 12 juin. — *Voie de Smyrne :* chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 19 juin.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE
- ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi
- ORAN. — Départs tous les vendredi à midi.
- STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les mercredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription:

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 38

A Marseille, place Royale,

A Lyon, place des Terreaux

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Les variations ont eu bien peu d'importance pendant toute cette semaine. La bourse devait se ressentir des besoins ordinaires de la fin de l'année, et la résistance que la rente a continuellement opposée à tout mouvement de baisse nous semble un signe favorable Les spéculateurs à la baisse, qui avaient vendu une grande quantité de primes au-dessous de 67, ne cherchaient qu'à maintenir les cours assez bas pour faire abandonner leurs primes, et ils y sont parvenus puisque la réponse s'est faite à 66 55; mais au-dessous de 66 50, on trouve peu de spéculateurs assez hardis pour prendre des positions à la baisse. Il est vrai que le report se tenait assez cher et que l'on faisait facilement 57 1/2 à 60 et même 75 c.; mais on remarquait en même temps que les offres d'inscriptions étaient devenues fort rares depuis quelques jours et que le comptant se tenait constamment au niveau des cours à terme. Il y a lieu de croire que la liquidation est déjà fort avancée, et que ce sont les acheteurs qui ont pris les devants Il paraît même que beaucoup de clients qui ne se sont pas encore décidés à prendre des abonnements pour venir à la Bourse l'année prochaine, ont liquidé provisoirement leurs opérations, ce qui a contribué depuis depuis huit jours à la lourdeur des cours.

En attendant, la situation financière de la place s'améliore peu à peu d'une manière sensible. Il paraît que la grande échéance du 31 décembre s'est faite admirablement, et l'on assure que l'encaisse de la Banque de France a obtenu ces jours-ci une nouvelle amélioration de quelques millions. Comme de nouveaux arrivages d'or ont eu lieu en Angleterre, et que le paiement des dividendes va jeter de nouveaux capitaux sur la place de Londres, on s'attend à une nouvelle hausse prochaine sur les consolidés.

La Banque de France a fait connaître vendredi dernier son dividende, qui a été fixé pour le deuxième semestre de l'année à 135 fr., et l'on prétend qu'elle aurait pu distribuer 10 fr. de plus à ses actionnaires; ce n'en est pas moins un revenu de 272 fr. pour l'année, ce qui, au cours de 4,000 fr., représente un taux annuel de 6 80 0/0 : aussi les actions de la Banque, qui avaient été cotées à 3,925 ex-dividende, ont déjà repris à 4,000.

Les actions du Crédit mobilier ont reculé à 1,380, et elles ont repris difficilement à 1,400.

Le marché des chemins de fer n'a pas eu beaucoup d'oscillations. La spéculation était peu active sur ces valeurs; leurs cours se sont pourtant assez bien tenus. Les principales affaires ont eu lieu sur les actions de Lyon qui, après avoir souffert de quelques arbitrages effectués en faveur de l'Orléans et avoir fléchi à 1,360, se sont relevées à 1,375, tandis que l'Orléans se maintenait de 1,315 à 1,320. Il y a eu quelques nouvelles velléités de hausse sur le Grand-Central. Toutes les primes qui avaient été négociées sur cette valeur pour le 31 décembre ont été abandonnées et l'on a commencé de nouveaux achats de primes pour le 15 janvier dans l'espoir qu'il sera prochainement question de fixer définitivement le sort de cette Compagnie. Le Midi ancien et nouveau a été continuellement offert. Les actions anciennes avaient reculé à 730 et les nouvelles à 745, mais à la dernière bourse elles se sont tout à coup relevées à 750 et 775, sans que la masse des spéculateurs ait beaucoup participé à ce mouvement.

Les actions du Nord ont été assez fermes; elles ont à peine rétrogradé à 935, et elles ont repris à 942 50.

En général, beaucoup de petits achats ont eu lieu au comptant sur les actions de chemins de fer qui vont avoir un coupon d'intérêt ou de dividende à détacher au commencement du mois prochain, et les autres chemins ont été négligés par les petits capitaux.

Les affaires étaient difficiles sur les lignes secondaires. Leurs cours ont éprouvé peu de variations.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 24 jusqu'à celle du 31 décembre :

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 68 85 à 66 50; elle est restée à 66 55; elle a varié à terme de 66 90 à 66 40; elle est restée à 66 55.

Le 4 1/2 0/0 a monté de 91 70 à 92.

La Banque de France a fléchi de 4,075 à 3,925, coupon détaché; elle est restée à 3,995, en hausse de 55 fr.

Le Crédit foncier a monté de 605 à 625, et le Comptoir d'escompte de 700 à 710.

Le Crédit mobilier a fléchi de 1,455 à 1,380; il est resté à 1,410.

Les Autrichiens ont fléchi de 785 à 778 75; ils ont fermé à 783 75.

Le Nord a fléchi de 945 à 935; il est resté à 942 50

L'Est ancien a fléchi de 820 à 805; il est resté à 813 75.

L'Est nouveau a monté de 745 à 747 50.

Lyon a fléchi de 1,375 à 1,362 50; il a repris à 1,375.

La Méditerranée a fléchi de 1,730 à 1,720; elle est restée à 1,730.

Le Midi ancien a fléchi de 745 à 730; il est resté à 750.

Le Midi nouveau a fléchi de 760 à 745; il est resté à 775.

L'Ouest a fléchi de 850 à 845; il est resté à 855.

Le Grand-Central a baissé de 610 à 600; il a fermé à 615.

Genève a fléchi de 740 à 720; il est resté à 735.

Saint-Rambert a fléchi de 650 à 640; il est resté à 655.

Les Ardennes ont monté de 555 à 580.

Le Béziers a fléchi de 550 à 540; il est resté à 550.

Le Victor-Emmanuel a fléchi de 600 à 587 50; il est resté à 592 50.

Samedi. — La bourse a été très-calme. Les cours ont légèrement fléchi en l'absence des affaires. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 66 70 à 66 80, et à terme de 66 65 à 66 75 ; le 4 1/2 0/0, de 92 à 91 90 au comptant; la Banque de France, de 3,940 à 3,925 ex-divid. (135 fr.); le Crédit mobilier, de 1,435 à 1,425 à terme; les Autrichiens, de 787 50 à 781 25; le Nord, de 937 50 à 943; l'Est ancien, de 815 à 812 50; l'Est nouveau, de 745 à 747 50; Lyon, de 1,370 à 1,367 50; la Méditerranée, de 1 720 à 1,725; le Midi ancien, de 737 50 à 740; le Midi nouveau, de 760 à 755; l'Ouest, de 850 à 852 50; le Grand-Central, de 612 50 à 610; Genève, de 725 à 727 50; Saint-Rambert, de 645 à 650; le Victor-Emmanuel, de 592 50 à 590. Les Ardennes se sont tenus à 555, et le Béziers, à 545.

Lundi. — Les cours ont continué à fléchir lentement, mais sans aucune reprise sérieuse. L'approche de la fin de l'année décide beaucoup de spéculateurs à se liquider. Le 3 0/0 a fléchi de 20 c. au comptant à 66 60, et de 15 c. à terme à 66 75. Le 4 1/2 a monté de 10 c. à 92. La Banque s'est tenue à 3,925. Le Crédit mobilier a fléchi de 22 50 à 1,402 50; les Autrichiens, de 1 25 à 780. L'Orléans a monté de 2 50 à 1,315; Béziers, de 2 50 à 547 50. Le Nord s'est tenu à 940; la Méditerranée, à 1525; les Ardennes, à 555; le Victor-Emmanuel, à 590. Le Midi ancien a fléchi de 7 50 à 732 50. Le Midi nouveau s'est tenu à 755; l'Est ancien, à 812 50. l'Est nouveau a fléchi de 2 50 à 745; Lyon, de 2 50 à 1,365; l'Ouest, de 2 50 à 850; le Grand-Central, de 5 à 605; Genève, de 2 50 à 725; le Saint-Rambert, de 5 à 645.

Mardi. — La bourse est resté tout à fait inanimée jusqu'à deux heures et demie, mais les cours ont repris assez vivement pendant la dernière demi-heure. La rente et les chemins étaient demandés à la clôture. Le 3 0/0 a varié au comptant de 66 50 à 66 55, et à terme de 66 40 à 66 55; le 4 1/2 0/0, de 92 à 91 90. La Banque a monté de 25 à 3,950. Le Crédit mobilier a varié de 1,380 à 1,390 à terme; les Autrichiens, de 778 75 à 780; le Nord, de 937 50 à 940; Orléans, de 1,310 à 1,320; l'Est ancien, de 810 à 812 50; l'Est nouveau, de 742 50 à 745; Lyon, de 1,360 à 1,365; la Méditerranée, de 1,720 à 1,725; le Midi ancien, de 730 à 732 50; le Midi nouveau, de 750 à 760; l'Ouest, de 847 50 à 850; Genève, de 725 à 730; le Grand-Central, de 600 à 610; Saint-Rambert, de 645 à 650; Béziers de 545 à 547 50; le Victor-Emmanuel, de 592 50 à 590. Les Ardennes se sont tenus à 555.

Mercredi. — Les cours se sont assez bien soutenus, mais sans affaires. Les chemins étaient plus fermes que la rente. Le 3 0/0 s'est tenu à 66 65 à 66 55 au comptant et à terme. Le 4 1/2 0/0 a monté de 10 c. à 92; la Banque de 45 à 3,995; le Crédit mobilier, de 12 50 à 1402 50; le Nord, de 2 50 à 942 50; Lyon, de 10 à 1,375; l'Est ancien, de 1 25 à 813 75; l'Est nouveau, de 2 50 à 747 50; la Méditerranée, de 5 à 1,730; le Midi ancien, de 7 50 à 750; le Midi nouveau, de 15 à 775; l'Ouest, de 5 à 855 ; le Grand-Central, de 5 à 615; Genève, de 5 à 735; Saint-Rambert, de 5 à 655 ; Béziers, de 2 50 à 550 ; le Victor-Emmanuel, de 2 50 à 592 50 ; les Autrichiens, de 3 75 à 783 75.

Vendredi. — La liquidation de la rente a été très-pénible par suite du manque de capitaux et de la cherté du report, qui s'est élevé à 70 c. sur la rente. Les chemins de fer étaient mieux tenus. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 25 c. à 66 30, et à terme, de 40 c. à 66 45; elle a fermé pour fin janvier à 66 85. Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 50 à 92 50; la Banque, de 5 à 4,000. Le Crédit mobilier a fléchi en liquidation de 5 à 1,405. Les Autrichiens ont monté de 5 à 785; la Teste, de 15 à 570; Béziers, de 7 50 à 557 50. Orléans s'est tenu à 1,320; l'Ouest, à 855; Genève, à 735; Saint-Rambert, à 655. Le Nord a fléchi de 2 50 à 940; l'Est ancien, de 3 75 à 810; l'Est nouveau, de 2 50 à 745; Lyon, de 7 50 à 1,367 50; le Midi ancien, de 5 à 745; le Midi nouveau, de 50 à 770; le Grand-Central, de 2 50 à 612 50. Le Victor-Emmanuel s'est tenu à 592 50.

LATOUR

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Annuités ou comptants	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Dernier intérêt ou dividende payé	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer.	C	100.000	500	tout.	70 00	janv. juil.	525 ..
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	24.000	(1) 500	tout	45 ..	janv. juil	740 ..
Omnibus des chemins de fer..	C	3.300	100	id.	16 ..	février....	175 ..
Omnibus de Londres..........	C	250.000	100	id	6 25	....	90 ..
Comp. imp. des voitures de Paris	A	400.000	100	id.	1 65	mars.....	87 50
Gondoles parisiennes..........	C	1.760	80	id.	9 50	févr., août	100 ..
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital.	A	60.120	1.000	tout	50 ..	avril, oct	1000 ..
— act. de jouiss..	A	68.000	1.000	id.	8 30	1er juin..	98 75
Bourgogne, action de capital...	A	27.000	1.000	id.	50 ..	avril, oct.	975 ..
— action de jouiss...	A	27.000	1.27000		12 50	1er juin..	110 ..
Arles à Bouc., act. de capital..	A	6.000	1.000		50 ..	avril, oct	....
Trois canaux, act. de capital...	A	17.000	1.000	id.	50 ..	id.	....
Roanne à Digoin..............	A	13.000	1.10000	id	11 ..	mai	130 ..
Aire à la Bassée............	A	000	5.000	id	500 ..	févr. août	8000 ..
Sambre à l'Oise..............	A	14.550	1.000	id	47 50	....	950 ..
Scarpe inférieure.............	C	2.200	1.000	id	120 ..	......	1500 ..
Sambre française canalisée....	A	6.000	1.000	id	120 ..	....	1320 ..
Canalisation de l'Èbre.........	A	64.000	500	id	4 0/0	....	....
Eaux d'Auteuil et de Neuilly...	C	8.000	250	id	8 70 0/0	avril oct..	250 ..
Compagnie générale des Eaux.	A	80.000	250	125	4 0/0	....	215 ..
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille.........	C	100000 part	1.400	150	.. ..	janvier..	....
Pont, gare et port de Grenelle.	A	7.000	1.000	id	10 ..	....	....
Pont de Rouen..............	A	800	1.000	id	42 ..	janv., juil	....
Ponts réunis.	C	3.000	1.000	id	5 1/2 0/0	....	....
Nouveaux Ponts réunis.......	C	4.000	1.000	id	5 1/4 0/0	... ...	....
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Ce.	C	10.000	500	400	136 78	janv. juil.	35 ..
Compagnie franco amér. Est.	C	..	500	tout.	151 21	janv. ...	5 ..
Messageries imp. Serv. marit.	A	48.000	500	tout.	120 ..	janv. juil	1110 ..
Ce cent. de transp. et de nav.	C	8.000	250	id	16 ..	...	....
Compagnie générale maritime.	A	60.000	500	350	13 50	janv. juil.	470 ..
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)....	C	24000 part.	300	tout	27 ..	avril, oct.	300 ..
Centre-du-Flénu............	Civ.	3.000	1.000	id	20 ..	......	265 ..
Pont-de-Loup-Sud...........	Civ.	2.800	1.000	id.	70 ..	avril	400 ..
Monieux-Saint-Étienne......	Civ.	2.800	500	id.	.. ..		....
Blanzy..................	C	30.000	500	id.	.. ..	févr. août	700 ..
Azincourt	A	1.500	1.1000	id.	150 ..	....	1450 ..
Charotte	A	3.350	1.3300	id	45 ..	....	750 ..
Layon et-Loire	A	1.850	1.1850	id	.. ..	....	400 ..
Loire (quatre groupes).......	A	80.000	1.80000	id.	10 ..	avril oct.	742 50
Loire....................	A	80.000	1.80000	id	10 ..	id....	155 ..
Saint-Étienne..............	A	80.000	1.80000	id	14 ..	id...	155 ..
Montrambert	A	80.000	1.80000	id.	9 ..	id....	155 ..
Rive-de-Gier.............	A	80.000	1.80000	id.	27 ..	id....	277 50
Mayenne et Sarthe.........	A	13.200	1.13200	id	34 ..	....	625 ..
Grand'Combe	A	21.000	1.21000	id	40 ..	janv. juil	925 ..
Haute-Loire (anc. Société) ...	Civ.	5.200	500	id	20 ..	avril oct.	750 ..
Houillères réunies-Quaregnon	A	6.720	250	id.	.. ..	....	150 ..
Charbonnages belges......	A	30.000	500	id.	25 ..	....	450 ..
Compagnie générale Asphalte	C	8.000	500	id.	.. ..	....	....
Loire, obligations anciennes ..	»	4.000	1.250	id	50 ..	....	1000 ..
— — nouvelles...	»	18.000	1.250	id	50 ..	févr. août	902 50
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne....... ..zinc	A	90.000	500	tout	30 ..	mai, nov	310 ..
Nouvelle-Montagne...... zinc	A	7.000	1.000	id	90 ..		1225 ..
Stolberg et Westphalie, priv. zinc.	A	40.000	375	id.	5 0/0	octobre	180 ..
— non priv. zinc	A	40.000	375	id	.. ..	id......	55 ..
Corphalie ....zinc	A	5.700	1.000	id.	10 ..	....	1050 ..
Bleyberg-ès-Montzen.. ... zinc	A	5.500	500	id.	....	1er juin..	....
Eschweiler, priv... .....zinc	A	5.500	375	id	5 0/0	janv. av.	....
— non priv.....zinc.	A	6.500	375	id	.. ..	id...	....
Silésie ....zinc.	A	50.000	375	id.	8 42	mai, nov.	170 ..
Mouzaïa (Algérie)......cuivre	C	60.000	100	id.	1 50	août	30 ..
Tenez (Algérie)........ cuivre.	C	24.000	100	id	.. ..	....	40 ..
Pontgibaud.... plomb, argentif.	A	10.000	1/10000	id.	25 ..	....	....
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Ce..............	C	14.000	500	tout	47 20	sept. mars	800 ..
Septèmes....................	C	40.000	250	id	.. ..	avril, oct.	....
[illegible].................	C	70.000	100	90	1 75	....	35 ..
Galvanisation du fer	C	2.000	500	tout	40 ..	....	400 ..
Chameroy	C	2.000	500	id.	58 ..	juin, déc.	750 ..
Gandillot.	C	2.350	250	id.	25 ..	....	....
Christofle..................	C	4.000	500	id.	110 ..	....	....

(1) Valeur d'émission, 1 000 fr.

DÉNOMINATION.	Annuités ou comptants	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Dernier intérêt ou dividende payé	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)	C	24.000	500	tout.	80 ..	déc. juin	800 ..
Loire et Ardèche..........	A	4.000	1/1000	id.	500 ..	....	1125 ..
Decazeville (Aveyron).......	A	2.400	3.000	id.	330 ..	juin, déc.	1060 ..
Alais (Gard)	A	18.000	1.18000	id	.. ..		....
Basse-Indre	C	5.000	500	id.	80 ..	avril, oct.	1580 ..
Châtillon et Commentry.....	C	50.000	500	id.	50 ..	mars, sep.	641 25
Maubeuge (Nord).........	A	6.000	1.6000	id	....	....	650 ..
Fourchambault	C	50.000	1.50000	id.	50 ..	....	500 ..
Marine et des Chemins de fer..	C	54.000	1/54000	id.	75 ..	mai, nov	540 ..
Espérance (Belgique)........	A	4.000	1.000	id.	75 ..	janv. juil.	1 145 ..
Monceau-sur-Sambre (Belgique)	A	4.000	1.000	id	125 ..	avril, oct.	1 420 ..
Providence (Belgique)........	A	5.000	1.000	id	105 ..	....	1 135 ..
Phénix métallurgique.........	A	60.000	375	id	30 ..	janv. juil	350 ..
Sambre (Belgique)..........	A	10.000	500	id	.. ..	....	....
Ougrée (Belgique)........	A	12.000	1.12000	id	60 ..	....	542 50
Boëme	A	10.000	1.10000	id	.. ..	....	737 50
Côte-d'Or	C	0.000	500	»	.. ..	....	600 ..
Franche-Comté............	C	0.000	500	»	.. ..	...	478 75
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et ...)	C	21000 part	1.21000	31	5 0/0	avril, oct	» ..
Paris (éclairage et chauffage)	A	140 fr.	1.500	id	....		314 ..
Nord (Batignolles)........	C	6.000	500	id	40 ..	avril, oct	500 ..
Est (Vincennes).........	C	1.000	500	id.	71 50	......	....
Versailles................	C	1.200	500	id	35 ..	mars, sept.	300 ..
Waremmes..............	C	2.400	400	id.	7 50	1er octobre.	175 ..
Amiens................	C	1.200	500	id.	30 ..	janv. juil	400 ..
Comp. centrale, Lebon 18 villes	C	15.000	500	id.	28 75	janv. juil.	515 ..
Union des Gaz.............	C	40.000	250	id.	30 ..	janvier..	207 50
FILATURES.							
Maberly (Amiens).........	A	8.000	500	tout.	47 ..	septembre.	625 ..
Cohin	C	40.000	500	id	49 15	janv. juil.	505 ..
Frudin (comp. continentale) ..	C	7.250	500	id	20 ..	....	....
Laimière..................	C	1.400	500	id	35 80	....	500 ..
Pont-Remy	A	5.000	1/5000	id	31 ..	30 avril..	480 ..
La Foudre (Rouen)	E	10.000	250	125	....	janv. juil.	....
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'Empire)	C	6.000	500	tout.	75 ..	janv. juil.	500 ..
Glaces de Saint-Gobain	A	1.152	1/1152	id	....	....	21 000 ..
Glaces de Montluçon, ...	C	21.000	500	id	....	....	400 ..
Glaces d'Oignies, ...	A	10.000	1.000	id.	62 15	juil. sept	1.200 ..
Glaces d'Aix-la-Chapelle (Prusse)	A	2.000	500	id	.. ..	avril, oct.	425 ..
Palais de l'Industrie........	A	130.000	100	id.	4 0/0	....	70 ..
Immeubles Rivoli........	A	240.000	100	id	5 0/0	janv. juil	101 ..
Télégraphe sous-marin Manche	C	100.000	25	id	6 1/2 0/0	mars, sept	21 ..
— Méditerranée	C	30.000	250	id	5 0/0	....	110 ..
Cie gén. de Vidanges, Richer et Cie	C	28.000	500	id.	12 50	....	270 ..
Sucreries, Raffineries de Scarpe	C	16.000	250	id	....	....	....
Substances alimres, Challot et Cie	C	40.000	100	id	10 ..	....	107 50
Docks Louis-Napoléon		..	250	125	»	....	170 ..
ASSURANCES.							
Générale............... mar	A	400	12.500	5000	1100 ..	avril	24 0/0 b.
Sécurité.............. mar	A	300	5.000	1/5	200 ..		32 0/0 b.
Union des ports ....mar.	A	1.000	5.000	750	262 50	avril.	14 0/0 b.
Indemnité............ mar	A	400	5.000	1000	.. ..	....	14 0/0 b.
Lloyd français........ mar.	A	1.200	5.000	1/5	200 ..	février...	9 0/0 b.
Océan ....mar	A	200	5.000	1000	285 00	..	25 0/0 b.
Chambre d'assurances ... mar	A	600	5.000	1/5	100 ..	février ...	30 0/0 b.
Médaine ....mar	A	400	5.000	1/5	272 50	mars ...	20 0/0 b.
Vigie. ....mar.	A	200	5.000	1000	215 ..	....	25 0/0 b.
Sauvegarde ....mar	A	200	5.000	1000	105 ..	février ...	15 0/0 b.
Pilote ....mar	A	200	5.000	1000	175 ..	....	..
Comp. franç. de prêts .. mar.	A	200	5.000	1000	150 ..	février...	..
Phare maritime ....mar	A	200	5.000	1000	....	....	..
Maritime..............mar	A	1.000	5.000	250	.. ..	....	..
Centrale...............mar	A	1.000	5.000	1000	120 ..	février...	18 0/0 b.
Réunion ....mar.	A	1.200	5.000	1000	90 ..	id. ...	15 0/0 b.
Éole..................mar	A	200	5.000	1000	.. ..	févr. août	..
Générale.............inc.	A	400	5.000	tout.	2775 ..	avril	100 0/0 b.
Phénix...............inc.	A	4.000	1.000	id	245 ..	mai, nov.	200 0/0 b.
Nationale ....inc.	A	2.000	5.000	1/5	175 ..	mars. ...	110 0/0 b.
Union ....inc.	A	2.000	5.000	1/5	325 ..	avril.	84 0/0 b.
Soleil...............inc	A	1.000	5.000	1/5	100 ..	id.. ..	115 0/0 b.
France ....inc.	A	2.000	5.000	1/5	200 ..	id.....	40 0/0 b.
Urbaine ....inc	A	1.000	5.000	1/5	300 ..	id......	100 0/0 b.
Providence ....inc	A	2.000	2.500	500	90 ..	id.....	45 0/0 b.
Aigle. ....inc.	A	400	5.000	2000	....	id	15 0/0 b.
Paternelle ....inc.	A	3.000	1.000	400	12 50	id.....	pair.
Confiance.............inc.	A	800	5.000	1000	....	id.....	7 1/2 0/0
Nord..................inc.	A	2.000	1.000	200	20 ..	id......	12 0/0 b.
Générale..............vie.	A	400	7.500	tout.	3025 ..	t. les 3 ans	1032 1/2 0/0
Nationale ....vie	A	3.000	5.000	1/5	300 ..	t. les 4 ans	23 0/0 b.
Union ....vie	A	2.000	5.000	1/5	160 ..	t. les 3 ans.	11 0/0 b.
Phénix ....vie.	A	800	5.000	1000	150 ..	id......	3 0/0 p.
Paternelle ....vie.	A	5.000	500	110	1250 ..	avril.....	5 0/0 b.
Conservateur..........vie	A	1.000	1.000	500	.. ..	....	»
Impériale............vie.	A	1.000	500	250	.. ..	....	»
Générale ....grêle		2.000	5.000	1000	50 ..	avril	9 0/0 b.

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 27 DÉCEMBRE AU 2 JANVIER

Longueur expl.	Longueur totale	Durée concession	Nombre des actions	Taux d'émiss.	Versé	Revenu de chaque action	Époques de paiement	Nom des lignes	Samedi 27 Compt.	Samedi 27 Terme	Lundi 29 Compt.	Lundi 29 Terme	Mardi 30 Compt.	Mardi 30 Terme	Mercredi 31 Compt.	Mercredi 31 Terme	Jeudi 1 Compt.	Jeudi 1 Terme	Vendredi 2 Compt.	Vendredi 2 Terme
702	[illegible]	99	105.000	400	tout	[illegible] pour 1855	juillet 1856	Nord	[illegible]	947	940	940	940	940	942 50	942 50	•	•	940	[illegible]
874	1011	99	200.000	500	tout	[illegible] fr. pour 1855	avril 1856	Ouest	850	[illegible]	855	850	850	850	855	[illegible]	•	•	855	[illegible]
20	29	99	6.000	500	tout		•	Orsay	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
525	1774	99	[illegible]	500	tout	[illegible] fr. pour 1855	avril 1856	Orléans	1317	1312 50	1317	1315	1320	1320	1320	1320	•	•	1321	1321
805	1822	99	[illegible]	500	tout	[illegible] 50 pour 1855	mai 1856	Est	[illegible]	812 50	811	815	812 50	811 50	811 50	811	•	•	812 50	813
174	•	•	[illegible]	500	[illegible]	5 fr.	mai 1856	Est nouvelles	745	747 50	745	745	747 50	745	750	747 50	•	•	750	745
675	[illegible]	99	265.000	500	tout	[illegible] pour 1855	juillet 1856	Paris à Lyon	1367	[illegible]	1362	[illegible]	1365	1365	1370	1375	•	•	1367 50	1367 50
75	231	99	80.000	500	[illegible]	4 0/0	[illegible] 1856	Lyon à Genève	730	•	735	[illegible]	730	[illegible]	[illegible]	735	•	•	•	[illegible]
551	825	99	90.000	500	tout	30 fr. pour 1855	avril 1856	Lyon à la Méditerr.	[illegible]	1735	1725	1725	•	•	1735	1730	•	•	1735	[illegible]
408	500	99	134.000	500	tout	10 fr.	juillet 1856	Midi	740	740	[illegible]	[illegible]	730	741	740	760	•	•	745	745
•	•	•	22.314	500	250	•	juillet 1856	Midi nouvelles	755	750	755	[illegible]	745	760	772 50	775	•	•	760	770
52	52	99	15.000	500	tout		•	Bordeaux à la Teste	550	•	[illegible]	•	•	•	[illegible]	•	•	•	575	•
135	[illegible]	99	180.000	500	400	4 0/0	janvier 1856	Grand-Central	610	610	607 50	605	605	[illegible]	[illegible]	[illegible]	•	•	610	[illegible]
56	[illegible]	99	50.014	500	300	4 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Grenoble	[illegible]	620	[illegible]	645	645	[illegible]	[illegible]	625	•	•	[illegible]	[illegible]
•	85	99	[illegible]	500	250	4 1/2 0/0	juin 1856	Sarde Victor-Emmanuel	[illegible]	520	[illegible]	[illegible]	[illegible]	•	522 50	•	•	•	[illegible]	[illegible]
1077	1176	92	400.000	500	325	11 fr. 00	[illegible] 1856	Chemins autrichiens	[illegible]	781	[illegible]	[illegible]	780	[illegible]	782	784	•	•	782	782 50
20	220	99	71.00	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Central suisse	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	54	99	36.000	500	[illegible]	4 0/0	avril	Béziers à Graissessac	[illegible]	•	547 50	547 50	547	•	•	•	•	•	547 50	•
•	140	99	12.000	500	250	4 fr. 25	janvier 1856	Ardennes et Oise	555	•	[illegible]	[illegible]	555	•	[illegible]	•	•	•	•	•
•	41	99	8.000	500	400	4 0/0	•	Bességes à Alais	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
46	22	99	30.000	500	250	•	juin 1856	Ouest suisse	465	•	465	•	•	•	470	•	•	•	470	•
14	16	99	7.000	500	[illegible]	[illegible]	[illegible] 1856	Tarragone à Reus	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

OBLIGATIONS EMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Durée de l'amortiss.	Taux d'émiss.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	27	29	30	31	1	2
1854-52-56	375.000	75 ans	305	tout.	500	avril.	15 ..	janvier juillet.	Nord	288 75	288 75	288 75	288 75	•	291 25
1844	9.361	10 —	[illegible]	tout.	500	[illegible]	20 ..	[illegible]	Nord-Boulogne	•	•	•	•	•	•
1852	[illegible]	50 —	1.000	tout.	1.250	avril.	50 ..	avril octobre.	Paris à Lyon	•	975	975	980	•	973
1855	160.000	93 —	280	tout.	500	avril	15 ..	D°	D° nouvelles	282 50	281 25	282 50	283 [illegible]	•	281 50
1852	120.000	99 —	500	tout.	625	D°	25 ..	D°	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	475	475	475	475	•	475
1853	182.333	50 —	350	tout.	500	D°	15 ..	janvier juillet	D° nouvelles 3 0/0	287 50	288 75	288 [illegible]	287 50	•	289
1852	138.928	98 —	500	tout.	650	[illegible]	25 ..	juin décembre	Est	455	455	455	453 75	•	460
1854	125.000	94 —	480	tout.	650	mars.	25 ..	janvier juillet.	D° nouvelles	•	•	•	•	•	•
1855	800.000	94 —	280	tout	500	[illegible]	15 ..	janvier juillet	Ouest nouvelles	287 50	287 50	287 50	288 75	•	292 [illegible]
1842	[illegible]	47 —	1.025	tout	1.250	décembre	50 ..	D°	Paris à Orléans 1842	1010	1020	•	•	•	•
1848	11.111	10 —	•	tout.	1.250	D°	50 ..	D°	D° (Nouvelles 1848)	1000	•	•	•	•	•
1852	150.000	97 —	340	tout.	500	•	15 ..	D°	D° (Nouvelles 1852)	290	290	288 75	290	•	285
1854	140.000	93 —	275	tout.	500	•	15 ..	D°	D° (Nouvelles 1854)	•	•	•	•	•	•
1855	150.000	96 —	290	tout.	500	•	15 ..	D°	D° (Nouvelles 1855)	•	•	•	•	•	•
1853	134.097	99 —	300	tout.	500	décembre.	15 ..	D°	Grand-Central	281 [illegible]	280 [illegible]	280 50	280	•	277 50
1855	134.200	98 —	280	tout.	500	décembre.	15 ..	D°	D° (nouvelles)	277 50	277 50	277 50	277 50	•	271
1853	102.614	99 —	500	tout.	625	D°	25 ..	D°	Rhône-et-Loire	•	•	•	•	•	•
1853	83.643	99 —	500	tout.	500	D°	15 ..	D°	D° 3 0/0	•	•	•	•	•	•
1855	87.749	90 —	285	tout.	500	D°	15 ..	•	Lyon à Genève	287 50	288	288 75	288 25	•	•
1855	300.000	90 —	275	•	500	septembre	15 ..	septembre mars	Autrichiens	285 75	•	285	•	•	285
1856	100.500	99 —	285	tout	500		15 ..	janv. juillet.	Midi	•	•	•	•	•	•
1856	•	.. —	•	•	•		.. ..		D° nouvelles	282 [illegible]	281 25	280	280	•	280
1856.	180.000	97 —	285	•	500		15 ..	janv. juillet	Lyon-Bourbonnais	286 25	286 25	287 50	287 50	•	286
1855	4.200	84 —	250		500	•	0 0/0		Tarragone à Reus	•	•	•	•	•	•

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 26 au 31 décembre 1856. Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.

Noms des lignes	26	27	29	30	31	
Nord	920 .. à 935 ..	920 .. à 925 ..	920 .. à 925 ..	922 50 à 927 50	922 50 à 927 50	.. .. à .. ..
Est	805 .. à 812 50	805 .. à 812 50	805 .. à 812 50	810 .. à 815 ..	810 .. à 815 ..	.. .. à .. ..
Est nouvelles	725 .. à 740 ..	725 .. à 740 ..	725 .. à 740 ..	727 50 à 742 50	727 50 à 742 50	.. .. à .. ..
Orléans	1275 .. à 1325 ..	1275 .. à 1325 ..	1275 .. à 1325 ..	1275 .. à 1325 ..	1275 .. à 1325 ..	.. .. à .. ..
Lyon	1350 .. à 1365 ..	1350 .. à 1365 ..	1350 .. à 1370 ..	1360 .. à 1375 ..	1360 .. à 1375 ..	.. .. à .. ..

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination	Samedi 27 Comptant	Samedi 27 Terme	Lundi 29 Comptant	Lundi 29 Terme	Mardi 30 Comptant	Mardi 30 Terme	Mercredi 31 Comptant	Mercredi 31 Terme	Jeudi 1 Comptant	Jeudi 1 Terme	Vendredi 2 Comptant	Vendredi 2 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0	66 60	66 75	66 60	66 60	66 55	66 55	66 55	66 50	.. ..	.. ..	66 30	66 45
Rentes 4 1/2 0/0	91 [illegible]	.. ..	[illegible]	.. ..	91 [illegible]	.. ..	[illegible]	.. ..	.. ..	.. ..	92 50	.. ..
Emprunt 3 0/0	.. ..	.. ..	[illegible] 50	.. ..	[illegible]	.. ..	[illegible] 50	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Emprunt 4 1/2 0/0	.. ..	.. ..	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •
Banque de France, jouiss., juillet 1856	3025 ..	• •	3025 ..	• •	3060 ..	• •	[illegible] ..	• •	• ..	• •	4000 ..	• •
Comptoir national d'escompte, jouiss., janvier 1856	700 ..	• •	700 ..	• •	710 ..	• •	710 ..	• •	• ..	• •	7[illegible] ..	• •
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss., juillet	630 ..	640 •	635 ..	625 ..	• ..	• ..	635 ..	• •	• ..	• ..	• ..	• ..
— Oblig. 500 fr. 4 0/0 tout payé, jouiss., novembre	440 ..	• •	• ..	• •	445 ..	• •	• ..	• •	• ..	• •	• ..	• •
— Oblig. 500 fr. 3 0/0 d° d°	410 ..	• •	• ..	• •	410 ..	• •	405 ..	• •	• ..	• •	395 ..	• •
— [illegible] 4 0/0 d° d°	9[illegible] ..	• •	95 ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •
— [illegible] 3 0/0 d° d°	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	85 ..	• •
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouis., mai.	• •	• •	• ..	• •	900 ..	• •	910 ..	• •	• •	• •	915 ..	• •
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1856	1400 ..	1405 •	1405 ..	• ..	1400 ..	1392 50	1402 50	1410 ..	• ..	• ..	1410 ..	1405 ..
Ville de Paris, obligations 1852, jouiss., juillet 1856	1050 ..	• •	1052 50	• •	1050 ..	• •	1010 ..	• •	.. ..	• •	• ..	• •
d° d° 1855, 300 fr. payés jouiss. sept. 1856.	382 [illegible]	• •	380 ..	• •	• ..	• •	382 50	• •	• ..	• •	385 ..	• •
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	94 3/8	• •	94 1/4	• •	94 1/8	• •	94 1/4	• •	.. 0/0	• •	94 1/8	• •
Belge — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1856	97 3/4	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. 0/0	• •	.. ..	• •
Piémontais, 5 0/0 jouiss., juin 1856	91 50	• •	92 ..	• •	92 ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	91 50	• •
— 3 0/0 jouiss., juillet 1856	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •
Autrichien, 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1856	89 ..	• •	89 ..	• •	89 ..	• •	89 0/0	• •	.. 0/0	• •	.. ..	• •
Emprunt Romain, jouiss., juin 1856	85 1/4	• •	86 1/2	• •	86 1/2	• •	.. ..	• •	.. 0/0	• •	86 1/4	• •
Espagne différ. concert. jouiss., juillet	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1856	42 ..	• •	41 1/4	• •	41 3/4	• •	.. 0/0	• •	.. 0/0	• •	40 1/2	• •
d° intérieure d°	.. ..	• •	39 ..	• •	39 ..	• •	.. 0/0	• •	.. 0/0	• •	.. 0/0	• •

PARIS — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, RUE BERGÈRE, 20

Le Directeur, J. MIRES.

Digitized by Google

N° 852 16e ANNEE. — N° 2 SAMEDI, 10 JANVIER 1857.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

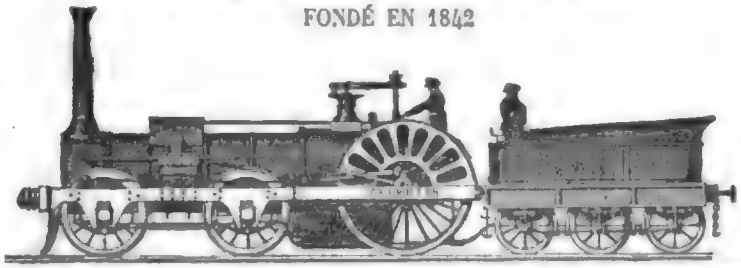
PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, Rue Richelieu

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris.. ..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger ..... 18 » —



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, Rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELAY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, 1, Norfolk street, Strand, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ

DE LA

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER

Le Conseil de gérance a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle aura lieu le samedi 25 avril prochain, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99.

Aux termes de l'art. 35 des statuts, cette assemblée doit être composée des deux cents plus forts actionnaires qui se seront fait inscrire sur les registres de la Société, en déposant leurs actions dans la caisse sociale, deux mois avant la confection de la liste, laquelle doit être arrêtée par le Conseil de gérance un mois avant le jour fixé pour la convocation.

En conséquence, ceux de MM. les actionnaires qui désirent faire partie de l'assemblée générale, sont invités à se faire inscrire et à déposer leurs titres avant le 22 janvier courant, tous les jours, de 10 heures à 4 heures, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99.

AVIS A NOS ABONNÉS.

L'administration du *Journal des Chemins de fer* prépare une grande carte nouvelle de tous les chemins de l'Europe centrale exécutés, en cours d'exécution, ou dont l'exécution est officiellement arrêtée.

Un avis ultérieur fera connaître à nos abonnés à partir de quelle date cette carte sera mise à leur disposition gratuitement.

Cette carte ne sera pas vendue.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 17. — Chronique des chemins de fer, 19. — Situation de la Banque de France et de ses succursales, 19. — Banque d'Angleterre, 20. — Actes officiels. Droit d'entrée à la Bourse, 20. — Nominations, 20. — Tableau des principales valeurs à revenu variable, 21. — Bulletin des recettes de la semaine, 21. — Avis aux actionnaires, 22. — Docks Napoléon. Rapport de MM. les administrateurs provisoires, 22. — Chemin de fer de Novare. Assemblée extraordinaire du 5 octobre 1856, 24. — Correspondance, 25. — Recettes des chemins de fer, 26, 27. — Annonces, 28, 29. — Chronique de la Bourse, 30. — Cours des valeurs industrielles, 31. — Tableau de la Bourse, 32.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Le 2 janvier 1857, la liquidation de la rente avait lieu et les reports s'élevaient de 65 à 70 centimes, c'est-à-dire à 12 0/0 ; l'argent était rare, car, même en payant cher, les acheteurs ne trouvaient pas facilement à se faire reporter. Il y avait là tous les symptômes d'une mauvaise situation : aussi beaucoup d'acheteurs se hâtaient de vendre, de peur d'aggraver leurs pertes.

Tout à coup, le 3 au matin, l'argent devient tellement abondant que le report sur le Crédit mobilier et sur les actions de chemins de fer se réduit à zéro. Tous les agents de change qui, dans la bourse du 2, faisaient supporter à leurs clients des reports à 12 0/0 sur la rente, et à 15 0/0 sur les chemins de fer et le Crédit mobilier, offraient dès l'ouverture de la bourse du 3 des reports au plus bas prix possible.

Un tel changement était trop subit pour sembler naturel. Bien des bruits ont circulé; nous ne nous en ferons pas l'écho. Nous avons en d'autres temps fait connaître quelques-uns des moyens qu'on peut employer pour produire la hausse ou la baisse ; nous avons autant que possible éclairé le public ; nous n'irons pas au-delà; ce serait un donquichotisme dont personne ne nous saurait gré. Nous nous bornerons donc à constater les faits.

Tout ce que nous pouvons affirmer, c'est que les directeurs de la Caisse générale des chemins de fer y sont restés étrangers. Ils ont employé leurs capitaux disponibles à reporter des rentes ; ils ont fait plus encore, car ils ont payé par anticipation, dans les journées des 2 et 3, près de 10 millions de francs dont le paiement n'était exigible que le 6.

Le dividende du Crédit mobilier a été la nouvelle la plus discutée de toute la semaine. Le chiffre de 200 francs ne trouve plus que peu de créance; la majeure partie des spéculateurs établit ses appréciations entre 90 et 105 fr., sans compter les 25 fr. payés à valoir sur le dividende de 1856. En reproduisant les indications qui circulent, nous n'entendons pas les apprécier et encore moins les garantir; mais leur diversité même nous engage à soumettre quelques observations aux administrateurs du Crédit mobilier.

Les actions du Crédit mobilier donnent lieu à de si nombreuses affaires qu'on ne peut pas les classer dans la catégorie des autres entreprises dont les actions se négocient au

Digitized by Google

comptant et ne donnent lieu qu'à une spéculation très-limitée. Celles-ci n'éprouvent que des fluctuations minimes, de sorte que la connaissance anticipée du revenu qu'elles doivent donner ne peut pas procurer de grands avantages ni causer de bien grands préjudices. Il n'en est pas de même pour les actions du Crédit mobilier. En effet, cette valeur, par une exception unique, jouit du privilége de la cote à terme, privilége qui manque à toutes les autres affaires industrielles en dehors des chemins de fer. A cette circonstance si favorable pour la spéculation s'ajoute encore la nature même de la valeur, dont le revenu est essentiellement aléatoire ou éventuel.

On connaît l'influence qu'exerce l'inconnu sur l'imagination du public, et l'on comprend par conséquent combien les fluctuations peuvent être considérables sur des actions dont le revenu est évalué par les uns à 200 fr., tandis que d'autres ne l'estiment pas au-delà de 115 ou 130 fr. Nous croyons qu'il y a là des éventualités de hausse ou de baisse, dont les administrateurs du Crédit mobilier doivent très-sérieusement se préoccuper pour les amoindrir, en faisant cesser l'inconnu dès qu'ils en auront la possibilité.

Nous savons très-bien que l'assemblée générale des actionnaires a seule le droit de fixer le dividende; mais il ne saurait y avoir aucun inconvénient à ce que l'on fît connaître d'avance les propositions qui doivent être soumises au vote de l'assemblée.

Les administrateurs du Crédit mobilier, en prenant cette initiative, feraient une chose utile, dont le sentiment public leur tiendrait compte, et nous sommes convaincus qu'avant peu de temps ils en ressentiraient les bons effets.

Les États les plus retardataires entrent dans la voie du crédit, et les sociétés de capitalistes se multiplient pour faciliter ce mouvement.

Une dépêche télégraphique annonce que la Turquie vient de faire un emprunt de 300 millions de francs; mais nous croyons qu'il y a erreur, et qu'il n'est question que d'un emprunt de 300 millions de piastres, c'est-à-dire environ 75 millions de francs.

Quatre concurrents se présentaient : MM. de Rothschild frères, la Banque ottomane, M. Baltazzi et plusieurs banquiers étrangers, et enfin M. Wilkins, représentant des banquiers anglais.

M. Wilkins, ayant accepté les conditions fixées par le gouvernement turc, a obtenu l'emprunt qui consiste en une création de titres rapportant 6 0/0, *émis au pair*.

Les conditions de cet emprunt se rapprochent de celui de 50 millions contracté, en 1851, par la maison Bechet Dethomas et Cᵉ, et qui ne fut pas ratifié. Mais les conditions acceptées par M. Wilkins sont moins avantageuses que celles de l'emprunt fait par MM. Goldsmith et Palmer, de Londres, en 1853, en 6 0/0 également, mais émis à 80 fr.

En même temps qu'il réalise cet emprunt, le gouvernement turc fonde une banque dont le capital serait, dit-on, de 250 à 300 millions de francs; mais nous avons quelques doutes sur l'exactitude de ce chiffre. Un établissement de cette nature dans un pays où le commerce et l'industrie sont si arriérés, ne pourrait pas supporter le poids d'un si grand capital.

Pendant les semaines qui se sont écoulées, on a fait circuler le bruit que des projets de fusion avaient lieu entre divers établissements financiers. En effet, des négociations ont été entamées, mais elles n'ont pu aboutir. Il sera très-difficile, selon nous, de réaliser l'absorption tant qu'on ne sera pas rallié à l'idée pratique d'un accroissement de capital sous forme d'actions.

Le bilan de la Banque de France est excellent. Si, sous le rapport du numéraire, il y a une diminution de 7 millions, l'augmentation du portefeuille, qui est de 55 millions, atteste que l'activité commerciale n'est pas ralentie. Il y a également augmentation de 29 millions dans l'émission des billets. Le compte courant du Trésor est diminué de 16 millions, par suite du paiement du semestre de la rente 3 0/0; les comptes courants des particuliers ont augmenté de 20 millions.

La fin de l'année 1856 aura par conséquent été beaucoup moins fâcheuse qu'on ne le présumait. La bourse a seule offert le spectacle d'une triste situation, parce que les fonds publics et l'industrie n'ont aucun appui et sont complétement abandonnés. Que disons-nous abandonnés! c'est sacrifiés que nous devrions dire, puisque le concours que leur accordait la Banque a été sensiblement réduit à l'égard de la rente, et a complétement cessé en ce qui concerne les actions et obligations de chemins de fer. Nous avions pour ainsi dire applaudi aux mesures restrictives de la Banque, dans la pensée que des établissements financiers seraient autorisés à se fonder, et donneraient à l'industrie des chemins de fer un concours beaucoup plus large que celui de la Banque elle-même. Cette espérance ne s'est pas réalisée, et notre marché des capitaux, si prospère de 1852 jusqu'au mois de mars 1856, offre le contraste le plus triste avec le marché anglais, qui depuis le mois de mars dernier a repris sa prépondérance, ébranlée pendant quatre années par la rivalité de la bourse de Paris.

Du reste, la place, malgré toutes ces vicissitudes, a montré une fermeté plus grande, et sans qu'une hausse très-sensible se soit produite, il y a une réelle amélioration; ainsi, la rente 3 0/0 s'est maintenue aux environs de 67 fr. 50; les chemins ont été constamment recherchés par les capitaux de placement; enfin le Crédit mobilier lui-même, malgré la perspective d'un dividende moindre que celui de l'année dernière, s'est soutenu dans les prix de 1,400 fr.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 67 20, ferme à 67 60.

Le 3 0/0 emprunt fait 67 fr. au comptant.

Le 4 1/2 0/0 ancien avait fermé samedi à 93 fr.; il ferme au même cours.

Le 4 1/2 0/0 nouveau n'est pas coté.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Midi,	36.0 0/0.
Méditerranée,	22.5 0/0.
Orléans,	16.1 0/0.
Ouest,	8.7 /00.
Nord,	4.1 0/0.
Lyon,	0.9 0/0.

Diminution kilométrique.

Est,	0.9 0/0.

Il est arrivé à Londres 100,000 onces d'or d'Australie, évaluées 400,000 liv. sterl. (10,000,000 fr.); d'autre part il a été expédié 430,196 l. st. (10,753,980 fr.), presque tout en argent, à la destination de Hong-Kong, Canton, Shanghaï, Ceylan et Singapour.

L'escompte est toujours très-variable sur la place de Hambourg; il était monté à 7 0/0 samedi dernier, mais il a redescendu mardi à 6 0/0.

C. Devinck.

Résultats comparés du bilan de la Banque de France.

1857.	Espèces.	Portefeuille.	Avances sur effets publics	Avances sur chemins de fer.	Avanc. au trésor et bons.	Billets en circulation.	Comptes-courants du Trésor.	Comptes-courants particuliers.
mois.	millions.	millions.	millions.	millions.	millions	millions.	millions.	millions
Janvier 1856,	200	447	46	46	40	608	51	130
Décembre,	**198**	**511**	**33**	**26**	**40**	**583**	**93**	**141**
Janv. 1857,	**191**	**566**	**31**	**22**	**40**	**612**	**36**	**161**
Sur janvier 1856								
Augmentation :	»	119	»	»	»	4	25	31
Diminution :	9	»	15	23	»	»	»	»
Sur décembre								
Augmentation :	»	55	»	»	»	29	»	20
Diminution	7	»	2	3	»	»	16	»

Digitized by Google

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	2 Janvier.	9 Janvier.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0	66 85	67 60	» 75	» »
CONSOLIDÉS	94 1/8	94 1/2	» 3/8	» »
CRÉDIT FONCIER	620 »	630 »	10 »	» »
CRÉDIT MOBILIER	1415 »	1415 »	» »	» »
COMPT. D'ESCOMPTE	710 »	725 »	15 »	» »
ORLÉANS	1325 »	1365 »	40 »	» »
NORD	965 »	957 50	» »	7 50
EST ANCIEN	816 25	827 50	11 25	» »
EST NOUVEAU	750 »	762 50	12 50	» »
LYON	1375 »	1360 (1)	» »	15 »
MÉDITERRANÉE	1735 »	1750 »	15 »	» »
MIDI	750 »	757 50	7 50	» »
OUEST	860 »	865 »	5 »	» »
GRAND-CENTRAL	620 »	622 50	2 50	» »
GENÈVE	» »	750 »	» »	» »
CH. AUTRICHIENS	787 50	785 »	» »	2 50
SAINT-RAMBERT	650 »	650 »	» »	» »
VICTOR-EMMANUEL	595 »	605 »	10 »	» »

(1) Coupon détaché.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Les travaux de construction des lignes de l'Ouest sont commencés et poussés activement sur divers points de l'arrondissement de Cherbourg. Plusieurs ateliers sont établis dans le haut de la vallée de Quincampoix, à quelques kilomètres de Cherbourg.

— Un des projets sur lesquels le ministre des travaux publics a appelé d'une manière toute spéciale l'attention de l'autorité municipale de Paris, consistait à ménager sous le boulevard de Sébastopol un tunnel partant du chemin de l'Est et aboutissant aux halles.

Afin de ne compromettre la réalisation ultérieure d'aucun de ces plans, ou tout au moins d'éviter les difficultés immenses qu'elle aurait rencontrées s'il avait fallu faire après coup, au milieu du commerce des halles, des excavations nouvelles, l'administration municipale se décida à étendre les caves des six pavillons du corps principal des halles, sous les rues de 15 mètres qui les séparent, sauf à utiliser par des locations ces nouveaux espaces comprenant près de 6,000 mètres, en attendant qu'ils servissent comme chemin de fer. Toutefois, il fallut abaisser les voies souterraines ainsi obtenues d'un mètre au-dessous du sol des caves, afin de ménager les hauteurs de quai demandées.

La dépense des travaux supplémentaires, compris fouille, béton, maçonnerie des piles, voûtes en fer et en brique, a été de 800,000 f., dont environ 20,000 pour la plus grande profondeur nécessaire à la pose des rails.

L'établissement d'un chemin de fer des halles paraissant ajourné, l'administration municipale, qui s'occupe en ce moment des installations propres au commerce, tant sur le carreau que dans les caves, a dû faire provisoirement rétablir un niveau commun et de plain-pied entre les plateaux souterrains.

A cet effet, on remblaie les parties préparées pour le passage des chemins de fer ; c'est, on l'a déjà dit, une profondeur d'un mètre à combler dans le parcours des rues Le cube total ne dépasse pas 4,000 mètres. On y emploie, pour la majeure partie, les sables provenant des premières fouilles des halles, qui avaient été réservés pour protéger de la gelée, pendant le dernier hiver, les bétons des plateaux supérieurs. La dépense, toute de main-d'œuvre, sera de 15 à 18,000 fr.

— La Compagnie des chemins de fer du Midi a reçu avis, par MM. les ingénieurs du contrôle, que la réception a été faite des travaux de l'embranchement de Morceux à Saint-Martin-d'Oney, près de Mont-de-Marsan, et de la section de Cette à Béziers. On espère que cette dernière section va pouvoir être livrée bientôt à l'exploitation pour le service des marchandises. Quant à l'embranchement de Morceux, les trains réguliers vont y être installés pour le service des voyageurs comme pour celui des marchandises.

— Le personnel vient d'être réparti sur la ligne de Toulouse à Cette, qui sera prochainement prête. Les derniers terrassements sont poussés activement.

— Les travaux de la section de Toulouse à Cette avancent avec rapidité. Le tunnel construit au faubourg de Guilleméry est terminé. Les grands ouvrages qu'on a dû exécuter à Carcassonne sont également achevés. On espère pouvoir compléter, vers la fin du mois, le service de Toulouse à Cette.

— Le 29 décembre 1856, aux ateliers du chemin de fer d'Orléans, à Ivry, les employés et ouvriers ont offert à M. C. Polonceau, ingénieur, régisseur de la traction et des ateliers, une médaille en or, commémorative des services qu'il leur a rendus depuis 1849, et dont les principaux sont les suivants : une caisse de secours dans laquelle, sans que les traitements et salaires soient l'objet de retenues, les employés et les ouvriers trouvent, dans les circonstances difficiles, des avances assez considérables qu'ils remboursent au moyen de faibles versements mensuels ; un service médical qui fournit aux employés, aux ouvriers et aux familles de ceux-ci, des soins, des médicaments gratuits, ainsi qu'une solde journalière ; des magasins de denrées, combustibles, habillements, chaussures, linge, literie, etc., établis à différents points de la ligne, où tout le personnel s'approvisionne aux prix de revient ; des visites à domicile par les agents supérieurs qui s'informent des besoins des ouvriers, et, par des conseils, des encouragements et des dons sagement répartis, viennent en aide à ceux dont la position est digne d'intérêt ; enfin on organise en ce moment, aux ateliers d'Ivry, une cuisine économique avec un vaste réfectoire.

— Dans sa dernière séance, la commission municipale d'Elbeuf, sur un rapport fait par M. Mathieu Bourdon, a pris une délibération ayant pour objet :

1° D'inviter, avec les plus vives instances, la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest à proposer au gouvernement, pour l'embranchement de Tourville à Serquigny, le tracé par les cantons de Bourgtheroulde et de Montfort, avec parcours direct et débarcadère dans l'intérieur de la ville d'Elbeuf, au moyen d'une variante qui consiste à opérer la soudure de l'embranchement à la ligne principale en amont du tunnel de Tourville et à traverser la Seine en face de Criquebeuf, au lieu d'opérer le passage sur la rive gauche du fleuve au-dessus d'Elbeuf ;

2° De supplier S. Exc. M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics d'obtenir, dans le plus bref délai possible, la sanction du gouvernement pour ce projet.

Une adresse à S. M. l'Empereur, sur la même question, a été également votée et signée séance tenante.

— Le conseil municipal de Rouen ayant promis une subvention de 500,000 fr. pour l'embranchement de Rouen à Serquigny, sur le chemin de fer de l'Ouest, vient de voter une imposition extraordinaire pour ladite subvention.

— La Compagnie du chemin de fer de Lyon a pris, dit-on, la résolution d'agrandir la gare de Dijon, dont les aménagements sont devenus insuffisants par suite de l'ouverture de la ligne de Besançon.

— *La Vérité*, de Lille, annonce que les études et l'avant-projet du chemin de fer direct de Lille à Tournai seront bientôt terminés.

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 8 janvier 1857.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots	72,001,820 44
Numéraire dans les succursales	119,449,793
Effets échus hier à recouvrer ce jour	1,031,848 30
Portefeuille de Paris, dont 103,749,111 fr. 58 provenant des succursales	280,521,826 94
Portefeuille des succursales, ef-	

Digitized by Google

fets sur place.....	285,222,948	»
Avances sur lingots et monnaies	747,300	»
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales.....	3,079,200	»
Avances sur effets publics français.....	24,489,236	40
Avances sur effets publics français dans les succursales...	6,395,900	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer.....	16,488,600	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales.....	6,816,270	»
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848.....	55,000,000	»
Escompte au Trésor de bons du Trésor.	40,000,000	»
Rentes de la réserve.	12,980,750	14
Rentes, fonds disponibles. ...	52,490,045	98
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000	»
Immeubles des succursales...	5,426,683	»
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales...	83,412	»
Primes pour achats de matières d'or et d'argent.	234,473	98
Effets en souffrance des succursales.....	»	»
Divers.....	294,612	»
	986,151,449	88

PASSIF.

Capital de la Banque.....	91,250,000	
Réserve de la Banque.....	12,980,750	14
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000	»
Billets au porteur en circulation, de la Banque.....	544,181,700	»
Billets au porteur en circulation, des succursales.....	68,298,775	»
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales.....	5,363,262	10
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales...	3,473,647	»
Compte courant du Trésor, créditeur	76,479,128	58
Comptes courants de Paris....	138,704,889	63
Comptes courants dans les succursales.....	22,778,023	»
Dividendes à payer.....	6,570,258	25
Arrérages de valeurs transférées ou déposées	5,378,032	29
Escomptes et intérêts divers à Paris et dans les succursales.	2,596,202	91
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	1,931,788	55
Effets en souffrance.....	1,945	86
Divers.....	2,463,015	87
	986,151,419	88

Certifié le présent état conforme aux écritures de la Banque de France :

Le Gouverneur de la Banque,
Comte D'ARGOUT.

BANQUE D'ANGLETERRE.

SITUATION AU 24 DÉCEMBRE 1856.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Billets émis.	24,376,930	609,423,250
Actif.		
Avances à l'Etat. . . .	11,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,459,900	86,497,500
Espèces et lingots (or) .	9,901,930	247,548,250
Somme égale. .	24,376,930	609,423,250

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque.	14,553,000	363,825,000
Réserve	3,249,390	81,099,750
Compte-courant de l'Etat créditeur.	6,891,949	172,298,625
Comptes particuliers. .	9,493,993	237,327,325
Billets à sept jours et autres	822,242	20,556,050
	35,000,674	875,016,850
Actif.		
Créances sur l'Etat.. .	10,870,431	271,660,775
Créances particulières.	17,645,460	441,361,500
Billets de banque en portefeuille.	5,863,890	146,597,250
Numéraire.	611,393	15,297,325
	35,000,674	875,016,850
Diminution :		
Réserve métallique.. .	178,703	4,467,575
Comptes particuliers..	450,271	11,256,775
Créances.	1,055,296	26,382,400
Augmentation :		
Billets en circulation..	178,719	4,467,975
Réserve.	13,717	342,925
Compte-courant de l'Etat	591,324	12,283,100
Portefeuille.	11,007	276,675

SITUATION AU 28 DÉCEMBRE 1856.

ÉMISSION.

	LIV. ST	FRANCS.
Passif.		
Billets émis.	24,112,390	602,809,750
Actif.		
Avances à l'Etat . . .	11,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,459,900	86,497,500
Espèces et lingots (or).	9,637,390	240,934,750
Somme égale. .	24,112,390	602,809,750

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque. .	14,553,000	363,825,000
Réserve	3,253,510	81,337,750
Compte courant de l'Etat créditeur.	7,501,335	187,533,375
Comptes particuliers. .	10,132,655	253,316,375
Billets à sept jours et autres.	771,639	19,290,975
	35,212,139	905,303,475
Actif.		
Créances sur l'État . .	11,200,748	280,018,700
Créances particulières.	18,962,155	474,053,875
Billets de banque en portefeuille.	5,456,315	136,407,875
Numéraire	592,921	14,823,025
	36,212,139	905,303,475
Diminution :		
Réserve métallique. . .	238,512	7,087,800
Portefeuille.	426,547	10,763,675
Augmentation :		
Billets en circulation. .	92,432	2,310,800
Réserve	13,120	328,000
Compte courant de l'État	609,386	15,231,650
Comptes particuliers. .	639,522	15,989,050
Créances	1,638,012	40,950,300

ACTES OFFICIELS.

BOURSE.

Décret impérial qui autorise la ville de Paris à percevoir un droit d'entrée à la Bourse.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français, à tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur ;

Vu la délibération du conseil municipal de Paris, en date du 29 août 1856 ;

Vu le mémoire du préfet de la Seine du 22 du même mois ;

Vu les lois des 28 ventôse an IX, 17 juin 1829 et 18 juillet 1837 :

Le Conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. La ville de Paris est autorisée à percevoir, à partir du 1er janvier 1857, un droit d'entrée à la Bourse ainsi réglé :

Bourse des effets publics, un franc par personne ;

Bourse des marchandises, cinquante centimes par personne.

Art. 2. Des abonnements seront accordés aux personnes qui en feront la demande, au prix annuel de cent cinquante francs pour la bourse des effets publics et de soixante-quinze francs pour la bourse des marchandises. Ces abonnements seront personnels.

Art. 3. Des dispositions seront prises pour rendre indépendant de l'entrée de la Bourse l'accès du bureau des transferts et du tribunal de commerce, qui restera libre comme par le passé.

Art. 4. Cessera d'être perçue, à partir du 1er janvier 1857, la contribution spéciale autorisée par la loi des finances et destinée à subvenir aux dépenses de la Bourse de Paris.

Art. 5. Notre ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 17 décembre 1856.

NOMINATIONS.

Agents de change.

Par décrets de Sa Majesté impériale, en date des 27 décembre 1856 et 3 janvier 1857, MM. Marcotte de Quivières (Edme-Marie-Modeste-Louis), et Eggly (Louis-Fernand), ont été nommés agents de change près la Bourse de Paris, en remplacement de MM. Vieyra-Molina et Du Bos, démissionnaires.

Digitized by Google

TABLEAU DES PRINCIPALES VALEURS A REVENU VARIABLE.

Comparaison du revenu avec le cours actuel. = Époques de paiement des Intérêts et Dividendes.

INDICATION DES VALEURS.	REVENU constaté du dernier exercice.	PAIR ou valeur nominale DE L'ACTION.	VERSEMENT effectué SUR L'ACTION	REVENU 0/0 sur le VERSEMENT effectif.	COURS de la LIQUIDATION du 31 décemb.	REVENU 0/0 sur le cours de la LIQUIDATION.	ÉPOQUES de PAIEMENT DES INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.
Banque de France	272 »	1000 »	1000 »	27 2	4000 »	6.8	1er janvier. 1er juillet. 272 fr. pour 1856.
Crédit mobilier	203 75	500 »	500 »	40 »	1435 »»	14.1	1er janvier. 1er juillet. 20 décembre, 25 fr. intérêts.
Crédit foncier	17 50	500 »	250 »	7 »	625 »	4.6	1er janvier. 1er mai. 1er juillet. 6 25 à-compte 1856.
Comptoir d'escompte	47 »	500 »	500 »	9 4	700 »	6.7	janvier. juillet.
Caisse Générale des Chemins de fer	79 90	500 »	500 »	16 »	502 50	15.9	1er janvier. 1er juillet. Divid. 1er avril. 1er sem. d'int.
Orléans	80 »	500 »	500 »	16 »	1335 »»	5.9	1er octobre. 1er avril. 30 fr. à-compte 1856.
Nord	61 »	400 »	400 »	15 »	945 »»	6.4	1er janvier. 1er juillet. 16 fr. intérêts janvier.
Lyon	83 50	500 »	500 »	16 5	1387 50	6.1	1er janvier. 1er juillet. 12 50 intérêts. 12 50 à-compte dividende janvier.
Est (actions anciennes)	78 50	500 »	500 »	15 8	812 50	5.6	20 fr. intérêts au1er novembre.
Est (actions nouvelles)	19 »	500 »	500 »	4 »	750 »»	2.5	9 fr. 00 intérêtsau 1er novembre.
Ouest	50 »	500 »	500 »	10 »	860 »»	5.8	1er octobre. 1er avril. 17 fr. 50 intérêt 1856. Octobre.
Méditerranée	86 »	500 »	500 »	17 »	1745 »»	4.9	1er octobre, 1er avril. 30 fr. à-compte 1856. Octobre.
Midi	20 »	500 »	500 »	4 »	755 »»	2.6	1er janvier. 1er juillet. 20 décembre, 10 fr. intérêts.
Bordeaux à la Teste	» »	500 »	500 »	» »	620 »	»»	. . . . .
Grand-Central	14 »	500 »	450 »	4 »	620 »»	2.4	1er juillet. 1er janvier. 1er semestre d'intérêts.
Lyon à Genève	10 »	500 »	500 »	4 »	737 50	1.8	1er janvier. 1er juillet. 1er semestre d'intérêts.
Saint-Rambert	12 »	500 »	300 »	4 »	655 »	2.6	1er janvier. 1er juillet. Intérêts 5 janvier.
Béziers à Graissessac	14 »	500 »	400 »	4 »	545 »»	3.1	7 fr. intérêts au 5 octobre.
Ardennes et Oise	10 »	500 »	250 »	4 »	580 »»	3.0	15 juillet. 15 janvier. 5 65, 15 janvier intérêts.
Victor-Emmanuel	6 75	500 »	250 »	4 5	302 50	1.8	Semestre d'intérêts 5 fr. 85. 29 novembre.
Central suisse	20 »	500 »	500 »	4 »	» »	»»	janvier. juillet. 10 fr. 1er semestre d'intérêts.
Autrichiens	31 90	500 »	325 »	13 8	790 »»	4.0	1er janvier. 1er juillet.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	1855 Kilomètres exploités	1855 RECETTES BRUTES	1855 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1855 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1855 en moins.
								0/0	0/0
ORLÉANS (1)	Du 23 au 22 décembre	1234	1,109,081	898	1158	895,633	773	16.1	»
NORD (1)	23 — 29 —	795	882,174	1,109	795	845,734	1,064	4.1	»
OUEST (1)	23 — 29 —	876	674,364	769	760	537,985	707	8.7	»
EST (1)	23 — 29 —	905	696,853	770	905	702,382	776	»	0.7
id. NOUVEAU (1)	23 — 29 —	174	32,421	»	»	»	»	»	»
LYON (1)	28 — 29 —	656	917,695	1,398	574	795,609	1,386	0.9	»
LYON-BOURBONNAIS (1)	23 — 29 —	255	255,676	1,002	»	»	»	»	»
MÉDITERRANÉE (1)	23 — 31 —	551	808,880	1,468	523	636,959	1,198	22.5	»
MIDI	22 — 28 —	468	149,050	318	253	71,798	283	36.0	»
GRAND-CENTRAL	23 — 29 —	125	40,003	320	»	»	»	»	»
LYON A GENÈVE	15 — 21 —	75	21,616	»	»	»	»	»	»

(1) PRÉLÈVEMENT FAIT DE L'IMPOT SUR LA GRANDE VITESSE.

Digitized by Google

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Caisse générale des chemins de fer. — 25 avril, assemblée générale.

Crédit mobilier. — 28 avril, assemblée à 4 heures.

Banque de Darmstadt. — 20 janvier 1857, assemblée à Darmstadt.

Quatre-Canaux. — 24 janvier, assemblée à 1 heure.

Trois-Canaux. — 21 janvier, assemblée à 2 heures.

Canal de la Sambre à l'Oise. — 10 janvier, assemblée à midi, rue de Provence, 13.

Bordeaux à la Teste. — 31 janvier, assemblée générale obligatoire, à 3 heures, à la Bourse de Bordeaux.

Tarragone à Reus. — 12 janvier, assemblée générale.

Châtillon et Commentry. — 12 janvier, assemblée à midi.

Caronte. — 28 février, assemblée à 3 heures.

Sambre française canalisée. — 14 février, assemblée à midi.

Dennin-Auxin (forges). — 10 février, à midi, assemblée.

Caisse hypothécaire. — 30 mars 1857, assemblée. Dépôt, 20 actions.

Pont, gare, port de Grenelle. — 27 janvier, assemblée à 2 heures.

APPELS DE FONDS.

Lyon à Genève. — 1er janvier 1857 125 f. par action

Midi. — 2 au 10 janvier, 250 fr. par action nouvelle.

Graissessac à Béziers. — 22 au 31 janvier, 100 fr. par action.

Lombards-Vénitiens. — 2 au 15 janvier, 70 fr. par obligation ; le coupon sera déduit.

Compagnie générale maritime. — 1er mars, 150 fr. par action ; dernier versement.

Banque de crédit pour le commerce et l'industrie à Vienne. — 1er janvier 20 florins ; 1er avril 40 florins ; 1er juin 40 florins.

Baxin Léon Gay. — 1er juillet 1857, 100 fr. par action (versement de novembre différé.)

Mines de Santander. — 10 au 20 janvier, 125 fr. par action.

Compagnie générale des Eaux. — 5 janvier 1857 au 5 février, 125 fr. par action, dernier versement. L'intérêt sera déduit (2 fr. 50 c.).

Jura industriel. — Avant le 28 février, 50 fr. sur les actions.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Orléans. — 2 janvier, remboursement des actions et obligations sorties au tirage du 9 décembre.

Est. — 1er janvier, remboursement à 500 fr. des 513 actions sorties au tirage du 27 novembre.

Méditerranée. — 2 janvier, remboursement à 1,250 fr. des 503 obligations sorties au tirage du 16 décembre. (Emprunt 30 millions d'Avignon-Marseille.)

Genève. — 26 décembre, tirage de 153 obligations 1855 à rembourser à 500 fr. le 2 janvier.

Lyon-Bourbonnais. — 1er avril 1857, remboursement de 80 obligations 1er ordre, et 40 obligations 2e ordre d'Andrézieux à Roanne sorties au tirage du 6 novembre. 1er janvier, remboursement du tirage du 4 décembre.

720 obligations Lyon-Bourbonnais ; 97, 1re série ; 118, 2e série ; 115, Saint-Etienne à Lyon (emprunts réunis) ; 28, Saint-Etienne à Lyon (1850) ; 10, Saint-Etienne à la Loire (1843) ; 14, Saint-Etienne à la Loire (1847).

Ville de Paris. — 1er février, remboursement des obligations (emprunt de 50 millions) sorties au tirage du 3 novembre.

Mines de la Loire. — 1er février 1857, remboursement des obligations sorties au tirage du 12 décembre.

Nambre à l'Oise. — 10 janvier, tirage de 21 obligations 1853, à rembourser le 1er juillet 1857.

Ouest. — Remboursement du tirage du 15 décembre, 6 juillet.

Genève. — 2 janvier, remboursement du tirage du 26 décembre.

Bessèges à Alais. — 2 janvier, remboursement du tirage du 29 décembre.

Compagnie générale des Omnibus. — 13 janvier, tirage de 585 obligations à amortir le 1er avril, à 500 fr.

Houillères et chemin de fer d'Epinac. — 1er février, remboursement à 1,100 fr. des 50 obligations série G, de 301 à 350, sorties au tirage du 25 novembre.

Houillères de Commentry et Forges de Fourchambault, etc. — 15 janvier, remboursement du tirage du 13 décembre.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Orléans. — 2 janvier, intérêts aux obligations, 25 fr. (emprunts 1842-1848), 7 fr. 50 c. emprunts 3 0/0.

Lyon. — 1er janvier, 12 fr. 50 c. intérêts actions, et 12 fr. 50 c. à compte sur le dividende 1856.

Est. — 1er novembre, actions anciennes, 20 fr. intérêts ; actions nouvelles, 9 fr. 90 c.
1er décembre, intérêts aux obligations.

Ouest. — 1er janvier, 7 fr. 50 c. par obligation 3 0/0. Dépôt préalable des titres.

Méditerranée. — 2 janvier, 7 fr. 50 c. par obligation 3 0/0 de 1852-55. — 25 fr. par obligation de l'emprunt 30 millions de Marseille à Avignon.

Nord. — 1er janvier, 16 fr. par action intérêts. Dépôt des titres. 7 fr. 50 c. aux obligations.

Grand-Central. — 1er janvier, 8 fr. 30 c. intérêts action ; 7 fr. 50 c. obligations.

Lyon-Bourbonnais. — 1er janvier, intérêts. Obligations à la charge de la Compagnie.

Bessèges à Alais. — 2 janvier, 9 fr. 70 c. par action, intérêts 2e semestre.

Ardennes et Oise. — 15 janvier, 5 fr. 65 c. intérêts, rue de Provence, 70.

Saint-Rambert. — 5 janvier, intérêts à 4 0/0 actions.

François-Joseph. — 20 décembre, 3 fr. 75 c. intérêts aux actions.

Banque de France. — 1er janvier, 135 fr., 2e semestre 1856, soit en tout, pour l'année, 272 fr.

Crédit foncier. — 2 janvier, 6 fr. 25 c. dividende provisoire.

Crédit mobilier. — 20 décembre, paiement de l'à-compte de 25 fr. à distribuer au 1er janvier 1857 et représentant les intérêts à 5 0/0.

Midi. — 20 décembre, 16 fr. par action ancienne et nouvelle, 7 fr. 50 par obligation à distribuer au 1er janvier 1857.

Lombards-Vénitiens. — 1er janvier, 3 fr. 75 c. par action intérêts. 7 fr. 50 c. par obligation en déduction du versement appelé.

Caisse générale des Chemins de fer. — 2 janvier, 12 fr. 50 c. intérêts aux actions. Dépôt préalable des coupons.

Chemin Elisabeth. — 2 janvier, 5 flor. par action libérée de 200 fr., et flor. 1 30 par action libérée de 60 fr.

Compagnie des Omnibus. — 20 décembre à-compte de 25 fr. sur le dividende 1856.

Rivoli. — 20 décembre, 2 fr. 50 c. par action intérêts.

Chemin de fer de Galveston à Houston. — 1er janvier, intérêts semestriels des obligations payables au Comptoir d'escompte.

Compagnie générale des Eaux. — 1er janvier 1857, 2 fr. 50 c. par action, intérêts en déduction du versement appelé.

Chemin de la ligne d'Italie. — 2 janvier, intérêts 2 fr. 50 c. sur les actions.

Sambre canalisée. — 2 janvier, 4e à-compte, 25 fr.

Santander. — 1er janvier 1857, 20 fr. 25 c. par action libérée, et 1 fr. 50 c. par action non libérée. Il a été distribué au 1er juillet 6 fr. 25 c. par action libérée ou non libérée.

Société générale de Crédit mobilier espagnol. — 2 janvier, 6 fr. par action.

Commentry, Fourchambault, etc. — 15 janvier, intérêts 2e semestre obligations.

Houillères de Carmaux et Chemin de fer. — 2 janvier, 3 fr. 75 c. par action, intérêts 2e semestre.

Hauts fourneaux et charbonnages d'Ougrée. — 2 janvier, dividende 1855-56, 40 fr. par action.

Banque de Belgique. — 2 janvier, intérêts aux actions.

Dividendes portugais. — 1er janvier, dividende semestriel du nouveau 3 0/0.

Phœnix (Prusse). — 30 fr. : 15 fr. le 1er janvier 1857 ; 15 fr. le 1er juillet suivant. Obligations 3 thalers ou 11 fr. 25 c.

Comptoir de l'industrie linière (Cohin et Cie). — 2 janvier, 24 fr. 10 c. par action, dividende 1855-56, plus 12 fr. 50 c. intérêts du 1er semestre 1856-57.

C. DEVINS.

DOCKS NAPOLÉON.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE DU 20 DÉCEMBRE 1856.

RAPPORT

DE MESSIEURS LES ADMINISTRATEURS PROVISOIRES.

Messieurs,

Par votre délibération du 2 juin dernier, vous avez approuvé un traité de fusion avec la Société du chemin de fer et des Docks de Saint-Ouen, qui sollicitait alors l'homologation de ses statuts par le gouvernement, homologation qu'elle a obtenue par décret du 11 juillet suivant.

Aux termes de ce traité de fusion, les terrains de la place de l'Europe, les entrepôts des Marais et les priviléges ou concessions qui en dépendent, entraient, pour une somme de 16 millions en action, dans la Société fusionnée, qui devait être établie au capital de 30 millions.

Mais d'après les clauses du traité de fusion, sur les 16 millions en actions attribués à la Société des Docks, vous aviez à faire des versements montant à 5 millions, lesquels devaient être fournis, soit par le produit de la liquidation contentieuse, soit par des appels faits aux actionnaires.

Le traité de fusion, approuvé le 2 juin dernier, donne à M. le prince Poniatowski et à M. le comte Le Hon des pouvoirs ainsi conçus :

« Art. 9. M. le prince Poniatowski et M. le comte » Le Hon s'engagent à rédiger les statuts de la future » Société anonyme dans laquelle doivent avoir lieu

Digitized by Google

» les apports ci-dessus, et à faire auprès du gouver-
» nement toutes les démarches nécessaires pour ar-
» river à leur approbation. Tous pouvoirs leur sont
» donnés aux effets ci-dessus, comme aussi pour dé-
» signer les membres du Conseil d'administration;
» et ils sont, en outre, autorisés à proposer ou con-
» sentir tous changements, additions ou modifica-
» tions aux statuts qu'ils auront dressés, notam-
» ment en ce qui concerne les actions, qui pourront
» être à un autre capital nominal que 250 francs,
» ou remplacées par des parts d'intérêts sans capital
» nominal; à constater ces changements, additions
» ou modifications, par un ou plusieurs actes addi-
» tionnels ou par voie de rédaction générale nou-
» velle, à les présenter au gouvernement, et généra-
» lement à faire tout ce qui sera nécessaire pour
» obtenir le décret d'autorisation de ladite Société
» anonyme. »

En même temps vous portiez à trois le nombre des administrateurs provisoires, et, en ce qui concerne le traité de fusion, vous définissiez leurs pouvoirs en ces termes :

« L'assemblée confère aux administrateurs provi-
» soires les pouvoirs les plus étendus pour réaliser,
» par acte authentique ou sous signatures privées,
» l'apport à faire par la Compagnie actuelle des
» Docks dans la nouvelle Société projetée, conformé-
» ment au traité du 28 avril 1856, ci-dessus approuvé,
» réaliser toutes les clauses dudit traité, et en suivre
» la pleine et entière exécution. »

Indépendamment de ces pouvoirs spéciaux, relatifs à l'exécution du traité de fusion, vous donniez aux administrateurs provisoires le mandat de gérer et d'administrer les biens et intérêts de la Société des Docks jusqu'au jour de l'homologation des statuts de la Société fusionnée, et vous décidiez que, par le seul fait de la publication du décret d'homologation, l'ancienne Société des Docks serait dissoute, et que les administrateurs provisoires en deviendraient les liquidateurs.

Le 3 juin, vos administrateurs provisoires ont officiellement notifié à M. le prince Poniatowski et à M. le comte Le Hon l'approbation donnée au traité de fusion par l'assemblée, à l'unanimité moins trois voix.

Ces messieurs ont accusé réception de cette notification par lettre du 6.

Le 19 juin, un exploit fut signifié à l'un de nous à la requête de MM. Ardouin père et C°, intéressés dans la Société de Saint-Ouen. Cet exploit portait que MM. Ardouin père et C° n'entendaient nullement approuver par leur silence le traité par lequel la gare de Saint-Ouen avait été apportée dans la Société. Nous demandâmes immédiatement des explications qui nous furent données par écrit et de la manière la plus explicite. Depuis lors, M. Ardouin a reproduit en termes exprès le désistement de sa protestation, antérieure au décret impérial du 11 juillet, qui a définitivement autorisé la Société anonyme du chemin de fer et des Docks de Saint-Ouen.

Des difficultés de diverses sortes ont retardé la présentation des statuts, dont M. le prince Poniatowski et M. le comte Le Hon, du consentement de l'assemblée, se sont réservé la rédaction.

Investis par votre vote du 2 juin dernier, à titre exclusif, du mandat de faire auprès du gouvernement les démarches nécessaires et du droit d'organiser l'affaire, ils ont rencontré des obstacles dont il vous sera rendu compte en leur nom.

Ces obstacles ont entraîné des lenteurs qui ont excité les réclamations d'un certain nombre d'actionnaires. Nous avons dû reporter aux représentants de la Compagnie de Saint-Ouen ces légitimes impatiences; et, tout en tenant compte des nécessités d'une situation qu'ils n'étaient pas seuls maîtres de rendre plus facile, puisque la solution dépend surtout de l'administration supérieure, nous nous sommes préoccupés des mesures à prendre pour arriver le plus vite et le plus heureusement possible, à une conclusion si généralement désirée et si justement réclamée.

M. le prince Poniatowski et M. le comte Le Hon pensent arriver à cette conclusion au moyen de nouveaux pouvoirs qu'ils demandent pour l'un d'eux et sur lesquels vous aurez à délibérer.

Nous vous avons réunis sur la demande formelle qu'ils nous en ont adressée, et à laquelle nous avons dû référer, puisqu'il s'agissait de recourir à votre autorité dans une circonstance qui peut être décisive sur vos intérêts. Investis, à un autre titre que nous, d'un mandat de l'assemblée, M. le prince Poniatowski et M. le comte Le Hon avaient le droit de s'adresser à vous, et nous devions vous réunir avec d'autant plus d'empressement que nous pouvions profiter de cette occasion pour vous rendre compte de l'état actuel de vos affaires.

Les communications que vous allez entendre ne vous paraîtront pas inutiles à la maturité de vos délibérations, puisqu'elles ont pour but, en vous faisant connaître aussi exactement que possible la valeur de votre actif, de vous donner le sang-froid, la liberté d'examen et d'appréciation, et, disons-le, la patience dont vous avez besoin pour statuer en hommes éclairés et maîtres de leur volonté.

Depuis votre dernière réunion, la situation est notablement améliorée.

Des propositions ont été faites pour la vente des terrains de la place de l'Europe, et nous croyons pouvoir vous donner l'assurance qu'il serait possible aujourd'hui, en livrant ces terrains aux spéculations de l'industrie privée, de retrouver au moins la somme que l'acquisition a coûté à la Société.

Nous avons demandé à M. le ministre des travaux publics si, dans le cas où votre vaste immeuble deviendrait nécessaire à l'agrandissement de la gare de l'Ouest, vous pouviez compter sur l'appui du gouvernement, à l'effet d'obtenir un prix en rapport avec votre prix de revient. Sans s'expliquer sur des projets qui n'ont encore rien de définitif, M. le ministre a autorisé nos espérances en nous répondant dans des termes tels que sa bienveillance nous a paru certaine.

Ceci, Messieurs, doit être pour vous de la plus haute importance. Les terrains de la place de l'Europe ont une contenance de 48,000 mètres. Ils ont coûté, y compris les terrassements :

la somme de	7,626,786 88
sur laquelle il reste dû	2,226,503 13
Total des sommes payées par la Société,	5,400,283 75

Si, par suite de circonstances qu'il est permis de croire prochaines, vous retrouviez ce capital, vous auriez, bien heureusement sans doute, reconstitué une notable partie de votre actif.

Les entrepôts des Marais ont produit net, pour le premier semestre de 1856, 146,000 fr. en chiffres ronds.

Cette première partie de l'exercice courant n'a cependant pas profité des économies qui ont pu être, après mûr examen, réalisées, depuis le 23 février dernier, par l'administration provisoire.

Aujourd'hui les économies s'élèvent :	
Sur le personnel, à	112,322
Sur le factage et camionnage, à	1,886
Entretien des bâtiments et outillage, à	4,306
Augmentation du produit des locations,	2,300
A ce chiffre déjà si important il conviendrait d'ajouter les dépenses suivantes, qui figurent dans les frais d'entretien et les augmentent, tandis qu'elles devraient figurer dans les comptes d'immeubles ou d'établissement :	
Magasin des farines,	4,116
Total,	125,130

A ces économies on en peut ajouter d'autres. Par exemple, nos polices d'assurances montent à près de 70,000 fr. de primes annuelles. Une administration solidement établie trouvera, avec plus ou moins de facilités, le moyen de répartir cet énorme chiffre, par fractions insensibles, sur les déposants qui doivent payer l'assurance de leurs marchandises, puisque cette assurance est obligatoire pour eux aux termes des règlements sur le magasinage public (1).

Le matériel, l'entretien des bâtiments, peuvent encore donner des économies plus ou moins importantes qui doivent être réalisées avec prudence, et on peut dire même avec une sorte de crainte, pour ne pas désorganiser le service et mécontenter le commerce, mais qui, étudiées avec soin et appliquées avec fermeté, ne présentent aucun inconvénient, mais seulement des avantages.

Aujourd'hui nous croyons pouvoir vous dire que le produit net annuel des entrepôts ne saurait être évalué à moins de 400,000 fr., ce qui donnerait un intérêt de 7 0/0 sur la somme de 5,486,000 fr. que ces entrepôts ont coûté à la Société.

Supposez maintenant une administration stable et armée d'un capital suffisant; admettez que, dans la prochaine session du Corps législatif, le projet de loi qui s'élabore en ce moment vienne résoudre tout ou partie des intéressantes questions qui touchent à la mobilisation de la marchandise par les warrants, et vous reconnaîtrez, Messieurs, que vos entrepôts des Marais ne peuvent pas tarder à représenter dans votre actif au moins la somme qu'ils vous coûtent.

Le 23 janvier dernier, le jour où vous ressaisissiez votre avoir si compromis et si fatalement entamé, votre caisse était vide. Elle n'avait point les ressources nécessaires pour suffire aux exigences quotidiennes, pour faire face à ces dépenses courantes qu'une administration ne peut pas ajourner. Pour payer les primes d'assurances échues, il fallut recourir au dévouement des honorables négociants qui avaient accepté la lourde tâche de veiller à vos intérêts dans ce premier moment où tout était encore dans l'inconnu. S'ils n'eussent point payé les primes, votre actif tout entier pouvait disparaître dans un sinistre.

Aujourd'hui voici l'état des ressources de votre caisse :

Espèces et bons de douanes,	52,000
A la Banque,	50,000
Bons du Trésor,	89,000
Total,	191,000
Actions de Pont-Remy,	500,000

La partie contentieuse de l'actif des Docks a dû être de notre part l'objet de recherches actives et de soins vigilants.

A la suite de l'arrestation des concessionnaires, toutes les pièces qui auraient pu nous être utiles avaient été saisies par la justice. Nous étions ainsi privés de tout moyen d'action et réduits à des renseignements plus ou moins vagues, plus ou moins incomplets.

Toutefois nous avons pu, dès les premiers moments, prendre un ensemble de mesures conservatoires qui nous donnent la confiance que rien de ce qui peut vous appartenir, dans la main de vos débiteurs, ne peut désormais vous être soustrait.

Dans les quelques mois de travaux qui se sont écoulés depuis votre dernière réunion, nous avons pu, grâce au dévouement et à l'habileté des conseils dont nous nous sommes entourés, non-seulement recueillir les documents et les pièces, mais commencer vos principaux procès et les mettre en état de recevoir jugement.

Nous espérions pouvoir vous faire connaître aujourd'hui même la décision rendue dans deux des plus importants de ces litiges : l'un qui concerne le séquestre de toutes les valeurs composant l'actif de la maison Cusin, Legendre et C°, l'autre qui se rapporte à la maison Fox et Henderson, à laquelle nous réclamons la restitution de la somme qu'ils ont reçue à titre d'anticipation sur des travaux qu'ils n'ont pas faits et qu'ils ne peuvent plus faire.

Le jugement qui, sur notre demande, a ordonné le séquestre de toutes les valeurs de la maison Cusin, Legendre et C°, et qui a reçu un commencement d'exécution, a été déféré à la cour d'appel par le liquidateur et le Conseil de surveillance de la maison Cusin, Legendre et C°. Les plaidoiries sur cet appel ont été terminées lundi dernier. Le ministère public sera entendu lundi prochain (après-demain). Quelques jours après, l'arrêt sera rendu, s'il ne l'est pas à l'audience d'après-demain

(La suite prochainement.)

(1) Déjà il est recouvré annuellement de 15 à 18,000 fr. sur le montant total des polices.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER DE NOVARE.

Assemblée extraordinaire du 5 octobre 1856.

Voici la résolution soumise à l'approbation de l'assemblée des actionnaires par le conseil de surveillance.

« L'assemblée générale des actionnaires du chemin » de fer de Novare ratifie la convention ci-jointe de » fusion proposée à la Compagnie-Victor-Emmanuel, » le 26 août 1856, et acceptée par cette dernière le » 2 septembre suivant, et confère au Conseil d'ad- » ministration de Novare un mandat de confiance » pour assurer la rigoureuse et entière exécution de » cette convention. »

Turin, le 14 septembre 1856.

Pour le Conseil d'administration,

Le Président,

GAUTIERI.

Convention pour la fusion entre la Compagnie Victor-Emmanuel et la Compagnie du chemin de fer de Turin à Novare.

Entre le Conseil d'administration de la Société du chemin de fer de Turin à Novare, agissant en vertu des pouvoirs conférés par l'assemblée générale des actionnaires de cette Compagnie, du 20 du mois courant, d'une part ;

Et M. Charles-Pierre-Eugène Laffitte, président du Conseil d'administration du chemin de fer Victor-Emmanuel, agissant en vertu des pouvoirs ci-annexés, conférés par l'assemblée générale des actionnaires de cette Compagnie, le 15 décembre 1855, et assisté de M. Eugène Barbier, délégué de la même Compagnie, d'autre part ;

Ont été faites les conventions suivantes :

Art. 1er. La Compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel et la Compagnie du chemin de fer de Novare se réunissent, et constitueront une seule Société, sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel.*

Art. 2. Les actionnaires de Novare recevront, en échange de leurs actions libérées de 500 fr., une action nouvelle de la Compagnie Victor-Emmanuel, également libérée de 500 fr., avec la jouissance du 1er décembre prochain, plus une somme de 120 fr.

Art. 3. Cependant il sera facultatif aux actionnaires de la Compagnie de Novare de recevoir, en échange de chacune de leurs actions libérées de 500 fr., deux actions nouvelles de la Compagnie Victor-Emmanuel, portant reçu de 250 fr. chacune, également avec jouissance du 1er décembre prochain, ou, à leur choix, une somme de 700 fr., en espèces, à Turin.

Art. 4. La double faculté établie par l'art. 3 ne pourra être exercée que par ceux des actionnaires qui auront fait leur déclaration dans le délai péremptoire de quinze jours, à partir de la publication qui sera faite, dans la *Gazette officielle de Turin*, du décret royal portant approbation de la ratification de la présente convention par l'assemblée générale des actionnaires de Novare.

Art. 5. Aussitôt après le décret royal d'approbation, la Compagnie-Victor-Emmanuel donnera à la Compagnie de Novare un cautionnement, en valeurs, à concurrence de *deux millions deux cent mille francs*, qui sera déposé dans la caisse du Gouvernement, pour garantie de l'exécution des présentes conventions.

Art. 6. La Compagnie fusionnée Victor-Emmanuel accepte tout l'actif et le bénéfice ; elle se charge de tout le passif, de tous les engagements, de tous droits corporels et incorporels de la Compagnie de Novare, y compris le paiement des intérêts et le remboursement des obligations contractées par la Compagnie de Novare, l'exécution des contrats souscrits et à souscrire pour l'exploitation de la ligne et de ses affluents, et l'obligation de comprendre la ville de Turin au nombre de celles où se fera le paiement des intérêts, dividendes et remboursements.

Si le décret royal d'approbation ci-dessus mentionné et la sanction législative, dont il sera parlé ci-après, précédaient l'échéance du semestre courant des actions de Novare, le coupon en serait détaché au profit des propriétaires, ou des porteurs desdites actions. Si, au contraire, la loi, dont il sera parlé, n'était promulguée qu'après le 31 décembre prochain, et que le délai de trente jours accordé à la Compagnie Victor-Emmanuel par l'article 10, fût porté au-delà du 1er mars 1857, les détenteurs qui recevraient le remboursement ou la soulte, auront droit en outre à l'intérêt, au quatre et demi pour cent, des sommes payables en espèces à partir du 1er mars, jusqu'au jour de l'ouverture des paiements, et le coupon du semestre courant, à dater du 1er janvier prochain, demeurera acquis à la Compagnie Victor-Emmanuel.

Art. 8. Il sera demandé au gouvernement du roi que le siége légal de la Compagnie Victor-Emmanuel, actuellement établi à Chambéry, soit transféré à Turin.

Art. 9. Il sera également demandé, comme une condition essentielle de la présente convention, que la garantie d'intérêt du quatre et demi pour cent, accordé aux autres sections du chemin Victor-Emmanuel, soit étendue à la section de Novare par un acte législatif, approbatif du présent traité, étant ainsi bien entendu que les nouvelles actions à émettre par la Compagnie Victor-Emmanuel seront, quant aux facilités de la négociation, partout assimilées aux actions de la première émission de la même Compagnie. Le non-accomplissement des conditions du présent article entraînerait de plein droit la résolution du présent traité.

Art. 10. L'échange des actions et le paiement des sommes stipulées aux articles 2 et 3 devront commencer avant l'expiration du mois qui suivra la promulgation de la loi mentionnée dans l'article précédent.

Art. 11. Le présent traité ne sera valable qu'autant qu'il soit ratifié par l'assemblée générale des actionnaires de Novare, lesquels devront être réunis le plus tôt possible, et qu'il obtienne l'approbation du gouvernement et la sanction législative prévue dans l'article 9.

Art. 12. Pour tout ce qui n'est pas contraire à la présente convention, la compagnie fusionnée sera régie par les statuts annexés au cahier des charges de la Compagnie Victor-Emmanuel, comme celle-ci l'a été jusqu'à ce jour, sauf les modifications résultant des traités passés depuis avec le gouvernement.

Art. 13. L'inexécution des art. 2 et 3 entraînera la clause résolutoire, et, de plus, sauf le cas de force majeure, et pour toute indemnité stipulée à forfait, la perte du cautionnement fourni par la Compagnie Victor-Emmanuel.

Art. 14. Le conseil des actionnaires de Novare veillera à l'exécution des art. 2 et 3, et continuera de donner ses soins, comme par le passé, à l'administration de sa Compagnie jusqu'à l'expiration des quinze jours qui suivront l'ouverture des paiements et des échanges. Après ce terme, le conseil d'administration de Novare remettra ses pouvoirs au conseil d'administration actuel de la Compagnie Victor-Emmanuel.

Il est entendu que la Compagnie Victor-Emmanuel rentrera dans son cautionnement à l'expiration de ces quinze jours. Elle pourra même y rentrer auparavant, pourvu que les trois quarts des actionnaires de Novare soient déjà désintéressés par les échanges ou les paiements.

Art. 15. En cas de désaccord sur l'interprétation de l'une des clauses du présent traité, il y sera statué par arbitres.

Art. 16. Les parties contractantes se concerteront pour l'exécution de la présente convention, en conformité de son véritable esprit et de l'intérêt réciproque des deux Compagnies.

En cas de désaccord, et en exécution de l'art. 13, les parties s'en rapporteront à la décision arbitrale de Son Excellence le comte de Cavour, ou de Son Excellence le commandeur Paleocapa.

La présente convention, rédigée en exécution des accords préliminaires arrêtés par les parties, à Turin, le 23 courant mois, a été écrite en double original.

Turin, le 26 août 1856.

Le Conseil de la Compagnie du chemin de fer de Novare :

GAUTIERI, président; Félix GENERO, G. DE CAVOUR, M. SOSSI, CERIANA.

Paris, le 2 septembre 1856.

Pour la Compagnie Victor-Emmanuel :

Le président du Conseil administratif, Ch. LAFFITTE.

Le Délégué de la Compagnie, Eugène BARBIER.

Pour confirmation de la délégation ci-annexée et approbation du traité ci-dessus :

Les administrateurs :

A. BIXIO, Charles BELIER, Alf. DAILLY.

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi, 25 décembre :

La vente des fers laminés est favorable aux prix de 330 fr., rendu en gare de Paris ou de Strasbourg. Ce prix sera probablement maintenu en janvier avec écart de 20 fr. par classe. On parle d'une hausse de 10 fr., mais nous croyons plutôt au maintien du prix de la 1re classe.

Les ronds de tréfilerie ont reçu des commandes nombreuses et importantes. Il y a déjà sur cet article une augmentation réelle qui tend à s'accroître. On a payé le n° 21 350 fr. en gare de Saint-Dizier, 370 fr. le n° 20 ; les prix tenus sont actuellement : 350 à 360 le n° 21 et au-dessus, 370 à 380 le n° 20 ; pour les fils de fer, 20 fr. d'écart par numéro. Ces derniers mois la machine a été délaissée ; les besoins font la hausse.

On cote ferme les fers battus demi-roches à la houille, 360 à 370 fr. en gare à Saint-Dizier, suivant l'importance des marchés ; les essieux, 20 fr. en sus par 1,000 kil.

La chaîne se paie 72 fr. les 100 kil. en numéros assortis ; la hausse des ronds influera probablement sur ce cours.

Les poids à peser ajustés et poinçonnés valent, selon l'importance des demandes : 5 fr. à 5 fr. 20 le poids de 20 kil. ; 2 60 à 2 75 le poids de 10 kil. ; même proportion pour le reste de la série.

Jeudi, 1er janvier :

Nous avons parlé des prix de 155 à 160 fr. pour la fonte affinage. Plusieurs marchés ont été traités à 155 fr. depuis huit jours. Presque tous les hauts-fourneaux tiennent maintenant à 160. Nous savons qu'on a refusé de vendre pour une quantité importante à 155. On a traité pour un million de kilogrammes environ sans prix fixé, payables au cours du jour de la livraison des lots.

La fonte pour deuxième fusion se traite à 180 fr. le n° 1 et 178 le n° 2.

La reprise de la fonte a donné plus de fermeté aux moulages. Il y a beaucoup de demandes, c'est ce qui explique la fermeté malgré la concurrence. Voici quelques prix : plaques unies ou figurées, 200 fr. ; tuyaux de descente et gargouilles, 290 ; boîtes de roues au-dessus de 5 kil., 280 ; au-dessous, 370 à 380 ; tuyères, 280 ; poids d'horloge de 3 à 5 kil., 225 ; id. de 1/2 à 2 1/2 kil., 240.

Les fers battus demi-roches à la houille restent cotés à 360 et 370 fr. ; essieux, 380 à 390 en gare la plus proche de l'usine.

Comme nous l'avions annoncé, l'écart de 20 fr. entre les classes des fers laminés a été ramené unanimement. La hausse de 10 fr. qu'on faisait pressentir s'est réalisée contre notre attente. On fait aujourd'hui la 1re classe 340 fr. rendu dans toutes les gares de Paris à Strasbourg. Nous sommes dans l'une des époques les plus défavorables sous le rapport de la vente et déjà on voit reprendre l'élan de la hausse.

Le prix de la machine a dépassé toutes les limites des prévisions. Notre dernier bulletin annonçait la hausse avec chances nouvelles de faveur ; en huit jours les ronds viennent d'augmenter de 40 fr. Le n° 21 est fait 400 fr. ; le n° 20, 410. Les usines dont la machine est pour ainsi dire la fabrication spéciale, sont engagées pour trois mois. Il y a donc lieu de croire au maintien de ces prix.

Chaînes, 73 fr. les numéros assortis. Par suite de l'augmentation des ronds, le prix sera porté prochai-

Digitized by Google

nement à 65 fr., si nos informations sont justes.

Poids à peser ajustés sans changement.

PARIS.

La hausse a pris le dessus, elle a eu gain de cause de toutes les préventions. Les forges de la Champagne et de la Bourgogne ont fixé le prix de 340 fr. pour les fers laminés de fonte au bois, 320 les fers de fonte au coke avec 20 fr. d'écart par classe.

Les ronds de tréfilerie viennent d'éprouver une forte hausse; on parle du prix de 40, 42 et 2 fr. d'écart par numéro ; ces prix viennent contredire l'opinion de baisse

Les fils de fer quincaillier, 90 fr. le n° 1 ; le fil à clous, 88.

On attendait de jour en jour un nouveau tarif de pointes qui mît un terme aux larges bonifications faites par les fabricants. Voici le tarif du 2er janvier : n° 21 à 26, 46 fr. ; n° 20, 48 ; n° 19, 50 ; n° 18, 53 ; n° 17, 56 ; n° 16, 59 ; n° 15, 62 ; n° 14, 66 ; n° 13, 70. Paris et la Moselle font les mêmes prix.

Dans le mois d'octobre dernier, il est entré à Paris, en fontes et fers employés dans les constructions, 1,056,650 kil. de fers et 7. 1,179 kil. de fontes.

MÉTAUX.

Paris, 24 décembre :

Cuivre de Russie, 330 335 ; du Chili, 300 305 ; d'Angleterre, 305 310 ; d'Australie, 315 320 ; laminé rouge, 345 350 ; laminé jaune, 320.

Etain Banca, 390 395. Hausse à Amsterdam et à Londres.

Plomb de France, 65 et 66 fr. ; d'Espagne et d'Angleterre, 67 et 68 ; laminé, 80 et 83. Augmentation de 25 fr. par tonne sur la place de Londres.

Zinc ferme à 72 et 73 fr. pour le Silésie brut. Bien tenu à Hambourg.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Londres, 21 décembre :

La situation de notre marché s'est améliorée pendant la semaine écoulée. Les magasins ont augmenté les fers anglais de 6 fr. 25, et on dit même que des producteurs ont refusé de s'engager aux cours actuels. Les rails ont été bien demandés et ont obtenu une faveur sur leurs prix.

Les fers de Galles valent à Cardiff : bonnes marques, 185 fr. ; marques ordinaires, 180.

A la Bourse, les fontes d'Ecosse, après avoir fait 90 fr. 25, sont remontés à 91 25. Les autres marques étaient cotées, à la clôture : Gartsherrie n° 1, 97 50 ; n° 1, autres bonnes marques, 93 ; n° 3, 89 35.

Glascow, 30 décembre ,

Notre marché s'est raffermi ces derniers huit jours et il existe encore une tendance à la hausse. Voici les prix raisonnés : Gartsherrie n° 1, 97 fr. 50 ; Calder n° 1, 96 25 ; Glengarnock n° 1, 94 35 ; Blair et Eglinton n° 1, 92 50 ; bonnes marques, numéros mélangés, 91 25 à 92 20 la tonne, au compte sans escompte.

Les fers d'Ecosse ont baissé. On obtient aujourd'hui les barres à 215 fr. 60, les fers à clous, 240 ; les fers d'angle, à 231 50 ; les tôles pour chaudières, 375 ; id. pour navires, 256 25 à 261 50 ; id. fines, 287 50 ; cercles, à 262 50, au comptant sous escompte 3 0/0.

Fret pour :

Abbeville,	23 » à » » .
Calais,	18 75 » » .
Dunkerque,	18 75.
Dieppe,	18 75.
Fécamp,	18 75.
Havre,	18 75.
Nantes,	28 75.
Rouen,	21 25.

Par tonne.

— Le stock de fontes, en fin décembre, est de 90,000 tonnes, dont 25,000 seulement en magasin ; le reste est en mains des maîtres de forges.

La production des fontes d'Ecosse s'ert élevée, cette année, à 835,000 tonnes ; c'est 28,000 tonnes de plus qu'en 1855.

L'Ecosse a exporté à l'étranger, en 1856, 259,050 tonnes, dont 63,653 en France.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 28 décembre :

MÉTALLURGIE. — Demande sans importance pour les fers laminés ; on cote : 1re classe n° 1, 22 à 22 50 ; n° 2, 24 à 24 50 ; n° 3, 26 à 26 50.

Fret pour Paris, 12 ; Rouen, 13 50 ; Reims, 11.

BOIS.

Il a été vendu ces jours derniers à Bar les coupes des bois mis en vente en fonds et superficie et restés invendus. Les solives ont été payées de 5 25 à 5 50 ; les charbons sur le pied de 14 fr. le mètre.

O. SAUPIQUE.

(L'Ancre de Saint-Dizier)

CORRESPONDANCE.

M. C., rue du Cherche-Midi. — N° 1, on n'en dit rien encore. — N° 2, même réponse. — N° 3, oui, en se remplaçant par des Ports de Marseille. — N° 4, oui, en se remplaçant par d'autres chemins (Nord, Ouest). — N° 5, s'abstenir.

M. D. M., à Quimper. — Nos 1 à 4, s'abstenir sur les deux. — Les remplacer par des Messageries, services maritimes.

M. P., à Mâcon. — N° 1, non. — Nos 2 à 4, pour cette nature de valeurs, adressez directement vos renseignements.

M. A. D., à Chauny. — Impossible ; il n'y a pas de cote légale autorisée.

M. C. M., à Paris. — N° 1, non ; il reste 350 fr. à verser. Les époques de versements ne sont pas indiquées. — N° 2, 515, cote légale.

M. B., à D. — N° 1, médiocre. — N° 2, l'exagération des évaluations de l'avenir. — N° 3, c'est à la Compagnie à s'expliquer. — N° 4, douteux. — N° 5, 3 0/0 français, 3 0/0 Extérieur espagnol, Nord, Ouest, Lyon, Orléans, François-Joseph, Lombards-Vénitiens.

M. A., à Paris. — Nous ne répondons pas aux lettres non signées.

M. L. T., à Villefranche. — C'est fait. — N° 1, oui, dans la mesure de vos capitaux disponibles. — N° 2, Nord, Ouest, Orléans, Lyon. — N° 3, cela dépend de vos intentions à venir. — N° 4, 650, 655. — 520, 525. — Pas probable.

M. P. V., à Nontron. — Relisez la bande. — N° 1, médiocre. — N° 2, aussi médiocre l'un que l'autre. — N° 3, oui. — N° 4, et le dividende de l'exercice 1856, qui appartient aux anciennes et non aux nouvelles, ne l'oublies-vous pas ? — N° 5, nul.

M. B. D. — Nous n'avons rien reçu. — Nos 1 et 2, on n'a encore reçu aucun avis officiel à ce sujet. — N° 3, vers 28 fr. — N° 4, un remaniement probable avec la Méditerranée rend cette appréciation inutile. — N° 5, non.

M. D., à Chartres. — N° 1, s'abstenir. — N° 2, défalquez du cours la somme à verser. — Non, sauf l'imprévu. — N° 3 s'abstenir. — N° 4, a beaucoup d'avenir. — Pas de cote légale.

M. XXX., à Limoges. — C'est fait. — Nos 1 à 3, pour cette nature de valeurs, adressez directement vos renseignements.

M. F., à M. — Noté. — Nous ne pouvons rien vous dire, sinon que l'avenir de l'affaire n'a pas cessé d'être très-beau, et que l'éclairage commencera en juin de cette année. Quant au procès auquel vous faites allusion, ce n'est pas nous qui l'avons avec la ville, ce sont les anciens concessionnaires.

M. R., à Besançon. — N° 1, oui. — N° 2, oui ; il y a des cours spéciaux. — N° 3, oui.

M. G., à Saint-Étienne. — N° 1, votre observation est juste ; nous sympathisons avec elle. — N° 2, c'est l'administration centrale qui peut vous répondre ; adressez-vous à elle, même dans l'intérêt général si ce n'est dans le vôtre. — N° 3, les renseignements que vous demandez se trouvent dans le *Manuel des fonds publics et des sociétés par actions*, par M. A. Courtois fils.

M. O. T. B., à Liége. — N° 1, Société éprouvée, mais bien améliorée depuis la dernière réforme administrative. — A garder, surtout au cours actuel. — N° 2, vendre si on en a ; s'abstenir, si on n'en a pas.

M. C. J., à Toulouse. — N° 1, pas de cote légale. — N° 2, non, pas en ce moment.

Mme V. S., à Lyon. — N° 1, l'arbitrage est bon, mais contre du Lyon seulement. — N° 2, la première est préférable. — N° 3, non. — N° 4, médiocre. — N° 5, non ; renfermez-vous dans le sens du n° 1.

M. H. T., à Fleurichamps. — N° 1, oui, contre des François-Joseph, ou des Lombards-Vénitiens. — N° 2, la Compagnie n'ayant rien publié à cet égard, nous ne pouvons vous le dire. — N° 3, oui.

M. A. J., à Paris. — N° 1, lisez le bulletin de la semaine de ce numéro. — N° 2, des besoins momentanés d'argent. — Non, cela ne peut durer. — N° 3, 3 0/0 français, 3 0/0 extérieur espagnol, Nord, Lyon, Ouest, Orléans, François-Joseph, Ports de Marseille. — N° 4, oui ; les cours sont bons, mais dans la limite des capitaux disponibles.

M. P., à Paris. — N° 1, nous sommes en instance pour obtenir ce résultat ; nous avons lieu de présumer que nous ferons lever les difficultés qui en empêchent l'accomplissement. — N° 3, nous le pensons. — N° 4, probablement, après libération complète du moins. — N° 5, des rentes françaises, des Nord, Ouest, Orléans, Lyon ou François-Joseph. En dehors des chemins de fer, des Messageries maritimes ou des Ports de Marseille.

M. L. G., à Paris. — N° 1, non, puisque la loi n'est pas encore votée. — N° 2, vendez ; mais achetez par contre soit des Messageries maritimes, soit des Ports de Marseille. — N° 3, pas probable.

M. B., à Moret. — Rien encore d'officiellement connu à ce sujet.

M. L., 2, à Paris. — N° 1, oui. — N° 2, parce qu'elle est bien loin du pair, et que les chances de perte, quelque éventuelle qu'elles soient, sont plus imminentes que pour les autres bonnes lignes. — N° 3, vendez. — N° 4, en juillet. — Lisez le bulletin de la semaine de ce numéro. — N° 5, l'idée de faire un arbitrage est bonne ; mais vous pouvez vous remplacer par de meilleures valeurs que celles désignées. — N° 6, avenir avantageux. — Ne pas trop juger par les recettes actuelles, puisque les extrémités de la ligne ne se raccordent pas encore avec les chemins de fer voisins. — N° 7, rien de positif à cet égard. — N° 8, s'abstenir. — N° 9, restez tranquille.

M. L., à Dormans. — C'est fait.

M. L. T., à Lyon. — C'est fait. — Pour cette nature de valeurs, adressez directement vos renseignements.

M. D., à Lorient. — N° 1, cet article n'émane pas de la rédaction. — N° 2, vers 130 fr. — N° 3, 520 fr. — N° 4, vers 20 fr. de perte. — N° 5, oui, arbitrez.

M. L., à Grasse. — N° 1, 130. — N° 2, 520. — N° 3, 650.

M. E. S. B., à Saint-Macaire. — N° 1, oui. — N° 2, non, mais convertissez votre 4 1/2 0/0 en 3 0/0.

M. H. G., à Leroux. — Nos 1 et 2, Nord, Ouest, Lyon, Orléans, *ex æquo*. — N° 3, non, s'abstenir. — N° 4, valeur peu connue ici. — N° 5, la première a un marché plus sérieux que la seconde. — Oui, pour l'abonnement au journal quotidien. — Nous vous envoyons le tarif.

M. A. P. — N° 1, en avril — Attendez l'assemblée générale. — N° 2, s'abstenir.

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1856. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1855. id. 795 id.)

Du 23 au 29 décembre 1856.

Déduction faite de l'impôt (loi du 14 juillet 1855) à partir du 1er août.

75,624 voyageurs	227,860 33
Bagages, marchandises, etc.	654 814 11
Total	882,174 44

Semaine correspondante de 1855.

70,143 voyageurs	251,378 10
Bagages, marchandises, etc.	594,356 17
Produit total	845,734 27

Recette totale du 1er janvier au 29 décembre

1856	47,663,256 06
1855	48,973,753 84
Différence	1,310,497 18

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS.

(1856. Longueur exploitée 1,234 kilom.)
(1855. id. 1,188 id.)

Déduction faite de l'impôt du dixième

Du 23 au 29 décembre 1856.

Voyageurs	324,765 78
Bagages, marchandises, etc.	843,049 81
Total	1,167,816 59
A déduire les produits afférents à la compagnie du Bourbonnais	58,735 08
Recettes de la compagnie d'Orléans.	1,109,081 51
Semaines correspondantes de 1855 .	895,633 04
Différence en faveur de 1856	213,448 47
Recettes depuis le 1er janvier 1856.	54,482,716 92
A déduire les produits afférents à la Compagnie du Bourbonnais	1,880,332 20
Recettes de la Compagnie d'Orléans.	52,602,384 63
Recette correspondante de 1855	52,645,055 12
Différence en faveur de 1855	42,670 49

N. B. — Pour répondre à diverses demandes d'explications qui lui sont journellement adressées, la Compagnie d'Orléans croit devoir prévenir MM. les actionnaires que les recettes ci-contre ne comprennent pas le produit des obligations qui lui reviennent en paiement de la cession, aux Compagnies du Bourbonnais et du Grand-Central, de la section de Nevers à Clermont.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1856. Longueur exploitée : 876 kilomètres)
(1855. id. 700 id.)

Du 23 au 29 décembre 1856

(Déduction faite du droit du dixième.)

136,413 voyageurs	228,530 86
Marchandises, etc., grande vitesse	54,578 48
— petite vitesse	391,235 65
Total de la semaine	674,344 99
Semaine correspondante en 1855	537,965 29
Augmentation en 1856	136,379 70
Recettes depuis le 1er janvier 1856	38,040,442 56
id. id. 1855	33,506,450 56
Différence en faveur de 1856	5,133,992 »

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

(1856. Longueur exploitée, 656 kilom.) (1)
(1855. id. 578 »)

Recettes du 23 au 29 décembre 1856

Et de la semaine correspondante de l'exercice écoulé.

Déduction faite du droit du dixième sur les transports à grande vitesse

Grande vitesse) 62,169 voyageurs	241,592 40
Grande vitesse) marchand	136,555 15
Petite vitesse) marchand	539,548 28
Total	917,695 83
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1856	43,004,737 81
Total	43,922,433 64
Semaine correspondante de 1855	795,609 53
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1855	40,296,636 85
Total	41,092,246 40

Du 30 au 31 décembre 1856

Grande vitesse) 18,903 voyageurs.	78,831 57
Grande vitesse) marchand	43,891 03
Petite vitesse) marchand	151,596 75
Total	274,219 35
Recettes antérieures	43,922,433 64
Total de l'exercice 1856	44,196,652 79
Recette correspondante 1855	116,224 75
Recettes antérieures	41,092,246 40
Total de l'exercice 1855	41,208,471 08

L'ouverture de la section d'Auxonne à Gray a eu lieu le 10 novembre 1856.

L'ouverture de la gare de Lyon-Perrache a eu lieu le 10 novembre 1856.

Ce qui donne une longueur totale de 656 kil. depuis le 10.

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(1856. Longueur exploitée, 905 kilomètres.)
(1855. id. 872 id.)

7e année. — 52me semaine.

Du 23 au 29 décembre 1856.

(Déduction faite de l'impôt).

55,451 Voyageurs	228,511 64
Marchandises	468 341 72
Total de la semaine	696,853 36
Recettes antérieures	40,063,090 82
Total général	40,759,953 18
52me semaine de 1856	696,853 36
Semaine correspondante de 1855	702,382 49
Différence en faveur de 1856	5,529 13
Exercice 1856	40,759,953 18
id. 1855	39,997,127 77
Différence en faveur de 1856	762,825 41

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

(1856. Longueur exploitée, 178 kilom.)
(1855. id. 119 id.)

7,085 Voyageurs	12,554 43
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	19,867 53
Total	32,421 96
Recettes antérieures	2,104,421 05
Total	2,136,843 01

Nota. La comparaison est établie sur les recettes de l'année précédente et sur celles de cette année, déduction faite de tout impôt, tant ancien que nouveau.

L'année dernière les recettes étaient publiées sans cette déduction.

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1856. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1855. id. 523 id.

Recettes du 23 au 31 décembre 1856

Déduction faite du dixième sur les transports grande vitesse.

48,529 Voyageurs	249,967 35
Bagages et marchandises	558,941 99
Total de la semaine	808 909 34
Semaine correspondante de 1855	626 959 60
Augmentation	181,949 74
Total des recettes, à partir du 1er janvier 1856	30,300,690 70
Recette correspondante de 1855	23 267 836 67
Augmentation	6.932 863 03

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

(1856. Longueur exploitée, 150 kilom.)

Déduction faite de l'impôt du dixième.

Du 23 au 29 décembre 1856

(Section de Lyon à Roanne)

27,000 voyageurs, grande vitesse	27,525 09
Bagages, grande et petite vitesse et services annexes	169,415 97
Total	196 941 06
Recettes antérieures	9,691,136 62
Total de l'exercice 1856	9,888,077 68
Semaine correspondante de 1855	162,178 62
Total de l'exercice 1855	667,231 12

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).

(1856. Longueur exploitée, 105 kilomètres.)

Voyageurs	16,040 26
Bagages, grande et petite vitesse et services annexes	42,694 82
Total	58 735 08
Recettes antérieures	1,821,597 21
Total de l'exercice 1856	1,880,332 29
Recettes totales de la semaine sur les deux sections	355,676 14
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1856	11,312,733 83
Total général	11,768,409 97

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1856, 468 kilomètres.
Id. en 1855, 253 id.
Canal latéral, en 1856, 210 id.
Id. en 1855, 150 id.

Recettes du 22 au 28 décembre 1856

CHEMIN DE FER.

24,363 voyageurs	65,432 86
Bagages, marchandises, etc	83,636 65
TOTAL	149,059 45
Recettes du CANAL LATÉRAL	20,017 89
Recettes antérieures	8,033,695 31
Total depuis le 1er janvier 1856	8,202,772 65
52e semaine de 1856. Chemin de fer	149,059 45
id. Canal latéral	20,017 89
Total de la semaine en 1856	169,077 34
52e semaine de 1855. Chemin de fer	71,798 85
id. Canal latéral	14,038 37
Total de la semaine en 1855	85,837 22
Différence en faveur de 1856.	83,240 12

Chemin de fer et canal
Recettes totales depuis le 1er janvier

1856	8,202,772 65
1855	3,559,358 37
Différence en faveur de 1856.	4,643,414 28

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1856,	318 80	95 32
1855,	233 87	93 58
Augmentation,	84 63	1 74

Recettes du 29 au 31 décembre 1856.

Voyageurs	29,952 38
Bagages, marchandises, etc	42,668 65
Total	72,620 93
Canal latéral	9,499 77
Recettes antérieures	8,202,772 65
Total	8,284,893 37
Recettes totales depuis le 1er janv. 1856	8,284,893 37
id. id. 1855	3,570,188 52
Différence en faveur de 1856	4,714,704 85

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Section de Lyon à Bourg.)

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Recettes du 15 au 21 décembre 1856.

5,776 Voyageurs	13,908 40
Bagages et Marchandises	7,508 20
Total de la semaine	21,416 60
Recettes antérieures	647,974 80
Total depuis le 23 juin	669,391 40

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont et prolongements.

Longueur exploitée : 125 kilomètres
Du 23 au 29 décembre 1856.

Voyageurs	13,238 »
Bagages, marchandises, etc	26,765 80
Total	40,003 80
Recettes antérieures	1,701,403 17
Total	1,741,406 97

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS.

1855. — Longueur exploitée, 402 kilomètres.
1856. — — — 402 —

Novembre 1856.

222,190 voyageurs	526,631 60
14,624 tonnes de marchandises	169,724 44
Total du mois	696,356 84
Mois correspondant 1855	589,710 78
Différence en faveur de 1856	106,648 06
Recettes depuis le 1er juin 1856	4,570,475 55
Recettes correspondantes 1855	3,458,309 08
Différence en faveur de 1856.	1,121,167 47

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 24 au 31 décembre 1856.

Voyageurs	23,077 20
Bagages	656 65
Marchandises : grande vitesse	1,602 97
Id., petite vitesse	9,773 42
Produit éventuel	» »
Service de Biella	5,551 90
Ensemble	40,662 14
Recette correspondante de 1855	28,341 85
Différence en faveur de 1856	12,320 29

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1856. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1855. id. 940 id.

Du 23 au 29 décembre 1856.

	En francs, au change de 123 1/2
38,182 voyageurs	213,308 38
17,713 tonnes Marchandises	322,846 15
Total de la semaine	536,244 53
Semaine correspond. 1855	607,153 84
Différence en faveur de 1855	70,909 31
Recettes depuis le 1 janvier 1856	32,831,040 48
Recettes depuis le 1 janvier 1855	29,117,392 88
Différence en faveur de 1856	3,713,647 60

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 86 kilomètres.)

51e semaine 1856.

Mouvement et Recettes. Du 22 au 28 décembre

3,399 voyageurs. — 9,353 quint. bagages, marchandises	fr. 6,809 22
Recettes antérieures depuis le 1er janvier	478,734 25
Total de l'exercice	485,543 80

CHEMIN DE FER D'ORSAY.

Circulation et recettes comparatives du mois de

Décembre 1856.

(1856. Longueur exploitée, 23 kilomètres)

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages, etc.	Totaux.
1856	42,736	26,646 40	1,367 20	28,013 60
1855	38,425	24,297 10	1,284 15	25,581 25
En faveur de 1856	4,311	2,349 30	83 05	2,432 35
En faveur de 1855	»	»	» »	»

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

(Lignes de Bâle à Sissach et Aarau-Olten-Lucerne, 84 kilomètres.)

Recettes du 1 au 31 décembre 1856.

	Voyageurs	Marchandises quintaux à 50 kil.	Recettes.
Du 1er au 31	41,837	129,469	63,908 51
Mois précédents. (Ligne de Bâle à Sissach seulement jusqu'en juin)	485,716	747,886	592,951 60
Totaux	527,553	877,355	656,860 11

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 16 au 31 décembre 1856

7,093 voyageurs	fr. 5,085 55
Recettes antérieures à partir du 17 septembre 1856	57,027 75
Total général	62,113 30

L'ouverture du service des marchandises a eu lieu le 5 janvier. Les recettes en seront publiées au premier jour.

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

Novembre 1856

	1856.	1855	1854.
Voyageurs	28,745 75	28,510 55	25,949 55
Bagages	594 40	599 »	500 85
Bétail	704 30	981 40	627 35
Marchandises	19,266 67	20,471 40	18,960 38
	49,311 12	50,472 55	46,136 32

Diminution en 1856 de fr. 1,161 23 sur 1855
Augmentation de 3,184 80 sur 1854

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (53e semaine)		Par journée de voiture d'omnibus.	Par journée de batteau.
Du 29 décemb. 1856 au 3 janv. 1857	227,942 40	81 20	48 49
Semaine correspondante de 1855	212,563 07	75 12	47 09
Rec. depuis le 1er mars 1856	9,373,850 05	74 11	45 85
Période correspondante de 1855	8,421,270 12	68 24	42 89
Différence en faveur de 1856	952,588 93	5 87	2 96
Rec. depuis le 1er janvier 1856	10,031,380 53	72 59	44 85

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

D'ORLEANS.

Le directeur a l'honneur d'informer MM. les actionnaires et porteurs d'obligations de la Compagnie, que les tirages au sort du *3 décembre 1856*, ont désigné comme remboursables sur ledit exercice 1856, les titres ci-après indiqués :

1° Pour les 573 actions (capital de 500 fr.) les numéros : 12,901 à 12,973, — 102,501 à 102,600, — 120,301 à 120,400. — 202,401 à 202,500, — 221,501 à 221,600, — 284,501 à 285,600;

2° Pour les 108 obligations du premier emprunt (1842, capital 1,250 f.) les numéros : 1,701 à 1,800 — 5,101 à 5,108;

3° Pour les 22 obligations du deuxième emprunt (1848, capital 1,250 fr.) les numéros : 5,811 à 5,820, — 10,111 à 10,120, — 10,661 et 10,662;

4° Et pour l'Emprunt 3 0/0 (capital 500 fr.), les 1,152 numéros suivants, savoir :

Pour les 288 obligations de la première partie les numéros : 17,601 à 17,900, — 86,501 à 86,600, — 145,801 à 145,888.

Pour les 249 obligations de la deuxième partie les numéros : 150,301 à 150,400, — 153,701 à 153,749, — 211,601 à 211,700 ;

Pour les 288 obligations de la troisième partie, les numéros : 337,401 à 337,500, — 361,801 à 361,900, — 363,701 à 363,788 ;

Et pour les 327 obligations de la quatrième partie, les numéros : 462,901 à 463,000, — 483,601 à 483,627, — 513,501 à 513,600, — 534,001 à 534,100.

Les porteurs des titres ci-dessus désignés sont invités à les apporter à *partir du 2 janvier 1857*, au bureau des titres de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, pour en toucher le remboursement.

Paris, le 9 décembre 1856.

C. DIDION.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

MM. les porteurs d'actions et obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans *ses succursales*, les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission qui vient d'être réduite de 1/2 à 1/4 0/0.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Avis aux porteurs d'obligations 5 et 3 0/0. — Les coupons de ces obligations sont payables au choix des porteurs :

Sans frais, — dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, à Lyon et Marseille.

Moyennant une commission de un *quart pour cent*, dans toutes les succursales de la Banque.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans ses succursales les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,
G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'il est fait un dernier appel de 100 fr. sur le capital social.

Ce versement devra être effectué du 22 au 31 janvier courant, à la caisse de la Compagnie, rue Taitbout, 45, et chez MM. C. Devaux et C°, banquiers, à Londres, King William street, 62.

A partir du 1er février l'intérêt sera dû par chaque jour de retard à raison de 5 0/0 l'an.

CHEMIN DE FER DE

SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

Le conseil d'administration du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble, a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les intérêts à 4 0/0 l'an sur le versement de 300 f. par action, seront payés pour le deuxième semestre de 1856, à partir du 5 janvier prochain, à Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, et à Grenoble, chez MM. Gaillard père, fils et Cie, banquiers.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE.

Le Conseil d'administration a l'honneur de faire connaître aux porteurs d'obligations de la Compagnie que les numéros des 153 obligations à amortir pour l'exercice 1856, ont été tirés au sort, en séance publique, au siége de la Compagnie, le 26 décembre, à 10 heures du matin.

Les numéros sortis sont les suivants :

		Obligations.
Série de	73,571 à 73,580	10
	56,831 à 56,840	10
	57,131 à 57,140	10
	58,911 à 58,920	10
	28,841 à 28,850	10
	52,041 à 52,050	10
	49,841 à 49,850	10
	14,331 à 14,340	10
	77,901 à 77,910	10
	6,371 à 6,380	10
	32,291 à 32,300	10
	8,921 à 8,930	10
	13,471 à 13,480	10
	67,451 à 67,460	10
	82,481 à 82,490	10
	45,721 à 47,723	2
	Total,	153

dont le capital sera remboursé, à raison de 500 fr. par obligation, sur présentation des titres, à la caisse de la Compagnie, 23, rue Laffitte, à partir du 2 janvier 1857.

CHEMIN DE FER

CENTRAL-SUISSE.

Versement sur les actions non libérées.

Le comité de direction a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs des titres non libérés, qu'un versement de 50 fr. par action devra être effectué le 10 janvier :

A Bâle, au siége de la Compagnie, ou à Paris, chez MM. Ad. Marcuard et C°, banquiers, 18, rue Bergère.

Le coupon d'intérêt de 6 fr. échu à la même époque, sera reçu en paiement, et réduira à 44 fr. la somme nette à verser.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE.

Le Comité de direction a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le coupon d'intérêt échu le 10 janvier, sera payé, à partir de cette échéance, à raison de 10 fr. par action :

A Paris, chez MM. Ad. Marcuard et C°, banquiers, 18, rue Bergère ;

A Bâle, au siége de la Compagnie ;

A Genève, à la caisse de la Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses ;

A Francfort-sur-le-M., chez MM. Grunelius et C°, banquiers ;

AVIS

aux porteurs de coupures, de demi et de dixième d'action du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble et du Crédit foncier, créées par le syndicat de la faillite Leroy, de Chabrol et C°, restant en circulation.

Les syndics de la faillite Leroy de Chabrol et C° préviennent les porteurs des coupures précitées, que M. le juge-commissaire, par son ordonnance en date du 27 décembre 1856, afin d'opérer le retrait desdites coupures, les a autorisés à les racheter, moyennant un prix établi chaque jour d'après le cours moyen de l'action à la bourse de la veille.

Les syndics sont également autorisés à délivrer à toutes personnes porteurs de cinq dixièmes d'action et plus qui désireraient compléter une action, ladite action contre : 1° la remise de leurs coupures ; 2° le paiement en espèces d'une somme équivalente au nombre de coupures manquant, et ce, toujours au taux du cours moyen de l'action.

S'adresser tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés, de neuf à trois heures, rue de Lancry, 45, dans les bureaux de M. Duval-Vaucluse, l'un des syndics, chez lequel s'effectuera d'ailleurs, à partir du 7 janvier 1857, le paiement du semestre d'intérêts sur les coupures susénoncées et sur les dixièmes d'obligation de l'emprunt portugais.

GAZ FRANÇAIS D'AMIENS.

Intérêt semestriel et dividende 22 fr. 50 c. payables chez M. P. O. Sorbé, rue de Richelieu, 106, à partir du 2 janvier.

AVIS.

Les anciens actionnaires de la Société de Portes, connue sous la raison sociale Émile Verrue et C°, sont invités à faire dépôt de leurs anciens titres entre les mains des liquidateurs de ladite Société, aux fins d'opérer le reconsement des actions sociales.

Les actions déposées, après reconnaissance d'icelles, seront revêtues d'une estampille, à l'effet d'obtenir la distribution des dividendes qui seront ultérieurement distribués.

Le dépôt aura lieu tous les lundi, mercredi et samedi de chaque semaine, de midi à quatre heures de relevée, chez M. Domairon, l'un des liquidateurs de ladite Société à ce délégué, rue d'Hauteville, 61, à Paris, à partir du 2 février 1857.

Les anciens actionnaires dont le domicile est connu seront, en outre, invités aux mêmes fins ci-dessus par missives séparées.

Il sera fourni récépissé aux déposants des titres remis.

Paris, le 6 janvier 1857.

Les liquidateurs de la Société de Portes,
L. DOMAIRON, L. LEPELLETIER, E. PAULTRE.

LE COMITÉ

d'administration de la Compagnie de l'Aveyron (**Forges de Decazeville**) a décidé l'émission du complément de l'emprunt autorisé par l'assemblée générale des actionnaires du 6 juin 1856 ; en conséquence, il est ouvert au siége de la Société, à Paris, rue de Provence, 17, un registre de souscription à cette nouvelle série d'obligations.

Ces obligations, émises à 500 fr., sont remboursables à 600 en cinquante ans, à partir du 1er janvier 1858.

Elles rapportent 6 0/0 l'an, soit 30 fr., payables par moitié et par semestre, les 1er janvier et 1er juillet de chaque année, le premier semestre devant être payé le 1er juillet 1857.

Toute souscription sera accompagnée du versement d'un cinquième, soit 100 fr. par obligation.

Les quatre autres cinquièmes seront payables dans le courant de l'année qui suivra la souscription.

MM. LES ACTIONNAIRES

de la **Société anonyme des hauts-fourneaux et forges de Denain et d'Anzin** sont prévenus que l'assemblée générale annuelle ordinaire aura lieu le mardi 10 février 1857, à midi, rue de la Chaussée-d'Antin, 57.

LE GÉRANT

de la **Compagnie française des Bateaux à vapeur entre Paris et Londres** a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle aura lieu le lundi 19 janvier 1857, à deux heures de relevée, au siége de la Société, rue de la Bourse, 1, conformément à l'art. 27 des statuts.

Pour faire partie de l'assemblée générale, il faut être porteur de cinquante actions libérées.

Le dépôt des titres devra être fait au siége de la Société huit jours avant la réunion.

Paris, 29 décembre 1856.

Digitized by Google

COMPAGNIE ANONYME DU CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES

Autorisée par arrêté royal du 5 janvier 1837.

Concession de 90 ans à partir de l'achèvement du chemin.

L'exploitation comprend trois lignes à double voie d'un développement total de 140 kilomètres :

1° Ligne de Saint-Ghislain à Gand, par Leuze, Renaix et Audenarde ;

2° Ligne de St-Ghislain à Tournay, par Peruwelz ;

3° Ligne de Saint-Ghislain à Ath.

Capital : Vingt-six millions de francs en actions de 500 fr., soit 52,000 actions et treize millions huit cent mille francs en obligations.

32,000 actions sont dès à présent souscrites par les capitalistes belges et par les fondateurs de la Compagnie. 20,000 actions seulement restent à souscrire.

Un premier versement de 75 fr. par action doit accompagner chaque souscription ; — un second versement de 75 fr. est exigible sur la remise des titres définitifs.

Conseil d'administration.

MM. le prince de Ligne, président du Sénat à Bruxelles, président du Conseil d'administration ;

Le prince Marc de Beauvau, membre du Corps législatif à Paris, vice-président du Conseil d'administration ;

Le baron Gustave de Bussière, propriétaire à Paris, vice-président du Conseil d'administration ;

Le prince Ferdinand de Croy, propriétaire, au château de Rœulx ;

Le comte Wolodkowiz, ancien receveur général à Paris ;

Le baron Edmond de Bussière, ancien ambassadeur, propriétaire à Paris ;

Grenier-Lefebvre, ancien sénateur, à Gand ;

Hippolyte Rolin, ancien ministre des travaux publics ;

Constantin de Rogel, ingénieur en chef à Strasbourg ;

Antoine Maertens, banquier à Bruxelles ;

Victorien Dessigny, banquier à Mons.

Directeur général.

M. le général Trumper, ancien secrétaire général du ministère de la guerre, à Bruxelles.

Le chemin de fer Hainaut et Flandres est dans des conditions exceptionnelles ; il traverse la contrée la plus riche en produits pondérables d'un grands trafics, la plus populeuse, et aboutit aux villes les plus manufacturières de la Belgique. Son avenir est immense ; tous les chemins des nombreuses exploitations du vaste bassin houiller du couchant de Mons se raccordent à Saint-Ghislain et en font ainsi, sous le rapport des marchandises, la station la plus importante de la double ligne de communication du Nord, de Paris à Bruxelles.

D'après des calculs de statistique rigoureusement établis, il est permis d'espérer, dès les premières années d'exploitation, un rendement de 12 à 15 0/0 pour les actionnaires.

On souscrit à Paris, chez MM. Bechet, Dethomas et C°, banquiers, 17, boulevard Poissonnière.

Les souscriptions doivent, pour être admises, être accompagnées du premier versement de 75 fr. par action.

S'adresser, pour tous renseignements :

1° Aux bureaux de la Compagnie du chemin de fer, rue de Provence, 46 ;

2° A MM. Bechet, Dethomas et C° ;

3° A MM. Trumper et Maertens, banquiers de la Compagnie, à Bruxelles ;

4° Et à la Banque de Flandres, à Gand.

Adresser des départements les demandes d'actions par la poste à MM. Bechet, Dethomas et C°, auxquels les fonds devront être envoyés franco par les messageries ou les chemins de fer.

Nota. — Dans les villes où la Banque de France a des succursales, les fonds pourront y être versés au crédit de MM. Bechet, Dethomas et C°.

La souscription est ouverte à partir de lundi 12 janvier ; elle sera fermée le mardi 20 janvier, à 4 heures du soir, et le 22 pour les départements.

La répartition des actions entre les souscripteurs sera faite après la clôture de la souscription, et il sera délivré des actions au porteur, libérées de 150 fr. en échange des récépissés provisoires.

COMPAGNIE

L'UNION DES GAZ.

Le gérant a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le coupon d'intérêts échu le 1er janvier dernier de *six francs vingt-cinq centimes* par action, est payable depuis le 6 janvier courant à *la succursale de la Banque générale suisse de Crédit international mobilier et foncier*, rue Louis-le-Grand, 30, à Paris.

En vente chez l'auteur, J. MERTENS rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.

TABLE DE PYTHAGORE

BARÊME expliqué et élevé jusqu'à **99 fois 99**, suivi de deux tableaux **d'Intérêts simples et d'Intérêts composés**, aux taux 2 1/2, 3, 3 1/2, 4, 4 1/2, 5 et 6 0/0, et de quatre tableaux sur les **Rentes 3 et 4 1/2 0/0** (*aux divers cours de la Bourse*), à l'aide desquels on obtient, par une multiplication : la rente d'un capital, le capital d'une rente. — 6e édition. — Prix : 1 fr.

Franco par la poste, 1 fr. 25 (Affranchir)

TABLEAUX des SALAIRES ou Comptes-Faits des jours et des heures jusqu'à 31 jours de travail, du prix de 1 fr. à 6 fr. 75 c., la journée étant de 10, 11 ou 12 heures ; avec les petites journées converties en journées ordinaires. — Prix : 75 c.

Franco par la poste : 1 fr. (Affr.

L'AIDE DU COMPTEUR

contenant 2,000 *Echelles de Multiplication* et *de Division* (d'après les quelles la multiplication se réduit à l'addition, la division à la soustraction) ;—les *Racines carrées* et *cubiques* jusqu'à 2000 ; — un tableau donnant la Circonférence et la surface du Cercle jusqu'à 200 au Diamètre ;— les principaux moyens d'obtenir la *superficie* ou le *volume* des objets, selon leurs différentes formes, etc. — Prix : 1 fr. 50

Franco par la poste, 1 fr. 75 (Affranchir).

PRÉCIS HISTORIQUE & STATISTIQUE DES

VOIES NAVIGABLES

de la France et de la Belgique

Contenant tous les renseignements relatifs à la perception des droits de Navigation et de Péage,

AVEC UNE CARTE COMMERCIALE

De la navigation et des chemins de fer de France, de la Belgique et des États riverains du Rhin,

Par Ernest GRANGEZ,

Chef de bureau au ministère de l'agriculture du commerce et des travaux publics (direction des ponts et chaussées) chevalier de l'ordre impérial de la Légion d'honneur et de l'ordre royal de Léopold.

vol. grand in-8° de 800 pages. — Prix : 15 fr.

EN VENTE CHEZ NAPOLÉON CHAIX ET Cie rue Bergère, 20, à la Librairie.

La viabilité comprend trois moyens de transport : les routes, les canaux, les chemins de fer.

Les canaux appartiennent à une époque avancée de l'art et à une période récente de la civilisation. L'invention des écluses, en permettant l'ouverture des canaux et l'amélioration des rivières, a créé un ordre de choses tout nouveau. Les relations des hommes entre eux se sont multipliées et agrandies ; les transports lointains sont devenus à la fois plus faciles, moins dispendieux, plus considérables ; le commerce a étendu ses échanges, l'industrie a pu porter au loin ses produits, et les diverses contrées se sont unies par des liens plus étroits.

Tout ce qui tient aux voies navigables intéresse l'économie des transports et le commerce, et trouve une place dans l'ouvrage de M. Grangez.

Chaque cours d'eau y est la matière d'un article spécial, et chaque article est divisé en quatre parties principales :

1° Pour les fleuves et rivières, l'indication des points où commence et finit la navigation naturelle et artificielle ; ce résumé des crédits alloués pour leur amélioration. — Pour les canaux, l'indication de leur destination, de leurs points d'origine et d'embouchures, de leurs ressources élémentaires, des principaux ouvrages d'art qu'ils comportent.

2° Les longueurs partielles du cours d'eau, tant par département que par rapport au mode de navigation, et par versant, s'il s'agit d'un canal à point de partage ; la pente, le nombre des écluses, l'élévation minima des ponts le tirant d'eau habituel le mode de navigation ; les frais de transport, de halage, de pilotage aux ponts, etc.

3° Les droits de navigation et de péage imposés aux cours d'eau ; les tarifs légaux et les droits perçus pour les canaux concédés ; les distances entre les ports d'embarquement et de débarquement ; les bureaux où s'acquittent les droits ; les produits des droits de navigation et de péage depuis l'application du tarif général.

4° Les résultats relatifs au mouvement de la navigation d'après les documents officiels publiés par l'administration des contributions indirectes et par celle des douanes.

L'ouvrage de M. Grangez est un traité complet sur les voies navigables. Toutes les questions qui se rattachent à l'économie des transports y sont approfondies et résolues.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les lundis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, tous les jeudis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Deux départs par semaine pour Constantinople :

L'un, tous les lundis, à 3 heures du soir, par Messine et le Pyrée (Athènes), par embranchement et alternativement, Salonique et Nauplie. —

L'autre, tous les jeudis à 10 heures du matin, par Malte, Syra, Smyrne, Métellin, Dardanelles et Gallipoli, correspondance à Constantinople, pour Varna.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le jeudi à dater du 12 juin.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* : (sans transbordement) chaque deux semaines, le jeudi à dater du 12 juin. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 19 juin.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE
- ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi
- ORAN. — Départs tous les vendredi à midi.
- STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les mercredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale,

A Lyon, place des Terreaux

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Nous avons encore eu au commencement du mois une liquidation anormale. Quand on a voulu liquider la rente il ne se présentait pas de capitaux, et il a fallu payer jusqu'à 70 c. de report, ce qui représentait un intérêt annuel de 12 0/0. Mais le lendemain on a offert, à un moment donné, tout l'argent nécessaire pour les reports des chemins, et ces valeurs ont été reportées à prime au-dessus du pair. Le résultat de cette annulation subite du report a été d'encourager la spéculation à faire de nouveaux achats. Les affaires ont repris une assez grande activité pendant quelques jours.

La bilan de la Banque, arrêté le 8 janvier, ne faisait pas espérer que l'on pût remettre les échéances des effets à quatre-vingt-dix jours, ainsi que beaucoup de personnes l'avaient espéré. La mesure des 75 jours a fait affluer à l'escompte une énorme quantité de bordereaux, en sorte que les portefeuilles ont augmenté de 54 millions depuis le bilan du 11 décembre, tandis que l'encaisse a diminué de 6 millions et demi et se trouve réduit à 191 millions et demi, et la circulation des billets s'est accrue au contraire de 29 millions.

On a détaché cette semaine les coupons de semestre sur la plupart des obligations et sur les actions de quelques lignes de chemins de fer : 25 fr. sur les actions de Lyon, 16 fr. sur celles du Nord, 8 30 sur le Grand-Central, et 6 fr. sur le Saint-Rambert.

La place se montrait disposée à continuer ses achats après le détachement du coupon ; mais cette tendance a été paralysée, et les cours ont été offerts et en baisse depuis deux jours. La spéculation a paru toutefois s'occuper d'une manière spéciale de l'Orléans et du Grand-Central. La première de ces lignes a obtenu depuis quinze jours des recettes exceptionnelles qui ont attiré l'attention des capitaux. L'Orléans a remonté rapidement de 1,320 à 1,370, et il a résisté au cours de 1,355 à la baisse générale. La spéculation a fait de nouveaux achats sur le Grand-Central, qui s'est élevé à 630, coupon détaché. Les actions du Nord se tiennent depuis le détachement du coupon de 930 à 940 fr. Les actions de Lyon ont aussi provoqué beaucoup d'affaires. On a fait 1,375, coupon détaché, ce qui correspond au cours de 1,400. Mais cette ligne a rétrogradé à 1,355 par suite de nombreux arbitrages qui ont eu lieu en faveur de l'Orléans. Il y a eu quelques velléités de hausse sur les actions de Genève, qui, après avoir été longtemps délaissées, avaient repris de 720 à 760. Elles sont recherchées à 740. L'appel de fonds qui est en cours de paiement arrête l'essor de ce chemin. Les actions de Béziers ont été continuellement offertes, et l'on a appris hier que cette Compagnie faisait un appel de 400 fr., ce qui expliquait la tendance momentanée de ses actions.

Le Victor-Emmanuel est assez bien tenu ; il s'est relevé et il se maintient au-dessus de 600 ; mais la spéculation a peu d'activité sur cette ligne.

Les obligations de chemins de fer sont plus fermes depuis que la souscription aux obligations nouvelles de l'Est a été fermée. Celles-ci, qui ont été souscrites à 270, sont demandées sur le marché de 276 25 à 277 50.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 31 décembre jusqu'à celle du 8 janvier :

La rente 3 0/0 a monté de 66 55 à 67 40; resté à 760.

Lyon a monté de 1,370 50 à 1,400; il est resté à 1,352 50, coupon détaché (25 fr.)

La Méditerranée a monté de 1,735 à 1,765; elle a fermé à 1,745.

Le Midi ancien a monté de 745 à 765; il est resté à 752 50.

Le Midi nouveau a monté de 772 50 à 785; il est resté à 765.

L'Ouest a monté de 855 à 875; il est resté à 865.

Le Grand-Central a monté de 610 à 627 50, coupon détaché (8 30); il est resté à 615.

La Teste a monté de 570 à 627 50.

Genève a monté de 735 à 760; il est resté à 740.

Saint-Rambert a monté de 650 à 670; il est resté à 650, coupon détaché (6 fr.)

Béziers a monté de 557 50 à 560; il est resté à 540.

Le Victor-Emmanuel a monté de 592 50 à 610; il est resté à 602 50.

Samedi. — La bourse a été fort animée. Les cours, d'abord faibles, ont repris faveur, et toutes les valeurs ont fermé en hausse. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 66 25 à 66 75, et à terme de 66 65 à 67 20; le 4 1/2 0/0, de 92 50 à 93 au comptant. La Banque s'est tenue à 4,000. Le Crédit mobilier a varié au comptant de 1,400 à 1,440; les Autrichiens, de 780 à 782 50; le Nord, de 937 50 à 940; Orléans, de 1,325 à 1,330; l'Est ancien, de 807 50 à 815; l'Est nouveau, de 745 à 750; Lyon, de 1,365 à 1,385; la Méditerranée, de 1,732 50 à 1,737 50; le Midi ancien, de 742 50 à 740; le Midi nouveau, de 765 à 760; l'Ouest, de 860 à 855; le Grand-Central, de 610 à 745; Genève, de 740 à 745; la Teste, de 600 à 620; Béziers, de 560 à 550; Saint-Rambert, de 645 à 650; le Victor-Emmanuel, de 600 à 597 50.

Lundi. — Le mouvement de hausse a fait de nouveaux progrès. Il y avait beaucoup d'activité dans les affaires. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 45 c. à 67 20, et à terme de 25 à 67 45. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 50 c. à 92 50. La Banque s'est tenue à 4,000. Le Crédit mobilier a monté de 25 fr. à 1,465; les Autrichiens, de 17 50 à 800; le Nord, de 20 à 960; l'Orléans, de 30 à 1,360; l'Est ancien, de 15 à 830; l'Est nouveau, de 15 à 765; Lyon, de 1,250 à 1,395; la Méditerranée, de 22 50 à 1,760; le Midi ancien, de 25 à 765; le Midi nouveau, de 20 à 780; l'Ouest, de 20 à 875; le Grand-Central, de 12 50 à 627 50; Genève, de 15 à 760; Saint-Rambert, de 20 à 670; Béziers, de 10 à 560; le Victor-Emmanuel, de 7 50 à 605.

Mardi. — Les premiers cours étaient faibles, mais il se sont relevés à partir de deux heures; cependant la plupart des valeurs sont restées en baisse sur la cote de la veille. Le 3 0/0 a varié au comptant de 67 à 67 15, et à terme de 67 25 à 67 45. Le 4 1/2 0/0 a repris de 92 50 à 93. Le Mobilier, de 1,455 a fléchi à 1,445. L'Orléans a fléchi de 10 à 1,350; le Nord, de 1 50 à 942 50, coupon détaché (16 f.); l'Est ancien, de 5 à 825; l'Est nouveau, de 5 à 760. Lyon s'est tenu à 1,370, coupon détaché (25 fr.). La Méditerranée a fléchi de 5 à 1,755; le Midi ancien, de 5 à 760; le Midi nouveau, de 10 à 770; l'Ouest, de 7 50 à 870; Genève, de 5 à 755; Saint-Rambert, de 9 fr. à 655, coupon détaché (6 fr.). Le Grand-Central a monté de 5 à 625, coupon détaché (8 fr. 30). Béziers a fléchi de 5 à 555; les Autrichiens, de 10 à 790. Le Victor-Emmanuel s'est tenu à 605.

elle est restée à 67 10 au comptant ; elle a varié à terme de 66 85 à 67 05; elle est restée à 67 30.

Le 4 1/2 0/0 a varié de 92 50 à 93.

Le Crédit foncier a monté de 625 à 630, coupon détaché (6 25); le Comptoir d'escompte, de 710 à 715.

Le Crédit mobilier a monté de 1,402 50 à 1,470; il est resté à 1,375.

Les chemins de fer autrichiens ont monté de 780 à 800; ils ont fermé à 782 50.

Les actions d'Orléans ont monté de 1,320 à 1,370; elles ont fermé à 1,355 50.

Le Nord a monté de 942 50 à 947, coupon détaché (16 fr.); il est resté à 935.

L'Est ancien a monté de 812 50 à 830; il est resté à 828 75.

L'Est nouveau a monté de 750 à 765; il est

Mercredi. — Les dispositions étaient très-bonnes au début ; mais toutes les valeurs ont été entraînées par les actions du Crédit mobilier, qui ont éprouvé une forte dépréciation. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 67 25 à 67 10, et à terme de 67 65 à 67 45. Le 4 1/2 0/0 n'a eu qu'un cours au comptant à 93. La Banque s'est tenue à 4,000. Le Crédit mobilier a fléchi de 1,450 à 1,390 ; les Autrichiens, de 795 à 785; le Nord, de 945 à 940; Orléans, de 1,370 à 1,365. L'Est ancien s'est tenu à 825. L'Est nouveau a varié de 765 à 760 ; Lyon, de 1,370 à 1,362 50. La Méditerranée a monté de 10 à 1,765. Le Midi ancien s'est tenu à 760. Le Midi nouveau a fléchi de 2 50 à 767 50. L'Ouest a monté de 2 50 à 872 50. Le Grand-Central a fléchi de 2 50 à 622 50. Saint-Rambert s'est tenu à 655. Béziers a fléchi de 14 25 à 543 75. Le Victor-Emmanuel a monté de 5 à 610.

Jeudi. — Le marché était languissant. Les cours ont légèrement fléchi sur la rente et les chemins; mais le Mobilier était encore très-offert, malgré les nombreuses réalisations de ceux qui avaient vendu dans les hauts cours. La rente 3 0/0 a fléchi à terme de 15 à 67 30 ; elle s'est tenue sans changement à 67 10 au comptant. Le 4 1/2 0/0 était, comme la veille, à 93; la Banque, à 4,000. Le Crédit mobilier a fléchi au comptant de 15 à 1,375 ; Orléans, de 12 50 à 1,352 50 ; Lyon, de 10 à 1,352 50 ; la Méditerranée, de 20 à 1,745; le Midi ancien, de 7 50 à 752 50; le Midi nouveau, de 2 50 à 765; l'Ouest, de 7 50 à 865 ; le Grand-Central, de 7 50 à 615; les Autrichiens, de 2 50 à 782 50; le Victor-Emmanuel, de 2 50 à 602 50; Saint-Rambert, de 5 à 650; Béziers, de 3 75 à 540; le Nord, de 5 à 935. L'Est ancien a repris de 3 75 à 828 75. L'Est nouveau s'est tenu à 760.

Vendredi. — La bourse était très-ferme par suite de dépêches télégraphiques de Berne, portant que le conseil fédéral acceptait les propositions d'arrangement de la France pour l'affaire de Neufchâtel. Le 3 0/0 a repris de 20 au comptant à 67 30, et à terme de 30 c. à 67 60. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 73; la Banque, à 4,000. Le Crédit mobilier a repris de 27 50 à 1,402 50; le Nord, de 2 50 à 937 50; Orléans, de 12 50 à 1,365; l'Est ancien, de 1 25 à 830; l'Est nouveau, de 2 50 à 762 50; Lyon, de 5 à 1,357 50; la Méditerranée, de 15 à 1,760; Genève, de 10 à 760; le Midi ancien de 7 50 à 760; le Midi nouveau, de 2 50 à 767 50; le Grand-Central, de 5 à 620; l'Ouest, de 5 à 870; le Victor-Emmanuel, de 2 50 à 605. Les Autrichiens ont fléchi de 2 50 à 780.

LATOUR

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Anonyme ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers intérêts et dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer.	C	100.000	500	tout	39 90	janv. juil.	545 ..
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	24.000	1.500	tout	45 ..	janv. juil	745 ..
Omnibus des chemins de fer	C	[illegible]	510	id.	10 ..	février ...	175 ..
Omnibus de Londres	C	250.000	100	id	6 25	...	85 ..
Comp. imp. des voitures de Paris	A	400.000	100	id	1 65	mars	[illegible] 25
Gondoles parisiennes	C	1.700	80	id	9 50	févr. août	100 ..
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital	A	60.120	1.000	tout.	50 ..	avril. oct	1000 ..
— act. de jouiss.	A	[illegible]	1.000 (1)	id	[illegible]	1er juin	98 75
Bourgogne, action de capital	A	27.210	1.000	id	50 ..	avril, oct	975 ..
— action de jouiss.	A	27.210	1.275.00		12 50	1er juin	140 ..
Arles à Bouc., act. de capital	A	6.000	1.000		50 ..	avril, oct.	.. ..
Trois canaux, act. de capital	A	17.000	1.000	id	[illegible]	id.	.. ..
Roanne à Digoin	A	11.000	1.[illegible]	id	11 ..	mars	135 ..
Aire à la Bassée	A	[illegible]	5.000	id	540 ..	févr. août	8000 ..
Sambre à l'Oise	A	11.500	1.000	id	67 50		840 ..
Scarpe inférieure	C	2.500	1.000	id	120 ..		1500 ..
Sambre française canalisée	A	6.000	1.000	id	120 ..		1300 ..
Canalisation de l'Èbre	A	61.000	450	id	4 0 0		... ..
Eaux d'Auteuil et de Neuilly	C	5.000	250	id	9.30 0 0	avril oct	255 ..
Compagnie générale des Eaux	A	80.000	250	125	4 0 0		210 ..
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	C	10000 part	1.500	150	.. ..	avril, oct.	... ..
Pont, gare et port de Grenelle	A	7.000	1.000	id	10 ..		... ..
Pont de Rouen	A	600	1.000	id	42 ..	janv. juill.	... ..
Ponts réunis	C	3.000	1.000	id	51 2 0 0		... ..
Nouveaux Ponts réunis	C	4.000	1.000	id	51 4 0 0		... ..
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Cie	C	10.000	500	400	130 78	janv. juill.	500 ..
Compagnie franco amér. Est	C	..	500	tout	151 21	juin, déc	41 ..
Messageries imp. Serv. marit.	A	48.000	500	tout.	120 ..	janv. juill	1100 ..
Cie cent. de transp. et de nav.	[illegible]	8.000	250	id	10 ..		... ..
Compagnie générale maritime	A	60.000	500	250	11 50	janv. juill	535 ..
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)	C	21000 parts	500	tout	27 ..	avril. oct.	300 ..
Centre-du-Flénu	Civ	3.000	1.000	id	20 .		245 ..
Pont-de-Loup-Sud	Civ	2.500	1.000	id.	70 ..	avril	440 ..
Monceaux-Saint-Étienne	Civ.	2.500	500	id	.. ..		... ..
Blanzy	C	30.000	500	id	.. ..	févr. août	760 ..
Azincourt	A	1.500	1.1500	id	150 ..		1450 ..
Chazotte	A	3.550	1.2250	id	42 ..		790 ..
Layon-et-Loire	A	1.500	1.1500	id	.. ..		400 ..
Loire (quatre groupes)	A	80.000	1.8000	id	60 ..	avril oct.	745 ..
Loire	A	80.000	1.8000	id	10 ..	id	155 ..
St-Étienne	A	80.000	1/80000	id	11 ..	id	113 75
Montrambert	A	80.000	1/80000	id	9 ..	id	115 ..
Rive-de-Gier	A	80.000	1.8000	id.	17 ..	id.	290 ..
Mayenne et Sarthe	A	11.200	1.13.000	id	14 ..		625 ..
Grand'Combe	A	24.000	1.24000	id	60 ..	janv. juill	925 ..
Haute-Loire (anc. Société)	Civ.	5.200	500	id	20 —	avril oct.	350 ..
Houillères réunies-à-Quaregnon	A	6.720	250	id.	.. ..		150 ..
Charbonnages belges	A	30.000	500	id.	25 ..		450 ..
Compagnie générale Asphalte	C	8.000	500	id.	.. ..		... ..
Loire, obligations anciennes	.	4.150	1.250	id	50 ..		1050 ..
— — nouvelles	.	15.000	1.250	id	50 ..	févr. août	972 50
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne ... zinc.	A	90.000	80	tout	20 ..	mai, nov.	345 ..
Nouvelle-Montagne ... zinc.	A	3.000	1.000	id.	90 ..		1225 ..
Stolberg et Westphalie, priv. zinc.	A	40.000	375	id.	5 0 0	octobre ...	380 ..
— non priv. zinc.	A	40.000	375	id.	.. ..	id ...	85 ..
Corphalie ... zinc.	A	5.000	1.000	id.	70 ..		1067 50
Bleyberg-ès-Montzen ... zinc.	A	5.500	500	id.	.. .	1er juin	... ..
Eschweiler, priv. ... zinc.	A	9.500	375	id	5 0 0	janv. [illegible]	... ..
— non priv. ... zinc.	A	9.500	375	id	.. ..	id ...	... ..
Silésie ... zinc.	A	50.000	375	id.	8 42	mai, nov	130 ..
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre	C	60.000	100	id.	1 50	août	30 ..
Tenès (Algérie) ... cuivre.	C	24.000	100	id.	.. ..		40 ..
Pontgibaud ... plomb, argentif.	A	10.000	1/10000	id.	25 ..		... ..
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Cie	C	14.000	500	tout	47 20	sept. mars	550 ..
Septèmes	C	40.000	250	id	.. ..	avril. oct.	.. ..
Caronte	C	70.000	100	90	1 75		35 ..
Galvanisation du fer	C	2.000	500	tout.	40 ..		400 ..
Chameroy	C	2.000	500	id.	50 ..	juin. déc.	750 ..
Gandillot	C	2.350	250	id.	35 ..		.. ..
Christofle	C	4.000	500	id.	110 ..		.. ..

(1) Valeur d'émission, 1.000 fr.

DÉNOMINATION.	Anonyme ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers intérêts et dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)	C	24.000	500	tout.	80 ..	déc. juin	790 25
Loire et Ardèche	A	4.000	1.000	id.	240 ..		4600 ..
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	3.000	id.	350 ..	juin, déc.	2500 ..
Alais (Gard)	A	18.000	1.1800	id.	.. ..		... ..
Basse-Indre	C	5.100	500	id.	80 ..	avril, oct	700 ..
Châtillon et Commentry	C	30.000	500	id.	50 ..	mars, sep	490 ..
Maubeuge (Nord)	A	8.000	1.8000	id.	.. ..		450 ..
Fourchambault	C	56.000	1.5600	id	50 ..		495 ..
Marine et des Chemins de fer	C	54.000	1/54000	id	70 ..	mai. nov	[illegible]
Espérance (Belgique)	A	4.000	1.000	id	75 ..	janv. juill.	1.120 ..
Monceau-sur-Sambre (Belgique)	A	4.000	1.000	id.	125 ..	avril. oct.	1.[illegible] ..
Providence (Belgique)	A	5.500	1.000	id.	105 ..		1.415 ..
Phénix métallurgique	A	60.000	375	id.	30 ..	janv. juill	350 ..
Sambre (Belgique)	A	10.000	500	id	. ..		... ..
Ougrée (Belgique)	A	12.000	1.[illegible]	id	60 ..		[illegible] 75
[illegible]	A	10.000	1.[illegible]	id	.. ..		570 ..
Côte-d'Or	C	8.000	500	.	.. ..		106 25
Franche-Comté	C	8.000	500	.	.. ..		[illegible]
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffag. et hauts-fourneaux)	C	2000 part	1.2000	3	5 0 0	avril. oct.	. ..
Paris (éclairage et chauffage)	A	110.000	[illegible] 500	id.	.. ..		775 ..
Nord (Batignolles)	C	8.000	500	id.	40 ..	avril. oct	500 ..
Est (Vincennes)	C	1.000	500	id.	74 50		.. ..
Versailles	C	1.200	500	id	35 ..	mars sept	300 ..
Wazemmes	C	2.000	400	id.	7 50	1er octobre	175 ..
Amiens	C	1.300	500	id	30 ..	janv. juill	400 ..
Comp. centrale, Lebon 19 villes	C	15.000	500	id.	31 [illegible]	janv. juill.	515 ..
Union des Gaz	C	40.000	250	id.	10 ..	janvier	205 ..
FILATURES.							
Haberly (Amiens)	A	8.000	500	tout.	47 ..	septembre	605 ..
Cohin	C	40.000	500	id.	19 15	janv. juill.	565 ..
[illegible] Comp. continentale	C	7.300	500	id	20 ..		... ..
[illegible]	C	1.500	500	id	35 81		550 ..
Pont Remy	A	5.000	1.[illegible]	id	31 ..	30 avril	400 ..
La Foudre [illegible]	C	15.000	250	125	.. ..	janv. juill.	... ..
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, [illegible] de l'Empire)	C	6.000	500	tout	75 ..	janv. juill.	500 ..
Glaces de Saint-Gobain	A	4.[illegible]	1.1[illegible]	id	.. ..		13.000 ..
Glaces de Montluçon	C	24.000	500	id	.. .		270 ..
Glaces d'Oignies ... Belgique.	A	10.000	1.000	id.	62 45	juill. sept	1.[illegible] ..
Glaces d'Aix-la-Chapelle Prusse	A	2.000	500	id.	.. ..	avril, oct.	125 ..
Palais de l'Industrie	A	100.000	100	id.	4 0 0		11 25
Immeubles Rivoli	A	240.000	100	id	5 [illegible]	janv. juill	103 75
Télégraphe sous-marin de la Manche	C	100.000	25	id	0 1 2 0 0	mars, sept	[illegible]
— Méditerranée	C	30.000	250	id	5 0 0		110 ..
Cie gén. de Vidanges, Richer et Cie	C	30.000	500	id.	12 50		[illegible]
Sucreries, Raffineries de Scarpe	C	16.000	250	id	.. ..		... ..
Substances aliment., Chollet et Cie	C	40.000	100	id.	10 ..		107 50
Docks Louis-Napoléon	..		250	125	.		170 ..
ASSURANCES.							
Générale ... mar	A	400	12.500	5000	1900 ..	avril ...	24 0/0 b
Sécurité ... mar	A	200	5.000	1/5	200 ..		32 0/0 b
Union des ports ... mar	A	1.000	5.000	750	202 50	avril	11 0/0 b
Indemnité ... mar	A	400	5.000	1000	.. ..		14 0/0 b
Lloyd français ... mar	A	1.200	5.000	1/5	200 .	février ...	10 0/0 b
Océan ... mar	A	200	5.000	1000	205 50		25 0/0 b
Chambre d'assurances ... mar	A	1000	5.000	1/5	150 ..	février ...	20 0/0 b
Mélusine ... mar	A	400	5.000	1/5	252 50	mars ...	20 0/0 b
Vigie ... mar	A	200	5.000	1000	915 ..		25 0/0 b
Sauvegarde ... mar	A	200	5.000	1000	405 ..	février ...	15 0/0 b
Phare ... mar	A	200	5.000	1000	375 ..		..
Comp. franç. de prêts ... mar.	A	200	5.000	1000	130 ..	février ...	..
Pilote maritime ... mar	A	200	5.000	1000	.. .		..
Maritime ... mar	A	1.000	1.000	250	.. ..		..
Centrale ... mar	A	1.000	5.000	1000	120 ..	février.	18 0/0 b
Réunion ... mar.	A	1.200	5.000	1000	60 ..	id. ...	15 0/0 b
Fidé ... mar	A	240	5.000	1000	.. ..	févr. août	..
Générale ... inc	A	400	5.000	tout	2775 ..	avril ...	100 0/0 b
Phénix ... inc	A	4.000	1.000	id.	115 ..	mai, nov.	200 0/0 b
Nationale ... inc	A	2.000	5.000	1/5	875 ..	mars. ...	170 0/0 b
Union ... inc	A	2.000	5.000	1/5	125 ..	avril. ...	84 0/0 b
Soleil ... inc.	A	1.000	5.000	1/5	300 ..	id. ...	115 0/0 b
France ... inc	A	2.000	5.000	1/5	200 ..	id. ...	40 0/0 b
Urbaine ... inc.	A	1.000	5.000	1/5	300 ..	id. ...	102 0/0 b
Providence ... inc	A	2.000	2.500	500	40 ..	id. ...	45 0/0 b
Aigle ... inc.	A	400	5.000	2000	.. ..	id. ...	15 0/0 b
Paternelle ... inc	A	3.000	1.000	400	12 50	id. ...	pair
Confiance ... inc.	A	800	5.000	1000	.. ..	id. ...	7 1/2 0/0
Nord ... inc.	A	2.000	1.000	200	20 ..	id. ...	12 0/0 b
Générale ... vie	A	400	7.500	tout.	3025 ..	t. les 3 ans	1012 0/0 [illegible]
Nationale ... vie	A	3.000	5.000	1/5	200 ..	t. les 4 ans	23 0/0 b
Union ... vie	A	2.000	5.000	1/5	100 ..	t. les 3 ans.	11 0/0 b
Phénix ... vie	A	800	5.000	1000	150 ..	id ...	8 0/0 p
Paternelle ... vie	A	8.000	500	100	1250 ..	avril. ...	5 0/0 b
Conservateur ... vie	A	4.000	1.000	500	.. ..	...	.
Impériale ... vie.	A	4.000	500	250	.. ..	...	.
Générale ... grêle		2.000	5.000	1000	50 ..	avril. ...	8 0/0 b.

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 3 AU 9 JANVIER.

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Reven. de chaque act. dans la répartition du dernier exercice.	Époques de jouissance	Nom des lignes	Samedi 3 Compt.	Samedi 3 Terme	Lundi 5 Compt.	Lundi 5 Terme	Mardi 6 Compt.	Mardi 6 Terme	Mercredi 7 Compt.	Mercredi 7 Terme	Jeudi 8 Compt.	Jeudi 8 Terme	Vendredi 9 Compt.	Vendredi 9 Terme
791	791	99	400.000	400	tout	51 fr. pour 1855	juillet 1856	**Nord**	960 ••	950 ••	960 ••	965 ••	942 50	943 75	940 ••	940 ••	935 ••	937 50	937 50	937 50
874	1051	95	300.000	500	tout	50 fr. pour 1855	avril 1856	**Ouest**	865 ••	868 ••	875 ••	870 ••	870 ••	872 50	872 50	870 ••	865 ••	867 50	870 ••	865 ••
26	26	99	6.000	500	tout		•	**Orsay**	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
585	1774	99	300.000	500	tout	80 fr. pour 1855	avril 1856	**Orléans**	1330 ••	1336 75	1300 ••	1300 ••	1350 ••	1365 ••	1365 ••	1365 ••	1352 50	1360 ••	1365 ••	1365 ••
905	1822	99	250.000	550	tout	78 f. 50 pour 1855	mai 1856	**Est**	815 ••	•	830 ••	830 ••	825 ••	825 ••	825 ••	827 50	828 75	•	830 ••	827 50
174	•	•	250.000	500	25	5 fr.	mai 1856	**Est nouvelles**	•	732 50	765 ••	760 ••	760 ••	•	760 ••	760 ••	760 ••	•	762 50	762 50
655	660	99	265.000	500	tout	82 f. 50 pour 1855	juillet 1856	**Paris à Lyon**	1382 50	1387 50	1385 ••	1385 ••	1370 ••	1370 ••	1362 50	1365 ••	1352 50	1356 ••	1357 50	1360 ••
75	231	99	80.000	500	375	4 0/0	juillet 1856	**Lyon à Genève**	745 ••	•	760 ••	760 ••	755 ••	755 ••	•	•	760 ••	•	750 ••	750 ••
551	624	99	90.000	500	tout	86 fr. pour 1855	avril 1856	**Lyon à la Méditerr.**	1737 50	1750 ••	1760 ••	1760 ••	1757 ••	1752 50	1765 ••	1750 ••	1745 ••	1740 ••	1740 ••	1750 ••
408	960	99	134.000	500	tout	10 fr.	juillet 1856	**Midi**	740 ••	755 ••	765 ••	760 ••	760 ••	762 50	760 ••	755 ••	752 50	750 ••	760 ••	757 50
•	•	•	39.334	700	250	•	juillet 1856	**Midi nouvelles**	760 ••	•	760 ••	777 50	770 ••	772 50	767 50	767 50	765 ••	765 ••	767 50	772 50
52	52	99	15.000	500	tout		•	**Bordeaux à la Teste**	620 ••	620 ••	•	•	617 50	•	•	•	•	•	620 ••	•
125	1058	99	180.000	500	450	4 0/0.	juillet 1856	**Grand-Central**	615 ••	620 ••	627 50	627 50	625 ••	632 75	622 50	630 ••	615 ••	620 ••	630 ••	622 50
56	96	99	50.000	500	300	4 0/0	juillet 1856	**St-Rambert à Gren.**	620 ••	657 50	670 ••	667 50	655 ••	660 ••	655 ••	655 ••	•	•	•	•
•	85	99	110.000	500	350	4 1/2 0/0	juin 1856	**Sarde Victor-Emm.**	597 50	602 50	605 ••	610 ••	605 ••	607 50	610 ••	605 ••	602 50	602 50	605 ••	605 ••
1077	1176	92	400.000	500	325	31 fr. 90	juillet 1856	**Chemins autrichiens**	782 50	791 25	800 ••	795 ••	790 ••	792 50	790 ••	781 25	782 50	781 25	790 ••	785 ••
90	220	99	72.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	**Central suisse**	•	•	•	•	490 ••	•	•	•	•	•	495 ••	•
•	54	99	30.000	500	400	4 0/0	avril	**Mézières à Graissessac**	550 ••	•	560 ••	550 ••	555 ••	550 ••	543 75	540 ••	540 ••	535 ••	540 ••	•
•	140	99	43.000	500	250	4 fr. 25	janvier 1856	**Ardennes et Oise**	580 ••	•	580 ••	•	580 ••	•	•	•	•	•	560 ••	•
•	41	99	8.000	500	400	4 0/0	•	**Graissessac à Alais**	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
46	221	99	30.000	500	250	•	juin 1856	**Ouest suisse**	•	•	475 ••	•	480 ••	•	480 ••	•	482 50	•	482 50	•
14	16	99	7.000	250	250	8 0/0	juillet 1856	**Tarragone à Reus**	350 ••	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'Obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somm. pay. à ce jour	Prix de rembours.	Époques des tirages.	Intérêts par an	Époques des paiements.	Noms des compagnies	3	5	6	7	8	9
1851-53-4	375.000	75 ans	325	tout.	500	avril.	15 ••	janvier juillet.	**Nord**	290 ••	291 25	295 ••	295 ••	295 ••	295 ••
1851.	2.263	16 —	335	tout.	500	août	20 ••	août	**Nord-Boulogne**						
1852.	80.000	50 —	1.060	tout.	1.250	avril.	50 ••	avril octobre.	**Paris à Lyon**	900 ••	900 ••	900 ••	900 ••	900 ••	900 ••
1855.	160.000	99 —	290	tout.	500	avril	15 ••	D°	D° (nouvelles)	290 ••	291 25	292 50	292 50	292 50	295 ••
1852.	150.000	99 —	500	tout.	625	D°	25 ••	D°	**Lyon à la Méditerranée** 5 0/0	475 ••	476 25	482 50	480 ••	•	490 ••
1853.	183.333	99 —	350	tout.	500	D°	15 ••	janvier juillet.	D° Nouvelles 3 0/0	291 25	290 ••	287 50	287 50	287 50	287 50
1852.	138 624	98 —	500	tout.	650	avril.	25 ••	juin décembre.	**Est**	457 50	460 ••	457 50	460 ••	460 ••	460 ••
1854.	125.000	94 —	480	tout.	650	mars.	25 ••	janvier juillet.	D° (nouvelles)	•	•	•	•	•	•
1855.	600.000	94 —	290	tout	500	1858	15 ••	janvier juillet	**Ouest** (nouvelles)	291 50	292 50	291 25	292 50	292 50	292 50
1842.	8.868	47 —	1.125	tout.	1.250	décembre.	50 ••	D°	**Paris à Orléans** (1842)	•	•	1010 ••	1010 ••	•	•
1848.	13 333	90 —	•	tout.	1.250	D°	50 ••	D°	D° (Nouvelles 1848)	•	•	925 ••	•	•	•
1852.	150.000	97 —	340	tout.	500	•	15 ••	D°	D° (Nouvelles 1852)	285 ••	285 ••	285 ••	285 ••	285 ••	285 ••
1854.	130.000	97 —	275	tout.	500	•	15 ••	D°	D° (Nouvelles 1854)	•	•	•	•	•	•
1855.	150.000	96 —	290	tout.	500	•	15 ••	D°	D° (Nouvelles 1855)	•	•	•	•	•	•
1853.	131.067	99 —	280	tout.	500	décembre.	15 ••	D°	**Grand-Central**	•	282 50	282 50	282 50	282 50	282 50
1855.	131.209	99 —	280	tout.	500	décembre.	15 ••	D	D° (nouvelles)	272 50	272 50	272 50	272 50	271 25	271 25
1853.	102.614	99 —	500	tout.	625	D°	25 ••	D°	**Rhône-et-Loire**	•	•	•	•	•	•
1853.	63.643	99 —	500	tout.	500	D°	15 ••	D°	D° 3 0/0	•	•	•	•	•	•
1855.	87.719	99 —	285	tout.	500	D°	15 ••	•	**Lyon à Genève**	293 75	•	•	293 75	293 75	293 75
1855	300.000	90 —	275	•	500	septembre.	15 ••	septembre mars	**Autrichiens**	287 50	287 50	293 50	•	287 50	288 75
1856.	160.500	99 —	283	tout	500		15 ••	janv. juillet.	**Midi**	•	•	•	•	•	•
1856.	•	•• —	•	•	•		•• ••		D° nouvelles	290 ••	291 25	292 50	292 50	295 ••	295 ••
1856.	196.000	97 —	285	•	500		15 ••	janv. juillet.	**Lyon-Bourbonnais**	290 ••	290 ••	290 ••	290 ••	290 ••	290 ••
1855.	4.200	81 —	250		500	•	6 0/0		**Tarragone à Reus**	•	•	•	•	•	•

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 2 au 9 janvier 1856. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	2	4	5	6	7	8
Nord	925 •• à 945 ••	925 •• à 940 ••	930 •• à 945 ••	92• •• à 938 75	927 50 à 935 ••	935 •• à 938 25
Est	845 •• à 825 ••	815 •• à 825 ••	820 •• à 830 ••	820 •• à 825 ••	820 •• à 818 75	825 •• à 830 ••
Est nouvelles	740 •• à 750 ••	740 •• à 750 ••	750 •• à 750 ••	740 •• à 750 ••	740 •• à 750 ••	750 •• à 760 ••
Orléans	1375 •• à 1325 ••	1325 •• à 1325 ••	1275 •• à 1325 ••	1275 •• à 1325 ••	1300 •• à 1350 ••	1325 •• à 1375 ••
Lyon	1350 •• à 1375 ••	1300 •• à 1375 ••	1365 •• à 1375 ••	1370 •• à 1380 ••	1375 •• à 1382 50	1375 •• à 1382 50

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination.	Samedi 3 Comptant	Samedi 3 Terme	Lundi 5 Comptant	Lundi 5 Terme	Mardi 6 Comptant	Mardi 6 Terme	Mercredi 7 Comptant	Mercredi 7 Terme	Jeudi 8 Comptant	Jeudi 8 Terme	Vendredi 9 Comptant	Vendredi 9 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0	66 75	•• ••	67 30	67 45	67 45	67 45	67 10	67 45	67 10	67 30	67 20	67 20
Rentes 4 1/2 0/0	93 ••	•• ••	91 50	•• ••	93 ••	•• ••	93 ••	•• ••	93 ••	•• ••	93 ••	•• ••
Emprunt 3 0/0	•• ••	• •	67 ••	67 40	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	67 ••	•• ••
Emprunt 4 1/2 0/0	•• ••	•• ••	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •
Banque de France, jouiss., juillet 1856	4000 ••	• •	4000 ••	• •	4050 ••	• •	4000 ••	• •	4000 ••	• •	4050 ••	• •
Comptoir national d'escompte, jouiss., janvier 1856	710 ••	• •	710 ••	• •	715 ••	• •	715 ••	• •	715 ••	• •	725 ••	• •
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss., juillet	625 ••	• •	627 50	630 ••	630 ••	630 ••	630 ••	• •	• ••	• ••	635 ••	• ••
— Oblig. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss., novembre	425 ••	• •	425 ••	• •	425 ••	• •	425 ••	• •	425 ••	• •	425 ••	• •
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	• ••	• •	• ••	• •	400 ••	• •	395 ••	• •	390 ••	• •	390 ••	• •
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	90 ••	• •	90 ••	• •	90 ••	• •	[illegible] ••	• •	95 ••	• •	90 ••	• •
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° d°	•• ••	• •	85 ••	• •	90 ••	• •	85 ••	• •	85 ••	• •	83 50	• •
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouis., mai	915 •	• •	913 ••	• •	915 •	• •	915 ••	• •	915 •	• •	915 •	• •
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juill. 1856	1440 ••	1445 •	1465 ••	1457 50	1445 ••	1412 50	1430 ••	1390 ••	1375 ••	1372 50	1402 50	1415 ••
Ville de Paris, obligations 1852, jouiss., juillet 1856	1105 ••	• •	1085 ••	• •	•• ••	• •	1030 ••	• •	1025 ••	• •	• ••	• •
d° d° 1855, 300 fr. payés jouiss. sept. 1856.	305 ••	• •	• ••	• •	305 ••	• •	305 ••	• •	305 ••	• •	300 ••	• ••
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	94 1/8	• •	•• •/•	• •	94 1/8	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1856	•• •/•	• •	94 1/4	• •	94 1/4	• •	94 1/4	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •
Piémontais. 5 0/0 jouiss. juin 1856	•• ••	• •	91 50	• •	91 50	• •	91 50	• •	•• ••	• •	95 ••	• •
— 3 0/0 jouiss., juillet 1856	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	•• •	• •	•• ••	• •
Autrichien. 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1856	•• •/•	• •	•• •/•	• •	85 1/2	• •	85 1/2	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •
Emprunt Romain, jouiss., juin 1855	86 •/•	• •	85 3/4	• •	85 3/4	• •	85 1/8	• •	•• •/•	• •	86 1/8	• •
Espagne différ. convert. jouiss., juillet	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1856	41 1/2	• •	•• •/•	• •	40 •/•	• •	40 1/2	• •	40 •/•	• •	40 3/4	• •
d° intérieure d°	37 1/4	• •	37 1/2	• •	•• •/•	• •	37 1/2	• •	39 •/•	• •	37 1/4	• •

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Ce, RUE BERGÈRE, 20

Le Directeur, J. MIRES.

Digitized by Google

N° 854 — 16e ANNÉE. — N° 3 — SAMEDI, 17 JANVIER 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

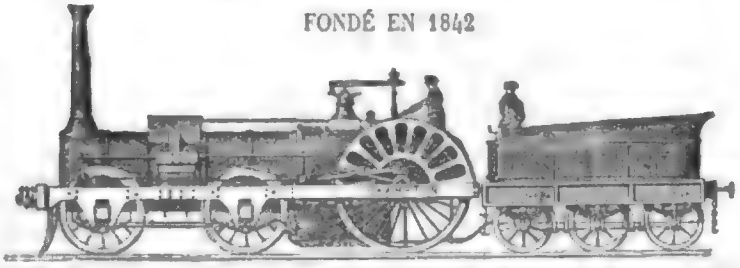
PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, Rue Richelieu

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger..... 15 » —



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, Rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DALBY, DAVIES ET Cie, Foreign Newspapers et Advertising Agents, 4, Norfolk street, Strand, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ

DE LA

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER

Le Conseil de gérance a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle aura lieu le samedi 25 avril prochain, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99.

Aux termes de l'art. 35 des statuts, cette assemblée doit être composée des deux cents plus forts actionnaires qui se seront fait inscrire sur les registres de la Société, en déposant leurs actions dans la caisse sociale, deux mois avant la confection de la liste, laquelle doit être arrêtée par le Conseil de gérance un mois avant le jour fixé pour la convocation.

En conséquence, ceux de MM. les actionnaires qui désirent faire partie de l'assemblée générale, sont invités à se faire inscrire et à déposer leurs titres avant le 22 janvier courant, tous les jours, de 10 heures à 4 heures, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Nous prions ceux de nos abonnés qui ne reçoivent pas exactement leur journal de s'adresser au bureau de la poste de leur localité avant de nous écrire.

L'administration du *Journal des Chemins de fer* prépare une grande carte nouvelle de tous les chemins de l'Europe centrale exécutés, en cours d'exécution, ou dont l'exécution est officiellement arrêtée.

Un avis ultérieur fera connaître à nos abonnés à partir de quelle date cette carte sera mise à leur disposition gratuitement.

Cette carte ne sera pas vendue.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 33. — L'année 1857, 34. — Le chemin de fer d'Orléans et le chemin de fer Grand-Central, 34. — Recettes brutes des chemins de fer en 1856, 34. — Emprunt espagnol. Tableau indiquant la valeur en rente, etc., 36. — Emprunt espagnol. Souscription publique, 37. — Chemins de fer de l'Est, 37. — Chronique des chemins de fer, 37. — Chemins de fer espagnols, 38. — Banque de France, 38. — Nominations, 38. — Avis aux actionnaires, 38. — Bulletin des recettes de la semaine, 39. — Banque d'Angleterre, 40. — Faits divers, 40.—Compagnie des chemins de fer de Hainault et Flandres, 40. — Correspondance, 40. — Docks Napoléon. Rapport, 41. — Société des Ingénieurs civils, 45. — Ordonnances rendues par M. le préfet de police, 47. — Forges, 48. — Jurisprudence, 49. — Recettes, 50, 51. — Annonces, 52, 53. — Chronique des chemins de fer, 54. — Cours des valeurs industrielles, 55. — Tableau de la bourse, 56.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Les cours s'améliorent lentement ; du prix de 66 fr. 25, cours de compensation à la dernière liquidation, le 3 0/0 a monté à 68 fr. 30, pour se maintenir très-ferme, de 67 90 à 68 fr.

Toutes les valeurs présentent la même fermeté et la même tendance à la hausse.

L'argent est moins rare, et si l'on n'eût pas répandu la nouvelle que la Banque d'Angleterre allait élever son escompte, le mouvement de hausse se serait continué. Cependant la nouvelle était fausse, le taux de l'intérêt n'a pas été modifié, et ne le sera très-probablement que pour être réduit, car nous approchons d'une époque où les arrivages sont nombreux, et, où par suite, le numéraire va devenir plus abondant.

Jusqu'au 15, le report était offert à des conditions favorables. Ainsi, sur le Crédit mobilier, il était de 5 fr. à 5 fr. 50 ; à 3 fr. sur l'Orléans, à 3 fr. 25 sur le Nord, à 3 fr. sur l'Est nouveau, à 5 fr. sur l'Est ancien, à 5 fr. sur le Lyon, à 7 fr. sur la Méditerranée, à 3 fr. sur le Midi, à 2 fr. 50 sur l'Ouest, à 2 fr. 50 sur le Central, à 3 fr. sur le Genève, à 2 fr. 25 sur les Autrichiens, à 2 fr. sur le Victor-Emmanuel, à 2 fr. 25 sur le Saint-Rambert

A la bourse du 16, l'argent a été très-abondant, et des sommes considérables n'ont pu être employées; par suite, les reports sont tombés aux prix suivants :

Crédit mobilier.....	2 50
Orléans.....	1
Nord.....	2
Est nouveau.....	1
Est ancien.....	0
Lyon.....	2
Méditerranée.....	3 50
Midi.....	3
Ouest.....	1 50
Grand-Central.....	1 50

Digitized by Google

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 67 85, ferme à 68 35.

Le 3 0/0 nouveau n'est pas coté.

Le 4 1/2 0/0 avait fermé samedi à 93 65; il ferme vendredi soir à 94.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Midi,	37.5 0/0.
Ouest,	16.8 /00.
Lyon,	15.5 0/0.
Orléans,	7.4 0/0.

Diminution kilométrique.

Méditerranée,	0.9 0/0.
Est,	1.7 0/0.
Nord,	5.5 0/0.

C. Devina.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	9 janvier.	10 janvier.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0	67 60	68 35	» 75	» »
CONSOLIDÉS	94 1/2	» »/»	» »/»	» »
CRÉDIT FONCIER	630 »	620 »	» »	10 »
CRÉDIT MOBILIER	1415 »	1420 »	5 »	» »
COMPT. D'ESCOMPTE	725 »	725 »	» »	» »
ORLÉANS	1365 »	1395 »	30 »	» »
NORD	937 50	957 50	20 »	» »
EST ANCIEN	827 50	835 »	7 50	» »
EST NOUVEAU	762 50	772 50	10 »	» »
LYON	1360 »	1387 50	27 50	» »
MÉDITERRANÉE	1750 »	1775 »	25 »	» »
MIDI	757 50	762 50	5 »	» »
OUEST	865 »	880 »	15 »	» »
GRAND-CENTRAL	622 50	617 50	» »	5 »
GENÈVE	750 »	757 50	7 50	» »
CH. AUTRICHIENS	785 »	775 »	» »	10 »
SAINT-RAMBERT	650 »	660 »	10 »	» »
VICTOR-EMMANUEL	605 »	611 25	6 25	» »

L'ANNÉE 1857.

L'élévation du prix des reports sur la rente, à la dernière liquidation, a fait naître des préoccupations pour l'année 1857. — On a craint que les besoins des Compagnies de chemins de fer et les entreprises nouvelles qui se préparent, ne fussent un empêchement à la reprise générale des affaires et du crédit public.

Nous croyons au contraire que jamais la situation de la place n'a été meilleure, sauf les deux questions des subsistances et du numéraire. — D'abord les besoins des Compagnies de chemins de fer ont été limités à un chiffre de beaucoup inférieur aux dépenses de l'année dernière. — Ensuite les versements de l'emprunt, qui constituaient une charge si lourde pour le marché pendant l'année 1856, seront achevés dans le mois de février prochain. — Enfin la Banque de France, ayant presque entièrement suspendu les avances sur actions et obligations et considérablement réduit les avances sur rentes, a retrouvé sa liberté d'action par les remboursements qui lui ont été faits, remboursements qui ont si fortement pesé sur le marché.

De sorte que jamais situation ne fut plus favorable : aussi l'élévation des reports, le 2 janvier, est plutôt le résultat de faits accidentels que le symptôme véritable de la situation.

Mais deux faits importants peuvent et doivent encore augmenter toutes les chances favorables à la place.

D'abord le syndicat des banquiers poursuit sa demande pour la formation d'une puissante Société, destinée à faire aux particuliers des avances sur valeurs mobilières ; à aider le commerce et l'industrie par l'escompte. On sait que le Conseil d'Etat n'a pas contesté en principe l'utilité d'une institution de cette nature, et que l'exécution n'a été retardée que par une question d'opportunité. Or il est permis de penser que cette question d'opportunité est résolue dans l'esprit du gouvernement et que le projet du syndicat des banquiers sera réalisé avec d'autant plus d'empressement, que les hommes qui représentent ce groupe appartiennent à la classe la plus estimée et la plus honorable de la haute finance.

Mais la création d'une importante société financière, qui suppléera à la mission de la Banque de France, en faisant des prêts et avances aux particuliers, déterminera probablement un changement dans les statuts de la Banque de France. On sait que le privilége dont jouit notre grand établissement financier expire en 1868 ; or des négociations sont, dit-on, engagées pour le renouvellement ou la prolongation de ce privilége, et tout fait présumer qu'à cette occasion le capital de la Banque de France sera augmenté.

Il est évident que cet accroissement de capital n'aura pas lieu pour faciliter le commerce, puisqu'à ce point de vue le capital de la Banque est largement suffisant ; mais probablement les nouvelles ressources dont disposera la Banque lui permettront de faire, comme la Banque d'Angleterre, des reports sur rentes par l'intermédiaire des agents de change. Cette concurrence aux capitaux de spéculation les forcera à entrer dans les valeurs et les affaires, et désormais le crédit public ne serait plus exposé aux étranges variations dont nous sommes témoins.

Enfin, la note du 9 mars serait, dit-on, supprimée, et le gouvernement comme la chambre syndicale des agents de change ferait subir aux affaires nouvelles un examen rigoureux, non-seulement au point de vue de la légalité, mais encore sur la nature et le mérite des affaires qui solliciteraient l'admission à la cote officielle.

C. Devina.

LE CHEMIN DE FER D'ORLÉANS ET LE CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL.

Il paraît que la fusion du chemin Grand-Central dans la Compagnie du chemin d'Orléans est enfin décidée.

On assure que la Compagnie d'Orléans prendrait le Grand-Central tel qu'il existe, et que, par suite, le réseau pyrénéen sera concédé au chemin d'Orléans.

Les actionnaires du Grand-Central verseraient les 50 fr. non encore appelés sur leurs actions, et recevraient pendant cinq ans l'intérêt à 4 0/0 de leurs actions de 500 fr. ainsi libérées.

A l'expiration de la cinquième année les actions du Grand-Central seraient échangées contre des actions d'Orléans, à raison de deux Grand-Central pour un Orleans.

Cette fusion va probablement occasionner un remaniement dans le chemin de Lyon par le Bourbonnais.

P. S. On assure que le traité auquel a adhéré la Compagnie d'Orléans par l'intermédiaire de son président, M. Bartholony, n'a pas été accepté par la Compagnie du Grand-Central. Nous ne garantissons pas ce fait ; nous ne sommes que les échos d'un *bruit* généralement répandu.

C. Devina.

RECETTES BRUTES DES CHEMINS DE FER EN 1856.

Voici les recettes brutes des diverses Compagnies de chemins de fer pendant l'année 1856 :

	1856.	1855.	Augmentation.	Diminution.
Orléans,	53,013,542	52,832,273	181,268	—
Nord,	47,915,306	49,335,211	—	1,419,904
Lyon,	43,196,652	41,208,471	2,988,181	—
Méditerranée,	30,200,099	23,267,836	6,932,863	—
Ouest,	38,846,153	33,591,723	5,256,430	—
Est anc.,	41,033,988	40,230,688	803,300	—
Est nouv.	2,145,622	—	—	—
Bourbonnais,	11,841,460	—	—	—
Grand-Central.	1,753,386	—	—	—
Midi,	8,284,893	3,570,188	4,714,704	—
Genève (3 juin),	609,696	—	—	—
Orsay,	517,363	481,018	36,345	—

Nous n'avons pas encore les chiffres officiels et définitifs des recettes des chemins de fer pour l'année 1856. Ceux que fournissent les bulletins hebdomadaires sont sujets à beaucoup de réductions et de rectifications, et ne peuvent servir par conséquent que de simples renseignements. D'un autre côté, à

Digitized by Google

cette époque de l'année, les dépenses des Compagnies, loin d'être arrêtées, ne sont pas même bien connues. Il n'y a donc pas encore d'éléments certains pour déterminer par avance le dividende probable de chaque ligne ; et si nous essayons un pareil examen, que sollicite l'impatience d'un grand nombre de nos lecteurs, ce ne doit être que par approximation, et sous toutes réserves des éléments encore inconnus qui peuvent surgir et modifier tous les calculs.

Bien que les résultats acquis constatent une assez forte augmentation sur les recettes brutes de la plupart des Compagnies, il est présumable que les dividendes de 1856 seront un peu au-dessous des dividendes de 1855. Cela doit être attribué à trois causes générales dont presque toutes les Compagnies ressentent également les effets.

En premier lieu, beaucoup de sections nouvelles ont été ouvertes pendant le cours de l'année ; et tandis que ces sections, encore à leur début, ne produisent que des recettes relativement médiocres, l'exploitation se trouve avoir à supporter toutes les charges afférentes au capital employé pour construire ces sections.

En second lieu, quelques Compagnies commencent seulement cette année à prélever sur leurs bénéfices nets la somme destinée à former la réserve prescrite par la loi.

En troisième lieu, il est à remarquer que l'augmentation des recettes brutes provient surtout de l'accroissement du trafic des marchandises à petite vitesse ; mais il y a eu au contraire décroissance du nombre des voyageurs sur l'année 1855, ce qui s'explique à cause du caractère tout exceptionnel de cette année, signalée par l'Exposition universelle, le voyage de la reine d'Angleterre, etc. L'affluence des voyageurs en 1855 était un fait accidentel ; tandis que l'augmention du trafic des marchandises est un fait normal, permanent, qui témoigne à la fois de la richesse du pays et de l'avenir brillant réservé à l'industrie des chemins de fer. Mais pour le moment, nous nous trouvons avoir à comparer les résultats de deux années, l'une, 1855, signalée par un grand mouvement de voyageurs; l'autre, 1856, par une grande circulation de marchandises. Or, le transport des voyageurs est très-lucratif et très-facile ; il se fait à des *tarifs* invariables, et n'exige de la part des Compagnies aucune dépense particulière autre que celles des frais ordinaires d'exploitation; les marchandises, au contraire, exigent une manutention spéciale, l'adjonction d'un personnel supplémentaire dans les moments d'encombrement ; elles sont sujettes à beaucoup d'avaries qui se résolvent en indemnités ou en dommages-intérêts ; et enfin, elles jouissent très-souvent de tarifs différentiels qui, en abaissant les bénéfices des Compagnies, élèvent d'autant le montant proportionnel des frais d'exploitation.

Il nous paraît donc à peu près certain, vu la nature des transports qui ont augmenté les recettes brutes des Compagnies pendant l'année 1856, que les frais d'exploitation dépasseront quelque peu la moyenne ordinaire de 40 0/0, et atténueront ainsi la somme des dividendes à répartir.

En appliquant ces données générales à chaque Compagnie en particulier, nous arriverons à des prévisions ou plutôt à des indications que nous considérons comme vraisemblables, mais auxquelles nous n'attribuons, on le comprend, aucun caractère de certitude ni d'authenticité.

1° LIGNES DE L'OUEST.

Les recettes brutes des chemins de l'Ouest se sont élevées, en 1856, à environ (1) 38,640,452 56

Elles avaient été, pour 1855, de 33,506,450 56

L'augmentation pour 1856 est de 5,138,992 »

Ce que nous avons dit plus haut d'une manière générale s'applique on ne peut plus exactement aux chemins de l'Ouest. Cette Compagnie, qui est placée dans une situation à part, parce qu'elle seule possède un réseau spécial de banlieue, avait transporté une quantité énorme de voyageurs en 1855. La diminution qu'elle subit sur ce chapitre en 1856 est naturellement assez forte, tandis que, par contre, toute l'augmentation de sa recette brute est due d'abord à l'ouverture de sections nouvelles très-étendues, et ensuite à l'accroissement de la petite vitesse, deux causes d'élévation dans le montant proportionnel des frais d'exploitation. Ainsi, elle a ouvert dans l'année 1856 presque toute la ligne de Caen, tout l'embranchement de Fécamp, celui du Mans à Alençon, la section du Mans à Laval etc. Le service des intérêts pour le capital de ces sections nouvelles va donc incomber tout entier à l'exploitation, bien que cette exploitation naissante soit loin de rapporter tout ce qu'il est permis d'en attendre.

Autant qu'on puisse chiffrer aujourd'hui, en l'absence de documents officiels, les charges de cette Compagnie pour l'année 1855, voici un aperçu des prévisions possibles :

Nous avons dit que les recettes brutes ont été, en nombre ronds, de fr.	38,600,000	»
Les frais d'exploitation, entre 40 et 45 0/0, s'élèveraient à. . . .	16,500,000	
Le service des emprunts à environ.	4,900,000	
Les charges afférentes aux sections nouvelles devront se rapprocher de. . .	4,000,000	
Total environ.	25,400,000	25,400,000 »
Il resterait net	13,200,000	»

(1) Nous disons environ, d'abord parce que les chiffres des bulletins hebdomadaires ne sont pas définitifs, et ensuite parce que nous ne connaissons les recettes vraies que jusqu'au 20 décembre 1856.

Qui, répartis entre les 300,000 actions, donneraient un dividende de 44 f. par action.

2° MÉDITERRANÉE.

Les recettes brutes de ce chemin pour l'année 1856 s'élèvent à. . . 30,200,699 70

Elles n'étaient, en 1855, que de 23,267,836 67

6,932,863 03

Si d'une recette en nombres ronds, de . . . . . 30,200,000 »

nous déduisons :

1° Les frais d'exploitation à 40 0/0. .	12,080,000	»
2° Les intérêts des obligations de rachat.	2,204,721	»
2° Les intérêts des emprunts. .	3,214,000	»
4° Les frais généraux à la charge de l'exploitation. . . .	333,333	»
5° L'intérêt des obligations de Toulon, que l'exploitation supportera sans doute.	500,000	»
6° Réserve à 5 0/0, environ . .	600,000	»
		18,932,054 »
Il resterait net. . . .		11,267,946 »

qui, divisés entre 90,000 actions, donneraient, s'ils étaient répartis intégralement, 125 fr. par action. Mais nous devons faire remarquer que, d'une part, la Compagnie, entrant en partage avec l'Etat au-dessus d'un produit net de 90 fr., n'a pas intérêt à distribuer de très-gros dividendes, et que, d'autre part, il est assez supposable qu'elle songe à appliquer une portion de ses bénéfices à renforcer son matériel roulant, dont elle a été à même de reconnaître l'insuffisance, à mesure du développement de son exploitation. Si cette marche était adoptée, nous y verrions une marque de sagesse digne d'approbation.

3° CHEMIN DE PARIS A LYON.

La recette totale de cette Compagnie s'élève, pour 1856, à environ. . . . 43,922,433 44

Elle était, pour 1855, de . 41,092,246 40

L'augmentation pour 1856 est de. 2,830,187 04

Si, d'une recette brute en nombres ronds, d'environ. . 44,000,000 »

nous déduisons : 1° les frais d'exploitation à 40 0/0 (ils n'ont été que de 36 0/0 en 1855), soit.. 17,600,000

Digitized by Google

2° Intérêts des emprunts anciens et nouveaux, environ.	6.500,000	
Total	24,100,000	24,100.000 »
Il resterait net		19,900,000 »

Qui, répartis entre les 265,000 actions, donnent un peu plus de 75 fr. par action. Nous n'avons pas tenu compte de la réserve, qui, à 5 0/0, s'élèverait à un peu plus d'un million, parce qu'elle sera sans doute couverte par le produit du placement des fonds de la Compagnie, qui, en 1855, avait dépassé 2 millions. S'il atteignait la même somme pour 1856, le dividende gagnerait encore quelque chose et se rapprocherait beaucoup du chiffre de 80 fr. D'un autre côté, on ignore encore quelle sera l'importance de la part dont le chemin de Paris à Lyon doit compte à la Compagnie du Bourbonnais dans les recettes du trafic direct entre Paris et Lyon ; mais on ne connaît pas davantage le bénéfice qui doit lui revenir dans l'exploitation du Bourbonnais, qui lui profite pour un tiers. En attendant qu'on sache à quoi s'en tenir sur ces deux points, rien n'empêche de supposer que ces deux chapitres se balanceront l'un par l'autre, et n'auront par conséquent aucune influence sur la fixation du dividende de 1856.

C. Devinat.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Emprunt espagnol émis en 3 0/0 à Fr. 38 56.

TABLEAU indiquant la valeur en Rente, le Capital à payer, ainsi que le montant du premier 10e à verser en souscrivant.

RENTE souscrite.	DIXIÈME à verser.	CAPITAL.	RENTE souscrite.	DIXIÈME à verser.	CAPITAL.	RENTE souscrite.	DIXIÈME à verser.	CAPITAL.
150	192 80	1.928 »	1.800	2.313 60	23.136 »	11.700	15.038 40	150.384 »
180	231 36	2.313 60	1.950	3.506 40	25.064 »	12.000	15.424 »	154.240 »
210	269 92	2.699 20	2.100	2.699 20	26.992 »	12.600	16.195 20	161.952 »
240	308 48	3.084 80	2.250	2.892 »	28.920 »	13.200	16.966 40	169.664 »
270	347 04	3.470 40	2.400	3.084 80	30.848 »	13.800	17.737 60	177.376 »
300	385 60	3.856 »	2.550	3.277 60	32.776 »	14.400	18.508 80	185 088 »
330	424 16	4.241 60	2.700	3.470 40	34.704 »	15.000	19.280 »	192.800 »
360	462 72	4.627 20	2.850	3.663 20	36.632 »	16.500	21.208 »	212.080 »
390	501 28	5.012 80	3.000	3.856 »	38 560 »	18.000	23.136 »	231.360 »
420	539 84	5.398 40	3 150	4.048 80	40.488 »	19.500	25.064 »	250.640 »
450	578 40	5.784 »	3.300	4.241 60	42.416 »	21 000	26.992 »	269.920 »
480	616 96	6.169 60	3.450	4.434 40	44.344 »	22.500	28.920 »	289.200 »
510	655 52	6.555 20	3.600	4.627 20	46.272 »	24.000	30.848 »	308.480 »
540	694 08	6.940 80	3.750	4.820 »	48.200 »	25.500	32.776 »	327.760 »
570	732 64	7.326 40	3.900	5.012 80	50.128 »	27.000	34.704 »	347.040 »
600	771 20	7.712 »	4.050	5.205 60	52.056 »	28.500	36.632 »	366.320 »
630	809 76	8.097 60	4.200	5.398 40	53 984 »	30.000	38.560 »	385.600 »
660	848 32	8.483 20	4.350	5.591 20	55.912 »	33.000	42.416 »	424.160 »
690	886 88	8.868 80	4.500	5.784 »	57.840 »	36.000	46.272 »	462.720 »
720	925 45	9.254 40	4.650	5.976 80	59.768 »	39.000	50.128 »	501.280 »
750	964 »	9.640 »	4.800	6.169 60	61.696 »	42.000	53 984 »	539.840 »
780	1.002 56	10.025 60	4.950	6.362 40	63.624 »	45.000	57.840 »	578.400 »
810	1.041 12	10.411 20	5.100	6.555 20	65.552 »	48.000	61.696 »	616.960 »
840	1.079 68	10.796 80	5.250	6.748 »	67.480 »	51.000	65.552 »	655.520 »
870	1.118 24	11.182 40	5.400	6.940 »	69.408 »	54.000	69.408 »	694.080 »
900	1.156 80	11.568 »	5.550	7.133 60	71.336 »	57.000	73.264 »	732.640 »
930	1.195 36	11.953 60	5.700	7.326 40	73.264 »	60.000	77.120 »	771.200 »
960	1.233 92	12.339 20	5.850	7.519 20	75 192 »	66.000	84 832 »	848 320 »
990	1.272 48	12.724 80	6.000	7.712 »	77.120 »	72.000	92.544 »	925.440 »
1.020	1.311 04	13.110 40	6 300	8.097 60	80.976 »	78 000	100.256 »	1.002.560 »
1.050	1.349 60	13.496 »	6.600	8.483 20	84.832 »	84.000	107.968 »	1.079.680 »
1.080	1.388 16	13.881 60	6.900	8.868 80	88.688 »	90.000	115.680 »	1.156.800 »
1.110	1.426 72	14.267 20	7.200	9.254 40	92.544 »	105.000	134 960 »	1.349.600 »
1.140	1.465 28	14.652 80	7.500	9.640 »	96 400 »	120.000	154.240 »	1.542.400 »
1.170	1.503 84	15.038 40	7.800	10.025 60	100.256 »	135.000	173.520 »	1.735.200 »
1.200	1.542 40	15.424 »	8.100	10.411 20	104.112 »	150.000	192.800 »	1.928.000 »
1.230	1.580 96	15.809 60	8.400	10.796 80	107.968 »	165.000	212.080 »	2.120.800 »
1.260	1.619 52	16.195 20	8.700	11.182 40	111.824 »	180.000	231.360 »	2.313.600 »
1.290	1.658 08	16.580 80	9.000	11.568 »	115.680 »	195.000	250.640 »	2.506.400 »
1.320	1.696 64	16.966 40	9.300	11.953 60	119.536 »	210.000	269.920 »	2.699.200 »
1.350	1.735 20	17.352 »	9 600	12.339 20	123.392 »	225.000	289.200 »	2.892.000 »
1.380	1.773 76	17.737 60	9.900	12.724 80	127.248 »	240.000	308.480 »	3.084.800 »
1.410	1.812 32	18.123 20	10.200	13.110 40	131.104 »	255.000	327.760 »	3.277.600 »
1.440	1.850 88	18.508 80	10.500	13.496 »	134.960 »	270.000	347.040 »	3.470.400 »
1.470	1.889 44	18.894 40	10.800	13 881 60	138.816 »	285.000	366.320 »	3.663.200 »
1.500	1.928 »	19.280 »	11.100	14.267 20	142.672 »	300.000	385.600 »	3.856.000 »
1.650	2.120 80	21.208 »	11.400	14.652 80	146.528 »			

Digitized by Google

EMPRUNT ESPAGNOL DE 81 MILLIONS DE FRANCS

(300 *millions de réaux*)

En titres 3 0/0, émis à 38.56, soit 7.78 0/0 (plus de 7 3/4 0/0) de revenu.

SOUSCRIPTION PUBLIQUE.

L'emprunt espagnol de 81 *millions de francs* (300 millions de réaux effectifs) en titres 3 0/0 de la *dette extérieure*, a été adjugé le 17 décembre, à la suite d'une enchère publique à laquelle ont pris part :

Les banquiers espagnols, représentés par M. Mollinedo,

La société du Crédit mobilier Rothschild,

La maison J. Mirès et Ce.

Les banquiers espagnols ont soumissionné l'emprunt à	42 f. 40
La société de Crédit mobilier Rothschild à	42 55
L'emprunt a été adjugé à la maison J. Mirès et Ce à	42 56

Par suite des bonifications accordées, le prix réel de cet emprunt doit être établi comme suit :

Prix d'adjudication.		42 f 56
A déduire :		
Commission.	3 f. »	
Coupon d'intérêt échu le 31 décembre.	1 50	4 50
Le prix réel est donc de		38 f. 06

Conformément au système qu'elle a adopté depuis longtemps, d'associer le public aux avantages de ses entreprises, la maison J. Mirès et Ce ne prélève, en dehors du change de place, qu'un bénéfice de 1/2 0/0, soit 50 centimes.

En conséquence, elle émet l'emprunt au prix de . . . . . 38 fr. 56 c.

Ce qui représente un revenu de. 7 3/4 0

avec toutes les probabilités d'augmentation de capital d'un fonds émis à 38 56 et dont le pair est de 100 fr.

Les intérêts sont payés comptant les 1er janvier et 1er juillet :

à Paris,
Madrid,
Londres.

Le texte des titres de la *dette extérieure* est en trois langues : française, espagnole et anglaise.

Conformément au décret de S. M. la reine d'Espagne, les versements seront effectués par cinquième et de la manière suivante :

20 0/0 après la répartition,
20 0/0 le 15 février,
20 0/0 le 15 avril,
20 0/0 le 15 juin,
20 0/0 le 15 août,

Un premier versement représentant 40 0/0 de la souscription aura lieu en souscrivant.

Ce versement sera imputé sur le premier paiement de 20 0/0 de la rente accordée et le surplus sera remboursé.

Après le versement des premiers 20 0/0, les souscripteurs auront la faculté d'escompter, avec bonification d'intérêt, un ou plusieurs termes de l'emprunt.

Bien que les versements soient échelonnés jusqu'au mois d'août, les coupons d'intérêts sont acquis aux souscripteurs à partir du 1er janvier 1857.

TABLEAU INDIQUANT LA VALEUR EN RENTE, LE CAPITAL A PAYER, AINSI QUE LE MONTANT DU PREMIER DIXIÈME A VERSER EN SOUSCRIVANT.

Rente.	Premier versement, 10 0/0 en souscrivant.	Capital à payer.
—	—	—
fr.	fr. c.	fr.
450	192 80	1.928
300	385 60	3.856
450	578 40	5.784
600	771 20	6.712
750	964 »	9.640
900	1.156 80	11.568
1.050	1.349 60	13.496
1.200	1.542 40	15.424
1.500	1.928 »	19.280
1.800	2.313 60	23.136
2.100	2.699 20	26.992
2.400	3.084 80	30.848
2.700	3.470 40	35.704
3.000	3.856 »	38.560
6.000	7.712 »	77.120
12.000	15.424 »	154.240
24.000	30 848 »	308.480
48.000	61.696 »	616.960
60.000	77.120 »	771.200
90.000	115.680 »	1.156.800
120.000	154.240 »	1.542.400
248.000	308.480 »	3.084.800
300.000	385.600 »	3.856.000

PRIX DE REVIENT DE 1,500 FR. DE RENTE 3 0/0 DANS LES DIVERS ÉTATS DE L'EUROPE.

Noms des Etats.	Montant de la rente.	Capital nécessaire pour l'acheter.
—	—	—
	fr.	fr.
Angleterre,	1.500	47.000
France,	1.500	34.000
Hollande,	1.500	37.500
Belgique,	1.500	35.000
Autriche,	1.500	31.000
Piémont,	1.500	27.500
Espagne (*dette extérieure*),	1.500	49.280

La souscription est ouverte, à partir du 15 janvier,

A Paris, chez MM. J. Mirès et Ce, rue Richelieu, 99 ;

La souscription sera fermée :

Pour Paris,	le 25 janvier.
Pour les départements,	le 26 —
l'Angleterre,	le 27 —
la Suisse,	le 27 —
la Belgique,	le 27 —
la Hollande,	le 28 —
l'Allemagne,	le 28 —
l'Espagne,	le 30 —

La répartition générale aura lieu à partir du 4 février.

Adresser les demandes d'emprunt, par la poste, à MM. J. Mirès et Ce, auxquels les fonds devront être envoyés par la poste, les messageries et les chemins de fer.

Toute demande d'emprunt qui ne sera pas accompagnée d'un envoi de fonds de 10 0/0 du montant de la souscription, sera considérée comme nulle et non avenue.

Dans les villes où la Banque de France a des succursales, les fonds pourront être versés au crédit de MM. J. Mirès et Ce.

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Nous publions aujourd'hui les recettes de la première semaine de 1857, du 1er au 7 janvier.

La nouvelle forme sous laquelle sont présentées les recettes de cette Compagnie comprend les produits de l'Est ancien et de l'Est nouveau, réunis collectivement comme leur exploitation.

C'est aux bénéfices de ces produits que participeront également les 250,000 actions nouvelles, et les 250,000 actions de l'Est ancien.

C. DEVINS.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

La Compagnie du chemin de fer de l'Ouest a commencé vers la côte Saint-Jacques les travaux pour la prolongation de la voie ferrée sur le port de Fécamp.

Ces travaux seront poussés avec une grande activité aussitôt que la Compagnie aura traité avec les propriétaires des terrains que la ligne doit traverser. L'expertise de ces terrains va bientôt être faite.

— Le Conseil municipal de la ville d'Aire s'est occupé dans la séance du 6 de ce mois de l'importante question du chemin de fer. Il a accueilli la proposition faite par M. le maire d'un don de 100,000 fr. à la Compagnie concessionnaire pour la construction d'une gare et l'achat des terrains utiles à la voie. Il a en outre délégué une commission, prise dans son sein, et chargée de veiller à Paris aux intérêts de la ville.

— Les rails sont posés jusqu'à Lauriat sur la section d'Arvant à Brioude ; les travaux dans l'Aveyron vont être activement poussés. Les projets de dix stations entre le Lot et le département de Tarn-et-Garonne sont soumis à l'approbation administrative.

— Les travaux de la section de Foix à Toulouse vont, dit-on, être bientôt commencés.

— Le délai indiqué dans la loi de concession du chemin de fer des Ardennes (1853) pour la concession du prolongement de Reims à Charleville jusqu'à la frontière de Belgique par Givet, vient d'être fixé au mois de juillet 1857.

— Les travaux du chemin de fer de Toulouse à Bayonne ont été commencés lundi dernier, dans le département des Landes, commune de Marclau, et les journaux de Toulouse annoncent une prochaine installation d'autres chantiers plus considérables.

— Nous lisons dans le *Journal de Semur* :

« Il est plus fortement que jamais question de l'établissement d'un chemin de fer qui relierait la ligne de Paris à Lyon par la Bourgogne à la ligne actuellement en construction de Paris à Lyon par le Bourbonnais. On

Digitized by Google

assure que des études vont avoir lieu dans le Morvan au printemps prochain. »

On lit dans le *Messager de Bayonne :*

« Les études relatives au tracé du chemin de fer de Bayonne aux Aldudes, approuvées, ainsi que nous l'avons annoncé il y a plusieurs mois, par le conseil des ponts et chaussées, ont été soumises à l'examen de la commission mixte et à celui du conseil de défense. Afin de compléter le dossier de cette affaire, il va être procédé, nous assure-t-on, à l'exécution de la dernière formalité restant à remplir. Dans quelque temps, les plans et projets seront soumis à une enquête publique, afin de recevoir les observations que pourraient soulever les plans de ce tracé. »

— On assure que les rails sont déjà posés sur le chemin de fer d'Epinal à Nancy, entre Vincey et Charmes, sur une longueur de 5 kilomètres, et même au-delà de cette ville.

Le *Moniteur de l'Oise* publie les renseignements suivants sur les travaux du chemin de fer de Creil à Beauvais :

« Le pont de Villers est rétabli. On doit reprendre, dans les premiers jours de la semaine prochaine, les travaux de terrassement de la gare de Beauvais. On pense toujours que l'ouverture de la ligne ne sera pas retardée par les accidents qui ont eu lieu. Tous les terrassements et ouvrages d'art de la voie sont entièrement terminés, excepté à Beauvais. Il y a 27 kilomètres, sur un parcours de 37 kilomètres, qui ont reçu des rails. Tous les approvisionnements de rails, traverses, coussinets et chevillettes sont complets et répartis à proximité de la ligne dans tout son parcours.

On commence, à Mouy et à Cires-les-Mello, la pose des ponts en tôle. On continue d'expédier les tôles pour ceux des ponts dont la pose n'est pas commencée. A Cires-les-Mello, on vient de démolir quatre à cinq maisons situées sur l'emplacement de la station. Sur cet emplacement et sur celui de la station de Mouy, on s'occupe présentement de battre les pieux pour préparer l'assise des fondations.

La Compagnie est toujours décidée à activer le plus possible les travaux, et à fournir, même à l'entreprise, le complément de matériel et de wagons nécessaires pour terminer le ballastage dans les délais fixés. Nous savons que déjà l'on a songé à l'organisation du personnel d'exploitation, et l'on assure que plusieurs employés ont été nommés.

On s'est occupé également de l'organisation du service, pour lequel une entente complète avec la Compagnie du Nord est assurée, de façon à ne laisser en souffrance aucun des intérêts. Le service des deux Compagnies restera entièrement distinct et repose sur un mutuel accord dont le public recueillera tous les avantages. Trois fois, au moins, chaque jour, les trains dirigés de Beauvais sur Paris seront rattachés à des convois de grande vitesse venant du Nord ou de la ligne de Saint-Quentin. Au retour, un même nombre de trains de grande vitesse conduira de Paris à Creil les trains de Beauvais, qui seront remorqués, à partir de ce point, par les locomotives de la Compagnie des Ardennes et de l'Oise.

Tout a été prévu, comme on le voit, et la malveillance qui prétendait à la possibilité d'une concurrence à notre embranchement par la continuation du service des voitures pour Clermont devra mettre fin à ces conjectures aventureuses.

Le 15 janvier, MM. l'ingénieur du matériel, l'ingénieur de la construction et le chef du mouvement étaient à Beauvais, où leur présence était motivée par divers arrangements que nécessite l'activité donnée à tous les travaux et leur prochain achèvement. »

CHEMINS DE FER ESPAGNOLS.

La *Gazette de Madrid* du 1er janvier publie le décret suivant :

La reine (que Dieu garde), faisant droit à une requête des intéressés, a daigné approuver le transfert de la concession du chemin de fer d'Almansa à Alicante, faite par D. José de Salamanca en faveur de M. Osborne Sampayo, par représentation et comme fondé de pouvoirs de MM. le comte de Morny, B. C. A. Chastelux, G. de la Hante et comte Lehon, à Paris, et de MM. Weisweiller et Bauer, par représentation, et comme fondés de pouvoirs de MM. Rothschild frères, également de Paris, par suite de conventions entre ledit Salamanca et les susnommés. Tous et chacun de ces derniers séparément et solidairement sont déclarés subrogés au lieu et place et dans les droits et obligations imposés audit Salamanca par la loi de concession de ce chemin de fer, en date du 13 mai 1855 et l'ordre royal du 23 novembre dernier, et ils deviennent responsables de l'exécution de toutes les clauses de cette concession, soit qu'elles aient trait à la construction de la ligne, au délai dans lequel elle doit être achevée, ou au matériel que l'on doit réserver pour son exploitation, soit qu'elle se rapporte aux conditions dans lesquelles elle doit être effectuée et aux autres dispositions adoptées ou à adopter à ces fins. D'ordre royal, je vous le mande pour votre gouverne et à tous effets que de raison. Dieu vous garde pendant longues années.

Signé, MOYANO.

Madrid, 30 octobre 1856.

BANQUE DE FRANCE.

Nous lisons dans *l'Ancre de Saint-Dizier :*

« Il est question d'établir dans le département de la Haute-Marne une succursale de la Banque de France. Ce vœu, précédemment émis par le conseil général, est aussi celui de nos industriels et de nos commerçants, et nous en désirons sincèrement la réalisation.

Il est peu de centres industriels où l'importance des transactions en rende l'établissement plus nécessaire. »

NOMINATIONS.

Par un décret impérial du 10 janvier, ont été promus :

Au grade d'ingénieur de 1re classe dans la marine. — M. Sabatier, ingénieur de 2e classe.

Au grade d'ingénieur de 2e classe. — M. Leboulleur de Courlon, sous-ingénieur de 1re classe.

Au grade de sous-ingénieur de 1re classe. — M. Joyeux, sous-ingénieur de 2e classe.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Caisse générale des chemins de fer. — 25 avril, assemblée générale.

Crédit mobilier. — 28 avril, assemblée à 4 heures.

Union financière et industrielle.—30 avril, assemblée générale à 4 heures.

Banque de Darmstadt. — 20 janvier 1857, assemblée à Darmstadt.

Caisse du commerce et de l'industrie à Turin. — 14 février, assemblée à 2 heures.

Quatre-Canaux. — 24 janvier, assemblée à 1 heure.

Trois-Canaux. — 21 janvier, assemblée à 2 heures.

Bordeaux à la Teste. — 31 janvier, assemblée générale obligatoire, à 3 heures, à la Bourse de Bordeaux.

Madrid à Saragosse et Alicante. — 29 janvier, assemblée générale à midi, à Madrid.

Caronte. — 28 février, assemblée à 3 heures.

Canal d'Aire à la Bassée. — 26 janvier, assemblée générale semestrielle à midi.

Sambre française canalisée. — 15 février, assemblée à midi.

Dennin-Anzin (forges). — 10 février, à midi, assemblée.

Caisse hypothécaire. — 30 mars 1857, assemblée. Dépôt, 20 actions.

Cavé. — 20 janvier, assemblée générale à midi.

Pont, gare, port de Grenelle. — 27 janvier, assemblée à 2 heures.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

Emprunt espagnol 3 0/0. — 15 au 25 janvier. (Voir dans le corps du journal.)

APPELS DE FONDS.

Graissessac à Béziers. — 22 au 31 janvier, 100 fr. par action.

Compagnie générale maritime.—1er mars, 150 fr. par action ; dernier versement.

Banque de crédit pour le commerce et l'industrie à Vienne. — 1er janvier 20 florins ; 1er avril 40 florins ; 1er juin 40 florins.

Bazin Léon Gay. — 1er juillet 1857, 100 fr. par action (versement de novembre différé.)

Mines de Santander. — 10 au 20 janvier, 125 fr. par action.

Compagnie générale des Eaux. — 5 janvier 1857 au 5 février, 125 fr. par action, dernier versement. L'intérêt sera déduit (2 fr. 50 c.).

Jura industriel. — Avant le 28 février, 50 fr. sur les actions.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Orléans. — 2 janvier, remboursement des actions et obligations sorties au tirage du 9 décembre.

Nord. — 31 janvier, premier tirage de 300 obligations de Charleroy à Erquelinnes.

Est. — 1er janvier, remboursement à 500 fr. des 513 actions sorties au tirage du 27 novembre.

Méditerranée. — 2 janvier, remboursement à 1,250 fr. des 503 obligations sorties au tirage du 18 décembre. (Emprunt 30 millions d'Avignon-Marseille.)

Digitized by Google

Genève. — 26 décembre, tirage de 153 obligations 1855 à rembourser à 500 fr. le 2 janvier.

Lyon-Bourbonnais. — 1er avril 1857, remboursement de 80 obligations 1er ordre, et 40 obligations 2e ordre d'Andrézieux à Roanne sorties au tirage du 6 novembre. 1er janvier, remboursement du tirage du 4 décembre.

720 obligations Lyon-Bourbonnais; 97, 1re série; 118, 2e série; 115, Saint-Etienne à Lyon (emprunts réunis); 28, Saint-Etienne à Lyon (1850); 10, Saint-Etienne à la Loire (1843); 14, Saint-Etienne à la Loire (1847).

Ville de Paris. — 1er février, remboursement des obligations (emprunt de 50 millions) sorties au tirage du 3 novembre.

Mines de la Loire. — 1er février 1857, remboursement des obligations sorties au tirage du 12 décembre.

Sambre à l'Oise. — 1er juillet 1857, remboursement de 21 obligations 1853 sorties au tirage du 10 janvier.

Ouest. — Remboursement du tirage du 15 décembre, 6 juillet.

Genève. — 2 janvier, remboursement du tirage du 26 décembre.

Bessèges à Alais. — 2 janvier, remboursement du tirage du 29 décembre.

Compagnie générale des Omnibus. — 13 janvier, tirage de 585 obligations à amortir le 1er avril, à 500 fr.

Houillères et chemin de fer d'Epinac. — 1er février, remboursement à 1,100 fr. des 50 obligations série G, de 301 à 350, sorties au tirage du 25 novembre.

Houillères de Commentry et Forges de Fourchambault, etc. — 15 janvier, remboursement du tirage du 13 décembre.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Orléans. — 2 janvier, intérêts aux obligations, 25 fr. (emprunts 1842-1846). 7 fr. 50 c. emprunts 3 0/0.

Lyon. — 1er janvier, 12 fr. 50 c. intérêts actions, et 12 fr. 50 c. à compte sur le dividende 1856.

Est. — 1er novembre, actions anciennes, 20 fr. intérêts; actions nouvelles, 9 fr. 90 c.

1er décembre, intérêts aux obligations.

Ouest. — 1er janvier, 7 fr. 50 c. par obligation 3 0/0. Dépôt préalable des titres.

Méditerranée. — 2 janvier, 7 fr. 50 c. par obligation 3 0/0 de 1852-55. — 25 fr. par obligation de l'emprunt 30 millions de Marseille à Avignon.

Nord. — 1er janvier, 16 fr. par action intérêts. Dépôt des titres. 7 fr. 50 c. aux obligations.

Grand-Central. — 1er janvier, 8 fr. 30 c. intérêts action; 7 fr. 50 c. obligations.

Lyon-Bourbonnais. — 1er janvier, intérêts. Obligations à la charge de la Compagnie.

Bessèges à Alais. — 2 janvier, 9 fr. 70 c. par action, intérêts 2e semestre.

Ardennes et Oise. — 15 janvier, 5 fr. 65 c. intérêts, rue de Provence, 70.

Saint-Rambert. — 5 janvier, intérêts à 4 0/0 actions.

François-Joseph. — 20 décembre, 3 fr. 75 c. intérêts aux actions.

Banque de France. — 1er janvier, 135 fr., 2e semestre 1856, soit en tout, pour l'année, 272 fr.

Crédit foncier. — 2 janvier, 6 fr. 25 c. dividende provisoire.

Crédit mobilier. — 20 décembre, paiement de l'à-compte de 25 fr. à distribuer au 1er janvier 1857 et représentant les intérêts à 5 0/0.

Midi. — 20 décembre, 10 fr. par action ancienne et nouvelle, 7 fr. 50 par obligation à distribuer au 1er janvier 1857.

Lombards-Vénitiens. — 1er janvier, 3 fr. 75 c. par action intérêts. 7 fr. 50 c. par obligation en déduction du versement appelé.

Caisse générale des Chemins de fer. — 2 janvier, 12 fr. 50 c. intérêts aux actions. Dépôt préalable des coupons.

Sous-Comptoir des métaux. — 10 janvier, dividende 1855 et 1856, 8 fr. 90 c. 0/0.

Chemin Elisabeth. — 2 janvier, 5 flor. par action libérée de 200 fr., et flor. 1 50 par action libérée de 60 fr.

Compagnie des Omnibus. — 20 décembre à-compte de 25 fr. sur le dividende 1856.

Rivoli. — 20 décembre, 2 fr. 50 c. par action intérêts.

Chemin de fer de Galveston à Houston. — 1er janvier, intérêts semestriels des obligations payables au Comptoir d'escompte.

Compagnie générale des Eaux. — 1er janvier 1857, 2 fr. 50 c. par action, intérêts en déduction du versement appelé.

Chemin de la ligne d'Italie. — 2 janvier, intérêts 2 fr. 50 c. sur les actions.

Canal de la Sambre à l'Oise. — 15 janvier, dividende 1856, 45 fr. par action : 25 fr. ont été payés en juillet.

Sambre canalisée. — 2 janvier, 4e à-compte, 25 fr.

Santander. — 1er janvier 1857, 20 fr. 25 c. par action libérée, et 1 fr. 50 c. par action non libérée. Il a été distribué au 1er juillet 6 fr. 25 c. par action libérée ou non libérée.

Société mercantile et industrielle à Madrid. — 7 janvier, à cause du dividende de juillet, paiement de 6 0/0, soit 7 fr. 50 c. par action.

Caisse du commerce et de l'industrie à Turin. (Crédit mobilier.) — 7 janvier, répartition 1856, actions libérées 10 fr. 70 c.; actions nouvelles, émission, 7 fr.

Société générale de Crédit mobilier espagnol. — 2 janvier, 6 fr. par action.

Commentry, Fourchambault, etc. — 15 janvier, intérêts 2e semestre obligations.

Houillères de Carmaux et Chemin de fer. — 2 janvier, 3 fr. 75 c. par action, intérêts 2e semestre.

Hauts fourneaux et charbonnages d'Ougrée. — 2 janvier, dividende 1855-56, 40 fr. par action.

Banque de Belgique. — 2 janvier, intérêts aux actions.

Dividendes portugais. — 1er janvier, dividende semestriel du nouveau 3 0/0.

Phœnix (Prusse). — 30 fr. : 15 fr. le 1er janvier 1857; 15 fr. le 1er juillet suivant. Obligations 3 thalers ou 11 fr. 25 c.

Comptoir de l'industrie linière (Cohin et Cie). — 2 janvier, 24 fr. 10 c. par action, dividende 1855-56, plus 12 fr. 50 c. intérêts du 1er semestre 1856-57.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	1855 Kilomètres exploités	1855 RECETTES BRUTES	1855 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1855 en plus	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1855 en moins
								o/o	o/o
ORLÉANS (1)	Du 1 au 7 janvier	1235	927,908	751	1053	736,311	699	7.4	»
NORD (1)	1 — 7 —	795	807,870	1,016	795	853,713	1,076	»	5.5
OUEST (1)	1 — 7 —	870	703,937	803	806	551,012	667	16.8	»
EST (1)	1 — 7 —	1,069	673,378	629	1069	680,591	636	»	1.1
id. NOUVEAU (1)	1 — 7 —			»	»	»	»	»	»
LYON (1)	1 — 7 —	656	828,893	1,263	672	625,455	1,093	15.5	»
LYON-BOURBONNAIS (1)	23 — 29 —	255	255,676	1,002	»	»	»	»	»
MÉDITERRANÉE (1)	1 — 7 —	551	531,346	964	523	509,007	973	»	0.9
MIDI	1 — 7 —	468	152,970	307	253	72,960	287	37.5	»
GRAND-CENTRAL	1 — 7 —	125	23,961	191	»	»	»	»	»
LYON A GENÈVE	29 — 4 —	75	21,491	286	»	»	»	»	»

(1) PRÉLÈVEMENT FAIT DE L'IMPOT SUR LA GRANDE VITESSE.

Digitized by Google

BANQUE D'ANGLETERRE.

SITUATION AU 3 JANVIER 1856.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Billets émis.	24,022,615	600,565,375
Actif.		
Avances à l'Etat. . . .	4,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,459,900	86,497,500
Espèces et lingots (or) .	9,547,615	238,690,375
Somme égale. . .	24,022,615	600,565,375

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque.	14,553,000	363,825,000
Réserve	3,299,314	82,482,850
Compte-courant de l'Etat créditeur.	7,592,202	189,805,050
Comptes particuliers. .	10,996,525	252,413,125
Billets à sept jours et autres	786 524	19,663,100
	36,327,665	908,189,125
Actif.		
Créances sur l'Etat, . .	11,600,151	290,003,775
Créances particulières.	19,295,308	482,382,700
Billets de banque en portefeuille.	4,797,315	119,932,875
Numéraire.	634,791	15,869,775
	36,327,565	908,189,125
Augmentation :		
Réserve métallique. . .	584,110	14,602,750
Comptes particuliers..	90,867	2,271,675
Billets en circulation..	732,556	18,313,900
Compte-courant de l'Etat	45,804	1,145,100
Diminution :		
Créances.	36,130	902,250
Réserve.	47,905	1,197,625
Portefeuille.	617,136	15,428,250

FAITS DIVERS.

Voici la longueur des chemins de fer des Etats du continent :

France.	6,083
Saxe.	298
Autriche.	1,709
Belgique.	783
Prusse.	2,562
Allemagne.	632
Danemarck.	152

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE HAINAUT ET FLANDRES.

46, *rue de Provence.*

Pour répondre aux demandes qui sont adressées à l'administration, le directeur général a l'honneur de prévenir les souscripteurs d'actions que les intérêts et dividendes seront payés à Paris et à Bruxelles.

CORRESPONDANCE.

M. A. J., à Lyon. — N° 1, nous préférons le François-Joseph ; l'avenir ayant été moins escompté. — N° 2, sur l'emprunt espagnol 3 0/0 extérieur.

M. T. F., à Gray. — C'est fait. — N° 1, 93 75 à 95. — S'abstenir. — N° 2, parce que nous nous occupons du produit et non de soutenir les cours.

Mme de S., à Paris. — Nous ne répondons pas aux lettres anonymes.

M. A. P., à Grenoble. — N° 1, c'est probable. — N° 2, cela dépend des conditions de l'émission. — N° 3, douteux. — N° 4, il est toujours prudent de réaliser un si beau bénéfice.

Mlle E. B., à Laflèche. — N° 1, non. — N° 2, oui.

M. A. U., à Moulins-sur-Allier. — Pour les renseignements que vous demandez, voyez *les Opérations de bourse*, *Manuel des fonds publics et des Sociétés par actions*, par M. A. Courtois fils. — N° 1, s'abstenir. — Placement aléatoire. — N° 2, gardez les Ouest et Nord.

M. A. de F., à Château-Gontier. — S'abstenir.

M. de F., au B. — N° 1, « il ne faut pas mettre tous ses œufs dans le même panier. » — N° 2, nous lui croyons beaucoup d'avenir ; mais puisque vous en avez déjà, prenez de l'emprunt espagnol 3 0/0 extérieur.

M. XXX., à Waremmes. — Pour cette nature de valeurs, adressez directement vos renseignements.

M. X., à Y. — N° 1, 6 fr. — N° 2, vers 10 fr. de perte. — N° 3, attendez l'assemblée générale. — N° 4, nous n'en voyons pas la raison. — N° 5, en 3 0/0 extérieur emprunt espagnol. — N° 6, non ; bien au contraire. — N° 7, oui, même aux prix actuels.

M. L., à Mâcon. — Nous persistons dans notre réponse.

M. L., à Boulogne-s.-M. — N° 1, non, bien au contraire. — N° 2, plus que médiocre. — N° 3, non. — N° 4, s'abstenir. — N° 5, nous préférons les Lombards-Vénitiens et les François-Joseph comme ayant un avenir moins escompté. — N° 6, incertain. — N° 7, douteuses, si elles sont abandonnées au mouvement naturel des affaires. — N° 8, bon placement, mais peu mobile. — N° 9, au Comptoir d'escompte. — N° 10, par la nature des opérations et le personnel de l'administration.

M. A. de S., à Sarreguemines. — N° 1, il n'y a rien. — N° 2, contre du Nord ou de l'Ouest. — N° 3, non. — N° 4, douteux. — N° 5, nous préférons les Messageries impériales, services maritimes.

M. O., à Bordeaux. — N° 1, 28. — N° 2, à préférer au n° 3. — Reçu.

M. V. C., au Havre. — N° 1, non ; les titres remboursés sont remplacés, comme pour l'Est, par des actions de jouissance. — N° 2, en 1908. — N° 3, non, proportionnel. — N° 4, oui, à des actions de jouissance. — 5, rien encore de fixé.

M. J. V., à Rennes. — N°s 1 à 3, la Compagnie n'ayant pas publié de documents suffisants, nous ne pouvons vous renseigner.

M. C., à la Rochefoucauld. — N° 1, non ; mais nous espérons que cela aura lieu sous peu. — N° 2, elle la sera en juin prochain. — N° 3, oui. — N° 4, sur les Ports, 6 fr. ; sur les gaz, rien avant octobre, les statuts l'interdisant.

M. Ch. M., à Paris. — N° 1, s'abstenir. — N° 2, n'y ayant pas de cote légale, nous ne pouvons vous renseigner sûrement. — N° 3, nous préférerions de l'emprunt 3 0/0 extérieur espagnol, comme rapportant davantage sans plus de risques. — Le cours demandé est 87.

M. B. à Haroué. — N° 1, non. — N° 2, quand la Société aura été autorisée par le gouvernement espagnol. — N° 3, douteux. — N° 4, celles dites 3 0/0, garanties par l'Etat, quelle que soit la Compagnie. — N° 5, Nord, Ouest, Lyon ou Orléans.

M. A. D., à Amiens. — N° 1, ne nous occupant que du résultat et non des cours, nous ne pouvons satisfaire à vos deux questions. — N° 2, non, pas avant octobre, l'éclairage au gaz ne commençant qu'en juin. — N° 3, vous confondez la note du 9 mars avec l'interdiction de la cote pour les nouvelles valeurs ; la première s'arrêtait au 31 décembre 1856, la seconde n'a pas cessé son effet. — N° 4, 3 0/0 français, emprunt espagnol, 3 0/0 extérieur ; Nord, Ouest, Lyon et Orléans. — N° 5, nous l'espérons. — N° 6, non. — N° 7, s'abstenir. — N° 8, oui, certainement. — N° 9, attendez l'assemblée générale.

M. F. L., à Paris. — N°s 1 et 2, la conclusion qui paraissait certaine il y a peu de jours, semble plus douteuse aujourd'hui. — N° 3, vendre dans le doute.

M. C. Z., de Paris. — N° 1, c'est bien difficile à décider. — N° 2, c'est indécis. — N° 3, consultez les comptes rendus ; ils contiennent les éléments de ce calcul.

M. D. B., à Paris. — N°s 1 à 3, s'abtenir. — N° 4 garder.

M. A. V., à Paris. — Faute de documents suffisants publiés par cette Compagnie, nous ne pouvons vous satisfaire.

M. D. P., à Baugé. — N° 1, arbitrez contre des Nord, Ouest, Orléans ou Lyon. — N° 2, vendez. — N° 3, s'abstenir.

M. L., 2, à Paris. — N° 1, de suite. — N° 2, nous ne pouvons vous donner les motifs de notre opinion. — De suite. — N° 3, abandonnez complétement la valeur désignée et remplacez-la par des François-Joseph. — N° 4, non ; prenez plutôt du Nord et de l'Ouest. — N° 5, cela dépend des conditions de l'émission.

M. J. E. H., à Pontoise. — N° 1, vendre. — N°s 2 et 3, oui, contre du Nord ou de l'Ouest. — N° 4, s'abstenir. — N° 5, c'est probable.

M. C. G. de R., à Amiens. — N° 1, 12 50 en janvier et juillet ; le dividende en avril. — N° 2, rien encore. — 6 fr. en avril ; le reste en octobre. — N° 3, en octobre ; cela dépend des résultats. — N°s 4 et 5, n'y ayant pas de cote légale, nous ne pouvons rien notifier. — N° 6, le dernier, oui. — N° 7, oui, contre des Lombards-Vénitiens. — N° 8, contre de bonnes lignes françaises. — N° 9, 520. — N° 10, oui.

M. M., à Coubé. — N° 1, valeur de toute sécurité. — N° 2, parce que nous ne occupons que du produit et non de soutenir les cours. — N° 3, dans le courant de 1857. — N° 4, oui. — N° 5, parce que les anciennes ont encore droit au dividende de 1856 auquel n'ont pas droit les nouvelles. — N° 6, attendez le prochain numéro. — N° 7, nous préférons d'autres lignes.

M. J. T., à Paris. — N° 1, pas de cote légale. — N° 2, cela ne dépendant pas de nous, nous ne pouvons vous le faire savoir. — N° 3, attendez que les conditions en soient mieux connues et surtout qu'elles soient certaines. — N° 4, emprunt espagnol 3 0/0 extérieur.

M. de R., à Vic-le-Comte. — Nous préférons les François-Joseph, l'avenir est moins escompté. — Pour d'autres valeurs il faudrait savoir vos intentions.

M. C., à Lyon (Vaise). — N° 1, ... — N° 2, sans aucun doute.

M. A. G., à Argentan. — N° 1, emprunt espagnol 3 0/0 extérieur. — N° 2, s'abstenir. — N° 3, 20 fr.

M. D. V. A., à Paris. — N° 1, incertain. — N° 2, douteux. — N° 3, C'est encore incertain. — N° 4, il faut attendre qu'elles soient complétement connues. — N° 5, délai trop court. Autrement, oui, sauf événement.

M. I. M., à Maintenon. — N° 1, incertain, faute de documents publiés par la Compagnie. — N° 2, nous ne pouvons nous prononcer, la Compagnie n'ayant rien publié. — N° 3, oui, depuis bien longtemps. — N° 4, non, au contraire, avec de la persévérance.

M. D., à Perpignan. — C'est fait. — N° 1, oui, 6 fr. en avril. — N° 2, non, pas en ce moment.

M. C. aîné, à Saint-Quentin.....

M. D., à Paris. — N° 1, ... — N° 2, pour cette nature de valeur, adressez directement vos renseignements.

M. A. D., à Paris. — N° 1, non. — N°s 2 et 3, fort problématique.

M. S., rue Chateaubriand. — Du 15 janvier au 15 février, 1,267,545 florins.

Digitized by Google

DOCKS NAPOLÉON.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE DU 20 DÉCEMBRE 1856.

RAPPORT

DE MESSIEURS LES ADMINISTRATEURS PROVISOIRES.

(Suite.)

Vous comprenez, Messieurs, que nous ne pouvons ici nous expliquer qu'avec une extrême réserve sur une affaire soumise en ce moment même aux délibérations d'une cour souveraine. Tout ce que nous pouvons vous dire à cet égard, c'est que nous n'avons rien négligé et que nous ne négligerons rien pour que l'actif entier de la maison Cusin, Legendre et Ce, dont vous êtes les seuls créanciers, reste immobilisé, sous l'œil de la justice, jusqu'au moment où l'apurement de vos comptes avec cette maison vous donnera le moyen légal de récupérer tout ou partie de ce qui vous appartient.

Le tribunal de commerce est saisi de toutes les questions qui se rattachent à l'établissement de ces comptes. Ces questions sont nombreuses et difficiles. Toutes les sommes versées par vous ont passé par la caisse de la maison Cusin, Legendre et Cᵉ. Il faut en rechercher l'emploi, vérifier chaque chiffre, réclamer les pièces à l'appui, rejeter tout article de dépense qui n'est point dûment justifié.

Nous avons reçu le compte de la maison Cusin, Legendre et Cᵉ depuis quelques semaines seulement. Nous en avons commencé l'étude approfondie dans les réunions de notre conseil judiciaire, qui se tiennent régulièrement deux fois par semaine. Il nous paraît quant à présent démontré que, pour pouvoir faire subir à ce compte toutes les rectifications qu'il comporte, nous devons attendre la solution du procès correctionnel qui ne peut manquer de nous apporter des révélations utiles.

Nous avons cru devoir nous porter, en votre nom, partie civile au procès correctionnel. Notre présence au pied du tribunal, comme représentant vos intérêts compromis ou sacrifiés, aura surtout pour but d'entendre et de recueillir tout ce qui devra nous aider à découvrir et à recouvrer ce qui vous appartient.

En notre qualité de partie civile, nous aurons communication du dossier. Cette considération seule aurait suffi pour nous déterminer à intervenir devant le tribunal de police correctionnelle.

Nous ne pouvons pas vous indiquer l'époque précise à laquelle s'ouvriront les débats du procès correctionnel. Mais si nos informations sont exactes, cette époque serait prochaine.

Pour compléter ce qui se rapporte à la maison Cusin, Legendre et Cᵉ, nous devons vous dire qu'indépendamment des 900 actions de Pont-Rémy, qui, dès les premiers jours, sont rentrées en votre possession et qui paraissent représenter une somme de 500,000 fr. au moins, indépendamment des 5,041 actions de Sèvres et Javel qui ont été reprises, mais sous toutes réserves et à la même époque, et dont la valeur représentative actuelle serait très-difficilement appréciable, nous avons fait mettre sous le séquestre 800 autres actions de la même Société, et 949 obligations privilégiées de 1,000 f. chacune, qui nous paraissent devoir produire à peu près la somme qu'elles représentent. Ces 949 obligations sont déposées à la Banque.

Nous avons la certitude qu'il existe dans la liquidation de la maison Cusin, Legendre et Cᵉ, d'autres valeurs qui sont votre gage ou votre propriété. L'inventaire ordonné par le tribunal, comme conséquence du séquestre, a été interrompu, le troisième jour, par suite de l'appel porté devant la Cour. Mais les premières vacations de cet inventaire ont mis 200,000 fr. environ, espèces ou valeurs réalisables, entre les mains du séquestre, qui les a déposés à la Banque. Des créances, pour des sommes beaucoup plus considérables, seront ultérieurement constatées.

Le procès Fox et Henderson est plaidé et mis en délibéré dans la Chambre du Conseil, au rapport de M. le président du tribunal de commerce. Le roulement qui va se faire dans le tribunal d'ici à la fin de l'année vous donne la certitude que le jugement sera nécessairement rendu dans quelques jours.

Ici encore, Messieurs, nous devons nous tenir dans les bornes de la plus stricte réserve et nous garder de vous entretenir, soit du résultat probable de ce procès, dont le chiffre ne s'élève pas à moins de 4 millions, soit des moyens de recouvrement auquel nous avons dû aviser. Qu'il nous suffise de vous dire que nous avons déjà, depuis plusieurs mois, pratiqué des saisies-arrêts sur tous les débiteurs de MM. Fox et Henderson que nous avons pu découvrir en France.

Vous avez dans la Société de Sèvres et Javel des intérêts considérables, comme créanciers ou comme porteurs d'actions ou d'obligations que vos administrateurs provisoires ont acceptées sous toutes les réserves et avec les garanties et précautions légales de nature à sauvegarder vos droits éventuels, quels qu'ils soient.

Ces valeurs se sont améliorées depuis votre dernière réunion. Un négociant très-haut placé dans l'industrie des produits chimiques a loué l'usine de Javel et consacre 1 million à l'exploitation. Une Société anglaise a signé un traité qui assure le placement de la majeure partie des engrais fabriqués. Enfin, les verreries de Sèvres sont l'objet de négociations qui peuvent aboutir.

Quoi qu'il arrive, il paraît certain que les 949 obligations que nous avons fait placer sous le séquestre représenteront à peu près la somme de 949,000 fr.

Nous ne vous entretiendrons pas d'un certain nombre de procès de moindre importance qui sont aussi à la veille d'être jugés; mais nous devons vous dire quelques mots au sujet de 11,200 actions de votre Société que nous avons la prétention de faire rentrer dans votre caisse.

Nous avons su que ces 11,200 actions étaient sorties de la caisse sans que celle-ci eût reçu la contre-valeur. Nous avons aussitôt pris les mesures légales pour sauvegarder vos droits, et nous avons fait signifier à une grande institution financière, à une Compagnie de chemin de fer et à un riche capitaliste des actes extrajudiciaires qui nous paraissent de nature à conserver vos droits jusqu'au moment où les débats du procès correctionnel nous fourniront les moyens d'agir avec sûreté et avec efficacité. Comme dans cette affaire, non plus que dans aucune autre, nous ne recherchions ni le bruit ni l'éclat, mais seulement le moyen le meilleur d'arriver au recouvrement de ce qui nous paraissait être votre propriété légitime, nous comptons rester, jusqu'au moment opportun, dans une position expectante qui était pour vous sans danger. Mais il n'a pas dépendu de nous qu'il en fût ainsi; la lutte nous a été offerte. Nous n'avons pas dû la fuir et nous avons gagné notre procès contre la puissante Compagnie financière, c'est-à-dire que, suivant le jugement qui sera rendu par le tribunal correctionnel, les conséquences d'un fait auquel vous êtes aussi étrangers que la Compagnie dont il s'agit retomberont sur sa caisse ou sur la vôtre. En d'autres termes, les 6,000 actions qui sont entre ses mains resteront votre propriété ou la sienne. Tel est le sens du jugement rendu par le tribunal de commerce sur cette affaire, jugement qui nous a paru de nature à nous dispenser d'agir, quant à présent, par les voies judiciaires, à l'égard des 5,200 actions qui sont dans d'autres mains, de la même manière, et pour laquelle nous avons depuis longtemps pris les mesures conservatoires que la prudence nous conseillait.

En résumé, Messieurs, et pour clore ici ce trop long exposé, tous vos procès sont à la veille d'être jugés. Ils le seront dans quelques semaines, dans deux ou trois mois tout au plus. Les recouvrements ne se feront pas au gré de votre impatience ni de la nôtre; mais l'importance de ces recouvrements sera connue et certaine. La lumière est faite dans ce contentieux, sorte d'épouvantail pour toute combinaison financière; et s'il est malheureusement démontré qu'une partie notable de votre actif s'est engloutie dans les affaires qui composent ce contentieux, il n'est pas moins évident pour nous que vous y trouverez des ressources supérieures à celles sur lesquelles vous comptiez il y a quelques mois.

Nous avons dû entrer dans ces détails pour remplir notre devoir vis-à-vis de vous et aussi pour vous faire connaître la vraie position actuelle de votre affaire, afin de vous montrer que vous pouvez aujourd'hui décider, en pleine connaissance de cause et en toute liberté, les questions qui intéressent le présent ou l'avenir de votre Société.

ACQUISITIONS DES IMMEUBLES OU CONCESSIONS.

Acquisition de l'entrepôt réel des douanes.

Prix principal,	2,000,000	
Indemnité payée à M. Jonart, gérant	200,000	
Remboursements et frais divers,	92,682 21	
Frais d'enregistrement,	95,000 00	
	187,682 21	
A déduire provisions fournies par l'inventaire Jonart,	112,243 09	75,439 12
		2,275,439 12

Acquisition du magasinage public, entrepôt libre, entrepôts d'octroi, des sucres et des sels.

Prix principal,	2,500,000	
Paiement de l'emprunt Putod,	300,000	
Indemnité payée à Putod, gérant,	150,000	
Intérêts et frais judiciaires,	165,527 71	
Frais d'enregistrement,	96,000	
		3,211,527 71
		5,486,966 83

Acquisition des terrains de la place de l'Europe.

1° Achat fait à la famille Riant :

	prix :	
m. 77,467 12	9,197,220 50	
Rétrocession :		
m. 38,332 06	4,454,307 12	
Restent :		
m. 37,490 06	4,453,503 18	
Frais d'enregistrement pour achat	556,554 02	
Frais d'enregistrement pour rétrocession,	258,361 68	
		5,268,418 88
Sur le prix de l'acquisition il reste dû		2,226,503 13
		3,041,915 70

2° Achat fait à la Compagnie de St-Germain, sauf compte et règlement définitifs :

	prix :	
Prix principal et accessoires, m. 11,427 34	1,135,328 05	
Terrassements payés,	1,223,000 00	
		2,358,328 05
		5,400,243 75

payés.

Digitized by Google

TABLEAU COMPARATIF

Du personnel de l'administration des Docks et des traitements et salaires qui lui ont été attribués aux époques des 29 février et 30 novembre 1856.

DIVISIONS PRINCIPALES.	SERVICES.	Au 29 février.		Au 30 novembre.		Réductions.	
		Employés	Traitem.	Employés	Traitem.	Employés	Traitem.
Administration centrale.	Caisse et contentieux.	5	9.500	2	4.200	3	5.300
	Sous-direction et secrétariat.	5	9.900	2	3.600	3	6.300
	Comptabilité.	5	8.900	3	5.820	2	3.080
Division des Marais.	Caisse.	5	9.000	5	8.220	»	780
	Assurances.	1	1.800	1	1.800	»	»
	Economat et matériel.	4	7.092	2	3.000	2	4.092
Entrepôt réel.	Bureau du commerce.	12	18.480	18	17.880	2	600
	— de la liquidation.	11	17.160	10	14.070	1	3.090
	Commis de magasins.	12	19.220	7	12.900	5	6.320
Entrepôt libre.	Commerce, liquidation et commis de magasins.	7	12.400	6	10.140	1	2.260
Entrepôts d'octroi, des sucres et sels.	Commerce, liquidation et commis de magasins.	8	13.060	7	10 920	1	2.140
	Inspection.	1	3.000	1	3.000	»	»
	Brigadier principal et adjoint.	2	3.500	2	3.500	»	»
	Brigadiers et chefs d'équipe.	40	49.800	34	42.840	6	6.960
Service actif des divers entrepôts.	Ouvriers en pied.	83	89.640	46	48.420	37	41.220 *
	Ouvriers de construction.	16	20.016	11	14.952	5	5.064
	Surveillants, plantons et concierges.	21	20.172	6	3.156	15	17.016
	Service du factage.	6	8.100	»	»	6	8.100
		244	320.740	155	208.618	89	112.322

* Lorsque l'importance des travaux le nécessite, des ouvriers auxiliaires sont appelés à suppléer les ouvriers en pied qui ont été réformés. Dans ce cas, c'est une dépense relative aux besoins et non pas obligatoire, alors même que ces besoins n'existent pas.

TABLEAU COMPARATIF

De la quantité de marchandises manutentionnées, des dépenses et des produits de la manutention pendant les onze premiers mois des années 1855 et 1856.

Années.	Marchandises manutentionnées à l'entrée et à la sortie.	Nombre moyen des ouvriers employés par jour.	Nombre des heures de travail par an.	Dépenses de la manutention.	Prix moyen de la tonne de marchandises.	Quantité moyenne des marchandises manutentionnées par chaque ouvrier.	Produit net déjà réalisé au 30 novembre de chaque année.
1855	141.000.660	137	449.446	185.064 44	0 13124	1.029.391	49 102 98
1856	158.358.284	109	335.250	151.760 64	0 09587	1.452.732	62.008 06
Différence en plus en 1856, 17.351.610		»	»	»	»	423.341	12.905 98
Différence en moins en 1856.....		28	94.187	33.303 80	0 03537		

A. La manutention de la marchandise comprend les opérations suivantes : 1° à l'entrée, le déchargement, le pesage, le transport et l'arrimage; 2° à la sortie, le désarrimage, le pesage, le transport et le chargement sur la voiture. Le prix de revient de ces manutentions s'établit par la dépense qui résulte des traitements des commis de magasin, brigadier-chef, et des salaires des brigadiers, chefs d'équipes, ouvriers entretenus ou auxiliaires.

B. Les résultats constatés par ce tableau sont tous à l'avantage de l'année 1856, mais ils ne présentent que d'une manière incomplète la diminution de prix réellement obtenue sur la manutention, parce que les améliorations que cette partie du service a reçues n'ont pu être réalisées que dans le courant de l'année, et quelques-unes très-récemment, avec la circonspection commandée par les nécessités de l'entreprise et la position des employés; aussi on est fondé à penser que les frais de la manutention se trouveront encore abaissés dans les inventaires de l'année 1857.

Digitized by Google

Reste à payer sur les terrains acquis de la famille Riant,		2,226,503 13
Montant total,		7,626,736 88

BÉNÉFICES DE L'EXPLOITATION DES ENTREPOTS.

Année 1853.	1er semestre,	177,437 44	
	2e —	100,730 45	
			278,167 89
— 1854.	1er —	135,250 20	
	2e —	112,611 31	
			247,861 51
— 1855.	1er —	27,297 29	
	2e —	53,044 98	
			80,348 27
— 1856.	1er —	166,311 94	166,341 94
			752,713 61

RÉSULTATS OBTENUS PAR LA SUPPRESSION DE L'EXPLOITATION DU FACTAGE ET DU CAMIONNAGE.

1853. Achat du matériel, chevaux, voitures harnais, etc., etc., 14,530 55

	Recettes.	Dépenses.	Pertes.
	—	—	—
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Fin de l'exercice,	2,627 10	3,479 75	852 65
1854. 1er semestre,	5,451 30	6,524 78	1,073 48
2e —	5,044 25	5,256 93	212 68
1855. 1er —	7,337 67	9,782 40	2,444 73
2e —	12,020 64	12,156 69	135 05
1856. 1er —	8,828 85	9,867 34	1,038 49
2e jusqu'au 10 octob.,	4,939 35	6,896 74	1,957 39
Vente du matériel,	7,500 »		7,039 55
Totaux,	54,349 16	69,102 18	14,753 02

A cette perte il faut ajouter les intérêts pendant trois ans environ, du prix d'achat du matériel, soit 18 0/0,	2,607 20
Ce qui fait une somme totale de perte montant à	17,360 22
Ou par année,	5,786 75
En cédant l'exploitation du factage et du camionnage à des entrepreneurs connus et qui ont donné des garanties financières de la bonne exécution du service qui leur est confié, l'administration a non-seulement mis fin à des pertes constatés par sept inventaires, mais elle a obtenu une redevance annuelle assurée par un traité de la somme de	2,500 »
Et la disponibilité d'un local de la contenance de 800 mètres carrés, en partie couvert, et qui est actuellement livré au magasinage. Son produit peut être évalué à un minimum de	1,800 »
Indépendamment de ce bénéfice réalisable en argent, l'administration se trouve affranchie de la surveillance toute spéciale que nécessitait ce service, ainsi que de la responsabilité des accidents de voitures, risques d'incendie, etc., etc.	
Total des économies et bénéfices résultant de la suppression du factage et du camionnage,	9,986 75
A déduire la somme déjà comprise aux réductions sur le personnel,	8,100 »
Reste,	1,886 75

TABLEAU COMPARATIF DES TRAVAUX DES ATELIERS

Pendant les onze premiers mois des années 1855 et 1856, pour l'entretien des immeubles, des outils et des machines.

	Années.	fr. c.	
Entretien des immeubles,	1855.	26,822 75	
	1856.	23,754 [illegible]	
Diminution de dépenses,			3,078 52
Entretien des outils et des machines,	1855.	21,341 17	
	1856.	19,912 88	
Diminution de dépenses,			1,428 29
Total,			4,506 81

Dans le compte de l'entretien des immeubles se trouve comprise la dépense faite pour la construction d'un appareil destiné à la manipulation des farines, qui doit figurer comme augmentation de valeur pour 4,116 27

De grandes et importantes réparations ont été faites : 1° à la toiture, dont plusieurs parties ont été entièrement renouvelées, car elles étaient condamnées par les architectes ; 2° aux planchers des magasins, qui ont été construits en chêne dans les endroits les plus fatigués ; 3° à l'asphalte des magasins, qui ont tous été réparés à neuf. Il en a été fait 495 mètres en parties tout à fait nouvelles, et 500 environ en réparations.

Des travaux assez considérables ont été faits encore pour utiliser d'une manière plus profitable certaines parties des magasins, et pour concentrer dans un même local tous les ateliers dits d'état, autrefois dispersés dans les différents entrepôts. Cette disposition a eu le double avantage, d'un côté, d'économiser le temps des ouvriers, de faciliter leurs travaux et de rendre la surveillance plus efficace ; et, de l'autre, de rendre au magasinage des locaux précieux. Ces arrangements ont valu à la Société 350 mètres de magasin au rez-de-chaussée ou à l'entresol.

Total,	8,623 08

Séance du 29 décembre.

MM. Labou, *président* ;

Blanchard, banquier, et Gar. Lefèvre, ancien agent de change, *scrutateurs* ;

Romon, ancien receveur des finances, *secrétaire.*

RAPPORT

De M. Labot au nom des administrateurs provisoires sur les propositions soumises à l'assemblée du 20 décembre, et dont elle a renvoyé la solution à celle du 29.

Messieurs,

Nous venons remplir la mission que vous nous avez confiée dans votre dernière séance, et vous rendre compte de l'examen attentif que nous avons fait des deux propositions soumises à l'assemblée par MM. le prince Poniatowski et le comte Le Hon.

Par la première, on vous demande l'autorisation de prendre, pour base de la fusion, les statuts aujourd'hui homologués de la Compagnie de Saint-Ouen. Au lieu de rédiger des statuts nouveaux pour une société nouvelle dans laquelle viendraient se fondre la Société des Docks de Saint-Ouen et la société des Docks Napoléon, on vous propose de faire aux statuts de Saint-Ouen les modifications, peu nombreuses, que nécessiterait la réunion de votre Société à celle de Saint-Ouen.

Par la seconde proposition, on vous demande de conférer à M. le prince Poniatowski « les pouvoirs les » plus absolus et les plus étendus pour traiter avec » la Compagnie anonyme du chemin de fer et des » Docks de Saint-Ouen, de la réunion totale des » Docks Napoléon, ou de leur fusion par voie d'ap» port, acquisition ou autrement, aux charges, clau» ses et conditions que le mandataire jugera conve» nables. »

Il avait semblé à M. le comte Le Hon, dans votre dernière séance, et nous avions nous-mêmes partagé cette opinion, que la seconde proposition étant beaucoup plus large que la première, devait être discutée et votée avant celle-ci. Il est facile, en effet, de comprendre que si vous accordez à M. le prince Poniatowski des pouvoirs illimités pour traiter de la fusion au fond et dans la forme, il deviendra parfaitement inutile de conférer les pouvoirs restreints qui forment l'objet de la première proposition.

Cependant on insiste sur l'ordre dans lequel les propositions sont présentées, et on demande que l'assemblée vote sur les pouvoirs restreints avant de voter sur les pouvoirs absolus.

L'assemblée décidera si elle doit suivre l'ordre de discussion qu'on lui indique, et qui peut ne pas être aussi indifférent qu'il le paraît d'abord.

Quoi qu'il en soit, nous allons examiner les deux propositions dans l'ordre même où elles vous ont été présentées.

Voici le texte de la première proposition :

« L'assemblée générale, reconnaissant que le traité du 28 avril 1856, conclu entre ses mandataires et MM. le prince Poniatowski et le comte Le Hon, présente des difficultés à une exécution immédiate, ajoute aux pouvoirs conférés par l'art. 9 dudit traité les pouvoirs nécessaires pour introduire le traité du 28 avril auprès de l'administration publique, sous la forme d'une modification aux statuts de la Compagnie anonyme du chemin de fer et des Docks de St-Ouen, sans que, dans aucun cas, ces pouvoirs puissent s'étendre jusqu'à modifier au fond l'économie dudit traité. »

Si vous adoptiez cette première proposition dans les termes mêmes où elle vous est présentée, nous y verrions un grave inconvénient pour vos intérêts.

On vous fait dire dans cette proposition « *que le traité du 28 avril présente des difficultés à une exécution immédiate.* »

Quelles sont ces difficultés et d'où viennent-elles ?

De votre part nous n'en connaissons aucune. Vous vous êtes engagés à livrer les terrains de la place de l'Europe, — les entrepôts des Marais, — une somme de un million en espèces. — Vous avez promis des versements, dans une certaine mesure, sur vos actions.

Vous pouvez à l'instant même tenir tous vos engagements et livrer plus que vous n'avez promis. Vos terrains de la place de l'Europe valent plus qu'ils ne valaient au moment de la signature du traité. Le produit de vos entrepôts s'est notablement amélioré, et quant au million en espèces que vous devez verser, vos administrateurs provisoires sont en état de faire honneur à votre signature. Vous savez que grâce aux ressources actuelles de la caisse, nous n'aurions pas grands efforts à faire pour acquitter, à présentation du décret d'homologation, le million que vous vous êtes engagés à verser.

Quelles sont donc les difficultés qu'on vous demande de reconnaître ?

L'exposé, dont vous avez entendu la lecture dans votre dernière séance, en indique deux :

1° La note du 9 mars

2° La nécessité de subir une expertise.

Par la note du 9 mars dernier, le gouvernement a fait connaître son intention de n'autoriser aucune affaire nouvelle jusqu'à la fin de l'année 1856. Nous touchons au terme indiqué par le gouvernement, et si l'on annonce que ce terme doit être encore prolongé, aucune décision n'a cependant été portée à la connaissance du public. D'ailleurs, à l'époque de la signature du traité, cet état de choses existait. Il était connu et n'empêchait pas d'espérer que les prescriptions de la note du 9 mars ne seraient pas considérées comme applicables, soit à Saint-Ouen, dont la concession était antérieure à la publication de la note, soit aux docks, qui pouvaient invoquer la même raison, et que leur position exceptionnelle recommandait d'une manière toute spéciale à la bienveillance et même à la faveur du gouvernement.

L'événement a justifié en partie déjà cette prévision, car les statuts de Saint-Ouen ont été homolo-

Digitized by Google

gués par décret impérial du 11 juillet. Rien n'établit qu'il n'en serait pas de même des statuts de la Société fusionnée dans laquelle entreraient les docks.

Ce qu'on vous a dit de la nécessité de subir une expertise ne nous paraît pas non plus de nature à vous donner de bien sérieuses inquiétudes.

Le gouvernement a autorisé plusieurs fusions de sociétés sans recourir à l'expertise préalable des apports faits par chacune d'elles. Il s'en est dispensé toutes les fois que, sur des renseignements certains, il a pu apprécier la valeur de ces apports. L'expertise a surtout pour but d'empêcher certaines exagérations qui voilent et dissimulent des avantages particuliers accordés à quelques-uns des associés. Vous êtes précisément dans le cas où l'expertise n'est pas nécessaire. Le traité du 28 avril a été passé au grand jour, publiquement débattu, librement souscrit par deux sociétés discutant leurs intérêts respectifs. On ne peut soupçonner l'existence d'aucune clause secrète, d'aucune stipulation occulte. Ce n'est pas pour de pareils apports que la vérification par voie d'expertise peut être nécessaire.

Nous admettrons toutefois, si on le veut, qu'elle sera ordonnée. Ce ne serait pas une difficulté de nature à empêcher l'exécution du traité.

L'expertise n'entraînerait pas de longs délais ; car elle aurait pour base des actes authentiques ; elle s'appliquerait à des terrains d'une évaluation facile et à des établissements dont le revenu actuel est connu, dont l'avenir est, dans l'opinion unanime de l'administration, du commerce et de la finance, destiné à donner au passé de larges compensations.

Nous ne voyons donc nulle part de difficultés sérieuses, et nous n'apercevons pas la raison qui vous engagerait à en reconnaître l'existence, en adoptant textuellement la proposition telle qu'elle vous est présentée.

Nous voyons, au contraire, un grave inconvénient à constater dès à présent l'existence de difficultés qui s'opposent aujourd'hui, d'après la formule de la proposition, à l'exécution *immédiate* du traité, et qui, plus tard, avec plus de raison qu'aujourd'hui, puisque vous les auriez reconnues et constatées, pourraient être invoquées comme s'opposant encore et toujours à cette exécution.

Le traité resterait obligatoire pour vous, mais il ne le serait pas également pour la Compagnie de Saint-Ouen, à laquelle vous donneriez libéralement une déclaration d'où il serait possible d'induire que le traité est inexécutable.

Nous vous proposons, en conséquence, de retrancher du texte de la proposition, si vous l'adoptez, tout ce qui est relatif aux difficultés d'exécution.

Au moyen de ce retranchement, la proposition nous a paru pouvoir être adoptée par vous.

Il peut être, en effet, plus facile d'obtenir promptement la sanction du gouvernement pour la fusion de Saint-Ouen et des docks, sous forme d'addition et de modification aux statuts déjà homologués de la Compagnie de Saint-Ouen, que sous forme de présentation des statuts d'une société entièrement nouvelle.

Mais peut-être reconnaîtrez-vous que les pouvoirs précédemment donnés à M. le prince Poniatowski et à M. le comte Le Hon les autorisent suffisamment à suivre la marche qu'ils indiquent ; que de nouveaux pouvoirs seraient, sous ce rapport, superflus, et qu'il vaut mieux rester dans la position respective que le traité a faite aux parties, sans modifier, augmenter ou restreindre les droits réciproques, tels qu'ils sont définis dans ce traité.

Ce que nous avons eu l'honneur de vous dire relativement à la suppression, suivant nous nécessaire, de la partie de la première proposition qui pourrait donner lieu plus tard à des inductions préjudiciables, s'applique avec non moins de raison à la seconde proposition qui débute dans les mêmes termes que la première, en ajoutant même au texte de celle-ci une considération de plus.

Nous vous proposons donc, si vous adoptez cette seconde proposition, d'en retrancher tout ce qui implique et constate l'existence de difficultés qui s'opposeraient à l'exécution du traité.

Voici maintenant sur cette seconde proposition le résultat de notre examen et de nos réflexions.

Cette proposition est ainsi libellée :

« L'assemblée générale, reconnaissant que le traité du 28 avril 1856, conclu entre ses mandataires et MM. le prince Poniatowski et le comte Le Hon, présente des difficultés à une exécution immédiate, suspend l'exécution de ce traité jusqu'au 1er mars 1857.

» Et reconnaissant que, suivant une autre voie, on peut arriver plus promptement et plus facilement à la réunion complète des Docks Napoléon à la Compagnie anonyme du chemin de fer et des Docks de Saint-Ouen, confère à M. le prince Poniatowski les pouvoirs les plus absolus et les plus étendus pour traiter avec la Compagnie anonyme du chemin de fer et des Docks de Saint-Ouen, de la réunion totale des Docks Napoléon ou de leur fusion par voie d'apport, acquisition ou autrement, aux charges, clauses et conditions que le mandataire jugera convenables.

» En conséquence, M. le prince Poniatowski est autorisé à passer et signer, tant avec ladite Compagnie qu'avec le gouvernement, tous actes, traités, cahiers des charges, conventions, à conférer tous pouvoirs et généralement faire tout ce qui sera nécessaire.

» Ces pouvoirs n'ont d'autre limite que celle du taux de reprise des actions actuelles des Docks Napoléon, qui ne devra pas être moindre que 200 francs, valeur nominale, de telle sorte que chaque action actuelle des Docks Napoléon entre dans la combinaison à venir, quelle qu'elle soit, pour 75 fr. au minimum, et que la fortune actuelle des Docks soit reprise pour au moins 15 millions.

» Ces pouvoirs ne seront valables que jusqu'au 1er mars, époque à laquelle les arrangements à intervenir devront être devenus définitifs. »

En analysant cette proposition, on y trouve ce que voici :

1° Pouvoirs absolus et illimités pour choisir la forme et arrêter les dispositions principales et essentielles du traité nouveau qu'on vous annonce vouloir faire avec Saint-Ouen.

2° Ces pouvoirs sont donnés à une seule personne, qui représente déjà la Compagnie de Saint-Ouen.

3° Toute la partie de votre actif qui se trouvait exclue du traité du 28 avril, sera comprise dans celui qu'il s'agit de faire, moyennant quoi l'évaluation de votre actif entier sera portée à 15 millions de francs.

4° Vos actions sont reprises au taux de 200 fr., c'est-à-dire qu'elles entrent dans la combinaison pour 75 fr. chacune, sans être affranchies de l'appel de fonds auquel on considère qu'elles sont actuellement soumises.

5° Les pouvoirs sont temporaires ; ils expirent le 1er mars, époque à laquelle les *arrangements* à intervenir devront être devenus définitifs.

Nous allons successivement nous expliquer sur chacun de ces points, qui tous sont pour vous de la plus haute importance.

Il peut paraître étrange qu'une Société qui dispose d'un actif considérable, malgré les pertes énormes qu'elle a subies ; qu'une Société qui a de l'argent en caisse, des immeubles au soleil, des concessions et des privilèges dont la conservation et l'extension intéressent la ville de Paris, à laquelle ces concessions et privilèges doivent revenir un jour ; qu'une Société qui n'est plus en péril, sur le bord de l'abîme, qui sait ce qu'elle a perdu et pourquoi elle l'a perdu, qui peut voir clair aujourd'hui dans ses affaires et les diriger elle-même ; que dans de telles circonstances une Société se mette entre les mains d'une seule personne et abdique ainsi le soin de ses intérêts, son présent et son avenir, pour le confier à un tiers.

Il est vrai que ce tiers se présente à vous dans des conditions exceptionnelles. La grandeur historique de son nom, son éminente position sociale, la haute noblesse de son caractère, sa loyauté connue, doivent vous inspirer la confiance la plus grande.

Mais les affaires ne se font pas avec des impressions et des sentiments. Elles doivent se discuter mûrement, froidement, et reposer sur des garanties certaines, sur des conventions bien précises, bien définies.

Que faut-il, Messieurs, pour que votre affaire se ranime, se reconstitue solidement et vous donne les avantages sur lesquels vous avez compté, lorsque vous y avez apporté votre argent ?

Il vous faut deux choses : un représentant dévoué auprès du gouvernement, — une combinaison financière respectable.

La première condition, nous n'avons pas besoin de vous le dire, vous la remplirez de la manière la plus heureuse en donnant vos pouvoirs au personnage qui veut bien les accepter. Vous aurez en lui un organe dévoué et puissant, un représentant sûr et bien placé pour faire valoir vos titres à la bienveillance du gouvernement.

En est-il de même de la seconde condition ? Pouvons-nous affirmer, à cette assemblée, que la proposition s'appuie sur une solide et grande combinaison financière ?

Pour répondre à vos intentions et accomplir exactement la mission que vous nous avez confiée, un devoir impérieux nous était imposé, c'était de nous enquérir avec le plus grand soin de l'existence, de la nature et de l'importance de la combinaison financière pour la réalisation de laquelle la proposition que nous examinons devant vous est probablement faite à cette assemblée.

Soit que cette combinaison ne soit point encore arrivée à un tel état d'avancement qu'elle puisse être sans danger révélée au moins en partie, soit que pour aboutir elle ait besoin du vote même qu'on vous demande aujourd'hui, nous n'avons rien appris et nous ne savons rien de plus que ce que vous avez entendu à votre dernière séance et à celle-ci, lorsqu'on vous a donné lecture des communications écrites qui nous ont été adressées pour vous être transmises.

Beaucoup d'entre vous ont pu savoir que dans le monde des affaires on se préoccupe, aujourd'hui plus que dans ces derniers temps, de la situation des Docks, des ressources certaines que vous avez, de celles que vous retrouverez encore. L'attention est évidemment éveillée sur l'importance de cette grande et belle affaire du magasinage public et de la mobilisation de la marchandise qui doit fonder le crédit commercial.

Pour établir sur de larges et solides bases quelque grande institution de ce genre, a-t-on reconnu la nécessité de s'adresser à vous, de vous demander vos établissements, vos ressources réalisées, d'utiliser vos droits et vos titres de toute nature au profit d'une création reposant sur un grand capital ?—Voilà ce que nous aurions voulu savoir pour pouvoir vous le dire, même à la condition de n'entrer devant vous dans aucun détail, si la réserve et la discrétion étaient encore indispensables.

Mais nous regrettons d'être obligés de vous dire que, sur tous ces points, nous ne savons rien de plus que ce que vous pouvez savoir vous-mêmes.

Quoi qu'il en soit, l'assemblée décidera si, à raison de l'espoir d'une solution prochaine que l'état actuel des choses semble autoriser, à raison aussi des facilités nouvelles que pourrait trouver le prince Poniatowski dans les pouvoirs que lui donnerait l'assemblée, il y a lieu d'admettre la seconde proposition, sauf l'amendement essentiel dont nous vous entretiendrons tout à l'heure.

Vous n'avez pas oublié, Messieurs, que les pouvoirs ne sont demandés que jusqu'au 1er mars prochain. A cette époque, dans deux mois, ils seront de plein droit annulés. Quelques-uns d'entre vous penseront peut-être qu'après avoir subi tant d'ajournements et de lenteurs, vous pouvez donner deux mois de plus avec l'espoir d'obtenir enfin une solution, une reconstitution solide et définitive.

C'est là une question d'appréciation individuelle que chacun de vous peut faire comme nous-mêmes. Nous vous avons dit tout ce que nous savons à cet égard, rien de plus, ni rien de moins.

Examinée au fond, la proposition nous a paru présenter un avantage que nous devons vous signaler, c'est de mettre fin d'un seul coup à la liquidation. On vous escompte votre contentieux, on vous l'achète, on vous délivre ainsi de toutes les chances de vos procès et des recouvrements qui en seront la suite. A nos yeux c'est là un avantage dont vous devez reconnaître l'importance. Suivie avec constance, votre liquidation contentieuse vous donnerait sans doute plus qu'on ne vous offre ; mais la différence se ferait attendre, et en réalisant sur-le-champ, vous agissez comme tout père de famille sage, comme tout négociant habile. Vous encaissez et vous passez par

Digitized by Google

profits et pertes, sans trop regretter ce que vous auriez pu retirer en plus, si vous eussiez continué de donner à l'affaire votre attention et vos soins.

Nous arrivons aux amendements dont la proposition nous paraît susceptible.

Avec la rédaction actuelle, vous êtes soumis à un appel de 125 fr. par action. Si vous connaissiez la combinaison, si vous pouviez en apprécier les chances, les forces, les avantages probables, vous verriez s'il vous convient de vous soumettre à une pareille obligation. Mais pouvez-vous raisonnablement, en l'état actuel des choses, vous mettre à la disposition de la Société future pour une somme presque double de celle qui vous est attribuée pour chaque action ? Pouvez-vous recevoir 75 fr. en papier et vous engager à verser 125 fr. en argent ? Cela n'est évidemment pas admissible.

Nous vous proposons en conséquence d'amender cette partie de la proposition en stipulant clairement que « tout actionnaire aura le choix dans le délai » d'un mois, à partir de l'avis qui en sera donné par » une insertion dans les journaux, ou de souscrire » au pair autant d'actions de la Société nouvelle qu'il » sera porteur d'actions anciennes, celles-ci étant re- » prises pour 75 fr., ou d'échanger contre des actions » nouvelles ses actions anciennes à raison de 75 fr. » pour chacune de celles-ci. »

La confiance que vous accorderez à l'organisation de la Société nouvelle, lorsque vous connaîtrez ses bases et ses ressources, vous déterminera, suivant les circonstances, à opter au mieux de vos intérêts.

Il ne nous reste plus qu'à vous signaler, dans le paragraphe final de la proposition, une rédaction qui ne nous paraît pas suffisamment explicite.

Le mot *arrangements* employé dans ce paragraphe n'est pas clair. S'agit-il d'*arrangements* avec Saint-Ouen ou d'*arrangements* approuvés par le gouvernement ? S'il s'agit seulement d'arrangements avec la Compagnie de Saint-Ouen, la condition n'est pas difficile à remplir, et les pouvoirs que vous auriez conférés ne courraient aucun risque d'être périmés le 1er mars. Pour cela, il suffirait de vous justifier de la conclusion d'un nouveau traité avec Saint-Ouen. Mais ce traité n'aurait rien de définitif, s'il n'était pas approuvé par le gouvernement.

Nous pensons donc qu'il s'agit d'arrangements approuvés par le gouvernement, et nous vous proposons de rédiger ainsi le dernier paragraphe de la proposition :

« Ces pouvoirs ne seront valables que jusqu'au 1er mars *prochain*, époque à laquelle les arrangements à intervenir devront être devenus définitifs, *par l'approbation du gouvernement.* »

Nous avons terminé la tâche que vous nous avez confiée, tâche difficile, si nous nous étions trop préoccupés du désir de satisfaire tous les intérêts si divers qui s'agitent parmi vous et autour de vous, ou de la crainte d'en froisser, d'en alarmer ou d'en mécontenter quelques-uns. Mais le sentiment de notre devoir nous a rendu cette tâche plus légère, parce que nous avons fermement voulu, au risque de ne pas obtenir une approbation unanime, nous borner à éclairer les délibérations de cette assemblée, en vous disant ce qui nous a paru être la vérité.

Séance du 29 décembre 1856.

Assemblée générale.

I.

PROPOSITIONS DE MM. LE PRINCE PONIATOWSKI ET LE COMTE LE HON.

Première proposition.

L'assemblée générale, reconnaissant que le traité du 28 avril 1856, conclu entre ses mandataires et MM. le prince Poniatowski et le comte Le Hon, présente des difficultés à une exécution immédiate, ajoute aux pouvoirs conférés par l'art. 9 dudit traité les pouvoirs nécessaires pour introduire le traité du 28 avril auprès de l'administration publique, sous la forme d'une modification aux statuts de la Compagnie anonyme du chemin de fer et des Docks de Saint-Ouen, sans que, dans aucun cas, ces pouvoirs puissent s'étendre jusqu'à modifier au fond l'économie dudit traité.

Adoptée avec les amendements indiqués par le rapport.

Deuxième proposition.

L'assemblée générale, reconnaissant que le traité du 28 avril 1856, conclu entre ses mandataires et MM. le prince Poniatowski et le comte Le Hon, présente des difficultés à une exécution immédiate, suspend l'exécution de ce traité jusqu'au 1er mars 1857.

Et reconnaissant que, suivant une autre voie, on peut arriver plus promptement et plus facilement à la réunion complète des Docks Napoléon à la Compagnie anonyme du chemin de fer et des Docks de Saint-Ouen, confère à M. le prince Poniatowski les pouvoirs les plus absolus et les plus étendus pour traiter avec la Compagnie anonyme du chemin de fer et des Docks de Saint-Ouen, de la réunion totale des Docks Napoléon ou de leur fusion par voie d'apport, acquisition ou autrement, aux charges, clauses et conditions que le mandataire jugera convenables.

En conséquence, M. le prince Poniatowski est autorisé à passer et signer, tant avec ladite Compagnie qu'avec le gouvernement, tous actes, traités, cahiers de charges, conventions, à conférer tous pouvoirs et généralement faire tout ce qui sera nécessaire.

Ces pouvoirs n'ont d'autre limite que celle du taux de reprise des actions actuelles des Docks Napoléon, qui ne devra pas être moindre que 200 fr., valeur nominale, de telle sorte que chaque action actuelle des Docks Napoléon entre dans la combinaison à venir, quelle qu'elle soit, pour 75 fr. au minimum, et que la fortune actuelle des Docks soit reprise pour au moins 15 millions.

Ces pouvoirs ne seront valables que jusqu'au 1er mars, époque à laquelle les arrangements à intervenir devront être devenus définitifs.

Rejetée.

II.

PROPOSITIONS DE MM. LES ADMINISTRATEURS PROVISOIRES.

1° *En cas d'adoption de la deuxième proposition de MM. le prince Poniatowski et le comte Le Hon.*

PREMIÈRE RÉSOLUTION. Le 1er mars prochain, les administrateurs provisoires remettront l'actif entier de la Société des Docks Napoléon aux représentants de la Société nouvelle, sur le vu des pièces qui établiront la constitution définitive de cette Société.

Dans le cas où cette constitution définitive aurait lieu avant le 1er mars, la remise de l'actif devra être faite aussitôt qu'il sera justifié de la constitution définitive.

Non votée.

DEUXIÈME RÉSOLUTION. Les administrateurs provisoires rendront les comptes de leur gestion à une commission spéciale de cinq membres, qui est dès à présent autorisée à leur donner *quitus*, et qui devra, en cas de désaccord, en référer à l'assemblée.

Non votée.

TROISIÈME RÉSOLUTION. Sont nommés membres de cette commission :

MM.

Non votée.

2° *En cas de rejet de la proposition de MM. le prince Poniatowski et le comte Le Hon.*

PREMIÈRE RÉSOLUTION. L'assemblée invite les administrateurs provisoires à suivre l'exécution du traité du 28 avril, sinon à prendre, en cas d'inexécution, telles mesures qu'il appartiendra.

Adoptée.

DEUXIÈME RÉSOLUTION. Il sera formé une commission de surveillance, composée de cinq membres, qui sera investie des droits et attributions conférés par la loi du 17 juillet 1856 aux conseils de surveillance.

Adoptée.

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 7 novembre 1856.

(Suite.)

Présidence de M. POLONCEAU.

Les profils à fortes rampes des lignes d'embranchements qui se rattachent directement au réseau du Nord et la nature spéciale de leur trafic, moins impérieux que celui des branches principales, apportent donc dans la construction du matériel de traction des conditions nouvelles assez importantes dont il faut tenir compte pour abaisser autant que possible les frais d'exploitation de ces lignes.

Ces conditions nouvelles de l'établissement des locomotives d'embranchement, pour le cas particulier du chemin du Nord, peuvent du reste se résumer à peu près dans le programme suivant :

1° Combiner convenablement toutes les dispositions d'établissement mécanique, pour qu'en plaçant sur la machine même des approvisionnements suffisants pour 30 kilomètres, on ne dépasse pas en marche le poids nécessaire à l'adhérence;

2° Adopter pour effort de traction un effort moyen entre ceux des deux puissants types à marchandises, et pour vitesse normale la vitesse de 16 à 20 kilomètres à l'heure;

3° Elever assez la chaudière sur le bâtis pour dégager complétement la boîte à feu des longerons et pouvoir lui donner telle largeur qu'il faudra, sans avoir à s'inquiéter de la position des roues, qui devront au besoin passer sous le cadre du bas du foyer;

4° Ne pas dépasser la pression sur les rails de 11 tonnes par essieu;

5° Réduire assez l'écartement des essieux extrêmes pour franchir sans difficulté les courbes à petits rayons.

Les deux premières conditions conduisent naturellement à une locomotive-tender du poids en charge d'environ 40,000 kilog., présentant un effort de traction théorique maximum de 7,500 kilog.

La quatrième condition « ne pas dépasser la pression de 11 tonnes sous chaque essieu » conduit à l'emploi de quatre paires de roues couplées par bielles, comme cela a lieu dans les machines à marchandises, système Engerth, construites au Creusot, et dans la machine viennoise *Wien-Raab* qui figurait à l'Exposition universelle.

Les roues de 1m,06 de diamètre, employées depuis l'origine dans les machines de gare de la Compagnie et dans celles du Semmering, satisfont à la cinquième condition en les rapprochant autant que possible les unes des autres. Il est facile en effet d'arriver à un écartement total de 3m,33, qui permet de passer aisément dans les courbes de plus petit rayon.

Tel est à peu près l'ensemble des considérations générales qui ont guidé M. Petiet, ingénieur en chef de l'exploitation et du matériel, dans la conception de la machine nouvelle, et tel est aussi le programme des études d'exécution qui m'ont été confiées et qui se poursuivent à l'atelier central de la Chapelle.

Digitized by Google

Conditions d'établissement.

Comme il est facile de le remarquer sur les dessins :

La machine à l'étude porte son eau et son coke;

Elle est montée sur quatre paires de roues couplées par bielles;

La chaudière est placée assez haut sur le bâtis pour dégager complétement la boîte à feu et n'être pas limitée dans sa largeur par l'écartement des longerons ou l'écartement des roues, lesquelles passent avec un jeu suffisant sous le cadre du bas du foyer.

Cette dernière disposition, qui caractérise plus spécialement le projet, présente divers avantages qu'il importe de faire ressortir.

Dès l'instant qu'on était libre de donner au foyer telle largeur qu'on voulait, il devenait très-facile, tout en montant la boîte à feu intérieure à la manière ordinaire, de remplir convenablement de tubes le corps cylindrique, si grand qu'il dût être, sans aucun espace perdu, et par conséquent avec un poids de chaudière moindre que dans le *système de construction Crampton*, adopté pour les deux puissants types de machines du Nord.

La distance entre les plaques tubulaires ne dépendant plus d'une manière aussi absolue que dans les autres machines de l'écartement des essieux extrêmes, on a pu employer des tubes assez courts, de petit diamètre et à faible épaisseur, qui pour la même section occupée dans le corps cylindrique, donnent la plus grande surface de chauffe pour un même poids de matières et d'eau.

La grille étant assez élevée au-dessus des rails, il a été possible de placer l'essieu d'arrière sous le foyer, sans avoir à craindre le chauffage; il en est résulté de plus que le porte-à-faux à l'arrière a été limité à ce qui convenait pour l'égalité de répartition de la charge sur les quatre essieux;

Enfin, dans l'intervalle qui sépare la chaudière du bâtis, on a pu loger convenablement la caisse à eau, et la disposer de telle sorte que les variations dans le poids des approvisionnements se fissent à peu près également sentir sur chacun des quatre essieux. La construction de cette caisse à eau, d'un seul morceau de chaudronnerie, ne présente d'ailleurs aucune difficulté : les dimensions sont telles que toutes les rivures d'assemblage sont parfaitement accessibles.

Les soutes à coke sont de même disposition que celles des machines de gares, des deux machines-tenders système Crampton, et d'une machine mixte construite par transformation aux ateliers.

Le chargement du feu dans la machine projetée se fera même avec plus de facilités que dans aucun des systèmes ci-dessus.

Le mode de construction générale permet, avec l'emploi des grues roulantes et en démontant préalablement quelques boulons, d'enlever successivement les deux soutes à coke ensemble, puis la chaudière, puis le tender, en mettant ainsi à nu tout le mécanisme attaché au bâtis et faisant système avec lui.

Tout le mécanisme (*propulsion*, *distribution et alimentation*), étant complétement extérieur, présente les mêmes dispositions générales que celui des machines *Crampton* à voyageurs et *Engerth* à marchandises.

La génératrice supérieure de la chaudière est à la même hauteur au-dessus des rails que dans les machines à marchandises dites *du Nord*. Le dessus de la cheminée n'est pas plus élevé que dans le matériel des grandes lignes.

Les pièces qui se rapprochent le plus des rails laissent le même jeu que dans les machines *Engerth*; la plus grande largeur ne dépasse pas celle des dernières machines construites.

Lorsque la machine est en feu et que la caisse à eau et les soutes à coke sont approvisionnées, le poids total servant tout entier à l'adhérence ne dépassera très-probablement pas 39,000 kilog., répartis également sous les quatre essieux, soit en moyenne, par essieu, 9,750 kilog.

La suspension est disposée pour conserver constamment en marche cette égalité de répartition de la charge.

L'effort de traction *théorique* pour *sept* atmosphères de pression *effective*, est approximativement de 7,500 kilog.

Dans les machines *Engerth* fonctionnant aussi à la pression effective de *sept* atmosphères, il est de 9,500

Dans les machines dites *du Nord* fonctionnant à une pression effective de *six* atmosphères, il est de 6,100

Les dimensions qui servent à calculer l'effort de traction sont consignées dans le tableau suivant pour les trois systèmes de machines en comparaison :

DÉSIGNATIONS.	LOCOMOTIVES à l'étude.	Engerth.	du Nord.
	—	—	—
Surface de chauffe totale (foyer et tubes)	125.m2	104.m2	127.m2
Diamètre des roues couplées	1.06	1.35	1.41
— des cylindres	0.46	0.50	0.48
Course des pistons	0.46	0.66	0.68
Nombre de kilomètres parcourus par heure lorsque les machines fonctionnent à deux tours de roues par seconde	24	28	33

Le tableau qui suit donne le nombre de wagons *à dix tonnes* remorqués sur différentes inclinaisons de rampes.

INCLINAISONS DES RAMPES PAR MÈTRE.		LOCOMOTIVES à l'étude.	Engerth.	du Nord.
		—	—	—
0m,005	Chemin de fer du Nord	37	45	30
0m,010	Chemin de Ceinture	26	30	20
0m,015	Mons à Hautmont	20	23	15
0m,020	Charleroi-Louvain	16	18	12
0m,025	Plus fortes rampes du Semmering	14	15	10
0m,030	Plan incliné de Liége	12	13	9

UN MEMBRE trouve que les nouvelles conditions d'établissement de la machine de M. Petiet présentent un grand intérêt; elle est basée sur des principes tout différents du système Engerth. Son foyer passant au-dessus des essieux, ses tubes courts et de petit diamètre ses nouvelles dispositions méritent un examen sérieux, et il propose de remettre la discussion sur cette machine à la prochaine séance.

M. J. GAUDRY, donne ensuite lecture d'une note sur une nouvelle locomotive à marchandises de M. Borsig, destinée au chemin de Saarbruck à Mannheim. D'après le programme posé à M. Borsig, cette machine devait être du système des machines-tenders et remorquer 65 wagons de 10 tonnes, sur des rampes de 5 millimètres, avec une vitesse de 3 à 4 milles à l'heure.

M. GAUDRY remet à la Société les dessins de cette machine.

C'est une machine à trois paires de roues couplées, cylindres et bielles extérieurs. Elle est destinée à brûler de la houille et porte la grille de MM. Marsilly et Chobrzinsky. Un petit cheval-vapeur sert à l'alimentation; elle porte un frein à vapeur du système Laigniel entre ses deux roues d'arrière.

Les principales dimensions de cette machine sont les suivantes :

Diamètre des pistons moteurs	0m,	450
Course	0	675
Diamètre des trois paires de roues couplées	1	260
Nombre de tubes	209	»
Diamètre intérieur	0	045
Longueur	4	200
Diamètre de la chaudière	1	300
Longueur du foyer	1	390
Largeur id.	0	942
Hauteur au-dessus des barreaux de grille	1m,	540
Surface de chauffe du foyer	6	700
id. des tubes	123	940
id. totale	130	640
Entre-axe des roues extrêmes	3	426
Poids total de la machine en ordre de marche	44t,	30
Réparti sur les roues d'avant	13	00
— du milieu	15	75
— d'arrière	15	55

Le prix de cette machine est de 72,000 fr., ce qui représente environ 2 fr. 25 c. le kilog.

M. LE PRÉSIDENT remercie M. Gaudry de sa communication.

UN MEMBRE fait observer que la machine décrite par M. Gaudry présente tous les inconvénients qu'on a voulu éviter dans la machine nouvelle construite au chemin du Nord; il critique particulièrement le porte-à-faux sur les essieux et la forte charge sur les roues.

UN AUTRE MEMBRE fait remarquer que sous la charge des roues motrices, nos rails de 35 à 36 kilog. travailleraient au moins à 17 kilog. par millimètre carré pour un écartement de traverse d'un mètre; et en supposant qu'une seule traverse fléchisse dans l'intervalle, le travail du fer passera de suite à 33 kilog. pour une portée de 2 mètres.

La Société a reçu :

1° De M. Lefrançois, membre de la Société, une note sur les changements de voie;

2° De M. Jules Gaudry, membre de la Société, un exemplaire de son second volume du *Traité élémentaire et pratique des machines à vapeur*;

3° De M. Debonnefoi, membre de la Société un mémoire sur le transport des chevaux par le chemin de fer;

4° De M. Nozo, membre de la Société, un mémoire sur une nouvelle machine locomotive à marchandises;

5° De M. A. Muller, membre de la Société, un mémoire sur la galvanisation des fils de fer;

6° De M. J. Gaudry, une note sur la nouvelle machine locomotive à marchandises de M. Borsig.

Digitized by Google

MM. Dallot, Charles Mamby et Mersier de Buessard ont été nommés membres sociétaires, et MM. le général Morin et Hodgkinson, membres honoraires.

Séance du 21 novembre 1856.

Présidence de M. Polonceau.

Il est donné lecture du mémoire de M. Trélat sur l'installation de la galerie des machines de l'Exposition universelle de 1855.

M. le Président annonce qu'on a déposé une demande de modification aux statuts. Cette demande a pour but de prolonger la durée de la présidence et d'augmenter la cotisation annuelle et le droit d'entrée.

Cette demande sera examinée par le comité, et soumise ensuite à la Société.

La Société a reçu :

1° De M. Charles Laurent, membre de la Société, un exemplaire de l'ouvrage de M. Delesse, ingénieur des mines, sur les matériaux de construction de l'Exposition universelle de 1855;

2° De M. Chanu, des échantillons de fusées de sûreté, ainsi qu'un exemplaire d'un mémoire de M. Lechatelier sur l'emploi de ces fusées;

3° De M. Minard, inspecteur général des ponts et chaussées, un exemplaire de son Mémoire sur la chute des ponts dans les grandes crues;

4° De M. Yvon Villarceau, membre de la Société, un exemplaire de sa note sur la théorie analytique du gyroscope de M. Foucault;

5° De M. Emile Trelat, membre de la Société, un mémoire sur l'installation de la galerie des machines de l'Exposition universelle de 1855.

Husquin de Ruéville.

La Librairie centrale des Chemins de fer de Napoléon Chaix et Ce, rue Bergère, 20, à Paris, vient de mettre en vente un GUIDE *à l'usage* DES MILITAIRES ET MARINS *voyageant isolément* SUR LES CHEMINS DE FER, *soit à leur compte, soit aux frais de l'Etat*, avec *Tarifs militaires pour hommes, chevaux, bagages, etc.*, par M. de Bellefonds, commis de 1re classe au ministère de la guerre. — Prix : broché, 50 c.; relié, 1 fr.

ORDONNANCES RENDUES PAR M. LE PRÉFET DE POLICE, EN MATIÈRE DE TARIFS, PENDANT LE COURANT DU MOIS DE SEPTEMBRE.

CHEMINS.	DATES	TITRES DES ORDONNANCES	OBSERVATIONS
Orléans...	1er septemb.	Ordonnance concernant un tarif spécial pour le transport des matières résineuses.	Réglant le transport des matières résineuses (brai, colophane, galipot, goudron) au départ de Bordeaux.
Est.....	1.....	Ordonnance concernant les tarifs de la grande vitesse sur la section de Paris à Nogent-sur-Marne.	Tarifs généraux réglant le transport à la grande vitesse des voyageurs, militaires et marins, des excédants de bagages des articles de messagerie et marchandises, des denrées destinées à l'approvisionnement des halles de Paris, huîtres et poissons frais, des finances et autres valeurs.
Est.....	2.....	Ordonnance concernant des tarifs spéciaux pour le transport des marchandises entre Reims et Paris.	Réglant le transport : 1° des épiceries de Paris à Reims; 2° des déchets d'huile, déchets de laine, laines en suint et tissus emballés et en vrac, expédiés de Reims à Paris.
Ouest.....	4.....	Ordonnance concernant des tarifs spéciaux pour le transport de certaines marchandises.	1° Tarifs d'abonnement; 2° Tarif du transport de la rouennerie; 3° Tarif du transport des bois bruts, métaux bruts, et autres gros matériaux de construction; 4° Tarif du transport des engrais.
Orléans...	6.....	Ordonnance concernant les tarifs généraux des transports à la grande et à la petite vitesse, applicables sur la section d'Argenton à Limoges, mise en rapport avec les autres stations du réseau, y compris celles de la section de Poitiers à Niort.	
Est-Lyon.....	13.....	Ordonnance concernant des tarifs communs pour le transport des marchandises à grande vitesse.	Tarifs communs aux Compagnies des chemins de fer de l'Est et de Paris à Lyon pour le transport de la messagerie et des finances et valeurs expédiées à grande vitesse de Dijon, Dôle, Beaune, Chagny, Chalon-sur-Saône, Tournus, Mâcon, Belleville, Villefranche et Lyon (Vaise), à destination de certaines stations de la ligne de l'Est *et vice versâ*.
Ouest.....	17.....	Ordonnance concernant les tarifs des transports à grande vitesse par la station des bois de Colombes.	

Digitized by Google

SUITE DES ORDONNANCES RENDUES PENDANT LE MOIS DE SEPTEMBRE.

Nord-Est..	20.....	Ordonnance concernant des tarifs communs pour les transports à petite vitesse.	Tarifs communs aux Compagnies des chemins de fer du Nord et de l'Est pour les transports : 1° de marchandises diverses ; 2° de la ferronnerie des Ardennes ; 3° des vins de Champagne expédiés de la ligne de l'Est sur celle du Nord *et vice versâ*.
Orléans...	22.....	Ordonnance concernant le tarif du transport des vinaigres en fûts.	Assimilation des vinaigres en fûts aux vins en fûts et application à leur transport des tarifs spéciaux VIII-27, VIII-31 et VIII-32.
Orléans-Midi.....	23.....	Ordonnance concernant un tarif commun pour le transport des matières résineuses.	Tarif commun aux Compagnies d'Orléans et du Midi pour le transport des matières résineuses (brai, colophane, galipot, goudron, résine, essence de térébenthine en fûts) au départ de Dax et de Bayonne à divers points du réseau d'Orléans, dans toutes les directions.
Orléans...	24.....	Ordonnance concernant un tarif spécial pour le transport des eaux-de-vie et trois-six en fûts.	Réglant le transport des eaux-de-vie et trois-six en fûts expédiés de Niort et de Saint-Maixent à Paris (Ivry) et à toute autre station du réseau.

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi, 8 janvier :

La spéculation s'est retirée, mais les consommateurs ont payé 160 fr. Quelques transactions ont eu lieu sur la fin de la semaine à 155 fr. ; depuis on a fait 160 et 162 50 ; à ces prix les fourneaux ne cherchent plus à s'engager.

Les prix des fers laminés sont, par continuation, de 340 fr. les 1,000 kil., la 1re classe, et 20 fr. d'écart dans la classification.

Les ronds de tréfilerie sont toujours l'objet d'une demande empressée à 400 fr. le n° 21 et au-dessus, 420 le n° 20 ; plusieurs usines étant engagées, tous les besoins pressants sont loin d'être satisfaits, surtout pour les n°s 20 et au-dessous.

Le prix des fers battus demi-roches à la houille se tient très-ferme de 360 à 370 fr., suivant l'importance des marchés. La hausse des fontes, le maintien des fers laminés pourra bien aider à faire progresser ces prix.

La hausse de la chaîne s'est réalisée selon nos prévisions ; cet article est facturé 75 fr. les 100 kil. en numéros assortis, 70 à 80 fr. les n°s 21 et 22 seuls ; 40 fr. la chaînette, les 100 mètres.

On nous écrit :

« Deux fourneaux de la Blaise viennent de traiter de 1,500,000 kil. de fonte, à raison de 160 fr. à l'usine, terme de 4 mois. L'un de ces fourneaux avait vendu précédemment un lot de 100,000 kil. à 165 f. rendu à Saint-Dizier ; le transport de cette usine à la gare de Saint-Dizier est de 6 à 7 fr. ; ces prix constituent une hausse que vous pouvez constater également chez vous. »

PARIS.

Les magasins cotent le prix des forges 340 fr. les fers au bois, 320 les fers au coke, 310 les fers anglais, 360 les fers battus.

La machine poursuit son mouvement ascensionnel ; on a refusé de vendre le n° 20 42 fr. franco à la Villette. La faveur dont jouissent les ronds pourra bien leur donner une plus-value.

On parle d'un nouveau tarif de pointes pour la seconde quinzaine de janvier, le tarif actuel n'étant plus en rapport avec le cours de la machine.

Le prix des fils de fer n'est pas encore fixé ; une augmentation est certaine sur les fils puddlés. Les fils quincailliers, qui faiblissaient, sont mieux tenus.

BOIS.

Les prix tenus à Saint-Dizier en ce moment, sont, pour les bois ordinaires, 130 fr. l'entrevous, 165 l'échantillon ; pour les bois ordinaires, 135 l'entrevous, 170 175 l'échantillon.

Dimanche 18 janvier on vendra en l'étude de Me Petitjean, notaire à Ancerville, deux coupes du grand bois de Tremont.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

4 janvier :

Les barres marchandes sont tenues à Liverpool de 206 25 à 212 50.

A Cardiff les fers se paient 195 et 200 fr. suivant les marques.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

On cote aujourd'hui : la Villette, 0,75 par 80 kil. ; Rouen, 0,83 id. ; Lille, 0,30 par hect.

Ces prix s'affaibliront probablement encore, si la navigation continue à se faire.

Charleroi, 4 janvier :

Clouterie. — Quelques fabricants ont encore augmenté cet article de 1 fr., ce qui fait 5 fr. de hausse en fort peu de temps.

Charbons. — Les demandes sont actives en gras et demi gras.

Fret. — On a frété à fr. 11 50, puis à 12, et l'on est resté à ce prix.

COMMERCE EXTÉRIEUR (*Commerce spécial*).

Importations.

	En novembre 1856.	Pendant les 10 premiers mois
Fers étirés en barres, q. m.,	37,678	562,685
Fonte brute,	102,378	1,178,167
Cuivre de première fusion,	7,504	91,728
Etain brut,	1,830	21,035
Plomb brut,	15,451	203,406
Zinc,	10,356	183,203
Houilles,	3,524,097	35,545,392

Exportations.

Machines et mécaniques, fr.	286,614	3,949,686

Situation des entrepôts (1er décembre)

Quintaux métriques.

Fonte brute,	127,914
Cuivre brut,	1,773
Etain brut,	1,186
Zinc première fusion,	488
Plomb brut,	52,802

COMMERCE DE L'ÉCOSSE EN 1856.

L'Ecosse possède 150 hauts-fourneaux, dont 123 sont en activité en fin décembre ; le nombre moyen en feu est de 117 pendant l'année qui vient d'expirer ; 36 sont en chômage, ainsi que le fait ressortir le tableau suivant :

Usines.	Hauts-fourneaux existants.	En activité en fin 1857
Gartsherrie,	16	15
Glengarnock,	9	7
Monkland,	9	8
Calder,	8	5
Dundyvan,	8	0
Coltness,	8	6
Clyde,	8	5
Govan,	6	4
Summerlée,	6	6
Langloan,	6	5
Cambroe,	6	4
Forth,	6	5
Blair,	5	5
Eglinton,	5	5
Dalmellington,	4	4
Portland,	4	4

Digitized by Google

Omoe,	à	3
Shotts,	à	3
Ardeer,	à	4
Kinnel,	à	4
Carron,	à	3
Lugar,	à	2
Castehill,	3	3
Muirkirk,	3	1
Lochgelly,	3	3
Devon,	3	1
New-Cumnock,	3	0
Almond,	2	2
Garscube,	2	0
Gladsmuir,	1	1
Lumfinnan,	1	1
Total,	150	123

Les hauts-fourneaux ont produit en 1856 835,000 tonnes ; la production avait été, dans les années précédentes, de 817,000 en 1855, de 755,000 en 1854, et de 700,000 en 1853.

Les prix moyens de l'année sont :

Pour Janvier, 95 fr. 10.
Février, 87 15
Mars, 83 50.
Avril, 81 10.
Mai, 95.
Juin, 94.
Juillet, 91.
Août, 91 25.
Septembre, 89 25.
Octobre, 85 40.
Novembre, 86 95.
Décembre, 90 40.

La consommation sur place par les fonderies et pour la fabrication du fer a été de 341,489 tonnes en 1856, contre 314,820 en 1855 et 284,000 en 1854.

Il a été fourni à la Grande-Bretagne et à l'Irlande 242,461 tonnes en 1856, au lieu de 284,582 en 1855 et 275,961 en 1854.

Les exportations à l'étranger ont été de 286,039 tonnes en 1854, 243,398 en 1855, 259,050 en 1856. Sur cette quantité de 259,000 tonnes, 63,683 sont entrées en France ; voici les ports qui les ont reçues :

Rouen,	12,157 tonnes.
Havre,	11,667
Dunkerque,	10,408
Marseille,	6,130
Boulogne,	4,941
Calais,	4,200
Dieppe,	3,491
Bordeaux,	3,229
Nantes,	3,065
Saint-Valéry,	1,071
Charente,	1,060
Fécamp,	469
Alger et Oran,	140
Abbeville,	118
Ports divers,	890
Total,	63,653

Le stock actuel est fort restreint ; il n'a pas été, depuis fort longtemps, aussi faible, ainsi que le prouve l'état comparatif du stock pendant les six dernières années, arrêté au 31 décembre :

1851, 350,000 tonnes.
1852, 450,000.
1853, 245,000.
1854, 130,000.
1855, 100,000.
1856, 90,000.

La fabrication des fers s'accroît chaque année ; 90,000 tonnes ont été produites en 1852, 115,000 en 1853, 110,000 en 1855 et 123,000 en 1856. Leur exportation est également en faveur : 31,000 en 1854, 25,000 en 1855, 30,000 en 1856 ; c'est une augmentation fort importante. La demande pour l'intérieur du pays est restée sans changement.

Jeudi, 15 janvier 1857.

La fonte donne lieu à des demandes continuelles, et, de là, des prétentions nouvelles de la part des producteurs. Plusieurs marchés ont été faits à 160 fr. et à 162 fr. 50. On nous assure maintenant que des offres viennent d'être refusées à 165 fr. Les prix obtenus donnent aux producteurs la plus ferme confiance. La situation se résume en disant : qu'il y a beaucoup de propositions à 160 et 162 fr. 50, et que les prix tenus sont plus élevés.

Fonte pour fusion : 18 fr. le n° 1, 170 fr. le n° 2, en gare de Saint-Dizier.

Par continuation, les commandes en fers sont assez nombreuses, mais peu importantes, et donnent aux prix une fermeté qu'ils n'avaient pas eu depuis fort longtemps : laminés, 340 fr. rendu dans le rayon compris entre Paris, Mulhouse et Strasbourg ; fers martelés, 360 à 370 à l'usine ou à la gare la plus rapprochée.

La machine soutient son prix de 400 fr. les n°s 11 et au-dessus, 20 fr. d'écart pour les n°s au-dessous.

On attend de jour en jour un nouveau tarif de pointes en hausse, et qui sera peut-être fixé à dater du 15 de ce mois.

D'après une circulaire, datée du Havre le 13 janvier, des feuillards anglais (qualité du Staffordshire) de 25 à 68 mil. s. 1 à 4 1/2, sont offerts à 41 fr. 50 les 100 kil. acquittés, sans classes et pris au Havre, pour marché de 2,000 kil. au moins.

Prix du fret du Havre à Caen, 8 fr.; à Cherbourg, 11 fr.; à Rouen, 6 fr.; à Paris, 14 fr. les 1,000 kil.

JURISPRUDENCE.

TRIBUNAL DE POLICE CORRECTIONNELLE DE SCHÉLESTADT.

AUDIENCE DU 18 NOVEMBRE 1856.

Les employés d'une Compagnie de chemin de fer ne peuvent pas, quand ils ont cessé de faire partie de ladite Compagnie, porter l'uniforme distinctif de ses agents.

Voici dans quelle circonstance s'est produite cette décision.

Un chef de train de la Compagnie des chemins de fer de l'Est avait été révoqué de ses fonctions dans le courant du mois de juin dernier. Cette révocation fut notifiée par lettre, et l'ex-chef de train fit, aux termes des règlements intérieurs de la Compagnie, la remise de ses habits d'uniforme. Malgré cette remise, il fut, dans les premiers jours d'août, rencontré à Schélestadt vêtu de l'uniforme distinctif de ses anciennes fonctions. Avis de ce fait fut donné à l'administration centrale, qui s'empressa de prévenir M. le procureur impérial en lui demandant d'user de son autorité pour interdire à cet agent le port d'uniforme et insignes auxquels il n'avait plus droit par le fait de sa révocation.

C'est sur cette plainte qu'est intervenu le jugement suivant :

« Considérant qu'il est établi en fait, ce qui n'est » point dénié par l'inculpé, que celui-ci a été vu, au » mois d'août dernier, à Schélestadt, à plusieurs re- » prises, revêtu d'une tunique de chef de train des » chemins de fer de l'Est ;

» Considérant qu'il est justifié en outre que X..., » employé en qualité de chef de train des chemins » de fer de l'Est sur la section de Bâle à Strasbourg, » a été révoqué de ses fonctions par décision du 25 » juin dernier pour un motif qu'il importe peu de » connaître au procès actuel, et que cette décision lui » a été notifiée peu de jours après par lettre émanant » de la direction générale, ayant son siége à Paris ;

» Considérant que c'est en vain que le prévenu a » prétendu que cette notification ne lui avait jamais » été faite, et que la lettre qui doit lui avoir été » adressée par la direction pour lui faire connaître » sa destitution ne lui était pas parvenue ; qu'une pa- » reille perte ne se présume point ; que du reste il est » constant que dès le mois de juillet X... a fait re- » mise à la Compagnie des effets qu'il en avait reçus » en sa qualité d'employé ; que de là il résulte qu'il » connaissait les mesures qui avaient été prises à son » encontre et qu'il savait qu'il ne comptait plus par- » mi les employés de la Compagnie ;

» Considérant que ces faits ainsi établis, il en ré- » sulte que X... s'est rendu coupable du port d'un » uniforme qui ne lui appartenait pas, délit prévu et » puni par l'article 259 du Code pénal, qu'il y a donc » lieu de faire application au prévenu dudit article ;

» Considérant cependant que le tribunal peut en- » core reconnaître en faveur du prévenu l'existence » de circonstances atténuantes tirées de ce que, des- » titué récemment, il n'avait point encore pu se » procurer les effets bourgeois pour se vêtir, et qu'il » n'a pas cru faire mal en portant une tunique d'em- » ployé qu'il s'était fait faire à ses frais ; qu'il y a » donc lieu de lui appliquer les dispositions bien- » veillantes de l'article 463 du Code précité ;

» Par ces motifs, le tribunal déclare le prévenu » convaincu du délit de port illégal d'uniforme, pour » réparation de quoi le condamne en huit jours de » prison et aux dépens.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

EMPRUNT DE 200 MILLIONS.

Tirage trimestriel des lots.

Le lundi 22 décembre 1856, à deux heures et demie, il a été procédé publiquement, au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, n° 19, au quatrième tirage trimestrel, pour 1856, de l'emprunt de 200 millions,

Il a été extrait de la roue quatorze numéros donnant droit aux lots suivants :

Ordre de sortie.	Numéros sortis.	Montant des lots.
1er	149413	100,000
2e	193747	50,000
3e.	158529	40,000
4e.	164311	30,000
5e.	192744	20,000
6e.	95442	10,000
7e.	165473	5,000
8e.	99976	5,000
9e.	129629	5,000
10e	10099	5,000
11e	120177	5,000
12e	101018	5,000
13e	78036	5,000
14e	122561	5,000

Les porteurs des titres dont les numéros sont sortis au tirage du 22 décembre 1856 sont invités à se faire connaître à l'administration du Crédit foncier de France avant le 1er février prochain, époque à partir de laquelle le remboursement des obligations et le paiement des lots seront effectués contre la remise des titres.

Le Gouverneur,

Cte Ch. de Germiny.

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1856. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1855. id. 795 id.)

Du 1er au 7 janvier 1857.

Déduction faite de l'impôt (loi du 14 juillet 1855, à partir du 1er août.

103,941 voyageurs	262,209 80
Bagages, marchandises, etc.	545 870 09
Total	807,679 29

Semaine correspondante de 1855.

91,847 voyageurs	270,486 85
Bagages, marchandises, etc.	585,226 78
Produit total	855,713 63

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS.

(1856. Longueur exploitée 1,234 kilom.)
(1855. id. 1,168 id.)

Déduction faite de l'impôt du dixième

Du 30 au 31 décembre 1856.

Voyageurs	110,880 86
Bagages, marchandises, etc.	321,851 14
Total	432,732 » »
A déduire les produits afférents à la compagnie du Bourbonnais	21,573 71
Recettes de la compagnie d'Orléans.	411,158 29
Semaines correspondantes de 1855	187,218 84
Différence en faveur de 1856	223,939 45
Recettes depuis le 1er janvier 1856.	54,915,449 92
A déduire les produits afférents à la Compagnie du Bourbonnais	1,901,906 » »
Recettes de la Compagnie d'Orléans.	53,013,542 92
Recette correspondante de 1855	52,832,273 96
Différence en faveur de 1856	181,268 96

Du 1er au 7 janvier.

Voyageurs	9,997 27
Bagages, marchandises, etc.	13,265 20
Total	581,225 81
Semaine correspondante de 1856.	736,311 01

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1856. Longueur exploitée : 876 kilomètres)
(1855. id. 760 id.)

Du 30 au 31 décembre 1856

(Déduction faite du droit du dixième.)

42,424 voyageurs	73,942 96
Marchandises, etc., grande vitesse	18,307 57
— petite vitesse	115,460 70
Total de la semaine	207,711 23
Semaine correspondante en 1855	85,273 29
Augmentation en 1856	122,438 03
Recettes depuis le 1er janvier 1856	38,848,153 79
id. id. 1855	33,591,723 76
Différence en faveur de 1856.	5,256,340 03

Du 1er au 7 janvier 1857.

Longueur exploitée : 1857, 876.
— 1856, 806.

199,277 voyageurs	279,688 66
Marchandis. et transp. div. gr. vitesse	41,180 37
Marchandis. et transp. div. pet. vitesse	383,068 70
Total	703,937 75
Recette correspondante de 1856	554,012 33
Différence en faveur de 1857	149,925 43

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(1er C. Longueur exploitée, 905 kilomètres.)
(1855. id. 872 id.)

7e année. — 52me semaine.

Du 30 au 31 décembre 1856.

(Déduction faite de l'impôt).

16,191 Voyageurs	75,714 70
Marchandises	198 320 31
Total de la semaine	274,035 01
Recettes antérieures	40,759,953 18
Total général	41,033,988 19
Exercice 1856	41,033,988 19
id. 1855	40,230,685 12
Différence en faveur de 1856	803,300 07

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

(1856. Longueur exploitée, 174 kilom.)
(1855. id. 119 id.)

2,021 Voyageurs	3,436 57
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	5,343 17
Total	8,779 74
Recettes antérieures	2,136,843 01
Total	2,145,622 75

Du 1er au 7 janvier 1857.

Longueur exploitée : 1857, 1069.
— 1856, 1069.

78,470 Voyageurs	217,900 87
Bagages, marchandises, etc	455,477 21
Total	673,378 08
Semaine correspondante en 1856	680,591 25
Différence en faveur de 1856	7,213 17

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 523 id.

Recettes du 1er au 7 janvier 1857

Déduction faite du dixième sur les transports grande vitesse.

Voyageurs	140,237 65
Bagages et marchandises	391,109 14
Total de la semaine	531 346 79
Semaine correspondante de 1856	509 007 75
Augmentation	22,339 04

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

(1857. Longueur exploitée, 656 kilom.) (1)
(1856. id. 572 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,263 56.
— 1856, 1,093 45.

Recettes du 1er au 7 janvier 1857

Et de la semaine correspondante de l'exercice écoulé.

Déduction faite du droit du dixième sur les transports à grande vitesse

Grande vitesse) 71,083 voyageurs	247,810 15
Grande vitesse) marchand.	100,631 85
Petite vitesse) marchand.	480,421 74
Total	828,893 75
Semaine correspondante de 1856	625,455 67
Différence en faveur de 1857	203,438 07

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

(1856. Longueur exploitée, 188 kilom.)
Déduction faite de l'impôt du dixième.

Du 23 au 29 décembre 1856

(Section de Lyon à Roanne)

..,... voyageurs, grande vitesse	27,525 09
Bagages, grande et petite vitesse et services annexes	169,415 97
Total	196 941 06
Recettes antérieures	9,691,136 62
Total de l'exercice 1856	9,888,077 68
Semaine correspondante de 1855	162,178 62
Total de l'exercice 1855	667,231 12

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).

(1856. Longueur exploitée, 105 kilomètres.)

Voyageurs	16,040 26
Bagages, grande et petite vitesse et services annexes	42,694 82
Total	58 735 08
Recettes antérieures	1,821,597 21
Total de l'exercice 1856	1,880,332 29
Recettes totales de la semaine sur les deux sections	255,676 14
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1856	11,512,733 83
Total général	11,768,409 97

CHEMIN DE FER D'ORSAY.

Circulation et recettes comparatives du mois de Décembre 1856.

(1856. Longueur exploitée, 23 kilomètres)

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages, etc.	Totaux.
1856	42,736	26,046 40	1,367 20	28,013 60
1855	38,425	24,297 10	1,284 15	25,581 25
En faveur de 1856	4,311	2,349 30	83 05	2,432 35
En faveur de 1855	»	»	» »	»

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 668 kilomètres.
Id. en 1856, 307 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 150 id.

Recettes du 1er au 7 janvier 1857

CHEMIN DE FER.

25,354 voyageurs.....	62,966 45
Bagages, marchandises, etc.....	90,010 02
TOTAL.....	152,976 47
Recettes du CANAL LATÉRAL...	23,868 83
Recettes antérieures.....	»
Total depuis le 1er janvier 1857	176,845 30
1re semaine de 1857. Chemin de fer..	152,976 47
Id. Canal latéral...	23,868 83
Total de la semaine en 1857	176,845 30
1re semaine de 1856. Chemin de fer..	72,960 80
Id. Canal latéral...	14,109 65
Total de la semaine en 1856	87,070 45
Différence en faveur de 1857.	89,774 85

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857.....	176,845 30
1856.....	76,240 30
Différence en faveur de 1857..	100,605 »

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1857,	326 87	113 66
1856,	237 65	94 06
Augmentation,	89 22	19 60

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Section de Lyon à Bourg.)

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Recettes du 22 au 28 décembre 1856.

6,144 Voyageurs.....	14,559 90
Bagages et Marchandises.....	6,524 35
Total de la semaine....	21,084 25
Recettes antérieures...	669,391 40
Total depuis le 23 juin.....	690,475 65

Du 29 décembre au 4 janvier.

6,553 Voyageurs.....	14,968 55
Bagages, marchandises, etc.....	6,523 25
Total.....	21,491 80
Recettes antérieures à partir du 23 juin 1856.....	690,475 65
TOTAL.....	711,967 45

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont et prolongements.

Longueur exploitée : 125 kilomètres

Du 30 au 31 décembre 1856.

Voyageurs.....	4,399 25
Bagages, marchandises, etc.....	7,580 55
Total.....	11,979 80
Recettes antérieures....	1,741,406 97
Total.....	1,753,386 77

Du 1er au 7 janvier 1857.

Voyageurs.....	10,217 50
Bagages, marchandises, etc.....	13,743 60
TOTAL de la semaine.....	23,961 10

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS.

1855. — Longueur exploitée, 402 kilomètres.
1856. — — — 402 —

Novembre 1856.

222,190 voyageurs.	524,634 40
14,624 tonnes de marchandises.....	169,724 44
Total du mois.....	694,358 84
Mois correspondant 1855...	589,710 78
Différence en faveur de 1856..	104,648 06
Recettes depuis le 1er juin 1856.....	4,079,475 55
Recettes correspondantes 1855.....	3,458,308 08
Différence en faveur de 1856.	1,121,167 47

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 1er au 7 janvier 1857.

Voyageurs.....	20,306 95
Bagages.....	607 10
Marchandises : grande vitesse.....	1,436 53
Id., petite vitesse.....	7,048 19
Produit éventuel.....	» »
Service de Biella	4,857 92
Ensemble.....	34,256 70
Recette correspondante de 1856..	24,124 16
Différence en faveur de 1857....	10,134 54

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1856. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1855. Id. 910 id.

Du 1er au 7 janvier 1857.

	En francs, au change de 123 1/2
32,225 voyageurs.....	135,221 05
17,713 tonnes Marchandises.....	299,589 47
Total de la semaine.....	434,810 52
Semaine correspond. 1856.....	572,958 70
Différence en faveur de 1856...	138,148 18
Recettes depuis le 1 janvier 1857.....	434,810 52
Recettes depuis le 1 janvier 1856.....	572,958 70
Différence en faveur de 1856...	138,148 18

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon , 46 kilomètres.)

51e semaine 1856.

Mouvement et Recettes. Du 22 au 28 décembre

3,399 voyageurs. — 9,353 quint. bagages, marchandises.....	fr. 6,809 55
Recettes antérieures depuis le 1er janvier	478,734 25
Total de l'exercice.....	485,543 80

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

(Lignes de Bâle à Sissach et Aarau-Olten-Lucerne, 84 kilomètres.)

Recettes du 1 au 31 décembre 1856.

	Voyageurs	Marchandises quintaux à 50 kil.	Recettes.
Du 1er au 31	41,837	129,469	63,908 51
Mois précédents.	485,716	747,886	592,951 60
Ligne de Bâle à Sissach seulement jusqu'en juin			
Totaux..	527,553	877,355	656,860 11

CHEMIN DE FER DE TARRACONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 16 au 31 décembre 1856

7,092 voyageurs	fr. 5,085 55
Recettes antérieures à partir du 17 septembre 1856.....	57,027 75
Total général.....	62,113 30

L'ouverture du service des marchandises a eu lieu le 5 janvier. Les recettes en seront publiées au premier jour.

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

décembre 1856

	1856.	1855.	1854.
Voyageurs...	27,581 60	23,656 50	26,367 85
Bagages.....	566 75	388 79	384 17
Bétail.....	589 35	594 95	621 45
Marchandises	18,922 34	20,121 86	17,277 51
	47,962 04	44,762 »	44,710 98

Augmentation en 1856 de fr. 3,200 04 sur 1855
Augmentation de 3,251 06 sur 1854

4 trimestres.

	1856.	1855.	1854.
Voyageurs...	440,128 25	394,386 50	383,734 60
Bagages.....	11,879 60	8,992 08	8,352 74
Bétail.....	12,109 75	11,039 90	11,305 50
Marchandises	236,026 71	238,283 33	221,196 19
	700,144 31	652,701 81	624,679 09

Augmentation en 1856 de fr. 47,442 50 sur 1855
et de fr. 75,465 22 sur 1854

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (2e semaine)		Par journée de voiture	
		Omnibus.	Cabriolets.
Du 4 au 10 janvier 1857	136,355 65	70 30	41 45
Semaine correspondante de 1856 . .	130,639 40	67 86	41 21
Rec. depuis le 1er janv. 1857 . . .	311,762 75	77 01	47 33
Période correspondante de 1856 . .	306,686 55	75 98	46 91
Différence en faveur de 1857.	5,076 20	1 03	» 4 0

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

MM. les porteurs d'actions et obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans *ses succursales*, les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission qui vient d'être réduite de 1/2 à 1/4 0/0.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Avis aux porteurs d'obligations 5 *et* 3 0/0. — Les coupons de ces obligations sont payables au choix des porteurs :

Sans frais, — dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, à Lyon et Marseille.

Moyennant une commission de *un quart pour cent*, dans toutes les succursales de la Banque.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans ses succursales les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,
G. RÉAL.

COMPAGNIE ESPAGNOLE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Les statuts de la Compagnie espagnole des chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante ayant été approuvés par ordonnance royale datée du 31 décembre 1856, les premiers souscripteurs aux actions de ladite Compagnie, porteurs de récépissés provisoires (émission de mai 1856), sont, conformément à l'art. 60 desdits statuts, convoqués en assemblée générale et spéciale pour voter les bases constitutives de la Société.

Cette première réunion aura lieu à Madrid, le jeudi 29 janvier courant, à midi, à la gare, porte d'Atocha.

Madrid, le 12 janvier 1857.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le directeur,
F. BARRAU.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES

CLIPPERS FRANÇAIS.

Les actionnaires sont priés de se réunir en assemblée extraordinaire, au siége de la Société, 20, rue Neuve des Capucines, samedi, le 24 courant, à 3 heures précises.

Ils devront déposer leurs actions, avant le 24 courant, à la caisse de la Société.

Les actionnaires des provinces sont priés de se faire représenter.

GRAHAM, DE LINARES ET C°.

COMPAGNIE ANONYME DU CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES

Autorisée par arrêté royal du 5 janvier 1857.

Concession de 90 ans à partir de l'achèvement du chemin.

L'exploitation comprend trois lignes à double voie d'un développement total de 149 kilomètres :

1° Ligne de Saint-Ghislain à Gand, par Leuze, Renaix et Audenarde ;

2° Ligne de St-Ghislain à Tournay, par Peruwelz ;

3° Ligne de Saint-Ghislain à Ath.

La section d'Audenarde à Gand (27 kilom.) est terminée et sera ouverte vers la fin du mois de mars prochain.

Capital : Vingt-six millions de francs en actions de 500 fr., soit 52,000 actions et treize millions huit cent mille francs en obligations.

32,000 actions sont dès à présent souscrites par les capitalistes belges et par les fondateurs de la Compagnie. 20,000 actions seulement restent à souscrire.

Un premier versement de 75 fr. par action doit accompagner chaque souscription ; — un second versement de 75 fr. est exigible sur la remise des actions au porteur.

Conseil d'administration.

MM. le prince de Ligne, président du Sénat à Bruxelles, président du Conseil d'administration ;

Le prince Marc de Beauvau, membre du Corps législatif à Paris, vice-président du Conseil d'administration ;

Le baron Gustave de Bussière, propriétaire à Paris, vice-président du Conseil d'administration ;

Le prince Ferdinand de Croy, propriétaire, au château de Rœulx ;

Le comte Wolodkowicz, ancien receveur général à Paris ;

Le baron Edmond de Busnière, ancien ambassadeur, propriétaire à Paris ;

Grenier-Lefebvre, ancien sénateur, à Gand ;

Hippolyte Rolin, ancien ministre des travaux publics ;

Constantin de Regel, ingénieur en chef à Strasbourg ;

Antoine Maertens, banquier à Bruxelles ;

Victorien Dessigny, banquier à Mons.

Directeur général.

M. le général Trumper, ancien secrétaire général du ministère de la guerre, à Bruxelles.

Le chemin de fer Hainaut et Flandres est dans des conditions exceptionnelles ; il traverse la contrée la plus riche en produits pondérables d'un grand trafic, la plus populeuse, et aboutit aux villes les plus manufacturières de la Belgique. Son avenir est immense ; tous les chemins des nombreuses exploitations du vaste bassin houiller du couchant de Mons se raccordent à Saint-Ghislain et en font ainsi, sous le rapport des marchandises, la station la plus importante de la double ligne de communication du Nord, de Paris à Bruxelles.

D'après des calculs de statistique rigoureusement établis, il est permis d'espérer, dès les premières années d'exploitation, un rendement de 12 à 15 0/0 pour les actionnaires.

L'intérêt à 5 0/0 sera payé aux actionnaires, pendant la durée des travaux à Paris et à Bruxelles.

On souscrit à Paris, chez MM. Bechet, Dethomas et C°, banquiers, 17, boulevard Poissonnière.

Les souscriptions doivent, pour être admises, être accompagnées du premier versement de 75 fr. par action.

S'adresser, pour tous renseignements :

1° Aux bureaux de la Compagnie du chemin de fer, rue de Provence, 46 ;

2° A MM. Bechet, Dethomas et C° ;

3° A MM. Trumper et Maertens, banquiers de la Compagnie, à Bruxelles ;

4° Et à la Banque de Flandres, à Gand.

Adresser des départements les demandes d'actions par la poste à MM. Bechet, Dethomas et C°, auxquels les fonds devront être envoyés franco par les messageries ou les chemins de fer.

Nota. — Dans les villes où la Banque de France a des succursales, les fonds pourront y être versés au crédit de MM. Bechet, Dethomas et C°, ou au crédit des mêmes :

A Amiens, chez M. Ledieu, banquier.
A Bordeaux, chez M. Piganeau, banquier.
A Caen, au comptoir d'escompte.
Au Havre, chez MM. Degnerre, Henzey et C°, banquiers.
A Lille, chez MM. Jules Decroix et C°, banquiers.
A Lyon, chez MM. Marius, Cote et C°, banquiers.
A Marseille, chez M. Ad. Lucy, receveur général.
A Nancy, chez MM. Jambois, Husson et C°, banquiers.
A Nantes, chez M. J. Baillergeau, banquier.
A Orléans, chez MM. Richault et C°, banquiers.
A Rouen, chez MM. Tavernier et C°, banquiers.
A Strasbourg, chez MM. F. Nebel fils et C°, banquiers.
A Tours, chez MM. Gouin frères, banquiers.

La souscription est ouverte à partir de lundi 12 janvier ; elle sera fermée le mardi 20 janvier, à 4 heures du soir, et le 22 pour les départements.

La répartition des actions entre les souscripteurs sera faite après la clôture de la souscription, et il sera délivré des actions au porteur, libérées de 150 fr. en échange des récépissés provisoires.

MINES D'ASPHALTE ET DE BITUME

de Bastennes (Landes), Seyssel-Volant-Perrelle (Savoie) et Maestu et Montoria (Espagne.)

MM. les actionnaires sont prévenus que les intérêts du deuxième semestre 1856 seront payés au siége de la Société, rue du Faubourg-Poissonnière, 68, à partir du 15 janvier courant.

Paris, le 12 janvier 1857.

Le gérant,
F. LEDOUX.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES OMNIBUS.

Numéros des obligations sorties au tirage du 13 janvier 1857, pour être remboursées, à raison de 500 fr. l'une, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme, à partir du 1er avril 1857, avec jouissance du coupon à détacher à cette date.

N°s 6801 à N°s 6900	—	100	obligations.
5901 à	6000	— 100	id.
4501 à	4500	— 100	id.
1301 à	1400	— 100	id.
301 à	400	— 100	id.
4301 à	4385	— 85	id.
Total. . . .			585 obligations.

COMPTOIR CENTRAL

V.-C. BONNARD.

MM. les actionnaires du Comptoir central V.-C. BONNARD et C°, rue de la Chaussée-d'Antin, 51, sont convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire pour le samedi 31 janvier prochain, conformément aux articles 52 et 57 des statuts.

La réunion aura lieu à la salle Herz, 48, rue de la Victoire, à trois heures de l'après-midi.

Pour en faire partie il faut être propriétaire ou porteur d'au moins vingt-cinq actions déposées au siége de la société, contre récépissé, cinq jours au plus tard avant l'époque indiquée pour la réunion.

On pourra s'y faire représenter par des fondés de pouvoir ayant eux-mêmes le droit de voter.

Les actions pourront aussi être déposées aux succursales de la société, ci-après :

A Marseille, rue Mission-de-France, 2 ;
A Lyon, rue des Capucins, 6 ;
A Strasbourg, chez MM. Eckel et Masse ;
A Rouen, rue Saint-Sever, 49.

Le gérant, V. C. BONNARD.

BANQUE DU CRÉDIT AGRICOLE

constituée par acte authentique devant Me Fould, notaire à Paris, au capital de 20 millions.

Émission d'une série d'obligations productives d'un intérêt annuel de 15 fr. remboursables en vingt-quatre ans au taux de 500 fr.

OUVERTURE DE LA SOUSCRIPTION.

La souscription de cet emprunt voté par l'assemblée générale des actionnaires à la date du 16 juin 1855, est ouverte dans les bureaux de la Compagnie du 15 au 24 janvier courant, de dix à quatre heures.

Les demandes doivent être adressées à MM. V.-L. Pigault et C°, banquiers, rue Neuve-des-Mathurins, 18, à Paris.

CONDITIONS DE LA SOUSCRIPTION.

Les obligations sont émises, avec jouissance du 1er janvier 1857, au taux de 250 fr., payables comme suit :

100 fr. en souscrivant ; — 100 fr. au 1er juillet 1857 ; — 50 fr. au 1er janvier 1858.

Toute demande non accompagnée du versement de 100 fr. par titre sera considérée comme non avenue. Il sera bonifié un intérêt de 4 0/0 sur les versements anticipés.

Digitized by Google

SOCIÉTÉ DES

FORGES DE CHATILLON ET COMMENTRY.

ÉMISSION DE 20,000 OBLIGATIONS,

A 250 fr., remboursables à 312 50 c.

L'assemblée générale des actionnaires du 12 janvier 1857 a décidé l'émission de 20,000 obligations de 250 fr., rapportant 15 fr. d'intérêt annuel, payables par semestres et le capital remboursable à 312 fr. 50 c., en 25 ans, par voie de tirage au sort.

Le premier coupon d'intérêts sera payable le 15 novembre 1857.

Le premier tirage aura lieu le 15 mai 1860.

En conséquence, la souscription est ouverte au siége de la Société, à Paris, rue du Conservatoire, 11.

Les paiements auront lieu comme suit :

50 fr.	en souscrivant, sous déduction de l'intérêt à 6 0/0 du jour du versement au 15 mai 1857 ;
100	le 15 mars 1857 ;
100	le 15 septembre 1857.

Total, 250 fr.

Les versements effectués par anticipation sur les deux derniers termes, seront bonifiés à raison de 6 0/0 l'an.

Paris, le 12 janvier 1857.

CAISSE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE DE TURIN (Crédit mobilier).

Le Conseil d'administration, par suite de l'approbation du ministre des finances et du commerce, a fixé la répartition suivante pour l'exercice 1856.

Pour les actions libérées.

Intérêts	12 50
Dividendes	9 20
Total fr.	21 70
A-compte payé le semestre dernier	11 »
Reste à payer, fr.	10 70

Pour les actions de la nouvelle émission

Intérêts	2 80
Dividendes	9 20
Total fr.	12 »
A-compte payé le semestre dernier	5 »
Reste à payer, fr.	7 »

Les actionnaires sont, en conséquence, avisés que ce solde de répartition leur sera payé dès à présent,

A Turin, au siége de la Société ;

A Gênes, à la Caisse générale ;

A Paris, chez MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte.

Turin, 7 janvier 1857.

UNION FINANCIÈRE ET INDUSTRIELLE.

Les actionnaires de la Société l'Union financière et industrielle sont prévenus que l'assemblée générale aura lieu le jeudi 30 avril prochain à quatre heures au siége de la Société.

Aux termes de l'art. 27 des statuts, cette assemblée sera composée des cinquante plus forts actionnaires, en dehors du gérant et des membres de la commission de surveillance, qui se seront fait inscrire sur les registres de la Société en déposant leurs actions deux mois avant la confection de la liste, laquelle doit être arrêtée par le gérant un mois avant le jour fixé pour la convocation.

En conséquence ceux de MM. les actionnaires qui désirent faire partie de l'assemblée générale sont invités à se faire inscrire et à déposer leurs titres, avant le 28 janvier courant, au siége de la Société, rue St-Arnaud, 8.

COMPAGNIE DES

CHANTIERS ET ATELIERS DE CONSTRUCTION DE LA SEINE.

Le comité de gérance de la Société nouvelle formée pour être autorisée en Société anonyme, dans le but de succéder à l'ancienne Compagnie des établissements Cavé, a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'actions de cette dernière Compagnie que, conformément à l'une des clauses de l'acte social, le droit de préférence à la souscription des actions de la Société nouvelle leur est réservé jusqu'au vingt-sept janvier mil huit cent cinquante-sept.

Le public est admis à la même souscription, sauf le cas de réduction du droit de préférence réservé ci-dessus aux actionnaires.

S'adresser, pour souscrire, chez MM. Béchet Dethomas et C°, banquiers à Paris, boulevard Poissonnière, 17, où sont déposés les statuts de la Compagnie nouvelle.

Assemblée générale des actionnaires des établissements Cavé.

Les liquidateurs de l'ancienne Société des établissements Cavé ont l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée générale pour le jeudi vingt-neuf janvier mil huit cent cinquante-sept à midi, rue Richelieu, 100, à l'effet d'entendre le rapport des liquidateurs, et d'approuver, s'il y a lieu, la cession par eux faite de l'actif de la liquidation à une autre Société.

Conformément aux statuts, tout propriétaire de vingt actions au moins devra, pour assister à l'assemblée, faire le dépôt de ses titres trois jours avant la réunion, soit au siége social, soit chez MM. Béchet, Dethomas et C°, banquiers à Paris, boulevard Poissonnière, 17.

Assemblée générale des actionnaires de la Compagnie des chantiers et ateliers de construction de la Seine.

MM. les actionnaires de la Société nouvelle, cessionnaire de l'actif de l'ancienne Compagnie des établissements Cavé, sont convoqués en assemblée générale pour le jeudi vingt-neuf janvier mil huit cent cinquante-sept à deux heures de relevée, rue Richelieu, 100, à l'effet de faire vérifier et apprécier, conformément à l'art. 4 de la loi du 17 juillet 1856, la valeur de l'apport fait à la Société par les liquidateurs de la Compagnie des établissements Cavé.

Tout souscripteur a le droit de faire partie de cette assemblée.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les lundis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, tous les jeudis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Deux départs par semaine pour Constantinople :

L'un, tous les lundis, à 3 heures du soir, par Messine et le Pyrée (Athènes), par embranchement et alternativement, Salonique et Nauplie. —

L'autre, tous les jeudis à 10 heures du matin, par Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, correspondance à Constantinople, pour Varna.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le jeudi à dater du 12 juin.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Latraquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie :* (sans transbordement) chaque deux semaines, le jeudi à dater du 12 juin. — *Voie de Smyrne :* chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 19 juin.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des Iles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE

ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi

ORAN. — Départs tous les vendredi à midi.

STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les mercredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription:

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale,

A Lyon, place des Terreaux

EN VENTE

A l'Imprimerie centrale des Chemins de fer

DE NAPOLÉON CHAIX ET C°

RUE BERGÈRE, 20

GRAND ATLAS DES CHEMINS DE FER DU MONDE

Composé de 15 belles Cartes, papier grand-aigle

PARFAITEMENT COLORIÉES.

Ce travail, unique dans son genre, vient d'être approuvé par MM. les Ingénieurs des Compagnies, et sera constamment tenu au courant des nouvelles Lignes en exploitation, en construction et concédées.

La manière dont les Cartes sont gravées et disposées permet à tous ceux qui les possèdent de les compléter très-facilement à mesure de l'ouverture des nouvelles Lignes.

Voici la nomenclature des Cartes dont l'Atlas se compose :

Carte générale de tous les Chemins de fer français et des Voies navigables;
Carte générale des Chemins de fer de la Grande-Bretagne, de l'Ecosse et de l'Irlande;
Carte générale des Chemins de fer de l'Europe centrale ;
Carte générale des Chemins de fer des Etats-Unis d'Amérique ;
Carte générale du réseau des Chemins de fer des Environs de Paris;
Plan de Paris, avec la situation de toutes les gares ;
Carte spéciale des Chemins de fer d'Orléans ;
Carte spéciale des Chemins de fer du Nord ;
Carte spéciale des Chemins de fer de l'Est ;
Carte spéciale des Chemins de fer du Midi ;
Carte spéciale des Chemins de fer de l'Ouest ;
Carte spéciale des Chemins de fer de Paris à Lyon ;
Carte spéciale des Chemins de fer de Lyon à la Méditerranée ;
Carte spéciale des Chemins de fer de Paris à Rouen, au Hâvre, à Dieppe et à Fécamp ;
Carte spéciale du Chemin de fer Grand-Central de France.

Le *Grand Atlas des Chemins de fer du Monde* est indispensable à MM. les Fonctionnaires de chaque département, à tous les Ingénieurs, aux Compagnies de Chemins de fer, aux Expéditeurs, et à toutes les personnes qui s'occupent de près ou de loin des grands intérêts de nos nouvelles voies de communication.

Toutes les Cartes présentent, dans leur ensemble ou séparément, le réseau complet des travaux gigantesques qui vont changer les rapports économiques de tous les pays entre eux. C'est évidemment le travail qui offre aujourd'hui le plus d'intérêt à la méditation des hommes.

—

Prix de l'Atlas complet, relié avec luxe..... 36 fr.
— de chaque Carte séparément 2 fr.

L'Atlas sera expédié, dans une caisse et *franco*, à toutes les personnes qui adresseront à MM. Napoléon Chaix et C°, un mandat de 40 francs sur Paris. — Et pour les Cartes séparées, 1 fr. 50 c. en sus du prix fixé.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Depuis huit jours les tendances de notre bourse sont évidemment à la hausse. Les cours de la rente 3 0/0 ont même fait quelques progrès; mais le mouvement a été paralysé par la baisse des fonds anglais. La Banque d'Angleterre, voulant paralyser les spéculateurs des banques qui se faisaient avancer des capitaux sur dépôts de consolidés et de billets de l'échiquier, afin d'exporter de l'or sur le continent, s'est décidée jeudi dernier à élever de 6 à 6 1/2 le taux d'intérêt sur ses avances. Cette mesure a jeté pendant quelques jours une grande perturbation à la Bourse de Londres : les consolidés, qui avaient fait 94 3/4 à 7/8 au 5 janvier, ont reculé à 93 5/8 3/4. L'argent était redevenu très-rare et l'escompte plus difficile. Ces nouvelles ont eu nécessairement leur contre-coup à la Bourse de Paris, et elles ont paralysé la tendance ascensionnelle de nos fonds. Le 3 0/0, qui avait repris facilement à 68 30, a reculé à 67 80, et la nouvelle de l'arrangement des affaires de Neufchâtel a passé presque inaperçue, sans produire aucun effet sur nos fonds. Cependant la baisse a trouvé une grande résistance au-dessous de 68, et l'on s'attend généralement à des cours plus élevés pour la fin du mois. Déjà la situation du marché de Londres s'est améliorée, les consolidés sont revenus à 94, et la Banque d'Angleterre n'a pas cru devoir rien changer cette semaine aux conditions de son escompte.

Les actions du Crédit mobilier ont remonté péniblement de 1,372 50 à 1,410; mais les affaires sont devenues difficiles sur cette valeur, et il en sera de même tant qu'on ne connaîtra pas officiellement le chiffre du dividende.

Le marché des chemins de fer a été assez calme pour la plupart des lignes. L'attention se portait presque exclusivement sur l'Orléans et le Grand-Central, parce qu'un journal avait annoncé qu'un traité avait été signé entre ces deux Compagnies. On a contesté l'exactitude de cette nouvelle; mais, d'après les bruits qui ont été répandus sur les conditions de rachat offertes aux actionnaires du Grand-Central, cette dernière ligne n'a pas pu se soutenir au cours de 647 50 qu'elle avait obtenu dans un premier moment d'effervescence spéculative, et elle est retombée à 615. La hausse s'est mieux tenue sur les actions d'Orléans, qui ont fait 1,390, et qui sont encore très-fermes à 1,383 75. On a continué à faire des arbitrages en faveur de cette ligne et au détriment des actions de Lyon.

C'était hier la réponse de primes de la quinzaine pour les chemins. Un grand nombre de primes ont été abandonnées; mais on remarquait beaucoup de facilité pour les reports, dont le taux était fort modéré, ce qui semble indiquer que la liquidation se fera facilement et dans de bonnes conditions.

On s'est peu occupé des autres chemins. Leurs cours se sont soutenus ; mais la spéculation était inactive sur ces valeurs. Les actions des chemins de fer autrichiens étaient fort lourdes. Les recettes de cette ligne présentent chaque semaine de fortes diminutions comparativement à l'année dernière, et on trouvait difficilement des acheteurs à la bourse d'hier de 772 50 à 775.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 8 jusqu'à celle du 15 janvier :

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 67 0 à 68 20; elle a fermé à 67 75; elle a varié à terme de 67 30 à 68 30; elle est restée à 67 95.

La rente à 4 1/2 0/0 a monté de 93 à 94; elle est restée à 33 50.

La Banque de France a monté de 4,000 à 4,130; elle a fermé à 4,125.

Le Crédit mobilier a monté de 1,375 à 1,420; il a fermé à 1,405.

Les actions de chemins de fer autrichiens ont monté de 782 50 à 792 50; elles ont fermé à 775.

Le Nord a monté de 935 à 760; il est resté à 945.

L'Orléans a monté de 1,352 50 à 1,392 50; il est resté à 1,380.

L'Est ancien a monté de 828 75 à 835; il est resté à 832 50.

L'Est nouveau a monté de 760 à 775; il est resté à 770.

Les actions de Lyon ont monté de 1,352 50 à 1,370; elles ont fermé à 1,367 50.

La Méditerranée a monté de 1,745 à 1,770; elle a fermé à 1,765.

Le Midi ancien a monté de 752 50 à 765; il est resté à 755.

Le Midi nouveau a monté de 765 à 785; il est resté à 775.

L'Ouest a monté de 865 à 877 50; il est resté à 875.

Le Grand-Central a monté de 615 à 657 50; il est resté à 642 50.

Genève a monté de 740 à 760; il est resté à 760.

Saint-Rambert a monté de 650 à 660; il a fermé à 658 75.

Béziers a repris de 540 à 555; il est resté à 550.

Les Ardennes ont monté de 560 à 570.

Le Victor Emmanuel a monté de 602 50 à 610; il est resté à 607 50.

Samedi. — Le début de la bourse était très-faible et en baisse par suite de la nouvelle que la Banque d'Angleterre avait élevé de 1/2 0/0 le taux de ses avances sur les consolidés. On avait même cru qu'il s'agissait de l'élévation du taux de l'escompte, mais les cours ont repris rapidement à la clôture. Le 3 0/0 a varié au comptant de 67 20 à 67 60, et à terme de 67 40 à 67 85; le 4 1/2 0/0, de 93 à 93 65. La Banque s'est tenue à 4,000; le Crédit mobilier, de 1,390 à 1420; les Autrichiens, de 780 à 785; le Nord, de 940 à 945; l'Orléans, de 1,355 à 1,365; Lyon, de 1,362 50 à 1,363 75, la Méditerranée, de 1,750 à 1760; l'Est, de 827 50 à 830; le Midi ancien, de 750 à 757 50; le Midi nouveau, de 770 à 772 50; l'Ouest, de 870 à 867 50; les Ardennes, de 560 à 565; Genève, de 747 50 à 750; Saint-Rambert, de 650 à 655; Béziers, de 545 à 540; le Victor-Emmanuel, de 605 à 602 50.

Lundi. — Les premiers cours semblaient encore indiquer de la faiblesse, mais la fin de la bourse était très-animée et toutes les valeurs ont fermé en hausse. Le 3 0/0 a monté au comptant de 40 c. à 68, et à terme, de 45 à 68 30; la Banque de France, de 50 fr. à 4,050. Le Mobilier a fléchi de 5 à 1,385. Les Autrichiens ont monté de 7 50 à 787 50; Orléans, de 20 à 1,385; le Nord, de 5 à 950; l'Est ancien, de 7 50 à 835; l'Est nouveau, de 2 50 à 772 50; Lyon, de 625 à 1,370; la Méditerranée, de 10 à 1,770; le Midi ancien, de 12 50 à 762 50; le Midi nouveau, de 2 50 à 775; l'Ouest, de 10 à 877 50; le Grand-Central, de 20 à 645; Genève, de 5 à 755; Béziers, de 5 à 545; le Victor-Emmanuel, de 7 50 à 610.

Mardi. — La baisse de Londres a amené une réaction sur toutes nos valeurs, qui étaient très-offertes à la clôture. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 45 à 67 85, et à terme de 40 c. à 67 90; le 4 1/2 0/0, de 1 93. La Banque a monté de 50 à 4,100. Le Crédit mobilier a fléchi de 12 50 à 1,402 50; les Autrichiens, de 12 50 à 780; l'Orléans, de 10 à 1,375; le Nord, de 10 à 940. L'Est ancien a monté de 2 50 à 837 50; Genève, de 5 à 760; Saint-Rambert, de 2 50 à 657 50. L'Est nouveau a fléchi de 2 50 à 770; Lyon, de 10 à 1,360; le Midi ancien, de 1 25 à 761 25; le Midi nouveau, de 5 à 772 50; l'Ouest, de 375 à 873 75; le Grand-Central, de 15 à 630; le Victor-Emmanuel, de 5 à 605.

Mercredi. — La rente avait repris faveur au commencement de la bourse. Les cours ont légèrement fléchi à la clôture. Les chemins de fer étaient faibles. Le Grand-Central surtout était très-offert. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 40 à 67 75; elle a varié à terme de 68 18 à 67 90. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 93; la Banque de France, à 4,100; le Crédit foncier, à 625; le Comptoir national, à 720. Les actions du Crédit mobilier ont monté de 5 à 1,407 50. Les actions d'Orléans ont monté de 6 25 à 1,381 25; le Nord, de 2 50 à 942 50. L'Est ancien a fléchi de 7 50 à 830. L'Est nouveau s'est tenu à 770. Lyon a monté de 2 50 à 1,362 50; l'Ouest, de 1 25 à 875; le Midi nouveau, de 2 50 à 772 50. Le Midi ancien a fléchi de 7 50 à 753 25; le Grand-Central, de 8 75 à 621 25; Genève, de 5 à 755; les Autrichiens, de 2 50 à 777 50. Le Victor-Emmanuel s'est tenu à 605.

Jeudi. — La bourse a été à peu près la répétition de celle de la veille. Cependant les derniers cours étaient un peu plus fermes. Les chemins de fer étaient même demandés et les reports étaient modérés sur ces valeurs. La rente 3 0/0 s'est tenue comme la veille, au comptant, à 67 75, et elle a monté à terme de 5 à 67 95. Le 4 1/2 0/0 a fait 93 50. La Banque, a monté de 25 à 4,125. Le Crédit mobilier a fléchi de 2 50 à 1,405; l'Orléans, de 1 25 à 1,380; le Grand-Central, de 8 75 à 612 50; les Autrichiens, de 3 75 à 773 75; le Midi nouveau, de 2 50 à 770. Le Midi ancien a monté de 1 25 à 755; Lyon, de 5 à 1,367 50; la Méditerranée, de 5 à 1,765; Genève, de 5 à 760; Béziers, de 5 à 550; le Victor-Emmanuel, de 2 50 à 607 50. l'Ouest s'est tenu à 875; l'Est nouveau à 770. L'Est ancien a monté de 2 50 à 832 50; le Nord, de 2 50 à 845.

Vendredi. — Le début de la bourse était faible; mais à partir de deux heures et demie, une explosion de hausse a eu lieu sur la nouvelle que l'augmentation du capital de la Banque était décidée. Toutes les valeurs étaient fort recherchées à la clôture. Le 3 0/0 a fait 67 65 à 68 20 au comptant, et de 67 80 à 35 à terme. La Banque a monté de 125 à 4,250. Le Crédit mobilier a varié de 1,400 à 1,445; les Autrichiens, de 772 50 à 775; le Nord, de 945 à 950; l'Est ancien, de 827 50 à 835; l'Est nouveau, de 767 50 à 772 50; Lyon, de 1,370 à 1,380. La Méditerranée a fait 1,765; Genève, de 755 à 757 50; l'Ouest, de 875 à 877 50; le Grand-Central, de 605 à 615; le Victor-Emmanuel, de 607 50 à 612 50.

LATOUR

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Actions	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Dernier dividende	Époque de paiement des dividendes	Dernier cours connu
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer.	C	100.000	500	tout	70 [illegible]	janv. et juil.	[illegible]
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	24.000	[illegible]	tout	[illegible]	janv. juil	[illegible]
Omnibus des chemins de fer..	C	[illegible]	[illegible]	id	[illegible]	février ...	175 ..
Omnibus de Londres..........	C	[illegible]	[illegible]	id	[illegible]		91 [illegible]
Comp. imp. des voitures de Paris	A	[illegible]	[illegible]	id	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Gondoles parisiennes........	C	1.700	[illegible]	id	[illegible]	[illegible]	103 ..
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital.	A	[illegible]	1.000	tout	[illegible]	[illegible]	[illegible]
— act. de jouiss..	A	[illegible]	[illegible]	id	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Bourgogne, action de capital..	A	[illegible]	1.000	id	[illegible]	avril, oct	[illegible]
— action de jouiss.	A	27.250	[illegible]		[illegible]	[illegible]	110 ..
Arles à Bouc, act. de capital.	A	[illegible]	1.000		50 ..	avril, oct.	[illegible]
Trois canaux, act. de capital..	A	17.000	1.000	id.	[illegible]	id	[illegible]
[illegible]	A	13.000	[illegible]	[illegible]	11 ..	[illegible]	[illegible]
Aire à la Bassée..........	A	[illegible]	[illegible]	id	510 ..	févr. août	[illegible]
Sambre à l'Oise	A	11.550	1.000	id	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Scarpe inférieure..........	C	[illegible]	1.000	id	12[illegible] ..	[illegible]	[illegible]
Sambre française canalisée ..	A	[illegible]	1.000		[illegible]	[illegible]	[illegible]
Canalisation de l'Eure......	A	[illegible]	[illegible]	id	5 0 0	[illegible]	[illegible]
Eaux d'Auteuil et de Neuilly..	C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	* 70 0 0	avril oct.	[illegible]
Compagnie générale des Eaux	A	80.000	250	125	4 0 [illegible]	[illegible]	[illegible]
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille........	C	[illegible]	[illegible]	150	[illegible]	avril, oct	[illegible]
Pont, gare et port de Grenelle	A	7 000	[illegible]	id	10 ..	[illegible]	[illegible]
Pont de Rouen..........	A	800	2.000	id	12 ..	janv. juil.	[illegible]
Ponts réunis..........	C	[illegible]	[illegible]	id.	5 1/2 0 0	[illegible]	[illegible]
Nouveaux Ponts réunis	A	4.000	[illegible]	id	5 1/4 0 0	...	[illegible]
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Cᵉ........	C	10.000	500	400	136 78	janv. juill.	[illegible]
Compagnie franco-améric. Est	C	[illegible]	[illegible]	tout.	151 [illegible]	juin, déc.	550 ..
Messageries Imp. Serv. marit.	A	[illegible]	500	tout.	120 ..	[illegible]	1115 ..
Cᵉ cent. de transp. et de nav.	C	8.000	[illegible]	id	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Compagnie générale maritime.	A	[illegible]	500	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Marc Fraissinet père et fils....	C	[illegible]	[illegible]	id	[illegible]		..
Arnaud Touache fr. et Cᵉ......	C	[illegible]	500	id	[illegible]		[illegible]
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)....	C	2400 [illegible]	[illegible]	tout	21 ..	avril, oct.	100 ..
Centre-du-Flénu..........	Civ.	3.000	1.000	id.	20 ..	[illegible]	[illegible]
Pont-de-Loup Sud	Civ.	2.[illegible]	1.000	id.	[illegible]	avril	400 ..
Montrieux-Saint-Étienne	Civ.	2.800	[illegible]	id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	C	[illegible]	[illegible]	id	[illegible]	[illegible] août	700 ..
Azincourt..........	A	1.500	1.000	id	150 ..	[illegible]	1470 ..
[illegible]	A	[illegible]	1.000	id	12 ..	[illegible]	[illegible]
Loyon-et-Loire..........	A	[illegible]	1.000	id	[illegible]	[illegible]	500 ..
Loire quatre groupes	A	[illegible]	[illegible]	id	[illegible]	[illegible] oct.	[illegible]
Loire..........	A	80.[illegible]	[illegible]	id	[illegible]	[illegible]	[illegible]
St-Étienne..........	A	[illegible]	[illegible]	id	11	id..	[illegible]
Montrambert..........	A	[illegible]	[illegible]	id	[illegible]	id..	142 50
Rive-de-Gier	A	80 000	[illegible]	id.	27 ..	id..	287 50
Mayenne et Sarthe..........	A	13.200	[illegible]	id	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Grand'Combe	A	24.000	[illegible]	id	40 ..	janv. juill	[illegible]
Haute-Loire anc. Société ..	Civ.	[illegible]	[illegible]	id.	20 ..	avril oct..	80 ..
Carmaux-Toulouse	C	..	[illegible]	id	[illegible]	janv. juill	130 ..
[illegible]	A	[illegible]	[illegible]	id	[illegible]	[illegible]	150 ..
Charbonnages belges..........	A	30.000	500	id	25 ..	[illegible]	150 ..
Compagnie générale, Asphalte	C	8.000	500	id	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	C	10.000	[illegible]	id	5 0 0	15 janv. juil	[illegible]
Loire, obligations anciennes	.	1.420	1.250	id	20 ..	[illegible]	1.140 ..
— — nouvelles..	.	18.000	1.250	id.	20 ..	[illegible]	942 50
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne .... zinc	A	10.000	[illegible]	tout	20 ..	mai nov	170 ..
Nouvelle-Montagne.... zinc.	A	3.000	1.000	id	90 ..	[illegible]	1225 ..
Stolberg et Westphalie priv. zinc	A	[illegible]	375	id	5 0 0	octobre	200 ..
— non priv. zinc	A	40.000	375	id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Corphalie .... zinc	A	[illegible]	1.000	id	70 ..	[illegible]	[illegible]
[illegible] .... zinc	A	[illegible]	500	id	[illegible]	[illegible] juin.	[illegible]
Eschweiler, priv.. .... zinc	A	8.500	375	id	[illegible]	janv. [illegible]	[illegible]
— non priv........ zinc.	A	[illegible]	375	id	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Silésie .... zinc.	A	50.000	375	id.	[illegible]	mai, nov..	185 ..
Mouzaïa (Algérie).... cuivre	C	40.000	[illegible]	id.	1 [illegible]	août......	[illegible]
Tenès (Algérie)...... cuivre.	C	21.000	100	id	[illegible]		10 ..
Pontgibaud... plomb, argentif.	A	10.000	1.000	id.	25 ..		[illegible]
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Cᵉ..........	C	14.000	[illegible]	tout	47 [illegible]	[illegible] mars.	550 ..
Septèmes	C	40.000	250	id	[illegible]	avril, oct.	[illegible]
[illegible]	C	70.000	100	10	1 75	[illegible]	[illegible]
Galvanisation du fer	C	2.000	500	tout	10 ..	[illegible]	[illegible]
[illegible]	C	2.000	500	id	[illegible]	juin déc.	[illegible]
Gaudillot..........	C	2.[illegible]	250	id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Christofle..........	C	4.000	500	id	110 ..	[illegible]	[illegible]

DÉNOMINATION.	Actions	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale	Versements effectués	Dernier dividende	Époque de paiement des dividendes	Dernier cours connu
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)	C	24.000	500	tout	[illegible] ..	déc. juin	805 ..
Loire et Ardèche..........	A	4.000	1.000	id	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Decazeville (Aveyron)......	A	2.[illegible]	[illegible]	id	[illegible]	juin. d..	550 ..
Alais (Gard)	A	[illegible]	1.[illegible]	id	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Basse-Indre	C	[illegible]	[illegible]	id	[illegible]	avril, oct	700 ..
Châtillon et Commentry........	C	[illegible]	[illegible]	id.	[illegible]	mars, sep	651 25
Maubeuge (Nord)	A	[illegible]	1.000	id.	[illegible]		570 ..
Fourchambault..........	C	[illegible]	1.[illegible]	id	[illegible]	....	[illegible]
Marine et des Chemins de fer..	C	54.000	1.[illegible]	id	70 ..	mai, nov	535 ..
Espérance (Belgique)..........	A	4.000	1.000	id.	[illegible]	janv. juill	1.137 50
[illegible] (Belgique)	A	4.000	1.000	id.	125 ..	avril, oct.	1.500 ..
Providence (Belgique)........	A	[illegible]	1.000	id	105 ..		1.145 ..
Phénix métallurgique........	A	[illegible]	[illegible]	id	10 ..	[illegible]	[illegible]
Sambre (Belgique)..........	A	10.000	[illegible]	id	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Guaysée (Belgique)..........	A	12.000	1.[illegible]	id	[illegible]		610 ..
[illegible]	A	10.000	1.000	id	[illegible]		[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	.			[illegible]
[illegible]	C	[illegible]	[illegible]	.			[illegible]
[illegible]	A	..	[illegible]	[illegible]	[illegible]	.	[illegible]
GAZ.							
[illegible] et hauts-fourneaux]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		5 0 0	avril oct	[illegible]
[illegible]	A	140 ..	[illegible]	id	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	C	[illegible]	500	id	10 ..	avril, oct	[illegible]
Est (Vendôme)	C	1.600	500	id.	71 70	[illegible]	[illegible]
[illegible]	C	1.200	[illegible]	id	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	C	2.100	[illegible]	id.	[illegible]	1ᵉʳ octobre	175 ..
[illegible]	C	[illegible]	[illegible]	id.	[illegible]	janv. juill	[illegible]
Comp. centrale, Lebon (18 villes	C	15.[illegible]	[illegible]	id.	[illegible]	janv. juill.	[illegible]
Union des Gaz..........	C	[illegible]	[illegible]	id.	[illegible]	[illegible]	210 ..
FILATURES.							
[illegible]	A	[illegible]	[illegible]	tout	17 ..	septembre	625 ..
Cohin..........	C	40.[illegible]	[illegible]	id	[illegible]	janv. juill	[illegible]
[illegible] Comp. continentale	C	7.3[illegible]	[illegible]	id	[illegible]		[illegible]
Lumière..........	C	1.400	[illegible]	id.	26 [illegible]		500 ..
Pont-Rémy..........	A	5.000	1.[illegible]	id	30 ..	30 avril .	[illegible]
La Foudre (rouennaise)	C	[illegible]	[illegible]	125	[illegible]	janv. juill.	[illegible]
DIVERS.							
Journaux réunis, Constitutionnel et Pays, journ. de l'Empire	C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible] juil	240 ..
Glaces de Saint-Gobain......	A	[illegible]	1.115	[illegible]			31 000 ..
Glaces de Montluçon, ...	C	24.[illegible]	[illegible]	id			220 ..
Glaces d'Oignies.. ...Belgique.	A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	82 15	juill. sept	1.215 ..
Glaces d'Aix-la-Chapelle. Prusse	A	2.[illegible]	[illegible]	id	[illegible]	[illegible]	11[illegible] ..
Palais de l'Industrie..........	A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	4 0 0		[illegible]
Immeubles Rivoli..........	A	250.000	100	[illegible]	5 0 0	janv. juill	101 75
Télégraphe sous-marin, Manche	C	100.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	mars, sept	20 ..
— Méditerranée.	C	30.000	[illegible]	id.	5 0 0		[illegible]
Cᵉ gén. de Vidanges, Richer et Cᵉ	C	28.000	500	[illegible]	[illegible]		200 ..
Sucreries, Raffineries de Scarpe	C	[illegible]	250	id	[illegible]		[illegible]
Substances alimᵗᵉˢ, Chollet et Cᵉ	C	40.000	100	id	10 ..		140 ..
Docks Louis-Napoléon		..	250	125	.		150 ..
ASSURANCES.							
[illegible] ...... mar.	A	400	12.500	[illegible]	[illegible]	avril ..	24 0 0 b
[illegible] ...... mar.	A	[illegible]	5.[illegible]	[illegible]	[illegible]		32 0 0 b
Union des ports ...... mar.	A	1.[illegible]	5.[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril......	11 0 0 b
Indemnité ...... mar.	A	[illegible]	[illegible]	1000	[illegible]		14 0 0 b
Lloyd français...... mar.	A	1.[illegible]	5.000	[illegible]	200 ..	février...	0 0 0 b
Océan ...... mar.	A	200	5.000	1000	207 [illegible]		2 0 0 b
[illegible] ...... mar.	A	1400	5.000	[illegible]	180 ..	février	10 0/ b
Mélusine...... mar.	A	[illegible]	5.[illegible]	[illegible]	[illegible]	mars......	20 0 0 b
Vigie...... mar.	A	200	5.000	1000	915 ..		25 0 0 b
Sauvegarde...... mar.	A	[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	février	15 0 0 b
Pilote...... mar.	A	500	5.000	1000	175 ..		..
Comp. franç. de [illegible] ...... mar.	A	25[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]	février...	..
Phare maritime ...... mar.	A	20[illegible]	5.000	[illegible]	[illegible]		..
Maritime ...... mar.	A	1.000	1.[illegible]	[illegible]	[illegible]		.
[illegible] ...... mar.	A	1.[illegible]	5.000	1000	120 ..	février ..	14 0 0 b
Neptune ...... mar.	A	1.200	5.000	1000	80 ..	[illegible]	15 0 0 b
Ede...... mar.	A	[illegible]	[illegible]	1000	[illegible]	[illegible] août	..
Générale ...... inc.	A	100	5.000	total	27[illegible] ..	avril ..	300 0 0 b
Phénix...... inc.	A	4.000	1.000	id	115 ..	mai, nov.	[illegible] 0 0 b
Nationale...... inc.	A	2.000	5.000	1/5	1075 ..	mars....	170 0 0 b
Union ...... inc.	A	2.000	5.000	1/5	325 ..	avril.	84 0 0 b
[illegible] ...... inc.	A	1.000	5.000	1/5	300 ..	id..	115 0 0 b
France ...... inc.	A	2.000	5.000	1/5	200 ..	id......	40 0 0 b
Urbaine ...... inc.	A	1.000	5.000	1/5	200 ..	id......	102 0 0 b
Providence ...... inc.	A	2.000	2.500	500	90 ..	id.....	45 0 0 b
Aigle...... inc.	A	400	5.000	2500	[illegible]	id......	15 0 0 b
Paternelle ...... inc.	A	3.000	1.000	400	12 50	id....	pair
Confiance...... inc.	A	800	5.000	1000	[illegible]	id......	7 1/2 0 0
[illegible] ...... inc.	A	2.000	1.000	200	[illegible]	id	62 0 0 b
Générale...... vie	A	400	7.500	tout	20[illegible] ..	[illegible]	1012 30 0
Nationale ...... vie	A	3.000	5.000	1/5	[illegible]	[illegible]	30 0 0 b
Union ...... vie	A	2.000	5.000	1/5	150 ..	[illegible]	11 0 0 b
Phénix ...... vie.	A	800	5.000	1000	150 ..	id	[illegible]
Paternelle ...... vie	A	8.000	500	100	12[illegible] ..	avril....	5 0 0 b
Conservateur...... vie.	A	1.000	1.000	500	[illegible]		.
Impériale ...... vie.	A	4.000	500	250	[illegible]		.
Générale ...... grêle		2.000	5.000	1000	30 ..	avril.....	9 0 0 b

(1) Valeur d'émission, 1.000 fr.

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 10 AU 16 JANVIER

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Revenu de chaque act. dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Nom des lignes	Samedi 10 Compt.	Samedi 10 Terme	Lundi 12 Compt.	Lundi 12 Terme	Mardi 13 Compt.	Mardi 13 Terme	Mercredi 14 Compt.	Mercredi 14 Terme	Jeudi 15 Compt.	Jeudi 15 Terme	Vendredi 16 Compt.	Vendredi 16 Terme
702	791	99	[illegible]	400	tout	61 fr. pour 1855	juillet 1856	Nord	[illegible]	[illegible]	936 ••	937 50	930 ••	940 ••	942 50	940 ••	935 ••	945 ••	950 ••	947 50
874	[illegible]	95	300 000	500	tout	40 fr. pour 1855	avril 1856	Ouest	867 50	870 ••	877 50	875 ••	873 75	870 ••	875 ••	874 50	875 ••	875 ••	877 50	880 ••
91	3[illegible]	99	6 000	500	tout		•	Orsay	•	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
585	1774	99	300.000	500	tout	50 fr. pour 1855	avril 1856	Orléans	1385	1372 50	1385 ••	1387 50	1375 ••	1380 ••	1381 25	1375 ••	1380 ••	1382 50	1385 ••	1385 ••
905	1821	99	250.000	500	tout	28 f. 50 pour 1855	mai 1856	Est	837 50	• ••	835 ••	835 ••	837 50	830 ••	830 ••	830 ••	842 50	834 ••	835 ••	835 ••
171	•	•	250.000	500	250	5 fr.	mai 1856	Est nouvelles	770	770 ••	772 50	770 ••	770 ••	767 50	770 ••	765 ••	770 ••	770 ••	772 50	• ••
692	986	99	265.000	500	tout	52 f. 50 pour 1855	juillet 1856	Paris à Lyon	1360 75	1381 50	1370 ••	1372 50	1360 ••	1363 75	1362 50	1360 ••	1367 50	1372 50	1390 ••	1387 50
75	231	99	80 000	500	250	4 1/0	juillet 1856	Lyon à Genève	760 ••	762 50	765 ••	760 ••	760 ••	760 ••	755 ••	755 ••	760 ••	762 50	757 50	• ••
354	824	99	80 000	500	tout	65 fr. pour 1855	avril 1856	Lyon à la Méditerr.	1750 ••	1750 ••	1760 ••	1770 ••	1760 ••	1770 ••	1760 ••	1765 ••	1765 ••	1760 ••	1765 ••	1775 ••
409	650	99	134 000	500	tout	10 fr.	juillet 1856	Midi	760 ••	757 50	762 50	760 50	761 25	758 75	753 75	755 ••	755 ••	755 ••	755 ••	762 50
•	•	•	39 374	700	200	•	juillet 1856	Midi nouvelles	772 50	770 ••	775 ••	775 ••	770 ••	772 50	772 50	772 50	770 ••	775 ••	770 ••	770 ••
52	52	99	15 000	500	tout		•	Bordeaux à la Teste	600 ••	••	• ••	• ••	• ••	• ••	605 ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
135	1158	99	180 000	500	450	4 0/0	juillet 1856	Grand-Central	655 ••	655 ••	655 ••	657 50	657 50	652 50	657 50	655 ••	• ••	• ••	• ••	• 50
56	88	99	50 000	500	300	4 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Gren.	5[illegible]0 ••	667 50	670 ••	667 50	655 ••	660 ••	655 ••	655 ••	• ••	• ••	• ••	• ••
•	85	99	100.000	500	250	4 1/2 0/0	juin 1856	Sarde Victor-Emm.	6[illegible] 50	• ••	680 ••	680 ••	665 ••	• ••	665 ••	665 ••	607 50	607 50	602 50	610 ••
1077	1170	91	400 000	500	300	31 fr. 90	juillet 1856	Chemins autrichiens	785 ••	787 50	792 50	787 50	790 ••	790 ••	787 50	787 50	773 75	775 ••	775 ••	775 ••
20	210	99	72.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Central suisse	485 ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	485 ••	• ••	• ••	• ••
•	54	99	36 000	500	400	4 0/0	avril	Béziers à Graissessac	540 ••	545 ••	545 ••	547 50	545 ••	• ••	545 ••	• ••	500 ••	• ••	540 ••	• ••
•	180	99	82 000	500	250	1 fr. 25	janvier 1856	Ardennes et Oise	[illegible] ••	• ••	570 ••	572 50	570 ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	572 50	• ••
•	44	99	8 000	500	400	4 0/0	•	Bessèges à Alais	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
44	77	99	36 000	500	250	•	juin 1856	Ouest suisse	485 ••	• ••	487 50	• ••	487 50	• ••	485 ••	• ••	485 ••	• ••	485 ••	• ••
14	16	99	7 000	500	250	4 0/0	juillet 1856	Tarragone à Reus	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'oblig.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	10	12	13	14	15	16
1854-55	175 000	75 ans	315	tout	500	avril.	15 ••	janvier juillet.	Nord	285 ••	285 ••	285 ••	285 ••	285 ••	285 ••
1851	2.363	18 —	335	tout.	500	août	20 ••	août	Nord-Boulogne						
1852.	80 000	50 —	1 000	tout.	1 250	avril.	50 ••	avril octobre.	Paris à Lyon	1080 ••	• ••	1080 ••	• ••	• ••	1085 ••
1855.	140.000	99 —	280	tout.	500	avril	15 ••	D°	D° (nouvelles)	293 75	295 ••	287 50	296 25	297 50	298 75
1852.	120 000	99 —	500	tout.	625	D°	25 ••	D°	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	480 ••	480 ••	480 ••	480 ••	490 ••	485 ••
1853.	183 333	99 —	350	tout.	500	D°	15 ••	janvier juillet.	D° Nouvelles 3 0/0	285 ••	287 50	291 25	293 75	293 75	295 ••
1852.	138 8[illegible]	96 —	500	tout.	650	avril.	25 ••	juin décembre	Est	490 ••	490 ••	455 ••	458 ••	460 ••	460 ••
1854.	125 000	94 —	480	tout.	650	mars.	25 ••	janvier juillet.	D° (nouvelles)	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1855.	600.000	98 —	240	tout	500	1858	15 ••	janvier juillet	Ouest (nouvelles)	282 50	281 25	282 50	282 50	281 25	282 50
1842.	8 888	47 —	1 125	tout.	1 250	décembre	50 ••	D°	Paris à Orléans 1842	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1848	13 333	90 —	•	tout.	1 250	D°	50 ••	D°	D° (Nouvelles 1848)	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	1 170 ••
1852.	150 000	97 —	340	tout.	500	•	15 ••	D°	D° (Nouvelles 1852)	295 ••	295 ••	295 ••	295 ••	295 ••	295 ••
1854	130.000	97 —	275	tout.	500	•	15 ••	D°	D° (Nouvelles 1854)	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1855.	150 000	98 —	280	tout.	500	•	15 ••	D°	D° (Nouvelles 1855)	• ••	• ••	••	• ••	• ••	••
1853.	131 007	99 —	400	tout.	500	décembre	15 ••	D°	Grand-Central	281 25	280 ••	280 ••	281 25	282 50	• ••
1855.	134.200	99 —	280	tout.	500	décembre.	15 ••	D°	D° (nouvelles)	272 50	272 50	275 ••	277 50	277 50	277 50
1853.	102 614	99 —	500	tout.	625	D°	25 ••	D°	Rhône-et-Loire	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1853.	63.643	99 —	300	tout.	500	D°	15 ••	D°	D° 3 0/0	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	••
1855.	87.749	99 —	285	tout.	500	D°	15 ••	•	Lyon à Genève	283 75	283 75	283 75	285 ••	286 25	285 ••
1855	100.000	90 —	275	•	500	septembre.	15 ••	septembre mars	Autrichiens	286 25	287 50	287 50	292 50	288 50	290 ••
1856.	180.500	99 —	285	tout	500		15 ••	janv. juillet	Midi	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• •
1856.	•	•• —	•	•	•		•• ••		D° nouvelles	295 ••	295 ••	293 75	295 ••	295 ••	293 75
1856.	148 080	97 —	285	•	500		15 ••	janv. juillet.	Lyon-Bourbonnais	282 50	282 50	281 25	281 25	282 50	281 50
1855.	4.200	61 —	250		500	•	6 0/0		Tarragone à Reus	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• •

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 9 au 15 janvier 1856. Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.

Noms des lignes	9	10	12	13	14	15
Nord	935 •• à 947 50	935 •• à 940 ••	940 •• à 947 50	930 •• à 935 25	932 50 à 941 25	965 •• à 956 25
Est	817 •• à 825 ••	815 •• à 825 ••	812 50 à 818 75	825 •• à 832 25	825 •• à 825 ••	825 •• à 830 ••
Est nouvelles	765 •• à 775 ••	765 •• à 775 ••	765 •• à 775 ••	765 •• à 775 ••	765 •• à 775 ••	750 •• à 780 ••
Orléans	1325 •• à 1375 ••	1325 •• à 1375 ••	1325 •• à 1375 ••	1350 •• à 1400 ••	1325 •• à 1375 ••	1375 •• à 1375 ••
Lyon	1360 •• à 1375 ••	1350 •• à 1380 ••	1360 •• à 1375 ••	1375 •• à 1387 50	1375 •• à 1381 25	1375 •• à 1382 50

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination	Samedi 10 Comptant	Samedi 10 Terme	Lundi 12 Comptant	Lundi 12 Terme	Mardi 13 Comptant	Mardi 13 Terme	Mercredi 14 Comptant	Mercredi 14 Terme	Jeudi 15 Comptant	Jeudi 15 Terme	Vendredi 16 Comptant	Vendredi 16 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0	67 40	67 95	68 ••	68 30	68 65	67 10	67 75	67 90	67 75	68 05	67 40	68 35
Rentes 4 1/2 0/0	93 [illegible]	•• ••	94 ••	•• ••	93 ••	93 75	93 90	•• ••	93 50	•• ••	91 •	•• ••
Emprunt 3 0/0	•• ••	• •	67 85	•• ••	•• ••	•• ••	67 60	•• ••	•• ••	•• •	•• ••	•• ••
Emprunt 4 1/2 0/0	•• ••	•• ••	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •
Banque de France, jouiss., juillet 1856	4 0[illegible] ••	• •	4050 ••	• •	4040 ••	• •	4040 ••	• •	4025 ••	• •	4050 ••	• •
Comptoir national d'escompte, jouiss., janvier 1856	7[illegible] ••	• •	712 50	• •	720 ••	• •	7[illegible] ••	• •	710 ••	• •	715 ••	• •
Crédit foncier de France. 250 fr., payés, jouiss., juillet	6[illegible] ••	6[illegible] •	630 ••	• ••	635 ••	630 ••	625 ••	• •	625 ••	• ••	••• ••	• ••
— Oblig. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss., novembre	425 ••	• •	• ••	• •	420 ••	• •	420 ••	• •	• ••	• •	••• ••	• •
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	380 ••	• •	380 ••	• •	380 ••	• •	385 ••	• •	380 ••	• •	385 ••	• •
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	90 ••	• •	90 ••	• •	90 ••	• •	90 ••	• •	90 ••	• •	90 ••	• •
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° d°	85 ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	90 ••	• •	77 50	• •	77 50	• •
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouis., mai	915 •	• •	915 ••	• •	• •	• •	925 ••	• •	• •	• •	925 •	• •
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1856	1420 ••	• •	1415 ••	1415 ••	1402 50	1400 ••	1402 50	1402 50	1405 ••	1407 50	1415 ••	1420 ••
Ville de Paris, obligations 1852, jouiss., juillet 1856	1025 ••	• •	1030 ••	• •	•• ••	•	1040 ••	• •	1040 ••	• •	1030 ••	• •
d° d° 1855, 300 fr. payés jouiss. sept. 1856	395 ••	• •	390 ••	• •	390 ••	• •	390 ••	• •	390 ••	• •	390 ••	• ••
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	•• •/•	• •	•• •/•	• •	93 1/8	• •	93 7/8	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •
Belge — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1856	100 •/•	• •	100 •/•	• •	100 •/•	• •	99 1/2	• •	99 1/2	• •	•• •/•	• •
Piémontais. 5 0/0 jouiss. juin 1856	92 ••	• •	92 50	• •	92 50	• •	92 50	• •	92 50	• •	92 50	• •
— 3 0/0 jouiss., juillet 1856	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	•• •	• •	•• ••	• •
Autrichien. 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1856	86 1/4	• •	•• •/•	• •	87 •/•	• •	•• •/•	• •	87 •/•	• •	87 •/•	• •
Emprunt Romain, jouiss., juin 1855	•• •/•	• •	86 1/2	• •	87 •/•	• •	87 1/2	• •	87 1/2	• •	87 1/4	• •
Espagne différ. convert. jouiss., juillet	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1856	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	41 •/•	• •	41 1/4	• •	41 1/2	• •
d° intérieure d°	•• •/•	• •	•• •/•	• •	37 1/4	• •	38 1/2	• •	37 1/2	• •	37 1/2	• •

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

Le Directeur, J. MIRES.

Digitized by Google

N° 955 — 16e ANNEE. — N° 4 — SAMEDI, 24 JANVIER 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

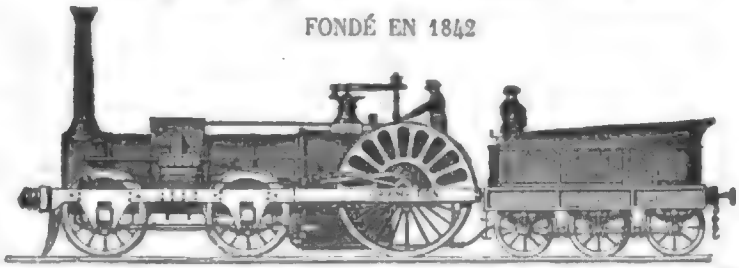
PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, Rue Richelieu

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris.. ..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger ..... 16 » —



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, Rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIEU, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, 4, Norfolk street, Strand, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Les porteurs d'actions anciennes de *la Caisse et Journal des chemins de fer*, actions aujourd'hui non négociables, sont invités à venir échanger leurs titres contre des actions de la *Caisse générale des chemins de fer*, admises à la cote officielle depuis le 20 janvier courant.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Nous prions ceux de nos abonnés qui ne reçoivent pas exactement leur journal de s'adresser au bureau de la poste de leur localité avant de nous écrire.

L'administration du *Journal des Chemins de fer* prépare une grande carte nouvelle de tous les chemins de l'Europe centrale exécutés, en cours d'exécution, ou dont l'exécution est officiellement arrêtée.

Un avis ultérieur fera connaître à nos abonnés à partir de quelle date cette carte sera mise à leur disposition gratuitement.

Cette carte ne sera pas vendue.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 57. — La Banque de France, 58. — La note du 9 mars, 58. — Emprunt espagnol de 81 millions de francs, 58. — Recettes brutes des chemins de fer en 1856, 59. — Docks de Marseille, 60. — Statistique des chemins de fer, 60. — Chroniqué des chemins de fer, 63. — Avis aux actionnaires, 63. — Banque d'Angleterre, 64. — Compagnie française des bateaux à vapeur entre Paris et Londres. Rapport du Conseil de surveillance, 64. — Correspondance, 64. — Forges, 64. — Bulletin des recettes de la semaine, 65. — Tableau des principales valeurs à revenu variable, 65. — Chemins de fer Suisses, 66. — Recettes, 67, 68. — Annonces, 69. — Chronique des chemins de fer, 70. — Cours des valeurs industrielles, 71. — Tableau de la bourse, 72.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Malgré tous les efforts des baissiers, la rente ne peut décrocher 68 fr. Le comptant est toujours demandé, et il faudrait bien peu d'efforts pour donner de l'essor au crédit public. Cette situation, qui est bonne au fond, ne peut que déterminer le gouvernement à préparer des propositions importantes, qui, dit-on, seront soumises au Corps législatif. On parle du chemin qui doit relier les Ardennes à la frontière belge, du chemin de Lyon à Grenoble, etc. La question si importante de l'augmentation du capital de la Banque de France fera vraisemblablement l'objet d'un projet de loi. Enfin, on parle également d'un projet concernant les paquebots transatlantiques ; cette interminable affaire sera sans doute concédée pendant l'année 1857.

Nous espérons que ce réveil des affaires déterminera le syndicat des banquiers à renouveler sa demande pour la constitution d'une puissante société financière, et il y a lieu de penser qu'il rencontrerait cette fois un meilleur accueil.

Le syndicat des banquiers ferait un acte de patriotisme en persévérant dans la voie où il était entré, et M. de Rothschild aurait le droit de compter comme un service rendu, le concours qu'il aurait ainsi apporté à l'organisation financière de la France.

La rente, qui avait fermé vendredi à 68 35, est tombée le 23 à 68 10. Les chemins pendant cette semaine se sont parfaitement soutenus. L'Orléans s'est tenu très-ferme de 1,390 à 1,400 fr., depuis que la fusion avec le Grand-Central est arrêtée. Des bruits avaient fait supposer que quelques administrateurs du Grand-Central feraient obstacle à cette fusion ; ces bruits n'étaient pas rigoureusement exacts ; il est vrai que quelques administrateurs, sans s'opposer à la fusion, ont voulu en modifier les conditions dans l'intérêt du Grand-Central, et, par leur influence, de nouvelles propositions paraissent avoir été faites. On assure qu'il a été demandé deux obligations et un tiers pour une action libérée de 500 fr. du Grand-Central ; dans ces conditions, les porteurs du Grand-Central auraient reçu en obligations, au cours de 280 f., la somme de 650 f. environ ; et comme intérêt, il leur eût été, par conséquent, assuré une somme annuelle de 35 fr. par action. Mais d'après une dernière modification qui paraît avoir été adoptée, on renoncerait à appeler les 50 fr. non encore versés sur les actions du Grand-Central ; mais on déduirait sur les deux obligations et un tiers représentant chaque action, la quotité afférente à ces 50 fr. non versés.

Les actionnaires du Grand-Central auraient l'option, pendant le délai d'un mois, entre cette proposition et celle qui consiste à assurer 4 0/0 de l'action, libérée de 500 fr., pendant cinq ans, et à l'expiration des cinq années, une action d'Orléans contre deux actions du Grand-Central.

Sous l'empire de ces négociations le Grand-Central, après être tombé à 605 fr., est remonté à 620 fr.

Le Lyon s'est parfaitement maintenu à 1,385 fr., grâce à ses recettes qui augmentent sans interruption.

Les chemins autrichiens ont subi une baisse peut-être un peu trop sensible ; il est vrai que les recettes s'affaiblissent comparativement à l'époque correspondante de l'année dernière. Nous croyons que cette cause toute

Digitized by Google

accidentelle ne justifie pas suffisamment la baisse qui a eu lieu ; aussi de 755 fr. où les actions des chemins autrichiens étaient tombées, elles sont remontées sans effort à 767 fr. 50.

Toutes les lignes de chemin de fer ont été fermes, et il faudrait bien peu de chose pour améliorer sensiblement les prix.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68 50 ferme à 68 10.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 94 25, ferme à 94.

Les titres de l'emprunt ont à peu près cessé d'être cotés, parce que sous peu de jours ils seront entièrement libérés et se confondront avec la masse de la rente.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Midi,	39.4 0/0.
Méditerranée,	19.8 0/0.
Lyon,	11.0 0/0.
Ouest,	7.8 /00.
Nord,	4.2 0/0.
Bourbonnais,	2.0 0/0.
Orléans,	1.0 0/0.

Diminution kilométrique.

Est,	3.6 0/0.

C. Devinck.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	16 Janvier.	23 Janvier.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0.....	68 25	68 10	» »	» 25
CONSOLIDÉS.....	» »/»	93 3/4	» »/»	» »
CRÉDIT FONCIER...	620 »	620 »	» »	» »
CRÉDIT MOBILIER..	1420 »	1410 »	» »	10 »
COMPT. D'ESCOMPTE	725 »	725 »	» »	» »
ORLÉANS	1395 »	1410 »	15 »	» »
NORD.....	937 50	945 »	» »	12 50
EST ANCIEN.....	835 »	831 25	» »	3 75
EST NOUVEAU.....	772 50	767 50	» »	5 »
LYON.....	1387 50	1385 »	» »	2 50
MÉDITERRANÉE....	1775 »	1780 »	5 »	» »
MIDI	762 50	790 »	27 50	» »
OUEST	880 »	872 50	» »	7 50
GRAND-CENTRAL...	617 50	623 75	» »	6 25
GENÈVE.....	757 50	767 50	10 »	» »
CH. AUTRICHIENS..	775 »	780 »	5 »	» »
SAINT-RAMBERT....	660 »	660 »	» »	» »
VICTOR-EMMANUEL..	611 25	600 »	» »	11 25

LA BANQUE DE FRANCE.

Le privilége de la Banque de France expire en 1868. Le temps qui nous sépare de cette époque n'est pas si considérable, que l'administration de la Banque de France n'ait pas dû s'en préoccuper. Une cause qui aura sans doute déterminé la Banque de France à prendre une décision, c'est le dividende de 1856.

Ce dividende, fixé à 272 fr. par action, représente un bénéfice net de 25 millions. Il devait nécessairement soulever des ambitions en faveur d'un privilége si productif, et donné gratuitement jusqu'à ce jour. Ce sont précisément ces ambitions qui, mettant en péril le privilége de la Banque, l'auraient décidée, dit-on, à présenter au gouvernement des propositions dont tout le monde s'occupe et que nul ne peut connaître, puisqu'elles n'ont encore été formulées par aucune résolution officielle. Par conséquent, tout ce qu'on dit est hypothétique, à part cependant le principe de l'accroissement du capital de la Banque, sur lequel il y a unanimité, et qui paraît en effet définitivement arrêté.

C'est en partant de cette base, que le doute commence : les uns évaluent l'augmentation au doublement du capital, qui, de 91 millions, serait par conséquent porté à 182 millions; d'autres croient que le capital sera porté, en chiffres ronds, à 200 millions; enfin, il y en a qui pensent qu'il sera élevé à 250 millions.

L'emploi de cette augmentation de capital est diversement apprécié; les uns pensent qu'il servira à des reports, d'autres supposent qu'il sera employé en bons du Trésor; enfin il y en a qui croient qu'il sera immobilisé en rentes 3 0/0, et qu'il formera un capital de garantie, comme le capital de la Banque d'Angleterre.

Nous n'examinerons pas toutes les hypothèses qui naissent de la divergence d'opinions sur tous les points de l'importante question que soulève le remaniement des statuts de la Banque de France, remaniement qui sera la conséquence de l'augmentation de capital. Nous nous bornerons à faire remarquer que le capital actuel de la Banque étant largement suffisant pour les besoins du commerce, il n'y aurait pas lieu à augmentation de capital, si cette augmentation ne correspondait pas à des opérations nouvelles. Quelles seront ces opérations? Telle est la question que chacun fait. Evidemment elles ne peuvent être que relatives au crédit public, puisqu'on assure que le concours donné à l'industrie des chemins de fer par des avances sur actions et obligations est définitivement retiré, parce que, dit-on, il n'aurait profité qu'à la spéculation.

Nous ne partageons pas ce sentiment à l'égard du concours donné par la Banque de France aux actions et obligations de chemins de fer; nous croyons qu'elle a raison de renoncer aujourd'hui aux prêts et avances sur valeurs de chemins de fer, mais nous sommes convaincu que son concours en faveur de cette industrie, dans les trois années qui viennent de s'écouler, a fortement contribué à la développer. Maintenant que cette industrie est solidement fondée, la Banque de France abandonne à d'autres établissements financiers le soin de continuer son œuvre.

Mais, en définitive, si le capital de la Banque est suffisant pour les besoins du commerce, si les prêts et avances sur obligations sont annulés, il en résulte que l'augmentation de capital ne peut avoir pour unique cause qu'une large concession en faveur du crédit public. Ce ne peut être que dans le but de rendre au marché de la rente son élasticité, et élever le niveau du crédit public.

Sous quelle forme la Banque de France pourra-t-elle intervenir dans le marché des fonds publics?

Evidemment par les reports qu'elle fera par l'intermédiaire des agents de change, et moyennant une couverture de 5 à 10 0/0.

Ce système n'est pas nouveau. Il est pratiqué en Angleterre depuis longtemps, et jamais il n'a occasionné de perturbation, parce qu'il a été appliqué avec sagesse et prévoyance. Sous ce rapport, l'administration de la Banque de France donne à tous une sécurité parfaite.

Si, comme nous n'en doutons pas, les projets dont on s'occupe se réalisent, la Banque de France aura acquis des droits à la reconnaissance publique, parce qu'elle aura contribué à développer le commerce, consolidé notre industrie des chemins de fer, et qu'elle aura arraché le crédit financier de la France, à une infériorité qui contraste avec la prépondérance que la politique de l'Empereur a assurée à la France dans les conseils de l'Europe.

C. Devinck.

LA NOTE DU 9 MARS.

Bien que la note du 9 mars n'ait pas été retirée par une déclaration publique, elle n'en a pas moins cessé d'être appliquée aux affaires françaises, et la chambre syndicale a repris sa liberté, qu'elle n'avait enchaînée que jusqu'au 31 décembre 1856. Toutefois l'exclusion du marché paraît maintenue provisoirement contre les chemins et les crédits mobiliers étrangers.

C. Devinck.

EMPRUNT ESPAGNOL DE 81 MILLIONS DE FRANCS

(300 *millions de réaux*)

En titres 3 0/0, émis à 38.56, soit 7.78 0/0 (plus de 7 3/4 0/0) de revenu.

MM. Mirès et Cᵉ reçoivent une grande quantité de lettres relatives à l'emprunt espagnol. Ils ont pensé qu'il pouvait être utile de publier leurs réponses aux questions diverses qui leur sont adressées.

1° *Le 3 0/0 extérieur est à 43 fr. et la dette*

Digitized by Google

intérieure n'est qu'à 37 fr. 50. D'où vient cette différence?

Elle vient de ce que les coupons d'intérêt du 3 0/0 extérieur se paient comptant, à Paris et à Londres, à raison de 5 fr. 40 la piastre, tandis que les coupons d'intérêt de la dette intérieur ne se paient qu'à Madrid à raison de 5 fr. 25 Les porteurs de coupons de l'intérieur à Paris et à Londres reçoivent, au lieu d'argent, un mandat sur Madrid à trente jours de vue.

La différence entre la piastre payée à Paris 5 fr. 40 et à Madrid 5 fr. 25, la perte d'intérêt, le change et la commission font ressortir pour eux le prix moyen de la piastre touchée à Paris de 5 à 5 10 c. environ, ce qui établit entre la dette intérieure et extérieure une différence de 6 à 8 0/0 en faveur de cette dernière. C'est pour cela que l'extérieur se négocie à 42 fr., tandis que l'intérieur est à 37 fr. 50.

2° *Votre maison reçoit-elle des titres de la dette intérieure en paiement de la souscription à l'emprunt?*

Oui.

3° *A quelles conditions?*

En payant 1 fr. de différence; en d'autres termes, la dette intérieure est reçue à 37 fr. 56 c., et le 3 0/0 extérieur est donné à 38 fr. 56. c. Il y a donc seulement à payer en faisant l'échange :

Pour un titre de :

6	piastres de rente.....fr.	10.80
12	id.	21.60
24	id.	43.20
36	id.	64.80
72	id.	129.60

4° *Quel est le bénéfice résultant de cet échange?*

En calculant le coupon d'intérêt de la dette intérieure encaissé à Paris à 5 fr. 40 c. net, le coupon de la dette extérieure étant fixé à 5 f. 40 c., il en résulte pour celui qui échange, une augmentation de revenu de 2 fr. par an pour un déboursé de 18 fr. 80 c.

5° *A quelle époque recevra-t-on du gouvernement espagnol les titres de l'emprunt dont la souscription a lieu actuellement dans votre maison?*

Au mois de mars.

6° *A quelle époque seront-ils négociables?*

Immédiatement après la délivrance des titres.

7° *Peut-on se libérer par anticipation?*

Oui.

8° *Quel avantage présente aux souscripteurs la libération immédiate?*

On leur bonifie un intérêt de 5 0/0, ce qui représente 40 c. par 3 fr. de rente, et réduit en conséquence pour eux le prix de l'emprunt à 98 fr. 16 c., au lieu de 38 fr. 56 c.

9° *Sur quelles places se négocient les titres de la dette espagnole?*

Les fonds espagnols se négocient à Madrid, Paris, Londres, Amsterdam, Anvers, Bruxelles, Hambourg, Francfort, Vienne, Berlin.

De tous les fonds de l'Etat, c'est celui qui se négocie le plus universellement sur toutes les places de l'Europe.

SOUSCRIPTION PUBLIQUE

L'emprunt espagnol de 81 *millions de francs* (300 millions de réaux effectifs) en titres 3 0/0 de la *dette extérieure*, a été adjugé le 17 décembre, à la suite d'une enchère publique à laquelle ont pris part :

Les banquiers espagnols, représentés par M. Mollinedo,
La société du Crédit mobilier Rothschild,
La maison J. Mirès et C°.

Les banquiers espagnols ont soumissionné l'emprunt à . . . . . 42 f. 40
La société de Crédit mobilier Rothschild à.. . . . . 42 55
L'emprunt a été adjugé à la maison J. Mirès et C° à.. . . . . 42 56

Par suite des bonifications accordées, le prix réel de cet emprunt doit être établi comme suit :

Prix d'adjudication. . . . . 42 f 56
A déduire :
Commission. . . . . 3 f. »
Coupon d'intérêt échu le 31 décembre. . . . . 1 50 } 4 50

Le prix réel est donc de . . . . . 38 f. 06

Conformément au système qu'elle a adopté depuis longtemps, d'associer le public aux avantages de ses entreprises, la maison J. Mirès et C° ne prélève, en dehors du change de place, qu'un bénéfice de 1/2 0/0, soit 50 centimes.

En conséquence, elle émet l'emprunt au prix de . . . . . 38 fr. 56 c.

Ce qui représente un revenu de. 7 3/4 0/0 avec toutes les probabilités d'augmentation de capital d'un fonds émis à 38 56 et dont le pair est de 100 fr.

Les intérêts sont payés comptant les 1er janvier et 1er juillet :

à Paris,
Madrid,
Londres,

Le texte des titres de la *dette extérieure* est en trois langues : française, espagnole et anglaise.

Conformément au décret de S. M. la reine d'Espagne, les versements seront effectués par cinquième et de la manière suivante :

20 0/0 après la répartition,
20 0/0 le 15 février,
20 0/0 le 15 avril,
20 0/0 le 15 juin,
20 0/0 le 15 août,

Un premier versement représentant 40 0/0 de la souscription aura lieu en souscrivant.

Ce versement sera imputé sur le premier paiement de 20 0/0 de la rente accordée et le surplus sera remboursé.

Après le versement des premiers 20 0/0, les souscripteurs auront la faculté d'escompter, avec bonification d'intérêt, un ou plusieurs termes de l'emprunt.

Bien que les versements soient échelonnés jusqu'au mois d'août, les coupons d'intérêts sont acquis aux souscripteurs à partir du 1er janvier 1857.

TABLEAU INDIQUANT LA VALEUR EN RENTE, LE CAPITAL A PAYER, AINSI QUE LE MONTANT DU PREMIER DIXIÈME A VERSER EN SOUSCRIVANT.

Rente.	Premier versement, 10 0/0 en souscrivant.	Capital à payer.
—	—	—
fr.	fr. c.	fr.
450	193 80	1.928
300	385 60	3.856
450	578 40	5.784
600	771 20	6.712
750	964 »	9.640
900	1.156 80	11.568
1.050	1.349 60	13.496
1.200	1.542 40	15.424
1.500	1.928 »	19.280
1.800	2.313 60	23.136
2.100	2.699 20	26.992
2.400	3.084 80	30.848
2.700	3.470 40	35.704
3.000	3.856 »	38.560
6.000	7.712 »	77.120
12.000	15.424 »	154.240
24.000	30.848 »	308.480
48.000	61.696 »	616.960
60.000	77.120 »	771.200
90.000	115.680 »	1.156.800
120.000	154.240 »	1.542.400
240.000	308.480 »	3.084.800
300.000	385.600 »	3.856.000

PRIX DE REVIENT DE 1,500 FR. DE RENTE 3 0/0 DANS LES DIVERS ÉTATS DE L'EUROPE.

Noms des Etats.	Montant de la rente.	Capital nécessaire pour l'acheter.
—	—	—
	fr.	fr.
Angleterre,	1.500	47.000
Hollande,	1.500	37.500
Belgique,	1.500	35.000
Autriche,	1.500	34.000
Piémont,	1.500	27.500
Espagne (*dette extérieure*),	1.500	19.280

La souscription est ouverte, à partir du 15 janvier,

A Paris, chez MM. J. Mirès et C°, rue Richelieu. 99;

La souscription sera fermée :

Pour Paris,	le 25 janvier.
Pour les départements,	le 26 —
l'Angleterre,	le 27 —
la Suisse,	le 27 —
la Belgique,	le 27 —
la Hollande,	le 28 —
l'Allemagne,	le 28 —
l'Espagne,	le 30 —

La répartition générale aura lieu à partir du 4 février.

Adresser les demandes d'emprunt, par la poste, à MM. J. Mirès et C°, auxquels les fonds devront être envoyés par la poste, les messageries et les chemins de fer.

Toute demande d'emprunt qui ne sera pas accompagnée d'un envoi de fonds de 10 0/0 du montant de la souscription, sera considérée comme nulle et non avenue.

Dans les villes où la Banque de France a des succursales, les fonds pourront être versés au crédit de MM. J. Mirès et C°.

RECETTES BRUTES DES CHEMINS DE FER EN 1856.

Nous continuons l'examen des dividendes probables des diverses lignes de chemins de fer, en maintenant les réserves que nous avons déjà faites quant à la variabilité des éléments sur lesquels reposent ces évaluations très-approximatives.

Nous disions tout récemment qu'à cette époque de l'année, les dépenses des Compagnies ne sont pas encore bien connues ; ce

Digitized by Google

fait, très-simple en lui-même, mérite cependant une courte explication. Les écritures des Compagnies, tenues jour pour jour, indiquent certainement le montant brut des dépenses, les sommes payées aux fournisseurs et entrepreneurs, etc. Mais il faut remarquer que les approvisionnements de toute nature faits et payés dans le cours d'une année ne sont pas toujours consommés dans cette année même ; la portion non employée reste par conséquent à la charge de l'année suivante ; il y a donc, dans les dépenses effectuées, une distinction à faire entre celles qui s'appliquent à l'année 1856 par exemple, et celles qui ont été faites par anticipation pour le service de l'année 1857. Tant que ce travail réglementaire n'est pas achevé, les dépenses de l'exercice écoulé restent à l'état d'approximation ; c'est donc avec raison que nous les considérons comme un élément de calcul très-susceptible de rectification dans un sens ou dans l'autre.

CHEMINS DE L'EST.

Les recettes brutes totales des anciennes lignes de l'Est se sont élevées, pour 1856, à environ. . . . . Fr. 41,000,000
Elles avaient été pour 1855 d'environ. 40,000,000

Augmentation brute environ.. 1,000,000

Si de cette recette totale de..		41,000,000
on défalque 1° les frais d'exploitation à environ 40 0/0. . . . Fr.	16,400,000	
2° Les charges comme en 1855. .	3,200,000	
3° Intérêt des obligations nouvelles..	2,000,000	
4° Réserve à 5 0/0 environ.	900,000	
	22,500,000	22,500,000
Il resterait net fr. .		18,500,000

qui, répartis entre les 250,000 actions, donneraient environ 74 fr. par action.

CHEMIN DE FER DU NORD.

Les recettes brutes, qui s'étaient élevées, pour 1855, à environ. . . Fr. 49,000,000
sont, pour 1856, d'environ. . . 47,800,000

Il résulte, pour 1856, une diminution d'environ. 1,200,000

Si d'une recette d'environ . .		47,800,000
on défalque 1° les frais d'exploitation à 40 0/0 environ. . . . . Fr.	19,120,000	
2° Les charges environ..	7,000,000	
	26,120,000	26,120,000
Il resterait net fr. .		21,680,000

qui, répartis entre 400,000 actions, donneraient environ 54.20 par action, On doit remarquer cependant que la diminution des recettes portant en grande partie sur le transport des houilles, qui se faisait à des prix réduits et dans des conditions assez coûteuses, il pourrait en résulter une diminution correspondante des frais proportionnels d'exploitation, ce qui améliorerait d'autant le dividende et pourrait le porter jusqu'à 55 fr. La question du sinistre qui a frappé la caisse de cette Compagnie reste toujours à débattre.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS.

Les recettes brutes totales pour 1856 s'élèvent à environ 53,000,000.

C'est presque exactement la même recette qu'en 1855, malgré la diminution qui aurait dû résulter de la cession de deux sections importantes aux Compagnies du Bourbonnais et du Grand-Central, et malgré l'interruption forcée des recettes au fort de l'inondation.

Si de cette recette brute d'environ		53,000,000
On défalque 1° les frais d'exploitation à environ 40 0/0, soit	21,200,000	
Et les charges évaluées à environ.	7,500,000	28,700,000
	28,700,000	
Il resterait net fr.		24,300,000

qui, répartis entre les 300,000 actions, donneraient environ 81 fr. par action. On sera très-porté à considérer ce chiffre comme un minimum, si l'on réfléchit que la Compagnie jouit, en outre, du revenu des sections cédées aux Compagnies de Nevers et du Grand-Central, et que ce revenu dépassera sans doute la somme que devra supporter le compte d'exploitation dans les dépenses causées par les désastres des mois de mai et de juin 1856.

Le chiffre du dividende de toutes les Compagnies peut encore être accru dans une certaine mesure, d'après le revenu produit par les placements de fonds. Ce chapitre n'a aucune fixité, et il est absolument impossible d'en faire l'objet d'une prévision quelconque. On voit donc que, malgré tous les calculs, il reste toujours une marge assez vaste entre les résultats des appréciations les plus réservées et les résultats définitifs qui peuvent se produire.

C. DEVIAL.

On écrit de Marseille, le 17 janvier :

« Les ingénieurs viennent d'arrêter les plans définitifs des docks de Marseille, qui ont été concédés à M. P. Talabot, et qui doivent être établis entre les ports de la Joliette et Napoléon. Ainsi que l'avait fait observer à son dernier voyage le ministre des travaux publics, toutes les installations maritimes destinées desservir les nouveaux ports de Marseille sont insuffisantes. Les ingénieurs fixent actuellement à 100,000 mètres environ le surcroît des terrains nécessaires pour les docks, les services maritimes des Messageries et la gare maritime du chemin de la Méditerranée. »

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER.

I.

(Suite.)

En 1840 et 1841 l'État n'a rien concédé sur les lignes qu'il avait entreprises avant la concession. En 1842, sans rien concéder, il a entrepris 2,018 kilomètres nouveaux ; en 1843, il en concède 120 kil. et n'entreprend aucune ligne nouvelle ; en 1844, il entreprend 698 kilomètres nouveaux et concède 626 kilomètres sur les lignes qu'il a entreprises ; en 1845, 1,691 kilomètres sont concédés, et rien n'est entrepris de nouveau ; en 1846, l'Etat entreprend 302 kilomètres nouveaux, et ne concède rien ; en 1847 il n'entreprend ni ne concède rien ; en 1848 il concède sur ses lignes entreprises 11 kilomètres et entreprend 526 kilomètres nouveaux. En 1849 il n'y a eu ni concession ni entreprise ; en 1849 et 1850 il en est de même ; mais en 1851 il concède 358 kilomètres et en entreprend 234 nouveaux. A partir de 1851, l'Etat cesse d'entreprendre des lignes antérieurement à la concession, et concède successivement ce qu'il a entrepris précédemment, soit en 1852, 1,037 kilom., et en 1853, 14 kilom. De cette date les entreprises nouvelles sont faites par les Compagnies de chemins de fer.

Parmi tous les chemins concédés il y en a un certain nombre dont la concession a été donnée par voie d'adjudication publique : ce sont les chemins de Saint-Etienne à Lyon, d'Andrezieux à Roane, d'Alais à Beaucaire, de Paris à Versailles (rive droite), et de Versailles (rive gauche), dont le rabais porte sur les tarifs ; les chemins de Bordeaux à la Teste, d'Amiens à Boulogne, d'Orléans à Châteauroux et au Bec-d'Allier, d'Orléans à Bordeaux, de Montereau à Troyes, du Nord et embranchements, de Dieppe et Fécamp, de Paris à Strasbourg, de Tours à Nantes, et de Creil à Saint-Quentin, dont le rabais porte sur la durée de la concession ; le chemin de Montpellier à Cette, dont l'enchère porte sur la redevance à payer, et enfin le chemin de fer de Lyon à Avignon, dont le rabais porte sur la subvention de l'Etat.

Les longueurs kilométriques que nous venons de résumer plus haut, et qui ont été concédées ou entreprises par l'Etat antérieurement à la concession, se répartissent entre un assez grand nombre de Compagnies, soit qu'elles aient été exécutées par elles ou simplement reprises. Le tableau ci-dessous résume les dates et la nature des concessions des lignes, avec la désignation des Compagnies auxquelles les diverses sections et lignes se sont rattachées par la fusion ou le rachat, et qui forment aujourd'hui le réseau français, groupé et réuni entre les mains d'un petit nombre de Compagnies, qui tend toujours à se restreindre.

Voici le relevé chronologique des chemins de fer concédés et des concessions abandonnées :

Digitized by Google

DATES DE CONCESSION.	LIGNES.	COMPAGNIES CONCESSIONNAIRES	LONGUEURS
1823. Ord. 26 fév.	St-Etienne à Andrezieux..	St-Etienne à la Loire	18
1826. Ord. 7 juin.	St-Etienne à Lyon.....	St-Etienne-Lyon.....	57
1826. Ord. 27 août	Andrezieux à Roanne....	La Loire.....	67
1831. Ord. 21 août	Toulouse à Montauban (1)	Toulouse-Montauban	50
1833. Loi 29 juin.	Alais à Beaucaire	Alais-Beaucaire.....	72
1835. Loi 9 juillet	Paris à St-Germain.....	Paris-St-Germain	19
— Ord. 24 oct.	Abscon à Denain	Mines d'Anzin	6
— Ord. 24 oct.	St-Waast à Denain.....	Id.	9
1836. Ord. 12 mai	Alais à la Grand'Combe...	Alais à la Grand'Combe ...	17
— Loi 9 juillet	Montpellier à Cette.....	Montpellier à Cette.....	27
1837. Ord. 24 mai	Asnières à Versailles.....	Paris-Versailles (r. d.)....	19
— Ord. 24 mai	Paris à Versailles.....	Paris-Versailles (r. g.)....	17
— Loi 17 juillet	Mulhouse à Thann.....	Mulhouse-Thann.....	21
— Ord. 15 déc.	Bordeaux à la Teste.....	Bordeaux-la Teste.....	53
1838. Loi 6 mars.	Strasbourg à Bâle.....	Strasbourg-Bâle.....	139
— Loi 6 juillet	Paris-Havre-Elbeuf-Louvier	Paris à la mer.....	240
— Loi 7 juillet	Paris-Orléans-Corbeil-Pithiviers-Arpajon	Paris-Orléans et embranch.	160
— Loi 9 juillet	Lille à Dunkerque.....	Lille-Dunkerque.....	85
1839. Loi 26 juillet	Lille-Dunkerque.....	Concession résiliée..... 85	»
— Loi 1er août	Paris à la mer.....	Concession résiliée..... 240	»
— Loi 1er août	Paris-Orléans et embranc.	Concession réduite 129	»
1840. Loi 15 juillet	Juvisy à Orléans.....	Paris-Orléans et embranch.	102
— Id.	Colombes à Rouen.....	Paris-Rouen.....	131
— Id.	Montpellier à Nîmes.....	(L'Etat avant la concession)	52
— Id.	Lille-Valenciennes et la fr.	Id.	27
1841. Ord. 31 janv.	St-Waast à Anzin	Mines d'Anzin	1
1842. Loi 11 juin.	Rouen au Havre.....	Rouen-Havre.....	92
— Id.	Paris-Lille-Valenciennes...	L'Etat avant la concession)	310
— Id.	Paris à Strasbourg	Id.	502
— Id.	Paris à Lyon.....	Id.	512
— Id.	Avignon à Marseille.....	Id.	120
— Id.	Orléans à Bordeaux.....	Id.	461
— Id.	Orléans à Vierzon-Bourges.	Id.	113
1843. Ord. 2 avril	Montrambert à St-Etienne.	St-Etienne-Lyon.....	8
— Loi 24 juillet	Avignon à Marseille.....	Avignon-Marseille (reprise et embr. Beaucaire-Jolicette..	120 9
1844. Loi 26 juillet	Tours à Nantes.....	(L'Etat avant la concession)	195
— id.	Versailles à Rennes.....	Id.	358
— id.	Lille à Calais-Dunkerque.	Id.	185
— Ord. 6 sept.	Paris à Sceaux.....	Paris-Sceaux.....	11
— Ord. 24 oct.	Amiens à Boulogne.....	Amiens-Boulogne.....	123
— id.	Orléans à Châteauroux et Bec-d'Allier	Centre : Orléans-Vierzon-Bourges (rep.) 113 id. Bourges-Bec-d'All.-Vierzon-Châteaur 118	
— id.	Orléans à Bordeaux.....	Orléans-Bordeaux (reprise).	464
— Ord. 1er nov.	Montpellier à Nîmes.....	Montpellier-Nîmes (reprise).	52
— Ord. 2 nov.	Ligne atmosphérique	Paris-St-Germain.....	2

DATES DE CONCESSION.	LIGNES.	COMPAGNIES CONCESSIONNAIRES	LONGUEURS
1845. Ord. 25 janv.	Montereau à Troyes.....	Montereau-Troyes.....	100
— Ord. 8 mars	Vireux à la frontière.....	Cie belge Entre-Sambre-et-Meuse.....	2
— Ord. 10 sept.	Paris-Belgique et embranc.	Nord (reprise)	482
— id.	Fampoux à Hazebrouck...	Fampoux-Hazebrouck.....	54
— Ord. 18 sept.	Malaunay-Dieppe-Fécamp..	Dieppe-Fécamp.....	71
— Ord. 27 nov.	Paris à Strasbourg et embranchements.....	Paris-Strasbourg (reprise).. Embranch. Metz-Reims....	502 152
— id.	Tours à Nantes.....	Tours-Nantes (reprise)..... Voies des quais.....	105 2
— Ord. 21 déc.	Paris à Lyon.....	Paris-Lyon (reprise).....	512
— Ord. 29 déc.	Creil à St-Quentin	Creil-St-Quentin.....	102
1846. Ord. 16 janv.	Asnières à Argenteuil	Asnières-Argenteuil.....	4
— Ord. 11 juin	Lyon à Avignon-Grenoble.	Lyon-Avignon.....	332
— Loi 21 juin..	Châteauroux-Limoges; Bec-d'Allier-Clermont et Nevers.....	L'Etat avant la concess. { Bec-d'Allier-Clerm. 291 / Châteaur.-Limoges / Embran. de Nevers 11	
— Loi 21 juin..	Bordeaux à Cette.....	Bordeaux-Cette.....	470
— Ord. 1er juil.	Embranch. de Castres à la ligne de Bordeaux-Cette.	Id.	50
— Ord. 8 oct..	Abscon à Somain	Mines d'Anzin	3
1847. Ord. 1er avril	Fus. Creil-St-Quentin avec le	Nord.....	»
— —	concession abandonnée (2)		
1848. Arrêté 27 fév.	Bourg-la-Reine à Orsay..	(L'Etat avant la concession)	14
— Déc. 17 août.	Paris-Lyon, rach par l'Etat	.....	512
— Conv. 9 déc.	Le Guétin à Nevers.....	Centre (reprise).....	11
1849.....			
1850.....			
1851. Déc. 16 juill.	Versailles à Rennes.....	Ouest (fusion) reprise (3).(4)	360
— Loi 6 août..	Lyon à Avignon.....	(L'Etat avant la concession)	236
— Déc. 11 déc.	Ceinture.....	Par cinq Compagnies (5)...	17
1852. Déc. 3 janv.	Lyon à Avignon.....	Lyon-Avignon (reprise).....	236
— Déc. 5 janv.	Paris à Lyon	Paris-Lyon (reprise).....	512
— Déc. 12 fév.	Dijon-Besançon et embran.	Dijon-Besançon (6)	125
— id.	Dôle à Salins.....	Salines de l'Est	30
— Déc. 19 fév.	St-Quentin, etc. (8).....	Nord (fusion) (7).....	205
— Déc. 25 fév.	Strasbourg à Wissembourg	Strasbourg-Bâle.....	59
— Déc. 25 mars	Metz à Thionville.....	Paris-Strasbourg.....	30
— Déc. 26 mars	Blesme à Gray.....	Blesme-Gray	175
— Déc. 27 mars	Graissessac à Béziers.....	Graissessac-Béziers.....	53
— id.	Le Guétin à Clermont et Roanne.....	Orléans..... — fusion (9).....	201 221
— Loi 8 juillet.	Marseil-Toulon-Rognac-Aix	Méditerranée (fusion) (10)..	93
— id.	Méridon au Mans.....	Ouest.....	130
— id.	Mantes à Caen-Cherbourg.	Paris-Caen-Cherbourg.....	317
— Déc. 28 juill.	Provins aux Ormes.....	Provins aux Ormes	12
— Déc. 18 août	Batignolles à Auteuil	Paris-St-Germain.....	7
— Déc. 24 août	Bordeaux à Cette.....	Midi.....	470

(1) Concession restée sans effet.

(2) Fampoux à Hazebrouck. 54
Lyon-Avignon et Grenoble. . . . 332
Bordeaux à Cette. 470
Embranchement Castres à la ligne de Cette. 50
Total. 906

(3. Fusion dans la Compagnie de l'Ouest des Compagnies de :
Versailles r. d. 19
Versailles r. g. 17
Total.. . . . 36

(4) Y compris le raccordement de Viroflay 2

(5) Par les cinq Compagnies Rouen, Nord, Est, Lyon, Orléans.

(6) Dijon-Besançon. 90
Embranchement d'Auxonne.. 35
Total. 125

(7) Fusion de la Compagnie d'Amiens-Boulogne.

(8) St-Quentin-Erquelines. . . . 87
Somain au Cateau.. 38
La Fère à Reims 80
Total. 205

(9) Fusion des lignes du Bec-d'Allier à Clermont et de Châteauroux à Limoges.. . . . 291
St-Germain-des-Fossés à Roanne 65
Poitiers-la Rochelle-Rochefort. . 156
Total.. 512

(10) Fusion des Compagnies du Gard, Montpellier-Cette, Marseille-Avignon, Montpellier-Nîmes.
Marseille à Toulon. 68
Rognac à Aix. 25
Total.. 93

Digitized by Google

DATES DE CONCESSION.	LIGNES.	COMPAGNIES CONCESSIONNAIRES	LONGUEURS
1853. Déc. 24 mars	Embr. Bayonne-Perpignan.	Midi (11)	252
— Déc. 21 avril	Clermont à Lempdes	Grand-Central (12)	324
— Déc. 30 avril	Lyon-Genève et embranch.	Lyon-Genève (13)	214
— id.	Bourg-la-Reine à Orsay	Paris à Orsay (reprise)	14
— Déc. 7 mai.	St-Rambert à Grenoble	St-Rambert-Grenoble	98
— Déc. 17 mai.	Reconstruction (14)	Rhône-et-Loire (fusion)	»
— Déc. 20 juill.	Reims, Mézières, Sedan, Creil, Beauvais	Ardennes et Oise (15)	143
— Déc. 13 août	Paris-Creil, déviation de Cambrai	Nord (16)	51
— Déc. 17 août	Tours-Mans, Nantes-St-Nazaire	Orléans (17)	146
— id.	Besançon à Belfort	Dijon-Besançon	90
— id.	Embranchement d'Auxerre	Paris-Lyon	20
— id.	Paris à Mulhouse, etc.	Paris-Strasbourg (fus.) (18)	618
— Déc. 1er sept.	Fusion de Bordeaux-Teste.	Midi	»
— Déc. 26 sept.	Fusion de Rhône-et-Loire.	Grand-Central	»
1854. Déc. 4 mars.	Carmaux à Albi	Carmaux à Albi	18
— Déc. 20 avril	Strasbourg-Kehl	Est (fusion) (18 bis)	6
— id.	Chalon à Bourg et Dôle	Lyon (fusion) (19)	176
— Déc. 7 juin.	Besèges à Alais	Besèges-Alais	30
— Déc. 19 août	Hautmont à la frontière	Hautmont à la frontière	8
— id.	Agde à Pezenas et prolong.	Midi	25
— Déc. 17 oct.	Noyelles à St-Valéry	Nord	5
— id.	Montluçon-Moulins-Bezenet	Montluçon à Moulins	85
1855. Déc. 7 avril.	Lisieux à Honfleur	Ouest. Fusion normande.	36
	Serquigny à Rouen		65
	Argentan à Granville	Paris-St Germain, Paris-Rouen, Rouen-Havre, Dieppe-Fécamp, Ouest, Caen-Cherbourg	152
	Argentan à la ligne de Chartres		137
	ou à la ligne de Caen		70
	Le Mans à Angers		105
	Rennes à Brest		249
	Rennes à Saint-Malo		74
	Rennes à Redon		72
	St-Etienne-Lempdes	Grand-Central (20 bis)	173 764
	Lempdes au Lot et Périgueux		331
	Limoges-Périgueux		101
	Périgueux-Agen		135
	Marcillac-Rodez		21
— Déc. 7 avril	Lyon-Bourbonnais-Corbeil-Nevers	Grand-Central, Lyon, Orléans (21)	218 353
	Moret-Montargis		51
	Roanne-Lyon		75
	Embranchem. de Vichy		9
— Déc. 20 juin	Lavenay-Redon	Orléans (22)	50 285
	Redon-Quimper-Châteaulin	(A)	193
	Embr. de Napoléonville		30

(11) La Mothe à Bayonne et Mont-de-Marsan. 192
Narbonne à Perpignan. 60
Total. 252

(12) Clermont-Lempdes. 63
Coutras-Périgueux. 76
Montauban-Lot et embranchem. 175
Total. 314

(13) Lyon à la frontière. 168
Ambérieux à Mâcon 66
Total. 214

(14) Fusion et reconstruction des lignes de St-Etienne à Andrezieux. . . . 18
St-Etienne à Lyon. 57
Andrezieux à Roanne. 67
Total. 142

(15) Reims-Charleville. 85
Mézières-Sedan. 20
Creil-Beauvais. 38
Total. 143

(16) Déviation de Cambrai 11
Paris-Creil. 40
Total. 51

(17) Tours au Mans. 88
Nantes-St-Nazaire 58
Total. 146

(18) Fusion des Compagnies de Montereau-Troyes et de Blesme-Gray avec Paris-Strasbourg.
Concession Paris-Mulhouse. . . 371
Embranchement de Coulommiers 32
Nancy-Gray. 189
Paris-Vincennes. 26
Total. 618

(18 bis) Fusion de Strasbourg-Bâle.

(19) Fusion de Dijon-Besançon.

(20) Dont 289 kil. subordonnées à la réalisation de subventions locales (Argentan à Granville et à la ligne de Chartres ou de Caen).

(21) Par suite du même décret, 328 kil. sont ajoutés aux concessions faites à la Compagnie syndicale, savoir : 178 kil. repris à la Compagnie d'Orléans, 150 sur le Grand-Central.

(21 bis) Par suite de ce décret, 65 kil. sont retirés par le Grand-Central sur l'Orléans, et 150 k. sont abandonnés à la chambre syndicale des trois chemins : Lyon, Grand-Central, Orléans, pour le Lyon-Bourbonnais.

(22) Par suite du même décret, 243 kil. sont distraits de l'Orléans pour être reportés, savoir : 178 sur le Lyon-Bourbonnais (Juvisy à Corbeil et Nevers à Roanne) et 65 kil. sur le Grand-Central (St-Germain-des-Fossés à Clermont).

(A) Dans ces concessions ne sont pas comprises quelques lignes exclusivement industrielles et privées; en voici l'état :

CONCESSIONS.	LIGNES.	LONGUEURS
1830. Ordonn. 7 avril...	Epinac au canal de Bourgogne.	29
1834. Ordonn. 16 octobre	Long Rocher au canal de Loing.	3
1835. Ordonn. 14 sept...	Montbrison à Montrond. aband. en 1848.	16
1836. Ordonn. 6 juin....	Villers-Cotterets au port aux Perches. .	9
1837. Ordonn. 26 décem.	Creuset au canal du Centre.	10
1841. Ordonn. 12 sept...	Decize au canal du Nivernais.	7
1844. Ordonn. 16 février.	Commentry au canal du Berry.	16
1850. Décret 8 octobre...	Aniche à Somain.	2
1853. Décret 27 juillet...	Sorbier au chemin de St-Etienne. . . .	3
— Décret 28 octobre..	Usine de Bourdon au Grand-Central. . .	4
1854. Décret 24 novembre	Mines de Montieux à la Loire.	1
— Décret 14 mars....	Prolongement du chemin de Commentry.	2
1855. Décret 24 mars....	Gare de St-Ouen au chemin de Ceinture. (30 juin.)	3

(La suite prochainement.)

C. DEVIGNE.

Digitized by Google

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

On travaille activement à la construction du chemin de fer de la Teste à Arcachon, d'une longueur d'environ 4 kilomètres; on pense qu'il sera terminé pour le mois de mai prochain.

— On écrit qu'un crédit de 50,000 fr. a été ouvert au préfet des Landes pour commencer les travaux de construction d'un chemin de fer de Mont-de-Marsan à Tarbes.

L'ouverture de la section de Morceux à Saint-Martin-d'Oncy est très-prochaine, assure-t-on.

— Les travaux de la section de Redon à Rennes, déjà commencés, vont être poursuivis activement.

— On annonce que la section de Béziers à Cette a été ouverte le 19 janvier au service de la petite vitesse.

— On commence la pose des billes et rails de l'embranchement du chemin de fer du nord de Busigny à Somain, entre Somain et Bouchain.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Caisse générale des chemins de fer. — 25 avril, assemblée générale.

Crédit mobilier. — 28 avril, assemblée à 4 heures.

Union financière et industrielle. — 30 avril, assemblée générale à 4 heures.

Crédit autrichien du commerce et de l'industrie. — 2 mars, assemblée à Vienne, à 9 heures.

Caisse du commerce et de l'industrie à Turin. — 14 février, assemblée à 2 heures.

Quatre-Canaux. — 24 janvier, assemblée à 1 heure.

Trois-Canaux. — 21 janvier, assemblée à 2 heures.

Bordeaux à la Teste. — 31 janvier, assemblée générale obligatoire, à 3 heures, à la Bourse de Bordeaux.

Madrid à Saragosse et Alicante. — 29 janvier, assemblée générale à midi, à Madrid.

Rome à Frascati. — 23 février, assemblée générale.

Caronte. — 28 février, assemblée à 3 heures.

Canal d'Aire à la Bassée. — 30 janvier, assemblée générale semestrielle à midi.

Sambre française canalisée. — 24 février, assemblée à midi.

Dennin-Auxin (forges). — 10 février, à midi, assemblée.

Caisse hypothécaire. — 30 mars 1857, assemblée. Dépôt, 20 actions.

Cavé. — 29 janvier, assemblée générale à midi.

Pont, gare, port de Grenelle. — 27 janvier, assemblée à 2 heures.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

Emprunt espagnol 3 0/0. — 15 au 25 janvier. (Voir dans le corps du journal.)

ÉCHANGES DE TITRES.

Caisse générale des chemins de fer. — Echange des *actions de la Caisse* et *Journal des chemins de fer* (non négociables aujourd'hui) contre les *actions de la Caisse générale des chemins de fer*, cotées officiellement depuis le 20 janvier. (Voir l'avis en tête du journal.)

APPELS DE FONDS.

Graissessac à Béziers. — 22 au 31 janvier, 100 fr. par action.

Compagnie générale maritime. — 1er mars, 150 fr. par action; dernier versement.

Banque de crédit pour le commerce et l'industrie à Vienne. — 1er avril 40 florins; 1er juin 40 florins.

Bazin Léon Gay. — 1er juillet 1857, 100 fr. par action (versement de novembre différé.)

Mines de Santander. — 10 au 20 janvier, 125 fr. par action.

Compagnie générale des Eaux. — 5 janvier 1857 au 5 février, 125 fr. par action, dernier versement. L'intérêt sera déduit (2 fr. 50 c.).

Jura industriel. — Avant le 28 février, 50 fr. sur les actions.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Orléans. — 2 janvier, remboursement des actions et obligations sorties au tirage du 9 décembre.

Nord. — 31 janvier, premier tirage de 300 obligations de Charleroy à Erquelinnes.

Est. — 1er janvier, remboursement à 500 fr. des 513 actions sorties au tirage du 27 novembre.

Méditerranée. — 2 janvier, remboursement à 1,250 fr. des 503 obligations sorties au tirage du 18 décembre. (Emprunt 30 millions d'Avignon-Marseille.)

Genève. — 26 décembre, tirage de 153 obligations 1855 à rembourser à 500 fr. le 2 janvier.

Lyon-Bourbonnais. — 1er avril 1857, remboursement de 80 obligations 1er ordre, et 40 obligations 2e ordre d'Andrézieux à Roanne sorties au tirage du 6 novembre. 1er janvier, remboursement du tirage du 4 décembre.

720 obligations Lyon-Bourbonnais; 97, 1re série; 118, 2e série; 115, Saint-Etienne à Lyon (emprunts réunis); 28, Saint-Etienne à Lyon (1850); 10, Saint-Etienne à la Loire (1843); 14, Saint-Etienne à la Loire (1847).

Ville de Paris. — 1er février, remboursement des obligations (emprunt de 50 millions) sorties au tirage du 3 novembre.

Mines de la Loire. — 1er février 1857, remboursement des obligations sorties au tirage du 12 décembre.

Sambre à l'Oise. — 1er juillet 1857, remboursement de 21 obligations 1853 sorties au tirage du 10 janvier.

Ouest. — 6 juillet, remboursement du tirage du 15 décembre.

Genève. — 2 janvier, remboursement du tirage du 26 décembre.

Besèges à Alais. — 2 janvier, remboursement du tirage du 29 décembre.

Compagnie générale des Omnibus. — 13 janvier, tirage de 585 obligations à amortir le 1er avril, à 500 fr.

Houillères et chemin de fer d'Epinac. — 1er février, remboursement à 1,100 fr. des 50 obligations série G, de 301 à 350, sorties au tirage du 25 novembre.

Houillères de Commentry et Forges de Fourchambault, etc. — 15 janvier, remboursement du tirage du 13 décembre.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Orléans. — 2 janvier, intérêts aux obligations, 25 fr. (emprunts 1842-1848). 7 fr. 50 c. emprunts 3 0/0.

Lyon. — 1er janvier, 12 fr. 50 c. intérêts actions, et 12 fr. 50 c. à compte sur le dividende 1856.

Est. — 1er novembre, actions anciennes, 20 fr. intérêts; actions nouvelles, 9 fr. 90 c.
1er décembre, intérêts aux obligations.

Ouest. — 1er janvier, 7 fr. 50 c. par obligation 3 0/0. Dépôt préalable des titres.

Méditerranée. — 2 janvier, 7 fr. 50 c. par obligation 3 0/0 de 1852-55. — 25 fr. par obligation de l'emprunt 30 millions de Marseille à Avignon.

Nord. — 1er janvier, 16 fr. par action intérêts. Dépôt des titres. 7 fr. 50 c. aux obligations.

Grand-Central. — 1er janvier, 8 fr. 30 c. intérêts action; 7 fr. 50 c. obligations.

Lyon-Bourbonnais. — 1er janvier, intérêts. Obligations à la charge de la Compagnie.

Genève. — 1er janvier, intérêts en déduction du versement appelé.

Besèges à Alais. — 2 janvier, 9 fr. 70 c. par action, intérêts 2e semestre.

Ardennes et Oise. — 15 janvier, 5 fr. 65 c. intérêts, rue de Provence, 70.

Saint-Rambert. — 5 janvier, intérêts à 4 0/0 actions.

François-Joseph. — 20 décembre, 3 fr. 75 c. intérêts aux actions.

Banque de France. — 1er janvier, 135 fr., 2e semestre 1856, soit en tout, pour l'année, 272 fr.

Crédit foncier. — 2 janvier, 6 fr. 25 c. dividende provisoire.

Crédit mobilier. — 20 décembre, paiement de l'à-compte de 25 fr. à distribuer au 1er janvier 1857 et représentant les intérêts à 5 0/0.

Union financière. — 2 janvier, intérêts actions.

Midi. — 20 décembre, 10 fr. par action ancienne et nouvelle, 7 fr. 50 par obligation à distribuer au 1er janvier 1857.

Lombards-Vénitiens. — 1er janvier, 3 fr. 75 c. par action intérêts. 7 fr. 50 c. par obligation en déduction du versement appelé.

Nord-Est suisse. — 5 janvier, 20 fr. par action, anticipation sur le 31 mai, intérêts aux obligations.

Caisse générale des Chemins de fer. — 2 janvier, 12 fr. 50 c. intérêts aux actions. Dépôt préalable des coupons.

Sous-Comptoir des métaux. — 10 janvier, dividende 1855 et 1856, 8 fr. 90 c. 0/0.

Chemin Elisabeth. — 2 janvier, 5 flor. par action libérée de 200 fr., et flor. 1 50 par action libérée de 60 fr.

Compagnie des Omnibus. — 20 décembre à-compte de 25 fr. sur le dividende 1856.

Rivoli. — 20 décembre, 2 fr. 50 c. par action intérêts.

Chemin de fer de Galveston à Houston. — 1er janvier, intérêts semestriels des obligations payables au Comptoir d'escompte.

Compagnie générale des Eaux. — 1er janvier 1857, 2 fr. 50 c. par action, intérêts en déduction du versement appelé.

Chemin de la ligne d'Italie. — 2 janvier, intérêts 2 fr. 50 c. sur les actions.

Canal de la Sambre à l'Oise. — 15 janvier, dividende 1856, 45 fr. par action: 25 fr. ont été payés en juillet.

Sambre canalisée. — 2 janvier, 4e à-compte, 25 fr.

Gaz français d'Amiens. — 2 janvier, 22 fr. 50 intérêts et dividende.

Santander. — 1er janvier 1857, 20 fr. 25 c. par action libérée, et 1 fr. 50 c. par action non libérée. Il

Digitized by Google

a été distribué au 1er juillet 6 fr. 25 c. par action libérée ou non libérée.

Société mercantile et industrielle à Madrid. — 7 janvier, à cause du dividende de juillet, paiement de 6 0/0, soit 7 fr. 50 c. par action.

Caisse du commerce et de l'industrie à Turin. (Crédit mobilier.) — 7 janvier, répartition 1856, actions libérées 10 fr. 70 c. ; actions nouvelles, émission, 7 fr.

Société générale de Crédit mobilier espagnol. — 2 janvier, 6 fr. par action.

Société générale de crédit en Espagne. — 20 janvier, 6 0/0, soit 5 fr. 25 c. par action libérée de 150 fr.

Commentry, Fourchambault, etc. — 15 janvier, intérêts 2e semestre obligations.

Houillères de Carmaux et Chemin de fer. — 2 janvier, 3 fr. 75 c. par action, intérêts 2e semestre.

Hauts fourneaux et charbonnages d'Ougrée. — 2 janvier, dividende 1855-56, 40 fr. par action.

Banque de Belgique. — 2 janvier, intérêts aux actions.

Dividendes portugais. — 1er janvier, dividende semestriel du nouveau 3 0/0.

Phœnix (Prusse). — 30 fr. : 15 fr. le 1er janvier 1857 ; 15 fr. le 1er juillet suivant. Obligations 3 thalers ou 11 fr. 25 c.

Comptoir de l'industrie linière (Cabin et Ce). — 2 janvier, 24 fr. 10 c. par action, dividende 1855-56, plus 12 fr. 50 c. intérêts du 1er semestre 1856-57.

BANQUE D'ANGLETERRE.

SITUATION AU 10 JANVIER 1857.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Billets émis.	24,031,465	600,786,625
Actif.		
Avances à l'Etat. . . .	11,015,100	270,377,500
Autres créances. . . .	3,459,900	86,497,500
Espèces et lingots (or) .	9,556,465	238,911,625
Somme égale. . .	24,031,465	600,786,625

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque.	14,553,000	363,825,000
Réserve	3,335,254	83,381,350
Compte-courant de l'Etat créditeur.	3,705,379	92,634,475
Comptes particuliers. .	10,644,674	266,116,850
Billets à sept jours et autres	845,460	21,136,500
	33,083,767	827,094,175
Actif.		
Créances sur l'Etat. . .	11,513,161	287,829,025
Créances particulières.	16,342,612	408,565,300
Billets de banque en portefeuille.	4,603,475	115,086,875
Numéraire.	624,519	15,612,975
	33,083,767	827,094,175
Diminution :		
Compte-courant de l'Etat	3,886,823	97,170,575
Créances.	3,039,686	75,992,150
Réserve métallique. . .	1,422	31,550
Portefeuille.	204,112	5,102,800
Augmentation :		
Billets en circulation. .	261,626	6,540,650
Comptes particuliers. .	548,149	13,703,725
Réserve.	35,940	898,500

COMPAGNIE FRANÇAISE DES BATEAUX A VAPEUR ENTRE PARIS ET LONDRES.

RAPPORT

Du président du conseil de surveillance à l'assemblée des actionnaires du 19 janvier 1857.

Vous êtes réunis aujourd'hui, Messieurs, pour la première fois en assemblée générale, conformément à l'art. 27 des statuts, pour entendre et approuver s'il ya lieu les comptes du premier exercice, qui, aux termes de l'art. 32 de votre acte social, doit comprendre le temps écoulé du jour de la constitution définitive de la Société au 31 décembre dernier.

Aussi, Messieurs, notre réunion eût-elle pu paraître dépourvue d'un grand intérêt, si nous n'avions pensé qu'il était convenable de vous présenter un tableau exact des faits accomplis pour la mise en activité prochaine de l'opération à laquelle nous prêtons notre concours.

Le président rend compte des traités passés avec le constructeur des navires et celui des machines; il explique aussi le retard éprouvé dans la livraison de ces dernières, retard qui n'empêchera pas le service de commencer dans la première quinzaine de février. Après avoir rendu compte du mérite de la construction des navires, qui, munis d'une machine à vapeur à hélice de la force de 80 chevaux, pourront en toutes saisons monter au port Saint-Nicolas à Paris, le président passe à l'examen des comptes et termine ainsi :

Depuis que nous vivons commercialement, nous avons un grand nombre de fois, et ces derniers jours plus particulièrement, examiné avec soin les livres de comptabilité que comporte cette opération, et nous devons reconnaître qu'ils sont tenus avec une régularité parfaite.

Ce n'est que faire acte de justice d'en exprimer notre satisfaction à notre gérant.

Nous avons, Messieurs, la confiance qu'avant six mois, on pourra distribuer aux actionnaires, à partir du 30 juin, 5 francs par action à titre d'intérêt, et à partir du 31 décembre, le dividende.

Résolution.

L'assemblée générale approuve à l'unanimité les comptes de l'exercice 1856, tels qu'ils lui sont présentés par le gérant.

Le gérant de la Compagnie,
SOUBERBIELLE

CORRESPONDANCE.

MM. les abonnés sont informés que, par suite d'une décision administrative, la Correspondance du Journal est supprimée.

Les personnes qui désireront des renseignements devront les demander par lettre, en ayant soin, comme par le passé, de numéroter leurs questions et d'y joindre une bande du Journal.

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi, 15 janvier 1857.

Les poids à peser ajustés sont bien tenus à la cote ci-dessous :

20 kil., 5 fr. 10 ; 10 kil., 2 75 ; 5 kil, 1 50 ; 2 kil., 65 c. ; 1 kil., 35 ; 1/2 kil., 22 ; 2 hect., 13 ; 1 hect., 9 ; 1/2 hect., 7.

La chaîne est cotée, sans changement, à 75 fr. les numéros mélangés.

MÉTAUX.

CUIVRE. — Cet article est recherché à Londres, malgré la hausse qu'il a subie : Best Selected, 3,225, Tough Cake et Tile, 3,150 la tonne.

Sans affaires à Hambourg.

Prix de Paris sans changement.

ETAIN. — Bien tenu sur la place de Londres : blocs, 3,550 fr. ; barres, 3,575 ; raffiné, 3,725 la tonne.

Assez d'activité sur le marché de la Hollande ; prix soutenus.

A Paris, le Banca et l'Anglais valent 300 fr.

PLOMB. — Le plomb de pays est tenu fermement à Londres de 562 50 à 587 50.

Paris, 64 fr. le brut, 70 à 75 le laminé.

ZINC. — Les dernières affaires à Hambourg ont marqué le prix de mb. 17-6 à 17-8 ; on tient le disponible à 17-5, à livrer 17-10 à 17-12.

Zinc brut, à Paris, 78 ; laminé, 90.

CHARBONS

SAINT-ÉTIENNE. — Charbon gros, 1re qualité, fr. 25 50 ; 2e qualité, 20 ; grelassons, 1re qualité, 18 ; chatelles, id., 9 à 15 ; menu sortant, 1re qualité, 12 à 14 ; 2e qualité, 10 à 11 ; menu de forges, 1re qualité, 18 ; 2e qualité, 14 ; menu pour gaz, 1re qualité, 14 50 à 16 ; coke lavé, 1re qualité, 35 ; coke pour locomotives, 30 50 ; coke pour hauts-fourneaux, 26 à 30.

NORD (Anzin). — Charbon gras : gros, fr. 2 par 80 kil. ; moyen, 1 50 à 1 55 l'hect. Charbon maigre : gros, 1 80 par 80 kil. ; moyen, 1 30 à 1 40 l'hectolitre.

PAS-DE-CALAIS. — Lens : gros, fr. 25 par 1,000 kil. ; moyen, 18 50,

BOIS.

Nous voyons augmenter chaque jour les transports des sciages par chemin de fer. Les prix varient de 14 à 16 fr. suivant l'état des bois ; ils sont beaucoup plus élevés que ceux du flottage, qui ne dépassent pas 9 à 10 fr.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Londres, 11 janvier :

La fermeté domine sur tous les articles, la demande n'est pas abondante mais donne cependant un bon courant d'affaires. Les rails, très-recherchés, ont réalisé une hausse de 3 à 6 fr.

Les barres marchandes de Galles n'ont pas augmenté dans la même proportion : les bonnes marques se tiennent à 200 fr., mais les marques communes s'obtiennent à 193 75. Les fers du Staffordshire n'ont pas éprouvé de changement.

Les derniers avis de Glascow portent que le marché a débuté par de la faiblesse par suite de la diminution des exportations. Les fontes ont repris ensuite pour faire 91 25.

O. SAUVIQUE.

(L'Ancre de Saint-Dizier).

Digitized by Google

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	1855 Kilomètres exploités	1855 RECETTES BRUTES	1855 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1855 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1855 en moins
								%	%
ORLÉANS (1)	Du 8 au 14 janvier	1234	993,330	804	1053	838,192	796	1.0	»
NORD (1)	8 — 14 —	795	837,239	1,052	795	801,878	1,008	4.2	»
OUEST (1)	8 — 14 —	876	662,990	756	806	565,517	701	7.8	»
EST (1)	8 — 14 —	1,069	715,383	669	1069	742,721	694	»	3.6
LYON (1)	8 — 14 —	656	843,780	1,286	572	650,486	1,152	11.0	»
LYON-BOURBONNAIS (1)	8 — 14 —	255	214,754	842	255	210,407	825	2.0	»
MÉDITERRANÉE (1)	8 — 14 —	551	559,911	1,016	533	443,507	848	19.8	»
MIDI	8 — 14 —	468	154,603	330	253	72,713	286	30.4	»
GRAND-CENTRAL	8 — 14 —	125	29,666	237	»	»	»	»	»
LYON A GENÈVE	8 — 14 —	75	22,949	306	»	»	»	»	»
				»	»	»	»	»	»

(1) PRÉLÈVEMENT FAIT DE L'IMPOT SUR LA GRANDE VITESSE.

TABLEAU DES PRINCIPALES VALEURS A REVENU VARIABLE.

Comparaison du revenu avec le cours actuel. = Époques de paiement des Intérêts et Dividendes.

INDICATION DES VALEURS.	REVENU constaté du dernier exercice.	PAIR ou valeur nominale DE L'ACTION.	VERSEMENT effectué SUR L'ACTION	REVENU 0/0 sur le VERSEMENT effectif.	COURS de la LIQUIDATION du 15 janvier	REVENU 0/0 sur le cours de la LIQUIDATION.	ÉPOQUES de PAIEMENT DES INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.
Banque de France	272 »	1000 »	1000 »	27 2	4250 »	6.4	1er janvier. 1er juillet. 272 fr. pour 1856.
Crédit mobilier	203 75	500 »	500 »	40 »	1417 50	14.3	1er janvier. 1er juillet. 20 décembre, 25 fr. intérêts.
Crédit foncier	17 50	500 »	250 »	7 »	617 50	4.7	1er janvier. 1er mai. 1er janvier. 6 25 à-compte.
Comptoir d'escompte	47 »	500 »	500 »	9 4	725 »	6.4	Janvier. Juillet.
Caisse Générale des Chemins de fer	79 90	500 »	500 »	16 »	530 »	15.0	1er janvier. 1er juillet. Divid. 1er avril. 1er sem. d'int.
Orléans	80 »	500 »	500 »	16 »	1395 »	5.6	1er octobre. 1er avril. 30 fr. à-compte 1856.
Nord	61 »	400 »	400 »	15 »	955 »	6.3	1er janvier. 1er juillet. 16 fr. intérêts janvier.
Lyon	83 50	500 »	500 »	10 5	1380 »	5.9	1er janvier. 1er juillet. 12 50 intérêts. 12 50 à-compte dividende janvier.
Est (actions anciennes)	78 50	500 »	500 »	15 6	831 25	9.4	20 fr. intérêts au 1er novembre.
Est (actions nouvelles)	19 »	500 »	500 »	4 »	770 »	2.4	9 fr. 90 intérêts au 1er novembre.
Ouest	50 »	500 »	500 »	10 »	880 »	5.6	1er octobre. 1er avril. 17 fr. 50 intérêt 1856. Octobre.
Méditerranée	86 »	500 »	500 »	17 »	1770 »	4.8	1er octobre, 1er avril. 30 fr. à-compte 1856. Octobre.
Midi	20 »	500 »	500 »	4 »	760 »	2.6	1er janvier. 1er juillet. 20 décembre, 10 fr. intérêts.
Bordeaux à la Teste	» »	500 »	500 »	» »	» »	»	. . . . .
Grand-Central	14 »	500 »	450 »	4 »	815 »	2.4	1er juillet. 1er janvier. 1er semestre d'intérêts. 3 30.
Lyon à Genève	10 »	500 »	500 »	4 »	755 »	1.3	1er juillet. 1er janvier. Intérêts.
Saint-Rambert	12 »	500 »	300 »	4 »	660 »	3.6	1er janvier. 1er juillet. Intérêts 5 janvier.
Béziers à Graissessac	14 »	500 »	400 »	4 »	550 »	3.1	7 fr. intérêts au 5 octobre.
Ardennes et Oise	10 »	500 »	250 »	4 »	572 50	3.1	15 juillet. 15 janvier. 5 65, 15 janvier intérêts.
Victor-Emmanuel	6 75	500 »	250 »	4 5	610 »	1.8	Semestre d'intérêts 5 fr. 35. 29 novembre.
Central suisse	20 »	500 »	500 »	4 »	» »	»	Janvier. Juillet. 10 fr. 1er semestre d'intérêts.
Autrichiens	31 90	500 »	325 »	13 8	775 »	4.1	1er janvier. 1er juillet.

Digitized by Google

CHEMINS DE FER SUISSES

I. — Comptes de premier établissement. — Décembre 1856.

NOMS des chemins de fer.	INDICATION du réseau.	longueur totale kilométr.	FONDS SOCIAL. Nombre des actions.	Valeur nominale	Intérêts à desservir	Total du capital actions	EMPRUNTS. Nombre des obligat.	Valeur nominale	Intérêts à desservir	Total du capital obligations	TOTAL du capital en actions et en obligations	Indication des sections exploitées au 31 décembre 1856.	OBSERVATIONS.
Nord-Est.....	De Aarau à Romanshorn par Zurich et Winterthur.	133.1	49.910	500	4 0/0	24.955.000	4.674 2.308 2.626 444	175 500 1.000 5.000	3 0/0 5 0/0	6.817.950	31.772.950	Brugg-Zurich (1) Zurich-Winterthur (1) Winterthur à Romanshorn (2).	(1) Avec la disposition nécessaire pour poser plus tard une seconde voie. (2) Simple voie.
Central.....	De Bâle par Olten à Aarau à Lucerne à Soleure et Bienne à Berne et à Thorishaus.	216	73.235	500	4 0/0	35.424.000	12.390 1.161	500 5.000	5 0/0 5 0/0	12.000.000	47.424.200	Bâle-Sissach (1) Aarau-Aarbourg (2) Aarbourg-Pont-d-l'Emme	(1) Deux voies posées. (2) Travaux à deux voies, une seule voie posée. (3) Simple voie.

II. — Résultats de l'Exploitation. — Décembre 1856.

NOMS des chemins de fer.	Longueur exploit. 1856 kil.	Longueur exploit. 1855 kil.	Voyageurs. Nombre.	Voyageurs. Produit.	Marchandises. Tonnes.	Marchandises. Produit.	Total des produits.	Recettes du 1er janvier 1856 au 31 décembre 1856	Recettes totales de l'année 1855	Augmentation de 1856 sur 1855	Indication des sections en exploitation.		Dates d'ouverture de ces sections.	OBSERVATIONS.
Nord-Est.....	114.2	79	46.500	61.000	10.050	83.000	144.000	1505.957	740.223	764.731	Zurich-Baden, Romanshorn à Winterthur, Winterthur-Zurich, Baden-Brugg,	kil. 23.2 56 26.2 8.8 114.2	9 août 1847 16 mai 1855 27 décembre 1855 26 septembre 1856	La section d'Aarau à Brugg sera ouverte en octobre 1857.
Central.....	20.3 64.3	20.3	41.837	33.300	6.473	33.700	64.000	656.951	295,1119	361.840	Bâle-Liestal, Liestal-Sissach, Aarau-Olten-Pont-de-l'Emme,	kil. 13.6 0.7 64.3 84.6	19 décembre 1854 1er juin 1855 9 juin 1856	L'ouverture des lignes Sissach-Laufelfingen-(souterrain)-Olten-Aarbourg-Berthoud-Berne-(station et Herzogenbuchsee-Bienne, aura lieu en juillet 1857. L'ouverture des tronçons-Pont-de-l'Emme-Lucerne-Zollikofen-Berne, dans le courant de 1858.

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1856. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1855. id. 795 id.)

Du 8 au 14 janvier 1857.

Déduction faite de l'impôt (loi du 14 juillet 1855) à partir du 1er août.

81,950 voyageurs	237,535 07
Bagages, marchandises, etc.	599 701 82
TOTAL	837,239 89

Semaine correspondante de 1855.

84,846 voyageurs	231,893 50
Bagages, marchandises, etc.	570,782 87
PRODUIT total	801,676 37

Recette totale depuis le 1er janvier

1857	1,665,110 18
1856	1,657,590 » »
DIFFÉRENCE	12,479 82

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Déduction faite de l'impôt du dixième

Du 8 au 14 janvier 1857.

51,043 Voyageurs	261,565 03
Bagages, marchandises, etc.	731,765 96
TOTAL	993,330 99
Semaines correspondantes de 1856	838,192 27
Différence en faveur de 1857	155,138 72
Recettes depuis le 1er janvier 1857.	1,921,230 09
Recette correspondante de 1855	1,574,503 28
Différence en faveur de 1857	346,735 81

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1856. Longueur exploitée : 876 kilomètres)
(1855. id. 760 id.)

Du 8 au 14 janvier 1857

(Déduction faite du droit du dixième.)

143,214 voyageurs	248,835 91
Marchandises, etc., grande vitesse	50,906 74
— petite vitesse	363,747 85
TOTAL de la semaine	663,990 50
Semaine correspondante en 1856	565,517 50
Augmentation en 1857	97,472 91
Recettes depuis le 1er janvier 1857	1,366,928 25
id. id. 1856	1,119,529 92
Différence en faveur de 1857.	247,398 33

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(1857. Longueur exploitée, 1060 kilomètres.)
(1856. id. 1069 id.)

8e année. — 2me semaine.

Du 8 au 14 janvier 1857.

(Déduction faite de l'impôt).

60,175 Voyageurs	195,676 70
Marchandises	520 306 81
TOTAL de la semaine	715,383 51
Recettes antérieures	673,378 08
TOTAL GÉNÉRAL	1,388,761 59
2me semaine de 1857	715,383 51
Semaine correspondante de 1856.	782,721 91
Différence en faveur de 1856	67.338 40
Exercice 1857	1,388,761 59
Id. 1856	1,423,313 16
Différence en faveur de 1857	34,551 57

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

(1857. Longueur exploitée, 656 kilom.) (1)
(1856. id. 572 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,286 25.
— 1856, 1,152 95.

Recettes du 8 au 14 janvier 1857

Et de la semaine correspondante de l'exercice écoulé.

Déduction faite du droit du dixième sur les transports à grande vitesse

Grande vitesse) 56,602 voyageurs	247,260 60
Grande vitesse) marchand	111,190 25
Petite vitesse) marchand	483,330 20
Total	843,780 05
Semaine correspondante de 1856	659,686 75
Différence en faveur de 1857	184,293 30
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	1,672,673 79
id. id. 1856	1,284,942 42
Différence en faveur de 1857	387,731 37

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 533 id.

Recettes du 8 au 15 janvier 1857

Déduction faite du dixième sur les transports grande vitesse.

3,000 Voyageurs	156,010 25
Bagages et marchandises	405,901 48
TOTAL de la semaine	559 911 73
Semaine correspondante de 1856	443.507 40
Augmentation	116,404 33
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier 1857	1,091,258 52
Période correspondante de 1856	952,515 15
Augmentation.	138,743 37

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

(1856. Longueur exploitée, 156 kilom.)
Déduction faite de l'impôt du dixième.

Du 30 au 31 décembre 1856
(Section de Lyon à Roanne)

2,000 voyageurs, grande vitesse	8,584 78
Bagages, grande et petite vitesse et services annexes	106,272 21
TOTAL	114 856 99
Recettes antérieures	9,888,077 68
Total de l'exercice 1856	10,002,934 67
Semaine correspondante de 1855	125,633 28
Total de l'exercice 1855	9,792,568 40

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).
(1856. Longueur exploitée, 105 kilomètres.)

Voyageurs	5,413 50
Bagages, grande et petite vitesse et services annexes	16,160 21
Total	21.573 71
Recettes antérieures	1,880,332 29
Total de l'exercice 1856	1,901,906 00
Recettes totales de la semaine sur les deux sections	136,630 70
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1856	11,768,609 97
Total général	11,906,840 67

Du 1er au 7 janvier 1857.
(Section de Lyon à Roanne.)

000'00 Voyageurs	28,202 00
Bagages, marchandises, etc.	153,107 57
Total	181,310 47
Semaine correspondante de 1856	163,810 07

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).

Voyageurs	9,101 53
Bagages, marchandises, etc.	19,995 44
Total	29,096 97
Semaine correspondante de 1856	23,262 53
Recette totale de la semaine sur les deux lignes	210,407 43

Du 8 au 14 janvier.
(Section de Lyon à Roanne.)

2,000 Voyageurs	23,706 07
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	162,219 85
TOTAL	185,925 92
Recettes antérieures	181,310 47
Total de l'exercice 1857	367,236 39
Recette correspondante 1856	167,731 68
TOTAL de l'exercice 1856	331,571 75

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).

Voyageurs	8,824 80
Bagages, marchandises, etc.	20,203 74
Total	28,828 54
Recettes antérieures	29,096 97
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	57,925 51
Semaine correspondante en 1856	26,685 73
Recettes depuis le 1er janvier 1856	49,948 26
Recettes totales de la semaine sur les 2 sections	214,754 46
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857	210,407 44
TOTAL	425,161 90

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 468 kilomètres.
Id. en 1856, 307 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 150 id.

Recettes du 8 au 14 janvier 1857

CHEMIN DE FER.

24,257 voyageurs	60,935 25
Bagages, marchandises, etc.	93,668 66
TOTAL	154,603 91
Recettes du CANAL LATÉRAL	26,041 20
Recette antérieures	179,845 30
Total depuis le 1er janvier 1857	359,490 41
2e semaine de 1857. Chemin de fer..	154,603 91
Id. Canal latéral...	28,041 20
Total de la semaine en 1857	182,645 11
2e semaine de 1856. Chemin de fer..	72,713 70
Id. Canal latéral...	15,406 94
Total de la semaine en 1856	88,120 64
Différence en faveur de 1857.	94,524 47

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857	359,490 41
1856	164,360 94
Différence en faveur de 1857..	195,129 47

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1857,	330 35	133 52
1856,	236 85	102 71
Augmentation,	93 50	30 81

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Section de Lyon à Bourg.)

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Recettes du 1er au 7 janvier 1857.

6,850 Voyageurs	15,941 60
Bagages et Marchandises	7,739 70
Total de la semaine....	23,681 30
Recettes antérieures...	»
Total depuis le 1er janvier....	23,681 30

Du 8 au 14 janvier.

5,706 Voyageurs	13,335 »
Bagages, marchandises, etc.	9,614 35
Total.....	22,949 35
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1857	23,681 30
TOTAL	46,630 65

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont et prolongements.

Longueur exploitée : 125 kilomètres

Du 8 au 14 janvier 1857.

Voyageurs	10,729 20
Bagages, marchandises, etc.	18,937 55
Total	29,666 75
Recettes antérieures	23,961 10
Total	53,627 85

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 8 au 14 janvier 1857.

Voyageurs	21,419 45
Bagages	619 45
Marchandises : grande vitesse	1,066 95
Id., petite vitesse	8,850 15
Produit éventuel	» »
Service de Biella	4,871 23
Ensemble	37,437 32
Recette correspondante de 1856..	24,350 01
Différence en faveur de 1857....	13,087 31

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1856. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1855. id. 910 id.

Du 8 au 14 janvier 1857.

	En francs, au change de 123 1/2
29,062 voyageurs	117,944 93
22,028 tonnes Marchandises	313,591 10
Total de la semaine	431,536 03
Semaine correspond. 1856	543,019 43
Différence en faveur de 1856...	111,483 40
Recettes depuis le 1 janvier 1857	866,346 55
Recettes depuis le 1 janvier 1856	1,111,977 85
Différence en faveur de 1856...	245,631 30

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

2e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 5 au 11 janvier

3,613 voyageurs. — 13,186 quint. bagages, marchandises	fr. 8,061 30
Recette correspondante de 1856	3,439 55
Augmentation	4,621 75
Recettes depuis le 1er janvier 1857	12,780 80
Recette correspondante de 1856	7,433 95
Différence en faveur de 1857..	5,355 85

CHEMIN DE FER D'ORSAY.

Circulation et recettes comparatives du mois de Décembre 1856.

(1856. Longueur exploitée, 23 kilomètres)

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages, etc.	Totaux.
1856.....	42,736	26,646 40	1,367 20	28,013 60
1855.....	38,425	24,297 10	1,284 15	25,581 25
En faveur de 1856.....	4,311	2,349 30	83 05	2,432 35
En faveur de 1855.....	»	»	» »	»

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

(Lignes de Bâle à Sissach et Aarau-Olten-Lucerne, 84 kilomètres.)

Recettes du 1 au 31 décembre 1856.

	Voyageurs	Marchandises quintaux à 50 kil.	Recettes.
Du 1er au 31	41,837	129,469	63,908 51
Mois précédents.	485,716	747,886	892,951 60
Ligne de Bâle à Sissach seulement jusqu'en juin			
Totaux..	527,553	877,355	956,860 11

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 16 au 31 décembre 1856

7,092 voyageurs	fr. 5,085 55
Recettes antérieures à partir du 17 septembre 1856	57,027 75
Total général	62,113 30

L'ouverture du service des marchandises a eu lieu le 5 janvier. Les recettes en seront publiées au premier jour.

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

décembre 1856

	1856.	1855	1854.
Voyageurs...	27,881 60	23,656 40	26,367 85
Bagages.....	566 75	398 70	584 17
Bétail.....	589 35	594 95	691 45
Marchandises	18,922 34	20,121 86	17,277 51
	47,962 04	44,762 » »	44,710 98

Augmentation en 1856 de fr. 3,200 04 sur 1855
Augmentation de 3,251 06 sur 1854

à trimestres.

	1856.	1855.	1854.
Voyageurs...	440,128 25	394,386 50	383,734 66
Bagages.....	11,879 60	8,992 98	8,352 74
Bétail.....	12,109 75	11,039 90	11,395 20
Marchandises	230,026 71	238,283 33	221,196 19
	700,144 31	652,701 81	624,679 09

Augmentation en 1856 de fr. 47,442 50 sur 1855
et de fr. 75,465 22 sur 1854

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (3e semaine)		Par journée de voiture (ensemble. de banlieue.	
Du 11 au 11 janvier 1857	199,579 65	71 97	40 34
Semaine correspondante de 1856 . .	172,541 95	61 40	37 58
Rec. depuis le 1er janv. 1857 . . .	511,342 40	73 30	44 49
Période correspondante de 1856 . .	473,984 05	69 17	43 92
Différence en faveur de 1857.	37,358 35	6 13	1 57

Digitized by Google

DIX ACTIONS

De la Caisse générale des chemins de fer, numéros 23276, 23277, 23278, 23279, 23280, 23281, 23282, 23283, 23284 et 23285, ont été soustraites à Strasbourg, et une opposition a été formée entre nos mains sur les intérêts, dividendes et capital.

CHEMINS DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg.

Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les souscripteurs des 126,000 obligations émises en décembre dernier, que le deuxième versement de 100 fr. par obligation doit être effectué du 1er au 10 février prochain, de 10 heures à 3 heures au siége de la Société.

A défaut de paiement à l'époque fixée, l'intérêt sera dû, par chaque jour de retard, à raison de 5 0/0, à partir du 1er février, date de la mise en recouvrement.

En opérant leur versement MM. les souscripteurs recevront les titres définitifs en échange du récépissé provisoire qui leur a été délivré.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS. MM. les porteurs

d'actions et obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans *ses succursales*, les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission qui vient d'être réduite de 1/2 à 1/4 0/0.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON. MM. les

porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans ses succursales les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,
G. RÉAL.

CHEMINS DE FER DE LA

LIGNE D'ITALIE. Le Conseil

d'administration de la Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le paiement du semestre d'intérêt échu, soit 2 fr. 50 c. sur le versement de 100 f. par action, s'effectue depuis le 2 janvier 1857, sur la présentation des coupons :

A Paris, dans les bureaux de la Compagnie, rue de Londres, 12 ;

A Londres, chez MM. Sheppard et fils, Threadneedle street, 38 ;

A Genève, à la Banque générale suisse.

A VENDRE

Magnifique collection de 583 feuilles de dessins et modèles français et anglais, à l'usage des chemins de fer à l'échelle nécessaire pour l'exécution.

S'adresser, 9, rue Neuve-des-Mathurins.

CHEMIN DE FER

DE ROME A FRASCATI

et à la frontière de Naples.

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée ordinaire et extraordinaire pour le lundi 23 février prochain, conformément aux art. 32 et 36 des statuts.

La réunion aura lieu à Paris dans les salons de Lemardelay, rue Richelieu, 100, à trois heures de relevée.

Pour en faire partie, il faut être propriétaire ou porteur d'au moins vingt actions déposées, contre récépissé, douze jours au plus tard avant l'époque indiquée pour la réunion :

Soit à Paris, à la Banque générale suisse, rue Louis-le-Grand, 30 ;

Soit à Rome, à l'agence de la Compagnie, piazza Santi Apostoli, 19.

Soit à Londres, à l'agence de la Banque générale suisse, Royal-Exchange-Building's, 2.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise aux déposants.

On pourra s'y faire représenter par des fondés de pouvoirs ayant eux-mêmes le droit de voter.

Des modèles de procuration sont délivrés à la Banque générale suisse et aux autres agences susmentionnées.

Cette assemblée aura à délibérer sur les questions ordinaires, et à ratifier les traités relatifs aux nouvelles concessions obtenues, tant pour le prolongement de la ligne jusqu'à la frontière napolitaine, que pour l'embranchement sur Porto d'Anzio.

Par ordre du Conseil d'administration

Le secrétaire,
A. MALVEZZI.

CHEMIN DE FER

DE TARRAGONE A REUS

Société Ragel et Cie.

Avis à MM. les actionnaires.

Par décision de la dernière assemblée générale :

1° Les assemblées annuelles chargées de statuer sur les comptes de la gérance pour chaque exercice auront lieu dorénavant le 31 mars au lieu du 25 janvier, après l'examen que le conseil de surveillance devra avoir fait dans l'intervalle.

2° Les coupons dont l'échéance était fixée au 1er février, seront dorénavant payables le 15 avril; ceux qui étaient payables le 1er juillet se paieront le 15 octobre.

Dans l'assemblée du 25 janvier courant il sera procédé au tirage au sort des obligations du premier et du deuxième emprunt. Cette assemblée aura lieu au siége de la Société, 15, rue Saint-Fiacre, à dix heures du matin. MM. les porteurs d'obligations pourront y assister. Les obligations sorties seront remboursées le 1er février prochain, à la caisse de MM. Destrem, Mallet, Ragel et Cie, banquiers de la Société.

COMPAGNIE FONCIÈRE DU RAINCY.

L'assemblée générale convoquée pour le 19 janvier n'ayant pas réuni le nombre d'actions suffisant, une nouvelle assemblée des actionnaires est convoquée pour mardi 27 janvier, à deux heures dans les salons de l'hôtel d'Osmond, 8, rue Basse-du-Rempart.

A l'effet d'entendre les rapports du gérant et du conseil de surveillance sur la situation au 31 octobre 1856, et de délibérer s'il y a lieu sur les modifications statutaires qui seraient soumises en conformité des statuts.

Pour assister à l'assemblée, il faut être porteur de cinquante actions au moins, les faire viser, et retirer une carte d'admission au siége social, rue du Faubourg-Poissonnière, n° 5.

Les visas s'opèrent jusqu'à l'avant-veille de l'assemblée, et les cartes délivrées pour l'assemblée du 17 seront valables pour celle du 27.

CAISSE DU COMMERCE

ET DE

L'INDUSTRIE A TURIN

(Crédit mobilier).

Répartition pour l'exercice 1856.

Actions libérées.

Intérêts	12 50
Dividendes	9 20
Total fr.	21 70
A-compte payé	11 »
Reste à payer, fr.	10 70

Actions de la nouvelle émission.

Intérêts	2 80
Dividendes	9 20
Total fr.	12 »
A-compte payé	5 »
Reste à payer, fr.	7 »

Les actionnaires sont avisés que le paiement de ce solde de répartition est ouvert :

A Turin, au siége de la Société ;
A Gênes, à la Caisse générale ;
A Paris, chez MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte.

Turin, 7 janvier 1857.

Le Conseil d'administration a décidé, en outre, que l'*assemblée générale* aura lieu le 14 février prochain à deux heures de l'après midi, au siége de la Société, à Turin.

AVIS.

La première assemblée générale ordinaire des actionnaires de la **Société I. et R. autrichienne de Crédit pour le Commerce et l'Industrie** aura lieu le 2 mars prochain, à neuf heures du matin dans la salle de l'Association de musique. Les objets à l'ordre du jour sont :

1° Lecture du rapport sur la situation des affaires ;

2° Fixation du dividende pour l'année 1856 ;

3° Nomination définitive de trois membres du conseil d'administration ;

4° Nomination de trois membres du comité de révision.

Ceux de Messieurs les actionnaires qui désirent prendre part à l'assemblée générale sont invités à déposer le nombre d'actions exigé par l'art. 24 des statuts, au plus tard le 2 février prochain, terme de rigueur.

Les dépôts d'actions se font :

A Vienne, au siége de la Société (hôtel de l'Empereur romain);

A Francfort-sur-Mein, chez MM. de Rothschild et fils ;

A Berlin, à la Société de commerce de Berlin.

Les actions ainsi déposées ne seront rendues qu'après l'assemblée générale.

Vienne (Autriche), le 1er janvier 1856.

Société I. et R. autrichienne de Crédit pour le commerce et l'industrie.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

CAISSES D'ESCOMPTE

MM. A. Prost et Cie, 46, rue Neuve-des-Mathurins, ont l'honneur d'informer MM. les porteurs d'actions de la deuxième émission de la Compagnie générale des Caisses d'escompte que le deuxième versement de 250 fr. sur ces actions aura lieu du 25 janvier au 5 février prochain.

Le coupon d'intérêt de la même émission, payable à Paris et dans toutes les caisses d'escompte des départements, à partir du 2 janvier, est fixé à 5 fr. 20.

AVIS. Les anciens actionnaires de

la Société de Portes, connue sous la raison sociale Émile Verruc et Cie, sont invités à faire dépôt de leurs anciens titres entre les mains des liquidateurs de ladite Société, aux fins d'opérer le recensement des actions sociales.

Les actions déposées, après reconnaissance d'icelles, seront revêtues d'une estampille, à l'effet d'obtenir la distribution des dividendes qui seront ultérieurement distribués.

Le dépôt aura lieu tous les lundi, mercredi et samedi de chaque semaine, de midi à quatre heures de relevée, chez M. Domairon, l'un des liquidateurs de ladite Société à ce délégué, rue d'Hauteville, 61, à Paris, à partir du 2 février 1857.

Les anciens actionnaires dont le domicile est connu seront, en outre, invités aux mêmes fins ci-dessus par missives séparées.

Il sera fourni récépissé aux déposants des titres remis.

Paris, le 6 janvier 1857.

Les liquidateurs de la Société de Portes,

L. DOMAIRON, L. LEPELLETIER, E. PAULTRE.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La rente, après avoir fourni une nouvelle étape de hausse, s'est encore une fois arrêtée; mais elle gagne sensiblement du terrain. La résistance à la baisse, qu'on remarquait, il y a un mois, à 67, existe maintenant aux environs de 68, et les cours sont soutenus par la persistance des petits capitaux à rechercher les titres du comptant. On sent que la place n'a plus qu'une épreuve à supporter, et qu'après le placement du reliquat d'emprunt, qui sera converti le mois prochain en rente 3 0/0, la place, délivrée des versements mensuels de cet emprunt, pourra facilement sortir de son épreuve; aussi la spéculation commence à prendre ses précautions. Nous avons déjà vu, il y a huit jours, la rente 3 0/0 s'élancer d'un bond à 68 65; puis, comme fatiguée de ce brusque mouvement, elle a reculé lentement à 68. Mais on ne doit pas pas oublier que lorsque les cours de la rente ont éprouvé un mouvement de quelque importance pendant la première quinzaine d'un mois, il y a toujours une réaction du 20 au 25, et que si la baisse doit faire de nouveaux progrès, ce n'est d'ordinaire qu'aux approches de la liquidation. En attendant, la place se dégage d'une partie de son trop plein; on réalise des bénéfices; on a vendu depuis huit jours une quantité considérable de primes à de faibles écarts. Les embarras momentanés d'argent qu'a éprouvés le marché de Londres ont contribué aussi à paralyser l'essor de nos propres fonds; mais depuis, les dernières nouvelles du marché anglais signalent une sensible amélioration, et la Banque d'Angleterre n'a encore rien changé cette semaine à son escompte, ainsi qu'on avait paru le craindre pendant quelques jours.

Quoi qu'il en soit, la baisse a été arrêtée sur le 3 0/0 à 68, et l'on est encore resté hier à 68 05. Les affaires étaient peu animées; le mouvement de hausse était en grande partie paralysé par le report qui était déjà à 52 1/2 et à 55.

Les actions de la Banque de France ont reculé de 4,250 à 4,450. On a beaucoup parlé depuis huit jours des combinaisons relatives à l'augmentation du capital de la Banque. Ces projets sont loin d'être abandonnés, et leur adoption exercerait une influence favorable, sur les cours des fonds publics.

Les actions des chemins de fer autrichiens ont éprouvé une baisse rapide de 780 à 755.

Le marché des chemins de fer français s'est soutenu, quoique sans variations importantes, sur les cours : le Grand-Central a repris à 618 75 et 620.

Des achats ont eu lieu pendant toute la semaine sur les actions anciennes et nouvelles du Midi, et l'écart n'est plus que de 5 fr. entre ces deux catégories de titres.

Les actions de Lyon ont été très-fermes de 4,380 à 1,390. Il existe encore sur ce chemin un fort découvert, qui date de la quinzaine dernière.

Le Nord avait monté à 960, mais il n'a pas pu se soutenir à ce cours, et il a rétrogradé à 945. L'Ouest a repris faveur à 875 et 880; quant aux lignes secondaires, leurs cours ont peu de variations; mais il s'en présente peu au comptant, en sorte que leurs cours se maintiennent assez bien.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 15 jusqu'à celle du 22 janvier :

La rente 3 0/0 a fléchi de 68 25 à 67 90; elle est restée à 68 05 au comptant; elle a varié à terme de 68 40 à 67 95; elle a fermé à 68 05.

Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 94 50 à 94; il est resté à 94 25.

La Banque a fléchi de 4,250 à 4,150; elle est restée à 4,175.

Le Crédit mobilier a fléchi de 1,415 à 1,400; il est resté à 1,405.

Les Autrichiens ont baissé de 780 à 753 25; ils ont fermé à 765.

Les actions d'Orléans ont fléchi de 1,402 50 à 1,380; elles ont fermé à 1,387 50.

Le Nord a fléchi de 955 à 945; il est resté à 945.

L'Est ancien a varié de 845 à 830; il est resté à 832 50.

L'Est nouveau a monté de 770 à 773 50; il est resté à 771 25.

Lyon a monté de 1,385 à 1,390; il est resté à 1,382 50.

La Méditerranée a monté de 1,785 à 1790; elle a fermé à 1,780.

Le Midi ancien a monté de 760 à 780; il est resté à 777 50.

Le Midi nouveau a varié de 770 à 785; il est resté à 780.

L'Ouest a fléchi de 883 75 à 870; il est resté à 877 50.

Le Grand-Central a monté de 611 25 à 625; il a fermé à 617 50.

Béziers a baissé de 565 à 555 50; il est resté à 555.

Saint-Rambert a varié de 657 50 à 652 50; il a fermé à 657 50.

La Teste a repris de 620 à 700; elle est restée à 700.

Le Victor-Emmanuel a fléchi de 610 à 600; il est resté à 600.

Samedi. — La spéculation était très-animée au début de la bourse. Toutes les valeurs, mais la rente surtout, étaient fort recherchées. Les réalisations ont arrêté ce mouvement, et il y a eu une légère réaction à la clôture. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 68 50 à 68 25 au comptant, et de 68 65 à terme; le 4 1/2, de 95 à 94 50 au comptant. La Banque s'est tenue à 4,250; le Crédit mobilier, de 1,425 à 1,415; les Autrichiens, de 777 50 à 780; l'Orléans, de 1,400 et 1,402 50; le Nord, de 950 à 955; l'Est ancien, de 840 à 845; l'Est nouveau, de 777 50 à 770; Lyon, de 1,390 à 1,385; la Méditerranée, de 1,780 à 1,775; le Midi ancien, de 765 à 760; le Midi nouveau, de 775 à 770; le Grand-Central, de 615 à 611 25; Genève, de 760 à 755; Béziers, de 550 à 565; St-Rambert, de 662 50 à 657 50; le Victor-Emmanuel, de 612 50 à 610.

Lundi. — La rente a été très-lourde et toutes les valeurs ont rétrogradé, ce que l'on attribuait surtout aux nouvelles peu favorables du marché financier de Londres. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 5 c. à 68 20, et à terme de 20 c. à 68 40; le 4 1/2 0/0, de 50 c. à 94; la Banque, de 50 à 4,200; le Crédit mobilier, de 10 à 1,405; les Autrichiens, de 12 50 à 767 50; l'Orléans, de 12 50 à 1,390; le Nord, de 5 à 950; l'Est ancien, de 5 à 840. L'Est nouveau a monté de 6 25 à 776 25; le Lyon, de 2 50 à 1,387 50. La Méditerranée a fléchi de 5 à 1775. Le Midi ancien a monté de 7 50 à 767 50. Le Midi nouveau s'est tenu à 770; le Victor-Emmanuel, à 610. Le Grand-Central a fléchi de 1 25 à 610; Béziers, de 10 à 555. Genève s'est tenu à 760; les Ardennes, à 572 50.

Mardi. — Les cours se sont soutenus, mais sans animation. La rente était pourtant demandée à la clôture, et quelques chemins de fer ont obtenu une faveur marquée. La rente 3 0/0 s'est tenue au comptant à 68 20; elle a monté, à terme, de 15 c. à 68 25. Le 4 1/2 a monté de 25 c. à 94 25. La Banque a varié de 4,150 à 4,200. Le Crédit mobilier a monté de 5 à 1,410. Les Autrichiens ont fléchi de 3 75 à 763 75; l'Orléans, de 2 50 à 1,387 50; l'Ouest, de 2 50 à 875; le Victor-Emmanuel, de 1 25 à 608 75. Le Nord a monté de 2 50 à 952 50; le Lyon, de 2 50 à 1,390; la Méditerranée, de 10 à 1,785; le Midi ancien, de 7 50 à 775; le Midi nouveau, de 15 à 785; le Grand-Central, de 12 50 à 622 50; Saint-Rambert, de 2 50 à 655. Béziers a fléchi de 2 50 à 552 50. Les Ardennes se sont tenus à 566 25, coupon détaché (5 35).

Mercredi. — La rente était encore plus lourde que la veille et elle a entraîné les autres valeurs. Il y avait plus de fermeté au moment de la clôture; mais les affaires étaient nulles. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 30 à 67 90, et à terme de 15 à 68 10; le 4 1/2 0/0, de 10 à 94 15. La Banque s'est tenue à 4,200. Le Crédit mobilier a fléchi de 7 50 à 1,402 50; les Autrichiens, de 8 75 à 755; l'Orléans, de 2 50 à 1,385; le Nord, de 3 75 à 948 75. L'Est ancien s'est tenu à 840; l'Est nouveau, à 770; l'Ouest, à 875; Saint-Rambert, à 655. La Méditerranée a monté de 5 à 1,790; la Teste, de 80 fr. à 700; les Ardennes, de 1 25 à 567 50; Béziers, de 2 50 à 555. Lyon a fléchi de 10 à 1,380; le Midi ancien, de 5 à 772 50; le Midi nouveau, de 7 50 à 777 50; le Grand-Central, de 5 à 617 50; le Victor-Emmanuel, de 6 25 à 602 50.

Jeudi. — Les cours avaient repris légèrement au début de la bourse; mais l'amélioration n'a pas tardé à disparaître, et les derniers cours ont été à peu près les mêmes que la veille. Le 3 0/0 a repris au comptant de 15 à 68 05; il est resté, comme la veille, à 68 05 à terme. Le 4 1/2 0/0 a monté de 10 à 94 25. La Banque a fléchi de 25 à 4,175. Le Crédit mobilier a monté de 2 50 à 1,405; Orléans, de 2 50 à 1,387 50; Lyon, de 2 50 à 1,382 50; le Midi ancien, de 5 à 777 50; le Midi nouveau, de 2 50 à 780; l'Ouest, de 2 50 à 877 50; les Autrichiens, de 50 à 765; le Nord s'est tenu à 945; le Grand-Central, à 617 50; Béziers, à 555. L'Est ancien a fléchi de 7 50 à 832 50. L'Est nouveau a monté de 1 25 à 771 25; Saint-Rambert, de 2 50 à 657 50. Le Victor-Emmanuel a fléchi de 1 25 à 600.

Vendredi. — La bourse a été complétement nulle; mais les cours étaient bien tenus sur toutes les valeurs. La rente 3 0/0 a varié de 67 95 à 65 05 au comptant et de 68 à 68 10 à terme; la Banque, de 4,150 à 4,175; le Crédit mobilier, de 1,402 50 à 1,405; le Nord, de 943 75 à 945. Orléans a fait 1,385; Lyon, 1,380; la Méditerranée, 980; l'Ouest, 877 50; le Midi ancien, de 775 à 777 50; le Midi nouveau, 785; le Grand-Central, de 620 à 622 50; le Saint-Rambert, 655; Béziers, 555; les Autrichiens, de 765 à 767 50; l'Emmanuel, de 605 à 604 25.

LATOUR

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Anonyme ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Dernier intérêt et dividende payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer.	C	100.000	500	tout.	70 90	janv. et juil.	510 ..
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	24 000	(1) 500	tout.	45 ..	janv. juil.	785 ..
Omnibus des chemins de fer.	C	3 200	300	id.	10 ..	février...	175 ..
Omnibus de Londres	C	250.000	100	id	6 25	....	97 50
Comp. imp. des voitures de Paris	A	400 000	100	id.	1 65	mars....	67 50
Gondoles parisiennes	C	1.700	80	id	9 50	févr. août	100 ..
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital.	A	60.020	1 000	tout	50 ..	avril. oct	1000 ..
— act. de jouiss.	A	8.000	1 000	id	5 00	1er juin.	93 75
Bourgogne, action de capital	A	27.200	1.000	id.	50 ..	avril. oct	1010 ..
— action de jouiss.	A	27.200	1/27.200		12 50	1er juin	140 ..
Arles à Bouc, act. de capital.	A	6.000	1 000	-	50 ..	avril, oct	.. ..
Trois canaux, act. de capital	A	17 000	1 000	id.	50 ..	id.....	.. ..
Roanne à Digoin	A	13.000	1/13000	id.	11 ..	mai	130 ..
Aire à la Bassée	A	600	5.000	id.	340 ..	févr. août	8000 ..
Sambre à l'Oise	A	11.500	1 000	id.	67 50	....	1025 ..
Scarpe inférieure	C	2.200	1.000	id.	125 ..	....	1500 ..
Sambre française canalisée	A	6.000	1 000	id.	120 ..	....	1350 ..
Canalisation de l'Èbre	A	63.000	400	id	4 0/0	....	.. ..
Eaux d'Auteuil et de Neuilly	C	8.000	250	id	8.70 0/0	avril oct.	255 ..
Compagnie générale des Eaux	A	80.000	250	125	4 0/0	....	215 ..
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	C	10000 part	1.000	150	.. ..	avril, oct.	.. ..
Pont, gare et port de Grenelle.	A	7 000	1 000	id	10 ..	....	.. ..
Pont de Rouen	A	800	1 000	id	42 ..	janv. juill.	.. ..
Ponts réunis	E	3.000	1 000	id	5 1/2 0/0	....	.. ..
Nouveaux Ponts réunis	E	4.000	1.000	id.	5 1/4 0/0	....	.. ..
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Cie	C	10 000	500	400	130 70	janv. juill.	540 ..
Compagnie franco-amér. Est	C	..	500	tout.	154 21	juin. déc	445 ..
Messageries Imp. Serv. marit.	A	40.000	500	tout	120 ..	janv. juill	1125 ..
Ce cent. de transp. et de nav.	C	8.000	250	id	10 ..	....	.. ..
Compagnie générale maritime	A	60 000	500	350	11 50	janv. juil	501 25
Marc Fraissinet père et fils	C	..	500	id	.. ..	•	.. ..
Arnaud Touache fr. et Cie	E	..	500	id.	.. ..	•	.. ..
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)	C	24000 parts	300	tout.	27 ..	avril, oct.	300 ..
Centre-du-Flénu	Civ.	3 000	1 000	id	20 ..	....	245 ..
Pont-de-Loup-Sud	Civ.	2.500	1.000	id.	70 ..	avril.....	400 ..
Montieux-Saint-Étienne	Civ.	2 800	300	id.	.. ..	....	.. ..
Blanzy	C	30 000	500	id.	.. ..	févr. août	700 ..
Azincourt	A	1 500	1/1500	id.	150 ..	....	1450 ..
Chazotte	A	3.350	1/3350	id	42 ..	....	790 ..
Layon-et-Loire	A	1 850	1/1850	id	.. ..	....	400 ..
Loire (quatre groupes)	A	80.000	1/80000	id.	60 ..	avril oct.	740 ..
Loire	A	80.000	1/80000	id.	10 ..	id..	145 ..
St-Étienne	A	80 000	1/80000	id.	14 ..	id	182 50
Montrambert	A	80 000	1/80000	id.	9 ..	id..	162 50
Rive-de-Gier	A	80 000	1/80000	id.	27 ..	id....	395 50
Mayenne et Sarthe	A	13 000	1/13.000	id	34 ..	....	425 ..
Grand'Combe	A	24.000	1/24000	id	60 ..	janv. juill	900 ..
Haute-Loire (anc. Société)	Civ.	5.200	500	id.	20 ..	avril oct.	500 ..
Carmaux-Toulouse	C	..	100	id	.. ..	janv. juill	120 75
Houillères réunies-Quaregnon	A	6.720	250	id	.. ..	....	150 ..
Charbonnages belges	A	30 000	500	id.	25 ..	....	450 ..
Compagnie générale. Asphalte	C	8.000	500	id	.. ..	....	.. ..
Bessèges	C	10 000	100	id	5 0/0	(1) janv. juil	100 ..
Loire, obligations anciennes	•	4.400	1.250	id.	50 ..	....	1000 ..
— — nouvelles	•	15.000	1.250	id.	50 ..	févr. août	932 50
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne ... zinc.	A	90.000	80	tout.	20 —	mai, nov.	375 ..
Nouvelle-Montagne ... zinc.	A	3 000	1.000	id.	40 ..	....	1100 ..
Stolberg et Westphalie, priv. zinc.	A	40 000	375	id.	5 0/0	octobre	300 ..
— non priv. zinc.	A	40.000	375	id.	.. ..	id.	90 ..
Corphalie ... zinc.	A	5.500	1.000	id.	70 ..	....	1100 ..
Bleyberg-ès-Montzen ... zinc.	A	5 500	500	id.	.. ..	1er juin.	.. ..
Eschweiler, priv. ... zinc.	A	8.500	375	id	5 0/0	janv. av.	.. ..
— non priv. ... zinc.	A	6 500	375	id	.. ..	id.	.. ..
Silésie ... zinc.	A	30 000	375	id.	8 42	mai, nov.	225 ..
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre.	C	60 000	100	id.	1 50	août	30 ..
Tenez (Algérie) ... cuivre.	C	24 000	100	id	.. ..	....	40 ..
Pontgibaud ... plomb, argentif.	A	10 000	1/10000	id	25 ..	....	200 ..
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Cie	C	11.000	30	tout.	47 20	sept. mars	540 ..
Septèmes	C	40 000	250	id.	.. ..	avril. oct.	.. ..
Caronte	C	70 000	100	90	1 75	....	35 ..
Galvanisation du fer	C	2 000	500	tout	40 ..	....	400 ..
Chameroy	C	2 000	500	id.	56 ..	juin. déc.	750 ..
Gandillot	E	2 200	255	id.	35 ..	....	.. ..
Christofle	C	4.000	500	id.	110 ..	....	.. ..

(1) Valeur d'émission, 1 000 fr.

DÉNOMINATION.	Anonyme ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers intérêts et dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)	C	28 000	500	tout.	80 ..	déc. juin	905 ..
Loire et Ardèche	A	4 000	1 000	id.	240 ..	....	4000 ..
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	3.000	id.	150 ..	juin. déc.	3550 ..
Alais (Gard)	A	18 000	1/18000	id.	.. ..	....	.. ..
Basse-Indre	C	5 000	500	id.	60 ..	avril, oct.	700 ..
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	id.	50 ..	mars, sep.	420 ..
Maubeuge (Nord)	A	6 000	1 000	id.	.. ..	....	450 ..
Fourchambault	C	50 000	1/50000	id	30 ..	....	300 ..
Marine et des Chemins de fer	C	54.000	1/54000	id.	70 ..	mai. nov.	512 50
Espérance (Belgique)	A	4.000	1 000	id	75 ..	janv. juill	1 135 ..
Monceau-sur-Sambre (Belgique)	A	4.000	1 000	id.	125 ..	avril. oct.	1 300 ..
Providence (Belgique)	A	5.500	1 000	id.	105 ..	....	1.410 ..
Phénix métallurgique	A	60.000	375	id.	30 ..	janv. juill	250 ..
Sambre (Belgique)	A	10 000	500	id	.. ..	....	.. ..
Ougrée (Belgique)	A	12.000	1/12000	id.	60 ..	....	1.175 ..
Hornu	A	10 000	1/10000	id.	.. ..	....	700 ..
Côte-d'Or	C	6.000	500	•	.. ..	....	[illegible]
Franche-Comté	C	6 000	500	•	.. ..	....	400 ..
Méditerranée (forges et chant.)	A	..	500	tout.	.. ..	..	500 ..
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)	C	24000 part	1/24000		5 0/0	avril. oct.	.. ..
Paris (éclairage et chauffage)	A	110.000	500	id.	.. ..	....	756 25
Nord (Batignolles)	C	6.000	500	id.	40 ..	avril. oct	400 ..
Est (Vincennes)	C	1 000	500	id.	71 50	....	.. ..
Versailles	C	1.200	500	id.	35 ..	mars sept.	500 ..
Wazemmes	C	2 100	100	id.	7 50	1er octobre.	175 ..
Amiens	C	1.300	500	id.	30 ..	janv. juill	400 ..
Comp. centrale, Lebon (8 villes)	C	45 000	500	id.	24 85	janv. juill.	515 ..
Union des Gaz	C	40.000	250	id.	10 ..	janvier..	200 ..
FILATURES.							
Maberly (Amiens)	A	8.000	500	tout.	47 ..	septembre	695 ..
Colin	C	40.000	500	id.	49 15	janv. juill.	565 ..
Trolin (Comp. continentale)	C	7.350	500	id.	20 ..	....	.. ..
Fougère	C	1 400	500	id.	35 81	....	550 ..
Pont-Remy	A	5 000	1/5000	id.	31 ..	30 avril..	480 ..
La Foudre (rouennaise)	C	10 000	250	125	.. ..	janv. juill.	.. ..
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	6.000	500	tout.	75 ..	janv. juill.	500 ..
Glaces de Saint-Gobain	A	1 472	1/1472	id	.. ..	....	11 000 ..
Glaces de Montluçon	•	24 000	500	id.	.. ..	....	220 ..
Glaces d'Oignies... (Belgique)	A	12 000	1 000	id.	62 15	juill. sept.	1.220 ..
Glaces d'Aix-la-Chapelle, Prusse	A	2.000	500	id	.. ..	avril. oct.	120 ..
Palais de l'Industrie	A	180.000	100	id.	4 0/0	....	72 50
Immeubles Rivoli	A	250.000	100	id.	5 0/0	janv. juill	103 75
Télégraphe sous-marin Manche	C	100.000	20	id.	8 1/2 0/0	mars. sept.	20 ..
— Méditerranée	C	30.000	250	id.	5 0/0	....	110 ..
Ce gén. de Vidanges, Richer et Cie	C	28 000	500	id.	12 50	....	250 ..
Sucreries, Raffineries de Scarpe	C	10 000	250	id.	.. ..	....	.. ..
Substances alimres, Chollet et Cie	C	40.000	100	id.	10 ..	....	110 ..
Docks Louis-Napoléon		..	250	125	•	....	170 50
ASSURANCES.							
Générale ... mar.	A	400	12 500	5000	1000 ..	avril	24 0/0 b
Sécurité ... mar.	A	500	5 000	1/5	200 ..	....	32 0/0 b
Union des ports ... mar.	A	1.000	5 000	750	252 50	avril.	11 0/0 b
Indemnité ... mar.	A	400	5 000	1000	.. ..	....	16 0/0 b
Lloyd français ... mar.	A	1.200	5 000	1/5	200 ..	février	10 0/0 b
Océan ... mar.	A	200	5 000	1000	295 90	....	25 0/0 b
Chambre d'assurances ... mar.	A	400	5 000	1/5	150 ..	février	10 0/0 b
Mélusine ... mar.	A	400	5 000	1/5	252 50	mars	20 0/0 b
Vigie ... mar.	A	200	5 000	1000	915 ..	....	25 0/0 b
Sauvegarde ... mar.	A	200	5 000	1000	405 ..	février	15 0/0 b
Pilote ... mar.	A	200	5 000	1000	174 ..	....	..
Comp. franç. de prêts ... mar.	A	200	5 000	1000	150 ..	février	..
Phare maritime ... mar.	A	200	5 000	1000	.. ..	....	..
Maritime ... mar.	A	1 000	1 000	250	.. ..	....	..
Centrale ... mar.	A	1 500	5 000	1000	120 ..	février	18 0/0 b
Réunion ... mar.	A	1.200	5 000	1000	60 ..	id.	15 0/0 b
Éole ... mar.	A	200	5 000	1000	.. ..	févr. août	..
Générale ... inc.	A	400	5 000	tout.	2775 ..	avril	700 0/0 b
Phénix ... inc.	A	4 000	1 000	id.	215 ..	mai. nov.	200 0/0 b
Nationale ... inc.	A	2.000	5 000	1/5	675 ..	mars	170 0/0 b
Union ... inc.	A	2.000	5 000	1/5	325 ..	avril	84 0/0 b
Soleil ... inc.	A	4 000	5 000	1/5	300 ..	id.	115 0/0 b
France ... inc.	A	2 000	5 000	1/5	200 ..	id.	40 0/0 b
Urbaine ... inc.	A	1.000	5.000	1/5	300 ..	id.	102 0/0 b
Providence ... inc.	A	2.000	2.500	500	90 ..	id.	45 0/0 b
Aigle ... inc.	A	400	5 000	2000	.. ..	id.	15 0/0 b
Paternelle ... inc.	A	3.002	1 000	400	12 50	id.	pair.
Confiance ... inc.	A	800	5.000	1000	.. ..	id.	7 1/2 0/0
Nord ... inc.	A	2.000	1 000	200	20 ..	id.	12 0/0 b
Générale ... vie.	A	400	7 500	tout.	2025 ..	t. les 2 ans	103 2/3 0/0
Nationale ... vie.	A	3.000	5.000	1/5	300 ..	t. les 4 ans	23 0/0 b
Union ... vie.	A	2.000	5 000	1/6	150 ..	t. les 3 ans.	11 0/0 b
Phénix ... vie.	A	800	5 000	1000	150 ..	id.	3 0/0 p
Paternelle ... vie.	A	8.000	500	100	1250 ..	avril	5 0/0 b
Conservateur ... vie.	A	1 000	1.000	500	.. ..	....	•
Impériale ... vie.	A	1.000	500	250	.. ..	....	•
Générale ... grêle		2.000	5 000	1000	50 ..	avril	9 0/0 b

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 17 AU 23 JANVIER

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Revenu de chaque act. dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Nom des lignes
702	701	99	100.000	400	tout	80 fr. pour 1855	juillet 1856	Nord
874	1051	99	300.000	500	tout	50 fr. pour 1855	avril 1856	Ouest
26	30	99	8.000	500	tout		•	Orsay
585	1774	99	300.000	500	tout	80 fr. pour 1856	avril 1856	Orléans
905	1822	99	250.000	500	tout	75 f. 50 pour 1855	mai 1856	Est
174	•	•	250.000	500	25	5 fr.	mai 1856	Est nouvelles
852	488	99	265.000	500	tout	82 f. 50 pour 1855	juillet 1856	Paris à Lyon
75	231	99	80.000	500	375	4 0/0	juillet 1856	Lyon à Genève
551	824	99	90.000	500	tout	48 fr. pour 1855	avril 1856	Lyon à la Médiferr.
198	950	99	134.000	500	tout	10 fr.	juillet 1856	Midi
•	•	•	39.311	700	250	•	juillet 1856	Midi nouvelles
52	52	99	15.000	500	tout		•	Bordeaux à la Teste
125	1058	99	224.000	500	450	4 0/0	juillet 1856	Grand-Central
58	95	99	50.000	500	300	4 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Gren.
•	85	99	100.000	500	250	4 1/2 0/0	juin 1856	Sarde Victor-Emm.
1077	1176	92	400.000	500	325	31 fr. 90	juillet 1856	Chemins autrichiens
20	220	99	72.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Central suisse
•	54	99	36.000	500	400	4 0/0	avril	Béziers à Graissessac
•	140	99	42.000	500	250	4 fr. 25	janvier 1856	Ardennes et Oise
•	41	99	8.000	500	400	4 0/0	•	Bessèges à Alais
46	221	99	80.000	500	250	•	juin 1856	Ouest suisse
11	16	99	7.000	250	250	6 0/0	1er oct. 15 avril	Tarragone à Reus

Nom des lignes	Samedi 17 Compt.	Samedi 17 Terme	Lundi 19 Compt.	Lundi 19 Terme	Mardi 20 Compt.	Mardi 20 Terme	Mercredi 21 Compt.	Mercredi 21 Terme	Jeudi 22 Compt.	Jeudi 22 Terme	Vendredi 23 Compt.	Vendredi 23 Terme
Nord	955 ••	955 ••	950 ••	950 ••	952 50	950 ••	948 75	945 ••	945 ••	945 ••	945 ••	945 ••
Ouest	883 75	880 ••	877 50	870 ••	875 ••	875 ••	875 ••	875 ••	871 50	872 50	877 50	872 50
Orsay	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
Orléans	1401 50	1397 50	1390 ••	1390 ••	1397 50	1392 50	1395 ••	1395 25	1397 50	1390 ••	1395 ••	1391 50
Est	845 ••	840 ••	840 ••	840 ••	840 ••	837 50	840 ••	830 ••	832 50	833 50	830 ••	831 25
Est nouvelles	770 ••	777 50	776 25	775 ••	770 ••	775 ••	770 ••	770 ••	771 25	767 50	767 50	• ••
Paris à Lyon	1385 ••	1387 50	1387 50	1382 50	1390 ••	1395 ••	1390 ••	1384 50	1392 50	1393 50	1390 ••	1385 ••
Lyon à Genève	775 ••	• ••	• ••	• ••	747 50	750 ••	• ••	• ••	747 50	750 ••	• ••	• ••
Lyon à la Médiferr.	1780 ••	1775 ••	1775 ••	1777 50	1785 ••	1785 ••	1790 ••	1790 ••	1790 ••	• ••	1790 ••	1790 ••
Midi	780 ••	782 50	767 50	770 ••	775 ••	777 50	772 50	777 50	777 50	777 50	777 50	780 ••
Midi nouvelles	770 ••	772 50	770 ••	775 ••	785 ••	783 50	777 50	783 50	780 ••	780 ••	783 ••	780 ••
Bordeaux à la Teste	• ••	• ••	• ••	• ••	625 ••	• ••	700 ••	• ••	700 ••	• ••	700 ••	• ••
Grand-Central	614 25	615 ••	610 ••	612 50	622 50	622 50	617 50	620 ••	617 50	618 75	625 ••	623 75
St-Rambert à Gren.	657 50	660 ••	652 50	655 ••	655 ••	660 ••	555 ••	660 ••	657 50	657 50	655 ••	660 ••
Sarde Victor-Emm.	610 ••	610 ••	610 ••	• ••	608 75	610 ••	601 25	602 50	605 ••	605 ••	601 25	602 ••
Chemins autrichiens	780 ••	775 ••	767 50	770 ••	763 75	761 25	755 ••	751 75	765 ••	762 50	767 50	767 50
Central suisse	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	495 ••	• ••	495 ••	• ••	490 ••	• ••
Béziers à Graissessac	565 ••	565 ••	555 ••	565 ••	552 50	555 ••	555 ••	562 50	555 ••	555 ••	555 ••	560 ••
Ardennes et Oise	572 50	• ••	• ••	• ••	566 25	• ••	567 50	• ••	568 ••	• ••	560 ••	• ••
Bessèges à Alais	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
Ouest suisse	485 ••	• ••	485 ••	• ••	490 ••	• ••	485 ••	• ••	485 ••	• ••	490 ••	• ••
Tarragone à Reus	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	780 ••	• ••	• ••	• ••

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'Obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somm. pay. à ce jour	Prix de rembours.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements
1851-52-4	375.000	75 ans	333	tout.	500	avril.	15 ••	janvier juillet.
1851.	2.363	16 —	335	tout.	500	août	20 ••	août
1852.	80.000	50 —	1.060	tout.	1.250	avril.	50 ••	avril octobre.
1855.	160.000	99 —	290	tout.	500	avril	15 ••	D°
1852.	120.000	99 —	500	tout.	625	D°	25 ••	D°
1853.	182.333	99 —	330	tout.	500	D°	15 ••	janvier juillet.
1852.	138.824	96 —	540	tout.	650	avril.	25 ••	juin décembre
1854.	125.000	94 —	480	tout	650	mars.	25 ••	janvier juillet.
1855.	600.000	94 —	280	tout	500	1858	15 ••	janvier juillet
1842.	8.888	47 —	1.125	tout.	1.250	décembre.	50 ••	D°
1848.	13.333	90 —	•	tout.	1.250	D°	50 ••	D°
1852.	150.000	97 —	340	tout.	500	•	15 ••	D°
1854	130.000	97 —	275	tout	500	•	15 ••	D°
1855.	150.000	96 —	290	tout.	500	•	15 ••	D°
1853.	131.007	98 —	300	tout.	500	décembre.	15 ••	D°
1855.	131.200	98 —	290	tout.	500	décembre.	15 ••	D°
1853.	102.644	99 —	500	tout.	625	D°	25 ••	D°
1853	63.643	99 —	500	tout	500	D°	15 ••	D°
1855.	87.719	99 —	285	tout.	500	D°	15 ••	•
1855	300.000	90 —	275	•	500	septembre.	15 ••	septembre mars
1856.	100.500	99 —	285	tout	500		15 ••	janv. juillet.
1856.	•	•• —	•	•	•		•• ••	
1856.	196.000	97 —	285	•	500		15 ••	janv. juillet.
1855.	4.200	01 —	250		500	•	6 0/0	

Noms des compagnies	17	19	20	21	22	23
Nord	985 ••	985 ••	985 ••	985 ••	985 ••	985 ••
Nord-Boulogne						
Paris à Lyon	995 ••	• ••	• ••	987 50	• ••	990 ••
D° nouvelles	287 50	287 50	286 75	287 50	287 50	287 50
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	495 ••	495 •	• ••	• ••	492 50	492 50
D° Nouvelles 3 0/0	• ••	287 50	287 50	286 25	286 25	287 50
Est	470 ••	467 50	465 75	465 ••	464 50	465 ••
D° nouvelles	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
Ouest nouvelles	282 50	282 50	281 25	283 50	284 50	283 50
Paris à Orléans 1842	• ••	• ••	1000 ••	• ••	• ••	1000 ••
D° (Nouvelles 1848)	• ••	• ••	950 ••	• ••	• ••	930 ••
D° (Nouvelles 1852)	286 25	286 25	286 25	285 ••	• ••	285 ••
D° (Nouvelles 1854)	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
D° (Nouvelles 1856)	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
Grand-Central	292 50	287 75	292 50	291 25	292 50	• ••
D° (nouvelles)	277 50	277 50	277 50	277 50	277 50	276 25
Rhône et Loire	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
D° 3 0/0	• ••	277 50	• ••	• ••	• ••	• ••
Lyon à Genève	• ••	• ••	286 25	286 25	283 75	• ••
Autrichiens	285 ••	282 50	280 ••	288 25	280 75	281 25
Midi	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
D° nouvelles	286 25	285 ••	283 75	283 75	282 50	285 ••
Lyon-Bourbonnais	282 50	282 50	282 50	282 50	282 50	287 50
Tarragone à Reus	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 16 au 22 janvier 1857. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des chemins	16	17	19	20	21	22
Nord	935 •• à 945 ••	937 50 à 942 50	935 •• à 952 50	935 •• à 943 75	945 •• à 950 ••	937 50 à 943 75
Est	815 •• à 832 50	817 50 à 825 ••	817 50 à 825 ••	817 50 à 825 ••	817 50 à 825 ••	820 •• à 825 ••
Est nouvelles	765 •• à 775 ••	765 •• à 775 ••	765 •• à 775 ••	765 •• à 775 ••	765 •• à 775 ••	775 •• à 785 ••
Orléans	1375 •• à 1400 ••	1375 •• à 1400 ••	1350 •• à 1400 ••	1350 •• à 1400 ••	1325 •• à 1375 ••	1335 •• à 1375 ••
Lyon	1370 •• à 1390 ••	1375 •• à 1385 ••	1377 50 à 1390 ••	1375 •• à 1381 25	1375 •• à 1381 25	1375 •• à 1381 25

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination	Samedi 17 Comptant	Samedi 17 Terme	Lundi 19 Comptant	Lundi 19 Terme	Mardi 20 Comptant	Mardi 20 Terme	Mercredi 21 Comptant	Mercredi 21 Terme	Jeudi 22 Comptant	Jeudi 22 Terme	Vendredi 23 Comptant	Vendredi 23 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0	68 25	68 30	68 20	68 10	68 20	68 25	68 00	68 10	68 05	68 05	68 05	68 10
Rentes 4 1/2 0/0	91 50	•• ••	94 ••	•• ••	94 25	•• ••	94 15	•• ••	94 25	•• ••	94 ••	•• ••
Emprunt 3 0/0	68 30	• •	•• ••	•• ••	68 05	•• ••	67 80	•• ••	•• ••	•• ••	67 80	•• ••
Emprunt 4 1/2 0/0	•• ••	•• ••	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •
Banque de France, jouiss., juillet 1856	4250 ••	• •	4300 ••	• •	4250 ••	• •	4250 ••	• •	4175 ••	• •	4175 ••	• •
Comptoir national d'escompte, jouiss., janvier 1856	730 ••	• •	720 ••	• •	717 50	• •	720 ••	• •	725 ••	• •	725 ••	• •
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss., juillet	625 ••	625 •	620 ••	625 ••	620 ••	• ••	617 50	• •	• ••	• ••	620 ••	• ••
— Oblig. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss., novembre	• ••	• •	• ••	• •	430 ••	• •	• ••	• •	• ••	• •	440 ••	• •
— Oblig. 500 fr., 3 0/0 d° • d°	385 ••	• •	380 ••	• •	• ••	• •	380 ••	• •	380 ••	• •	• ••	• •
— 10e d'Oblig. 4 0/0 d° • d°	92 50	• •	90 ••	• •	•• ••	• •	90 ••	• •	90 ••	• •	90 ••	• •
— 10e d'Oblig. 3 0/0 d° • d°	80 ••	• •	•• ••	• •	80 ••	• •	•• ••	• •	80 ••	• •	80 ••	• •
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouis., mai	925 •	• •	• ••	• •	• •	• •	915 ••	• •	915 •	• •	• •	• •
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1856	1415 ••	1415 •	1400 ••	1412 50	1410 ••	1407 50	1403 50	1402 50	1405 ••	1401 25	1405 ••	1410 ••
Ville de Paris, obligations 1852, jouiss., juillet 1856	1035 ••	• •	1035 ••	• •	1035 ••	•	1030 ••	• •	•• ••	• •	1035 ••	• •
d° d° 1855, 300 fr. payés jouiss. sept. 1856	390 ••	• •	390 ••	• •	390 ••	• •	390 ••	• •	390 ••	• •	390 ••	• ••
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	•• •/•	• •	•• •/•	• •	93 7/8	• •	93 7/8	• •	94 •/•	• •	93 3/4	• •
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1856	99 1/2	• •	99 1/2	• •	• •/•	• •	99 1/2	• •	99 1/8	• •	99 1/8	• •
Piémontais. 5 0/0 jouiss. juin 1856	92 50	• •	92 50	• •	92 50	• •	90 50	• •	90 50	• •	91 ••	• •
— 3 0/0 jouiss., juillet 1856	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	•• •	• •	•• ••	• •
Autrichien. 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1856	•• •/•	• •	88 •/•	• •	88 •/•	• •	88 •/•	• •	88 •/•	• •	88 •/•	• •
Emprunt Romain, jouiss., juin 1855	87 1/4	• •	87 1/4	• •	87 1/4	• •	87 1/2	• •	87 •/•	• •	87 1/2	• •
Espagne différ. convers. jouiss., juillet	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1856	42 ••	• •	42 •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •
d° intérieure d°	38 •/•	• •	•• •/•	• •	38 1/2	• •	37 1/2	• •	37 3/8	• •	37 1/4	• •

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, RUE BERGÈRE, 20

Le Directeur, J. MIRÈS.

Digitized by Google

N° 836 16e ANNÉE. — N° 5 SAMEDI, 31 JANVIER 1857.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

PARAISSANT LE SAMEDI.

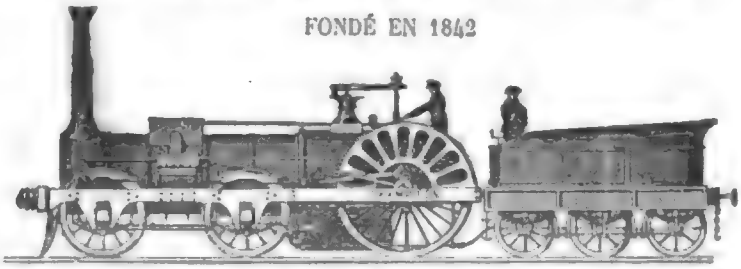
BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris.. ..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger ..... 15 » —

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELLEY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, 1, Norfolk street, Strand, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Les porteurs d'actions anciennes de *la Caisse et Journal des chemins de fer*, actions aujourd'hui non négociables, sont invités à venir échanger leurs titres contre des actions de la *Caisse générale des chemins de fer*, admises à la cote officielle depuis le 20 janvier.

AVIS A NOS ABONNÉS.

L'administration du *Journal des Chemins de fer* prépare une grande carte nouvelle de tous les chemins de l'Europe centrale exécutés, en cours d'exécution, ou dont l'exécution est officiellement arrêtée.

Un avis ultérieur fera connaître à nos abonnés à partir de quelle date cette carte sera mise à leur disposition gratuitement.

Cette carte ne sera pas vendue.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 73. — La spéculation, 74. — Le chemin de fer d'Orléans et le chemin de fer Grand-Central, 75. — Fonds espagnols, 75. — Banque de France, 75. — Chemin de fer de Madrid à Sarragosse et à Alicante, 76. — Comptoir national d'escompte, 76. — Question monétaire, 76. — Chronique des chemins de fer, 77. — Banque de France. Nominations, 77. — Avis aux actionnaires, 77. — Bulletin des recettes de la semaine, 77. — Banque d'Angleterre, 78. — Ville de Paris. Avis, 78. — Forges, 78. — Recettes, 79, 80. — Annonces, 81, 82, 83, 84, 85. — Chronique de la bourse, 86. — Cours des valeurs industrielles, 87. — Tableau de la bourse, 88.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Des causes diverses ont affecté le marché de nos fonds publics. En premier lieu, l'approche de la liquidation et l'élévation des reports ont décidé beaucoup de spéculateurs à liquider leurs opérations. Ensuite l'espérance de voir la Banque de France intervenir en faveur du marché s'est éloignée ; il en est résulté un certain découragement parmi les spéculateurs à la hausse. En même temps on répandait le bruit qu'un impôt sur le revenu allait frapper les valeurs mobilières. Il n'en fallait pas davantage pour précipiter le mouvement de baisse qui persistait depuis plusieurs jours.

Nous pensons que la plupart de ces craintes sont exagérées, et à part l'élévation du taux des reports, il n'y a rien de bien positif dans les prétextes de la baisse. D'abord la question de l'augmentation du capital de la Banque, et par suite l'intervention de cet établissement en faveur du marché des fonds publics, ne sont pas des mesures abandonnées. Ensuite l'impôt dont on a parlé et qui a si fortement ému l'opinion a-t-il bien le caractère qu'on lui a attribué? Nous ne le croyons pas. Au lieu d'être un impôt sur le revenu, comme on l'avait supposé, il s'agit probablement d'un simple droit de mutation, qui serait perçu sur les valeurs mobilières pour chaque transaction ou transmission de titres qui aurait lieu. La rente serait exempte de ce droit.

En approfondissant cette mesure, on ne peut contester qu'elle ne se justifie parfaitement au point de vue de l'équité. Ainsi la propriété immobilière supporte à chaque mutation, sous quelque forme qu'elle se produise, des droits considérables. Dès-lors, pourquoi les valeurs mobilières ne participeraient-elles pas au même titre aux charges de l'Etat, en payant également un droit sur chaque mutation ou transmission? Mais deux objections principales nous paraissent devoir faire repousser le projet.

La première, c'est que ce droit ne rapporterait rien ou presque rien, parce que la spéculation se retirerait complétement des valeurs mobilières pour se porter sur la rente, puisque celle-ci serait exempte de cet impôt. En effet, il y a à la Bourse deux natures d'affaires : les unes au comptant ou de placement, les autres uniquement de spéculation. Les premières sont nécessairement limitées; ce ne sont pas celles-là qui peuvent élever l'impôt de mutation ; ce ne sont pas non plus elles qui subissent les reports et multiplient les transactions. Les autres sont des opérations nombreuses qui se font avec des titres flottants et avec l'argent utilisé en reports ; pour ces dernières opérations, il y a la spéculation qui agit et la négociation fictive que l'on nomme report. Evidemment si l'on frappait ces transactions d'un droit, elles s'évanouiraient complétement.

Elles auraient une tendance d'autant plus prompte à disparaître qu'elles subissent déjà l'inconvénient de deux liquidations par mois, qui donnent naissance à deux courtages, et qu'en y ajoutant deux droits de transmission par mois, elles deviennent désormais impossibles. Aussi ne peut-on raisonnablement compter pour l'impôt que sur les transactions au comptant, transactions qui iraient en s'affaiblissant pour disparaître entièrement lorsqu'elles ne seraient plus entretenues par la spéculation, qui élève et maintient le niveau des valeurs.

Mais, ajoute-t-on, les Compagnies auront la faculté de racheter par un abonnement le droit de transmission, et les valeurs pourront, grâce à cet abonnement, circuler sans aucune entrave.

Digitized by Google

Nous croyons qu'on se trompe en supposant possible la création d'un abonnement pour ce genre d'impôt.

Quand il a été question de frapper d'un timbre toutes les actions, il y avait là l'extension d'un principe général également applicable à toutes les valeurs de même nature; mais pour le droit de mutation ou de transmission, il n'y a que la valeur transmise qui doive être frappée. Or, si les Compagnies payaient un abonnement, il en résulterait que le porteur d'actions qui aurait fait un placement et aurait conservé ses titres dans son portefeuille, serait cependant grevé tous les ans d'un droit de transmission.

Evidemment il y a dans l'abonnement quelque chose qui blesse l'équité, et qui en fera repousser le principe.

La seconde objection qui nous fait croire que le projet dont on s'occupe n'aura pas de suites sérieuses, c'est qu'il est contraire aux vrais principes du crédit, et qu'il serait funeste à l'industrie et arrêterait l'essor de nos travaux publics. Le capital est la matière première la plus précieuse, c'est celle qui domine et commande les autres; dès lors, la rendre abondante sur le marché, en affaiblir le prix doit être le but du gouvernement; or, frapper le capital d'un impôt, ce n'est pas seulement en rendre le loyer plus cher, c'est l'exclure et élever le taux de l'intérêt par la rareté qu'on a produit, en même temps qu'on en a élevé le prix par l'impôt dont on l'a grevé.

Ces considérations et mille autres qui se pressent en foule sous notre plume nous donnent la conviction que le projet en question n'aura aucune suite.

P. S. Ce soir, on assurait que le projet d'impôt sur les valeurs mobilières n'était plus un droit de mutation, mais un prélèvement sur les revenus des Compagnies ou le dividende des actions.

On disait que ce droit, qui serait d'environ 5 0/0 des revenus, produirait environ 30 millions, et serait appelé, par le développement des voies ferrées et de la richesse publique, à atteindre 40 à 50 millions.

Le bruit s'était répandu récemment que le Conseil d'Etat était appelé à examiner les statuts d'une Société financière internationale anglo-française, au capital de 120 millions, divisé en 24,000 actions de 5,000 fr. chacune. Voici quelle était, dit-on, l'économie de ce projet :

Les actions auraient été libérées d'un premier versement de 1,000 fr., et après un second appel de 1,000 fr., les actions auraient été au porteur. Le but de la Société était l'escompte, les prêts sur marchandises, les prêts et avances mobilières; elle s'interdisait d'acheter ou vendre des actions ou des obligations de chemins de fer.

Le Conseil serait composé de vingt-cinq membres, français, anglais, allemands. Le président du Conseil d'administration aurait été nommé par le gouvernement.

Il paraît que le Conseil d'État a trouvé beaucoup d'analogie entre ce projet et celui du syndicat des banquiers, et comme il avait déclaré inopportun ce dernier, il a, pour le même motif, repoussé la Banque internationale.

On assure, d'autre part, que M. de Rothschild n'est pas disposé à renouveler, pour le syndicat des banquiers, la demande qu'il avait faite.

Depuis un an bientôt, le marché des capitaux a été si fortement tourmenté qu'il s'ébranle au moindre souffle; cette semaine la rente est tombée à fr. 67 20 à la nouvelle qu'un droit de mutation pouvait frapper les valeurs mobilières, et cependant on savait que la rente n'était pas atteinte par les dispositions dont on s'entretenait. Le lendemain elle a repris à 67 fr. 50.

Les valeurs de chemins de fer, qui paraissaient plus menacées par l'impôt de mutations, ont été violemment affectées, et sont tombées le 28 de 15 et de 20 f.; le Crédit mobilier est tombé à 1,325 f. pour finir à 1,330 f.

Le 29, les cours se sont un peu relevés; le Crédit mobilier est remonté à 1,360 fr., et la panique de la veille sur la rente s'est un peu calmée.

En résumé, le 3 0/0 qui avait fermé samedi à 68, a fermé vendredi soir à 67 30.

Le 4 1/2 0/0 a varié de 94 à 93 90.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	23 Janvier.	30 Janvier.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0.....	68 10	67 30	» »	» 80
CONSOLIDÉS.....	93 3/4	93 1/4	» »/»	» 1/2
CRÉDIT FONCIER...	620 »	600 »	» »	20 »
CRÉDIT MOBILIER..	1410 »	1352 50	» »	57 50
COMPT. D'ESCOMPTE	725 »	712 50	» »	12 50
ORLÉANS	1410 »	1367 50	» »	42 50
NORD.....	945 »	932 50	» »	12 50
EST ANCIEN.....	831 25	815 »	» »	16 25
EST NOUVEAU.....	767 50	752 50	» »	15 »
LYON.....	1385 »	1365 »	» »	20 »
MÉDITERRANÉE....	1780 »	1755 »	» »	25 »
MIDI	790 »	772 50	» »	17 50
OUEST	872 50	860 »	» »	12 50
GRAND-CENTRAL...	623 75	608 75	» »	15 »
GENÈVE.....	767 50	745 »	» »	22 50
CH. AUTRICHIENS..	780 »	757 50	5 »	22 50
SAINT-RAMBERT....	660 »	650 »	» »	10 »
VICTOR-EMMANUEL.	600 »	602 50	2 50	» »

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Midi,	35.8 0/0.
Lyon,	23.0 0/0.
Méditerranée,	15.7 0/0.
Ouest,	5.9 /00.
Bourbonnais,	3.2 0/0.
Nord,	2.7 0/0.

Diminution kilométrique.

Orléans,	2.1 0/0.

C. DEVINA.

LA SPÉCULATION.

Il y a, depuis quelque temps, une disposition générale dans les esprits contre le marché des fonds publics et toutes les transactions qui s'y accomplissent. Il se répand sur ces opérations une défaveur contre laquelle personne ne cherche à lutter; et nous marchons tout naturellement vers un moment où l'opinion publique, égarée, attribuera à l'influence de la Bourse toutes les chances fâcheuses qui peuvent se produire dans l'ordre général des affaires. N'entendons-nous pas répéter chaque jour que si l'argent délaisse complétement la propriété foncière et l'agriculture, c'est qu'il se porte uniquement vers la spéculation dont les valeurs mobilières sont l'aliment et l'objet? De cette opinion, qui, acceptée sous une forme moins absolue, ne manquerait pas de vérité, à une accusation contre la spéculation et l'agiotage, il n'y a qu'un pas; déjà la magistrature a laissé tomber des paroles sévères contre ce qu'on appelle les tendances fâcheuses de l'esprit du temps, c'est-à-dire contre la spéculation, contre l'agiotage.

Cette tendance générale, respectable dans son principe, mais au fond regrettable, est un symptôme fâcheux pour l'avenir; car ces accusations, presque générales, tendent à établir dans l'opinion une sorte de courant qui peut aboutir à l'adoption de mesures prétendues répressives dont les résultats seraient extrêmement préjudiciables à l'intérêt public.

Il a déjà été fait quelques pas dans cette voie. Pendant les années 1854 et 1855, le gouvernement de l'Empereur, pour soutenir l'honneur de la France, dut faire appel à tous les capitaux; des souscriptions publiques furent ouvertes dans tout l'empire; l'Allemagne, l'Angleterre s'associèrent à notre élan national. Le succès de ces emprunts contribua aussi efficacement que nos armes à décider la paix, tant fut grande l'influence morale qu'en obtint le gouvernement de l'Empereur; et, à cette époque de notre histoire, nul ne songea à regretter que l'esprit de spéculation excité portât toutes les classes de la société à entrer dans les emprunts.

Certes, le mobile principal de ces souscriptions était un vif sentiment de confiance dans la politique de l'Empereur; mais l'amour du gain contribuait aussi à augmenter la faveur dont les emprunts étaient l'objet, et il n'y aurait eu aucune sagesse à entraver le mouvement général qui consolidait la politique de la France.

Digitized by Google

Mais à peine la paix allait-elle ouvrir une ère nouvelle de prospérité, et développer l'industrie et le commerce, que la crainte d'exagérations possibles conduisit le gouvernement à comprimer l'essor général; tel fut le but de la note du 9 mars 1856. L'esprit de spéculation semblait vouloir se développer; une loi sur les sociétés en commandite par actions coupa court à cette tendance. Cependant la Bourse demeurait encore un centre où se réunissaient une foule de commerçants, de rentiers, de capitalistes, etc., qui chaque jour s'accroissait, et attendait le réveil des affaires pour y prendre part. Un droit d'entrée à la Bourse est alors établi, et il atteint le marché des fonds publics dans son essence principale, qui est le renouvellement incessant du public qui fréquente la Bourse.

Cependant il suffit d'un examen, même superficiel, des faits qui se produisent et que tout le monde connaît, pour éclaircir la situation et faire connaître les causes qui attirent, à certaines époques, les capitaux dans un sens ou un autre.

Sous la première république, l'émission abusive des assignats, la réduction de la dette publique au tiers consolidé, avaient effrayé tous les esprits, et tous les capitaux fuyaient les valeurs mobilières pour se réfugier dans les placements territoriaux. Alors tout crédit disparut; le commerce et l'industrie furent anéantis pour longtemps.

Mais dans les époques subséquentes, depuis 1814 jusqu'à 1852, le crédit s'étant immensement relevé, a consolidé pour ainsi dire les valeurs mobilières, pendant qu'au contraire la propriété territoriale était attaquée. Il en est résulté une réaction en faveur des valeurs mobilières et l'abandon des placements territoriaux et hypothécaires. Aussi, la propriété et l'agriculture souffrent-elles faute de bras et de capitaux.

Ce mouvement des choses aurait dû être laissé à son cours naturel. Les tentatives faites pour le régulariser l'ont arrêté complétement. Il eût été à la fois plus hardi et plus sage de le laisser se développer pour qu'il se modifiât lui-même par la réaction qui suit toujours l'excès.

Le mal est fait aujourd'hui, et l'on ne peut remédier à l'ensemble de la situation qu'en lui donnant le concours d'un établissement financier assez puissant pour élever le niveau du crédit public et ramener les capitaux vers l'agriculture et la propriété, et pour faire, en outre, concurrence aux influences financières qui se disputent la prépondérance.

Si l'on ne prend pas ce parti, il est facile de prévoir ce qui arrivera. D'abord le crédit de l'Etat sera longtemps encore languissant, et les affaires en général languiront avec lui. Les travaux se ralentiront, et la cherté des subsistances, résultat presque normal de l'insuffisance des capitaux agricoles, viendra s'ajouter à tous les embarras. C'est alors que les accusations contre la spéculation et l'agiotage trouveront partout des échos. Dieu sait ce qui arrivera et par quelles mesures on croira tout réparer sous l'influence d'une opinion publique égarée.

La spéculation, il faut qu'on le sache, c'est le crédit public, c'est-à-dire la richesse du pays et le bien-être des classes pauvres par la diffusion de cette richesse. Certes il y a dans la spéculation des abus, il y a souvent des ruines privées, des malheurs qui attristent, et tout à côté des fortunes qui excitent la haine. Mais n'est-ce pas le spectacle même de l'humanité! Or, que de pareils faits se produisent dans les entreprises de travaux publics, dans le développement de l'industrie et dans le cours des affaires commerciales, viendrait-il à la pensée de qui que ce fût de supprimer les travaux publics, l'industrie et le commerce, parce que des catastrophes, des faillites et des banqueroutes ont suivi les tentatives de plusieurs?

Tout cela est élémentaire: l'abus est toujours à côté de l'usage, et c'est le résultat inévitable de l'imperfection humaine; mais nul ne le dit; on laisse l'opinion s'égarer et s'aigrir, jusqu'au jour où son mouvement irrésistible entraînera les pouvoirs publics dans une voie où ils n'auront peut-être plus la faculté de s'arrêter.

C. Devina.

LE CHEMIN DE FER D'ORLÉANS ET LE CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL.

Nous avons fait connaître dans notre dernier numéro les propositions arrêtées entre le chemin d'Orléans et le Grand-Central. Il paraît que d'après les rapports des ingénieurs auxquels la Compagnie d'Orléans a soumis l'examen des travaux à faire pour la mise en état des lignes du Grand-Central, la dépense serait beaucoup plus élevée que celle indiquée par les ingénieurs du Grand-Central. Par suite, la Compagnie d'Orléans n'aurait pas été appelée à ratifier les conventions provisoires qui avaient été passées.

De nouvelles négociations sont engagées, et nous espérons qu'avec le concours de l'Etat, une solution favorable peut encore être espérée.

C. Devina.

FONDS ESPAGNOLS.

L'administration de la Caisse générale des chemins de fer a fondé un Comptoir spécial chargé de fournisr tous les renseignements sur les divers fonds dont se compose la dette espagnole.

C. Devina.

BANQUE DE FRANCE.

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Banque de France a eu lieu le 29 janvier, sous la présidence de M. le comte d'Argout, gouverneur.

Le président a donné lecture de son rapport sur les opérations générales de la Banque de France pendant l'année 1856.

MM. les censeurs ont ensuite, conformément aux statuts, constaté la régularité des comptes et la marche parfaite des opérations. Nous publierons ces rapports dans un prochain numéro.

Après cette lecture, un actionnaire, s'appuyant sur l'opinion de l'empereur Napoléon Ier, rapportée le matin même dans le *Moniteur*, a demandé s'il était vrai que la Banque de France eût le projet d'augmenter le capital.

Sur cette interpellation, M. le comte d'Argout a répondu que le Conseil de la Banque de France n'avait pris aucune résolution, et qu'il ne lui paraissait ni utile ni convenable d'agiter cette question.

Un actionnaire a ensuite fait observer que la question n'avait été soulevée dans les journaux que dans l'intérêt des actionnaires eux-mêmes, puisque le privilége expire en 1868 et qu'il était opportun de provoquer sa prorogation.

Un autre actionnaire a très-judicieusement fait remarquer que l'augmentation du capital, si elle avait lieu, serait pour beaucoup d'actionnaires qui sont en dehors des affaires une charge, et qu'il serait convenable de donner dans ce cas des facilités pour le versement.

Il a été répondu que si, en effet, l'augmentation du capital de la Banque avait lieu, les actionnaires obtiendraient pour leurs versements toutes les facilités désirables.

L'assemblée a procédé ensuite au remplacement pour deux ans de M. Jacques Lefebvre, régent, décédé. M. Lefebvre fils a été nommé en remplacement de son père.

M. Darblay, censeur, et MM. Lemercier de Nerville, Fontenillat, receveurs généraux, et M. Sanson-Daviller, régents, dont l'exercice expirait, ont été réélus.

C. Devina.

On lit dans le *Moniteur* du 29 janvier:

« Les journaux discutent depuis quelque temps sur des modifications à introduire dans l'organisation de la Banque de France, et notamment sur l'augmentation de son capital.

» Il n'est pas sans intérêt de mettre sous les yeux du public l'opinion qu'avait émise en 1810 l'empereur Napoléon Ier sur cette question. »

Note expédiée du Havre le 29 mai 1810 à la Banque de France, par ordre de S. M. l'Empereur, et par l'entremise de M. le comte Mollien, ministre du Trésor.

Le capital de la Banque de France, c'est-à-dire la mise de fonds de ses actionnaires, des intéressés à l'exploitation de son privilége, a

Digitized by Google

été fixé par loi de l'an VIII à 30 millions, par la loi de l'an XI à 45 millions, par celle de l'an 1806 à 90 millions.

La destination de ce capital n'a pas été de donner à la Banque les moyens propres d'exploiter son privilége ; ce capital n'est pas l'instrument de ses escomptes, car ce n'est pas avec son capital qu'elle peut escompter; son privilége consiste à créer, à fabriquer une monnaie particulière pour ses escomptes.

Si une banque employait son capital à ses escomptes, elle n'aurait pas besoin de privilége ; elle serait dans la condition commune de tous les escompteurs ; mais elle ne pourrait pas soutenir leur concurrence, car d'un côté elle fait nécessairement plus de dépenses pour escompter, et de l'autre elle doit faire moins de profits sur chaque escompte, puisqu'elle escompte à un taux plus modéré.

C'est *indépendamment de son capital* qu'elle crée par ses billets son véritable et son unique moyen d'escompte.

Son capital est et doit donc rester étranger à ses opérations d'escompte. La formation de ce capital est un acte préliminaire, aussi distinct de l'activité d'une banque comme machine privilégiée d'escompte, que la prestation *du cautionnement* d'un comptable est distincte de sa gestion proprement dite.

La condition de fournir un capital n'est imposée aux entrepreneurs d'une banque que pour assurer à ceux qui admettent ses billets comme la *monnaie réelle*, un *gage* et une *garantie* contre les erreurs, les imprudences que cette banque pourrait commettre dans l'emploi de ses billets; contre les pertes qu'elle essuierait, si elle avait admis des valeurs douteuses à ses escomptes ; en un mot (pour employer l'expression technique du commerce), contre les *avaries* de son portefeuille.

Une banque n'émettant et ne pouvant émettre des billets qu'en échange des bonnes et valables lettres de change *à deux et à trois mois de terme* au plus, elle doit avoir constamment dans son portefeuille en telles lettres de change une somme au moins égale aux billets qu'elle a émis; elle est donc en situation de retirer *tous ses billets* de la circulation dans un espace de *trois mois* par le seul effet de l'échéance successive de ses billets, sans avoir entamé *aucune partie de son capital.*

Ainsi, après avoir établi que le capital d'une banque n'intervient pas dans ses escomptes comme *moyen direct*, on peut ajouter qu'il n'intervient pas plus dans sa liquidation si elle n'a fait que des escomptes réguliers, c'est-à-dire si elle n'a émis des billets qu'en échange de lettres de change *véritables*, *nécessaires*, représentées par des marchandises que le revenu des consommateurs paiera, si c'est le besoin de la consommation qui les a appelées.

Le capital fourni par les actionnaires d'une banque n'étant, à proprement parler, qu'une espèce de cautionnement qu'ils donnent au public, on pourrait presque dire qu'une banque qui serait parvenue à se faire une réputation d'*infaillibilité* n'aurait pas même besoin de capital pour exploiter son privilége, c'est-à-dire pour escompter, avec les billets fabriqués par elle, les lettres de change qui lui seraient apportées par le commerce.

Et un fait bien connu dans l'histoire des banquiers confirme cette assertion : la Banque de Londres s'est formée en 1692 avec un capital de 24 millions, et son premier acte a été de prêter la totalité de ce capital de 24 millions au trésor royal de Guillaume III, son fondateur. Cette banque n'en a pas plus mal exploité son privilége d'escompte, dès la première année de son activité.

L'escompte, tel que le pratique une banque sur *toute la matière escomptable du lieu*, est une opération si délicate et si capitale ; cette opération exige tant d'attention, tant de soins, tant de prévoyance, une observation si minutieuse des combinaisons employées par chaque commerçant, des approvisionnements et des besoins de chaque lieu, des circonstances qui peuvent influer chaque jour sur le plus ou moins de crédit de chaque signataire de lettres de change, que cette opération n'admet le mélange d'aucune autre sollicitude; ceux qui dirigent les escomptes sont les juges du commerce, ils ne doivent pas descendre dans l'arène des commerçants.

Pour qu'ils jugent avec impartialité tous les actes des négociants, il faut qu'ils puissent s'abstenir d'y prendre une part active, même pour l'administration du capital de la Banque, et rien n'est plus inconciliable avec le haut arbitrage qu'ils exercent par l'escompte, que cette recherche des profits qui accompagnent les placements temporaires.

Si donc il a pu convenir aux finances de Guillaume III que la banque qu'il établissait lui prêtât à un intérêt modique alors (6 0/0) le capital ou le cautionnement fourni par ses actionnaires, il ne convenait pas moins à la Banque de Londres de le faire ; et ce premier acte, par quelque motif qu'il ait été inspiré, a peut-être eu une assez grande influence sur *la bonne direction* qu'elle a suivie *pendant au moins un siècle.*

La banque de Londres dès son origine n'a plus connu qu'un seul devoir, qu'un seul intérêt, celui de bien diriger son *escompte direct*, qu'elle a constamment circonscrit dans la seule ville de Londres, *d'autres banques s'étant successivement élevées dans les autres comtés pour l'escompte local de ces comtés.*

Si la banque de France est appelée à donner une beaucoup plus grande extension à ses escomptes directs, à établir pour son compte des comptoirs dans toutes les villes de l'Empire qui peuvent produire une bonne matière escomptable, c'est assurément un motif de plus pour qu'elle s'épargne le surcroît de sollicitude que pourrait lui donner l'administration journalière de son capital, qu'elle écarte de ses actionnaires la pensée que ce capital pourrait, par *la variation de ses placements*, être jeté dans un mouvement en quelque sorte aléatoire, qu'elle écarte des *porteurs de ses billets, dont le suffrage demande bien plus de ménagements encore que celui des actionnaires* (c'est à-dire du public tout entier, qui admet comme réelle la monnaie qu'elle fabrique), l'opinion que l'espèce de *cautionnement* qui réside dans ce capital, comme gage supplétif du portefeuille de la banque, comme moyen d'indemnité des avaries que le portefeuille peut essuyer par les vices de l'escompte, pourrait lui-même éprouver quelques avaries.

Le capital d'une banque doit, par la forme de son placement, rester en quelque sorte toujours *immuable*, pour que sa consistance ne soit jamais soupçonnée d'altération ; il doit en même temps rester dans un état immédiatement disponible, puisqu'il doit être toujours prêt à couvrir les pertes du portefeuille. Une partie de ce capital doit former une réserve en espèces ; cette réserve est improductive d'intérêts. Le meilleur emploi qui puisse être fait du reste semble être la conversion en effets *de la dette publique* du pays, négociables sur la place, puisque ce placement joint à l'avantage d'assurer un intérêt favorable et régulièrement payé, celui de la disponibilité libre, si le besoin de la banque l'exigeait ; et quoique ce dernier cas ne puisse jamais arriver dans une banque qui n'a livré ses billets qu'en échange *de la bonne matière escomptable*, la prudence oblige toutefois de le prévoir.

Il faut qu'une banque se maintienne en état de se liquider à tout moment, d'abord vis-à-vis des porteurs de ses billets, par la réalisation de son portefeuille, et après les porteurs de ses billets, vis-à-vis des actionnaires, par la distribution à faire entre eux de la portion du capital fourni par chacun d'eux.

Pour ne jamais finir, une banque doit être toujours prête à finir.

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Le décret royal d'homologation des statuts de la Compagnie des chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante a été publié dans la *Gazette officielle de Madrid* le 27 janvier courant.

L'assemblée générale des premiers souscripteurs, prescrite par l'art. 60 de ces statuts approuvés, a eu lieu, le surlendemain 29, à la gare de la porte d'Atocha.

La Compagnie anonyme des chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante se trouve donc ainsi définitivement constituée.

La publication dans un des prochains numéros du journal, du texte même de ces statuts permettra aux actionnaires de se rendre un compte exact de la situation qui leur est faite. La Compagnie fera connaître en même temps l'époque fixée pour l'échange des certificats provisoires contre les titres au porteur.

(*Communiqué.*)

COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE.

Le conseil d'administration du Comptoir national d'escompte vient de fixer à 23 fr. par action le dividende du premier semestre de l'exercice 1856-1857. Ce premier dividende, qui représente 4 3/5 0/0, sera distribué le 1er février.

C. Devinck.

QUESTION MONÉTAIRE.

Voici le mouvement d'exportation des métaux de Londres pendant le second semestre 1856 :

Or	Argent	Total
268,640,000	318,077,250	535,877,500

Ce qui, ajouté aux sommes exportées pendant le premier semestre, donne une exportation totale pour 1856 de 820,539,750 fr.

Il est à remarquer qu'une grande partie de l'or n'a quitté Londres que pour entrer dans la circulation du continent, tandis que la presque totalité de l'argent a été réellement exportée à destination des Indes et de la Chine.

C. Devinck.

Digitized by Google

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

On annonce que le tracé du chemin de fer de Saint-Germain-des-Fossés à Vichy est définitivement arrêté et approuvé.

— On compte livrer avant le mois de septembre prochain la ligne de Tergnier à Reims, sur deux voies de Tergnier à Laon et sur une voie jusqu'à Reims.

— On annonce que le ministre des travaux publics a ouvert un crédit de 300,000 francs pour le chemin de fer à construire entre Pau et Bayonne. Une somme de 400,000 fr. a été aussi mise à la disposition du préfet des Hautes-Pyrénées pour le réseau pyrénéen dans ce département.

— Les travaux qui s'exécutent sur le chemin de fer de Roanne à Saint-Etienne avancent rapidement, et seront terminés vers la même époque que la section de Lapalisse à Roanne, dans le courant de cette campagne; bientôt la section de Saint-Germain-des-Fossés à Lapalisse sera disposée pour la circulation.

BANQUE DE FRANCE.

Par décret impérial, en date du 21 janvier 1857, rendu sur la proposition du ministre secrétaire d'Etat au département des finances, M. Hartung (Jules-François-Théophile), caissier de la succursale de la Banque de France à Troyes, a été nommé directeur de la succursale de Nevers, en remplacement de M. Charron, démissionnaire.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Caisse générale des chemins de fer. — 25 avril, assemblée générale.

Crédit mobilier. — 28 avril, assemblée à 4 heures.

Union financière et industrielle.—30 avril, assemblée générale à 4 heures.

Crédit autrichien du commerce et de l'industrie. — 2 mars, assemblée à Vienne, à 9 heures.

Caisse du commerce et de l'industrie à Turin. — 14 février, assemblée à 2 heures.

Rome à Frascati. — 23 février, assemblée générale.

Caronte. — 28 février, assemblée à 3 heures.

Sambre française canalisée. — 14 février, assemblée à midi.

Denain-Anzin (forges). — 10 février, à midi, assemblée.

Barbey et Ce (Armements maritimes). — 17 février, assemblée à 2 heures.

Caisse hypothécaire. — 30 mars 1857, assemblée. Dépôt, 20 actions.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

Emprunt espagnol 3 0/0. — 15 au 31 janvier. (Voir dans le corps du journal.)

ÉCHANGES DE TITRES.

Caisse générale des chemins de fer. — Echange des *actions de la Caisse* et *Journal des chemins de fer* (non négociables aujourd'hui) contre les *actions de la Caisse générale des chemins de fer*, cotées officiellement depuis le 20 janvier. (Voir l'avis en tête du journal.)

APPELS DE FONDS.

Est. — 100 fr. par obligation, dernière émission 1856.

Compagnie générale maritime.—1er mars, 150 fr. par action; dernier versement.

Banque de crédit pour le commerce et l'industrie à Vienne. — 1er avril 40 florins; 1er juin 40 florins.

Bazin Léon Gay. — 1er juillet 1857, 100 fr. par action (versement de novembre différé.)

Compagnie générale des Eaux. — 5 janvier 1857 au 5 février, 125 fr. par action, dernier versement. L'intérêt sera déduit (2 fr. 50 c.).

Jura industriel. — Avant le 28 février, 50 fr. sur les actions.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Nord. — 31 janvier, premier tirage de 300 obligations de Charleroy à Erquelinnes.

Lyon-Bourbonnais. — 1er avril, tirage du 6 novembre. 1er janvier, remboursement du tirage du 4 décembre.

Ville de Paris. — 1er février, remboursement des obligations (emprunt de 50 millions) sorties au tirage du 3 novembre.

Mines de la Loire. — 1er février 1857, remboursement des obligations sorties au tirage du 12 décembre.

Sambre à l'Oise. — 1er juillet 1857, remboursement de 21 obligations 1853 sorties au tirage du 10 janvier.

Ouest. — 6 juillet, remboursement du tirage du 15 décembre.

Compagnie générale des Omnibus.— 1er avril, remboursement du tirage du 13 janvier.

Houillères et chemin de fer d'Epinac. — 1er février, remboursement à 1,100 fr. des 50 obligations série G, de 301 à 350, sorties au tirage du 25 novembre.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Comptoir national d'escompte. — 1er février, 23 fr. premier semestre.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	1855 Kilomètres exploités	1855 RECETTES BRUTES	1855 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1855 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1855 en moins.
								0/0	0/0
ORLÉANS (1)	Du 13 au 21 janvier	1236	1,012,640	820	1053	882,925	838	»	2.1
NORD (1)	15 — 21 —	795	898,616	1,130	795	876,214	1,099	2.7	»
OUEST (1)	15 — 21 —	876	670,129	764	806	581,225	721	5.9	»
EST (1)	15 — 21 —	1,060	735,179	696	1060	744,778	696	»	3.6
LYON (1)	15 — 21 —	636	917,343	1,398	572	648,387	1,133	23.0	»
LYON-BOURBONNAIS (1)	15 — 21 —	255	243,475	937	255	206,920	811	3.2	»
MÉDITERRANÉE (1)	15 — 21 —	551	540,107	980	523	445,057	847	15.7	»
MIDI	15 — 21 —	408	149,628	319	253	72,080	234	25.8	»
GRAND-CENTRAL	15 — 21 —	125	33,510	268	»	»	»	»	»
LYON A GENÈVE	15 — 21 —	75	23,980	319	»	»	»	»	»
				»	»	»	»	»	»

(1) PRÉLÈVEMENT FAIT DE L'IMPOT SUR LA GRANDE VITESSE.

Digitized by Google

BANQUE D'ANGLETERRE.

SITUATION AU 17 JANVIER 1857.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Billets émis.	24,976,935	599,423,375
Actif.		
Avances à l'Etat. . . .	11,015,100	270,377,500
Autres créances. . . .	3,459,900	86,497,500
Espèces et lingots (or) .	9,501,935	237,548,375
Somme égale. . .	23,976,935	590,423,375

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque.	14,553,000	363,825,000
Réserve	3,379,903	84,497,575
Compte-courant de l'Etat créditeur.	3,297,114	84,927,850
Comptes particuliers. .	11,075,931	276,898,275
Billets à sept jours et autres	853,094	21,327,350
	33,259,042	831,476,050
Actif.		
Créances sur l'Etat. . .	11,550,467	288,761,675
Créances particulières.	16,586,201	414,655,025
Billets de banque en portefeuille.	4,513,900	112,847,500
Numéraire.	608,474	15,211,850
	33,259,042	831,476,050
Diminution :		
Compte-courant de l'Etat	306,265	7,706,625
Réserve métallique. . .	70,575	1,764,375
Portefeuille.	105,620	2,640,500
Augmentation :		
Créances.	280,895	7,022,375
Billets en circulation. .	42,679	1,116,975
Comptes particuliers. .	431,257	10,781,425
Réserve.	44,649	1,116,225

VILLE DE PARIS.

Emprunt municipal de 60 millions.

(Loi du 2 mai 1855.)

AVIS.

Le lundi 2 février prochain, à onze heures du matin, il sera procédé publiquement, à l'Hôtel-de-Ville, au quatrième tirage des lots de l'emprunt de 60 millions, contracté en 1855 par la ville de Paris.

Conformément à la délibération du conseil municipal du 26 mai 1855, approuvée par décret impérial du 29 du même mois, il sera extrait de la roue quinze numéros qui auront droit aux lots ci-après :

Le premier numéro sortant,		100,000 fr.
Le deuxième	—	10,000
Le troisième	—	10,000
Le quatrième	—	10,000
Le cinquième	—	10,000
Les dix suivants, chacun 1,000, ci		10,000
Total,		150,000

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi, 22 janvier 1857.

Nous n'avons pas de modification dans la situation du marché et nous n'avons pas non plus de fluctuation sensible dans les prix de la semaine.

Voici nos cours ;

FONTES.

Fonte de forge, 165 fr.
Fonte pour fusion n° 1, 180 185.
Id. n° 2, 170 175.

FERS.

Fers laminés de fonte au bois, 340 fr., franco Paris, Strasbourg et Mulhouse.
Fers battus demi-roches à la houille, 360 à 370.
Machine, ronds de tréfilerie n° 21, 400 ; 20 fr. d'écart pour les numéros au-dessous.
Essieux, 380 390.

MOULAGES.

Plaques unies et figurées, les 1,000 kil., 200 210 fr.
Tuyaux de descente, 260.
Gargouilles, dauphins, raccords, 280 290.
Tuyères, les 1,000 kil., 265 270.
Boîtes de roues, au-dessus de 5 k., la paire, 270 275
Id. au-dessous, id. 370 375
Poids d'horloge, au-dessous de 3 kil., 250 255.
Id. au-dessus, 235 240.
Sablerie et poterie (les 1,000 poids), 175 ».».

Les dernières transactions en fonte affinage ont été traitées à 165 fr., cours qui s'est établi. La hausse des fontes a raffermi le prix des moulages. Les fers sont assez bien demandés, les acheteurs conservant moins de doutes à l'endroit du maintien des prix.

Pas de changement dans la cote des chaînes et des poids à peser. Nous publions plus bas le tarif de pointes que nous annoncions dans nos précédents numéros.

PARIS.

Les fers restent sans changement aux prix que nous avons cotés dans nos précédents bulletins.

Cours des forges : fers de fontes au bois, 340 fr. en gare ; on prétend que des usines ont vendu de 320 à 330 fr. ; mais, comme ces forges fabriquent au coke et au bois, il n'est guère possible de garantir la qualité. Les fers de fonte au coke sont vendus 320 fr. par la Bourgogne, le Nord et la Moselle.

Cours des magasins : fers laminés au bois, 340 fr. ; fers au coke, 320 ; fers anglais, 310 ; fers martelés à la houille, 380 390 ; fers du Berry, 430 fr. toutes classes.

Le tarif de pointes, que nous avions annoncé pour cette quinzaine, a été publié à dater du 20 courant :

N° 21 et au-dessus, 50 fr. ; n° 20, 52 ; n° 19, 54 ; n° 18, 57 ; n° 17, 60 ; n° 16, 63 ; n° 15, 66 ; n° 14, 70 les 100 kil. sans bonification.

Les fils de fer quincailliers se paient de 94 à 96 fr. le n° 1, selon les provenances.

Les tôles valent 48 fr. la sorte dite anglaise, 65 la tôle douce, 70 la tôle fine.

Les fontes pour fusion ont repris un peu sous l'influence du marché de Glascow. En première main, la Gartsherrie n° 1 s'est traitée à 185 fr. En seconde main, cet article se paie de 190 à 192 50.

MÉTAUX.

CUIVRE. — Londres : par suite de la rareté du Tough Cake et des lingots, des acheteurs ont été obligés d'accepter une légère faveur sur les prix fixés
Paris : cuivre brut Paschkoff, 355 360 ; Demidoff, 340 345 ; anglais, 325 ; du Chili, 310 312 50 ; minerai Corocoro, 315 320.

ETAIN. — Amsterdam : prix soutenus à fl. 86.
Paris : Banca, 390 fr. ; anglais, 385.

PLOMB. — Marseille : les dernières transactions ont marqué le prix de 35 fr. à l'entrepôt.
Londres : tendance à la hausse.
Paris : plomb de France ou d'Espagne, 84 65 fr. ; laminé, 72 75.

ZINC. — Hambourg : sans variation à 17-8 mb.
Paris : brut Silésie, 74 75 ; laminé, 90.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Londres, 18 janvier :

La demande des métaux augmente de jour en jour et les prix se maintiennent facilement. Les acheteurs ont confiance dans la stabilité des prix, ce qui contribue à donner de la fermeté à la situation du marché : aussi une amélioration dans la tenue des prix n'étonnerait-elle pas dans quelque temps.

Des contrats de rails ont été conclus à 200 fr. la tonne ; des affaires sont encore en négociation et beaucoup de maîtres de forges refusent de s'engager à ce prix. Les fers de Galles sont tenus par continuation à 200 et 205 fr. les bonnes marques ; rendus à Londres, 212 50. Les marques inférieures ne sont l'objet d'aucune demande. Les forges du Staffordshire sont dépourvues d'ordres. Plusieurs usines n'ont presque rien de vendu et cherchent à s'engager. Fers en Ecosse, 218 75.

Les fontes d'Ecosse, numéros mélangés, warrants, ont fait 91 85.

Voici le résumé des derniers avis de Glascow : les gueuses ont été traitées au commencement de la semaine à 91 75 ; depuis on a payé 92 fr., et quelques détenteurs tiennent à 92 50. La Gartsherrie n° 1 vaut 97 50 ; le Calder n° 1 95.

Les frets de Glascow pour les principaux ports de France sont aux prix ci-dessous :

Dunkerque, 18 75 à 19 35.
Calais, 18 75 à 19 35.
Boulogne, 18 75 à 19 35.
Dieppe, 18 75 à 19 35.
Fécamp, 18 75 à 19 35.
Havre, 18 75 à 19 35.
Nantes, 28 75 à ». ».
Marseille, 33 85.

Par tonne de 1,015 kil.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 11 janvier :

MÉTALLURGIE. — Malgré l'extinction des six hauts-fourneaux, la demande est encore plus faible que la production. On tient à 10 50.

La fonte de moulage a eu quelques demandes pour les numéros inférieurs ; les prix sont de 12 50, 13 50, 14 50, 15 50 et 16 50.

Le fer fendu est tenu à 100 fr. les 1,000 livres.

On dit qu'il s'est traité quelques petites transactions en fers et tôles ; il a été fait des propositions de marchés à livrer pendant l'été, qui ont été refusées à cause du trop bas prix offert ; par continuation les prix sont de 22 fr. le n° 1, 24 fr. le n° 2, 26 fr. le n° 3, la 1re classe.

Les maîtres de forges comptent sur l'adjudication de 20,000 tonnes de rails, qui aura lieu pour le compte du gouvernement, le 5 février prochain, pour ranimer le marché et raffermir les prix.

MINERAIS. — Les rares affaires qu'on traite en ce moment se font avec une légère faveur.

CHARBONS. — D'assez nombreuses demandes à livrer par le chemin de fer sont arrivées depuis huit jours ; elles portent sur toutes les espèces. La gailletterie bon demi-gras continue de se coter 22 50.

O. SAUPIQUE.

(L'Ancre de Saint-Dizier).

COMPAGNIE DES HOUILLÈRES ET CHEMINS DE FER DE CARMAUX-TOULOUSE.

	Extraction. tonnes.	kilogr.	Recet. brutes. fr.	c.
Du 5 juin au 30 novembre 1856	67,618	714	1,207,210	95
Mois de décemb.	11,077	901	199,615	94
Situation au 30 décembre.....	78,996	615	1,406,826	89

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1856. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1855. id. 795 id.)

Du 15 au 21 janvier 1857.

Déduction faite de l'impôt (loi du 14 juillet 1855) à partir du 1er août.

81,954 voyageurs	231,037 52
Bagages, marchandises, etc.	667 579 47
TOTAL	896,616 99

Semaine correspondante de 1855.

79,699 voyageurs	229,465 25
Bagages, marchandises, etc.	644,749 25
PRODUIT total	874,214 50

Recette totale depuis le 1er janvier

1857	2,443,727 17
1856	2,531,898 50
DIFFÉRENCE	11,922 67

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLEANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine : En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Déduction faite de l'impôt du dixième

Du 15 au 21 janvier 1857.

50,697 Voyageurs	258,803 38
Bagages, marchandises, etc.	753,836 37
TOTAL	1,012,640 75
Semaines correspondantes de 1856	883,925 81
Différence en faveur de 1857	120.714 94
Recettes depuis le 1er janvier 1857	2,933,879 84
Recette correspondante de 1855	2,457,429 09
Différence en faveur de 1857	476,450 75

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 876 kilomètres)
(1856. id. 806 id.)

Du 15 au 21 janvier 1857

(Déduction faite du droit du dixième.)

148,933 voyageurs	243,062 60
Marchandises, etc., grande vitesse	46,626 45
— petite vitesse	380,640 05
TOTAL de la semaine	670,129 10
Semaine correspondante en 1856	581,225 84
Augmentation en 1857	88,903 26
Recettes depuis le 1er janvier 1857	2,037,057 35
id. id. 1856	1,700,755 76
Différence en faveur de 1857.	336,301 59

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

(1857. Longueur exploitée, 656 kilom.)
(1856. id. 572 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,398 39.
— 1856, 1,133 54.

Recettes du 15 au 21 janvier 1857

Et de la semaine correspondante de l'exercice écoulé.

Déduction faite du droit du dixième sur les transports à grande vitesse

Grande vitesse) 60,096 voyageurs	247,148 65
Grande vitesse) marchand	111,283 50
Petite vitesse) marchand	558,911 15
Total	917,343 30
Semaine correspondante de 1856	648,387 63
Différence en faveur de 1857	268,955 67
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	2,590,017 99
id. id. 1856	1,933,330 05
Différence en faveur de 1857	656,687 94

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(1e 7. Longueur exploitée 1069 kilomètres.)
(1855. id. 1069 id.)

8e année. — 3me semaine.

Du 15 au 21 janvier 1857.

(Déduction faite de l'impôt).

66,371 Voyageurs	203,712 39
Marchandises	541,466 91
TOTAL de la semaine	745,179 30
Recettes antérieures	1,388,761 59
TOTAL général	2,133,940 89
3me semaine de 1857	745,179 30
Semaine correspondante de 1856.	744,778 28
Différence en faveur de 1856	401 02
Exercice 1857	2,133,940 89
Id. 1856	2,168,091 44
Différence en faveur de 1857	34,150 55

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont et prolongements.

Longueur exploitée : 125 kilomètres

Du 15 au 21 janvier 1857.

Voyageurs	10,213 03
Bagages, marchandises, etc.	23,297 93
Total	33,510 96
Recettes antérieures	53,627 85
Total	87,138 83

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 523 id.

Recettes du 15 au 21 janvier 1857

Déduction faite du dixième sur les transports grande vitesse.

44,735 Voyageurs	144,720 90
Bagages et marchandises	393,387 05
TOTAL de la semaine	538 107 95
Semaine correspondante de 1856	443,057 25
Augmentation	95,050 70
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier 1857	1,631,366 47
Période correspondante de 1856	1,397,572 40
Augmentation	233,794 07

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

(1857. Longueur exploitée, 156 kilom.)

Déduction faite de l'impôt du dixième.

Du 15 au 21 janvier.

(Section de Lyon à Roanne.)

2,xxx Voyageurs	24 443 21
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	155,033 98
TOTAL	179,482 19
Recettes antérieures	367,236 39
Total de l'exercice 1857	546,718 58
Recette correspondante 1856	175,150 93
TOTAL de l'exercice 1856	506,722 76

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).

Voyageurs	9,094 83
Bagages, marchandises, etc.	24,098 88
Total	33,092 91
Recettes antérieures	57,925 51
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	91,018 42
Semaine correspondante en 1856	81,769 84
Recettes depuis le 1er janvier 1856	81,718 10
Recettes totales de la semaine sur les 2 sections	213,475 10
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857	425,161 90
TOTAL	638,637 xx

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 668 kilomètres.
Id. en 1856, 307 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 150 id.

Recettes du 15 au 21 janvier 1857

CHEMIN DE FER.

24,120 voyageurs	61,271 90
Bagages, marchandises, etc	88,356 65
TOTAL	149,628 55
Recettes du CANAL LATÉRAL	24,525 35
Recettes antérieures	359,490 41
Total depuis le 1er janvier 1857	533,644 31
3e semaine de 1857. Chemin de fer	149,628 55
Id. Canal latéral	24,525 33
Total de la semaine en 1857	174,153 90
3e semaine de 1856. Chemin de fer	72,080 60
Id. Canal latéral	9,114 72
Total de la semaine en 1856	81,195 32
Différence en faveur de 1857.	92,958 58

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857	533,644 31
1856	245,556 26
Différence en faveur de 1857	288,088 05

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1857,	319 71	116 79
1856,	234 79	60 76
Augmentation,	84 92	56 03

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Section de Lyon à Bourg.)

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 15 au 21 janvier.

5,381 Voyageurs	13,492 85
Bagages, marchandises, etc	10,487 30
Total	23,980 15
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1857	46,630 65
TOTAL	70,610 80

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

(Lignes de Bâle à Sissach et Aarau-Olten-Lucerne, 84 kilomètres.)

Recettes du 1 au 31 décembre 1856.

	Voyageurs	Marchandises quintaux à 50 kil.	Recettes.
Du 1er au 31	41,837	129,469	63,908 51
Mois précédents.	485,716	747,886	593,051 60
(Ligne de Bâle à Sissach seulement jusqu'en juin)			
Totaux..	527,553	877,355	656,960 11

CHEMIN DE FER D'ORSAY.

Circulation et recettes comparatives du mois de

Décembre 1856.

(1856. Longueur exploitée, 23 kilomètres)

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages, etc.	Totaux.
1856	43,736	26,646 40	1,367 20	28,013 60
1855	38,425	24,297 10	1,284 15	25,581 25
En faveur de 1856	4,311	2,349 30	83 05	2,432 35
En faveur de 1855	»	»	» »	»

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS.

1855. — Longueur exploitée, 402 kilomètres.
1856. — — — 402 —

Décembre 1856.

161,484 voyageurs	276,115 80
14,501 tonnes de marchandises	171,668 14
Total du mois	347,963 14
Mois correspondant 1855	353,396 35
Différence en faveur de 1855	5,413 21
Recettes depuis le 1er janvier 1856	5,127,458 69
Recettes correspondantes 1855	4,011,704 43
Différence en faveur de 1856.	1,115,754 26

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 15 au 21 janvier 1857.

Voyageurs	19,099 90
Bagages	519 »
Marchandises : grande vitesse	1,881 10
Id., petite vitesse	9,708 »
Produit éventuel	» »
Service de Biella	4,871 23
Ensemble	36,079 23
Recette correspondante de 1856	27,857 73
Différence en faveur de 1857	8,221 50

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. id. 1,039 id.

Du 15 au 21 janvier 1857.

	En francs, au change de 123 1/2
27,739 voyageurs	114,361 04
21,970 tonnes Marchandises	323,207 97
Total de la semaine	437,039 91
Semaine correspond. 1856	619,397 16
Différence en faveur de 1856	181,637 25
Recettes depuis le 1 janvier 1857	1,304,606 47
Recettes depuis le 1 janvier 1856	1,735,278 87
Différence en faveur de 1856	431,268 40

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

3e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 12 au 18 janvier

2,011 voyageurs. — 17,817 quint. bagages, marchandises	fr. 7,275 10
Recette correspondante de 1856	3,715 50
Augmentation	3,559 70
Recettes depuis le 1er janvier 1857	20,065 »
Recette correspondante de 1856	11,149 45
Différence en faveur de 1857.	8,915 55

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 1er au 14 janvier 1857

6,162 voyageurs	fr. 4,367 25
Recettes antérieures à partir du 17 septembre 1856	62,113 30
Total général	66,480 65

L'ouverture du service des marchandises a eu lieu le 5 janvier. Les recettes seront publiées au premier jour.

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

décembre 1856

	1856.	1855	1854.
Voyageurs	27,881 60	23,656 40	26,367 85
Bagages	568 75	386 70	384 17
Bétail	589 35	594 95	621 45
Marchandises	18,922 34	20,121 86	17,277 81
	47,962 04	44,762 »	44,710 66

Augmentation en 1856 de fr. 3,200 04 sur 1855
Augmentation de 3,251 06 sur 1854

4 trimestres.

	1856.	1855.	1854.
Voyageurs	446,128 25	394,386 50	383,734 66
Bagages	11,879 60	8,902 66	8,352 74
Bétail	12,109 75	11,039 90	11,305 10
Marchandises	230,026 71	238,263 33	221,196 10
	700,144 31	652,701 81	624,679 00

Augmentation en 1856 de fr. 47,442 50 sur 1855
et de fr. 75,465 22 sur 1854

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (4e semaine)		Par journée de voiture d'omnibus.	de tramway.
Du 18 au 24 janvier 1857	202,334 95	72 89	41 07
Semaine correspondante de 1856	185,491 65	66 16	39 77
Rec. depuis le 1er janv. 1857	713,607 35	74 00	43 50
Période correspondante de 1856	659,421 »	68 30	41 68
Différence en faveur de 1857.	54,276 35	6 30	1 82

Digitized by Google

FONDS ESPAGNOLS

MM. J. MIRÈS ET Ce viennent de fonder dans leur administration un Comptoir spécial où toutes les opérations en fonds espagnols seront traitées.

VENTE ET ACHAT

Le Comptoir des Fonds espagnols opérera l'achat et la vente de tous les fonds espagnols : intérieur, extérieur, différée et passive.

PAIEMENTS DES INTÉRÊTS

Les coupons d'intérêts de la dette espagnole, de juillet et janvier prochains, seront payés par anticipation aux conditions suivantes :

Les coupons de la dette intérieure à raison de 5 fr par piastre.

Les coupons de la dette extérieure à raison de 5 fr. 40 par piastre.

Sous déduction des intérêts pour le temps à courir jusqu'à l'échéance desdits coupons.

ÉCHANGE DE L'INTÉRIEUR POUR DU 3 0/0 EXTÉRIEUR

Les titres de la dette interieure sont acceptés jusqu'au 31 janvier au prix de fr. 37,56.

Les titres de l'Emprunt (dette extérieure) seront comptés en échange à fr. 38.56.

Cette différenee de 1 fr. par 3 fr. de rente représente à payer, pour un titre intérieur de :

6	piastres de rente.	fr. 10.80
12	id.	21.60
24	id.	43.20
36	id.	64.80
72	id.	129.60

CLOTURE LE 31 JANVIER

De la Souscription à l'Emprunt Espagnol autorisé par la loi des Cortès du 23 février 1855 et adjugé le 17 décembre dernier à MM. J. MIRÈS ET Ce.

Cet Emprunt en 3 0/0, émis à fr. 38.56 0/0, représente un intérêt de fr. 7.78 0/0, soit plus de 7 3/4 0/0.

Voici le tableau des versements à effectuer selon l'importance des souscriptions :

Tableau indiquant la valeur en rente, le capital à payer, ainsi que le montant du premier dixième à verser en souscrivant.

Rente.	Premier versement 10 0/0 en souscrivant.	Capital à payer.	Rente.	Premier versement 10 0/0 en souscrivant.	Capital à payer.	Rente.	Premier versement 10 0/0 en souscrivant.	Capital à payer.
fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
150	192 80	1.928	1.500	1.928 »	19.280	24.000	30 848 »	308.480
300	385 60	3.856	1.800	2.313 60	23.136	48.000	61.696 »	616.996
450	578 40	5.784	2.100	2.699 20	26.992	60.000	77.120 »	771.200
600	771 20	7.712	2.400	3.084 80	30.848	90.000	115.680 »	1.156.800
750	964 »	9.640	2.700	3.470 40	34.704	120.000	154.240 »	1.543.400
900	1.156 80	11.568	3.000	3.856 »	38.560	240.000	308.480 »	3.084.800
1.050	1.349 60	13.496	6.000	7.712 »	77.120	300.000	385.600 »	3.856.000
1.200	1.542 40	15.424	12.000	15.424 »	154.240	600.000	771.200 »	7.712.000

Digitized by Google

COMPAGNIE PRIVILÉGIÉE DU

CHEMIN DE FER FERDINAND

De Florence aux Etats-Romains par Arezzo.

PROLONGEMENT DES

Chemins de fer Lombards-Vénitiens

ET CENTRAL-ITALIEN.

CONCESSION DE **99 ANS** Par décret du 16 août 1856.

Société anonyme Approuvée le 27 septembre 1856.

Capital : **VINGT MILLIONS** de fr.

Représenté par 40,000 Actions de 500 fr. chacune,

AVEC

REVENU MINIMUM : **1,200,000 LIVRES** [1,008,000 fr. par an] garanti *par le gouvernement toscan* **Pendant 99 ans.**

Garantie d'un REVENU ANNUEL de 1,008,000 francs (plus de 5 0/0)

par le Gouvernement Toscan

Pendant toute la durée de la Concession.

PRIVILÉGES DE LA CONCESSION :

Le gouvernement toscan **s'est interdit de construire** ou d'autoriser à construire, **pendant toute la durée de la concession, un autre chemin de fer servant** directement **aux mêmes communications** entre Florence et la frontière romaine par Arezzo, ou entre les points intermédiaires. La Compagnie est **exempte de tous paiements de douane** pour les fers, machines et autres objets nécessaires.

Un revenu net minimum de 1,200,000 liv. toscanes (soit plus de 5 0/0) **est garanti par le gouvernement toscan pendant toute la durée de la concession.**

Cette garantie de 1,200,000 livres toscanes sera appliquée proportionnellement, même avant la mise en exploitation de toute la ligne, aux diverses sections mises successivement en exploitation (art. 14).

Des Marchés pour l'exécution complète du chemin et la fourniture du matériel ont été conclus pour 18,300,000 francs

ON SOUSCRIT : à Paris, à la Succursale de la BANQUE GÉNÉRALE SUISSE, 30, rue Louis-le-Grand.

A LYON,	chez	J. SIMON, 16, quai Saint-Clair.
A BORDEAUX,	—	AGENCE DE LA BANQUE SUISSE, 48, allées de Tourny.
A NANCY,	—	LENGLET ET Cie.
A GENÈVE,	—	BANQUE GÉNÉRALE SUISSE.
A LONDRES,	—	BANQUE GÉNÉRALE SUISSE.
—	—	CITY BANK.
—	—	LONDON WESTMINSTER BANK.
A LIVOURNE,	—	M. A. BASTOGI ET FILS.
A FLORENCE,	chez	E. FENZI ET Cie.
A MILAN,	—	ULRICH ET BROT.
A GÊNES,	—	QUARTARA PÈRE ET FILS.
A TURIN,	—	CH. DE FERNEX.
A BRUXELLES,	—	A.-J. ADAN.
A ANVERS,	—	P. DE TERWANGNE.
A COLOGNE,	—	CASSEL KIRCHBERG ET Cie.
A FRANCFORT,	—	MORITZ B. GOLDSMIDT.

LE PREMIER VERSEMENT EST DE 150 FRANCS PAR ACTION.

La RÉPARTITION aura lieu 5 jours après la clôture de la souscription, proportionnellement aux demandes,

et il sera délivré de suite des

ACTIONS AU PORTEUR.

Les souscriptions adressées à la succursale de la BANQUE GÉNÉRALE SUISSE, 30, rue Louis-le-Grand, à Paris, doivent être accompagnées du *premier versement de* 150 *francs* par action, soit en espèces, billets ou mandats sur la Banque.

On peut également verser dans les succursales de la Banque de France, au crédit du compte de M. SARCHI (Ch. F.-A.).

Digitized by Google

COMPAGNIE FRANÇAISE DE NAVIGATION A VAPEUR

De Roulage et de Messagerie.

CAPITAL SOCIAL : 20,000,000,

Divisé en quarante mille actions de cinq cents francs.

COMITÉ PROVISOIRE DE SURVEILLANCE :

MM. J.-L. BONJOUR père, ancien entrepreneur de transports ;
P.-A. BONJOUR, ancien entrepreneur de transports ;
Vte DE SULEAU (C. ✱), ancien préfet des Bouches-du-Rhône, membre du conseil général du Rhône, sénateur ;
BELMONTET, ✱, député au Corps législatif.
CAIGNARD DE SAULCY (O. ✱), membre de l'Institut.

La fusion dans chaque spécialité industrielle des maisons qui la représentent a produit dans ces derniers temps d'excellents résultats : les omnibus, les fabriques de gaz, les entreprises de salubrité ont acquis par la fusion une importance et une influence nouvelles, tout en économisant des sommes considérables sur les frais généraux.

La *Compagnie française de navigation à vapeur* a pour base la fusion des grandes maisons de roulage de Paris. Ces maisons sont :

EUGÈNE BONJOUR, 27, rue de l'Échiquier, et 24, boulevard Bonne-Nouvelle ;

FAURE, MEAUX et BRIFFAUX (ancienne maison Robillard), 190, rue du Temple ;

ED. MUSTEL, QUESNOT et GALLAND, 44, rue des Vinaigriers ;

Et les 10 SUCCURSALES dépendant de ces diverses maisons.

Le but de la Société est :

1° D'exploiter les maisons fusionnées, en centralisant les divers services, ce qui permettra d'économiser environ 30 0/0 des frais généraux ;

2° D'établir un service général et complet de grande vitesse par chemin de fer ;

3° D'organiser sur une vaste échelle, dans l'Océan et la Méditerranée, le cabotage à vapeur, en le complétant en France par l'établissement de lignes intérieures correspondantes partout où le besoin s'en fera sentir.

Le seul fait de la *fusion des maisons* ci-dessus désignées donne au capital engagé un produit de 8 à 9 0/0, résultat des relations depuis longtemps établies, y compris le service de grande vitesse par les chemins de fer. Ainsi, à son début, avant tout établissement de lignes nouvelles, la *Compagnie de navigation* est en mesure d'assurer à ses intéressés un résultat immédiat.

La fusion des maisons principales de roulage a toutefois une bien plus grande importance, alors qu'elle sert de base à une vaste entreprise de transports universels ; les rapports établis depuis de longues années par les chefs des maisons fusionnées sont un gage incontestable de réussite ; la clientèle n'est point à créer ; toutes les correspondances sont organisées, et une longue expérience en matière de transit assure à l'entreprise un développement immédiat. Le gérant, M. GALLAND, lui-même entrepreneur de transports, en conservant, pendant plusieurs années, à la tête des maisons fusionnées leurs anciens propriétaires, et en les intéressant à la prospérité de la Compagnie, a donné aux capitalistes la meilleure et la plus sûre des garanties.

La seconde partie du programme de la *Compagnie française de navigation* est l'établissement du *service de la grande vitesse*, qui est à créer tout entier, et qui est appelé à donner les plus magnifiques résultats ; c'est encore là le bénéfice de la centralisation.

Les colis remis isolément à l'entrepreneur sont réunis par lui et remis en un groupe au chemin de fer, qui taxe sur le poids réel, et laisse ainsi au commissionnaire expéditeur tout le bénéfice résultant des fractionnements. Or, ces bénéfices sont considérables pour l'entrepreneur, ainsi qu'on va en juger, tout en permettant à celui-ci de traiter, avec l'expéditeur réel, à des prix égaux et souvent même inférieurs à ceux du chemin de fer.

Exemple : 10 colis de 3 kilogrammes et au-dessous sont réunis par dix expéditeurs pour Bordeaux, et paient chacun à la Compagnie (factage non compris) 1 fr. 30 c., prix du chemin de fer, soit ensemble . . . . 13 fr. »
20 autres, de 3 à 10 kilog. pour la même destination, paieront, chacun dans les mêmes conditions, 3 fr. 90, soit ensemble. . . . . 39 »

Total pour les vingt. 52 fr. »

En prenant la moyenne du poids de ces 20 colis, on trouve que les dix premiers, à 1 kilog. 50, donnent 15 kilog., et les dix autres (à 6 kilog. 50), 65 kilog., soit ensemble 80 kilog.

La Compagnie, en les réunissant, paiera donc comme 80 kilog. seulement au chemin de fer, tandis que les premiers expéditeurs lui ont payé, à elle, comme 130 kilog. Mais ce n'est pas tout : plus le poids s'élève, plus le prix s'abaisse au chemin de fer, et le bénéfice sur le poids s'accroît ici d'un bénéfice non moins important sur le prix. Ainsi, les colis remis isolément à la Compagnie auront payé environ 40 fr. par 100 kilog. ; remis par elle au chemin de fer en un seul groupe du poids de 80 kilog., ils ne paieront plus que 23 fr. 50 c., également par 100 kilog.

Résultat :

20 colis remis isolément à la Compagnie lui rapportent. .	52 »
— remis par elle au chemin de fer, en un seul groupe de 80 kilog., ils ne lui coûtent que	18 80
Bénéfice net.	33 20

ou 175 0/0.

Quant aux frais généraux d'exploitation, ils sont presque nuls, et les recettes accessoires du factage, celles des transports d'espèces suffisent à peu près à les couvrir.

La troisième partie du programme de la Compagnie est le *cabotage à vapeur*, soit dans la même mer, soit d'une mer à l'autre. Tel qu'il se fait aujourd'hui, avec les bâtiments à voiles, c'est-à-dire d'une façon lente, incertaine, coûteuse et pleine de dangers, il met encore en mouvement, sur nos côtes seules, 75,000 navires, transportant par an plus de 20 millions de tonnes ; l'application de la vapeur au cabotage sur une vaste échelle est donc un bienfait pour le commerce et une source de bénéfices certains pour la Compagnie qui en aura créé l'organisation.

Un seul exemple suffira pour en donner la preuve.

Pour donner un aperçu des bénéfices annuels possibles que les actionnaires pourront espérer, il suffit de prendre pour exemple la ligne de Rouen à Bordeaux, par laquelle la Compagnie inaugure son exploitation. Cette ligne sera desservie par sept navires à hélice en fer de 500 tonneaux de jauge légale et de 120 chevaux de force, partant deux fois la semaine de chaque point.

Ces navires coûteront chacun 350,000 fr., soit ensemble 2,450,000 fr., ce qui, avec le combustible, les pièces de rechange et le fonds de roulement, nécessitera en chiffres ronds 3 millions de francs.

Le voyage complet aller et retour, y compris le séjour dans les ports, devra durer vingt jours ; on peut établir le compte du produit comme il suit :

RECETTE POUR CHAQUE VOYAGE DE VINGT JOURS :

500 tonneaux de Bordeaux et de la Rochelle pour Rouen, à 25 fr.	12,500	25,000
500 tonneaux de Rouen pour la Rochelle et Bordeaux, à 25 fr.	12,500	

FRAIS DE CHAQUE VOYAGE DE 20 JOURS.

Charbon, 90 tonnes, à 32 fr. 50 c.	2,925	
Equipage, 22 hommes, gages et nourriture pour 20 jours.	1,800	
Assurances à 3 0/0 par voyage.	975	
Amortissement, réparations, etc., à 10 0/0	1,050	
Droits de navigation, pilotage en Seine et Gironde, huile, etc.	360	
Chargement à Bordeaux et à la Rochelle, à 80 c.	400	
Déchargement id.	400	
Mêmes frais à Rouen.	800	9,700
Bénéfices nets.	fr.	15,300
Multipliés par		104
Total général des bénéfices.		1,591,200

C'est-à-dire, COMME BÉNÉFICES ANNUELS 53 0/0 du capital engagé, intérêt légal compris.

La *Compagnie française de navigation* ne bornera pas ses opérations à nos côtes seulement ; elle créera des services partout où sont établies des relations internationales. En conservant et réunissant en faisceau les clientèles si anciennes des maisons fusionnées, son but a été de leur offrir tous les moyens de transport connus. Avec le système des chemins de fer, l'accroissement des communications commerciales et industrielles, et des expéditions d'outre-mer, l'ancienne industrie du roulage devait être régénérée. On doit pouvoir expédier aujourd'hui un colis aux antipodes avec autant de régularité et de garantie pour l'expéditeur que s'il s'agissait d'une localité de la banlieue. La *Compagnie française de navigation* tiendra à honneur de marcher la première dans la voie de l'initiative et du progrès.

Comme placement de fonds, les opérations maritimes sont de premier ordre. Les quatre principales Compagnies qui fonctionnent aujourd'hui ont donné, en 1855, de 30 à 57 0/0 à leurs actionnaires. La *Compagnie française de navigation* établit ainsi qu'il suit ses prévisions favorables.

Les opérations de roulage donnaient aux maisons fusionnées un bénéfice de 160,000 francs par an ; les économies résultant de la fusion l'élèveront à environ 300,000 francs. Le capital nécessaire à cette branche d'opération étant de 1,800,000 francs, y compris la valeur des maisons représentées par l'apport du gérant, nous trouvons de ce chef un bénéfice de 16 fr. 65 c. 0/0.

Le service de la grande vitesse n'exige qu'une somme de 200,000 fr. ; la recette approximative est de 73,000 f. par an : il y a de ce chef un bénéfice de 36 fr. 50 c. 0/0.

Enfin, la navigation maritime, à laquelle sont affectés les 9/10es du capital, soit 18,000,000 environ, doit produire 37 0/0.

En récapitulant le capital employé à chaque service et les résultats particuliers qui s'y rapportent, on trouve que le capital de 20 millions aura produit annuellement 6,833,000 fr. ; résultat moyen général 38 0/0 environ.

Dirigée par les notoriétés de l'industrie des transports, appuyée par une clientèle considérable, inaugurant des services réclamés comme d'utilité publique, la *Compagnie française de Navigation à vapeur* paraît indubitablement appelée à produire de fructueux et durables résultats.

CONDITIONS DE LA SOUSCRIPTION.

Les actions sont de 500 francs et au porteur, sur lesquelles *un cinquième, soit 100 francs, doit être versé en souscrivant.— Les quatre cinquièmes restant ne seront appelés* que successivement et *à des intervalles éloignés*. — Les souscripteurs peuvent se libérer par anticipation, en versant le montant total de l'action, et dans ce cas l'intérêt sur les quatre derniers cinquièmes leur sera bonifié à 4 pour 100 l'an. — Chaque action donne droit à un premier dividende de 5 p. 100 à titre d'intérêt, à une part proportionnelle dans les bénéfices annuels de la Société et dans toutes les valeurs composant l'actif social et le fonds de réserve.

On souscrit dans les principaux Etablissements de la Société, chez :

(A PARIS, de 9 h. à 5 heures) :

MAISON EUGÈNE BONJOUR, 27, rue de l'Echiquier, et boulevard Bonne-Nouvelle, impasse des Filles-Dieu, où est provisoirement transféré le siége social ;

MAISON FAURE, MEAUX et BRIFFAUX (ancienne Maison *Bobillard*), rue du Temple, 190 ;

MAISON ED. MUSTEL, QUESNOT et GALLAND, 44, rue des Vinaigriers.

Dans toutes les villes de France où il existe des succursales de la Banque de France, on peut verser au crédit de M. D. Galland, directeur-gérant de la *Compagnie française de Navigation à vapeur*, 27, rue de l'Echiquier, à Paris.

Le Gérant ayant déjà reçu du commerce et du public de nombreuses demandes d'actions, la Souscription sera close TRÈS-PROCHAINEMENT.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

MM. les porteurs d'actions et obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans *ses succursales*, les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission qui vient d'être réduite de 1/2 à 1/4 0/0.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans ses succursales les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,
G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Avis aux porteurs d'obligations 5 *et* 3 0/0. — Les coupons de ces obligations sont payables au choix des porteurs :

Sans frais, — dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, à Lyon et Marseille.

Moyennant une commission de un *quart pour cent*, dans toutes les succursales de la Banque.

CHEMINS DE FER DE LA

LIGNE D'ITALIE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le paiement du semestre d'intérêt échu, soit 2 fr. 50 c. sur le versement de 100 f. par action, s'effectue depuis le 2 janvier 1857, sur la présentation des coupons :

A Paris, dans les bureaux de la Compagnie, rue de Londres, 12 ;

A Londres, chez MM. Sheppard et fils, Threadneedle street, 28 ;

A Genève, à la Banque générale suisse.

CHEMIN DE FER

DE TARRAGONE A REUS

Société Ragel et Ce.

Obligations sorties au tirage du 25 janvier 1857, et remboursables à 500 fr. le 1er février prochain, à la caisse de MM. Destrem, Mallet, Ragel et Ce, 15, rue Saint-Fiacre.

1er Emprunt. — N°s 319, 517, 807, 914, 932, 1090, 1256, 1364, 1426, 1632, 1822, 2222, 2387, 2453, 2640, 3045, 3226, 3271, 3547, 3558, 3667, 3670, 3690, 3864, 3825, 4119, 4143, 4377, 4777, 4790.

2e Emprunt. — N°s 177, 416, 643, 656, 1311.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS

MM. les actionnaires sont prévenus que le dividende pour le premier semestre de l'exercice 1856-1857 a été fixé par le Conseil d'administration à 23 fr. par action, soit à 3/5es pour 100, et que ce dividende sera payé à la caisse du Comptoir, rue Bergère, 14, à partir du 1er février prochain.

COMPAGNIE

D'ARMEMENTS MARITIMES

L. T. BARBET ET Cie,

MM. les actionnaires de la Compagnie sont invités à se réunir en assemblée générale ordinaire annuelle, le mardi 17 février prochain, à deux heures très-précises de l'après-midi, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 *bis*.

Pour être membre de cette assemblée, il faut être porteur de *vingt actions* au moins.

Les titres devront être déposés huit jours au moins avant la réunion, au *siége de la Compagnie, rue Drouot*, 20.

MM. les actionnaires qui ne pourraient assister en personne à cette assemblée, trouveront au siége social le modèle des pouvoirs qu'ils auront à donner.

SOCIÉTÉ

DU GAZ GENERAL DE PARIS (Gaz Portatif)

Avis aux actionnaires.

Le gérant de la Société du gaz général de Paris (*gaz portatif*) a l'honneur d'informer MM. les actionnaires souscripteurs des actions des 1re, 2e et 3e séries, que, dans l'assemblée générale des actionnaires du 15 courant, il a été décidé à l'unanimité : 1° qu'il serait fait un appel de fonds d'un quart, soit 125 fr. par action sur les actions émises ; 2° qu'il serait émis une nouvelle série d'actions dont le versement serait de 250 fr.

En conséquence, MM. les actionnaires des 1re, 2e et 3e séries, sont invités à effectuer dans le mois leur versement de 125 fr. par action à la caisse de MM. Pioche et Bayerque, banquiers de la Société, rue Caumartin, 68.

Ceux de MM. les actionnaires qui désireraient souscrire à la nouvelle émission sont invités de le faire dans les trois jours du présent avis. (*Adresser leurs demandes à MM. Pioche et Bayerque, banquiers, rue Caumartin*, 68.)

FORGES ET FONDERIES

Etude de Me BOUDIN, avoué à Paris, quai des Grands-Augustins, n° 11.

Vente sur licitation et sur baisse de mise à prix, au Palais de Justice à Paris, le mercredi 11 février 1857, des forges et fonderies de Sireuil et dépendances, situées sur les communes de Sireuil, de Champmillon et de Plassac, arrondissement d'Angoulême (Charente).

Trois Hauts-fourneaux.

Matériel pour la fabrication de 10,000 tonnes de fer et tréfilerie complète. — Moteur hydraulique de 380 chevaux, représenté par 10 roues hydrauliques en fer. — Rivière navigable à des bateaux de 100 tonneaux, à faible distance du chemin de fer. — Vastes aménagement pour loger 200 ouvriers. — Magasins, hangars. — 100 mètres de quai à déchargement. — Application possible du moteur à toute autre industrie, et surtout à la papeterie et à la filature. — Superficie de l'usine, non compris celle des terres environnantes, 1 hectare 75 ares environ. — Mise à prix 200,000 fr. — S'adresser, pour les renseignements : 1° à Me Burdin, avoué poursuivant ; 2° à Me Des Etangs, avoué à Paris, rue Montmartre, n° 151 ; 3° à Me Billault avoué à Paris, rue du Marché-Saint-Honoré, n° 3 ; 4° à Me Dufourmentelle, avoué à Paris, rue Neuve-Saint-Augustin, n° 33 ; 5° sur les lieux pour les visiter.

BANQUE NATIONALE DE BELGIQUE.

Dividende.

L'administration a l'honneur de porter à la connaissance de MM. les actionnaires de la Banque nationale que le Conseil général a fixé à 72 fr. 25 le dividende du deuxième semestre de l'année 1856, et à 643,018 fr. 32 la somme à porter au fonds de réserve, en exécution de l'art. 6 de la loi du 5 mai 1850.

Le paiement du dividende aura lieu, à partir du 1er mars, au siége de la Banque, à Bruxelles, et chez ses agents en province, sur la production d'une quittance dont la formule sera mise à la disposition des titulaires d'actions en nom, ou du coupon de dividende n° 12, échéant le 1er mars, qui est annexé aux actions au porteur.

Appel du quatrième versement de 50 francs sur LES ACTIONS.

L'administration de la Banque nationale a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que, suivant l'avis publié dans le *Moniteur belge* du 10 juillet 1855, le paiement du quatrième huitième (soit 50 fr. par action) devra être fait dans le mois, c'est-à-dire du 1er février au 1er mars prochain au plus tard, et qu'en cas de retard, ils encourront une amende égale au dixième de la somme appelée, amende dont il ne serait pas au pouvoir de l'administration de les relever.

Ils seront même passibles de la déchéance de tous droits, à défaut de paiement dans les deux mois qui suivront le premier délai, le tout conformément à l'art. 4 des statuts.

Les versements pourront être faits :

A *Bruxelles*, à la caisse de la Banque ;

Ou *en province*, chez ses agents ;

A *Paris*, chez MM. de ROTHSCHILD frères.

MM. les actionnaires joindront à leur versement un bordereau en double, dont les formules sont mises à leur disposition à dater de ce jour, dans les bureaux où les versements doivent avoir lieu. Ce bordereau indiquera le nombre et les numéros des actions au porteur auxquelles le versement s'applique.

Il sera délivré une quittance provisoire au bas de l'un des doubles.

L'annotation des versements sur les titres ne se fera qu'à Bruxelles, contre restitution des quittances provisoires.

MM. les actionnaires pourront faire opérer cette annotation à leur convenance, et même attendre que les versements soient complétés pour faire constater la libération de leurs actions.

MM. les actionnaires en nom pourront retirer à Bruxelles, en échange de leurs quittances provisoires, des déclarations constatant que mention de leurs versements est faite sur les registres de la Banque.

Le coupon du dividende du second semestre de 1856, fixé à fr. 72 25 par action, sera admis en paiement du versement appelé, et l'excédant sera payé immédiatement.

Conformément à l'avis publié le 10 juillet 1855, MM. les actionnaires ont la faculté d'anticiper la totalité des versements, sous bonification de 3 0/0 d'intérêt.

Bruxelles, le 29 janvier 1857.

Le Gouverneur,
DE HAUSSY.

Le Directeur Secrétaire,
EUG. PREVINAIRE.

COMPAG^IE^ LYONNAISE

des Omnibus, Voitures et Voies ferrées.

Le gérant de la Compagnie Lyonnaise des omnibus, voitures et voies ferrées, a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires qu'un appel de 25 fr. par action, dont le versement devait avoir lieu du 1er au 15 septembre 1856, a été fait en exécution des statuts de la Compagnie.

Et il engage de nouveau MM. les actionnaires en retard à effectuer ce versement, soit à Paris chez MM. B. Fould et Ce, banquiers de la Compagnie, 22, rue Bergère, soit à Lyon, 2, rue du Plat.

Faute par MM. les actionnaires en retard de satisfaire à ce nouvel avis, il sera fait application, dans un délai très-rapproché, de l'art. 15 des statuts.

CAISSE LÉCUYER ET Ce.

MM. les actionnaires propriétaires de dix actions au moins sont convoqués en assemblée générale ordinaire, au siége de la Société à Saint-Quentin, pour le *mardi 10 février prochain*, à *4 heure précise de l'après-midi*, à l'effet d'entendre le compte-rendu des opérations de la Caisse en 1856, de les approuver s'il y a lieu, de fixer le dividende à répartir et de procéder au renouvellement des membres de la commission de surveillance.

Pour être admis à cette assemblée, chaque actionnaire devra avoir préalablement déposé ses actions, soit à la maison de Paris, soit à celle de Saint-Quentin, contre récépissé.

LÉCUYER ET Ce.

Digitized by Google

ETABLISSEMENTS CAVÉ.

Avis aux actionnaires.

Dans l'assemblée générale qui a eu lieu le 29 janvier courant, les actionnaires de l'ancienne Société des établissements Cavé ont à l'unanimité approuvé la cession faite de l'actif de cette Société à la nouvelle Compagnie.

Conformément au vœu exprimé dans cette même assemblée, un nouveau délai a été accordé aux anciens actionnaires pour souscrire à la Société nouvelle. Ce délai expirera le 10 février. Son expiration entraînera la déchéance du droit de préférence qui leur avait été réservé.

D'après le même vœu, et pour permettre, pendant ce délai, à tout actionnaire de jouir du bénéfice de la souscription, il a été réservé des facilités pour les actionnaires qui ne se trouveraient pas en mesure de faire de suite le versement exigé.

S'adresser à MM. Béchet, Dethomas et C°, banquiers, boulevard Poissonnière, 17, où sont déposés les statuts de la nouvelle Société.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES

CLIPPERS FRANÇAIS.

Les porteurs de titres libérérés et non libérés sont invités à les déposer dans le plus bref délai chez MM. Martin et C°, banquiers, 60, rue de Provence, Paris, au nom de MM. Manby, de Nieuwerkerke et Martin, et à signer les résolutions, au siége de la Société, 20, rue Neuve-des-Capucines, passées à l'unanimité à la réunion des actionnaires, le 24 janvier.

GRAHAM, DE LINARES ET C°.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES

CLIPPERS FRANÇAIS.

Les porteurs de titres non libérés sont prévenus que depuis le mois de mars 1856, l'appel du second versement de 30 fr. par action a été fait.

Ils sont avertis pour la seconde fois par la présente que ce versement est exigé par la Société, et qu'il doit être effectué à sa caisse le 9 février prochain, à moins que les porteurs ne préfèrent les déposer jusqu'au 9 février, en conformité avec les résolutions prises à l'unanimité à la réunion des actionnaires du 24 janvier courant.

« A l'assemblée générale du 15 mars » 1856, il a été décidé que le versement » des actions déjà placées devra être » effectué sans retard ; » et les gérants seront tenus de procéder à l'annulation des titres en question, après le délai du 9 février 1857 expiré.

Paris, 30 janvier 1857.

GRAHAM, DE LINARES ET C°, *gérants*.

A VENDRE

Magnifique collection de 583 feuilles de dessins et modèles français et anglais, à l'usage des chemins de fer à l'échelle nécessaire pour l'exécution.

S'adresser, 9, rue Neuve-des-Mathurins.

SOCIÉTÉ

DES PORTS DE MARSEILLE.

Adjudication définitive, le 28 février 1857, des **travaux de construction** *à exécuter sur les* **terrains de la Joliette.**

L'adjudication aura lieu, en la chambre des notaires de Marseille, rue Beauveau, n° 2, par-devant M° Aucler, l'un d'eux, *le samedi 28 février 1857, à 11 heures du matin.*

Les constructions à exécuter consistent en grandes maisons avec ailes et dépendances, élevées de cinq étages sur caves et rez-de-chaussée, ayant façade sur le quai de la Joliette.

On pourra traiter de gré à gré, et avant l'enchère, à partir du 1er février.

Pour traiter ou prendre connaissance du cahier des charges et des plans et devis, s'adresser :

A Marseille : à l'étude de M° Aucler, notaire, rue Saint-Ferréol, n° 50 ;
— chez MM. J. Mirès et C°, rue Grignan, n° 49 A ;
A Paris : chez MM. J. Mirès et C°, rue Richelieu, 99 ;
— chez M. Pigny, architecte, rue d'Aumale, n° 15.

En vente chez l'auteur, J. MERTEN rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.

TABLE DE PYTHAGORE

BARÊME expliqué et élevé jusqu'à **99** fois **99**, suivi de deux tableaux **d'intérêts simples et d'intérêt composés**, aux taux 2 1/2, 3, 3 1/2, 4, 4 1/2, 5 et 6 0/0, et de quatre tableaux sur les **Rentes 3 et 4 1/2 0/0** (*aux divers cours de la Bourse*), à l'aide desquels on obtient, par une multiplication : la rente d'un capital, le capital d'une rente. — 6e édition. — Prix : 1 fr.

Franco par la poste, 1 fr. 25 (Affranchir)

TABLEAUX des **SALAIRES** ou Comptes-Faits des jours et des heures jusqu'à 31 jours de travail, du prix de 1 fr. à 6 fr. 75 c., la journée étant de 10, 11 ou 12 heures ; avec les petites journées converties en journées ordinaires. — Prix : 75 c.

Franco par la poste : 1 fr. (Affr.

L'AIDE DU COMPTEUR

contenant 2,000 *Echelles de Multiplication* et *de Division* (d'après les quelles la multiplication se réduit à l'addition, la division à la soustraction) ;—les *Racines carrées* et *cubiques* jusqu'à 2000 ; — un tableau donnant la Circonférence et la surface du Cercle jusqu'à 200 au Diamètre ;— les principaux moyens d'obtenir la *superficie* ou le *volume* des objets, selon leurs différentes formes, etc. — Prix : 1 fr. 50

Franco par la poste, 1 fr. 75 (Affranchir).

L'USINE DE BIACHE SAINT-VAAST (*Pas-de-Calais*)

achète toutes espèces de minerais de plomb, cuivre, or et argent.

S'adresser, à Paris, rue Saint-Paul, n° 28.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les lundis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, tous les jeudis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Deux départs par semaine pour Constantinople :

L'un, tous les lundis, à 3 heures du soir, par Messine et le Pyrée (Athènes), par embranchement et alternativement, Salonique et Nauplie. —

L'autre, tous les jeudis à 10 heures du matin, par Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, correspondance à Constantinople, pour Varna.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le jeudi à dater du 12 juin.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie :* (sans transbordement) chaque deux semaines, le jeudi à dater du 12 juin. — *Voie de Smyrne :* chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 19 juin.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE
- ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi
- ORAN. — Départs tous les vendredi à midi.
- BONE, STORA ET TUNIS. — Départs tous les mercredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale,

A Lyon, place des Terreaux

EN VENTE

A l'Imprimerie centrale des Chemins de fer

DE NAPOLÉON CHAIX ET C°

RUE BERGÈRE, 20

GRAND ATLAS DES CHEMINS DE FER DU MONDE

Composé de 15 belles Cartes, papier grand-aigle

PARFAITEMENT COLORIÉES.

Ce travail, unique dans son genre, vient d'être approuvé par MM. les Ingénieurs des Compagnies, et sera constamment tenu au courant des nouvelles Lignes en exploitation, en construction et concédées.

La manière dont les Cartes sont gravées et disposées permet à tous ceux qui les possèdent de les compléter très-facilement à mesure de l'ouverture des nouvelles Lignes.

Voici la nomenclature des Cartes dont l'Atlas se compose :

Carte générale de tous les Chemins de fer français et des Voies navigables ;
Carte générale des Chemins de fer de la Grande-Bretagne, de l'Ecosse et de l'Irlande ;
Carte générale des Chemins de fer de l'Europe centrale ;
Carte générale des Chemins de fer des Etats-Unis d'Amérique ;
Carte générale du réseau des Chemins de fer des Environs de Paris ;
Plan de Paris, avec la situation de toutes les gares ;
Carte spéciale des Chemins de fer d'Orléans ;
Carte spéciale des Chemins de fer du Nord ;
Carte spéciale des Chemins de fer de l'Est ;
Carte spéciale des Chemins de fer du Midi ;
Carte spéciale des Chemins de fer de l'Ouest ;
Carte spéciale des Chemins de fer de Paris à Lyon ;
Carte spéciale des Chemins de fer de Lyon à la Méditerranée ;
Carte spéciale des Chemins de fer de Paris à Rouen, au Hâvre, à Dieppe et à Fécamp ;
Carte spéciale du Chemin de fer Grand-Central de France.

Le *Grand Atlas des Chemins de fer du Monde* est indispensable à MM. les Fonctionnaires de chaque département, à tous les Ingénieurs, aux Compagnies de Chemins de fer, aux Expéditeurs, et à toutes les personnes qui s'occupent de près ou de loin des grands intérêts de nos nouvelles voies de communication.

Toutes les Cartes présentent, dans leur ensemble ou séparément, le réseau complet des travaux gigantesques qui vont changer les rapports économiques de tous les pays entre eux. C'est évidemment le travail qui offre aujourd'hui le plus d'intérêt à la méditation des hommes.

—

Prix de l'Atlas complet, relié avec luxe..... 36 fr.
— de chaque Carte séparément 2 fr.

L'Atlas sera expédié, dans une caisse et *franco*, à toutes les personnes qui adresseront à MM. Napoléon Chaix et C°, un mandat de 40 francs sur Paris. — Et pour les Cartes séparées, 1 fr. 50 c. en sus du prix fixé.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La bourse est retombée depuis huit jours dans l'état de langueur et de découragement dont elle paraissait disposée à sortir pendant la première quinzaine de février. La rente 3 0/0, qui s'était élevée à 68 65, est retombée à 68, et, après une lutte assez longue aux environs de ce cours, elle est tombée à 67 20. Le sort de la liquidation semblait s'attacher à ce cours de 68, qui devait décider de la situation des marchés à prime. L'approche du dernier versement de l'emprunt a contribué aussi à écraser les cours. Le solde de cet emprunt va être converti le mois prochain en inscriptions de 3 0/0, et des ventes de 3 0/0 ont eu lieu à l'avance pour donner aux souscripteurs les moyens de lever leurs nouveaux titres. C'est, d'ailleurs, un embarras momentané, et la place, dégagée des versements qu'elle était obligée de faire pour la libération de l'emprunt, aura bientôt tous les mois une somme de 25 à 30 millions disponibles. Au reste, la spéculation était plus calme à la bourse d'hier; on commençait à racheter de la rente, et le 3 0/0 s'est relevé de 67 20 à 67 50.

Les actions de la Banque ont peu varié; elles ont fléchi de 4,175 à 4,165, mais on trouve peu de titres sur la place.

Notre marché des chemins de fer avait fort bien résisté jusqu'à la bourse de mercredi à la tendance rétrograde des cours de la rente; plusieurs lignes étaient même en voie de hausse; mais des bruits, qui nous semblent au moins prématurés, ont déterminé tout à coup une espèce de panique, et comme beaucoup de positions avaient été prises à la hausse, la réaction a été rapide, et l'on s'est même relevé difficilement à la bourse d'hier.

Le Grand-Central, après avoir été assez vivement recherché à 625, est retombé à 602 50, et il a repris à 612 50. L'Orléans, qui s'était relevé à 1,400, a baissé à 1,370 et s'est raffermi à 1,385.

Des achats nombreux avaient été effectués depuis quelque temps par la spéculation sur les actions du Midi, qui avaient été poussées à 795; les titres anciens et nouveaux étaient même parvenus aux mêmes prix. Mais au moment où la baisse a fait des progrès plus rapides, les acheteurs surchargés et voyant s'approcher la liquidation, ont cherché à sortir de la valeur, et les actions anciennes du Midi sont retombées brusquement de 795 à 770. C'est à peine si elles ont pu se relever à 778 75.

Les actions des autres chemins de fer ont subi l'influence générale du marché, et leurs mouvements n'ont été produits par aucune cause spéciale et particulière. Les actions de Lyon, qui avaient repris faveur à 1,385, ont reculé à 1,367 50. La crainte de gros reports a décidé quelques acheteurs à se liquider avant la fin du mois. Les actions du Nord ont été lourdes et ont reculé à 935; celles de l'Est et surtout les actions anciennes, étaient offertes et donnaient lieu à très-peu d'affaires en spéculation. Elles sont soutenues par les achats faits au comptant pour le compte de petits capitalistes qui veulent recevoir le dernier dividende.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 22 jusqu'à celle du 29 janvier :

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 68 05 à 67 10; elle est restée à 67 50; elle a varié à terme de 68 05 à 67 15; elle est restée à 67 25.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 94 25 à 94; elle est restée à 94 10.

La Banque de France a fléchi de 4,175 à 1,360; elle est restée à 4,160.

Le Crédit mobilier a fléchi de 1,405 à 1,350; il a fermé à 1,360.

Le Nord a fléchi de 945 à 930; il est resté à 935.

Orléans a monté de 1,387 50 à 1,400; il est retombé à 1,370, et il est resté à 1,375.

L'Est ancien a fléchi de 832 50 à 820; il a fermé à 825.

L'Est nouveau a varié de 771 25 à 755; il est resté à 760.

Lyon a fléchi de 1,382 50 à 1,352 50; il est resté à 1,360.

La Méditerranée a fléchi de 1,780 à 1,760; elle est restée à 1,767 50.

Le Midi ancien a monté de 777 50 à 795; il est resté à 772 50.

Le Midi nouveau a monté de 780 à 795; il est resté à 780.

L'Ouest a fléchi de 877 50 à 860; il est resté à 868 75.

Le Grand-Central a monté de 617 50 à 625; il a rétrogradé à 602 50; il est resté à 611 25.

Genève a varié de 750 à 740; il a fermé à 745.

Le Saint-Rambert a varié de 657 50 à 650; il est resté à 652 50.

Béziers a monté de 555 à 560; il a fermé à 555.

Les Autrichiens ont fléchi de 765 à 752 50; ils ont fermé à 760.

L'Emmanuel a fléchi de 605 à 597 50; il est resté à 600.

Samedi. — On est encore parvenu à conserver le cours de 68 sur la rente 3 0/0, mais les affaires étaient difficiles. Les chemins de fer se soutenaient plus facilement que la rente, quelques lignes étaient même en hausse. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 15 c. à 67 90, et à terme de 10 c. à 68. Le 4 1/2 s'est tenu à 94; la Banque, à 4,195. Le Crédit mobilier a monté de 5 à 1,410. Le Nord a fléchi de 1 25 à 943 75; la Méditerranée, de 5 à 1,780; le Grand-Central, de 1 25 à 623 75. Orléans a monté de 12 50 à 1,397 50; Lyon, de 5 à 1,385; le Midi ancien, de 2 50 à 780; le Midi nouveau, de 7 50 à 792 50; les Autrichiens, de 2 50 à 770; l'Est ancien, de 2 50 à 832 50. L'Est nouveau s'est tenu à 767 50; l'Ouest, à 877 50; Saint-Rambert, à 655; Béziers, à 555. Le Victor-Emmanuel a fléchi de 1 25 à 600. Genève s'est tenu à 750; la Teste, à 700.

Lundi. — La baisse a été assez rapide sur le 3 0/0, au milieu de la nullité presque complète des affaires. Les chemins de fer avaient encore assez facilement résisté à cette tendance. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 20 c. à 67 70, et à terme de 35 c. à 67 65. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 25 c. à 94. La Banque s'est tenue à 4,175. Le Mobilier a fléchi de 7 50 à 1,402 50; le Nord, de 2 50 à 944 25; Orléans, de 2 50 à 1,395; Lyon, de 5 à 1,380; l'Ouest, de 2 50 à 875; le Grand-Central, de 3 75 à 620. Genève s'est tenu à 750; Saint-Rambert, à 655. Les Autrichiens ont fléchi de 5 à 765. La Méditerranée a monté de 1 25 à 1,781 25; le Midi ancien, de 10 à 790; le Midi nouveau, de 2 50 à 795; Béziers, de 5 à 560; le Victor-Emmanuel, de 3 75 à 603 75; l'Est ancien, de 2 50 à 835. L'Est nouveau s'est tenu à 767 50; la Teste, à 700; les Ardennes, à 560.

Mardi. — La rente a été continuellement lourde et offerte, mais les cours se sont soutenus. Les chemins de fer étaient plus faibles et généralement en baisse. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 10 c. à 67 60; elle a varié à terme de 67 55 à 67 55. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 94; la Banque, à 4,175. Le Crédit mobilier a fléchi de 17 50 à 1,385; l'Est ancien, de 5 à 830; l'Est nouveau, de 2 50 à 765; Lyon, de 7 50 à 1,372 50; la Méditerranée, de 11 25 à 1,770; le Midi ancien, de 625 à 788 75. Le Midi nouveau s'est tenu à 795; Saint-Rambert, à 655. L'Ouest a fléchi de 5 à 870; le Grand-Central, de 7 50 à 920; Béziers, de 7 50 à 552 50; Genève, de 2 50 à 747 50; les Autrichiens, de 7 50 à 757 50; le Victor-Emmanuel, de 1 25 à 602 50.

Mercredi. — Il y avait du découragement à la Bourse, et comme les primes du mois seront abandonnées aux prix actuels, les acheteurs se hâtaient de sortir de leurs positions. Toutes les valeurs étaient d'ailleurs offertes et en baisse. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 50 à 67 10, et à terme de 40 à 67 25. Le 4 1/2 0/0 est invariable à 94. La Banque a fléchi de 15 à 4,160; Le Crédit mobilier, de 35 à 1,330; le Nord, de 12 50 à 930; l'Orléans, de 15 à 1,375; l'Est ancien, de 7 50 à 830; l'Est nouveau, de 5 à 760; Lyon, de 20 à 1,352 50; la Méditerranée, de 2 50 à 1,767 50; l'Ouest, de 10 à 860; le Midi ancien, de 16 25 à 772 50; le Midi nouveau, de 15 à 780; le Grand-Central, de 3 75 à 608 75; Genève, de 7 50 à 740; Saint-Rambert, de 2 50 à 652 50; Béziers, de 2 50 à 552 50; le Victor-Emmanuel, de 3 75 à 598 75; la Teste, de 5 à 695. Les Autrichiens se sont tenus à 757 50.

Jeudi. — La bourse était un peu remise de sa panique de la veille. D'importants achats ont été effectués sur la rente par le parquet. Les chemins de fer étaient mieux tenus; mais ils se relevaient plus lentement. La rente 3 0/0 a repris de 40 c. au comptant à 67 50, et à terme, de 25 à 67 50; le 4 1/2 0/0 de 10 94 10. La Banque s'est tenue 4,160. Le Crédit mobilier a remonté de 30 à 1,360; le Nord, de 5 à 935; l'Orléans, de 5 à 1,375; Lyon, de 7 50 à 1,360; l'Ouest, de 8 75 à 868 25; le Grand-Central, de 2 50 à 611 25; Genève, de 7 50 à 747 50; St-Rambert, de 2 50 à 655; Béziers, de 2 50 à 555; les Autrichiens, de 2 50 à 760. Le Midi ancien s'est tenu à 772 50; le Midi nouveau à 780. L'Est ancien a monté de 2 50 825. L'Est nouveau s'est tenu à 760. La Teste a fléchi de 5 à 690.

Vendredi. — Les premiers cours de la rente étaient fermes, mais les offres sont arrivées immédiatement, et toutes les valeurs ont fléchi et n'ont repris légèrement qu'au moment de la clôture. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 20 c. à 67 20, et à terme, de 20 c. à 67 30; le 4 1/2 0/0, de 35 c. à 93 75. La Banque a repris de 15 à 4,175. Le Crédit mobilier a fléchi de 17 50 à 1,345; les Autrichiens, de 2 50 à 757 50; le Nord, de 5 à 930; l'Est ancien, de 7 50 à 717 50; l'Est nouveau, de 7 50 à 752 50; l'Ouest, de 3 75 à 865; le Grand-Central, de 3 75 à 607 50. Le Midi ancien a monté de 2 50 à 775. Le Midi nouveau s'est tenu à 780. Béziers a fléchi de 2 50 à 552 50. Le Victor-Emmanuel s'est tenu à 600.

LATOUR

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer.	C	100.000	500	tout.	79 90	janv. et juil.	560 ..
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	24 000	(1) 500	tout.	45 ..	janv. juil	785 ..
Omnibus des chemins de fer..	C	3.200	300	id	10 ..	février...	175 ..
Omnibus de Londres	C	250 000	100	id	6 25	...	103 75
Comp. imp. des voitures de Paris	A	400 000	100	id.	1 65	mars.....	86 25
Gondoles parisiennes	C	1.700	80	id	9 50	févr. août	100 ..
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital.	A	69.120	1 000	tout.	50 ..	avril oct	1090 ..
— act. de jouiss...	A	64.000	1/28000	id	8 10	1er juin.	95 75
Bourgogne, action de capital...	A	27.200	1 000	id.	50 ..	avril, oct.	1093 ..
— action de jouiss....	A	27 200	1/27200		12 50	1er Juin	140 ..
Arles à Bouc, act. de capital.	A	6 000	1 000	.	50 ..	avril, oct	... ..
Trois canaux, act. de capital	A	12 000	1 000	id	50 ..	id	... ..
Roanne à Digoin	A	13 000	1/13000	id	11 ..	mai	... ..
Aire à la Bassée	A	600	5.000	id	510 ..	févr. août	8400 ..
Sambre à l'Oise	A	11 500	1 000	id.	67 50	...	1050 ..
Scarpe inférieure	C	2.200	1.000	id	120 ..	...	1500 ..
Sambre française canalisée	A	6.000	1.000	id	120 ..	...	1170 ..
Canalisation de l'Èbre	A	51.000	400	id	4 0/0		... ..
Eaux d'Auteuil et de Neuilly	C	8.000	250	id	8.70 0/0	avril oct	255 ..
Compagnie générale des Eaux	A	80.000	250	125	4 0/0	...	215 ..
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	C	10000 parts	1.400	150	.. ..	avril, oct.	... ..
Pont, gare et port de Grenelle.	A	7 300	1.000	id	10 ..	...	... ..
Pont de Rouen	A	800	1 000	id	12 ..	janv. juill	... ..
Ponts réunis	C	3 000	1 000	id	5 1/2 0/0		... ..
Nouveaux Ponts réunis	C	4.000	1.000	id	5 1/4 0/0		... ..
NAVIGATION.							
Paris, Léon Gay et Cie	C	10 000	500	400	130 78	janv. juil.	547 ..
Compagnie franco-amér. Est	E	..	500	tout	154 21	juin, déc	440 ..
Messageries imp. Serv. marit.	A	48.000	500	tout	120 ..	janv., juil	1190 ..
Cie cent. de transp. et de nav.	E	8 000	250	id	10 ..		... ..
Compagnie générale maritime	A	60.000	500	350	11 50	janv. juill	497 50
Marc Fraissinet père et fils	C	..	500	id	.. ..	•	600 ..
Arnaud Touache fr. et Cie	C	..	500	id	.. ..	•	500 •
Armements marit. Barbey et Cie	C	..	500	tout	.. ..	•	160 ..
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)	C	24000 parts	300	tout	27 ..	avril oct	300 ..
Centre-du-Flénu	Cie	3.600	1.000	id	30 .	...	245 ..
Pont-de-Loup-Sud	Cie	2.800	1.000	id.	70 ..	avril	460 ..
Monceau-Saint-Etienne	Cie	2 800	500	id.	.. ..	...	... ..
Blanzy	C	20 000	500	id.	.. ..	févr. août	700 ..
Azincourt	A	1.500	1/1500	id	150 ..		1450 •
Charente	A	3.500	1/3500	id	42 ..		780 ..
Layon-et-Loire	A	1 850	1/1850	id.	.. ..		400 ..
Loire (quatre groupes)	A	80 000	1/80000	id	60 ..	avril oct.	780 ..
Loire	A	80 000	1/80000	id.	16 ..	id	163 75
St-Etienne	A	80 000	1/80000	id.	14 ..	id	161 25
Montrambert	A	80.000	1/80000	id.	2 ..	id.	162 50
Rive-de-Gier	A	80 000	1/80000	id.	17 ..	id	191 75
Mayenne et Sarthe	A	13.200	1/13200	id.	34 ..		625 ..
Grand Combe	A	24.000	1/24000	id	60 ..	janv. juil	600 ..
Haute-Loire (anc. Société)	Cie	5 200	500	id	30 ..	avril oct.	500 ..
Carmaux-Toulouse	C	..	150	id.	.. ..	janv. juill	127 50
Houillères réunies-à-Quarégnon	A	6.720	250	id	.. ..		150 ..
Charbonnages belges	A	30 000	500	id.	25 ..		470 ..
Compagnie générale. Asphalte	C	8 000	500	id	.. ..		... ..
Bossennes	C	40 000	100	id	5 0/0	15 janv. juil	100 ..
Loire, obligations anciennes	•	4.160	1 250	id.	50 ..		1100 ..
— — nouvelles	•	18.000	1.250	id.	50 ..	févr. août	932 50
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne ... zinc	A	90.000	80	tout.	20 ..	mai, nov	375 ..
Nouvelle-Montagne ... zinc	A	3 000	1 000	id.	90 ..		1100 ..
Stolberg et Wesphalie, priv. zinc	A	40.000	375	id.	5 0/0	octobre	360 ..
— non priv. zinc	A	40,000	375	id.	.. ..	id	90 ..
Corphalie ... zinc	A	5 500	1 000	id.	70 ..		1085 ..
Bleyberg-ès-Montzen ... zinc	A	5 500	500	id.	.. .	1er juin	... ..
Eschweiler, priv ... zinc	A	8 500	375	id	5 0/0	janv. av.	... ..
— non priv ... zinc	A	6 500	375	id	.. ..	id	... ..
Silésie ... zinc	A	50.000	375	id.	8 12	mai, nov	200 ..
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre	C	60 000	100	id.	4 50	août	30 ..
Tenez (Algérie) ... cuivre	C	24 000	100	id.	.. ..		40 ..
Pontgibaud ... plomb, argentif	A	10.000	1/10000	id.	25 ..		200 ..
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Cie	C	11.000	70	tout	47 20	sept mars	510 ..
Septêmes	C	40.000	250	id.	.. ..	avril, oct.	.. ..
Caronte	C	76.000	100	90	1 75		35 ..
Galvanisation du fer	C	2.000	500	tout	40 ..		406 ..
Chameroy	C	2.000	500	id.	58 ..	juin déc.	750 ..
Gendillot	C	2.300	250	id.	35 ..		.. ..
Christofle	C	4.000	500	id.	110 ..		.. ..
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)	C	28.000	500	tout.	40 ..	déc. juin.	815 ..
Loire et Ardèche	A	4 800	1/4800	id.	500 ..		4000 ..
Decazeville (Aveyron)	A	7.400	3 000	id.	350 ..	juin, déc.	3550 ..
Alais (Gard)	A	18 000	1/18000	id.	.. ..		... ..
Basse-Indre	C	5 500	500	id.	40 ..	avril, oct.	700 ..
Châtillon et Commentry	C	56.000	500	id.	50 ..	mars, sep	482 50
Maubeuge (Nord)	A	6.000	1/6000	id	.. ..		450 ..
Fourchambault	C	50 000	1/50000	id	50 ..		500 ..
Marine et des Chemins de fer	C	54 000	1/54000	id	70 ..	mai, nov	510 ..
Espérance (Belgique)	A	4 000	1 000	id.	75 ..	janv. juill	1.175 ..
Monceau-sur-Sambre (Belgique)	A	4 000	1 000	id.	125 ..	avril, oct.	1.500 ..
Providence (Belgique)	A	5.500	1 000	id.	105 ..		1.455 ..
[illegible] métallurgique	A	60 000	375	id	20 ..	janv. juill	350 ..
Sambre (Belgique)	A	10 000	500	id	.. ..		... ..
Ougrée (Belgique)	A	12 000	1/12000	id.	60 ..		635 ..
Hornu	A	10 000	1/10000	id.	.. ..		720 ..
Côte-d'Or	C	[illegible]	[illegible]	.	.. ..		347 50
Franche-Comté	C	[illegible]	[illegible]	.	.. ..		480 ..
Méditerranée (forges et chant.)	A	..	400	tout	.. ..	..	500 ..
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)	C	24000 part	1/24000		5 0/0	avril oct.	• ..
Paris (éclairage et chauffage)	A	115 000	500	id.	.. ..		780 ..
Nord (Batignolles)	C	6 000	500	id	40 ..	avril oct	500 ..
Est (Vincennes)	C	1 000	500	id.	74 50		.. ..
Versailles	C	1 200	500	id	35 ..	mars sept	500 ..
Wazemmes	C	2 100	400	id.	7 50	1er octobre.	175 ..
Amiens	C	1 100	500	id.	30 ..	janv. juill	410 ..
Comp. centrale, Lebon 13 villes	C	15 000	500	id.	31 85	janv. juill.	515 ..
Union des Gaz	C	40 000	250	id.	10 ..	janvier	100 ..
FILATURES.							
Maberly (Amiens)	A	8 000	500	tout.	47 ..	septembre	695 ..
Cohin	C	40.000	500	id	19 10	janv. juill	530 ..
Tretin (Comp. continentale)	C	7 000	500	id.	20 ..		... ..
[illegible]	C	4 000	500	id	25 81		550 ..
Pont-Rémy	A	5 000	1/5000	id.	21 ..	10 avril	180 ..
La Foudre (normande)	C	10 000	250	125	.. ..	janv., juill.	... ..
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journal de l'Empire)	C	6 000	500	tout	75 ..	janv. juill	700 ..
Glaces de Saint-Gobain	A	1 152	1/1152	id.	.. ..		11 000 ..
Glaces de Montluçon	C	25 000	500	id.	.. ..		220 ..
Glaces d'Oignies (Belgique)	A	10 000	1.000	id.	62 15	juill. sept	1.120 ..
Glaces d'Aix-la-Chapelle (Prusse)	A	2 000	375	id	.. ..	avril, oct.	125 ..
Palais de l'Industrie	A	120 000	100	id	4 0/0		72 50
Immeubles Rivoli	A	240 000	100	id	5 0/0	janv. juill	100 ..
Télégraphe sous-marin (Manche)	C	10 000	25	id	11 1/2 0/0	mars, sept.	20 ..
— Méditerranée	C	30 000	250	id	5 0/0		110 ..
Cie gén. de Vidanges, Richer et Cie	C	28 000	500	id	12 50		250 ..
Sucreries, Raffineries de Scarpe	C	10 000	250	id	.. ..		... ..
Substances aliment., Chollet et Cie	C	10 000	100	id	10 ..		110 ..
Docks Louis-Napoléon		..	250	125	•		172 25
ASSURANCES.							
Générale ... mar	A	400	12 500	5000	1000 ..	avril	24 0/0 b
Sécurité ... mar	A	300	5.000	1/5	240 ..		32 0/0 b
Union des ports ... mar	A	1.000	5.000	750	222 50	avril	11 0/0 b
Indemnité ... mar	A	400	5.000	1000	.. ..		14 0/0 b
Lloyd français ... mar	A	1 200	5.000	1/5	290 ..	février	30 0/0 b
Océan ... mar	A	300	5.000	1000	205 90		25 0/0 b
Chambre d'assurances ... mar	A	600	5.000	1/5	180 ..	février	20 0/0 b
Mélusine ... mar	A	400	5.000	1/5	252 50	mars	20 0/0 b
Vigie ... mar	A	200	5.000	1000	105 ..		25 0/0 b
Sauvegarde ... mar	A	200	5.000	1000	105 ..	février	15 0/0 b
[illegible] ... mar	A	200	5.000	1000	[illegible]		..
Comp. franç. de prêts ... mar	A	200	5.000	1000	150 ..	février	..
Phare maritime ... mar	A	200	5.000	1000	.. ..		..
Maritime ... mar	A	1 000	1.000	200	.. ..		..
Centrale ... mar	A	1.000	5.000	1000	120 ..	février	18 0/0 b
Réunion ... mar	A	1.200	5.000	1000	80 ..	id.	15 0/0 b
Rade ... mar	A	200	5.000	1000	.. ..	févr. août	..
Générale ... inc	A	400	5.000	tout	2775 ..	avril	700 0/0 b
Phénix ... inc	A	4 000	1 000	id.	215 ..	mai, nov.	200 0/0 b
Nationale ... inc	A	2.000	5 000	1/5	675 ..	mars	170 0/0 b
Union ... inc	A	2 000	5.000	1/5	225 ..	avril	84 0/0 b
Soleil ... inc	A	1 000	5.000	1/5	200 ..	id.	115 0/0 b
France ... inc	A	2 000	5.000	1/5	100 ..	id.	40 0/0 b
Urbaine ... inc	A	1.000	5.000	1/5	200 ..	id.	102 0/0 b
Providence ... inc	A	2.000	2.500	500	90 ..	id.	45 0/0 b
Aigle ... inc	A	400	5 000	2000	.. ..	id.	15 0/0 b
Paternelle ... inc	A	3 000	1 000	400	12 50	id.	pair
Confiance ... inc	A	800	5 000	1000	.. ..	id.	7 1/2 0/0 b
Nord ... inc	A	2.000	1 000	200	20 ..	id.	12 0/0 b
Générale ... vie	A	400	7.500	tout	5025 ..	t. les 3 ans	1012,50 0/0
Nationale ... vie	A	3.000	5.000	1/5	300 ..	t. les 4 ans	23 0/0 b
Union ... vie	A	2.000	5.000	1/5	100 ..	t. les 3 ans	18 0/0 b
Phénix ... vie	A	500	5.000	1000	150 ..	id.	3 0/0 p
Paternelle ... vie	A	8.000	500	100	1250 ..	avril	5 0/0 b
Conservateur ... vie	A	1 000	1.000	500	.. ..		•
Impériale ... vie	A	1.000	500	250	.. ..		•
Générale ... grêle		2.000	5.000	1000	50 ..	avril	9 0/0 b

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. — ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. — COURS DU 24 AU 30 JANVIER

Longueur Expl.	Longueur Totale	Durée conces.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Revenu de chaque act. dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Nom des lignes	Samedi 24 Compt.	Samedi 24 Terme	Lundi 26 Compt.	Lundi 26 Terme	Mardi 27 Compt.	Mardi 27 Terme	Mercredi 28 Compt.	Mercredi 28 Terme	Jeudi 29 Compt.	Jeudi 29 Terme	Vendredi 30 Compt.	Vendredi 30 Terme
792	791	99	300.000	400	tout	51 fr. pour 1855	juillet 1856	Nord	913 75	915 ..	941 25	950 ..	942 50	942 50	930 ..	927 50	935 ..	935 ..	938 ..	932 50
874	1034	99	300.000	500	tout	30 fr. pour 1855	avril 1856	Ouest	877 50	880 ..	875 ..	870 ..	870 ..	870 ..	860 ..	865 ..	864 75	865 ..	865 ..	860 ..
26	26	99	6.000	500	tout		•	Orsay	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
585	1774	99	300.000	500	tout	53 fr. pour 1855	avril 1856	Orléans	1397 50	1397 50	1395 ..	1395 ..	1385 ..	1387 50	1370 ..	1365 ..	1375 ..	1377 50	1365 ..	1367 50
915	1822	99	250.000	500	tout	38 f. 50 pour 1855	mai 1856	Est	842 50	841 25	835 ..	834 50	830 ..	827 50	822 50	820 ..	825 ..	820 ..	817 50	815 ..
174	•	•	250.000	500	25	5 fr.	mai 1856	Est nouvelles	767 50	767 50	767 50	767 50	760 ..	760 ..	760 ..	755 ..	760 ..	760 ..	754 50	752 50
893	988	99	265.000	500	tout	42 f. 50 pour 1855	juillet 1856	Paris à Lyon	1395 ..	1395 ..	1390 ..	1390 ..	1372 50	1372 50	1352 50	1357 50	1350 ..	1352 50	1360 ..	1365 ..
75	331	99	80.000	500	375	4 0/0	juillet 1856	Lyon à Genève	750 ..	747 50	750 ..	•	•	•	740 ..	740 ..	•	•	745 ..	•
551	624	99	90.000	500	tout	80 fr. pour 1855	avril 1856	Lyon à la Méditerr.	1790 ..	1790 ..	1781 25	1775 ..	1770 ..	1770 ..	1767 50	1760 ..	•	•	1760 ..	1755 ..
468	960	99	134.000	500	tout	10 fr.	juillet 1856	Midi	780 ..	787 50	790 ..	785 ..	796 75	798 75	772 50	772 50	772 50	774 75	775 ..	775 ..
•	•	•	39.334	700	250	•	juillet 1856	Midi nouvelles	792 50	790 ..	785 ..	785 ..	785 ..	787 50	780 ..	782 50	780 ..	782 50	780 ..	•
52	52	99	15.000	500	tout		•	Bordeaux à la Teste	700 ..	•	700 ..	•	•	•	695 ..	•	690 ..	•	•	•
125	1050	99	224.000	500	450	4 0/0	juillet 1856	Grand-Central	623 75	622 50	620 ..	620 ..	612 50	613 75	604 75	605 ..	611 25	612 50	607 50	608 75
36	100	99	60.000	500	300	4 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Gren.	655 ..	656 25	655 ..	•	655 ..	•	652 50	650 ..	•	•	655 ..	650 ..
•	85	99	100.000	500	250	4 1/2 0/0	juin 1856	Sarde Victor-Emm.	610 ..	605 ..	603 75	602 50	604 50	601 25	598 75	600 ..	604 ..	602 50	605 ..	605 ..
1077	1178	99	400.000	500	300	21 fr. 90	juillet 1856	Chemins autrichiens	770 ..	768 75	765 ..	762 50	757 50	758 75	•	•	760 ..	760 ..	757 50	757 50
20	270	99	72.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Central suisse	490 ..	•	490 ..	•	•	•	•	•	495 ..	•	493 ..	•
•	54	99	26.000	500	400	4 0/0	avril	Béziers à Graissessac	555 ..	562 50	560 ..	•	552 50	•	552 50	552 50	555 ..	•	552 50	•
•	140	99	12.000	500	250	4 fr. 25	janvier 1856	Ardennes et Oise	•	•	560 ..	565 ..	560 ..	•	•	•	•	•	•	•
•	41	99	8.000	500	400	4 0/0	•	Bessèges à Alais	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
44	22	99	30.000	500	250	•	juin 1856	Ouest suisse	485 ..	•	480 ..	•	480 ..	•	480 ..	•	480 ..	•	475 ..	•
14	16	99	7.000	250	250	4 0/0	[illegible]	Tarragone à Reus	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'Obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somm. pay. à ce jour	Prix de rembours.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements
1851-52-4	375.000	75 ans	335	tout.	500	avril.	15 ..	janvier juillet.
1851.	2.993	14 —	333	tout.	500	août	20 ..	août
1852.	50.000	50 —	1.000	tout.	1.250	avril.	50 ..	avril octobre.
1855.	140.000	99 —	280	tout.	500	avril	15 ..	Dº
1852.	130.000	99 —	500	tout.	625	Dº	25 ..	Dº
1852.	163.333	99 —	350	tout.	500	Dº	15 ..	janvier juillet
1852.	138.824	98 —	500	tout.	650	avril.	25 ..	juin décembre
1854.	125.000	98 —	465	tout.	650	mars.	25 ..	janvier juillet.
1855.	600.000	94 —	280	tout	500	mars	15 ..	janvier juillet
1842.	8.888	47 —	1.125	tout.	1.250	décembre.	50 ..	Dº
1845.	13.333	50 —	•	tout.	1.250	Dº	50 ..	Dº
1852.	150.000	98 —	310	tout.	500	•	15 ..	Dº
1854.	130.000	97 —	275	tout.	500	•	15 ..	Dº
1855.	150.000	98 —	280	tout.	500	•	15 ..	Dº
1853.	131.007	99 —	280	tout.	500	décembre	15 ..	Dº
1855.	131.200	99 —	240	tout.	500	décembre.	15 ..	D
1852.	102.614	99 —	500	tout.	625	Dº	25 ..	Dº
1853.	63.643	99 —	500	tout.	500	Dº	15 ..	Dº
1855.	87.719	99 —	285	tout.	500	Dº	15 ..	
1855	100.000	90 —	275	•	500	septembre.	15 ..	septembre mars
1856.	100.540	99 —	285	tout	500		15 ..	janv. juillet.
1856.	•	.. —	•	•	•		.. ..	
1856.	186.000	97 —	285	•	500		15 ..	janv. juillet.
1855.	4.200	81 —	250		500	•	6 0/0	

Noms des compagnies	24	26	27	28	29	30
Nord	285 ..	283 ..	285 ..	285 ..	285 ..	283 75
Nord-Boulogne						
Paris à Lyon	900 ..	900 ..	905 ..	•	905 ..	905 ..
Dº nouvelles	287 50	287 50	287 50	287 50	287 50	287 50
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	492 50	497 50	497 50	•	497 50	•
Dº Nouvelles 3 0/0	287 ..	287 50	290 ..	285 ..	285 ..	290 ..
Est	463 ..	463 75	465 ..	465 ..	462 50	462 50
Dº nouvelles	277 50	277 50	277 50	275 75	276 25	275 ..
Ouest nouvelles	284 50	282 50	281 25	284 25	284 25	284 25
Paris à Orléans 1842	•	•	•	•	1050 ..	1020 ..
Dº (Nouvelles 1848)	•	•	1000 ..	1085 ..	•	1000 ..
Dº (Nouvelles 1852)	285 ..	285 ..	285 ..	285 ..	285 ..	280 ..
Dº (Nouvelles 1854)	•	•	•	•	•	•
Dº (Nouvelles 1855)	•	•	•	•	•	•
Grand-Central	282 50	282 50	•	281 50	•	280 ..
Dº (nouvelles)	276 25	•	276 25	277 50	276 25	276 25
Rhône-et-Loire	•	•	•	•	•	•
Dº 3 0/0	•	•	•	•	•	•
Lyon à Genève	285 ..	285 ..	287 50	286 25	286 25	287 50
Autrichiens	281 ..	282 ..	281 75	280 ..	280 ..	280 ..
Midi	•	•	•	•	•	•
Dº nouvelles	285 ..	281 75	281 75	281 75	282 50	285 ..
Lyon-Bourbonnais	282 50	282 50	283 50	283 50	284 ..	284 ..
Tarragone à Reus	•	•	•	•	•	•

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 23 au 29 janvier 1857 (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	23	24	26	27	28	29
Nord	935 .. à 943 75	935 .. à 943 75	935 .. à 943 75	935 .. à 943 75	935 .. à 940 ..	
Est	817 50 à 822 50	817 50 à 822 50	810 .. à 815 ..	810 .. à 820 ..	817 50 à 820 ..	
Est nouvelles	765 .. à 775 ..	765 .. à 775 ..	765 .. à 775 ..	765 .. à 775 ..	765 .. à 775 ..	
Orléans	1390 .. à 1400 ..	1365 .. à 1375 ..	1390 .. à 1400 ..	1365 .. à 1375 ..	1365 .. à 1375 ..	
Lyon	1370 .. à 1380 ..	1370 .. à 1382 50	1380 .. à 1390 ..	1365 .. à 1375 ..	1355 .. à 1362 50	

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ETRANGERS.

Dénomination	Samedi 24 Comptant	Samedi 24 Terme	Lundi 26 Comptant	Lundi 26 Terme	Mardi 27 Comptant	Mardi 27 Terme	Mercredi 28 Comptant	Mercredi 28 Terme	Jeudi 29 Comptant	Jeudi 29 Terme	Vendredi 30 Comptant	Vendredi 30 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0	67 90	68 ..	67 70	67 65	67 60	67 66	67 10	67 25	67 50	67 50	67 30	67 30
Rentes 4 1/2 0/0	91 25	91 15	91 ..	.. ..	91 ..	.. ..	91 ..	.. ..	91 10	.. ..	91 75	.. ..
Emprunt 3 0/0	68 ..	.. ..	67 70	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	67 40	.. ..	.. ..	.. ..
Emprunt 4 1/2 0/0	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Banque de France, jouiss., juillet 1856	4175 ..	•	4175 ..	•	4175 ..	•	4150 ..	•	4100 ..	•	4175 ..	•
Comptoir national d'escompte, jouiss., janvier 1856	722 50	•	720 ..	•	720 ..	•	720 ..	•	720 ..	•	717 50	•
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss., juillet	620 ..	•	•	•	620 ..	•	620 ..	•	•	•	615 ..	•
— Oblig. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss., novembre	440 ..	•	440 ..	•	440 ..	•	435 ..	•	440 ..	•	435 ..	•
— Oblig. 500 fr., 3 0/0 dº dº	380 ..	•	395 ..	•	400 ..	•	•	•	385 ..	•	•	•
— 10e d'Obligat. 4 0/0 dº dº	90 ..	•	.. ..	•	90 ..	•	90 ..	•	91 ..	•	90 ..	•
— 10e d'Obligat. 3 0/0 dº dº	.. ..	•	.. ..	•	85 ..	•	85 ..	•	80 ..	•	85 ..	•
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 100 payés, jouiss., mai	•	•	925 ..	•	925 ..	•	•	•	925 ..	•	925 ..	•
Société générale du Crédit mobilier, tout payé, juil. 1856	1410 ..	1405 ..	1402 50	1403 75	1395 ..	1390 ..	1330 ..	1335 ..	1362 50	1360 ..	1315 ..	1312 50
Ville de Paris, obligations 1852, jouiss., juillet 1856	1035 ..	•	1040 ..	•	1040 ..	•	1040 ..	•	1035 ..	•	1037 50	•
dº dº 1855, 300 fr. payés jouiss. sept. 1856	390 ..	•	390 ..	•	387 50	•	380 ..	•	380 ..	•	380 ..	•
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	93 7/8	•	93 7/8	•	93 5/8	•	93 1/2	•	93 3/8	•	93 1/8	•
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1856	99 1/2	•	99 1/2	•	99 ..	•	99 1/2	•	.. ..	•	.. ..	•
Piémontais. 5 0/0 jouiss. juin 1856	91 50	•	91 50	•	91 ..	•	91 ..	•	90 50	•	90 50	•
— 3 0/0 jouiss., juillet 1856	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•
Autrichien. 5 0/0 tout payé, jouiss., juillet 1856	88 1/4	•	88 ..	•	88 1/2	•	88 5/8	•	.. ..	•	88 5/8	•
Emprunt Romain, jouiss., juin 1855	88 1/2	•	88 1/2	•	89 ..	•	89 ..	•	89 ..	•	89 ..	•
Espagne différ. convert. jouiss., juillet	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•
dº 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1856	41 ..	•	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•
dº intérieure dº	37 ..	•	.. ..	•	37 ..	•	.. ..	•	36 1/2	•	.. ..	•

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, RUE BERGÈRE, 20

Le Directeur, J. MIRÈS.

Digitized by Google

N° 857 — 16e ANNÉE. — N° 6 — SAMEDI, 7 FÉVRIER 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

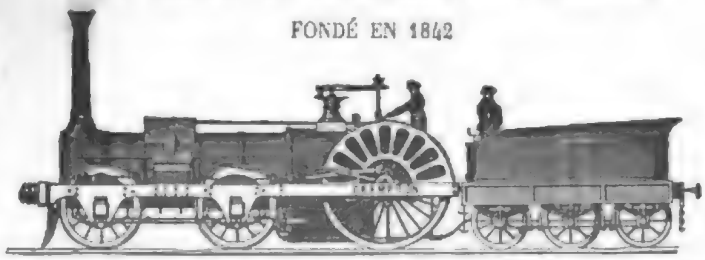
PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger..... 18 » —



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIEU, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, 4, Norfolk street, Strand, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Les porteurs d'actions anciennes de *la Caisse et Journal des chemins de fer*, actions aujourd'hui non négociables, sont invités à venir échanger leurs titres contre des actions de la *Caisse générale des chemins de fer*, admises à la cote officielle depuis le 20 janvier.

AVIS A NOS ABONNÉS.

L'administration du *Journal des Chemins de fer* prépare une grande carte nouvelle de tous les chemins de l'Europe centrale exécutés, en cours d'exécution, ou dont l'exécution est officiellement arrêtée.

Un avis ultérieur fera connaître à nos abonnés à partir de quelle date cette carte sera mise à leur disposition gratuitement.

Cette carte ne sera pas vendue.

Nous prions ceux de nos abonnés qui ne reçoivent pas exactement leur journal de s'adresser au bureau de la poste de leur localité avant de nous écrire.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 89. — Lettre de M. Barrabailana, 90. — Fonds espagnols, 90. — Chemins de fer de l'Est, 90. — Chronique des chemins de fer, 90. — Freins pour les chemins de fer, 91. — Nominations, 91. — Chemins de fer de l'Est. Décret et convention, 91. — Comptoir d'escompte de Paris, 92. — Conseil général de l'Eure. Rapport, 92. — Avis aux actionnaires, 92. — Banque d'Angleterre, 93. — Bulletin des recettes de la semaine, 93. — Le réseau Guillaume-Luxembourg, 93. — Ville de Paris, quatrième tirage, 94. — Grand-Hôtel du Louvre. Recettes, 95. — Forges, 96. — Recettes, 98, 99. — Annonces, 100, 101, 102, 103. — Chronique de la bourse, 104. — Cours des valeurs industrielles. 105. — Tableau de la bourse.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La liquidation a trompé toutes les prévisions. Les reports, pour la première fois depuis deux ans, sont tombés à 20 centimes au parquet, à 10 centimes à la coulisse.

Ce résultat a été pour tout le monde une révélation. On exagérait la mauvaise situation de la place dans le but de faire valoir l'intervention des grandes influences financières. On prétendait que le marché était tellement surchargé, qu'il fallait une grande puissance pour maintenir la situation et éviter un fort mouvement de baisse.

Le détachement du talon de l'emprunt, qui a lieu ce mois-ci, semblait ajouter encore aux embarras que l'on énumérait complaisamment.

Aussi, le cours de la rente, après avoir atteint 68 fr. 50, était descendu à 67 fr. 20, et les reports d'un mois sur l'autre se maintenaient de 50 à 55 centimes.

Chacun prévoyait une liquidation très-laborieuse et des reports à 80 centimes et 1 fr.

La plupart des banquiers se préparaient à tirer un excellent parti de leurs capitaux disponibles, et attendaient le dernier moment pour employer leurs fonds. Malheureusement pour eux, la place était moins chargée qu'ils ne l'avaient supposé ; les reports, qui étaient samedi à 50 c., ont ouvert lundi à 40 c., chiffre trouvé d'abord insuffisant ; puis, lorsqu'on a voulu l'accepter, le report n'était plus qu'à 30 c.; enfin, au dernier moment, le report n'était plus qu'à 20 ou 25 c., et la plupart des capitaux n'ont pu être employés.

Si l'on songe que ce résultat a été obtenu avec une vingtaine de millions, on doit reconnaître que notre marché s'est bien amélioré et qu'il faudrait très-peu d'efforts pour élever le cours de la rente.

Il s'est révélé cette semaine une tendance très-favorable pour le crédit de l'Etat. Depuis bientôt trois années, la rente était, pour ainsi dire, remorquée par le Crédit mobilier ; il y avait presque une solidarité entre les deux valeurs, et le Crédit mobilier servait de régulateur au mouvement imprimé à la rente.

Cette situation est bien modifiée ; car la rente, après avoir atteint au plus haut 68 fr. 50 c., est retombée à 68 fr. 15 c., soit 35 c. de baisse, tandis que dans la même période le Crédit mobilier de 1,400 fr. est tombé à 1,320 f. Il est vrai que cette valeur serait plus que tout autre atteinte par la loi qui frapperait les valeurs mobilières, puisque non-seulement le revenu des actions serait réduit, mais en outre parce que l'actif de la Société est représenté par des valeurs mobilières qui seraient elles-mêmes atteintes ; il y a là une double cause de baisse. Si l'on ajoute : 1° que le dividende présumé de 100 fr. paraît se confirmer ; 2° que les affaires nouvelles sont moins faciles ; 3° que le portefeuille n'a pas les mêmes chances d'amélioration que l'année dernière, lorsque la paix élevait le cours de la rente dont le Crédit mobilier était chargé, on doit conclure que le cours actuel, sans être précisément trop élevé, est cependant raisonnable.

Les actions de chemins de fer ont une tendance vers la baisse sous l'influence de l'impôt qui les menace et qui paraît se résumer en une proportion de 4 à 5 0/0 du revenu net. A cette occasion on a demandé si les obligations seraient atteintes par l'im-

Digitized by Google

pôt ; nous n'en savons rien, mais nous allons hasarder une opinion. Dans notre pensée, les obligations de chemins de fer constituent une partie essentielle du capital, auquel on a donné la forme d'obligations pour favoriser et augmenter les revenus des actions.

Toutefois les obligations ne peuvent subir aucune retenue ni impôt ; elles constituent pour ainsi dire une créance hypothécaire. Les actions, formant seules le capital commanditaire, doivent subir toutes les charges ; et voici à notre avis comment l'impôt se prélèverait :

Supposons une Compagnie de chemin de fer ayant un capital de 150 millions en actions et 200 millions en obligations. Estimons les recettes à 50 millions et les frais d'exploitation à 40 0/0, soit 20 millions ; le revenu net sera donc de 30 millions. Si l'impôt est de 5 0/0, l'Etat prélèvera 1,500,000 francs. On déduira ensuite le service des obligations, et l'excédant formera le dividende à distribuer aux actionnaires.

On assure que ce projet, s'il est adopté par le conseil d'Etat et par le Corps législatif, sera appliqué à partir du 1er janvier 1858. S'il en était ainsi, ce serait, nous le craignons, un rude coup porté à notre marché, qui s'éteindrait successivement ; et lorsqu'on voudrait rendre aux transactions mobilières l'activité brillante qu'elles avaient eue de 1852 au mois de mars 1856, nous craignons bien qu'on ne pût y parvenir et qu'on ne s'aperçût trop tard qu'on aurait égorgé la poule aux œufs d'or.

Le traité projeté entre la Compagnie d'Orléans et le Grand-Central n'a pas été ratifié, par suite, les négociations ont été interrompues ; et le Grand-Central a appelé le dernier versement de 50 fr. La dernière proposition offerte par la Compagnie d'Orléans était deux obligations et un quart pour une action du Grand-Central, avec la faculté d'opter pour un intérêt de 4 0/0 pendant cinq ans, et, après ces cinq années, une action d'Orléans pour deux actions du Grand-Central.

Quoique les pourparlers aient été suspendus, on n'a pas abandonné, dit-on, l'espérance de renouer l'affaire, et nous croyons savoir qu'on s'en occupe très sérieusement.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 67 60 ferme à 68 10.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 94 25, ferme à 94 60.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Midi,	35.5 0/0.
Est,	28.0 0/0.
Lyon,	27.0 0/0.
Méditerranée,	14.8 0/0.
Nord,	7.7 0/0.
Orléans,	0.6 0/0.

Diminution kilométrique.

Bourbonnais,	1.6 0/0.

C. Devisa.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	30 janvier.	6 février.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0.....	67 30	68 10	» 80	» »
CONSOLIDÉS.....	93 1/4	93 3/8	» 1/8	» »/»
CRÉDIT FONCIER...	600 »	» »	» »	» »
CRÉDIT MOBILIER..	1352 50	1322 50	» »	30 »
COMPT. D'ESCOMPTE	712 50	700 »	» »	12 50
ORLÉANS	1367 50	1357 50	» »	10 »
NORD	932 50	905 »	» »	17 50
EST ANCIEN.....	815 »	800 »	» »	15 »
EST NOUVEAU.....	752 50	740 »	» »	12 50
LYON.....	1365 »	1360 »	» »	5 »
MÉDITERRANÉE....	1755 »	1735 »	» »	20 »
MIDI	772 50	765 »	» »	7 50
OUEST	860 »	817 50	» »	43 50
GRAND-CENTRAL...	608 75	605 »	» »	3 75
GENÈVE.....	745 »	737 50	» »	7 50
CH. AUTRICHIENS..	757 50	755 »	5 »	2 50
SAINT-RAMBERT....	650 »	642 50	» »	7 50
VICTOR-EMMANUEL..	602 50	597 50	» »	5 »

S. Exc. M. le ministre des finances d'Espagne vient d'adresser la lettre suivante à M. J. Mirès :

MINISTÈRE DES FINANCES.

La reine (que Dieu garde), d'accord avec le conseil des ministres, a bien voulu vous nommer l'un des banquiers du gouvernement espagnol à Paris. Par ordre royal, je vous en informe pour votre gouverne et satisfaction. Dieu vous garde beaucoup d'années.

Madrid, 29 janvier 1857.

BARZANALLANA.

FONDS ESPAGNOLS.

MM. J. Mirès et Comp., directeurs de la Caisse générale des chemins de fer, viennent de fonder un comptoir central pour les fonds espagnols dans leurs bureaux, rue Richelieu, 99.

Ce comptoir paie par anticipation les coupons d'intérêt de la dette d'Espagne intérieure et extérieure.

Les coupons de la dette intérieure sont pris au change fixe de 5 fr. 10 cent. ;

Les coupons de la dette extérieure sont pris à 5 fr. 40 cent. ;

Sous la déduction de l'intérêt à courir jusqu'à l'échéance des coupons.

Le Comptoir central fait en outre l'échange de la dette intérieure contre du 3 0/0 extérieur, moyennant une bonification de 1 0/0 en faveur de celui-ci. Il en résulte que les porteurs de cette dette intérieure qui voudrait échanger leurs titres contre du 3 0/0 extérieur auront à payer, savoir :

Pour 6 piastres de rente,	fr.	10.80
Pour 12	id.	21.60
Pour 24	id.	43.20
Pour 36	id.	64.80
Pour 72	id.	129.60

Le Comptoir central se charge de vendre et d'acheter tous fonds espagnols sur toutes les places de l'Europe.

MM. J. Mirès et Ce ont fondé en outre un bureau spécial de renseignements pour tout ce qui concerne les fonds et les valeurs espagnols.

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Le 10 novembre 1856, le ministre des travaux publics a signé une convention par laquelle il concédait à la Compagnie des chemins de fer de l'Est : un embranchement partant de la ligne de Paris à Mulhouse, en amont de Troyes, suivant la rive droite du canal de la haute Seine, et aboutissant à Bar-sur-Seine, et le raccordement des lignes de Vincennes et Saint-Maur avec la ligne de Mulhouse.

Cette convention vient d'être approuvée par décret impérial, en date du 21 janvier 1857.

La Compagnie de l'Est devra exécuter à ses frais, risques et périls, à partir de l'approbation de la convention, en cinq ans, la ligne de Bar-sur-Seine ; en deux ans, le raccordement de la ligne de Vincennes et Saint-Maur avec la ligne de Mulhouse.

Les clauses et conditions du cahier des charges seront les mêmes et pour les concessions du 17 août 1853 et du 28 avril 1854. Cette concession nouvelle est fondue avec les concessions des chemins de l'Est, et périmera à la même époque en 1954. Le partage avec l'Etat et le rachat seront exercés comme il est stipulé dans la convention du 6 août 1853.

Nous publions plus loin le décret et la convention.

C. Devisa.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

La Compagnie de l'Est ouvrira, le 9 février, la section de Nogent à Nangis, dont la première partie de Paris à Nogent a été livrée à la circulation en 1856. L'exploitation du chemin de Mulhouse commencera à partir de cette ouverture sur une longueur de 70 kilomètres.

Les stations desservies sur ce parcours sont : Noisy, Rosny, Nogent-sur-Marne, Villiers, Emerainville, Ozouer-la-Ferrière, Gretz, Ville-Patour, Ozouer-le-Voulgis, Verneuil, Mormant, Grandpuits, Nangis ; et les localités que desservent les correspondances : Petit-Bry, Noisy-le-Grand, Joinville, Saint-Maur, Neuilly-sur-Marne, Tournan, Lahoussaye, Montcerf,

Farmoutiers, Chevry, Chaulmes, Fontenoy, Guignes, Andrezel, Champeaux, Rosoy, Pecy, Gathins, Jouy-le-Châtel, Maison-Rouge, Provins.

Il est délivré à toutes les stations pour Paris et *vice versâ* des billets d'aller et retour à prix réduits.

L'ouverture sur Nangis ne change rien à la marche actuelle des trains entre Paris et Nogent-sur-Marne.

— La section des chemins du Midi de Morcenx à Saint-Martin-d'Oney, d'une longueur de 25 kilomètres, a été livrée à la circulation.

— Les travaux du chemin des Ardennes ont été poussés, dans la campagne dernière, avec beaucoup d'activité ; un grand matériel a été confectionné pour pousser les terrassements de Reims à Mézières. Les ouvrages d'art sont très-avancés ; la voûte du tunnel de Perthes sera bientôt terminée ; les ponts de l'Aisne et du canal sont fermés ; les fondations du viaduc sous rails de la route du Chesne, ainsi que plusieurs autres viaducs sur la ligne, sont achevés. On a construit les trois ponts sur la Vence ; le pont de Mézières sur la Meuse est fermé. Un pont en amont de Mezières et un à Donchery, sur l'embranchement de Sedan, ont leurs fondations, leurs piles et culées, et le viaduc de Bellevue est terminé sur le même embranchement.

—L'enquête publique du chemin de Bayonne aux Aldudes est ouverte depuis quelques jours. D'après le projet, la ligne partant de la gare Saint-Esprit traverse souterrainement la ville, franchit l'Adour en amont de Mousserolle, le contrefort de Saint-Pierre, et débouche dans la vallée de la Nive, traverse par un tunnel de 230 mètres de longueur le saillant de Sainte-Marie, et arrive sans autre grand obstacle à Cambo, après avoir parcouru 18 kilomètres, avec des courbes au rayon minimum de 500 mètres. A partir de Cambo, le rayon des courbes descendant à 300 mètres, la ligne atteint Ossès, après avoir traversé quatre tunnels de 80 à 260 mètres, et arrive à Baïgorry, après un développement de 31 kilomètres. De Baïgorry, la ligne continue toujours dans la vallée de la Nive aux Aldudes, en franchissant des pentes tantôt de 11 millimètres, et tantôt de 22 millimètres. Des Aldudes, la ligne suit la vallée de Lohitzé en descendant jusqu'au col d'Urtiague par une pente de 30 millimetres. De Baïgorry à ce point il y a à construire huit viaducs sur la Nive ou le Lohitzé. A peu plus d'un kilomètre du col d'Urtiague commence le tunnel des Pyrénées, long de 5,350 mètres, et débouchant sur le versant espagnol à 4 kil mètres au-delà. Le tunnel a une rampe de 0,027 par mètre. Du versant espagnol la ligne descend jusqu'à Zubri et Pampelune.

On a estimé que la construction de la partie française coûterait, par kilomètre :

Sur la première section,		250,000 fr.
Sur la seconde	—	198,568
Sur la troisième	—	413,032

Soit vingt-huit millions, ou pour une ligne de près de 72 kilomètres, environ 380,800 fr. par kilomètre.

— Le 27 janvier, a eu lieu a Toulouse l'ouverture des chantiers du réseau pyrénéen, en présence du préfet de la Haute-Garonne et des ingénieurs des ponts et chaussées.

— Les travaux sont très-avancés sur la ligne de Creil à Beauvais sur un parcours de 39 kilomètres. La seconde voie est préparée sur une longueur de 20 kilomètres.

C. Devinat.

FREINS POUR LES CHEMINS DE FER.

On se rappelle les circonstances qui ont attiré l'attention de l'administration supérieure sur l'insuffisance des moyens usités pour prévenir les accidents.

Parmi les systèmes de freins qui ont été produits et dont nous avons fait mention l'année dernière, l'un d'eux, le frein automoteur de M. Guérin, soumis vers le mois de février, par le ministre des travaux publics, à l'examen d'une commission composée de MM. Piobert, Combes et Couche, vient d'être l'objet d'un rapport dont voici les conclusions :

Considérant :

1° Que le système de M. Guérin met, ainsi que cela doit être, les moyens d'arrêt à la disposition du mécanicien ;

2° Qu'il est simple en lui-même, ne modifie nullement le mode d'attelage des wagons, et laisse les freins indépendants les uns des autres, au lieu d'établir entre eux une solidarité qui les exposerait à manquer tous à la fois.

3° Qu'il se prête parfaitement à l'application d'une force retardatrice dont l'intensité varie à volonté ;

4° Que s'il n'atteint pas la même limite de puissance théorique que d'autres fondés sur des principes différents, il leur est bien supérieur par sa simplicité, par la certitude de son action ; en un mot, par l'ensemble des qualités pratiques ;

Les membres soussignés ont l'honneur de proposer à Son Excellence M. le ministre :

1° D'appeler l'attention de MM. les administrateurs de chemins de fer sur les garanties de sécurité que présente le frein de M. Guérin, et sur les motifs très-sérieux qui recommandent l'application de ce système, ou de tout autre présentant des avantages équivalents ;

2° D'ordonner la publication du présent rapport, et des dessins de l'appareil, dans les *Annales des ponts et chaussées* et dans les *Annales des mines*.

Signé : PIOBERT,
CH. COMBES,
CH. COUCHE, *rapporteur*.

NOMINATIONS.

Par décret de Sa Majesté impériale en date du 31 janvier 1857, M. Bourdier (Jacques-Emile), a été nommé agent de change près la Bourse de Paris, en remplacement de M. Le Ray, démissionnaire.

CHEMINS DE FER DE L'EST.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français, à tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu les lois des 11 juin 1842, 10 juillet 1845, l'ordonnance du 27 novembre de la même année, les décrets des 27 mars 1852, 17 août 1853 et 20 avril 1854, relatifs aux lignes de chemins de fer formant le réseau de l'Est ;

Vu le décret du 21 janvier 1854, approuvant la modification des statuts de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg et la nouvelle dénomination de *Compagnie des chemins de fer de l'Est* ;

Vu les avant-projets présentés par ladite Compagnie les 10 et 31 mai 1856, pour l'établissement : 1° d'un chemin de fer d'embranchement de Bar-sur-Seine sur la ligne de Paris à Mulhouse ; 2° d'un chemin de fer de raccordement des deux lignes de Paris à Mulhouse et de Paris à Vincennes et Saint-Maur ;

Vu les pièces des enquêtes auxquelles ces projets ont été soumis, et notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête, en date des 1er septembre 1854 et 19 avril 1855 ;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 22 janvier et 30 juillet 1855 ;

Vu les avis du comité consultatif des chemins de fer, en date du 8 mars 1856 ;

Vu la loi du 3 mai 1841 ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, art. 4 ;

Vu la convention provisoire passée le 10 novembre 1856 entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie des chemins de fer de l'Est ;

Notre Conseil d'Etat entendu,

AVONS DÉCRÉTÉ ET DÉCRÉTONS CE QUI SUIT :

ART. 1er. Est approuvée la convention provisoire passée, le 10 novembre 1856, entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Est, pour l'exécution d'un chemin de fer d'embranchement de Bar-sur-Seine sur la ligne de Paris à Mulhouse, et d'un chemin de fer de raccordement de ladite ligne avec celle de Paris à Vincennes et Saint-Maur.

ART. 2. Toutes les conditions stipulées dans la convention mentionnée en l'article précédent, soit à la charge de l'Etat, soit à la charge de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, recevront leur pleine et entière exécution.

Ladite convention restera annexée au présent décret.

ART. 3. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des Lois*.

Fait au palais des Tuileries, le 21 janvier 1857.

Signé : NAPOLÉON

CONVENTION.

L'an mil huit cent cinquante-six, et le dix novembre,

Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, sous la réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur,

D'une part ;

Et la Compagnie des chemins de fer de l'Est, représentée par :

MM. *Henry-Raymond-Eugène, comte de Ségur ;*
Hippolyte-Paul Jayr ;
Jean-Baptiste-Edouard Roux ;
Vincent Dubochet ;
Pierre-Marie-Alexandre Lecocq, baron d'Hervey,

Membres du comité de direction, spécialement au-

Digitized by Google

torisés par délibération du Conseil d'administration, en date du 15 mai 1856,

Ses administrateurs, élisant domicile au siége de ladite Société à Paris, à l'embarcadère desdits chemins, rue de Strasbourg, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été donnés par délibération de l'assemblée générale des actionnaires, en date du 28 avril 1855,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède à la Compagnie des chemins de fer de l'Est, qui l'accepte :

1° Un embranchement dirigé de la ligne de Paris à Mulhouse sur Bar-sur-Seine;

2° Un chemin de fer reliant le chemin de fer de Paris à Mulhouse avec le chemin de fer de Paris à Vincennes et Saint-Maur.

Art. 2. L'embranchement de Bar-sur-Seine se détachera de la ligne de Paris à Mulhouse, en amont de Troyes, suivra la rive droite du canal de la haute Seine, et aboutira à Bar-sur-Seine en un point qui sera déterminé par l'administration supérieure.

Le chemin de fer à établir entre les deux lignes de Paris à Mulhouse, et de Paris à Vincennes et Saint-Maur, se rattachera à l'une et à l'autre de ces lignes en deux points qui seront fixés par l'administration supérieure.

Art. 3. La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls les chemins de fer ci-dessus concédés, et à les terminer dans les délais ci-après, savoir :

L'embranchement de Bar-sur-Seine, en cinq ans ;

Le chemin de fer de raccordement des deux lignes de Paris à Mulhouse et de Paris à Vincennes et Saint-Maur, en deux ans.

Ces délais courront à partir du décret qui approuvera la présente convention.

Art. 4. Les clauses et conditions du cahier des charges annexé à la convention du dix-sept août mil huit cent cinquante-trois, ainsi que celles du cahier des charges supplémentaire annexé à la convention du vingt avril mil huit cent cinquante quatre, sont déclarées applicables aux chemins de fer concédés par l'art. 1er ci-dessus.

Art. 5. La concession desdits chemins ne fera qu'une seule et même entreprise avec les concessions antérieurement accordées à la Compagnie des chemins de fer de l'Est ; en conséquence, elle prendra fin, comme celle-ci, le 27 novembre 1956, et le partage des bénéfices au-delà de huit pour cent ainsi que la faculté de rachat seront exercés comme il a été stipulé dans les paragraphes 2, 3 et 4 de l'art. 6 de la convention ci-dessus mentionnée du 17 août 1853.

Art. 6. La présente convention ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS

Bilan au 31 décembre 1856

ACTIF.

Caisse :		
Espèces en caisse.	1,903,248 64	
Espèces à la Banque	1,280,400 87	3,183,649 51
Portefeuille :		
Paris	22,617,198 14	
Province	13,457,422 36	
Étranger	988,126 79	36,062,747 29
Actions de la Banque de France		»
Immeubles		401,131 79
Avances sur fonds publics et actions diverses		3,120,399 89
Correspondants :		
De province	9,646,900 65	
Étrangers	848,711 73	10,495,612 38
Frais de premier établissement		»
Frais généraux		»
Effets en souffrance. — Exercice courant		1 »
Actions à émettre		20,000,000 »
Divers		2,514,725 94
		75,778,267 80

PASSIF.

Capital :		
Actions réalisées	20,000,000 »	
Actions à émettre	20,000,000 »	40,000,000 »
Capital des Sous-Comptoirs		4,056,744 90
Réserve		3,330,973 78
Comptes courants d'espèces		15,500,699 85
Acceptations à payer		499,800 66
Dividendes à payer		945,863 03
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers	4,621,699 72	
Par faillites du Tribunal de Comm.	206,002 42	4,827,702 14
Correspondants :		
De province	4,822,419 34	
Étrangers	313,109 48	5,135,528 82
Profits et pertes		205,524 19
Rentrées. — Effets en souffrance des exercices clos		»
Divers		1,275,430 45
		75,778,267 80

Risques en cours au 31 décembre 1856 :

Effets à échoir restant en portefeuille	36,062,747 29
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir	31,038,652 57
	67,101,399 86

Certifié conforme aux écritures :

Le Directeur,

Hipp. Bureta.

CONSEIL GÉNÉRAL DE L'EURE.

Le 25 août dernier, à l'ouverture, pour 1856, de la session du conseil général, M. de Montreuil a lu le rapport suivant :

« Messieurs,

» La commission a été appelée à examiner la question d'une ligne partant de Pont-de-l'Arche et se rattachant à un point de la ligne de l'Ouest en passant par Gisors, avec embranchement sur Gournay et Beauvais.

» Après avoir entendu M. le comte de Lagrange, elle vous propose les résolutions suivantes :

» Considérant que depuis longtemps une partie importante de la Normandie, comprenant le Vexin, attend une ligne de fer pour lui procurer les débouchés qui lui sont nécessaires, tant au point de vue agricole qu'au point de vue industriel ;

» Considérant que, depuis la construction des chemins de fer du Nord et de Rouen (ce dernier ayant été exécuté en dehors du *tracé dit des plateaux*), les contrées qu'il traversait sont restées dans un abandon fatal à leur prospérité ;

» Considérant que toutes les autres sections du grand réseau du Nord et de l'Ouest ont été concédées et qu'il ne reste à exécuter que l'embranchement du Vexin pour joindre nos régions à celles du Nord et de l'Est, et mettre la Normandie à même d'échanger ses produits avec ceux de la Belgique et de l'Allemagne ;

» Considérant que les vœux émis en 1847, et dont les circonstances avaient retardé l'accomplissement, ont été renouvelés en 1852, 1853, 1854 et 1855, par le conseil général de l'Eure, et que, dans la séance du 26 août 1853, le conseil avait voté une subvention de 500,000 fr. pour faciliter la réalisation de cet utile projet ;

» Considérant qu'actuellement la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest offre d'exécuter, sans subvention, à ses *risques et périls*, un chemin de fer qui partirait d'un point de la ligne de l'Ouest au Pont-de-l'Arche, traversant Gisors et et la vallée d'Andelle, avec embranchement sur Beauvais et sur Gournay ; que ce tracé répond au vœu de ces contrées ; qu'en présence de pareilles offres, émanées d'une compagnie importante, présentant toutes les garanties désirables, un nouvel ajournement apparaîtrait aux populations intéressées comme un refus systématique ; qu'elles y verraient une regrettable absence de bienveillance et de sympathie ;

» Le conseil général de l'Eure émet le vœu que le chemin de fer proposé, allant d'un point de la ligne de l'Ouest au Pont-de-l'Arche, avec embranchement sur Beauvais et Gournay, soit concédé sous les conditions ci-dessus énoncées.

» Le conseil général, pénétré de l'importance de cette concession pour le développement du bien-être et le progrès de l'agriculture et de l'industrie dans ces régions, insiste vivement pour que sa demande soit accueillie. Il ose en attendre avec confiance l'accomplissement de la sollicitude du gouvernement, qui ne voudra pas laisser plus longtemps dans cet état d'abandon des contrées aussi riches au double point de vue de l'agriculture et de l'industrie, des populations qui ont donné, dans les circonstances les plus difficiles, des preuves non équivoques de leur patriotisme et de leur dévouement.

» En conséquence de ces considérations, et par suite de ses votes précédents, le conseil général décide que la somme de 500,000 fr. votée dans la session de 1855 pour la ligne de Pont-de-l'Arche par Gisors, sera applicable à la ligne qui fait l'objet du vœu ci dessus.

» Les termes et les conclusions de ce rapport, qui présentaient primitivement quelques différences avec le texte ci-dessus transcrit, ont été immédiatement modifiés à la suite d'une discussion à laquelle ont pris part MM. d'Albuféra, de Montreuil, Lereffait, Lefebvre-Duruflé et M. le préfet. Après cette discussion et la rectification conforme du rapport, M. le vice-président met aux voix la conclusion, qui est adoptée. »

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Caisse générale des chemins de fer. — 25 avril, assemblée générale.

Crédit mobilier. — 28 avril, assemblée à 4 heures.

Union financière et industrielle.—30 avril, assemblée générale à 4 heures.

Compagnie parisienne d'éclairage et chauffage par le gaz. — 7 mars, assemblée à 3 heures, salle Herz.

Crédit autrichien du commerce et de l'industrie. — 2 mars, assemblée à Vienne, à 9 heures.

Caisse du commerce et de l'industrie à Turin. — 14 février, assemblée à 2 heures.

Rome à Frascati. — 23 février, assemblée générale.

Dendre et Waes. — 17 février, assemblée à midi.

Carente. — 28 février, assemblée à 3 heures.

Digitized by Google

Sambre française canalisée. — 14 février, assemblée à midi.

Denain-Anzin (forges). — 10 février, à midi, assemblée.

Barbey et Cᵉ (Armements maritimes). — 17 février, assemblée à 2 heures.

Caisse hypothécaire. — 30 mars 1857, assemblée. Dépôt, 20 actions.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

Emprunt espagnol 3 0/0. — 15 au 31 janvier. (Voir dans le corps du journal.)

ÉCHANGES DE TITRES.

Caisse générale des chemins de fer. — Echange des *actions de la Caisse* et *Journal des chemins de fer* (non négociables aujourd'hui) contre les *actions de la Caisse générale des chemins de fer*, cotées officiellement depuis le 20 janvier. (Voir l'avis en tête du journal.)

APPELS DE FONDS.

Est. — 1ᵉʳ au 10 février, 100 fr. par obligation, dernière émission 1850.

Grand-Central. — 16 février au 6 mars, 50 fr. par action.

Compagnie générale maritime. — 1ᵉʳ mars, 150 fr. par action ; dernier versement.

Banque de crédit pour le commerce et l'industrie à Vienne. — 1ᵉʳ avril 40 florins ; 1ᵉʳ juin 40 florins.

Banque nationale. — 1ᵉʳ février au 1ᵉʳ mars, 50 fr. par action.

Bazin Léon Guy. — 1ᵉʳ juillet 1857, 100 fr. par action (versement de novembre différé.)

Compagnie générale des Eaux. — 5 janvier 1857 au 5 février, 125 fr. par action, dernier versement. L'intérêt sera déduit (2 fr. 50 c.).

Jura industriel. — Avant le 28 février, 50 fr. sur les actions.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Nord. — 31 janvier, premier tirage de 300 obligations de Charleroy à Erquelines.

Lyon-Bourbonnais. — 1ᵉʳ avril, tirage du 6 novembre. 1ᵉʳ janvier, remboursement du tirage du 4 décembre.

Ville de Paris. — 1ᵉʳ février, remboursement des obligations (emprunt de 50 millions) sorties au tirage du 3 novembre.

Mines de la Loire. — 1ᵉʳ février 1857, remboursement des obligations sorties au tirage du 12 décembre.

Sambre à l'Oise. — 1ᵉʳ juillet 1857, remboursement de 21 obligations 1853 sorties au tirage du 10 janvier.

Ouest. — 6 juillet, remboursement du tirage du 15 décembre.

Compagnie générale des Omnibus. — 1ᵉʳ avril, remboursement du tirage du 13 janvier.

Houillères et chemin de fer d'Epinac. — 1ᵉʳ février, remboursement à 1,100 fr. des 50 obligations série G, de 301 à 350, sorties au tirage du 25 novembre.

Compagnie des Quatre-Canaux.

Séries 38ᵉ, 35ᵉ, 50ᵉ. — Nᵒˢ 1 à 136, 356 à 500. — Tirage du 31 janvier.

Compagnie des Trois-Canaux.

Série 8ᵉ. — Nᵒˢ 1 à 48, 184 à 200.
Série 23ᵉ, 24ᵉ. — Tirage du 31 janvier.

Canal de Bourgogne.

Série 27ᵉ. — Nᵒˢ 151 à 233, 292 à 354.
Série 29ᵉ. — Tirage du 31 janvier.

Canal d'Arles à Bouc.

Série K. — Nᵒˢ 30 à 56, 96 à 130, 155 à 191.
Série S. — Tirage du 31 janvier.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Comptoir national d'escompte. — 1ᵉʳ février, 23 fr. premier semestre.

BANQUE D'ANGLETERRE.

SITUATION AU 24 JANVIER 1857.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Billets émis.	23,941,695	598,542,375
Actif.		
Avances à l'Etat. . . .	11,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,450,900	86,497,500
Espèces et lingots (or) .	9,466,695	236,667,375
Somme égale. . .	23,941,695	598,542,375

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque.	14,553,000	363,825,000
Réserve	3,389,140	84,728,500
Compte-courant de l'Etat créditeur.	4,122,921	103,073,025
Comptes particuliers. .	9,985,005	249,625,125
Billets à sept jours et autres	849,836	21,245,900
	32,899,902	822,497,550
Actif.		
Créances sur l'Etat. . .	11,560,431	289,235,775
Créances particulières.	15,820,154	395,728,850
Billets de banque en portefeuille.	4,851,730	121,293,250
Numéraire.	669,587	16,239,675
	32,899,902	822,497,550
Diminution :		
Créances.	738,083	18,452,075
Billets en circulation..	376,324	9,408,200
Comptes particuliers..	1,090,926	27,273,150
Augmentation :		
Compte-courant de l'Etat	725,807	18,145,175
Réserve métallique. . .	5,873	146,825
Portefeuille.	378,943	9,473,575
Réserve.	9,237	230,925

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1856 en moins.
								⁰/₀	⁰/₀
ORLÉANS (1).	Du 22 au 28 janvier.	1234	1,016,643	833	1053	861,520	818	0.6	»
NORD (1).	22 — 28 —	795	924,509	1,162	795	855,382	1,075	7.4	»
OUEST (1).	22 — 28 —	876	659,293	752	806	563,232	698	7.7	»
EST (1).	22 — 28 —	1,069	807,842	754	1069	730,592	683	28.0	»
LYON (1).	22 — 28 —	650	946,180	1,442	572	648,327	1,133	27.0	»
LYON-BOURBONNAIS (1).	22 — 28 —	255	217,140	851	255	220,686	865	»	1.6
MÉDITERRANÉE (1)	22 — 28 —	551	529,685	961	533	457,789	857	14.8	»
MIDI.	22 — 28 —	494	156,657	320	253	73,478	236	35.5	»
GRAND-CENTRAL.	22 — 28 —	125	31,547	252	»	»	»	»	»
LYON A GENÈVE.	22 — 28 —	75	20,945	307	»	»	»	»	»
				»	»	»	»	»	»

(1) PRÉLÈVEMENT FAIT DE L'IMPOT SUR LA GRANDE VITESSE.

Digitized by Google

LE RÉSEAU GUILLAUME-LUXEMBOURG.

La concession des lignes ferrées que le grand-duché du Luxembourg a faite par les lois du 25 novembre 1855 et 4 décembre 1856, avait déjà été décrétée dès 1811, comme routes ordinaires, par l'empereur Napoléon, qui attachait à l'exécution de ces voies de communication une importance européenne.

En effet, si l'on examine la carte de l'Europe septentrionale, on verra que le grand-duché du Luxembourg est comme le carrefour où viennent forcément aboutir dans toutes les directions les voies de circulation qui doivent relier entre elles les plus riches provinces de l'Europe du Nord.

A proprement parler, le réseau Guillaume-Luxembourg ne sera qu'un réseau de raccordement entre divers chemins internationaux déjà exécutés ou en voie d'exécution. Il suffit de poser en croix sur le territoire du Grand-Luxembourg 161 kilomètres de railway pour que les quatre extrémités de ce réseau aboutissent :

A l'ouest, au chemin belge d'Arlon à Namur ;

Au sud, au chemin français de l'Est exécuté jusqu'à Thionville et à la frontière ;

A l'est, au chemin prussien de Sarrebruck prolongé jusqu'à Trèves ;

Et enfin au nord, par Weiswampach, d'un côté au chemin de Spa à Liége, d'un autre côté au chemin d'Aix-la-Chapelle et Duren à Cologne.

Les aboutissants directs du réseau Guillaume-Luxembourg sont donc :

Pour la Belgique, les ports d'Anvers et d'Ostende à travers les bassins houillers de Mons, Charleroy et Liége, les plus magnifiques gisements de charbon qu'il y ait dans le continent européen ;

Pour la France, les ports de la Méditerranée, par Metz, Nancy, Gray, Lyon et Marseille, et qui, pour le trajet de la mer du Nord et de la Baltique à la Méditerranée, présentera une économie de parcours de 323 kilomètres ;

Pour la Prusse, les provinces de l'Allemagne qui, par Coblentz, Mayence et Francfort, donneront accès dans le Danube, la mer Noire et l'Adriatique ;

Enfin, pour les provinces rhénanes et la Hollande, les ports de Rotterdam et d'Amsterdam, à travers Cologne, Berlin, etc

On voit par là à travers quelles régions fécondes arrivera, en se grossissant, le transit qui rayonnera forcément vers le réseau Guillaume-Luxembourg. Après Paris, on ne trouverait certainement pas, dans toute l'Europe, une position plus privilégiée pour le transit international.

L'importance de ce réseau doit se mesurer en raison inverse de son étendue.

Se raccorder aux quatre grands réseaux de l'Europe, à la France, à la Prusse et à l'Allemagne, à la Belgique et à la Hollande, qui apporteront leur tribut respectif de transit, moyennant l'exécution de 161 kilomètres de voie ferrée, n'est-ce pas là une situation exceptionnellement favorable ?

Pour décider l'exécution de ce réseau, depuis si longtemps projeté, il a fallu que les gouvernements limitrophes, la France, la Prusse et la Belgique prissent sur eux, pour ainsi dire, de diriger les extrémités de leur réseau respectif vers la frontière du grand-duché de Luxembourg.

Ce n'est qu'à ce moment que le gouvernement grand-ducal s'est décidé à accorder la concession depuis si longtemps sollicitée, en gratifiant même la Compagnie d'une subvention de 3 millions, pour un capital appelé de 35 millions en actions

Les travaux sont déjà en voie d'exécution sur la section du réseau la plus importante, celle qui aboutit à la France. La longueur des deux sections qui, avant un an, mettront Luxembourg en communication directe avec la Belgique et la France, n'est pas de plus de 37 kilomètres en tout.

Le territoire que vont traverser les sections en voie d'exécution n'est qu'un vaste bassin métallurgique, le plus riche de toute l'Europe continentale en minerai de fer. C'est sur cette frontière de Luxembourg que la France possède elle-même ses plus beaux établissements métallurgiques.

Sur le territoire traversé, le Luxembourg possède aussi quinze hauts-fourneaux, qui, dans l'impossibilité où ils ont été jusqu'ici se procurer du coke, sont obligés de s'alimenter au charbon de bois, ce qui augmente de 60 0/0 leurs frais d'exploitation. La section de Thionville amènera sans transbordement aux hauts-fourneaux du Luxembourg les charbons du vaste et riche bassin de Sarrebruck, de même que la section d'Arlon leur amènera ceux du bassin de Charleroy.

On peut dire sans exagération que les gisements de fer du Luxembourg sont inépuisables ; la production de ce métal, indispensable à l'industrie, deviendra donc illimitée dans les hauts-fourneaux du grand-duché, sitôt qu'un chemin de fer, en leur amenant du coke, diminuera pour eux de 60 0/0 les frais de traitement.

Si l'on songe que le chemin de Saint-Etienne à Lyon, malgré son insuffisance, a rapporté jusqu'à 450,000 fr. par kilomètre, on peut se faire une idée approximative de l'avenir réservé au réseau Guillaume-Luxembourg, placé dans des conditions identiques.

Aussi, ne sommes-nous pas étonné d'apprendre que les Lyonnais, qui savent par l'expérience du chemin de Saint-Etienne ce que rapporte un chemin de fer qui relie un carreau houiller à une usine, aient été les premiers et les plus forts souscripteurs du réseau du Luxembourg.

Lorsque, après l'exécution entière du réseau, les bénéfices du transit international viendront s'ajouter à ce riche trafic local, l'exploitation des chemins Guillaume-Luxembourg sera certainement une des plus productives de tout le réseau européen.

Le roi de Hollande particulièrement attache une si grande importance, au point de vue politique et commercial, à l'exécution du réseau du Luxembourg, qu'il a autorisé la Compagnie concessionnaire à mettre ce réseau sous le patronage de son nom, et à prendre le titre de Société royale Grand-Ducale de Guillaume-Luxembourg.

Les hommes honorables et éminents qui figurent dans le Conseil d'administration de la Compagnie donnent toute garantie de moralité et de bonne gestion.

Le capital, nous l'avons dit, a été fixé à 35 millions, en 70,000 actions de 500 fr. La subvention de 3 millions, accordée par le grand-duché, sera remboursée sans intérêt sur la moitié des produits de l'exploitation excédant 7 0/0, sans que le gouvernement grand-ducal puisse jamais, la subvention étant remboursée, prétendre à aucun partage dans les produits ultérieurs du réseau. La durée de la concession est de 99 ans, partant de l'année 1859. Elle ne peut être soumise au rachat, sous quelque condition que ce soit.

Les dépenses du réseau, double voie et matériel roulant compris, ne doivent dépasser dans aucun cas 55 millions.

Il y aura donc, en dehors de la subvention de 3 millions et du capital bénéficiaire fixé à 35 millions, 15 millions à émettre en obligations.

Le premier versement appelé par la Compagnie est de 150 fr. par action.

Le capital obtenu par ce premier versement suffira pour mettre en état d'exploitation les deux sections d'Arlon et de Thionville, destinées à relier Luxembourg aux frontières de France et de Belgique.

Il y a peu d'entreprises qui se présentent aujourd'hui dans de meilleures conditions de succès et d'avenir.

Le produit net du kilomètre basé sur les statistiques sérieusement établies, sera pour l'ensemble du réseau de plus de 12 0/0 sur le capital de 35 millions émis en actions.

F. DUQUING.

VILLE DE PARIS.

2 février 1857.

Quatrième tirage de l'amortissement de l'emprunt de 60 millions.

Ordre des sorties.	Numéros sortis.	Montant des primes.
1	89,728	100,000 fr.
2	56,854	10,000
3	31,296	10,000
4	81,087	10,000
5	71,424	10,000
6	99,001	4,000
7	37,627	4,000
8	46,564	4,000
9	21,351	4,000
10	58,328	4,000
11	7,359	4,000
12	22,045	4,000
13	69,544	4,000
14	20,404	4,000
15	31,055	4,000

Le remboursement en capital des obligations désignées au tableau ci-dessus, ainsi que le paiement des lots attachés à chacune d'elles, aura lieu à présentation à la caisse municipale, à l'Hôtel-de-Ville, à partir du 1er mars prochain, en même temps que s'opérera le paiement des intérêts, sur le pied de 3 3/4 0/0 des sommes versées par les souscripteurs.

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi, 29 janvier 1857.

Fers laminés, 340 fr. ; fers martelés, 360 à 370.

Les ronds de tréfilerie se soutiennent très-fermement et montrent une propension assez marquée à la hausse ; c'est, du reste, un mouvement que nous avons prévu depuis longtemps en voyant la faveur dont cet article était l'objet. Suivant les usines, on fait le n° 21 400 à 420 fr. Les numéros au-dessous ou les fils de fer plus rares sont à des prix proportionnellement plus élevés : ainsi nous avons vu accepter

Digitized by Google

le n° 20 à 440 et 460 fr., et 20 fr. d'écart par trou dans les autres numéros.

PARIS.

Les cours des fers ne subissent pas de variations ; l'entente sur les prix est générale à 320 fr. les fers de fonte au coke, 340 ceux de fonte au bois.

Les avis favorables du marché de production donnent à la fonte pour deuxième fusion une grande fermeté. Le stock est du reste sans importance : environ 800,000 kil. à Paris, et 2 millions de kil. tant à Rouen qu'au Havre.

Les tôles, les fils de fer, pointes, chaînes, poids à peser, etc., sont restés sans changement aux cotes publiées précédemment.

COMMERCE EXTÉRIEUR (*Commerce spécial*).

Importations.

	En 1856.	En 1855.
Fers étirés en barres, q. m.,	607,619	540,103
Acier,	9,578	11,013
Fonte brute,	1,272,145	1,162,096
Cuivre de première fusion,	89,394	117,978
Etain brut,	25,293	23,907
Plomb brut,	238,952	239,427
Zinc,	196,779	256,050
Houilles,	39,155,546	38,171,614

Exportations.

Machines et mécaniques, fr.	4,339,494	3,026,306

Situation des entrepôts (31 décembre)

Quintaux métriques.

Fonte brute,	102,202
Cuivre brut,	1,253
Etain brut,	1,538
Zinc première fusion,	488
Plomb brut,	36,460

MÉTAUX.

CUIVRE. — La nouvelle de la semaine est la hausse faite par les fondeurs sur le Tough-Cake, le Tile et le plomb raffiné ; l'augmentation est de 9 livres, soit 22 fr. 50 par 100 kil. On cote : Best Selected, 3,450 la tonne ; Tough-Cake et Tile, 3,375 la tonne ; fils, 1 55 ; tuyaux, 1 88 ; doublage, 1 55 la livre. Cette hausse était prévue dans notre précédent bulletin.

Le mouvement de hausse s'est ressenti à Paris, où on fait le minerai Corocoro 330 fr., le cuivre de Russie 340 à 370, suivant les marques, le cuivre anglais 345 350 nominalement.

ETAIN. — Tendance à la hausse sur les marchés régulateurs d'Amsterdam et de Londres.

Pas de changement à Paris ; prix fermes à 390 fr. le Banca.

PLOMB. — La vente semble reprendre un peu. On raisonne cet article, au Havre, à 58 fr. sous vergues ; l'entrepôt est chargé, le stock est d'environ 2 millions de kilogrammes.

Prix de Paris : 65 à 65 fr. 50 à l'acquitte.

ZINC. — Par continuation, en faveur à Hambourg à mb. 18.5.

A Paris, 75 et 75 fr. 50 le zinc brut.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glasgow, 23 janvier :

Le prix des gueuses n'a pas varié bien sensiblement depuis huit jours. Il y a eu tout d'abord une hausse de 1 fr. 25 sur les numéros mélangés ; mais, depuis, les prix sont descendus de quelques centimes pour rester fermes à 91 85 et 92 les warrants, numéros mélangés. Les bonnes marques ordinaires sont tenues, en mains des maîtres de forges : n° 1, 92 80 ; n° 3, 88 75 ; numéros mélangés, 91 85.

On raisonne ainsi les autres marques : Gartsherrie n° 1, 97 50 ; Calder n° 1, 96 25 ; Blair et Eglinton n° 1, 92 50 ; id. n° 3, 88 75.

Par suite d'une demande abondante les fers d'Ecosse sont en légère faveur. On cote : fers en barres, 221 85 à 225 fr. ; fers à clous, 240 85 à 250 ; fers d'angles, 231 25 ; tôles fortes pour chaudières, 275 ; id. pour navires, 256 25 à 262 50 ; tôles fines, 287 50 ; cercles, 262 50.

Les mineurs de l'Ayrshire ayant demandé une augmentation de salaires qu'ils ont obtenue, les charbons viennent de hausser de 1 fr. 25.

Londres, 25 janvier :

La situation est favorable aux détenteurs. Les barres de Galles ont éprouvé une hausse : 200 à 215 fr suivant les marques ; rendu à Londres, 212 50 à 218 75. Les fers du Staffordshire sont un peu mieux demandés ; les prix sont de 225 à 237 50. Les fers de Glascow ont également haussé.

Les rails ont été traités à 200 et 205 fr. ; des fabricants demandent des prix plus élevés.

On maintient fermement à Newcastle les cours des charbons. Les frets pour la France sont :

Rouen, 362 50.
Caen, 375.
Boulogne, 212 50.
Brest, 350.
Par koel de 21 tonneaux.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Couchant de Mons, 19 janvier :

Houilles flénu ou demi-grasses : gros, fr. 1 95 par 80 kil. ; gaillettes-ries, 1 85 id. ; tout-venant, 1 40 par hectolitre ras ; fines, 1 05.

Houilles fines à forger : 1 60 par hectolitre.

Coke : gros coke, 28 à 32 les 1,000 kil. ; petit coke, 18 à 20 id. 5 centimes de plus pour chargement.

Charleroi, 17 janvier :

La semaine n'a apporté aucun changement. Fonte affinage, 10 50 à 10 75. Fonte de moulage assez demandée dans les numéros inférieurs. Les maîtres de forges se plaignent de la cherté des charbons, qui conservent leurs prix.

Peu de demandes en fers.

Les charbons sont restés sans variations, malgré une espèce d'incertitude dans les affaires.

Fret pour Paris, 11 fr.

— C'est le 4 février qu'aura lieu, à la direction des chemins de fer, l'adjudication de rails, coussinets, etc., attendue impatiemment par nos maîtres de forges, dans l'espoir qu'elle ranimera un peu le marché. La fourniture doit être de 2,040 tonneaux de rails et de 600 tonneaux de coussinets. Les résultats de cette adjudication seront intéressants, car ils détermineront les prix adoptés par nos grandes sociétés métallurgiques.

Liége, 17 janvier :

Les charbons se cotent de 27 à 30 fr. les 2½ hect., suivant qualités ; grosses houilles, 24 les 1,000 kil. ; gaillettes, 22 les 1,000 kil. ; coke, 25 à 28 suivant qualité.

On signale une légère reprise sur la fonte de forge.

Les fontes de moulage sont à 13, 14, 15 et 16, les n°s 4, 3, 2 et 1.

Fers marchands, 24, 26 et 28 ; tôles, 34 et 36.

— Les tableaux ci-dessous résument les prix des fontes et des fers pendant l'année 1856, dans les deux principaux centres de production :

CHARLEROI.

	Fonte d'affinage.	Fonte moulage n° 1.	Fers laminés n° 1
Janvier,	115 à 120	177 50	250
Février,	112 50 à 115	175	250
Mars,	112 50 à 115	175	240 à 250
Avril,	110 à 115	175	240
Mai,	110 à 115	165	240
Juin,	112 50 à 115	165	240 à 250
Juillet,	110 à 112 50	165	240 à 250
Août,	110 à 112 50	165	240 à 250
Septemb.	110 à 112 50	165	240 à 250
Octobre,	110 à 112 50	167 50 à 170	240
Novembr.	110	160 à 165	230 à 235
Décembre	107 50 à 110	140 à 142 50	220 à 225

LIÉGE.

	Fonte d'affinage.	Fonte moulage n° 1.	Fers laminés n° 1.
Janvier,	110	165	240
Février,	110	165	240
Mars,	110	165	240 à 250
Avril,	110	165	240
Mai,	110	165	240
Juin,	110	165	240
Juillet,	110	165	240
Août,	110	165	240
Septembre,	110	165	240
Octobre,	110	165	240
Novembre,	110	165	240
Décembre,	110	165	240

On voit par le tableau qui précède que les prix de la fin de l'année sont de beaucoup inférieurs à ceux des premiers mois de 1856 ; la raison la plus probable, c'est la crainte de la concurrence anglaise, permise depuis le 1er janvier de l'année courante.

BOIS.

Par continuation, calme sur nos ports ; l'état des ports et des chantiers de Paris, les constructions qu'on doit entreprendre encore cette année, font espérer une vente facile et une reprise prochaine. S'il n'y a pas faveur sur les prix, il y a du moins certitude de maintien.

La charpente ordinaire vaut de 5 fr. 50 à 5 75 à Paris ; les gros bois de choix de 6 à 8 fr. suivant la qualité.

O. SAUPIQUE.

(L'Ancre de Saint-Dizier).

GRAND HOTEL DU LOUVRE.

Recettes du grand hôtel du Louvre, sans y comprendre le produit de la location des boutiques, ni les locations des autres immeubles de la Compagnie :

	Recettes brutes.	*Moyenne par jour.*
Janvier 1857.....	166,082 55	5,357 50
Janvier 1856.....	105,255 65	3,396 70
Différence en fav. de 1857.	60,826 90	
Soit un accr. en moyenne par jour de..		1,962 81

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1856. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1855. id. 795 id.)

Du 22 au 28 janvier 1857.

Déduction faite de l'impôt (loi du 14 juillet 1855) à partir du 1er août.

77,919 voyageurs	224,722 32
Bagages, marchandises, etc.	699,787 35
TOTAL	924,509 67

Semaine correspondante de 1855.

76,146 voyageurs	226,087 80
Bagages, marchandises, etc.	629,295 10
Produit total	855,382 90

Recette totale depuis le 1er janvier

1857	3,468,236 84
1856	3,387,187 40
DIFFÉRENCE	81,049 44

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLEANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine : En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Déduction faite de l'impôt du dixième

Du 22 au 28 janvier 1857.

80,097 Voyageurs	243,353 24
Bagages, marchandises, etc.	772,290 74
TOTAL	1,016,643 98
Semaines correspondantes de 1856	861,520 76
Différence en faveur de 1857	155,123 22
Recettes depuis le 1er janvier 1857.	3,050,523 82
Recette correspondante de 1856	3,218,949 85
Différence en faveur de 1857	831,573 97

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 876 kilomètres)
(1856. id. 806 id.)

Du 22 au 28 janvier 1857

(Déduction faite du droit du dixième.)

136,634 voyageurs	228,255 60
Marchandises, etc., grande vitesse	43,624 52
— petite vitesse	387,413 »
TOTAL de la semaine	659,293 12
Semaine correspondante en 1856	563,232 99
Augmentation en 1857	96,060 13
Recettes depuis le 1er janvier 1857	2,696,350 47
id. id. 1856	2,263,988 75
Différence en faveur de 1857.	432,361 72

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

(1857. Longueur exploitée, 656 kilom.)
(1856. id. 572 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,442 35.
— 1856, 1,133 44.

Recettes du 22 au 28 janvier 1857

Et de la semaine correspondante de l'exercice écoulé.

Déduction faite du droit du dixième sur les transports à grande vitesse

Grande vitesse) 58,960 voyageurs	243,889 25
Grande vitesse) marchand	105,654 52
Petite vitesse) marchand	596,636 35
Total	946,180 05
Semaine correspondante de 1856	648,327 66
Différence en faveur de 1857	297,852 39
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	3,530,107 14
id. id. 1856	2,581,657 71
Différence en faveur de 1857	954,539 43

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(1857. Longueur exploitée, 1069 kilomètres.)
(1855. id. 1069 id.)

3e année. — 4me semaine.

Du 22 au 28 janvier 1857.

(Déduction faite de l'impôt).

65,188 Voyageurs	208,732 40
Marchandises	598,309 66
TOTAL de la semaine	807,042 36
Recettes antérieures	2,133,940 89
TOTAL général	2,940,983 25
4me semaine de 1857	807,042 36
Semaine correspondante de 1856.	730,592 57
Différence en faveur de 1857	76,449 79
Exercice 1857	2,940,983 25
Id. 1856	2,898,684 01
Différence en faveur de 1857	42,299 24

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont et prolongements.

Longueur exploitée : 125 kilomètres

Du 22 au 28 janvier 1857.

Voyageurs	11,459 95
Bagages, marchandises, etc.	20,087 30
Total	31,547 25
Recettes antérieures	87,138 83
Total	118,686 08

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 523 id.)

Recettes du 22 au 28 janvier 1857

Déduction faite du dixième sur les transports grande vitesse.

43,418 Voyageurs	148,353 25
Bagages et marchandises	341,303 81
TOTAL de la semaine	529,685 86
Semaine correspondante de 1856	437,789 15
Augmentation	91,896 41
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier 1857	2,161,021 13
Période correspondante de 1856	1,835,363 25
Augmentation	325,660 88

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

(1857. Longueur exploitée, 156 kilom.)

Déduction faite de l'impôt du dixième.

Du 22 au 28 janvier.

(Section de Lyon à Roanne.)

2,200 Voyageurs	23 444 31
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	102,842 02
TOTAL	126,286 49
Recettes antérieures	546,718 56
Total de l'exercice 1857	733,004 98
Recette correspondante 1856	189,352 45
TOTAL de l'exercice 1856	696,975 15

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).

Voyageurs	8,718 82
Bagages, marchandises, etc.	22,106 47
Total	30,854 13
Recettes antérieures	91,918 43
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	122,772 91
Semaine correspondante en 1856	31,333 65
Recettes depuis le 1er janvier 1856	113,031 45
Recettes totales de la semaine sur les 2 sections	217,140 80
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857	638,637 »
TOTAL	855,777 80

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 494 kilomètres.
Id. en 1856, 307 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 150 id.

Recettes du 22 au 28 janvier 1857

CHEMIN DE FER.

24,614 voyageurs	60,199 20
Bagages, marchandises, etc	94,458 07
TOTAL	154,657 27
Recettes du CANAL LATÉRAL	27,423 58
Recettes antérieures	533,644 31
Total depuis le 1er janvier 1857	715,725 16
4e semaine de 1857. Chemin de fer	154,657 27
Id. Canal latéral	27,423 58
Total de la semaine en 1857	182,080 85
4e semaine de 1856. Chemin de fer	72,476 50
Id. Canal latéral	9,856 65
Total de la semaine en 1856	82,333 45
Différence en faveur de 1857	99,747 40

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857	715,725 16
1856	327,889 71
Différence en faveur de 1857	387,835 45

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1857,	320 20	130 58
1856,	236 93	65 69
Augmentation,	84 12	64 89

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Section de Lyon à Bourg.)

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 22 au 28 janvier.

5,137 Voyageurs	11,055 70
Bagages, marchandises, etc	8,089 85
Total	20,045 55
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1857	70,610 80
TOTAL	90,656 35

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

(Lignes de Bâle à Sissach et Aarau-Olten-Lucerne, 84 kilomètres.)

Recettes du 1 au 31 décembre 1856.

	Voyageurs	Marchandises (quintaux à 50 kil.	Recettes.
Du 1er au 31	41,837	139,469	63,908 51
Mois précédents. (Ligne de Bâle à Sissach seulement jusqu'en juin).	485,716	737,886	592,951 60
Totaux..	527,553	877,355	656,860 11

CHEMIN DE FER D'ORSAY.

Circulation et recettes comparatives du mois de Janvier 1857.

(1857. Longueur exploitée, 23 kilomètres)

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages etc.	Totaux.
1857	45,413	28,378 80	1,137 85	29,516 65
1856	44,684	27,597 45	1,105 75	28,503 20
En faveur de 1857	729	981 35	32 10	1,013 45
En faveur de 1856	»	»	» »	»

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS.

1855. — Longueur exploitée, 402 kilomètres.
1856. — — — 402 —

Décembre 1856.

161,484 voyageurs	376,115 00
14,501 tonnes de marchandises	171,868 14
Total du mois	547,983 14
Mois correspondant 1855	553,396 35
Différence en faveur de 1855	5,413 21
Recettes depuis le 1er janvier 1856	5,127,438 69
Recettes correspondantes 1855	4,011,704 43
Différence en faveur de 1856	1,115,734 26

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 22 au 28 janvier 1857.

Voyageurs	18,198 60
Bagages	595 75
Marchandises : grande vitesse	1,530 87
Id., petite vitesse	7,243 55
Produit éventuel	» »
Service de Biella	4,871 23
Ensemble	32,440 10
Recette correspondante de 1856	26,768 12
Différence en faveur de 1857	5,671 98

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. Id. 1,039 id.

Du 22 au 28 janvier 1857.

	En francs, au change de 123 p/c
27,146 voyageurs	106,602 42
24,528 tonnes Marchandises	347,004 95
Total de la semaine	453,607 38
Semaine correspond. 1856	602,475 60
Différence en faveur de 1856	148,868 22
Recettes depuis le 1 janvier 1857	1,762,914 00
Recettes depuis le 1 janvier 1856	2,344,805 00
Différence en faveur de 1856	581,890 00

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

4e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 19 au 25 janvier

2,853 voyageurs. — 19,453 quint. bagages, marchandises	fr. 7,794 45
Recette correspondante de 1856	3,778 40
Augmentation	4,016 05
Recettes depuis le 1er janvier 1857	27,859 45
Recette correspondante de 1856	14,827 85
Différence en faveur de 1857	12,031 60

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 1er au 14 janvier 1857

6,162 voyageurs	fr. 4,367 25
Recettes antérieures à partir du 17 septembre 1856	62,113 30
Total général	66,480 65

L'ouverture du service des marchandises a eu lieu le 5 janvier. Les recettes seront publiées au premier jour.

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

décembre 1856

	1856.	1855	1854.
Voyageurs	27,881 60	23,656 40	20,367 85
Bagages	568 75	388 70	384 17
Bétail	589 35	594 03	621 45
Marchandises	18,922 34	20,121 86	17,277 51
	47,962 04	44,762 »	44,710 98

Augmentation en 1856 de fr. 3,200 04 sur 1855
Augmentation de 3,251 06 sur 1854

4 trimestres.

	1856.	1855.	1854.
Voyageurs	446,128 25	394,386 58	383,734 66
Bagages	11,879 68	8,092 08	8,352 74
Bétail	12,189 75	11,039 98	11,395 20
Marchandises	230,026 71	238,283 33	221,195 19
	700,144 31	652,701 81	624,679 09

Augmentation en 1856 de fr. 47,442 50 sur 1855
et de fr. 75,465 22 sur 1854

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (5e semaine)		Par journée de voiture d'omnibus.	Par journée de tramways.
Du 25 au 31 janvier 1857	181,629 20	68 32	37 39
Semaine correspondante de 1856	172,474 05	61 45	36 97
Rec. depuis le 1er janv. 1857	893,326 55	72 50	42 08
Période correspondante de 1856	835,688 30	67 08	40 99
Différence en faveur de 1857	59,638 25	5 42	1 09

Digitized by Google

CHEMINS DE FER

DU NORD.

Tirage d'obligations.

Le premier tirage pour le remboursement, au taux de 1,000 fr. chacune, de 300 obligations de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Charleroy à Erquelines, a eu lieu le 31 janvier dernier, au siége de l'administation du chemin de fer du Nord, à Paris. Les numéros sortis sont les suivants :

661	à	680
801	à	820
1121	à	1140
1141	à	1160
1241	à	1260
1321	à	1340
1361	à	1380
1381	à	1400
1401	à	1420
1601	à	1620
1641	à	1660
1801	à	1820
1901	à	1920
1921	à	1940
1941	à	1960

Les porteurs des obligations sorties devront, pour en obtenir le remboursement, se présenter chez MM. Cassel et Ce, banquiers, à Bruxelles.

CHEMINS DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg.

LIGNE DE PARIS A MULHOUSE.

Ouverture de la section de Paris à Nangis (70 *kilom.*), *le 9 février* 1857.

Départ de Paris : 7 h. 40 min. du matin ; — 10 h. 50 min. du matin ; — 5 h. 40 min. du soir.

Arrivée à Nangis : 9 h. 55 min. du matin ; — 1 h. 30 min. du soir ; — 7 h. 55 min. du soir.

Départ de Nangis : 8 h. du matin ; — 11 h. du matin ; — 6 h. du soir.

Arrivée à Paris : 10 h. 20 min. du matin ; — 1 h. 45 min. du soir ; — 8 h. 20 min. du soir.

Stations desservies : Noisy, Rosny, Nogent-sur-Marne, Villiers, Emerainville, Ozouer-la-Ferrière, Gretz, Villepatour, Ozouer-le-Voulgis, Verneuil, Mormant, Grand-Puits, Nangis.

Localités desservies par correspondance : Petit-Bry, Noisy-le-Grand, Joinville, Saint-Maur, Neuilly-sur-Marne, Tourman, La Houssaye, Mortcerf, Farmoutiers-Chevry, Chaumes, Fontenay, Guignes, Andrezel, Champeaux, Rosoy, Pecy, Gathins, Jouy-le-Châtel, Maison-Rouge, Provins.

Tarif entre Paris et Nangis.

	1re cl.	2e cl.	3e cl.
Billets simples ...	7 20	5 35	3 85
— aller et ret^r^	10 70	7 70	6 »

Il est délivré à toutes les stations pour Paris, et *vice versâ*, des billets d'aller et retour à prix réduits.

L'ouverture sur Nangis ne change rien à la marche actuelle des trains entre Paris et Nogent-sur-Marne.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

MM. les porteurs d'actions et obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans *ses succursales*, les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission qui vient d'être réduite de 1/2 à 1/4 0/0.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans ses succursales les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,
G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Avis aux porteurs d'obligations 5 *et* 3 0/0. — Les coupons de ces obligations sont payables au choix des porteurs :

Sans frais, — dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, à Lyon et Marseille.

Moyennant une commission de *un quart pour cent*, dans toutes les succursales de la Banque.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST, 124, rue Saint-Lazare.

Entrepôt des Batignolles.

La Compagnie a l'honneur d'informer le public qu'un service permanent de douane, pour l'acquittement des droits à l'importation et à l'exportation, est établi à l'Entrepôt des Batignolles (16, rue Cardinet), où des magasins vastes et commodes, reliés avec la gare du chemin de fer par des rails, sont mis à la disposition du commerce pour le stationnement des marchandises avant ou après l'acquittemen..

La Compagnie remplit gratuitement les formalités en douane dans l'intérêt des expéditeurs, qui se trouveront, en outre, exonérés des frais de cordes et plombs et de double camionnage, qui grèvent aujourd'hui la marchandise.

La Compagnie se charge également, moyennant un tarif réduit, de l'emballage, tant en *gras* qu'en *maigre*, des colis destinés à l'exportation, toutes les fois que les expéditeurs ne jugeront pas utile de faire faire cette opération par leurs propres emballeurs, auxquels un local spécial est affecté à cet effet.

Les marchandises sont reçues en douane :

Jusqu'à midi pour la petite vitesse;

Jusqu'à à *heures* pour la grande vitesse.

Les colis amenés après les heures ci-dessus fixées ne pourront passer en douane que le lendemain, et seront d'ailleurs reçus à l'Entrepôt, de même que les colis passés à la douane de Paris, jusqu'à 5 heures du soir.

Les voitures amenant les marchandises entreront par la grille de l'Entrepôt (avenue de Clichy, 97, aux Batignolles).

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le dernier appel de fonds (cinquante francs par action) est fait en exécution des statuts de la Compagnie.

Les versements seront reçus du 15 février courant au 6 mars prochain, tous les jours, fêtes et dimanches exceptés.

1° A Paris, dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, de 10 à 3 heures;

2° A Lyon, à la Caisse syndicale des agents de change.

3° A Bordeaux, à la caisse de la chambre syndicale des agents de change ;

4° Et à Londres, chez MM. Ch. Devaux et Ce, banquiers.

Après le 6 mars, les versements en retard devront un intérêt de 5 0/0 à partir du 16 février, époque fixée pour la mise en recouvrement de l'appel de fonds.

Paris, le 2 février 1857.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire général,
A. COUPON.

CHEMINS DE FER DE LA

LIGNE D'ITALIE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le paiement du semestre d'intérêt échu, soit 2 fr. 50 c. sur le versement de 100 f. par action, s'effectue depuis le 2 janvier 1857, sur la présentation des coupons :

A Paris, dans les bureaux de la Compagnie, rue de Londres, 12 ;

A Londres, chez MM. Sheppard et fils, Threadneedle street, 28 ;

A Genève, à la Banque générale suisse.

CHEMIN DE FER

D'ANVERS A GAND (par Saint-Nicolas et Lokeren).

En exécution de l'art. 39 des statuts, l'assemblée générale se réunira, le *samedi* 7 *mars* 1857, à midi, au siége de la Compagnie, rue aux Choux, 3 *bis*, afin d'entendre le rapport de l'administration, ainsi que l'exposé du bilan, et de procéder à l'élection de deux administrateurs et d'un commissaire.

MM. les actionnaires, propriétaires d'au moins dix actions, qui désireraient assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres, soit à Bruxelles, au siége de la Compagnie, avant le 28 février, ou à Paris, chez M. Léopold S. Koenigswarter, 34, rue de Provence, avant le 24 février 1857.

BOIS INJECTÉS.

Procédé Boucherie neveu, s. g. d. g. pour la préparation des bois secs en grume ou équarris.

S'adresser pour cessions ou fournitures en France et à l'étranger, à MM. Dumoulin, Dulys frères, à Bordeaux.

SOCIÉTÉ

DES PORTS DE MARSEILLE.

Adjudication définitive, le 28 février 1857, des **travaux de construction** *à exécuter sur les* **terrains de la Joliette.**

L'adjudication aura lieu, en la chambre des notaires de Marseille, rue Beauveau, n° 2, par-devant Me Aucler, l'un d'eux, *le samedi 28 février 1857, à 11 heures du matin.*

Les constructions à exécuter consistent en grandes maisons avec ailes et dépendances, élevées de cinq étages sur caves et rez-de-chaussée, ayant façade sur le quai de la Joliette.

On pourra traiter de gré à gré, et avant l'enchère, à partir du 1er février.

Pour traiter ou prendre connaissance du cahier des charges et des plans et devis, s'adresser :

A Marseille : à l'étude de Me Aucler, notaire, rue Saint-Ferréol, n° 50;
— chez MM. J. Mirbet C^e^, rue Crignan, n° 40 A;
A Paris : chez MM. J. Mirbet et Ce, rue Richelieu, 90;
— chez M. Pigny, architecte, rue d'Aumale, n° 15.

A VENDRE

Magnifique collection de 583 feuilles de dessins et modèles français et anglais, à l'usage des chemins de fer à l'échelle nécessaire pour l'exécution.

S'adresser, 9, rue Neuve-des-Mathurins.

SOCIÉTÉ DES

FORGES DE CHATILLON ET COMMENTRY.

ÉMISSION DE 20,000 OBLIGATIONS,

A 250 fr., remboursables à 312 50 c.

L'assemblée générale des actionnaires du 12 janvier 1857 a décidé l'émission de 20,000 obligations de 250 fr., rapportant 15 fr. d'intérêt annuel, payables par semestres et le capital remboursable à 312 fr. 50 c., en 25 ans, par voie de tirage au sort.

Le premier coupon d'intérêts sera payable le 15 novembre 1857.

Le premier tirage aura lieu le 15 mai 1860.

En conséquence, la souscription est ouverte au siége de la Société, à Paris, rue du Conservatoire, 11.

Les paiements auront lieu comme suit :

50 fr.	en souscrivant, sous déduction de l'intérêt à 6 0/0 du jour du versement au 15 mai 1857 ;
100	le 15 mars 1857 ;
100	le 15 septembre 1857.
Total, 250 fr.	

Les versements effectués par anticipation sur les deux derniers termes, seront bonifiés à raison de 6 0/0 l'an.

Paris, e 12 janvier 1857.

Digitized by Google

CAISSE DU COMMERCE
ET DE
L'INDUSTRIE A TURIN
(Crédit mobilier).

Assemblée générale du 14 février.

Ordre du jour :

1° Approbation du bilan ;

2° Proposition de modification aux articles 23, 41 et 60 des statuts ;

3° Election de quatre administrateurs.

SOCIÉTÉ ANONYME

DE LA MANUFACTURE DE GLACES D'AIX-LA-CHAPELLE.

MM. les actionnaires sont priés d'assister à une assemblée générale extraordinaire qui aura lieu à Aix-la-Chapelle, au siége de la société, le 7 mars prochain, à onze heures du matin, dans le but de délibérer sur un traité que le conseil d'administration a provisoirement conclu avec les sociétés des glaces de Saint-Gobain et de Saint-Guirin.

Conformément à l'art. 37 des statuts, MM. les actionnaires auront à déposer leurs titres avant le 22 février prochain :

Soit à Paris, au bureau de la société, 47, rue de Luxembourg ;

Soit à Aix-la-Chapelle, chez le directeur général de la société.

Aix-la-Chapelle, le 31 janvier 1857.

Le directeur général,
HENOCH.

MINES DE VILLEFORT ET VIALAR.

MM. les actionnaires propriétaires d'une ou plusieurs actions nominatives sont prévenus qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le 12 février prochain, à midi, rue des Petites-Ecuries, 44, à l'effet de délibérer sur des propositions relatives à des changements à apporter aux statuts et à l'augmentation du capital social.

VENTE PAR ADJUDICATION

au tribunal civil de Marseille, le 21 février 1857, des **Usines métallurgiques réunies de Septèmes** (près Marseille).

Cette vente aura lieu en deux lots :

Premier lot. 1° Usine à plomb avec ses accessoires ; 2° usine à antimoine ; 3° appareils et bâtiments divers ; 4° trois fabriques de produits chimiques louées annuellement 10,250 fr. Le tout au milieu d'un terrain de 29 hectares environ.

Deuxième lot. Usine à cuivre et ses accessoires au milieu d'un terrain de 38 hectares environ.

Mises à prix :

Premier lot, 280,000 fr. ;

Deuxième lot, 120,000 fr.

Renseignements : à Marseille, au greffe du tribunal pour le cahier des charges, et aux liquidateurs de la Société, 50, rue de Paradis ; à Paris, à M. Pasturin, 9, place de la Bourse.

MM. LES ACTIONNAIRES de la Compagnie Parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz sont invités à se réunir en assemblée générale extraordinaire, le samedi, 7 mars prochain, à trois heures précises, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

L'assemblée aura à délibérer :

Sur l'approbation des comptes et la fixation du dividende de l'exercice de 1856 ;

Sur une proposition du Conseil d'administration relative aux voies et moyens.

Les actionnaires propriétaires de vingt actions qui voudront assister à cette assemblée, devront, conformément à l'art. 35 des statuts, se présenter au siége de la Société, rue Saint-Georges, 1, depuis le 13 jusqu'au 24 février, de onze heures à trois heures, pour faire le dépôt de leurs titres et retirer leur carte d'admission.

COMPAGNIE

DES VERRERIES
DE FRANCE ET DE L'ETRANGER.

MM. les actionnaires sont prévenus, qu'aux termes de la délibération de l'assemblée générale du 19 janvier dernier, ils doivent user du droit qu'ils ont de souscrire à la deuxième émission des actions de la Compagnie, avant le 15 février courant, époque à laquelle le gérant sera autorisé à disposer des titres, en vertu de la décision prise par ladite assemblée.

Le gérant : L. BARON.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DU CARTON-BOIS.

L'assemblée générale du jeudi 29 janvier 1857, après avoir entendu les rapports de la gérance et du Conseil de surveillance, a approuvé à l'unanimité les comptes de l'exercice courant, et décidé, aussi à l'unanimité, l'émission de 4,000 actions de 100 francs dont, l'intérêt à 5 0/0 par an sera payé au mois de juillet prochain.

Cet intérêt, par suite de conventions faites avec MM. Pioche et Bayerque, banquiers, 68, rue de Caumartin, et M. Jules Thivier, directeur de la Sauvegarde des fortunes, sera garanti et payé jusqu'à l'expiration de la Société (onze ans), par la caisse la Sauvegarde des fortunes, rue de Richelieu, 62, à Paris.

Chaque titre émis devra être revêtu du timbre énonçant la garantie de la Sauvegarde des fortunes.

Les demandes d'actions peuvent être adressées et les versements opérés :

1° Au siége social, chez MM. J. Gardet et Comp., 67, rue du Faubourg-Saint-Denis ;

2° Chez MM. Dauchez de Lachaise et Comp., banquiers de MM. J. Gardet et Comp., 32, rue Notre-Dame-des-Victoires ;

3° A la caisse de la Sauvegarde des fortunes, 62, rue de Richelieu.

L'USINE DE BIACHE SAINT-VAAST (*Pas-de-Calais*)

achète toutes espèces de minerais de plomb, cuivre, or et argent.

S'adresser, à Paris, rue Saint-Paul, n° 28.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les lundis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, tous les jeudis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Deux départs par semaine pour Constantinople :

L'un, tous les lundis, à 3 heures du soir, par Messine et le Pyrée (Athènes), par embranchement et alternativement, Salonique et Nauplie. —

L'autre, tous les jeudis à 10 heures du matin, par Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, correspondance à Constantinople, pour Varna.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le jeudi à dater du 12 juin.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* : (sans transbordement) chaque deux semaines, le jeudi à dater du 12 juin. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 19 juin.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGERIE
- ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi
- ORAN. — Départs tous les vendredi à midi.
- BONE ET TUNIS. — Départs tous les mercredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale,

A Lyon, place des Terreaux

SOCIÉTÉ EN COMMANDITE des usines centrales de la Guadeloupe,

sous la raison sociale : J. MARGUERITTE ET C°. Siége social, à Paris ; bureaux, rue Bleue, 26.

Assemblée générale extraordinaire.

Le gérant de la société a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le *mardi 3 mars 1857*, à *une heure précise* de l'après-midi, rue de la Chaussée-d'Antin, 49, à la salle Sainte-Cécile.

Cette assemblée a pour but spécial de procéder à la nomination de deux nouveaux membres du conseil de surveillance, en remplacement de deux membres démissionnaires, et, en outre, de délibérer sur une proposition présentée par un des actionnaires touchant l'imputation des bénéfices réalisés pendant l'exercice 1856.

L'assemblée générale extraordinaire se compose de tous les actionnaires porteurs de dix actions au moins.

Les actionnaires qui désirent faire partie de cette assemblée devront justifier de leurs titres d'actions, ou coupons d'actions, par leur dépôt au siége de la Société, 26, rue Bleue, quinze jours au moins avant la réunion, c'est-à-dire le 14 février au plus tard.

Il leur sera délivré, en échange, un récépissé qui leur servira de carte d'entrée.

A raison de l'importance de l'objet de la convocation de assemblée extraordinaire, MM. les actionnaires sont invités à déposer toutes les actions dont ils sont propriétaires, quand même elles excéderaient le nombre nécessaire pour assurer le maximum de cinq voix.

Paris, le 2 février 1857.

Le gérant,
J. MARGUERITTE ET C°.

En vente chez GUILLAUMIN et C°
14, rue Richelieu :

DES OPÉRATIONS DE BOURSE,

Manuel des fonds publics et des Sociétés par actions dont les titres se négocient en FRANCE, *en* BELGIQUE *et en* SUISSE, précédé d'une appréciation des opérations de bourse dites *de jeu*, et des rapports de la Bourse avec le Crédit public et les finances de l'Etat, par A. COURTOIS fils, membre de la *Société libre d'Economie politique de Paris*. — DEUXIÈME ÉDITION *revue et augmentée*.

Prix. . . . 4 fr. 50 c.

GUIDE DES EXPROPRIÉS

POUR CAUSE D'UTILITÉ PUBLIQUE, par M. Desprez-Rouveau, avocat, directeur de l'Office des Expropriés. Ce petit livre, rédigé en termes clairs et intelligibles à tous par un praticien expérimenté, contient l'exposé pratique et le texte des lois sur la matière, la jurisprudence, etc. Il est indispensable à tous les propriétaires, locataires, usagers qui, menacés d'expropriation, veulent se mettre en mesure de soutenir honnêtement, énergiquement leurs droits et d'obtenir une juste indemnité. — Prix : 2 fr. (par la poste 2 fr. 50 c.). A l'Office des Expropriés, rue Villedo-Richelieu, 6. (Consultations de 3 à 5 h.). A la librairie de jurisprudence de Cotillon, rue des Grès-Sorbonne, 16.

Digitized by Google

COMPAGNIE ANONYME ROYALE GRAND-DUCALE

DES CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG

Concédés par les lois du 25 novembre 1855 et 4 décembre 1856.

Capital : 50 MILLIONS de francs, ainsi divisés : 35 Millions en 70,000 Actions de 500 fr. l'une.
15 Millions en Obligations.

Les Statuts sont déposés chez Me DELAPALME jeune, notaire, 40, rue de Castiglione, à Paris, et chez Me BERLOTY, notaire, à Lyon.

50,000 actions sont déjà placées. Reste à souscrire 20,000 actions au pair.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

MM. le marquis **D'ALBON**, PRÉSIDENT, membre du Conseil général du Rhône;
DE LA FONTAINE, VICE-PRÉSIDENT, ancien gouverneur du grand-duché de Luxembourg;
A. PROST, VICE-PRÉSIDENT, directeur général des Caisses d'escompte;
ARJO-BIATRIX, propriétaire, à Lyon;
DE BOISSIEU, propriétaire, à Lyon;
le vicomte **DE VOUGY**, propriétaire, à Vougy.
MM. **NUMA GUILHOU**, négociant, à Paris, de la maison les fils de Guilhou jeune;
le vicomte **JAUBERT**, propriétaire, à Paris;
JURION, ancien ministre de l'intérieur et des travaux publics du grand-duché de Luxembourg;
SUCHEL, maire de Thisy, vice-président du Conseil général du Rhône;
le baron **DE THURET**, propriétaire, à Paris;

EXPOSÉ

L'EXPLOITATION COMPREND QUATRE LIGNES A DOUBLE VOIE, PARTANT TOUTES DE LA VILLE DE LUXEMBOURG ET SE DIRIGEANT :

1° Sur la frontière française vers Metz;
2° Sur la frontière belge vers Arlon;
3° Sur la frontière prussienne vers Trèves;
4° Sur la frontière nord du grand-duché de Luxembourg vers Aix-la-Chapelle, Spa et Cologne.

D'UN DÉVELOPPEMENT TOTAL DE 161 kilomètres.

Ce réseau international reliera entre eux les Chemins de fer de la France, de la Belgique, de la Prusse rhenane et de la Hollande. Il établira, avec une diminution de parcours de plus de 300 kilomètres, la communication la plus directe entre les ports de la mer du Nord et la Méditerranée.
Les lignes d'Arlon et de Thionville sont en voie de construction.

AVANTAGES NOTABLES

Concession de 99 ans.
Subvention de 3 millions, **soit près de 30,000 fr. par kilomètre, remboursables, sans intérêts, sur la moitié des produits nets excédant 7 0/0.**
Pas de partages de bénéfices, Pas de clause de rachat, } stipulées par l'État.
Intérêts à 5 0/0 pendant toute la durée des travaux sur les versements effectués.

CONDITIONS DE LA SOUSCRIPTION :

Un premier versement de **50** fr. par action doit accompagner chaque souscription.—Un deuxième versement de **100** fr. sera exigible contre la remise d'un titre au porteur, libéré de **150** fr. — La répartition aura lieu au prorata immédiatement après la clôture de la souscription.

LA SOUSCRIPTION EST OUVERTE :

A Paris, chez MM. A. PROST et C', banquiers, 48, rue Neuve-des-Mathurins;
A Lyon, chez M. P. DUGAS, banquier, 22, port Saint-Clair,

Et dans les départements, chez MM. les Directeurs de Caisses d'escompte.

Les sommes peuvent aussi être versées au crédit de **M. PROST** dans toutes les succursales de la Banque de France.

Digitized by Google

NOUVELLE TANNERIE FRANCAISE

Société en commandite au capital de 5,000,000 de francs, divisé en 20,000 actions de 250 francs

ÉMISSION D'UN SECOND MILLION

Suivant décision de l'assemblée générale des Actionnaires (6 octobre 1856).

Aux preuves données à MM. les membres du Conseil de surveillance, délégués à cet effet aux Usines d'Illkirch et de Strasbourg; à la souscription personnelle de 1,200 actions payées par le Gérant; aux adhésions et certificats délivrés par les hommes spéciaux et consignés dans la brochure de la *Nouvelle Tannerie française*, le Gérant ajoute les certificats récents qu'il soumet à l'appréciation du public :

« Je soussigné Jean-Jacques Altorffer, tanneur et marchand de cuirs à Strasbourg, certifie que les faits suivants ont été constatés par moi dans le but de m'éclairer sur la valeur des procédés de tannage employés par la Nouvelle Tannerie française. Je remis à M. Ch. Knoderer un veau frais de la plus mauvaise nature, connu sous le nom de *broutard*. Ce veau, après avoir été travaillé de rivière, fut en ma présence mis en tannage le 25 décembre 1856. Pour rendre l'expérience plus concluante, M. Knoderer avait fait apporter un devant de cheval frais et travaillé de rivière; je fixai moi-même la quantité d'écorce que je jugeais nécessaire au tannage de ces deux peaux par les procédés ordinaires; M. Knoderer fit peser en ma présence *la moitié seulement* de cette quantité, et le tout fut introduit dans la machine, dans laquelle je constatai qu'il eût été impossible d'ajouter ni jus ni tan.

« Le 31 décembre, soit *six jours* après, je me rendis à l'usine d'Illkirch en compagnie de M. Liès-Bodard, professeur de chimie à la Faculté des sciences de l'Académie de Strasbourg. Nous procédâmes à l'ouverture de la machine, et reconnûmes que le veau était complétement tanné, et que le cheval l'était à plus de moitié; en effet, lundi 5 janvier 1857, soit après une opération de *onze jours seulement*, le cheval fut retiré en parfait état de tannage. M. Knoderer m'ayant prié de vérifier la force du jus et de la tannée restant dans la machine, je trouvai le premier encore tellement saturé de tannin, que nous résolûmes de mettre dans ce même jus et cette même tannée un autre veau de 4 k. 1/2, et un autre devant de cheval. Pour éviter même l'ombre d'un soupçon, M. Knoderer me proposa de sceller la machine et d'y apposer mon cachet, ce que je fis.

« Le même jour, je constatai que le veau après corroyage était d'une qualité parfaite, tant sous le rapport de la couleur que sous celui de la souplesse et du poids, et qu'il eût été difficile d'obtenir un semblable résultat par l'ancienne méthode. Le bénéfice net réalisé sur ce veau par le soussigné a été de 3 1/2 0/0.

Signé : J.-J. ALTORFFER. »

« *A M. Knoderer*, 15 *janvier* 1857. — Je vous écris d'Illkirch. Je viens d'assister à l'extraction d'un cheval, d'un veau et de quelques morceaux de cuir fort (1); tout était tanné, architanné : c'est magnifique! Je désire de grand cœur vous voir obtenir le succès auquel vous donne droit votre intelligente persévérance.

Signé : LIÈS-BODARD,

« professeur de chimie à la Faculté des sciences de l'Académie de Strasbourg. »

« *A M. Knoderer*, 15 *janvier* 1857. — Je certifie que les deux peaux qui ont été mises dans la machine en ma présence, le 5 courant, et dans la même écorce qui avait servi pour les deux premières peaux, — soit avec une économie de 75 0/0 sur l'écorce, — sont parfaitement tannées. Le cachet que j'ai apposé s'est trouvé intact.

Signé : J.-J. ALTORFFER. »

(1) Ces morceaux de cuir fort avaient cinquante-six jours de tannage.

Les procès-verbaux authentiques de cette opération, déposés au siége de la Société, sont à la disposition du public, ainsi qu'un assortiment complet de cuirs de toute espèce.

On a quelquefois tanné vite, mais toujours au préjudice du poids et de la qualité. Pour répondre à toutes les objections, nous tenons à la disposition de tous les lettres et certificats que les consommateurs, après l'emploi de nos cuirs achetés directement ou en foire publique, nous ont offerts spontanément.

CONDITIONS DE LA SOUSCRIPTION : 100 fr. par action versés en souscrivant; 50 fr. trois mois après; le reste suivant les besoins de la Société, et après avis publiés légalement deux mois à l'avance. — Chaque action donne droit à un intérêt de 5 0/0 et à une part proportionnelle dans les bénéfices. — Le Gérant, d'accord avec son Conseil de surveillance a décidé que les 2 derniers 5e de la première émission ne seraient pas demandés quant à présent.

ON SOUSCRIT : A Paris, au siége de la Société, boulevard Poissonnière (maison du Pont-de-Fer); et chez M. Varnier-Roger, banquier, rue de la Banque, 22, ou à son crédit dans toutes les succursales de la Banque de France. — A Strasbourg, chez Me Nœtinger, notaire, 26, rue des Serruriers. — Dans les départements, adresser les espèces par le chemin de fer ou par les messageries, et les valeurs ou billets de banque par lettres chargées à la poste.

S'adresser pour tous les renseignements particuliers, achats de brevets à l'étranger ou autres, directement à Strasbourg à M. KNODERER, gérant, rue des Dentelles, 2 à 5; à Paris, au siége de la Société.

EN VENTE

A l'Imprimerie centrale des Chemins de fer

DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie

RUE BERGÈRE, 20

GRAND ATLAS

DES

CHEMINS DE FER DU MONDE

Composé de 15 belles Cartes, papier grand-aigle

PARFAITEMENT COLORIÉES.

Ce travail, unique dans son genre, vient d'être approuvé par MM. les Ingénieurs des Compagnies, et sera constamment tenu au courant des nouvelles Lignes en exploitation, en construction et concédées.

La manière dont les Cartes sont gravées et disposées permet à tous ceux qui les possèdent de les compléter très-facilement à mesure de l'ouverture des nouvelles Lignes.

Voici la nomenclature des Cartes dont l'Atlas se compose :

Carte générale de tous les Chemins de fer français et des Voies navigables;
Carte générale des Chemins de fer de la Grande-Bretagne, de l'Ecosse et de l'Irlande;
Carte générale des Chemins de fer de l'Europe centrale;
Carte générale des Chemins de fer des Etats-Unis d'Amérique;
Carte générale du réseau des Chemins de fer des Environs de Paris;
Plan de Paris, avec la situation de toutes les gares;
Carte spéciale des Chemins de fer d'Orléans;
Carte spéciale des Chemins de fer du Nord;
Carte spéciale des Chemins de fer de l'Est;
Carte spéciale des Chemins de fer du Midi;
Carte spéciale des Chemins de fer de l'Ouest;
Carte spéciale des Chemins de fer de Paris à Lyon;
Carte spéciale des Chemins de fer de Lyon à la Méditerranée;
Carte spéciale des Chemins de fer de Paris à Rouen, au Hâvre, à Dieppe et à Fécamp;
Carte spéciale du Chemin de fer Grand-Central de France.

Le *Grand Atlas des Chemins de fer du Monde* est indispensable à MM. les Fonctionnaires de chaque département, à tous les Ingénieurs, aux Compagnies de Chemins de fer, aux Expéditeurs, et à toutes les personnes qui s'occupent de près ou de loin des grands intérêts de nos nouvelles voies de communication.

Toutes les Cartes présentent, dans leur ensemble ou séparément, le réseau complet des travaux gigantesques qui vont changer les rapports économiques de tous les pays entre eux. C'est évidemment le travail qui offre aujourd'hui le plus d'intérêt à la méditation des hommes.

—

Prix de l'Atlas complet, relié avec luxe..... 36 fr.
— de chaque Carte séparément 2 fr.

L'Atlas sera expédié, dans une caisse et *franco*, à toutes les personnes qui adresseront à MM. Napoléon Chaix et Cie, un mandat de 40 francs sur Paris. — Et pour les Cartes séparées, 1 fr. 50 c. en sus du prix fixé.

En vente chez l'auteur, J. MERTENS rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.

L'AIDE DU COMPTEUR

contenant 2,000 *Echelles de Multiplication* et *de Division* (d'après les quelles la multiplication se réduit à l'addition, la division à la soustraction);—les *Racines carrées* et *cubiques* jusqu'à 2000; — un tableau donnant la Circonférence et la surface du Cercle jusqu'à 200 au Diamètre;— les principaux moyens d'obtenir la *superficie* ou le *volume* des objets, selon leurs différentes formes, etc. — Prix : 1 fr. 50

France par la poste, 1 fr. 75 (Affranchir).

TABLEAUX des SALAIRES

ou Comptes-Faits des jours et des heures jusqu'à 31 jours de travail, du prix de 1 fr. à 6 fr. 75 c., la journée étant de 10, 11 ou 12 heures; avec les petites journées converties en journées ordinaires. — Prix : 75 c.

France par la poste : 1 fr. (Affr.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La liquidation de la rente s'est faite dans des conditions tout à fait imprévues et qui ne s'étaient pas présentées depuis longtemps. Le report est tombé rapidement de 40 à 20 c., et l'on offrait même de faire des reports à 10 c. en dehors des opérations régulières du parquet. Aussi la plupart des agents de change qui avaient entre les mains des sommes considérables pour les placer en reports, n'ont pu faire aucun placement de ce genre sur la rente. Les acheteurs ont repris confiance et ont continué leurs opérations pour fin février, et le 3 0/0, qui était tombé à 67 25 pour la liquidation, s'est élevé rapidement à 68 35 pour le mois suivant.

Cette tendance à la hausse a été cependant arrêtée dès les premiers jours de février; mais la rente 3 0/0 a très-bien résisté jusqu'à présent toutes les fois qu'elle est revenue aux environs de 68.

Les bruits relatifs au prochain impôt ont paralysé les affaires sur les actions de chemins de fer, dont la liquidation a été moins facile que celle de la rente. Quelques porteurs de titres et quelques acheteurs en spéculation, dans l'incertitude sur l'importance de ce nouvel impôt, sont sortis de leur valeur. Aussi les reports des chemins, sans être exagérés, ne sont pas tombés à un taux aussi bas que sur la rente, et depuis huit jours les affaires ont été entravées sur le marché des chemins par les bruits qui étaient mis en circulation.

On avait regardé comme aplanies les principales difficultés qui avaient empêché jusqu'à présent la conclusion définitive du traité entre les Compagnies d'Orléans et du Grand-Central. La Compagnie d'Orléans serait, disait-on, déchargée de quelques-unes des sections qu'elle était tenue de construire d'après son cahier des charges; et l'on ajoutait qu'il ne s'agissait plus que de s'entendre sur la clause d'après laquelle cinq des administrateurs du Grand-Central devraient entrer dans le conseil d'administration de la Compagnie d'Orléans. La conclusion définitive de ces longues négociations paraît maintenant suspendue. L'appel de fonds des derniers 50 fr. sur les actions du chemin de fer Grand-Central a décidé d'assez nombreuses ventes qui ont fait fléchir de nouveau aux environ de 600 fr. Les porteurs d'actions d'Orléans craignent de leur côté que la fusion ne soit onéreuse à leur Compagnie, et ne l'entraîne à une augmentation de capital peu en rapport avec l'accroissement probable des produits; en sorte que les actions d'Orléans sont retombées de 1,400 à 1,360.

Les actions de Lyon se sont tenues avec fermeté, et elles se sont de nouveau nivelées avec celles d'Orléans. L'augmentation des recettes a été considérable sur le chemin de Lyon; il est vrai que les transports se sont multipliés à la fin de janvier en vue de profiter de l'ancien tarif, qui devait être modifié à partir du 1er février.

Tous les autres chemins restent en baisse; à l'exception de Béziers, qui a été continuellement recherché et qui est monté de 555 à 580.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 29 janvier au 5 février :

La rente 3 0/0 a monté de 67 50 à 68 30; elle est restée à 67 90; elle a varié à terme de 67 70 à 68 65; elle est restée à 68 15.

Le 4 1/2 0/0 a monté de 94 à 94 75; il est resté à 94 40 au comptant et à 94 60 à terme.

La Banque a varié de 4,160 à 4,150.

Le Crédit mobilier a monté de 1,362 50 à 1,400; il est resté à 1,337 50.

Les chemins de fer autrichiens ont monté de 760 à 770; ils ont fermé à 757 50.

L'Orléans a monté de 1,375 à 1,390; il est resté à 1,360.

Le Nord a monté de 935 à 945; il a fermé à 927 50.

L'Est ancien a monté de 825 à 832 50; il est resté à 817 50.

L'Est nouveau a monté de 760 à 765; il a fermé à 750.

Lyon a monté de 1,360 à 1,382 50; il a fermé à 1,367 50.

La Méditerranée a monté de 1,757 50 à 1,780; elle est resté à 1,760.

Le Midi ancien a monté de 772 50 à 785; il est resté à 770.

Le Midi nouveau a monté de 780 à 792 50; il est resté à 780.

L'Ouest a monté de 868 75 à 785; il est resté à 850.

Le Grand-Central a monté de 611 25 à 620; il a fermé à 606 25.

Genève a monté de 745 à 750; Béziers, de 555 à 580; les Ardennes, de 555 à 560.

Le Saint-Rambert s'est tenu de 655 à 650.

Le Victor-Emmanuel a monté de 600 à 605; il est resté à 600.

Samedi. — Les valeurs ont été offertes et en baisse jusqu'au moment de la reprise des primes, mais les cours ont repris vivement à la clôture, surtout sur la rente. Les chemins étaient calmes, mais leurs cours se sont également améliorés. Le 3 0/0 a varié au comptant de 67 30 à 67 80, et à terme de 67 25 à 67 60; le 4 1/2 0/0, de 94 25 à 94 40 au comptant, et de 94 à 94 25 à terme. La Banque a fléchi à 4,165. Le Crédit mobilier a varié de 1,355 à 1,370; les Autrichiens, de 758 75 à 767 50; Orléans, de 1,370 à 1,377 50; le Midi, de 932 50 à 940; l'Est ancien, de 818 75 à 827 50; l'Est nouveau, de 755 à 765; Lyon, de 1,360 à 1,365; la Méditerranée, de 1,755 à 1,760; le Midi ancien, de 770 à 780; le Midi nouveau, de 785 à 787 50; l'Ouest, de 862 50 à 865; le Grand-Central, de 610 à 615; les Ardennes, de 552 50 à 555. La Teste a fait 690; le Victor-Emmanuel, 602 50.

Lundi. — La liquidation a été fort animée. Le report s'est complétement détendu de 40 c. à 20 c., ce qui a amené une vive reprise sur les cours de la rente. Les chemins de fer étaient bien tenus, mais suivaient difficilement la tendance de la rente. Le 3 0/0 a monté au comptant de 35 c. à 68 45, et à terme de 40 c. à 68. Le 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 40 c. à 94. Le Mobilier a monté de 30 à 1,400; les Autrichiens, de 2 50 à 770; Orléans, de 12 50 à 1,390; le Nord, de 5 à 945; l'Est ancien, de 5 à 832 50. L'Est nouveau s'est tenu à 765; les Ardennes à 555; le Victor-Emmanuel, à 602 50. Lyon a monté de 17 50 à 1,382 50; la Méditerranée, de 10 à 1,770; le Midi ancien, de 5 à 785; le Midi nouveau, de 2 50 à 790; l'Ouest, de 10 à 875; le Grand-Central, de 5 à 620; Béziers, de 5 à 560.

Mardi. — La hausse a continué au début, mais les derniers cours étaient plus faibles. La rente a été arrêtée par la lourdeur des chemins dont la liquidation s'est faite moins facilement et avec des reports plus élevés que celle du 3 0/0. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 35 à 67 80; elle a varié pour fin courant de 68 50 à 68 20. Le 4 1/2 0/0 a varié au comptant de 94 25 à 94 50; la Banque, de 4,155 à 4,150; le Mobilier, de 1,382 50 à 1,362 50; l'Orléans, de 1,385 à 1,375; le Midi, de 945 à 940; l'Est ancien, de 832 50 à 830; l'Est nouveau, de 765 à 760; Lyon, de 1,377 50 à 1,375; la Méditerranée, de 1,780 à 1,770; le Midi ancien, de 782 50 à 781 25; le Midi nouveau, de 792 50 à 790; l'Ouest, de 875 à 865; le Grand-Central, de 615 à 610; Béziers, de 560 à 565; les Autrichiens, de 767 50 à 760. Genève s'est tenu à 750; Saint-Rambert, à 655; les Ardennes, à 560; le Victor-Emmanuel, à 605.

Mercredi. — Les affaires ont été peu animées, et les cours ont été offerts sur toutes les valeurs. La rente s'est cependant soutenue, mais les chemins de fer étaient en baisse. Le 3 0/0 a monté au comptant de 15 c. à 67 95, et il a fléchi à terme de 05 à 68 15. Le 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 20 c. à 94 30. La Banque s'est soutenue à 4,150. Le Crédit mobilier a fléchi de 2 50 à 1,360. Les Autrichiens sont restés, comme la veille, à 760; Genève, à 750; Saint-Rambert, à 555; les Ardennes, à 560; Béziers, à 565. Orléans a fléchi de 7 50 à 1,367 50; le Nord, de 3 75 à 937 50; l'Est ancien, de 10 à 820; l'Est nouveau, de 3 75 à 756 25; Lyon, de 10 à 1,365; la Méditerranée, de 15 à 1,765; le Midi ancien, de 4 25 à 780; le Midi nouveau, de 5 à 785; l'Ouest, de 3 50 à 862 50; Victor-Emmanuel, de 5 à 600. Le Grand-Central a monté de 2 50 à 612 50.

Jeudi. — La Bourse a été très-calme. La rente a eu peu de variations. Il y avait toujours beaucoup de lourdeur sur le marché des chemins de fer. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 05 à 67 90, il a varié à terme de 68 25 à 68 15. Le 4 1/2 0/0 a varié de 94 30 à 94 40; la Banque, de 4,150 à 4,125; le Crédit mobilier, de 1,350 à 1,337 50; les Autrichiens, de 7 60 à 757 50; le Nord, de 930 à 927 50; l'Orléans, de 1,367 50 à 1,360; l'Est ancien, de 820 à 817 50; l'Est nouveau, de 755 à 750; Lyon, de 1,365 à 1,367 50; le Midi ancien, de 775 à 770. Le Midi nouveau s'est tenu à 780; le Grand-Central, à 606 25; Genève, à 750; Saint-Rambert, à 650; les Ardennes, à 560; Victor-Emmanuel, à 600. La Méditerranée a fléchi de 5 à 1,760; l'Ouest, de 12 50 à 850. Béziers a monté de 10 à 575.

Vendredi. — La rente 3 0/0 a fermé à 68 fr. au comptant, et 68 10 à terme; le 3 0/0 emprunt a fermé à 68 au comptant; le 4 1/2 0/0, à 94 40 au comptant, et 94 60 à terme. La Banque de France a fait 4,100 fr. au comptant; le Crédit mobilier, 1,322 50 au comptant, et 1,322 50 à terme; le Comptoir d'escompte, 692 50 au comptant. L'Orléans ferme à 1,355 au comptant et 1,357 50 à terme; le Nord, à 920 au comptant et 905 à terme; l'Est ancien, 805 au comptant, et 800 à terme; l'Est nouveau, 742 50 au comptant et 740 à terme; le Lyon, à 1,365 au comptant et 1,360 à terme; la Méditerranée, à 1,745 au comptant et 1,735 à terme; le Midi ancien, 770 au comptant et 765 à terme; le Midi nouveau, 772 50 au comptant, et 775 à terme; l'Ouest, à 820 au comptant, et 817 50 à terme; le Genève, 735 au comptant, et 737 50 à terme; l'Autrichien, 753 75 au comptant, et 755 à terme.

LATOUR

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Endroit de négociation	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Verse-ments effectués	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque du paiement des revenus	Dernier cours connu
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer	C	100.000	500	tout	79 80	janv. juil	500 ..
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	24 000	(1) 500	tout	45 ..	janv. juil.	785 ..
Omnibus des chemins de fer	C	3 200	300	id.	10 ..	février ...	175 ..
Omnibus de Londres	C	250 000	100	id.	6 25	....	103 75
Comp. imp. des voitures de Paris	A	400 000	100	id.	1 65	mars	86 25
Gondoles parisiennes	C	1.700	60	id.	9 50	févr. août	100 ..
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital	A	69.120	1 000	tout	50 ..	avril, oct	1001 ..
— act. de jouiss.	A	69.060	1,00000	id.	8 30	1er juin	98 75
Bourgogne, action de capital	A	27.200	1.000	id	50 ..	avril, oct	997 ..
— action de jouiss.	A	27 200	1,27500		12 50	1er juin	140 ..
Arles à Bouc, act. de capital	A	6 000	1 000	.	50 ..	avril, oct.	... ..
Trois canaux, act. de capital	A	17 000	1 000	id.	50 ..	id	....
Roanne à Digoin	A	13 000	1 000	id	11 ..	...	231 ..
Aire à la Bassée	A	600	5.000	id.	510 ..	févr. août	8000 ..
Sambre à l'Oise	A	14.550	1.000	id.	67 50		970 ..
Scarpe inférieure	C	2 200	1 000	id.	129 ..		1300 ..
Sambre française canalisée	A	5.000	1.000	id.	120		1300 ..
Canalisation de l'Èbre	A	64.000	500	id.	4 0/0		... ..
Eaux d'Auteuil et de Neuilly	C	8.000	250	id	3.70 0/0	avril oct	255 ..
Compagnie générale des Eaux	A	80 000	250	125	4 0/0		215 ..
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	C	10000 parts	1,100	150	....	avril, oct	....
Pont, gare et port de Grenelle	A	7 000	1 000	id.	10 ..		....
Pont de Rouen	A	800	1 000	id	12 ..	févr., juil	....
Ponts réunis	C	3.000	1 000	id.	5 1/2 0/0		....
Nouveaux Ponts réunis	C	4 000	1.000	id.	5 1/4 0/0		....
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Ce	C	10 000	500	400	136 78	janv. juil	510 ..
Compagnie franco-amér. Est	C	..	500	tout.	151 21	juin, déc	410 ..
Messageries imp. Serv. marit.	A	48.000	500	tout	120 ..	janv. juil	1180 ..
Ce cent. de transp. et de nav.	C	8.000	250	id.	16 ..	....	....
Compagnie générale maritime	A	60 000	500	250	13 50	janv. juil	107 50
Marc Fraissinet père et fils	C	..	500	id.	....	.	600 ..
Arnaud Touache fr. et Ce	C	..	500	id	....	.	565 ..
Armements marit. Barbey et Ce	C	..	500	tout	....	.	600 ..
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)	C	2000 parts	300	tout	21 ..	avril, oct.	300 ..
Centre-du-Flénu	Cav.	3 000	1 000	id.	29 ..		345 ..
Pont-du-Loup-Sud	Cav.	2 000	1 000	id.	70 ..	avril	410 ..
Monceaux-Saint-Étienne	Cav.	2 000	500	id.	....		....
Blanzy	C	30 000	500	id.	....	févr. août	700 ..
Azincourt	A	1 500	1 1500	id	150 ..		1150 ..
Chazotte	A	3.350	1,12500	id	12 ..		780 ..
Layon-et-Loire	A	1 500	1 1000	id	....		600 ..
Loire (quatre groupes)	A	80 000	1,00000	id.	60 ..	avril oct.	780 ..
Loire	A	80 000	1,25000	id.	10 ..	id	161 75
St-Étienne	A	80 000	1,25000	id.	11 ..	id	101 25
Montrambert	A	80 000	1,00000	id.	7 ..	id	102 50
Rive-de-Gier	A	80 000	1,00000	id.	27 ..	id	293 75
Moyenne et Sarthe	A	11.200	1,00000	id.	30 ..		125 ..
Grand'Combe	A	24 000	1,25000	id	60 ..	janv. juil	880 ..
Haute-Loire (anc. Société)	Cav.	5.200	500	id	20 ..	avril oct.	300 ..
Carmaux-Toulouse	C	..	150	id.	....	janv. juil	127 50
Houillères réunies-à-Quaregnon	A	6.125	250	id.	....		150 ..
Charbonnages belges	A	30.000	500	id	25 ..		450 ..
Compagnie générale. Asphalte	C	8 000	500	id	....		....
Bastennes	C	10.000	100	id	5 0/0	15 janv. juil	100 ..
Loire, obligations anciennes	.	4.100	1 250	id	50 ..		1060 ..
— — nouvelles	.	18.000	1.250	id.	50 ..	févr. août	1112 50
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne ... zinc	A	90 000	80	tout	20 ..	mai, nov	375 ..
Nouvelle-Montagne ... zinc	A	3 000	1 000	id	90 ..		1400 ..
Stolberg et Westphalie priv. zinc	A	40 000	375	id	5 0/0	octobre	300 ..
— non priv. zinc	A	40,000	375	id.	....	id	100 ..
Corphalie ... zinc	A	3.200	1 000	id	70 ..		1085 ..
Bleyberg-ès-Montzen ... zinc	A	5 500	500	id	....	1er juin	....
Eschweiler, priv. ... zinc	A	8 500	375	id	5 0/0	janv. ...	....
— non priv. ... zinc	A	8 500	375	id	....	id	....
Silésie ... zinc	A	50 000	375	id.	8 12	mai, nov	200 ..
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre	C	10 000	100	id	4 50	août	30 ..
Tenez (Algérie) ... cuivre	C	24 000	100	id	....		40 ..
Pontgibaud ... plomb, argentif.	A	10 000	1,10000	id	25 ..		250 ..
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Ce	C	14.000	500	tout	47 20	sept. mars	510 ..
Septèmes	C	40.000	250	id.	....	avril, oct.	....
Cerente	C	76.000	100	90	1 75		35 ..
Galvanisation du fer	C	2 000	500	tout	40 ..		400 ..
Chameroy	C	2 000	500	id.	58 ..	juin déc.	750 ..
Gandillot	C	2 220	250	id.	35 ..		....
Christofle	C	4 000	500	id	410 ..		....

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

DÉNOMINATION.	Endroit de négociation	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Verse-ments effectués	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot, Saône-et-Loire	C	28 000	500	tout.	80 ..	déc. juin	813 ..
Loire et Ardèche	A	4 000	1,14000	id	500 ..		4000 ..
Decazeville Aveyron	A	2 400	3 000	id	350 ..	juin, déc.	3500 ..
Alais (Gard)	A	48 000	1 1000	id	....		....
Basse-Indre	C	5 000	500	id.	40 ..	avril, oct	700 ..
Châtillon et Commentry	C	50 000	500	id.	50 ..	mars, sep	472 50
Maubeuge (Nord)	A	6 000	1,10000	id	....		400 ..
Fourchambault	C	50 000	1,50000	id	50 ..		500 ..
Marine et des Chemins de fer	C	54 000	1,25000	id.	70 ..	mai, nov	540 ..
Espérance (Belgique)	A	4 000	1 000	id	75 ..	janv. juill	1 135 ..
Monceau-sur-Sambre (Belgique)	A	4 000	1.000	id	125 ..	avril, oct.	1.500 ..
Providence (Belgique)	A	5.500	1.000	id.	105 ..		1 455 ..
Phénix métallurgique	A	60.000	125	id	20 ..	janv. juill	350 ..
Sambre (Belgique)	A	10.000	500	id	....		....
Ougrée (Belgique)	A	12 000	1 42000	id	60 ..		675 ..
Horme	A	10 000	1 41000	id.	....		520 ..
Côte-d'Or	C	6.000	500	.	....		197 50
Franche-Comté	C	8.000	500	.	....		480 ..
Méditerranée (forges et chant.)	A	..	500	tout	....	..	100 ..
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et ...)	C	25000 part	1 2100		5 0/0	avril oct	....
Paris (éclairage et chauffage)	A	110.000	1 250	id.	....		740 ..
Nord (Batignolles)	C	6 000	500	id	60 ..	avril, oct	500 ..
Est (Vincennes)	C	1 000	500	id.	74 50		....
Versailles	C	1 200	500	id	35 ..	mars sept	300 ..
Wazemmes	C	2 400	500	id.	7 50	1er octobre	175 ..
Amiens	C	1 300	500	id.	30 ..	janv. juil	400 ..
Comp. centrale Lebon 18 villes	C	15 000	500	id	31 85	janv. juil.	515 ..
Union des Gaz	C	10.000	250	id.	10 ..	janvier	100 ..
FILATURES.							
Maberly (Amiens)	A	8 000	500	tout.	47 ..	septembre	685 ..
Cohin	C	40 000	500	id.	49 16	janv. juill	550 ..
Frudin (Comp. continentale)	C	7 350	500	id	20 ..		....
Lamière	C	1 400	500	id.	35 81		550 ..
Pont-Remy	A	5 000	1,25000	id	....	30 avril	480 ..
La Foudre (Rouennaise)	C	10 000	250	125	....	janv. juil	....
DIVERS.							
Journaux réunis: Constitutionnel et Pays, journ. de l'Empire	C	6 000	500	tout	75 ..	janv. juill	500 ..
Glaces de Saint-Gobain	A	1 152	1 1152	id	....		13 000 ..
Glaces de Montluçon	A	25.000	200	id	....		220 ..
Glaces d'Oignies (Belgique)	A	10 000	1 000	id	62 15	avril sept	1.220 ..
Glaces d'Aix-la-Chapelle (Prusse)	A	2 000	500	id	....	avril	125 ..
Palais de l'Industrie	A	100.000	100	id	1 0/0		72 50
Immeubles Rivoli	A	240.000	100	id	5 0/0	janv. juil	100 ..
Télégraphe sous-marin Manche	C	100.000	25	id.	6 1/2 0/0	mars, sept	20 ..
— Méditerranée	C	20 000	250	id	5 0/0		110 ..
Ce gén. de Vidanges, Richer et Ce	C	28 000	500	id	12 50		250 ..
Sucreries, Raffineries de Scarpe	C	16 000	250	id	....		....
Substances alimt, Chollet et Ce	C	40 000	100	id	10 ..		110 ..
Docks Louis-Napoléon		..	250	125	.		172 50
ASSURANCES.							
Générale ... mar.	C	100	12 500	5000	1000 ..	avril	24 0/0 b.
Sécurité ... mar	A	200	5 000	1 5	200 ..		32 0/0 b.
Union des ports ... mar	A	1 000	5.000	750	202 50	avril	14 0/0 b
Indemnité ... mar	A	400	5.000	1000	....		14 0/0 b.
Lloyd français ... mar	A	1.200	5.000	1/5	200 ..	février	10 0/0 b
Océan ... mar	A	200	5.000	1000	205 80		25 0/0 b.
Chambre d'assurances ... mar	A	600	5.000	1 5	150 ..	février	30 0/0 b.
Mélusine ... mar	A	400	5.000	1 5	152 50	mars	20 0/0 b.
Vigie ... mar	A	200	5 000	1000	215 ..		25 0/0 b
Sauvegarde ... mar	A	200	5 000	1000	105 ..	février	15 0/0 b
Pilote ... mar	A	200	5.000	1000	371 ..		..
Comp. franç. de prêts ... mar	A	200	5.000	1000	150 ..	février	..
Phare maritime ... mar	A	200	5.000	1000	....		..
Maritime ... mar	A	1 000	1.000	250	....		..
Centrale ... mar	A	1.000	5.000	1000	120 ..	février	14 0/0 b
Réunion ... mar	A	1 200	5.000	1000	80 ..	id.	15 0/0 b
Éole ... mar	A	200	5.000	1000	....	févr. août	..
Générale ... inc	A	400	5.000	tout	2775 ..	avril	200 0/0 b
Phénix ... inc	A	4.000	1.000	id	215 ..	mai, nov	200 0/0 b
Nationale ... inc	A	2.000	5 000	1/5	175 ..	mars	150 0/0 b
Union ... inc	A	2.000	5 000	1/5	85 ..	avril	84 0/0 b
Soleil ... inc	A	1 000	5.000	1/5	300 ..	id.	105 0/0 b
France ... inc	A	2 000	5.000	1 5	200 ..	id	40 0/0 b
Urbaine ... inc	A	1.000	5 000	1/5	200 ..	id.	102 0/0 b
Providence ... inc	A	2 000	2 500	500	90 ..	id.	45 0/0 b.
Aigle ... inc	A	400	5.000	2000	....	id.	65 0/0 b
Paternelle ... inc	A	3 000	1.000	400	42 50	id.	pair
Confiance ... inc	A	800	5.000	1000	....	id.	7 1/2 0/0
Nord ... inc	A	2 000	1.000	200	20 ..	id.	12 0/0 b
Générale ... vie	A	400	7.500	tout	3025 ..	t. les 3 ans	103 2/3 0/0
Nationale ... vie	A	3 000	5.000	1 5	100 ..	t. les 4 ans	23 0/0 b
Union ... vie	A	2 000	5.000	1,5	100 ..	t. les 3 ans	11 0/0 b
Phénix ... vie	A	800	5.000	1000	150 ..	id	3 0/0 p
Paternelle ... vie	A	8 000	500	100	1250 ..	avril	5 0/0 b
Conservateur ... vie	A	1 000	1.500	500	....		.
Impériale ... vie	A	1 000	500	250	....		.
Générale ... grêle		2.030	5 000	1000	50 ..	avril	9 0/0 b

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 31 JANVIER AU 6 FÉVRIER

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Taux d'émiss.	Somme payée	Reven. de chaque act. dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Nom des lignes	Samedi 31 Compt.	Samedi 31 Terme	Lundi 2 Compt.	Lundi 2 Terme	Mardi 3 Compt.	Mardi 3 Terme	Mercredi 4 Compt.	Mercredi 4 Terme	Jeudi 5 Compt.	Jeudi 5 Terme	Vendredi 6 Compt.	Vendredi 6 Terme
792	791	99	100.000	400	tout	61 fr. pour 1855	juillet 1856	**Nord**	960 ··	958 75	945 ··	945 ··	940 ··	942 50	935 25	930 ··	937 50	925 ··	930 ··	925 ··
874	1051	95	300.000	500	tout	50 fr. pour 1855	avril 1856	**Ouest**	865 ··	870 ··	875 ··	872 50	855 ··	851 50	861 50	852 50	850 ··	841 50	830 ··	817 50
28	28	99	8.000	500	tout		•	**Orsay**	•	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··
525	1774	99	300.000	500	tout	80 fr. pour 1856	avril 1856	**Orléans**	1377 50	1377 50	1380 ··	1385 ··	1375 ··	1370 ··	1367 50	1367 50	1370 ··	1365 ··	1355 ··	1357 50
905	1823	99	250.000	550	tout	78 f. 50 pour 1855	mai 1856	**Est**	827 50	822 50	831 50	833 50	830 ··	830 ··	830 ··	847 50	817 50	815 ··	805 ··	810 ··
174	•	•	250.000	500	25	5 fr.	mai 1856	**Est nouvelles**	763 ··	760 ··	765 ··	• ··	760 ··	• ··	756 25	755 ··	750 ··	758 50	711 50	714 ··
495	468	99	265.000	500	tout	82 f. 50 pour 1855	juillet 1856	**Paris à Lyon**	1395 ··	1370 ··	1392 50	1391 50	1385 ··	1377 50	1385 ··	1387 50	1385 ··	1387 50	1365 ··	1380 ··
75	231	99	80.000	500	375	4 0/0	juillet 1856	**Lyon à Genève**	• ··	• ··	• ··	• ··	750 ··	• ··	750 ··	• ··	754 ··	• ··	735 ··	• ··
551	824	99	90.000	500	tout	80 fr. pour 1855	avril 1856	**Lyon à la Méditerr.**	1702 ··	1700 ··	1770 ··	1772 50	1780 ··	• ··	1785 ··	1782 50	1760 ··	1755 ··	1787 ··	1785 ··
168	950	99	134.000	500	tout	10 fr.	juillet 1856	**Midi**	790 ··	780 ··	785 ··	790 ··	781 25	785 ··	780 ··	775 ··	770 ··	771 25	• ··	• ··
•	•	•	39.334	700	250	•	juillet 1856	**Midi nouvelles**	787 50	• ··	790 ··	• ··	790 ··	790 ··	785 ··	780 ··	790 ··	777 50	770 ··	763 75
53	52	99	15.000	500	tout		•	**Bordeaux à la Teste**	690 ··	··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··
125	1058	99	224.000	500	450	4 0/0	juillet 1856	**Grand-Central**	615 ··	617 50	620 ··	620 ··	610 ··	611 50	612 50	607 50	606 25	605 75	607 50	603 75
56	95	99	50.000	500	300	4 0/0	juillet 1856	**St-Rambert à Gren.**	• ··	• ··	• ··	• ··	655 ··	657 50	555 ··	• ··	650 ··	• ··	615 ··	611 50
•	85	99	100.000	500	250	4 1/2 0/0	juin 1856	**Sarde Victor-Emm.**	612 50	602 50	612 50	605 ··	605 ··	• ··	600 ··	• ··	600 ··	• ··	600 25	607 50
1077	1176	91	400.000	500	320	31 fr. 90	juillet 1856	**Chemins autrichiens**	787 50	760 ··	770 ··	763 75	760 ··	762 50	760 ··	7.. 75	757 50	758 25	753 75	765 ··
30	226	99	72.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	**Central suisse**	485 ··	•	485 ··	• ··	485 ··	• ··	485 ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··
•	54	90	86.400	500	400	4 0/0	avril	**Béziers à Graissessac**	555 ··	560 ··	560 ··	565 ··	565 ··	570 ··	565 ··	570 ··	575 ··	580 ··	570 ··	577 50
•	160	98	42.000	500	250	4 fr. 25	janvier 1856	**Ardennes et Oise**	555 ··	555 ··	555 ··	• ··	560 ··	• ··	560 ··	• ··	560 ··	• ··	560 ··	•
•	41	90	8.000	500	400	4 0/0	•	**Bességes à Alais**	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··
46	221	99	30.000	500	250	•	juin 1856	**Ouest suisse**	480 ··	• ··	477 50	• ··	477 50	• ··	485 ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··
14	16	99	1.000	500	250	4 0/0	[illegible]	**Tarragone à Reus**	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'Obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somm. pay. à ce jour	Prix de rembours.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements
1851-53-4	375.000	75 ans	335	tout.	500	avril.	15 ··	janvier juillet.
1851.	2.362	16 —	335	tout.	500	août	20 ··	août
1852.	80.000	50 —	1.040	tout.	1.250	avril.	50 ··	avril octobre.
1855.	100.000	99 —	290	tout.	500	avril	15 ··	D°
1852.	120.000	99 —	500	tout.	625	D°	25 ··	D°
1853.	182.333	99 —	350	tout.	500	D°	15 ··	janvier juillet.
1852.	138.884	96 —	590	tout.	650	avril.	25 ··	juin décembre
1854.	125.000	94 —	480	tout.	650	mars.	25 ··	janvier juillet.
1855.	600.000	94 —	280	tout	500	1858	15 ··	janvier juillet
1842.	8.888	47 —	1.425	tout.	1.250	décembre	50 ··	D°
1848.	13.333	90 —	•	tout.	1.250	D°	50 ··	D°
1852.	150.000	97 —	340	tout.	500	•	15 ··	D°
1854.	130.000	97 —	275	tout.	500	•	15 ··	D°
1855.	150.000	96 —	290	tout.	500	•	15 ··	D°
1853.	131.097	99 —	300	tout.	500	décembre.	15 ··	D°
1855.	154.200	99 —	280	tout.	500	décembre.	15 ··	D°
1853.	102.614	99 —	500	tout.	625	D°	25 ··	D°
1853.	83.048	99 —	500	tout.	500	D°	15 ··	D°
1855.	87.749	99 —	285	tout.	500	D°	15 ··	
1855	300.500	99 —	215	•	500	septembre.	15 ··	septembre mars
1856.	100.500	99 —	265	tout	500		15 ··	janv. juillet.
1856.	•	·· —	•	•	•		·· ··	
1856.	196.000	97 —	245	•	500		15 ··	janv. juillet.
1855.	4.200	81 —	250		500	•	6 0/0	

Noms des compagnies	31	2	3	4	5	6
Nord	295 ··	295 ··	293 75	295 ··	295 ··	293 75
Nord-Boulogne						
Paris à Lyon	295 ··	300 ··	300 ··	• ··	300 ··	295 ··
D° nouvelles	287 50	287 50	287 50	287 50	287 50	287 50
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	492 50	• ··	495 ··	495 ··	• ··	490 ··
D° Nouvelles 3 0/0	290 [illegible]	290 25	290 25	290 25	290 25	290 25
Est	462 50	461 25	462 50	462 50	463 75	463 75
D° nouvelles	278 75	277 50	278 75	280 ··	278 75	280 ··
Ouest nouvelles	282 50	281 25	282 50	281 25	280 ··	282 50
Paris à Orléans (84)	• ··	• ··	1020 ··	• ··	• ··	• ··
D° Nouvelles 1848	980 ··	• ··	970 ··	• ··	• ··	• ··
D° Nouvelles 1852	285 ··	285 ··	283 75	285 ··	285 75	283 75
D° Nouvelles 1854	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··
D° Nouvelles 1855	• ··	• ··	··	• ··	• ··	··
Grand-Central	• ··	282 50	281 25	280 ··	282 50	• ··
D° nouvelles	275 ·	276 25	276 25	276 25	275 ··	281 ··
Rhône-et-Loire	•	• ··	• ··	• ··	• ··	273 75
D° 3 0/0	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	··
Lyon à Genève	286 25	• ·	285 50	285 ··	283 ··	285 ··
Autrichiens	281 ··	286 75	290 ··	290 ··	• ··	• ··
Midi	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··
D° nouvelles	285 ··	285 ··	285 ··	283 75	283 75	286 ··
Lyon-Bourbonnais	282 50	281 25	281 25	280 ··	281 25	281 75
Tarragone à Reus	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 30 janvier au 5 février 1857 (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	30	31	2	3	4	5
Nord	925 ·· à 930 ··	925 ·· à 931 25	925 ·· à 931 25	930 ·· à 945 ··	940 ·· à 943 75	
Est	807 50 à 815 ··	805 ·· à 812 50	812 50 à 818 75	820 ·· à 825 ··	820 ·· à 825 ··	
Est nouvelles	755 ·· à 762 50	752 50 à 760 ··	755 ·· à 762 50	755 ·· à 762 50	755 ·· à 762 50	
Orléans	1325 ·· à 1375 ··	1315 ·· à 1375 ··	1350 ·· à 1400 ··	1370 ·· à 1400 ··	1325 ·· à 1375 ··	
Lyon	1345 ·· à 1355 ··	1347 50 à 1358 25	1345 ·· à 1353 75	1351 50 à 1361 25	1355 ·· à 1366 25	

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination	Samedi 31 Comptant	Samedi 31 Terme	Lundi 2 Comptant	Lundi 2 Terme	Mardi 3 Comptant	Mardi 3 Terme	Mercredi 4 Comptant	Mercredi 4 Terme	Jeudi 5 Comptant	Jeudi 5 Terme	Vendredi 6 Comptant	Vendredi 6 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0	67 80	67 60	67 15	68 ··	68 80	68 20	67 95	68 15	67 80	68 15	67 ··	68 10
Rentes 4 1/2 0/0	94 40	94 20	94 ··	94 50	94 50	·· ··	94 50	94 75	94 50	·· ··	94 40	·· ··
Emprunt 3 0/0	67 65	·· ·	·· ··	·· ··	·· ··	·· ··	·· ··	·· ··	·· ··	·· ··	68 ··	·· ··
Emprunt 4 1/2 0/0	·· ··	·· ··	·· ··	· ·	·· ··	· ·	·· ··	· ·	·· ··	· ·	·· ··	· ·
Banque de France, jouiss., juillet 1856	4165 ··	· ·	· ··	· ·	4170 ··	· ·	4170 ··	· ·	4155 ··	· ·	4160 ··	· ·
Comptoir national d'escompte, jouiss., janvier 1856	715 ··	· ·	720 ··	· ·	720 ··	· ·	720 ··	· ·	720 ··	· ·	692 50	· ·
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss., juillet	602 50	· ·	610 ··	· ··	615 ··	· ··	615 ··	· ·	620 ··	· ··	· ··	· ··
— Obl. gal. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss., novembre	· ··	· ·	440 ··	· ·	435 ··	· ·	435 ··	· ·	440 ··	· ·	440 ··	· ·
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	· ··	· ·	395 ··	· ·	357 50	· ·	· ··	· ·	395 ··	· ·	·	· ·
— 1/10° d'Obligat. 4 0/0 d° d°	92 50	· ·	·· ··	· ·	90 ··	· ·	90 ··	· ·	90 ··	· ·	90 ··	· ·
— 1/10° d'Obligat. 3 0/0 d° d°	85 ··	· ·	85 ··	· ·	85 ··	· ·	85 ··	· ·	·· ··	· ·	0 ··	· ·
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss., mai	· ·	· ·	· ··	· ·	· ·	· ·	925 ··	· ·	· ·	· ·	920 ·	· ·
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1856	1310 ··	1307 50	1400 ··	1390 ··	1382 50	1390 ··	1380 ··	1330 ··	1377 50	1340 ··	1322 50	1322 50
Ville de Paris, obligations 1852, jouiss., juillet 1856	· ··	· ·	1035 ··	· ·	1035 ··	·	1037 50	· ·	· ··	· ·	1037 ··	· ·
d° d° 1855, 300 fr. payés jouiss. sept. 1856	390 ··	· ·	395 ··	· ·	377 50	· ·	377 50	· ·	· ··	· ·	380 ··	· ··
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	92 7/8	· ·	93 1/8	· ·	93 1/8	· ·	93 3/8	· ·	93 5/8	· ·	93 3/8	· ·
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1856	·· ·/·	· ·	·· ·/·	· ·	99 1/2	· ·	99 1/2	· ·	99 1/4	· ·	99 1/4	· ·
Piémontais, 5 0/0 jouiss., juin 1856	90 50	· ·	90 50	· ·	90 75	· ·	90 50	· ·	91 ··	· ·	·· ··	· ·
— 3 0/0 jouiss., juillet 1856	·· ··	· ·	·· ··	· ·	·· ··	· ·	·· ··	· ·	·· ·	· ·	·· ··	· ·
Autrichien, 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1856	·· · ·	· ·	·· · ·	· ·	·· · ·	· ·	90 ·/·	· ·	·· · ·	· ·	·· · ·	· ·
Emprunt Romain, jouiss., juin 1855	89 · ·	· ·	89 · ·	· ·	89 1/4	· ·	89 3/4	· ·	88 3/4	· ·	89 ·/·	· ·
Espagne différ. convert. jouiss., juillet	·· ·/·	· ·	·· ·/·	· ·	·· · ·	· ·	·· · ·	· ·	·· · ·	· ·	·· ·/·	· ·
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1856	·· · ·	· ·	·· ·/·	· ·	·· ·/·	· ·	·· ·/·	· ·	·· ·/·	· ·	·· ·/·	· ·
d° intérieure d°	36 1/2	· ·	36 3/4	· ·	36 1/2	· ·	36 1/2	· ·	·· ·/·	· ·	·· ·/·	· ·

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET C°, RUE BERGÈRE, 20

Le Directeur, J. MIRES.

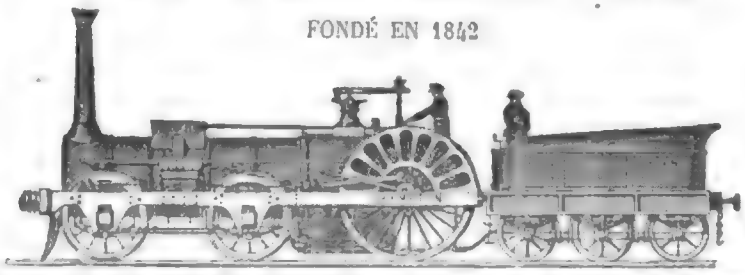
Digitized by Google

N° 858 — 16e ANNEE. — N° 7 — SAMEDI, 14 FEVRIER 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris.. ..... 10 *fr.* par an.
Départements.... 12 » —
Etranger..... 18 » —

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELLEY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, 4, Norfolk street, Strand, and 4, Finch lane, Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS

A NOS ABONNÉS DE PARIS.

MM. les Abonnés de Paris qui désirent recevoir leur journal dans les Départements sont priés d'acquitter le supplément dû pour frais de port. A défaut de ce supplément, le journal continuera à leur être adressé à leur domicile de Paris.

AVIS A NOS ABONNÉS.

L'administration du *Journal des Chemins de fer* prépare une grande carte nouvelle de tous les chemins de l'Europe centrale exécutés, en cours d'exécution, ou dont l'exécution est officiellement arrêtée.

Un avis ultérieur fera connaître à nos abonnés à partir de quelle date cette carte sera mise à leur disposition gratuitement.

Cette carte ne sera pas vendue.

Nous prions ceux de nos abonnés qui ne reçoivent pas exactement leur journal de s'adresser au bureau de la poste de leur localité avant de nous écrire.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 105. — Résultat comparé du bilan de la Banque de France, 106. — De l'impôt sur les valeurs mobilières, 106. — Les dividendes des chemins de fer, 107. — Emprunt espagnol, 107. — Recettes brutes des chemins de fer en 1856, 107. — Fonds espagnols, 108. — Chronique des chemins de fer, 108. — Préfecture du département de la Seine, emprunt municipal de 60 millions, 108. — Situation de la Banque et de ses succursales, 106. — Comptoir d'Escompte de Paris, bilan, 109. — Statistique des chemins de fer (suite), 109. — Département de la Seine, emprunt de 50 millions, 110. — Avis aux actionnaires, 111. — Bulletin des recettes de la semaine, 111. — Tableau des recettes brutes des chemins de français, 112. — Banque de France, rapport à l'assemblée générale, 113. — Jurisprudence, 117. — Société des ingénieurs civils, 118. — Forges, marchés, 120. — Recettes, 121, 122. — Annonces, 123, 124, 125. — Chronique de la bourse, 126. — Cours des valeurs industrielles. 127. — Tableau de la bourse.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Depuis la liquidation dernière, une certaine hésitation se produit dans la spéculation; les acheteurs ont repris un peu courage, parce qu'ils espèrent que les bas prix de la rente ont dû suffisamment attirer les capitaux depuis six mois, et que, sans avoir précisément raréfié les titres, ils ont dû cependant amoindrir considérablement la masse flottante qui encombrait le marché. Toutefois le détachement du talon de l'emprunt contribue à réduire les espérances de hausse à cause des livraisons de titres que l'on craint.

Les vendeurs qui ont attendu à la dernière heure de la liquidation pour faire leurs reports, et les banquiers qui n'ont pu utiliser leurs capitaux disponibles, se préoccupent d'une situation qui diminuerait l'importance des reports, ou laisserait sans emploi leurs capitaux. Aussi chacun profite de l'indécision qui règne sur la position de la place pour employer ses fonds ou se faire reporter. Depuis plusieurs jours déjà de nombreuses opérations de reports sont engagées de la liquidation à fin prochain; si elles continuent, il en résultera que lorsque le jour de la liquidation arrivera, elle se trouvera faite d'avance. La généralité des reports a été faite de 40 à 45 centimes.

Les chemins de fer ont été bien négligés par la spéculation sous l'influence du projet d'impôt dont le Conseil d'Etat est saisi, et qui soumettrait, dit-on, les transactions sur valeurs mobilières à un droit de 1/4 0/0, droit qui serait perçu par les agents de change, comme les notaires perçoivent les droits d'enregistrement pour les verser au Trésor.

Les obligations seraient également soumises au droit.

Nous avons dit notre pensée sur ce système; nous n'y reviendrons pas. Jusqu'à ce que l'événement vienne nous donner tort, nous persisterons à ne pas croire à son adoption, parce que, ainsi que nous l'avons démontré, ce droit n'est susceptible d'un rendement quelconque que si les Compagnies consentaient à faire un abonnement pour affranchir leurs titres de cette entrave.

Or, cet impôt, s'appliquant à un acte déterminé, ne peut être perçu que lorsque cet acte s'accomplit. On ne peut donc en faire faire l'objet d'un abonnement qui aurait pour résultat de faire payer un droit de transmission, même par les porteurs de titres qui ne s'en seraient pas dessaisis.

Du reste, le premier effet de cette loi serait de rendre notre marché de capitaux complétement désert.

Déjà des sociétés s'organisent, dit-on, pour fonder à Bruxelles des établissements qui se chargeraient de la négociation des valeurs françaises.

Cette loi serait la quatrième mesure qui, depuis moins d'un an, aurait atteint notre marché :

Le 9 mars 1856, la note qui annonce la

suppression de nouvelles affaires pendant l'année 1856 ;

En juillet, la loi contre les sociétés en commandite;

En janvier, le droit d'entrée à la Bourse ;

Et, maintenant, une loi qui entravera les transactions et achèvera d'éloigner les capitaux du marché français.

Il faut convenir que si le développement de la richesse mobilière et l'esprit d'association résistent en France à d'aussi rudes coups, c'est qu'ils sont bien vivaces.

Le bruit s'est répandu que les Compagnies de l'Est et de l'Ouest allaient prochainement émettre de nouvelles obligations; nous verrons si le public se montrera aussi empressé qu'il l'était récemment lorsque la Compagnie de l'Est a fait sa dernière émission d'obligations.

Quoi qu'il en soit, les affaires sur la rente ont pris une certaine animation ; la spéculation, qui néglige les chemins de fer, se porte de préférence sur les fonds publics. En même temps, les fonds anglais, dont les prix s'améliorent sensiblement, contribuent à affermir notre marché. Le 3 0/0, qui avait fermé samedi dernier à 68 15, est monté à la bourse de jeudi à 68 55, pour fermer le lendemain à 68 65.

Le cours des actions de chemins de fer s'est également amélioré; le Crédit mobilier a fait aussi bonne contenance, et dans les prix de 1,320 à 1,330 fr. il a été fait par la province quelques achats assez suivis ; ensuite les cours se sont élevés à 1,365 fr.

Le compte-rendu de la Banque constate une augmentation d'encaisse de près de 12 millions à Paris, mais en même temps une diminution de 8 millions et demi dans le numéraire des succursales; il n'y a donc que 3 millions et demi d'augmentation réelle, à laquelle correspond une dépense de 389,507 fr. 31 c. pour achat de matières d'or et d'argent. Le portefeuille a subi une diminution de 37 millions; les avances sur effets publics ont diminué de 3 millions, et celles sur actions et obligations des chemins de fer de 2 millions. La circulation des billets a diminué de 17 millions, et les comptes courants des particuliers près de 20 millions. Le compte courant du Trésor créditeur s'est accru de 4 millions et demi.

En Angleterre on s'occupe de renouveler la charte de la Banque ainsi que les actes de 1819 et 1844 qui régissent la circulation des billets. Ces divers actes seront renouvelés, dit-on, sans aucun changement.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Midi,	34.0 0/0.
Lyon,	24.0 0/0.
Méditerranée,	17.0 0/0.
Est,	4.3 0/0.
Nord,	4.0 0/0.
Ouest,	3.5 0/0.
Orléans,	0.7 0/0.

Diminution kilométrique.

Bourbonnais,	4.9 0/0.

C. Devina.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	8 février.	13 février.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0	68 10	68 65	» 55	» »
CONSOLIDÉS	93 3/8	94 1/4	» 7/8	» »/»
CRÉDIT FONCIER	» »	» »	» »	» »
CRÉDIT MOBILIER	1322 50	1365 »	42 50	» »
COMPT. D'ESCOMPTE	700 »	690 »	» »	10 »
ORLÉANS	1357 50	1380 »	22 50	» »
NORD	905 »	933 75	28 75	» »
EST ANCIEN	800 »	822 50	22 50	» »
EST NOUVEAU	740 »	760 »	20 »	» »
LYON	1360 »	1387 50	27 50	» »
MÉDITERRANÉE	1735 »	1770 »	35 »	» »
MIDI	765 »	772 50	7 50	» »
OUEST	817 50	822 50	5 »	» »
GRAND-CENTRAL	605 »	607 50	2 50	» »
GENÈVE	737 50	730 »	» »	7 50
CH. AUTRICHIENS	755 »	775 »	20 »	» »
SAINT-RAMBERT	652 50	650 »	» 50	» »
VICTOR-EMMANUEL	597 50	600 »	2 50	» »

Résultats comparés du bilan de la Banque de France.

1857. mois.	Espèces. millions.	Portefeuille. millions.	Avances sur effets publics millions.	Avances sur chemins de fer. millions.	Avanc. au trésor et bons. millions	Billets en circulation. millions.	Comptes-courants du Trésor. millions.	Comptes-courants particuliers. millions
Janvier	191	566	31	23	40	612	76	461
Décembre	**195**	**529**	**28**	**21**	**40**	**595**	**80**	**442**
Augmentation :	4	»	»	»	»	»	4	»
Diminution :	»	37	3	2	»	17	»	19

DE L'IMPOT SUR LES VALEURS MOBILIÈRES.

L'incertitude continue sur la forme adoptée pour atteindre les valeurs mobilières. Il y a quelques jours on croyait que les dividendes des Compagnies seraient frappés d'un droit de 3 à 5 0/0 ; puis on est revenu à l'hypothèse d'un droit sur les transactions. Il paraît en effet que ce dernier système aurait des chances de prévaloir, parce qu'il serait, dit-on, justifié par la loi du 22 frimaire an VII, qui frappe les transmissions de valeurs mobilières d'un droit de 1/2 0/0. Il est vrai que cette loi ne s'applique qu'aux ventes ou cessions résultant d'actes soumis à l'enregistrement. Cependant, ce serait, dit-on, en se fondant sur cette disposition, que le projet de loi étendrait le droit aux transactions par ministère d'agents de change, en réduisant le taux à 1/4 0/0.

Il paraît que la faculté d'abonnement par les Compagnies est timidement indiquée dans ce projet de loi.

On dit en outre que le gouvernement espère que ce droit rendra 26 millions par an.

Echo fidèle des bruits qui circulent, nous ne garantissons rien ; cependant nos renseignements paraissent d'autant mieux fondés que le projet de loi ou plutôt les dispositions, car il ne s'agit que de quelques articles ajoutés au budget des recettes, ont été distribuées depuis plusieurs jours aux membres du conseil d'Etat, et que par conséquent elles peuvent déjà être connues jusqu'à un certain point.

Nous pensons qu'après un examen plus approfondi de toutes les questions que soulève un droit de la nature de celui dont nous nous entretenons, le projet sera abandonné; car au lieu d'augmenter les ressources du Trésor, il a au contraire toutes les chances de les réduire.

Pour apprécier la portée des dispositions par lesquelles on voudrait atteindre directement la richesse mobilière, il faut se rendre compte de la part contributive qu'elle apporte, indirectement si l'on veut, mais très-réellement dans l'ensemble des revenus de l'Etat.

L'impôt, sous toutes les formes, par les domaines, par les octrois, par les taxes de consommation de toute nature, atteint la richesse mobilière. La production et la consommation, ces deux actes qui résument l'activité, et, par conséquent, la vie humaine, sont essentiellement productifs d'impôts, supportés en grande partie par la richesse mobilière. Tout ce qui tend, par conséquent, à accroître cette richesse, tend à accroître l'impôt qu'elle paie.

Ces considérations se démontrent par les faits les plus saillants.

En 1830, le budget des recettes s'élevait à 980 millions, en y comprenant des recettes d'ordre qui représentaient environ 100 millions. Dans ces 980 millions, les contributions directes, représentées par l'impôt foncier, des portes et fenêtres, les patentes et la contri-

Digitized by Google

bution mobilière, figuraient pour environ 420 millions, de sorte qu'en déduisant les contributions directes et les dépenses d'ordre évaluées à 100 millions du montant du budget de 1830, il en résulte que les contributions indirectes rendaient à peine 500 millions. Or, depuis cette époque, et notamment depuis 1840, le développement de la richesse mobilière a été si considérable, que toutes les branches des revenus indirects se sont constamment accrues et sont parvenues à rendre plus d'un milliard. — Pendant cette même période, les contributions directes, particulièrement la contribution foncière, sont restées, à 20 ou 40 millions près, dans les mêmes conditions qu'en 1830. Ce n'est pas évidemment le revenu de la propriété immobilière qui a produit cet accroissement de richesses; ce n'est pas davantage le développement du commerce qui a eu une si grande influence sur les contributions indirectes. L'augmentation est due uniquement à l'accroissement considérable de la richesse mobilière. C'est parce que la France était devenue le premier marché des capitaux du monde, parce que de toutes parts s'étaient fondées de riches compagnies, les unes pour construire et exploiter les chemins de fer, celles-ci pour activer nos armements maritimes, celles-là pour développer nos industries de toute nature. — La prospérité de ces compagnies, en créant dans toutes les classes de nouveaux éléments de richesse, a enfanté l'augmentation des revenus de l'État. Si l'on considère que nous sommes à l'aurore de notre existence commerciale et industrielle, que nos chemins de fer ne sont pas achevés, on comprendra que nulle limite ne peut être assignée aux produits des contributions indirectes.

C'est cependant cet avenir, ce progrès qu'on court risque de compromettre.

C. Devina.

LES DIVIDENDES DES CHEMINS DE FER.

Depuis quelques jours de graves débats se sont élevés dans certaines Compagnies sur le plus ou moins d'élévation du dividende probable pour l'année 1856.

En thèse générale, la vérité du dividende est un acte de simple loyauté; mais dans les circonstances actuelles, en présence de l'impôt qui menace le revenu des Compagnies de chemins de fer, l'exagération du dividende serait doublement blâmable, et nous ne saurions trop recommander aux administrateurs de résister à des entraînements qui leur préparaient pour l'avenir de justes plaintes et pourraient engager leur responsabilité morale envers l'Etat, comme envers les actionnaires.

C. Devina.

EMPRUNT ESPAGNOL

La *Gazette des chemins de fer* de Madrid, a publié dans son numéro du 8 février l'article suivant, dans lequel la partie politique et financière de l'emprunt espagnol est indiquée avec une grande intelligence et une connaissance parfaite de la matière.

C. Devina.

« La souscription publique que M. Mirès vient d'ouvrir en France au sujet du dernier emprunt espagnol est un fait qui mérite l'attention de nos lecteurs. Nous avons parcouru avec un vif intérêt tous les articles publiés par la presse française sur cette affaire, et nous ne pouvons faire moins que d'avouer que les principes de notre crédit, généralisés avec autant d'habileté que de talent, seront hautement profitables.

» La maison Mirès a compris dignement sa mission, il faut lui rendre justice. C'est par elle que se fera dans le public la répartition de la plus grande partie des bénéfices de cette remarquable opération; par elle seront véritablement connus nos fonds dans toute l'Europe et se feront accessibles pour toutes les fortunes. Voilà comment l'on peut expliquer le grand succès et la sympathie que le crédit espagnol a obtenus parmi les capitaux moyens de la France, tandis que la haute banque semblait voir avec méfiance notre dernier emprunt. Plus de six mille souscriptions se sont déjà faites dans tous les départements, et dans peu de temps, à peine si on trouvera une population de moyenne importance en France, sans qu'il existe parmi ses habitants quelques possesseurs de notre dette extérieure. Ce résultat remarquable est d'une grande importance pour le moment, mais beaucoup plus encore pour l'avenir.

» Comme complément de ce premier pas, la maison Mirès vient d'établir dans son administration un bureau spécialement affecté à répondre à toutes les questions relatives à la dette espagnole. Les capitalistes y trouveront un auxiliaire intelligent pour toutes les opérations financières qu'ils désirent faire dans notre pays.

» Nous avions déjà prévu de si heureux résultats, et c'est pour cela que nous avons vu avec une grande satisfaction cette affaire adjugée à M. Mirès, qui doit être aussi satisfait, car il vient d'être nommé, le 29 du mois dernier, banquier du gouvernement espagnol à Paris. »

RECETTES BRUTES DES CHEMINS DE FER EN 1856.

Le ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics vient de publier le tableau des recettes brutes de l'exploitation des chemins de fer français pour les années comparées 1856 et 1855. En voici d'abord les résultats les plus frappants :

Les recettes brutes se sont élevées, pour 1856, à	281,150,263
Elles avaient été, pour 1855, de.	258,997,329
Elles ont, pour 1856, augmenté de.	22,152,934

La longueur totale des lignes exploitées au 31 décembre 1856 était de 6,211 kilomètres au lieu de 5,537 kilom. exploités au 31 décembre 1855; l'augmentation est de 674 kil. La longueur moyenne exploitée pendant l'année 1856 a été de 5,860 kilom. au lieu de 5,047 kilom. pour 1855; l'augmentation de la moyenne exploitée est de 813 kilom.

En divisant le total des recettes brutes par la longueur moyenne de l'exploitation, on obtient un quotient qui est le revenu moyen kilométrique. Ce revenu a été pour 1856 de 47,978 fr.; il était pour 1855 de 51,317 fr.: c'est une diminution de 3,339 fr., soit 6.51 0/0.

Voici, du reste, les chiffres fournis à cet égard par les quatre dernières années. Le revenu kilométrique moyen des chemins de fer a été :

En 1853, de.....	41,712 fr.
En 1854, de.....	45,025
En 1855, de.....	51,317
En 1856, de.....	47,978

Evidemment, l'accroissement si considérable du revenu kilométrique en 1855 a été un résultat exceptionnel dû aux circonstances particulières qui ont marqué cette année célèbre, et. par conséquent, le mouvement de recul qu'accuse l'année 1856 s'explique de lui-même. Cependant il indique aussi un temps d'arrêt dans la marche du revenu kilométrique des chemins. Si, en effet, la progression de 7 à 8 0/0, indiquée par les années 1853 et 1854, avait continué d'une manière normale, l'année 1855 n'aurait donné pour revenu kilométrique moyen qu'environ 48,000 à 49,000 fr.; mais l'année 1856 aurait dû donner 51,000 à 52,000 fr.

Il faut donc reconnaître que nous sommes arrivés au moment où l'extension successive des réseaux doit amener l'affaiblissement du revenu kilométrique des chemins de fer, tout en accroissant leurs recettes brutes; et comme, d'un autre côté, les dépenses restent invariables, bien que la recette kilométrique tende à diminuer, la proportion de la dépense à la recette devient en même temps plus forte. Cette double cause suffit à faire comprendre comment l'accroissement des recettes brutes des chemins de fer, non-seulement n'implique pas nécessairement une augmentation de dividendes, mais peut concorder parfois avec une diminution de revenus.

La diminution kilométrique a porté sur les Compagnies du Nord, de l'Est, de l'Ouest, de Paris à Lyon, du Grand-Central, d'Orsay et d'Anzin, mais fort inégalement, car pour celle-ci elle n'est que de 0.40 0/0, tandis qu'elle s'élève jusqu'à 15.05 sur l'Ouest. Les autres Compagnies, Orléans, Méditerranée et Midi présentent au contraire de l'augmentation; mais ces exceptions mêmes confirment nos observations précédentes. Ainsi le revenu kilométrique de l'Orléans a augmenté de 0.18 0/0, en même temps que son exploitation moyenne diminuait d'un certain nombre de kilomètres par suite de la cession qu'elle a faite de deux sections à d'autres Compagnies. La Méditerranée a augmenté de 24.22 0/0; mais son exploitation kilométrique

Digitized by Google

a varié à peine, et elle n'exploite pas encore les lignes secondaires qu'elle s'est chargée de construire, et qui diminueront certainement son rendement kilométrique dans l'avenir.

Enfin, le Midi a augmenté de 38.65 0/0, et cela se conçoit. Si le revenu moyen des Compagnies anciennes tend à s'affaiblir plutôt qu'à s'élever, c'est qu'elles ont exploité d'abord les lignes les plus fréquentées et les plus fructueuses; tel n'était pas le cas de la Compagnie du Midi, qui vient de commencer seulement à exploiter sa bonne ligne, celle de Bordeaux à Toulouse. Il n'y a donc pas de comparaison sérieuse à faire entre 1856 et 1855 pour les produits du Midi.

Si on laisse de côté le chemin de Ceinture, qui s'exploite dans des conditions particulières, et dont le revenu kilométrique a atteint 80,993 fr., le revenu kilométrique le plus élevé est fourni, comme l'année dernière, par le chemin de Paris à Lyon, dont le revenu moyen s'est élevé à 74,328 fr. Le revenu le plus faible est celui du Grand-Central, qui n'a pas dépassé 13,342 fr.

C. Devinat.

FONDS ESPAGNOLS.

MM. J. Mirès et Cᵉ, banquiers du gouvernement espagnol et directeurs de la Caisse générale des chemins de fer, viennent de fonder un comptoir central pour les fonds espagnols dans leurs bureaux, rue Richelieu, 99.

Ce comptoir paie par anticipation les coupons d'intérêt de la dette d'Espagne intérieure et extérieure.

Les coupons de la dette intérieure sont pris au change fixe de 5 fr. 10 cent.;

Les coupons de la dette extérieure sont pris à 5 fr. 40 cent.;

Sous la déduction de l'intérêt à courir jusqu'à l'échéance des coupons.

Le Comptoir central fait en outre l'échange de la dette intérieure contre du 3 0/0 extérieur, moyennant une bonification de 1 0/0 en faveur de celui-ci. Il en résulte que les porteurs de cette dette intérieure qui voudrait échanger leurs titres contre du 3 0/0 extérieur auront à payer, savoir :

Pour 6 piastres de rente,	fr.	10.80
Pour 12	id.	21.60
Pour 24	id.	43.20
Pour 36	id.	64.80
Pour 72	id.	129.60

Le Comptoir central se charge de vendre et d'acheter tous fonds espagnols sur toutes les places de l'Europe.

MM. J. Mirès et Cᵉ ont fondé en outre un bureau spécial de renseignements pour tout ce qui concerne les fonds et les valeurs espagnols.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

M. le ministre des travaux publics vient de prendre la décision suivante, que le chef de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans, M. Solacroup, s'est empressé de communiquer à tous les chefs de gare et de station sur la ligne :

« Les dimanches et jours fériés, les gares de marchandises seront fermées à midi, et les livraisons à faire, à partir de midi, seront remises à la première moitié du jour suivant. »

Cette décision a été accueillie avec une vive satisfaction par les ouvriers des gares des marchandises du chemin de fer d'Orléans, qui auront ainsi un jour de repos par semaine, alors que les règlements ne leur avaient laissé jusqu'ici qu'un jour de chômage ou de permission par mois.

— La Compagnie du chemin de fer de St-Rambert à Grenoble nous fait connaître que ses actions sont admises à la Banque de France, comme celles des autres Compagnies, au bénéfice des prêts sur dépôt d'actions.

— On écrit de Foix (Ariége) :

« Le chantier, pour les travaux du chemin de fer, a été ouvert aujourd'hui, samedi, à partir de la Croix-du-Blé jusqu'à la limite des deux communes de Pamiers et de Saint-Jean-du-Falga, sur une longueur de 1,800 mètres. Lundi, un second chantier sera ouvert dans les communes de Verniolles et de Varilhes, et comprendra une étendue de 2,000 mètres dans ces deux communes.

» L'ouverture de ces deux chantiers sera bientôt suivie de celle des travaux à faire dans les communes de Saint-Jean-du-Falga, Saverdun et Montaut. »

Le grand-duc Michel, retournant de Nice en Russie, a pris le chemin de fer de Turin à Suze et celui de Saint-Jean à Aix.

Comme à son premier passage, un convoi spécial avait été mis à sa disposition par la Compagnie Victor-Emmanuel.

S. A. I., en témoignant toute sa satisfaction des attentions particulières dont elle avait été l'objet, a offert une bague précieuse au chef de l'exploitation, et d'autres présents à différents chefs de service.

PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE.

VILLE DE PARIS.

Emprunt municipal de 60 millions.

Pour éviter le retard qui résulterait de l'encombrement des bureaux par les porteurs d'obligations, l'administration les informe qu'à partir du 16 février courant il leur sera délivré des bordereaux pour le paiement des intérêts échus le 1ᵉʳ mars, et qu'à compter du 29 du courant ils pourront, les dimanches et fêtes exceptés, déposer leurs coupons dans les bureaux dudit emprunt.

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 12 février 1857.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots....	83,691,530 99
Numéraire dans les succursales.	111,406,843 »
Effets échus hier à recouvrer ce jour.....	684,773 91
Portefeuille de Paris, dont 98,274,613 fr. 43 provenant des succursales.....	252,031,041 21
Portefeuille des succursales, effets sur place.....	277,441,665 40
Avances sur lingots et monnaies	769,700 »
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales.....	2,309,900 »
Avances sur effets publics français.....	21,882,936 10
Avances sur effets publics français dans les succursales...	6,032,500 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer.....	14,774,000 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales.....	6,197,400 »
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848.....	55,000,000 »
Escompte au Trésor de bons du Trésor.	40,000,000 »
Rentes de la réserve.	12,980,750 16
Rentes, fonds disponibles. ...	32,190,045 98
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000 »
Immeubles des succursales...	5,117,620 »
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales...	538,801 55
Primes pour achats de matières d'or et d'argent.	620,681 49
Effets en souffrance des succursales.....	» »
Divers.....	558,820 27
	948,231,910 07

PASSIF.

Capital de la Banque.....	91,250,000
Réserve de la Banque.....	12,980,750 16
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000 »
Billets au porteur en circulation, de la Banque.....	531,979,600 »
Billets au porteur en circulation, des succursales.....	63,441,275 »
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales.....	6,322,613 41
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales...	3,210,781 »
Compte courant du Trésor, créditeur	80,958,137 36
Comptes courants de Paris....	117,895,390 84
Comptes courants dans les succursales.....	23,853,800 »
Dividendes à payer.....	1,409,931 25

Digitized by Google

Arrérages de valeurs transférées ou déposées		1,170,038 18
Escomptes et intérêts divers à Paris et dans les succursales.		6,613,100 28
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales		1,931,788 55
Effets en souffrance		7,105 49
Divers		1,407,608 57
		948,231,910 07

Certifié le présent état conforme aux écritures de la Banque de France :

Le Gouverneur de la Banque,

Comte D'ARGOUT.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS

Bilan au 31 janvier 1857

ACTIF.

Caisse :			
Espèces en caisse.	2,646,391 28		
Espèces à la Banque	1,861,933 58		4,508,324 86
Portefeuille :			
Paris	28,173,394 01		
Province	11,131,926 73		
Étranger	1,360,592 53		40,665,913 27
Actions de la Banque de France			»
Immeubles			306,561 34
Avances sur fonds publics et actions diverses			2,925,211 99
Correspondants :			
De province	9,861,935 23		
Étrangers	444,100 20		10,306,035 43
Frais de premier établissement			»
Frais généraux			70,631 01
Effets en souffrance. — Exercice courant			10,658 80
Actions à émettre			20,000,000 »
Divers			735,775 51
			79,621,112 21

PASSIF.

Capital :			
Actions réalisées	20,000,000 »		
Actions à émettre	20,000,000 »		40,000,000 »
Capital des Sous-Comptoirs			4,056,744 90
Réserve			3,330,973 78
Comptes courants d'espèces			17,799,103 98
Acceptations à payer			777,388 44
Dividendes à payer			943,768 80
Effets remis à l'encaissement :			
Par divers	6,924,578 01		
Par faillites du Tribunal de Comm.	120,307 30		7,044,885 31
Correspondants :			
De province	4,615,340 10		
Étrangers	479,060 »		5,094,400 10
Profits et pertes			355,310 01
Rentrées. — Effets en souffrance des exercices clos			9,471 86
Divers			209,566 97
			79,621,112 21

Risques en cours au 31 janvier 1857 :

Effets à échoir restant en portefeuille	10,665,913 27
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir	23,666,337 93
	64,332,251 20

Certifié conforme aux écritures :

Le Directeur,

Hipp. BIESTA.

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER.

I.

(Suite.)

Il était nécessaire de montrer par quelles combinaisons on est parvenu à grouper ces diverses concessions, accordées dans l'origine à 59 Compagnies, par 78 actes de concessions successives, et à les réunir entre les mains de 24 Compagnies, dont 8 possèdent à elles seules 10,729 kilomètres concédés en commun à plusieurs d'entre elles.

Au 30 juin 1855, 7 Compagnies ont cessé successivement d'exister par voie de résiliation, tandis que 28 autres se sont incorporées dans les autres par la fusion, système qui ne reçoit une large application qu'à partir de 1851. On pourra voir dans le tableau ci-dessus les dates des fusions et les concessions nouvelles qu'elles ont entraînées.

OUVERTURE DES LIGNES ET SECTIONS.

Nous croyons utile d'exposer par ordre et par année la mise en exploitation des lignes et section concédées du réseau entier. Nous avons complété à partir du 30 juin cette nomenclature que nous arrêtons au 31 décembre 1856. Ces lignes sont exploitées, les unes par l'Etat d'abord, puis toutes par des Compagnies.

Sections	Date de l'ouverture.	kilomètr
1828 (18 kil. ouverts dans l'année.)		
Saint-Etienne à Andrezieux	1er octobre	18
1830 (15 kil. ouverts.)		
Rive-de-Giers à Givors	1er octobre	15
1832 (21 kil.)		
Givors à Lyon	avril	21
1833 (21 kil. ouverts.)		
Rive-de-Giers à Saint-Etienne	4 avril	21
1834 (67 kil.)		
Andrezieux à Roanne	février	67
1837 (19 kil. ouverts.)		
Paris au Pecq	26 août	19
1838 (15 kil. ouverts.)		
Abscon à Saint-Waast	21 octobre	15
1839 (67 kil. ouverts.)		
Montpellier à Cette	mars	27
Asnières à Versailles (rive droite).	3 août	19
Mulhouse à Thann	12 septembre	21
1840 (187 kil. ouverts.)		
Alais à Beaucaire	19 août	72
Paris à Versailles (rive gauche).	10 septembre	17
Paris à Corbeil	20 septembre	31
Benfeld à Colmar	18 octobre	30
Mulhouse à Saint-Louis	25 octobre	28
1841 (139 kil. ouverts.)		
Alais à la Grand'Combe, etc.	» »	17
Kœnigshoffen à Benfeld	1er mai	27
Bordeaux à la Teste	7 juillet	53
Colmar à Mulhouse	5 août	42
1842 (28 kil. ouverts.)		
St-Waast à Anzin	» »	1
Lille et Valenciennes à la frontière (1)	novembre	27
1843 (230 kil. ouverts.)		
Juvigny à Orléans	5 mai	102
Colombes à Saint-Sever	9 mai	128
1844 (2 kil. ouverts.)		
Kœnigshoffen à Strasbourg (*extra muros*)	26 mars	1
Saint-Louis à la frontière	13 juin	1
1845 (52 kil. ouverts.)		
Montpellier à Nimes	9 janvier	52
1846 (439 kil. ouverts).		
Montaud à Saint-Etienne	janvier	3
Orléans à Tours	2 avril	115
Paris à Lille et Valenciennes	20 juin	310
Paris à Soeaux	23 juin	11
1847 (310 kil. ouverts.)		
(*Intra muros*) Strasbourg		1
Amiens à Abbeville	15 mars	44
Rouen (demi-traversée) au Havre	22 mars	92
Demi-traversée de Rouen depuis Sotteville	22 mars	3
Vésinet à Saint-Germain (atmosph. (2)	14 avril	»
Orléans à Vierzon et Bourges.	20 juillet	113
Saint-Chamas à Rognonas	18 octobre	67
Creil à Compiègne	21 octobre	33
St Chamas au Pas-des-Lanciers	1er novembre	30
Vierzon à Châteauroux	15 novembre	60
Abbeville à Neuchâtel	21 septembre	65
1848 (392 kil. ouverts.)		
Marseille au Pas-des-lanciers	15 janvier	18
Montereau à Troyes	10 avril	100
Neuchâtel à Boulogne	17 avril	14
Abcons à Somain	20 juin	3
Malaunay à Dieppe	1er août	61
Lille à Saint-Pierre-les-Calais et Dunkerque	1er septemb.	143
Tours à Saumur	20 décembre	64
1849 (639 kil. ouverts.)		
Melun à Montereau (3)	3 janvier	35

(1) L'exploitation des chemins de fer de Lille e Valenciennes à la frontière a été faite par l'État depuis l'ouverture jusqu'en 1845.

(2) L'embranchement du Vésinet à Saint-Germain ..... kil. 3.5

Vésinet au Pecq (abandonné) 1.5

2.0

(3) La ligne de Melun à Montereau a été exploitée par la Compagnie de Montereau jusqu'au 12 août 1850.

Digitized by Google

Sections.	Date de l'ouverture.	Kilomètr.
Compiègne à Noyon	26 février	23
Rognonas à Avignon	5 mars	5
Bourges à Nérondes	29 mai	36
Paris à Meaux	5 juillet	45
Versailles à Chartres (4)	12 juillet	73
Saumur à Angers	1er août	44
Paris, Melun et Montereau, Tonnerre (5)	12 août	162
Saint-Pierre-les-Calais à Calais	20 août	3
Meaux à Epernay	26 août	97
Dijon à Chalon (6)	2 septembre	68
Noyon à Chauny	21 octobre	17
Epernay à Chalon	10 novembre	31
1850 (182 kil. ouverts).		
Chauny à Tergnier-la-Fère	1er janvier	7
Tergnier à Saint-Quentin	23 mai	22
Metz à Nancy	10 juillet	57
Châlons à Vitry	5 septembre	33
Nérondes à Nevers	5 octobre	33
1851 (545 kil. ouverts).		
Montaud à Montrambert	1er janvier	5
Amières à Argenteuil	28 avril	4
Vitry à Bar-le-Duc	27 mai	49
Sarrebourg à Strasbourg	29 mai	71
Tonnerre à Dijon (7)	22 juin	118
Tours à Poitiers	15 juillet	101
Metz à Saint-Avold	24 juillet	50
Angers à Nantes	21 août	87
Bar-le-Duc à Commercy	16 novembre	20
1852 (314 kil. ouverts.)		
Commercy à Frouard	19 juin	50
Traversée du Rhône et raccordements	17 juillet	6
Raccordement de Virofiay	20 juillet	2
Nancy à Sarrebourg	12 août	77
Chartres à la Loupe	7 septembre	36
Bordeaux à Angoulême	20 septembre	132
Forbach à la frontière prussienne	16 novembre	4
Ceinture (1re section)	12 décembre	7
1853 (191 kil. ouverts).		
Le Guétin à Moulins	15 mai	51
Poitiers à Angoulême	18 juillet	113
Moulins à Varennes	22 août	27
1854 (509 kil. ouverts).		
Prolongement, quais de Nantes.	1er janvier	2
Blesmes-Saint-Dizier	15 février	17
La Loupe-Nogent-le-Rotrou	16 février	24
Ceinture (2e section)	25 mars	10
Batignolles-Auteuil	2 mai	7
Châteauroux-Argenton	2 mai	31
Nogent-le-Rotrou-Mans	1er juin	63
Epernay-Reims	5 juin	30
Varennes-Saint-Germain-des-Fossés	19 juin	13
Avignon-Valence	29 juin	126
Chalon-Vaise	10 juillet	125
Vireux-frontière belge (8)	24 juillet	2
Bourg-la-Reine-Orsay	29 juillet	14
Metz-Thionville	16 septembre	30
Lamothe-Dax	12 novembre	105
1855 (894 kil. ouverts).		
Dax-Bayonne	26 mars	50
Lyon-Valence	16 avril	108
Saint-Germain de Paris à Clermont	7 mai	65
Bordeaux-Langon	31 mai	43
Dijon-Dôle	25 juin	47
Mantes-Lisieux	1er juillet	135
Clermont-Issoire	2 juillet	35
Saint-Dizier-Donjeux	17 juillet	38
Vendenheim-Haguenau	18 juillet	23
Hautmont-Erquelinnes	11 août	16
La Roche-Auxerre	11 août	29
Mans-Laval	14 août	89
Issoire-Brassac	3 septembre	19
Saint-Quentin-Hautmont	21 octobre	70
Langon-Tonneins	4 décembre	54
Lisieux-Caen	29 décembre	49
1856 (967 kil.)		
Beuzeville-Fécamp	25 février	18
Mans-Alençon	15 mars	52
Dôle-Besançon	7 avril	45
Brassac-Lempdes	8 mai	6
Tonneins-Valence-d'Agen	29 mai	65
Argenton-Limoges	2 juin	108
Lyon-Bourg	23 juin	74
Noisy-Nogent	7 juillet	7
Poitiers-Niort	7 juillet	74
Valence-d'Agen-Toulouse	30 août	96
Rognac-Aix	11 octobre	25
Perrache-Guillotière (gares)		1
Raccordement de Tours		2
Saint-Rambert-Brives	5 novembre	56
Vaise à Perrache (gares)	10 novembre	5
Gray-Auxonne	10 novembre	34

(4) Exploité par l'État jusqu'en 1851.

(5) Exploité par l'État (y compris Melun à Montereau) jusqu'en 1852.

(6) Exploité par l'État jusqu'en 1852.

(7) Frouard à Nancy..... kil. 9
Frouard à Metz..... 48
Total..... 57

(8) Exploitation belge.

(La suite prochainement.)

C. DEVINA.

DÉPARTEMENT DE LA SEINE.

EMPRUNT DE 50 MILLIONS.

Une loi du 17 juillet 1856 a autorisé le département de la Seine à emprunter une somme de 50 millions affectée, pour 10 millions au paiement de l'arriéré de la dépense des enfants trouvés et des aliénés, et pour 40 millions au service de la caisse de la boulangerie de Paris et des communes du département.

Par décrets en date des 30 janvier dernier et 9 février, présent mois, S. M. l'Empereur a approuvé les conventions intervenues entre M. le préfet du département de la Seine et MM. Saint-Paul et Cᵉ (Union financière et industrielle) pour la réalisation de cet emprunt.

Le capital de 50 millions doit être versé, au compte du département, dans la caisse centrale du Trésor, savoir : un cinquième d'ici au 31 mars prochain, et le surplus en trois termes égaux : les 1er juillet 1857, 1er janvier et 1er juillet 1858.

Cet emprunt sera représenté par des obligations départementales au porteur, constituées au capital de 225 fr., produisant un intérêt annuel de 9 fr., donnant droit à des lots, et devenant successivement remboursables en trente ans, à partir du 1er juillet 1858, par voie de tirages au sort semestriels, qui auront lieu à la préfecture de la Seine les 1er mai et 1er novembre de chaque année.

Les huit premiers numéros sortants au tirage du 1er mai auront droit :

Le 1er à un lot de.....	100,000 fr.
Le 2e à un lot de.....	10,000
Le 3e à un lot de.....	10,000
Les 4e, 5e, 6e, 7e et 8e, chacun un lot de 1,000 fr., ci.	5,000

Les intérêts échus, les obligations sorties et les lots gagnés seront payés à la *caisse centrale du trésor public*, les 1er janvier et 1er juillet.

Des titres provisoires seront délivrés à MM. Saint-Paul et Cᵉ, après le versement du premier terme de l'emprunt, dont ils sont tenus personnellement.

Les porteurs de ces titres provisoires auront droit à un intérêt de 4 1/2 0/0 sur les sommes versées ; ils auront la faculté de se libérer par anticipation en versant tous les termes non échus, et, à compter de ce moment, ils auront droit à l'intérêt de l'obligation entière à raison de 9 fr. par an.

Ils jouiront immédiatement, dans tous les cas, du bénéfice éventuel des lots annuels, dont le premier tirage aura lieu en mai 1858.

La délivrance des titres définitifs sera faite après la libération de tous les titres provisoires, en juillet 1858.

Les obligations seront émises au prix de 206 fr., payables comme suit :

Le premier terme, chez MM. Saint-Paul et Cᵉ ;

Les trois autres termes, à la CAISSE CENTRALE DU TRESOR PUBLIC, savoir :

		Intérêts à recevoir aux époques ci-contre.	Sommes nettes à payer.
En souscrivant...	47.95	» »	47.95
Le 1er juillet 1857.	52.35	0.45	51.90
Le 1er janvier 1858.	52.35	2.05	50.30
Le 1er juillet 1858..	53.35	3.25	49.10
	205. »	5.75	199.25

La souscription restera ouverte du 18 au 22 février, rue Saint-Arnaud, n° 8, de 9 heures à 4 heures, aux bureaux de MM. Saint-Paul et Cᵉ (*Union financière et industrielle*).

La répartition entre les souscripteurs aura lieu à partir du 28 février.

L'échange des titres de souscription contre des certificats du département au porteur et négociables, s'effectuera dans le courant du mois de mars prochain.

Digitized by Google

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Caisse générale des chemins de fer. — 25 avril, assemblée générale.

Crédit mobilier. — 28 avril, assemblée à 4 heures.

Union financière et industrielle.—30 avril, assemblée générale à 4 heures.

Compagnie parisienne d'éclairage et chauffage par le gaz. — 7 mars, assemblée à 3 heures, salle Herz.

Crédit autrichien du commerce et de l'industrie. — 2 mars, assemblée à Vienne, à 9 heures.

Rome à Frascati. — 23 février, assemblée générale.

Dendre et Waes. — 17 février, assemblée à midi.

Carente. — 28 février, assemblée à 3 heures.

Glaces de Montluçon. — 16 mars, assemblée à 1 heure.

Mines d'Aix-la-Chapelle. — 28 février, assemblée à 2 heures.

Docks Napoléon. — 21 février, assemblée à 3 heures.

Caisse hypothécaire. — 30 mars 1857, assemblée. Dépôt, 20 actions.

ÉCHANGES DE TITRES.

Caisse générale des chemins de fer. — Echange des *actions de la Caisse* et *Journal des chemins de fer* (non négociables aujourd'hui) contre les *actions de la Caisse générale des chemins de fer*, cotées officiellement depuis le 20 janvier. (Voir l'avis en tête du journal.)

APPELS DE FONDS.

Est. — 1er au 10 février, 100 fr. par obligation, dernière émission 1856.

Grand-Central. — 16 février au 6 mars, 50 fr. par action.

Compagnie générale maritime.—1er mars, 150 fr. par action ; dernier versement.

Banque de crédit pour le commerce et l'industrie à Vienne. — 1er avril 40 florins ; 1er juin 40 florins.

Banque nationale. — 1er février au 1er mars, 50 fr. par action.

Bazin Léon Gay. — 1er juillet 1857, 100 fr. par action (versement de novembre différé.)

Compagnie générale des Eaux. — 5 janvier 1857 au 5 février, 125 fr. par action, dernier versement. L'intérêt sera déduit (2 fr. 50 c.).

Jura industriel. — Avant le 28 février, 50 fr. sur les actions.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Nord. — 31 janvier, premier tirage de 300 obligations de Charleroy à Erquelines.

Lyon-Bourbonnais. — 1er avril, remboursement du tirage du 6novembre. 1er janvier, remboursement du tirage du 4 décembre.

Ville de Paris. — 1er février, remboursement des obligations (emprunt de 50 millions) sorties au tirage du 3 novembre.

Mines de la Loire. — 1er février 1857, remboursement des obligations sorties au tirage du 12 décembre.

Sambre à l'Oise. — 1er juillet 1857, remboursement de 21 obligations 1853 sorties au tirage du 10 janvier.

Ouest. — 6 juillet, remboursement du tirage du 15 décembre.

Compagnie générale des Omnibus. — 1er avril, remboursement du tirage du 13 janvier.

Houillères et chemin de fer d'Epinac. — 1er février, remboursement à 1,100 fr. des 50 obligations série G, de 301 à 350, sorties au tirage du 25 novembre.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Comptoir national d'escompte. — 1er février, 25 fr. premier semestre.

Banque de Darmstadt. — 1er au 30 avril, 80 fr. dividende 1856.

BANQUE D'ANGLETERRE.

SITUATION AU 31 JANVIER 1857.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Billets émis.	23,937,300	598,432,500
Actif.		
Avances à l'Etat. . . .	11,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,459,900	86,497,500
Espèces et lingots (or) .	9,462,300	236,557,500
Somme égale. . .	23,937,300	598,432,500

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque .	14,553,000	363,825,000
Réserve	3,401,606	85,040,150
Compte-courant de l'Etat créditeur.	5,615,678	135,390,600
Comptes particuliers. .	10,530,422	263,260,600
Billets à sept jours et autres	806,910	20,123,500
	34,707,594	867,689,850
Actif.		
Créances sur l'Etat. . .	11,557,116	288,927,850
Créances particulières.	17,806,739	442,718,475
Billets de banque en portefeuille.	4,764,065	119,101,625
Numéraire.	677,676	16,941,900
	34,707,594	867,689,850
Augmentation :		
Billets en circulation..	40,374	1,009,350
Compte-courant de l'Etat	1,292,703	32,317,575
Comptes particuliers..	545,619	13,635,475
Créances.	1,867,268	46,681,700
Réserve métallique.. .	23,694	592,350
Réserve.	12,666	301,650
Diminution :		
Portefeuille.	59,576	1,489,400

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en moins.
								%	%
ORLÉANS (1).	Du 29 janvier au 4 février. . .	1234	1,020,599	831	1053	869,571	825	0.7	»
NORD (1).	29 — 4 —	795	896,523	1,127	795	859,788	1,081	4.0	»
OUEST (1).	29 — 4 —	876	659,006	752	806	585,657	726	3.5	»
EST (1).	29 — 4 —	1,069	761,784	712	1069	730,033	682	4.3	»
LYON (1).	29 — 4 —	656	968,707	1,476	572	676,926	1,188	24.0	»
LYON-BOURBONNAIS (1).	29 — 4 —	255	217,302	852	255	227,973	894	»	4.2
MÉDITERRANÉE (1)	29 — 4 —	551	581,615	1,055	523	471,302	901	17.0	»
MIDI.	29 — 4 —	494	155,988	315	387	72,307	235	34.0	»
GRAND-CENTRAL.	29 — 4 —	125	31,682	253	»	»	»	»	»
LYON A GENÈVE.	29 — 4 —	75	21,374	284	»	»	»	»	»
				»	»	»	»	»	»

(1) PRÉLÈVEMENT FAIT DE L'IMPOT SUR LA GRANDE VITESSE.

Digitized by Google

Ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics.

DIRECTION GÉNÉRALE DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES CHEMINS DE FER. — BUREAU DE STATISTIQUE.

Recettes brutes de l'Exploitation des Chemins de fer français

ANNÉES 1856 ET 1855.

NOM des CHEMINS.	1856. Longueur totale exploitée au 31 déc.	1856. Longueur moyenne exploitée pendant l'année entière.	1856. 1er TRIMESTRE.	1856. 2me TRIMESTRE.	1856. 3me TRIMESTRE	1856. 4me TRIMESTRE	1855. Longueur totale exploitée au 31 déc.	1855. Longueur moyenne exploitée pendant l'année entière.	1855. 1er TRIMESTRE	1855. 2e TRIMESTRE	1855. 3me TRIMESTRE.	1855. 4me TRIMESTRE.	Total de l'année. 1856	Total de l'année. 1855	Différence en plus. 1856	Différence en plus. 1855	PAR KILOMÈTRE. RECETTE TOTALE. 1856.	PAR KILOMÈTRE. RECETTE TOTALE. 1855.	PAR KILOMÈTRE. DIFFÉRENCE de 1856 à 1857. TOTALE en plus.	PAR KILOMÈTRE. DIFFÉRENCE de 1856 à 1857. TOTALE en moins	PAR KILOMÈTRE. DIFFÉRENCE de 1856 à 1857. POUR CENT en plus.	PAR KILOMÈTRE. DIFFÉRENCE de 1856 à 1857. POUR CENT en moins
	k.	k.	fr.	fr.	fr.	fr.	k.	k.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Nord.	793	793	10,848,791	11,212,328	12,961,813	12,343,244	793	727	9,606,810	11,786,847	14,732,982	12,491,032	47,366,176	48,615,671	»	1,049,493	59,983	66,872	»	6,889	»	10,30
Est.....	1.057	1.053	9,885,382	10,577,686	11,934,155	10,565,420	1 050	988	8,798,966	10,226,231	12,455,436	11,940,093	42,962,642	42,520,634	442,008	»	40,800	43,037	»	2,237	»	5,20
Ouest..... ..	876	863	7,721,465	9,491,788	11,837,259	9,899,803	806	638	6,062,640	8,085,908	11,358,410	8,385,032	35,912,975	33,891,950	5,051,025	»	45,125	53,122	»	7,997	»	15,05
Orléans et pr..	a1233	1.150	11,516,324	10,934,963	13,032,302	15,569,753	1.156	1.156	10,086,753	13,017,935	15,715,752	14,372,079	53,013,512	b53,192,519	»	178,977	56,099	46,014	83	»	0,18	»
Paris à Lyon..	655	610	8,946,577	10,734,019	12,811,336	12,848,416	571	538	7,708,057	9,932,955	12,925,563	11,531,530	45,340,339	c42,099,105	3,241,234	»	74,328	78,251	»	3,923	»	5,01
Bour-|Rhône-L.	150	150	3,491,012	2,137,532	2,655,978	2,714,045	150	150	2,236,032	2,579,217	2,546,362	2,320,849	10,028,567	d 9,682,556	346,011	»	66,857	64,550	2,307	»	3,57	»
Bessais Tours &c.	103	103	392,203	433,650	508,020	558,431	»	» d	»	»	»	»	1,892,314		1,892,314	»	18,372	»	»	»	»	»
Méditerranée..	530	530	5,925,995	6,835,018	8,910,337	8,529,350	524	493	3,691,095	5,467,725	7,287,410	6,821,607	30,200,700	23,267,837	6,932,863	»	56,982	47,006	9,976	»	21,22	»
Lyon à Genève	74	38	»	19,985	320,735	304,072	»	»	»	»	»	»	644,792	»	644,792	»	16,966	»	»	»	»	»
St-Rambert-Gr.	56	9	»	»	»	32,697	»	»	»	»	»	»	32,697	»	32,697	»	3,633	»	»	»	»	»
Grand-Central.	136	123	358,652	328,760	369,975	571,610	119	67	»	131,830	374,755	422,557	1,628,827	929,140	699,687	»	14,242	13,848	»	626	»	4,51
Midi	467	377	935,679	1,169,550	2,256,449	2,359,189	307	227	288,020	642,352	1,140,143	818,145	6,720,867	2,918,660	3,802,207	»	17,827	12,858	4,969	»	38,65	»
Paris à Orsay..	25	25	76,842	127,433	170,855	99,380	25	25	75,980	130,540	196,078	89,645	474,708	493,143	»	18,435	18,988	19,726	»	738	»	3,78
Anzin à Somain	19	19	79,505	82,743	79,909	81,489	19	19	75,404	81,434	86,394	82,301	328,235	325,533	»	1,298	17,605	17,133	»	68	»	0,40
Ceinture.....	17	17	327,268	281,267	349,542	418,805	17	17	243,304	256,376	265,235	295,690	1,376,882	1,060,581	316,301	»	80,993	62,387	18,606	»	29,82	»
Totaux, moyen.	6.211	5.860	59,505,494	64,359,713	80,218,952	77,066,108 (1)	5.537	5.047	58,873,070	62,338,450	79,085,418	68,700,382	281,150,263 e	258,997,329 e	23,401,139	1,248,205	47,978	51,317	»	3,339		6,51

OBSERVATIONS.

Les sections ouvertes du 1er janvier au 31 décembre 1856 ont une étendue de 674 kilomètres, savoir :

Est. — Noisy à Nogent (7 juillet 1856).		7
Ouest. — Beuzeville à Fécamp (25 février 1856).	18	70
Id. — Le Mans à Alençon (15 mars 1856). .	52	
Orléans. — Argenton à Limoges (2 juin 1856). .	106	180
Id. — Poitiers à Niort (7 juillet 1856). . . .	74	
Paris à Lyon. — Dôle à Besançon (7 avril 1856).	45	84
Id. — Vaise à Perrache (10 oct. 1856).	5	
Id. — Auxonne à Gray (10 nov. 1856).	34	
Méditerran.—Perrache à la Guillotière (10 oct.)	1	26
Id. —Rognac à Aix (11 octobre 1856).. .	25	
Genève. — Lyon à Bourg (23 juin 1856).		74
Grenoble. — Saint-Rambert à Rives (5 nov. 1856).		56
Grand-Central. — Brassac à Lempdes (8 mai 1856)	6	17
Id. — Le Lot à Cransac (20 déc. 1856)	11	
Midi. — Tonneins à Valence d'Agen (29 mai 1856)	65	160
Id. — Valence d'Agen à Toulouse (30 août 1856)	95	
Total.		674 k.
Longueur exploitée au 31 décembre 1855. . .		5,537
Total exploité au 31 décembre 1856 .		6,211

(a) Déduction faite de la section de Nevers à Saint-Germain, de 103 kilomètres, passée, en 1856, au chemin de Paris à Lyon par le Bourbonnais.

(b) Y compris les recettes de Nevers à Saint-Germain. (Voir note a.)

(c) Exploité alors par le Grand-Central.

(d) Compris alors dans le chemin d'Orléans. (Voir note b.)

(e) Non compris l'impôt du dixième, dont le montant s'est élevé :

Pour l'année 1856 à 15,369,675 fr.
— 1855 à 9,915,119 fr.

(1) Les comptes du quatrième trimestre de 1856 n'étant pas encore définitivement arrêtés, les chiffres qui se rapportent à cette période peuvent être susceptibles de quelques modifications.

BANQUE DE FRANCE.

Assemblé générale des actionnaires de la Banque de France du 29 janvier 1857.

COMPTE RENDU, AU NOM DU CONSEIL GÉNÉRAL DE LA BANQUE, PAR M. LE COMTE D'ARGOUT, GOUVERNEUR, ET RAPPORT DE MM. LES CENSEURS.

I. — *Des nominations.*

Messieurs,

Les rapports que nous avons l'honneur de vous communiquer toutes les années débutent invariablement par l'indication des élections dont l'assemblée générale doit s'occuper.

Lorsqu'une vacance survient parmi les censeurs ou les régents, la première élection est toujours consacrée à remplir ce vide.

La mort nous a privés de l'un de nos plus utiles collaborateurs : M. Jacques Lefebvre, régent, est décédé le 9 mai 1856, après trente-neuf ans de services. Il ne devait terminer sa période quinquennale que dans deux ans. Son successeur ne doit être nommé que pour le même espace de temps.

M. Jacques Lefebvre était un homme actif, laborieux, persévérant; ses lumières étaient fort étendues, elles nous ont rendu de grands services. Il a défendu chaleureusement les intérêts de la Banque pendant sa longue gestion. Sa perte est très-regrettable, et nous la ressentons vivement.

M. Darblay, censeur; MM. Fontenilliat, Lemercier de Nerville et Sanson-Davillier, régents, viennent de terminer leur temps d'exercice. C'est dans cet ordre que les élections auront lieu, après le remplacement de M. Lefevre. Vous savez, Messieurs et je dois le répéter, que les censeurs et les régents sont indéfiniment rééligibles.

II. — *Situation générale de la Banque.*

La Banque, dans le cours de l'exercice dernier, a eu à lutter contre des difficultés aussi sérieuses que pendant l'année précédente; sous quelques points de vue, elles se sont même aggravées. Nous jouissons, il est vrai, des bienfaits de la paix; mais après les dépenses de la guerre, nous sommes sous l'influence de des mauvaises récoltes, de la cherté des denrées alimentaires, des grands travaux qui se font à l'intérieur et à l'étranger, toutes causes qui contribuent à la dispersion du numéraire.

La Chine, et l'Indoustan surtout, attirent des sommes considérables, accrues cette année par des demandes de soie. Ces envois, faits dans des contrées qui n'admettent que la monnaie d'argent, contribuent beaucoup à raréfier en France les écus de 5 fr.

Qu'avons-nous fait pour défendre la Banque? Nous avons eu recours aux deux mesures que nous avions adoptées en 1855, c'est-à-dire aux restrictions que nos statuts autorisent, et aux achats, à l'extérieur, d'une plus grande quantité de lingots.

III. — *Des mesures restrictives.*

En ce qui concerne les échéances, elles ont été prorogées, le 14 février 1856, de 75 jours à 90.

Le 5 octobre, elles ont été restreintes de 90 jours à 60, et elles ont été reportées de 60 à 75 le 24 décembre dernier.

En ce qui concerne le taux de l'intérêt, il a été réduit de 6 0/0 à 5 0/0 le 31 mars 1856, et le 25 septembre il a été reporté de 5 à 6. Veuillez remarquer que dans d'autres contrées, l'intérêt a été élevé plus haut.

IV. — *Des achats de lingots.*

La récapitulation suivante vous fera connaître dans quelle proportion ces achats de lingots ont été effectués, à partir du 14 juillet 1855 jusqu'à la fin de décembre 1856 :

	Lingots achetés.	Primes payées.
2e semestre de 1855	254,400,000 fr.	3,920,600 fr.
1er et 2e semestres de 1856 (1).	547,300,000	6,143,300
Du 26 au 31 décembre 1856.	12,600,000	106,500
A quoi il faut ajouter les frais de transport d'espèces de Paris sur succursales et de succursales sur succursales.	» »	1,044,600
Totaux,	814,300,000 fr.	11,215,000 fr.

V. — *De la masse des opérations de la Banque.*

Au moyen de ces puissantes ressources, à quel chiffre est montée la masse des opérations de la Banque en 1856?

Déjà, en 1855, cette masse s'était élevée à la somme anormale de 4 milliards 863 millions. En 1856, ce total est parvenu au chiffre inouï de 5 *milliards 809 millions.*

VI. — *De l'escompte des effets et de leur marche mensuelle.*

Comparativement à l'année précédente, l'escompte des effets de commerce s'est accru presque dans la même proportion que la masse générale des opérations.

Le chiffre des escomptes en 1855, tant à la Banque centrale que dans les sucursales, s'était élevé à 3,762,000,000

En 1856, ce chiffre est monté à 4,674,000,000

Augmentation, 912,000,000

Si l'on suit les mouvements mensuels des deux années, on trouvera une faible différence entre le premier semestre de 1855 et celui de 1856, dont voici les chiffres :

Premier semestre de 1855,	1,828,000,000
Premier semestre de 1856,	1,922,000,000
Augmentation en faveur du premier semestre de 1856,	94,000,000

Les derniers semestres des deux exercices offrent les totaux suivants :

Pour 1855,	1,918,000,000
Et pour 1856,	2,497,000,000
Augmentation en faveur du deuxième semestre de 1856,	579,000,000

Les escomptes des mois de juillet et d'octobre ont été de 494 millions et de 493 millions.

Les escomptes opérés à Paris dans les dix derniers jours de l'année 1856 se sont élevés, en moyenne, à 44,800,000 fr. Il a été présenté à l'escompte, le 30 décembre, la somme de 31 millions, ce qui ne s'était jamais vu.

(1) Dont 496 millions d'or et 51 millions d'argent.

VII. — *Du portefeuille.*

Le portefeuille de la Banque centrale et des succursales a toujours marché en croissant.

Ainsi, au 22 juin 1856, ce portefeuille s'élevait à 422 millions

Au 20 novembre, il est monté à 575 —

Et enfin, au commencement de janvier, il est parvenu au chiffre de 605 —

VIII. — *Des avances sur effets publics, chemins de fer et autres valeurs.*

Au commencement de 1855, les avances sur ces diverses valeurs s'élevaient à une centaine de millions. C'est pour faciliter les emprunts du Trésor que nous avons considérablement augmenté ces opérations : bientôt elles ont monté à la somme de 198 millions. Ce fardeau était trop pesant pour être supporté plus longtemps; à la fin de la même année, il se trouvait descendu à 93 millions.

L'exercice de 1856 a suivi une marche presque identique, qui a dû faciliter le paiement des termes de ces mêmes emprunts. En juin de la dernière année, les avances ont remonté jusqu'à 190 millions, mais elles ne pouvaient rester à des chiffres aussi forts. La Banque a dû successivement les réduire, et à la fin de décembre elles étaient descendues à 92 millions.

Dans le cours de l'année, il a été avancé sur rentes, actions des canaux et obligations de la ville de Paris, 526 millions.

Et sur chemins de fer, 308 —

Non compris les valeurs de même nature provenant du Sous-Comptoir des chemins de fer et négociés à la Banque par le Comptoir d'escompte, 48 —

Total, 882 millions.

IX. — *Des transactions avec le Trésor.*

Le 1er juillet 1856, le quatrième remboursement de 5 millions a été fait par le Trésor à la Banque, sur les 75 millions qu'il lui devait en vertu du traité du 3 mars 1852. Cette dette se trouve donc aujourd'hui réduite à 55 millions.

Indépendamment de ces 55 millions, le Trésor nous doit le montant d'un bon de 40 millions renouvelé tous les trois mois pendant le cours de 1856.

X. — *Des réserves métalliques.*

A la date du 5 juin 1856, les réserves métalliques de la Banque et des succursales se sont élevées à 294 millions. C'est le chiffre maximum de l'année.

Au 16 octobre, ces mêmes réserves étaient descendues à 159 millions. C'est le chiffre minimum de l'année.

Au 25 décembre, époque de la clôture de l'exercice, ce chiffre s'était relevé à 210 millions.

L'encaisse est aujourd'hui, 29 janvier, de 197 millions.

XI. — *De la circulation des billets.*

La circulation des billets émis par la Banque centrale et par les succursales a souvent varié, et quelquefois de sommes considérables, à des intervalles rapprochés.

Le 19 juin, la circulation s'élevait à 600 millions.

Digitized by Google

Dès le 31 juillet suivant, le chiffre est monté à 667 —
Le 16 octobre, à 619 —
A la clôture de l'exercice, la circulation était descendue à 585 —
Aujourd'hui, 29 janvier, elle s'élève à 615 —

XII. — *Des mouvements généraux des espèces, des billets et des virements dans la Banque centrale.*

Ces divers mouvement montent à des sommes surprenantes, et qui augmentent chaque année. Il suffit de savoir que leur total a offert :

En 1854, un chiffre de 25 milliards.
En 1855 30 —
En enfin, en 1856, il ont dépassé 35 — 1/2

XIII. — *Des effets au comptant.*

En 1855, le nombre des effets encaissés a été de 813,000, formant ensemble la somme de 1,074,000,000 fr.
En 1856, le nombre des effets encaissés a été de 814,000, formant ensemble la somme de 1,121,000,000 fr.

XIV. — *Des comptes-courants.*

En 1855, le maximum des comptes-courants avec le commerce a été de 167,990,000
à la date du 6 mars, et le minimum de 92,279,000
à la date du 14 décembre.
En 1856, le maximum a été de 189,768,000
à la date du 5 juillet, et le minimum de 93,115,000
à la date du 16 septembre.

XV. — *Des billets à ordre tirés de la Banque centrale sur les succursales, et* vice versâ.

Le chiffre total de ces billets à ordre s'était élevé, en 1855, à la somme de 376 millions.
L'année dernière, les billets à ordre délivrés par la Banque centrale sur les succursales ont donné le chiffre de 298 millions.
Et par les succursales sur Paris, celui de 215 —
Total, 513 millions.
Augmentation de 1856 sur 1855, 137 —

XVI. — *Du service des recettes en ville dans Paris.*

Le plus fort encaissement de fin de mois dans la ville de Paris, en 1855, s'était élevé à 65,400,000 fr. divisés en 54,692 effets répartis dans 22,632 domiciles.
Dans l'exercice dernier, et à la date du 31 octobre, la Banque a eu à encaisser 74,531,000 fr., divisés en 64,017 effets répartis en 24,122 domiciles.
L'encaissement du 31 décembre dernier a donné des chiffres presque semblables.
Il est à remarquer que les paiements se sont opérés avec une grande exactitude.
Nous avons été obligés d'augmenter le nombre des garçons de recette, et comme le local de la galerie des recettes ne suffisait plus, nous avons dû entreprendre la construction d'une galerie suplémentaire.

XVII. — *Des effets en souffrance dans la Banque centrale.*

Aucune faillite digne de remarque n'a eu lieu à Paris dans le cours de l'exercice dernier.
Au contraire, nous avons recouvré 100,305 fr. sur de vieilles créances qui remontaient à 1848.

XVIII. — *Du service de la caisse des dépôts de titres.*

Ce service difficile, compliqué et compromettant, entrepris dans l'unique intérêt du public, a pris d'énormes proportions ; il a été l'objet de toute notre sollicitude. Une organisation nouvelle lui a été donnée afin de prévenir, autant que possible, toute confusion et tout dommage. Le nombre des employés a été augmenté, et comme la rétribution ne couvrait pas les frais, le tarif a été doublé. Cette mesure n'a pas, jusqu'à présent, réduit le chiffre des dépôts. Les titres déposés sont au nombre d'environ 1,100,000, et leur valeur représente une somme de plus d'un milliard.

XIX. — *Des succursales.*

Les opérations des succursales ont donné, en 1855, un total de 2,745,000,000 f.
Ce total, pour 1856, offre le chiffre de 3,071,800,000

Augmentation en faveur de 1856, 326,800,000 f.

Les produits, de 1855 à 1856, sont montés de la somme de 12 millions à 16. Augmentation, 4 millions.
Nous vous avions annoncé, à votre précédente assemblée, que, sous la date du 13 juin 1855, un décret impérial nous avait autorisés à créer trois nouvelles succursales, savoir : à Arras, à Dijon et à Dunkerque. Elles ont commencé à fonctionner : Dunkerque, le 25 février 1856 ; Dijon, le 1er septembre, et Arras, le 9 du même mois.
Un autre décret, en date du 29 novembre dernier, a autorisé la création de trois autres succursales, savoir : à Carcassonne, à Poitiers et à Saint-Lô.
Les cinq succursales ci-dessous désignées, en 1856 comme en 1855, se trouvent les premières dans l'ordre de l'importance de leurs opérations.

1° Ainsi Marseille, dont les opérations s'étaient élevées, en 1855, à 371 millions,
est parvenue, en1856, au chiffre de 449 —
Augmentation, 78 millions.

2° Lyon, en 1855, 317 millions.
En 1856, 360 —
Augmentation, 43 millions.

3° Bordeaux, en 1855, 220 millions.
En 1856, 225 —
Augmentation, 5 millions.

4° Lille, en 1855, 196 millions.
En 1856, 209 —
Augmentation, 13 millions.

5° Valenciennes, en 1855, 146 millions.
En 1856, 150 —
Augmentation, 4 millions.

D'un autre côté, quatre succursales présentent des pertes apparentes, dont le total monte à 312,000 fr., et qui proviennent de frais de premier établissement ou d'appropriation de locaux.

XX. — *De l'inspection des succursales.*

Un événement déplorable a eu lieu récemment à Besançon : un détournement a été commis par le caissier ; c'est le premier exemple d'infidélité par un agent attaché au service d'une succursale. Le découvert primitif s'élève à 380,000 fr., mais il sera recouvré en partie. Ce fait douloureux a déterminé le Conseil général à donner au service des inspections une organisation plus forte et plus nombreuse, afin de multiplier les vérifications.

XXI. — *Des dépenses de la Banque centrale et de ses succursales.*

Les dépenses ordinaires de la Banque centrale se sont élevées à 2,472,500 fr., et celles des succursales à 2,712,300 fr., non compris les transports d'espèces, et indépendamment des frais extraordinaires pour primes sur matières d'or et d'argent s'élevant à une somme de 6,143,000 fr. dans l'année 1856, et de quelques constructions nouvelles nécessitées par l'extension des services.

XXII. — *Des dividendes, et des chefs et employés de la Banque centrale et des succursales.*

Les deux dividendes de l'année, vous le savez, Messieurs, se sont élevés à la somme de 272 fr.
Nous devons, comme à l'ordinaire, rendre témoignage au zèle actif des chefs et des employés de la Banque centrale. La gestion de nos succursales, sauf une affligeante exception, ne nous laisse également que des remercîments à adresser à ceux qui y ont concouru.

XXIII. — *Conclusion.*

Messieurs, nous venons de vous faire connaître quels ont été les travaux de l'année, les obstacles que nous avons eu à combattre, et enfin les résultats auxquels nous sommes parvenus ; ils se résument dans le chiffre de 5 milliards 808 millions.
Or, les totaux des deux précédentes années 1854 et 1855 s'étaient déjà élevés aux sommes exorbitantes de 3 milliards 888 millions et de 4 milliards 863 millions.
Nous espérons qu'après l'exposé qui précède, Messieurs les actionnaires, ainsi que le public, verront que la Banque n'a pas manqué aux devoirs de la mission qui lui était confiée.

Résultat des opérations de la Banque de France pendant le premier semestre de 1856.

PREMIER SEMESTRE DE L'AN 1856. — CENT TREIZIÈME DIVIDENDE.

(Extrait du compte de profits et pertes au 21 juin même année.)

DOIT.

DÉPENSE FIXE.

(Loi du 22 avril 1806, et statuts du 16 janvier 1808.)

Honoraires du gouvernement de la Banque,	60,000 »
Indemnités pour chauffage et éclairage, en conséquence de l'article 29 des statuts,	6,000 »
	66,000 »

Digitized by Google

DÉPENSES VARIABLES

Délibérées par le Conseil général.

Appointements et indemnités aux comptables pour les erreurs et pertes,	507,941 92	
Indemnités temporaires : supplément aux pensions assignées sur la caisse de retraite des employés ; secours et allocations extraordinaires,	44,238 »	
Actes de bienfaisance : secours aux indigents des douze arrondissements de Paris, à des associations de charité, etc.,	119,500 »	
Contributions foncières, impôts des portes et fenêtres et patente,	43,204 49	
Garde extérieure et pompiers,	5,810 »	
Entretien des bâtiments de la Banque et du mobilier, etc.,	32,341 65	
Abonnement pour les voitures et chevaux du service des recettes,	5,000 »	
Droits de timbre des billets au porteur et à ordre (loi du 30 juin 1850),	134,000 »	
Timbre des certificats d'inscription d'actions ; fournitures de bureaux ; ports de lettres ; frais de l'imprimerie établie à la Banque,	212,296 30	
Chauffage et éclairage des bureaux,	15,502 43	
Droits de présence,	24,074 »	
Dépenses diverses : passe des sacs ; menues dépenses de toute nature,	74,637 66	
	1,294,346 45	
A déduire : objets d'habillements envoyés aux succursales,	280 »	
Total des dépenses administratives,	1,294,066 45	
Primes payées pour achats de matières d'or et d'argent,	2,833,158 06	
Prélèvement pour les constructions nouvelles de Paris, 109,251 15		
Prélèvement pour les dépenses d'appropriation des nouvelles succursales, 150,000 »		
Prélèvement pour effets en souffrance des succursales, 608,601 10		
Prélèvement pour allocation extraordinaire aux employés de la Banque et de ses succursales, 316,000 »		
	1,183,852 25	
Perte résultant d'un vol,	7,120 50	
Réescompte des effets en portefeuille le 24 juin, savoir :		
1° Sur 135,636,886 45 d'effets sur Paris,	597,092 37	
2° Sur 7,435,324 50 de bons du Trésor,	24,832 20	
3° Sur 37,350,627 67 d'effets sur succursales,	158,786 22	
4° Sur 1,123,848 55 de traites de coupes de bois	11,545 65	
5° Sur 40,000,000 bon escompté au Trésor,	66,666 65	
	6,197,120 35	
Solde en bénéfices,	12,508,488 37	
	18,705,608 72	

AVOIR.

Réescompte des effets en portefeuille le 24 décembre dernier, savoir :		
1° Sur 102,136,678 fr. d'effets sur Paris	460,957 07	
2° Sur 1,197,736 fr. 50 de bons du Trésor,	2,970 65	
3° Sur 28,235,000 fr. 90 d'effets sur succursales,	121,489 75	
4° Sur 3,700,000 fr. d'effets de la caisse de la boulangerie,	15,783 30	
5° Sur 40,000,000 bon escompté au Trésor,	66,666 65	
Solde non réparti des bénéfices du précédent semestre,	319 70	
Excédant sans emploi sur les dépenses de 1855,	6,568 30	
Escompte pendant le présent semestre :		
1° Sur 627,078,857 24 d'effets sur Paris	3,98 5,595 24	
2° Sur 212,977,391 fr. 07 d'effets sur succursales escomptés à Paris,	1,323,859 07	
3° Sur 35,481,208 fr. 85 de bons du Trésor,	520,734 10	
4° Sur 1,840,782 50 de traites de coupes de bois,	37,657 35	
5° Sur 4,300 000 d'effets de la caisse de la boulangerie,	53,750 »	
6° Sur 80,000,000 fr. bon du Trésor de 40 millions, escompté et renouvelé	1,100,000 »	
Arrérages des rentes de la Banque,	1,843,840 80	
Intérêts divers, savoir :		
Avances sur lingots et monnaies,	17,596 15	
— sur actions des canaux et obligations de la ville,	79,808 45	
— sur rentes,	2,006,387 70	
— sur actions et obligations de chemins de fer,	1,030,827 40	
Escompte de bons de la Monnaie,	143 30	
Droits de garde des dépôts volontaires,	69,610 85	
Intérêts de l'avance à l'Etat,	239,986 90	
Commission sur billets à ordre,	108,847 37	
Succursales. — Bénéfices sur les opérations du présent semestre :		
Amiens, 78,335 54		
Angers, 76,551 35		
Angoulême, 121,589 71		
Besançon, 458,987 75		
Bordeaux, 197,991 33		
Caen, 90,316 »		
Châteauroux, 8,142 82		
Clermont-Ferrand, 97,204 12		
Havre (Le), 137,702 77		
Lille, 588,590 08		
Limoges, 65,691 06		
Lyon, 217,789 87		
Mans (Le), 127,574 38		
Marseille, 575,810 81		
Metz, 78,611 61		
Montpellier, 212,281 »		
Mulhouse, 125,944 81		
Nancy, 75,791 34		
Nantes, 233,702 01		
Nevers, 16,323 71		
Orléans, 128,716 41		
Reims, 131,200 32		
Rennes, 139,131 81		
Rochelle (La), 68,837 87		
Rouen, 187,103 91		
Saint-Etienne, 149,123 30		
Saint-Quentin, 578,392 59		
Strasbourg, 70,585 20		
Toulon, 21,410 03		
Toulouse, 43,059 43		
Troyes, 93,195 50		
Valenciennes, 692,944 16		
	5,885,262 93	
A déduire pour les succursales ci-après, soldant en perte :		
Avignon, 15,760 71		
Dunkerque, 74,143 05		
Grenoble, 33,428 90		
Nîmes, 25,424 35		
	148,757 01	
Reste net,	5,736,505 91	
Recouvrements opérés, pendant le semestre, sur les effets en souffrance,	66,702 38	
	18,705,608 72	
Dividende de 91,250 actions à 137 fr.,	12,501,250 »	
Solde à porter à profits et pertes, compte nouveau,	7,238 37	
Total égal aux bénéfices,	12,508,488 37	

Résultat des opérations de la Banque de France pendant le second semestre 1856.

SECOND SEMESTRE DE L'AN 1856. — CENT QUATORZIÈME DIVIDENDE.

(Extrait du compte de profits et pertes au 24 décembre même année.)

DOIT.

DÉPENSE FIXE.

(Loi du 22 avril 1806 et statuts du 16 janvier 1808.)

Honoraires du gouvernement de la Banque,	60,000 »	
Indemnités pour chauffage et éclairage, en conséquence de l'art. 29 des statuts,	6,000 »	

DÉPENSES VARIABLES

délibérées par le Conseil général.

Appointements et indemnités aux comptables pour les erreurs et pertes,	529,007 89	
Indemnités temporaires : supplément aux pensions assignées sur la caisse de retraite des employés ; secours et allocations extraordinaires,	46,601 95	
Actes de bienfaisance,	1,200 »	
Contributions foncières, impôts des portes et fenêtres et patente,	35 75	
Garde extérieure et pompiers,	8,170 »	
Entretien des bâtiments,	67,852 24	
Abonnement pour les voitures et chevaux du service des recettes,	5,000 »	
Droit de timbre des billets au porteur et à ordre (loi du 30 juin 1850),	130,000 »	
Timbre des certificats d'inscription d'actions ; fournitures de bureaux ; ports de lettres ; frais de l'imprimerie établie à la Banque,	165,499 30	
Chauffage et éclairage des bureaux,	27,181 68	
Droits de présence,	22,019 40	
Dépenses diverses ; honoraires de jurisconsultes ; passe des sacs ; menues dépenses de toute nature,	92,834 84	
	1,181,006 65	
A déduire pour l'habillement des garçons de recettes des succursales,	2,554 41	
Total des dépenses administratives,	1,178,451 64	
Primes payées pour achats de matières d'or et d'argent,	3,290,199 36	
Prélèvement pour les constructions nouvelles à Paris,	204,562 01	
Prélèvement pour les dépenses d'appropriation des nouvelles succursales,	100,000 »	
Prélèvement pour allocations extraordinaires aux employés de la Banque et de ses succursales,	325,000 »	
Réescompte des effets en portefeuille le 24 décembre,		
Savoir :		
1° Sur 147,455,615 fr. 09 d'effets sur Paris,	610,012 42	
2° Sur 1,572,384 fr. 85 de bons du Trésor,	8,785 »	
3° Sur 55,731,071 63 d'effets sur succursales.	193,288 13	
4° sur 1,160,440 20 de traites de coupes de bois,	8,295 »	
5° Sur 4,300,000 fr. de bons de la caisse de la boulangerie,	22,450 »	
6° Sur 40,000,000 de fr. Bon escompté au Trésor,	80,000 »	
	6,021,045 56	
Solde en bénéfices,	12,352,571 12	
	18,373,617 68	

Digitized by Google

AVOIR.

Réescompte des effets en portefeuille le 24 juin dernier, savoir :		
1° Sur 135,636,886 fr. 45 d'effets sur Paris,	507,092 37	
2° Sur 7,435,324 50 de bons du Trésor,	24,832 20	
3° Sur 37,350,627 67 d'effets sur succursales,	158,786 22	
4° Sur 1,123,848 55 de traites de coupes de bois,	11,545 65	
5° Sur 40,000,000 bon escompté au Trésor,	66,666 65	
Solde non réparti des bénéfices du précédent semestre,	7,236 37	
Escompte pendant le présent semestre :		
1° Sur 646,259,835 fr. 10 d'effets sur Paris,	3,951,872 19	
2° Sur 265,975,654 19 d'effets sur succursales escomptés à Paris,	1,402,093 59	
3° Sur 15,024,868 15 de bons du Trésor,	103,159 95	
4° Sur 1,540,663 55 de traites de coupes de bois,	18,334 05	
5° Sur 6,500,000 bons de la caisse de la boulangerie.	74,250 »	
6° Sur 80,000,000 Bon de 40 millions escompté au Trésor et renouvelé	1,100,000 »	
Arrérages des rentes de la Banque,	1,843,240 50	
Intérêts divers, savoir :		
Avances sur lingots et monnaies,	21,253 85	
— sur actions des canaux et obligations de la ville,	63,834 45	
— sur rentes,	1,865,873 27	
— sur actions et obligations de chemins de fer,	973,762 61	
Droits de garde des dépôts volontaires,	93,564 05	
Commission sur versements à opérer pour valeurs en dépôt,	3,592 40	
Commission sur billets à ordre,	188,908 15	
Succursales. — Bénéfices sur les opérations du présent semestre :		
Amiens,	97,854 70	
Angers,	112,171 59	
Angoulême,	111,553 47	
Avignon,	21,935 11	
Besançon,	72,991 10	
Bordeaux,	388,087 70	
Caen,	159,025 99	
Châteauroux,	12,583 73	
Clermont-Ferrand,	74,291 55	
Havre (le),	216,167 65	
Lille,	436,428 14	
Limoges,	75,502 22	
Lyon,	515,048 09	
Mans (le),	142,473 26	
Marseille,	589,032 91	
Metz,	67,508 77	
Montpellier,	105,903 43	
Mulhouse,	173,686 18	
Nancy,	99,435 78	
Nantes,	257,846 27	
Nevers,	20,027 47	
Nîmes,	69,628 24	
Orléans,	149,056 57	
Reims,	214,829 65	
Rennes,	135 530 46	
Rochelle (la)	46,879 22	
Rouen,	236,714 24	
Saint-Etienne,	187,902 28	
Saint-Quentin,	522,016 82	
Strasbourg,	27,692 34	
Toulon,	27,016 86	
Toulouse,	99,255 97	
Troyes,	137,209 38	
Valenciennes,	462,736 57	
	6,053,073 61	
A déduire pour les succursales soldant en perte :		
Arras, 64,568 99		
Dijon, 76,705 96		
Dunkerque, 49,616 83		
Grenoble, 14,069 62		
	204,961 40	
Reste net,	5,848,112 21	
Recouvrements opérés, pendant le semestre, sur les effets en souffrance,	33,603 04	
	18,373,617 08	
Dividende de 91,250 actions à 135 fr.,	12,318,750 »	
Solde à porter à profits et pertes, compte nouveau,	33,824 12	
Total égal aux bénéfices,	12,352,574 12	

RAPPORT DE MM. LES CENSEURS, FAIT PAR M. D'ARBLAY JEUNE (L'UN D'EUX).

Messieurs,

M. le gouverneur, dans son rapport, vous a fait connaître toutes les opérations de la Banque en 1856 ; il vous a dit toutes les dépenses auxquelles ces opérations ont donné lieu et les bénéfices réalisés pendant cet exercice ; c'est maintenant aux censeurs à vous dire, pour remplir la mission que vous avez bien voulu leur confier, si toutes les opérations ont été régulièrement faites, si dans aucun cas on ne s'est écarté des règles établies, si tous les statuts ont été régulièrement observés.

A cet égard, les censeurs ne peuvent, Messieurs, que vous répéter ce qu'ils vous ont dit l'an dernier et les années précédentes.

L'ordre, la régularité la plus parfaite, n'ont cessé de régner dans l'administration, comme dans la comptabilité du grand établissement financier dont vous êtes les principaux actionnaires.

Les dépenses de toute nature ont été approuvées par le Conseil, comme ayant été rigoureusement maintenues dans les limites indiquées par les besoins du service.

Les comptes qui ont été mis sous vos yeux ont été vérifiés par les censeurs et trouvés exacts.

Les vérifications trimestrielles des portefeuilles ont été régulièrement faites et n'ont donné lieu à aucune observation sérieuse, les règles établies pour les escomptes ayant toujours été observées. Ces vérifications ont démontré de nouveau que le Conseil d'escompte procède avec prudence, en accueillant le papier du petit commerce avec autant de faveur que les autres valeurs.

Les examens de la caisse des dépôts de titres ont été faits aux époques fixées par les règlements, et nous nous plaisons à déclarer que le plus grand ordre a été constamment maintenu dans cette caisse, malgré le travail difficile et minutieux qu'elle exige et que vous pouvez apprécier par l'état de situation au 31 décembre dernier.

A cette époque il existait 1,009,105 titres provenant de 700 valeurs diverses, appartenant à 40 494 déposants, et ayant donné lieu à 38,916 dépôts.

Pour vous mettre à même, Messieurs, de juger l'extension qu'a prise la caisse des dépôts de titres, et par suite les services qu'elle rend au public, nous pouvons le dire, avec un grand désintéressement de la part de la Banque, il nous suffira de faire remarquer qu'au 31 décembre 1855, la caisse des dépôts ne contenait que 608,667 titres.

Aujourd'hui il y en a plus d'un million, de sorte qu'en une année l'augmentation n'a pas été moindre de 400,000.

Cet accroissement des dépôts a exigé la réorganisation de ce service sur des bases plus larges. Le nombre des employés a été sensiblement augmenté, et les meilleures dispositions ont été prises pour éviter les erreurs.

Conformément aux statuts, aucune création de billets n'a été faite sans l'avis des censeurs.

Ces créations ont été nombreuses, mais toujours justifiées par les besoins du service.

Il été émis en 1856 :

154,000,000 fr.	en billets de	1,000 fr.
34,500,000	—	500
22,000,000	—	200
40,000,000	—	100
Total. 247,500,000 fr.		

Ce qui présente sur les émissions de 1855, qui ont été de :

165,000,000 fr.	en billets de	1,000 fr.
31,000,000	—	500
18,000,000	—	200
30,000,000	—	100
Total. 244,000,000 fr.		

une diminution de 11 millions sur les billets de 1,000 fr., et une augmentation de 500,000 sur les billets de 500 fr.; de 4 millions sur les billets de 200 fr., et de 10 millions sur ceux de 100 fr.

L'accroissement remarquable de la circulation des billets de 100 fr. prouve de plus en plus l'utilité de leur création.

Les annulations et les brûlements de billets ont été faits avec régularité, et toujours en présence des censeurs.

Il a été annulé en 1856 :

156,066,100 fr.	en billets de	1,000 fr.
27,911,000	—	500
11,313,600	—	200
18,880,500	—	100
Total. 214,171,100 fr.		

Vous serez probablement étonnés, Messieurs, de cette augmentation énorme dans le nombre des billets de 1,000 fr. annulés en 1856.

En 1855, il n'en avait été annulé que pour 64,944,000 fr., moins de moitié des annulations de 1856.

Cet accroissement considérable dans l'annulation des billets de 1,000 fr. tient à une cause à laquelle le gouvernement de la Banque ne peut rien : cela est dû à la dangereuse habitude qu'ont prise beaucoup de personnes d'adresser à leurs correspondants, par la poste, des billets de banque, en les coupant en deux et en expédiant chaque moitié à quelques jours d'intervalle.

Il serait à désirer qu'on abandonnât ce moyen de transmission de valeurs, car il donne lieu à des fraudes, à des soustractions journalières; cet abandon serait d'autant plus facile, que, par la multiplicité des succursales, chacun peut se procurer des mandats de virement sur la caisse centrale. Inutile de dire que la soustraction de ces mandats ne peut apporter aucun dommage aux expéditeurs.

Les inspections des succursales ont été fréquentes, et les rapports des inspecteurs, communiqués au Conseil, témoignent de la capacité de ces agents et de l'utilité de ce nouveau rouage, devenu indispensable par le développement donné aux succursales. Cette utilité, cette nécessité, pour parler plus exac-

Digitized by Google

tement, d'inspecter fréquemment les succursales, vient d'attirer tout dernièrement l'attention du gouvernement de la Banque, et, par décision du Conseil général, ce service a été augmenté d'un inspecteur et de plusieurs employés auxiliaires.

L'an dernier nous vous faisions remarquer, avec M. le gouverneur, que l'augmentation des dépenses était due non-seulement à l'augmentation de toutes les opérations de l'année, mais aussi et surtout à la nécessité, pour la Banque, d'acheter des matières d'or et d'argent pour maintenir son encaisse métallique. Cette année, les dépenses ordinaires n'ont pas augmenté, elles ont même un peu diminué ; mais celles occasionnées par les achats d'or et d'argent sont plus grandes encore qu'en 1855.

Au lieu de 3,920,000 fr. de primes et commission payées pour ce chapitre en 1855, nous trouvons en 1856 le chiffre énorme de 6,143,000 fr.

Toutefois, Messieurs, ce qui peut nous consoler de cet accroissement de dépense, c'est non-seulement que les bénéfices nets de la Banque n'ont pas diminué et que le dividende revenant aux actionnaires n'a pas été amoindri, mais c'est bien plus encore le service rendu au pays en préservant le crédit public de toute atteinte, en assurant la régularité et la facilité des transactions.

C'est là surtout, Messieurs, nous en sommes certains, ce qui vous fera applaudir aux mesures prises par la Banque pour conserver son encaisse métallique.

Espérons, du reste, que ces sacrifices que la Banque n'a pas hésité à faire dans l'intérêt du pays, cesseront bientôt d'être nécessaires.

Tout commerçant sait, par expérience, que chaque fois que les denrées qui font l'objet de son commerce augmentent de prix, il est forcément obligé d'augmenter dans la même proportion son fonds de roulement : c'est là une conséquence inévitable de la cherté qui s'applique au pays tout entier aussi bien qu'à chaque particulier.

Or, depuis quatre ans les choses les plus nécessaires à la vie, les céréales surtout, qui se soldent presque toujours en numéraire dans nos départements éloignés, se sont maintenues constamment à des prix presque doubles de l'ordinaire.

Il a donc fallu que dans la circulation, le capital, déjà énorme, appliqué habituellement à ce commerce fût presque doublé : c'est de là évidemment qu'est résulté, bien plus que de toute autre cause, la pénurie d'espèces métalliques qui se fait sentir depuis quelque temps dans nos caisses.

Mais que le prix des denrées les plus indispensables, des céréales particulièrement, s'abaisse à la suite d'une récolte abondante, et vous verrez l'or reparaître ; car, il faut bien le remarquer, si le numéraire est rare jusqu'à un certain point dans les grands centres de population, il n'en est pas de même dans les campagnes, où, depuis quatre ans, le prix élevé des produits de la terre et l'exécution de grands travaux de chemins de fer ont attiré et dispersé l'or et l'argent jusqu'au fond de nos départements les plus éloignés. Pour que ce numéraire semé sur toute la surface de la France revienne dans nos villes, à Paris surtout, d'où il est sorti à flots depuis quatre ans, il faut du temps, il faut que le roulement s'opère, et il s'opère d'autant plus lentement, que l'habitant des campagnes a bien moins de besoins que celui des villes, et que quand il tient, il tient bien.

Malgré les frais extraordinaires occasionnés par l'achat de matières d'or et d'argent, les bénéfices de l'année ont été de 24,821,062 fr. 49 c.

Savoir :	
Pour la banque centrale,	13,236,444 37
Pour les succursales,	11,584,618 12
Total,	24,821,062 49

Ces bénéfices ont permis de distribuer comme dividende :

Pour le premier semestre,	137 fr.
Pour le second semestre,	135
Total,	272 fr.

Comme vous le voyez, Messieurs, cette année les bénéfices de la banque centrale ont été relativement plus considérables que ceux des succursales.

L'an dernier il y avait presque égalité ; mais les succursales n'en ont pas moins progressé, car le chiffre de leurs opérations s'est élevé, en 1856, à 1,732,436,000 fr. En 1855 il n'était que de 1,531,964,000 fr.

Sans entrer plus longuement dans le détail des opérations des succursales, on peut dire que si ces établissements sont avantageux à la banque centrale, leur développement est une source de prospérité pour les localités où elles existent, de même que la banque centrale l'est depuis longtemps pour Paris : c'est une vérité qu'on doit proclamer bien haut, surtout dans l'intérêt du pays.

Et à cette occasion, permettez-moi, Messieurs, d'ajouter encore quelques mots.

On a quelquefois, souvent même, reproché à la Banque sa prudence, en la considérant comme extrême.

Eh ! mon Dieu, n'est-ce pas cette prudence qui donne toute sécurité non-seulement aux actionnaires, mais aussi à la France ?

N'est-ce pas cette prudence qui fait que nos billets de banque sont acceptés jusqu'au fond de nos campagnes comme l'équivalent d'espèces métalliques ?

N'est-ce pas cette prudence qui, dans toutes les crises financières, a sauvé le crédit du pays, assuré la facilité des transactions ?

Nous croyons pouvoir le dire hautement, la Banque de France est la sauvegarde du crédit public ; elle a jusqu'ici largement accompli son mandat. Son passé, Messieurs, répond de son avenir, et avec l'appui d'un gouvernement sage et éclairé, consolidée par lui, elle contribuera de plus en plus au développement de la prospérité industrielle et commerciale du pays.

L'assemblée générale a nommé :

Régent pour deux ans, M. François Lefebvre, en remplacement de M. Jacques Lefebvre, décédé.

Elle a réélu :

Censeur pour trois ans, M. Darblay jeune ;

Régents pour cinq ans, MM. Lemercier de Neville et Fontenilliat, receveurs généraux, et M. Sanson Davillier.

JURISPRUDENCE.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE.

Présidence de M. George.

Audience du 26 janvier.

LES DOCKS-NAPOLÉON. — TRAITÉ DE VINGT-QUATRE MILLIONS DE TRAVAUX. — COMMISSION DE UN MILLION 800,000 FRANCS. — DEMANDE EN RESTITUTION DE QUATRE MILLIONS D'ACTIONS POUR CAUSE DE DOL ET DE FRAUDE. — DEMANDE RECONVENTIONNELLE EN DEUX MILLIONS DE DOMMAGES-INTÉRÊTS.

« En ce qui touche la demande principale :

» Attendu que Fox, Henderson et Ce, en traitant en février 1854 avec Cusin, Legendre et Duchêne de Vère de la construction des Docks-Napoléon, moyennant 24 millions, payables : cinq sixièmes en espèces et un sixième en actions de la Compagnie, se sont secrètement engagés à remettre à ces administrateurs une somme de 1,800,000 fr. à titre de commission ; qu'il a été en même temps entendu entre toutes les parties que la souscription ostensible de Fox et Henderson pour 4 millions d'actions dans la Compagnie des Docks ne pourrait jamais les obliger à aucun versement, et n'avait lieu que pour faciliter l'homologation des statuts près l'autorité compétente ;

» Attendu qu'en juillet 1854, le décret d'autorisation n'ayant pas été obtenu, les parties, sous le prétexte d'apporter quelques modifications à leurs conditions premières, ont stipulé la remise aux mains de Fox, Henderson et Ce de 32,000 actions libérées de 125 fr. chacune, qui devaient former le prix du sixième des travaux, avec la condition que ces actions seraient acquises aux entrepreneurs à titre de compensation, dans le cas où la Compagnie diminuerait d'une manière quelconque l'importance des constructions projetées ; qu'en même temps, Fox, Henderson et Ce ont délivré à Cusin, Legendre et Orsi (ce dernier remplaçant Duchêne de Vère) 14,400 actions soit 1,800,000 f. pour solde de la commission stipulée au profit des concessionnaires des Docks ;

» Attendu que si, aux termes des statuts de la Société anonyme des Docks, même avant leur homologation, Cusin, Legendre et Duchêne de Vère avaient le droit de passer tout marché relatif aux constructions à entreprendre, ces traités devaient être conclus dans l'intérêt des personnes qu'ils représentaient, et non dans le leur propre ; que Fox, Henderson et Ce n'ont pu ignorer que les 1,800,000 fr. qui leur étaient demandés à titre de commission, devaient seulement profiter aux personnes avec lesquelles ils traitaient ; qu'ils n'en ont pas moins consenti à cette remise en raison du prix qui leur était accordé pour leurs travaux, de même que Cusin, Legendre et Duchêne de Vère n'en ont pas débattu le chiffre par suite de la position qu'ils avaient prise avec les entrepreneurs ;

» Qu'il est donc évident que, dans les conventions du 14 février 1854, les intérêts des actionnaires ont été doublement sacrifiés par l'entente frauduleuse de toutes les parties ;

» Attendu que si Fox, Henderson et Ce prétendent que les trente-deux mille actions à eux remises en exécution de la convention de juillet 1854 n'ont été que la juste rémunération de leurs dépenses pendant les cinq mois écoulés, ils ne justifient ni d'approvisionnements faits pour les constructions projetées, ni d'un personnel spécialement conservé pour cette opération, laquelle au surplus ne devait commencer que dans la quinzaine qui suivrait l'homologation des statuts ; qu'il est établi aux débats que, pendant ce laps de temps, toutes les parties ont joint leurs efforts pour obtenir ce résultat, et que c'est seulement lorsqu'elles ont douté du succès qu'elles ont imaginé la remise des trente-deux mille actions sans compensation, pour pouvoir ainsi se partager quatre millions au détriment des actionnaires qui, confiants dans l'entreprise, y auraient apporté leurs capitaux.

» Qu'il est donc évident que la conduite de Fox, Henderson et Ce a été dans toute cette affaire aussi

Digitized by Google

blâmable que celle de Cusin, Legenare et Orsi, et qu'il y a lieu, dans un intérêt d'ordre public, de déclarer nulle et de nul effet la convention du 14 février 1854, aussi bien que celle du 24 juillet suivant ;

» Que la conséquence qui en découle est la restitution aux mains des administrateurs actuels des Docks des 32,000 actions indûment reçues, ou le paiement du prix qui leur était attribué, soit 4 millions ;

» En ce qui touche la demande reconventionnelle :

» Attendu que de ce qui précède il ressort qu'il n'y a lieu d'y faire droit ;

» Par ces motifs, le tribunal déclare nulles et de nul effet, comme entachées de fraude, les conventions intervenues les 14 février et 24 juillet 1854 entre Fox, Henderson et Ce et les anciens administrateurs des Docks ;

» Condamne les défendeurs à restituer à Torchet, Picard et Labot, en qualité qu'ils agissent, les 32,000 actions des Docks qu'ils ont indûment reçues, sinon, et faute de ce faire dans la quinzaine de la signification du présent jugement et sans qu'il en soit besoin d'autre, les condamne personnellement par toutes voies de droit et même par corps à leur payer la somme de 4 millions pour leur tenir lieu de la restitution ordonnée ;

» Déclare Fox, Henderson et Ce mal fondés en leur demande reconventionnelle, les en déboute et les condamne en tous les dépens. »

COUR IMPÉRIALE DE PARIS (2e ch.).

Présidence de M. Eugène Lamy.

Audiences des 3, 10, 17 janvier et 7 février.

DOCKS-NAPOLÉON. — AFFAIRE CUSIN-LEGENDRE.

Les graves dissensions qui existent entre les intéressés de la maison de banque Cusin, Legendre et Ce, et les actionnaires de la Compagnie des Docks-Napoléon, ont déjà donné lieu à des débats très-animés sur l'utilité des mesures conservatoires requises par ces derniers. Il est utile de rappeler les circonstances qui y ont donné lieu.

En 1846, MM. Cusin et Legendre ont fondé à Paris une société en commandite pour l'exploitation d'une maison de banque, dite : « Caisse de l'union commerciale, » dont ils étaient les gérants. Cette société était en pleine activité lorsqu'en 1852 MM. Cusin et Legendre devinrent concessionnaires de l'entreprise des Docks-Napoléon, pour l'exploitation de laquelle ils formèrent une société au capital de 25,000,000 de francs.

Ces deux sociétés distinctes, par leur nature et leur objet, ont cependant marché de pair, sous la direction et l'impression des mêmes gérants, MM. Cusin et Legendre, ayant le même siége social, la même caisse, celle de l'Union commerciale. Tel était l'état des choses, lorsqu'à la suite d'une enquête administrative, à la date du 10 janvier 1856, MM. Cusin et Legendre furent mis en état d'arrestation, sous diverses inculpations, à l'occasion desquelles une instruction criminelle fut commencée.

Les deux Sociétés, privées alors de toute direction, se trouvèrent dans la nécessité de pourvoir à la conservation de leurs intérêts. M. d'Epinois fut nommé liquidateur de la Société dite la Caisse de l'Union commerciale ; MM. Torchet, Labot et Picard furent délégués pour veiller à l'administration provisoire de la Compagnie des Docks. Dès ce moment, les intérêts contraires des deux Compagnies se trouvèrent en présence. Toutes les valeurs de la Compagnie des Docks étaient confondues avec les valeurs et dans la caisse unique de l'Union commerciale. Les administrateurs des Docks demandèrent qu'un séquestre fût nommé pour veiller à la conservation de tout l'actif des deux Sociétés, jusqu'à ce qu'il ait été statué sur le règlement des droits de propriétés réclamés par la Compagnie des Docks.

M. d'Epinois résista énergiquement à cette demande, mais le tribunal civil de la Seine accueillit la demande en ces termes :

« Attendu, en droit, qu'aux termes de l'art. 1961 du Code Napoléon, la justice peut ordonner le séquestre des choses mobilières dont la propriété ou la possession est litigieuse entre deux ou plusieurs personnes ;

» Que cette disposition, qui ne renferme qu'une mesure conservatoire et ne fait point au fond, préjudice aux droits des parties, est d'une application générale et peut être invoquée en toute matière, du moment qu'elle est justifiée par les circonstances ;

» Attendu, en fait, que Cusin et Legendre, gérants de la maison de banque en commandite par eux formée, sous la dénomination de l'Union commerciale, et la raison sociale Cusin-Legendre et Ce, se sont en même temps constitués fondateurs et gérants de la Société anonyme des Docks Napoléon, et ont établi le siége de cette nouvelle Société au siége même de la première ;

» Que cette administration commune des deux Sociétés par les mêmes gérants qui auraient confondu les valeurs de la Société des Docks avec celles de l'Union commerciale, donne aujourd'hui lieu à diverses contestations qui sont pendantes devant la justice ;

» Qu'en cet état, la Société Cusin-Legendre et Ce étant dissoute et ayant à procéder à sa liquidation, il importe, pour sauvegarder les droits de toutes les parties, que cette liquidation ne soit pas remise et ne reste pas aux mains d'un mandataire qui représente exclusivement les intérêts des actionnaires de cette Compagnie ;

» Que la demande d'un séquestre judiciaire chargé de procéder à l'administration de la liquidation, jusqu'à ce qu'il ait été statué sur les contestations pendantes, est tout à la fois conforme à la lettre et à l'esprit de l'art. 1961 précité, et suffisamment justifiée par les circonstances de la cause ;

» Le tribunal dit et ordonne que par Franquin, greffier, qui demeure séquestre, après serment prêté, il sera procédé à l'administration de la Société Cusin-Legendre et Ce, lequel séquestre recouvrera l'actif, mais sans pouvoir faire aucune distribution ou attribution de deniers aux associés commanditaires de Cusin et Legendre, ni aux ayants droit de ces derniers, jusqu'à ce qu'il ait été statué sur les droits réclamés par la Compagnie des Docks Napoléon, etc. »

M. d'Epinois a interjeté appel de ce jugement. Deux audiences ont été consacrées aux plaidoiries de Me Benoit-Champy pour l'appelant, de Me Henri Celliez pour les administrateurs des Docks, de Me Marie pour M. Franquin. La Cour, sur les conclusions conformes de M. l'avocat général Moreau, a confirmé la nomination du séquestre, en restreignant, toutefois, ses pouvoirs de manière à n'entraver la liquidation de la Société l'Union commerciale, qui reste confiée à M. d'Epinois, que dans la mesure de l'intérêt légitime des actionnaires de la Compagnie des Docks, mesure déterminée par l'arrêt qui spécifie toutes les valeurs sur lesquelles devra porter l'action du séquestre.

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 5 décembre 1856.

Présidence de M. Polonceau.

M. COLLADON entretient la Société d'un dynamomètre propre à mesurer le travail des bateaux à vapeur à roues, qu'il a établi en 1845 à l'arsenal royal de Wolwich, avec l'approbation de MM. W. Maudslay, Sceaward, Fawcett, Miller et W. Fairbairn.

Le dynamomètre proprement dit, disposé de manière à rendre les mesures indépendantes de la direction plus ou moins inclinée du câble d'amarre sur lequel tire le bâtiment, se compose d'un puissant levier, dont l'équilibre est maintenu contre la traction du navire par un poids et une balance à ressort, accompagné d'un totalisateur à horloge donnant la valeur moyenne de l'effort.

L'appareil peut pivoter dans un plan horizontal autour d'une colonne rigidement scellée sur le quai du dock où se font les épreuves, de manière à ce que l'amarre et le dynamomètre puissent être mis en communication avec le navire, sans déplacer celui-ci, quel que soit le point du bassin où il mouille. Pendant que le dynamomètre accuse l'effort horizontal de traction développé, les roues elles-mêmes donnent la mesure du chemin parcouru. Après avoir préalablement noté le nombre de tours que leur imprime la machine en service normal, M. Colladon substitue à leurs aubes d'autres pales plus petites d'environ trois cinquièmes, et il a reconnu que par cette simple transformation, les roues du bâtiment amarré au dynamomètre tournaient sur place, une fois le câble tendu, exactement dans les mêmes conditions que lorsque le navire se meut librement avec ses aubes ordinaires, toutes choses étant égales d'ailleurs dans la machine. Le nombre de tours de roue en un temps donné, mesuré par un compteur, et les efforts de traction accusés par le dynamomètre, permettent ainsi d'obtenir sur place, sans danger, sans grands frais, aussi longtemps qu'on veut et jusqu'à la force de 1,000 chevaux la quantité de travail mécanique réellement dépensé par la machine à 1/100e près, dit M. Colladon, pourvu que l'expérience se fasse sans vent et en eau morte. M. Colladon explique comment, au moyen de son appareil, on arrive à estimer la résistance du navire et la marche par différentes vitesses, et cela plus exactement qu'avec le dynamomètre adapté à l'arbre moteur des hélices. Mais l'appareil ne peut servir que pour les bâtiments à roues, les navires à hélices subissant, par l'effet même du propulseur, une dépression en arrière qui augmente d'autant la résistance antérieure de la proue.

M. COLLADON ajoute que la réduction indiquée des pales a été par lui déduite de l'expérience, les données exactes du calcul manquant encore.

UN MEMBRE désirerait que M. Colladon fît connaître le rapport entre les forces nominale et réelle des bâtiments qu'il a éprouvés, et dont la puissance effective atteint parfois au delà du double de la force nominale indiquée sur les états de la marine. M. Colladon répond qu'à la vérité la puissance réelle l'a généralement emporté, dans ses expériences, sur la force nominale, mais que ses souvenirs ne lui permettent pas de préciser dans quel rapport.

M. COLLADON entretient ensuite la Société d'une *roue hydraulique* à courant d'eau, consistant en un tambour de tôle, creux, clos, étanche, flottant librement, immergé à un degré constant, quelle que soit la hauteur des eaux à l'étiage, et dont la circonférence est munie d'aubes hélicoïdales ou parallèles à l'axe, sur lesquelles le courant agit à la manière habituelle. La difficulté d'installer les roues ordinaires à courant d'eau, dès qu'elles dépassent une certaine longueur, a, dit M. Colladon, limité jusqu'ici leur puissance à 6 ou 8 chevaux, même sur les plus rapides fleuves, où, comme sur le Rhône à Genève, il existe parfois plus de 2,000 chevaux disponibles. La roue-tambour se tenant sur l'eau d'elle-même comme un bateau, et n'exigeant d'autre installation qu'une paire de montants à coulisses verticales, ou tout autre système analogue, pour la retenir en travers du cou-

Digitized by Google

rant, libre de s'élever et de baisser avec le niveau, on peut lui donner des dimensions illimitées. Elle n'a pas plus à craindre les flexions transversales que ces bateaux à vapeur du Rhône, dont plusieurs atteignent 153 mètres de long et sont chargés en leur milieu de machines de plus de 500 chevaux. Quant à la torsion, M. Colladon a lui-même éprouvé un tambour en tôle de 4 millimètre, ayant 4 mètre de long sur 0,20 de diamètre, lequel ne s'est déformé que sous un effort de 4 tonnes.

M. LE PRÉSIDENT remercie M. Colladon de ses deux communications, et il l'invite à réunir, pour la publication dans le compte rendu, les plans et mémoires concernant l'un et l'autre appareil.

L'ordre du jour appelle ensuite la discussion sur le *projet de locomotive* de M. Petiet dont il a été question dans l'avant-dernière séance.

M. PETIET ne se dissimule pas que plusieurs objections peuvent être faites à sa machine, mais ses inconvénients sont la conséquence nécessaire des dispositions acceptées pour éviter d'autres inconvénients plus graves encore. Ainsi la grande élévation de la chaudière et du centre de gravité est forcée par le besoin d'élever cette chaudière au-dessus des roues, afin de lui donner des dimensions voulues.

La machine ne doit d'ailleurs prendre qu'une faible vitesse; son assise sur quatre essieux et la bonne répartition du poids lui assurent une grande stabilité; puis la Compagnie possède diverses machines où pareille élévation du centre de gravité n'a jamais donné lieu à des inquiétudes.

Le petit diamètre des roues diminue notablement le poids de la machine dont on s'est proposé de réduire le *poids-mort* à sa limite extrême; il fallait en outre surélever le moins possible la chaudière. La Compagnie possède aussi des machines où ce petit diamètre n'a pas eu d'inconvénients.

La présence de quatre paires de roues couplées est légitimée aussi par l'exemple de la machine autrichienne de M. Haswel, dite Vienn-Raab, par celui des Engerth du Creusot, et par d'autres machines que possède la ligne du Nord comme les autres.

Enfin, la vitesse de la machine étant limitée à 16 ou 18 kilomètres, la crainte que les cylindres soient trop grands pour la chaudière paraît peu fondée.

M. PETIET appelle ensuite l'attention sur l'installation rationnelle des caisses à eau, dont le poids, vides ou pleines, se répartit également sur les roues, et dont la construction simple est bien préférable à celle des caisses à contours tourmentés de la plupart des machines-tender.

UN MEMBRE demande si, à raison même de la petite vitesse de la machine, on ne peut pas craindre que le tirage soit faible et que la surface de chauffe, qui est de 125 mètres, soit insuffisante.

On répond qu'à la vitesse indiquée le nombre des échappements par seconde sera d'environ huit; que ce nombre répond à toutes les exigences, et que d'ailleurs les tubes sont assez courts pour ne pas trop gêner l'écoulement des gaz hors du foyer.

Une discussion s'engage entre divers membres sur le vrai caractère de la machine de M. Petiet et sur la spécialité du service qu'elle peut effectuer. Est-ce une sorte de *machine de gare* devant, sur un petit parcours et sur des embranchements à grande rampe, opérer pour ainsi dire un service de camionnage à vapeur vers la ligne principale? Pour cette destination spéciale la machine paraît réunir l'approbation de tous. Est-ce au contraire une machine de grande ligne, effectuant son service avant tout sur les sections à grande rampe de la voie, mais régulièrement aussi sur les autres sections à profil régulier?

M. PETIET dit qu'il considère la machine sous ce second point de vue. Destinée avant tout à gravir de très-fortes rampes où il importe de réduire le *poids mort* à sa limite extrême, il n'a pas cru devoir faire une machine tellement spéciale qu'elle ne pût être utilisée au besoin sur la grande ligne pour remorquer de très-lourdes charges à petite vitesse, sauf à renouveler plus souvent que de coutume les provisions d'eau et de combustible que la machine ne saurait porter en grande quantité.

UN MEMBRE répond qu'il lui est difficile d'approuver la machine conçue de cette manière. Il l'approuve pleinement pour ce service limité qu'on a comparé à un camionnage; il l'approuve aussi comme machine de rampe ou de renfort pour les rampes; mais sur la grande ligne, les *machines-tender* lui paraissent peu rationnelles, surtout lorsqu'elles n'emportent que de faibles approvisionnements comme dans l'espèce; que l'économie de résistance et la réduction du poids mort ne sont pas assez considérables pour être prises en sérieuse considération, et qu'il préférerait, quant à lui, une forte machine accompagnée d'un grand tender, qu'on peut d'ailleurs ne pas faire trop lourd.

Revenant sur la machine elle-même, il reconnaît qu'elle possédera une grande puissance adhérente, mais il craint qu'il n'y corresponde pas sur les pistons une puissance motrice suffisante; il voudrait à la chaudière 160 mètres carrés de surface de chauffe; il trouve en outre les roues de trop petit diamètre.

M. PETIET dit que, sur les fortes rampes, tout ce qui ajoute au poids mort du train et d'autant plus préjudiciable que le train lui-même est plus faible. Ainsi, avec des rampes de 30 millimètres, lorsque le train n'est composé que de 13 wagons, il est important de ne pas réduire la charge utile en employant un tender. Quant à la surface de chauffe de la machine en question, elle paraît suffisante, eu égard à sa petite vitesse; l'augmenter serait fournir le moyen de remorquer la même charge plus vite, ce qu'on ne demande pas. Entre autres exemples, on peut citer au chemin de fer du Nord plusieurs locomotives de 34 tonnes qui, avec 120 mètres carrés de chauffe, ne paraissent en rien disproportionnées. M. Petiet ajoute au surplus que la nouvelle machine, qu'il destine à un service spécial, et par exception seulement au service général, n'est nullement appelée à remplacer les grosses machines à tender de la grande ligne, et notamment les Engerth, qui, depuis six mois, répondent à toutes ses espérances.

La Société a reçu :

De M. Vuigner, membre de la Société, un exemplaire d'un mémoire sur les inondations souterraines qui ont récemment eu lieu dans le nord de Paris.

Séance du 9 janvier 1857.

Présidence de M. Charles CALLON.

M. POLONCEAU occupe le fauteuil de la présidence; il présente à la Société le résumé des travaux de l'année écoulée : les discussions et les communications ont été très-nombreuses et très-variées. Il rappelle la perte que la Société a faite de trois de ses membres, savoir : MM. Lorentz, Schrœder et Crosnier.

M. Lorentz, élève de l'Ecole centrale, a fait ses premiers travaux sous la direction de MM. Flachat et Petiet; il a ensuite été chargé des études de l'entrée du chemin de fer d'Alsace dans Bâle, et ensuite de la construction du pont de Suresnes avec M. Petiet.

S'étant occupé de l'établissement des usines à filer le lin chez M. Kœchlin, on lui doit le *Manuel-Roret du filateur de lin.*

Il a ensuite été attaché à la collaboration de l'ouvrage important de MM. Flachat, Petiet et Barrault sur la fabrication du fer, puis aux études du matériel du chemin de Lyon, sous la direction de M. Barrault, en 1848.

Enfin, après s'être occupé de diverses autres affaires industrielles, il a pris une part très-active à la conduite des travaux du palais de l'Industrie et du chemin de fer de Saint-Dizier à Gray, avec M. Barrault.

M. Schrœder, entré à l'Ecole des arts et métiers de Châlons en 1816, en est sorti en 1824 pour entrer dans les ateliers de MM. Risler frères et Dixon, à Arnay. De 1826 à 1827 il a suivi les cours de l'Ecole des mineurs de St-Etienne, et est ensuite entré chez MM. Muel frères à Villouxel et Sionne, où il a rendu des services signalés dans l'industrie de la fonte de fer.

Professeur de mathématiques spéciales à l'Ecole de commerce et des arts et métiers de Charonne et dessinateur au ministère de la guerre en 1832, il entrait en 1833 comme directeur aux forges de Francœur, où, pendant neuf années, il a fait faire des progrès réels et a apporté des améliorations notables aux produits de cette usine. C'est lui qui a fait, dans cette forge, les premiers essieux coudés fabriqués en France, essieux qui ont toujours été d'une qualité très-remarquable, malgré les difficultés que présentait à cette époque la fabrication de ces pièces.

Enfin nous l'avons tous connu à Paris, représentant d'abord de l'atelier de construction de J. J. Meyer, de Mulhouse, depuis 1845, et ensuite des usines de Graffenstaden.

D'un caractère loyal et conciliant, d'une humeur toujours égale, et d'une affabilité qui ne se démentait jamais, malgré les souffrances dont il était tourmenté, il est mort à Paris, en juin 1856, ayant eu beaucoup d'amis sincères et dévoués et jamais d'ennemis.

M. Léon Crosnier, après avoir fait des études très-complètes et très-brillantes au lycée Henri IV, a été *déclaré admissible à l'Ecole polytechnique en 1838, ce qui lui a permis d'entrer de suite et sans examen comme élève externe à l'Ecole des mines de Paris. Il en est sorti en 1840 avec un diplôme d'ingénieur.*

De 1841 à 1843 il a été chargé par une Compagnie de foncer des puits de recherche pour la houille dans les îles de la Loire, à Chalonnes près Mont-Jean. La Compagnie qui l'avait chargé de ces travaux n'ayant pas ob-

Digitized by Google

tenu la concession, il revint à Paris, où M. Dufrenoy, directeur de l'Ecole des mines, le désigna au choix du gouvernement chilien, qui cherchait alors en France, des professeurs pour l'Institut de San-Iago. C'est comme professeur de chimie qu'il partit en 1843. Il a occupé pendant cinq ans ces fonctions d'autant plus difficiles qu'il devait professer en espagnol. Il trouva néanmoins le moyen d'utiliser ses loisirs en se livrant à l'étude géologique de provinces encore inconnues. Ses observations sont consignées dans un mémoire qui a été publié dans les *Annales des mines* et dont il a donné un exemplaire à notre Société. Il a aussi publié en espagnol un cours de chimie à l'Institut de San-Iago.

En 1848, il fit un voyage en Californie, où il étudia la géologie des montagnes de ce pays. Mais ses nombreuses observations, consignées dans des papiers de famille, n'ont pu être encore publiées.

A la fin de 1848 il fut chargé par le gouvernement péruvien de faire des recherches de gisements aurifères et argentifères dans la province de Copiapo.

C'est alors que, retrouvant partout la trace des anciennes exploitations espagnoles, il eut l'idée de faire reprendre des travaux depuis longtemps abandonnés et conduits si mal que, sans envisager l'avenir, on avait épuisé l'affleurement des filons et caché à tous les yeux les richesses que le sol renferme encore.

Sa sagacité lui fit bientôt retrouver ces filons, et il revint en France en rapportant une collection très-curieuse et très-riche d'échantillons. Il y monta bientôt une puissante compagnie pour l'exploitation régulière de la galène argentifère, et c'est en retournant au Pérou qu'il y fut enlevé, à Lima, par la fièvre jaune, au moment où il allait obtenir les résultats certains que sa grande expérience promettait.

Sa mort est une perte pour notre Société, pour la science et surtout pour la France, dont, hardi pionnier, il était allé planter le drapeau industriel sur ces montagnes du nouveau monde, que délaissait l'indolence des Espagnols, et que n'osaient encore attaquer ni l'activité entreprenante des Américains, ni la richesse intelligente des Anglais.

Après cet hommage rendu à la mémoire de nos trois collègues, M. Polonceau annonce que la publication des comptes-rendus est sur le point d'être remise au courant. Il rappelle ensuite qu'une somme de 2,180 fr., résultant d'une souscription volontaire faite au sein de la Société en faveur des inondés, a été versée par le trésorier entre les mains de M. le préfet de la Seine.

HUSQUIN DE RHÉVILLE.

(La suite prochainement.)

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi, 5 février 1857.

La fonte d'affinage est toujours en bonne position ; son prix a obtenu une nouvelle faveur. Il y a quinze jours nous disions que le cours s'établissait à 165 fr.; depuis, les producteurs ont fait 167 50 et 170, et les acheteurs se sont un instant retirés devant ces prétentions. Les producteurs n'ont pas cédé et sont acceptés aujourd'hui ; les dernières transactions ont marqué, comme nous venons de le dire, 167 50 et 170 fr. ; le plus haut de ces prix prévaut en ce moment.

La demande des fers ne s'améliore pas ; le courant d'affaires n'est pas mauvais, mais il n'a pas cette franche allure à laquelle on s'attendait en présence des besoins et qu'on remarque chaque année à l'ouverture de la campagne.

Fers laminés 340 fr. rendus.

Fers martelés 360 à 370 fr., à l'usine, ou en gare la plus rapprochée de l'usine.

Les ronds de tréfilerie n'ont pas de cours bien établi ; suivant les usines, on fait le n° 21 de 400 à 430 fr. Le n° 20, plus rare, est coté de 430 à 460 fr.

Chaines 75 fr. les 100 kil., numéros assortis. Propension à la hausse. Cette attente a donné aux commandes une vigoureuse impulsion.

Les poids à peser et ajustés sont assez bien demandés ; les prix restent toutefois sans changement.

PARIS.

La question de la hausse a été agitée, mais, comme nous l'avions pressenti, elle a été combattue et n'a pas été résolue. Le maintien des prix de janvier a été décidé pour ce mois-ci : 340 fr. les fers au bois, 320 fr. les fers au coke

Les magasins n'ont pas non plus modifié leurs cours.

La machine suit son mouvement ascendant. On espère pousser cet article à 480 fr., si ce n'est plus.

En raison des prix d'aujourd'hui, la hausse sur la pointe est imminente. On parle d'un tarif en hausse de 3 fr. pour le 15 février.

Tôle, dans les magasins : puddlée 45 à 50 fr., tôle douce des Ardennes 65 à 66 fr., tôle fine 68 à 70 fr.

La fonte pour fusion est bien ferme. De la fonte Gartsherrie n° 1 s'est traitée à 187 50 et 190 fr., en première main.

MÉTAUX.

CUIVRE. — Maintien des prix de hausse à Londres; jamais les prix n'ont été aussi élevés sur cette place depuis vingt ans au moins, si ce n'est pendant trois semaines de mars et avril 1853. — Cote de Paris : cuivre de Russie 340 à 365 fr. ; anglais 330 à 350, suivant les marques ; cuivre du Chili 325 ; minerai Corocoro 332 50, 335 ; d° affinés en lingots 352 50, 355.

ETAIN. — Tenu à Amsterdam fl. à 87 ; sur la place de Londres, il y a hausse sur les sortes étrangères, augmentation attendue sur l'étain de pays. — Cote à Paris : Banca 390 à 395, anglais 390.

PLOMB. — Les dernières ventes à Marseille ont fait 53 fr., on tient de 53 à 53 50, peu de ventes. Sans changement à Londres. On le tient à fl. 13 à Rotterdam. — Vente à Paris à 65 fr. en entrepôt.

ZINC. — Hambourg raisonne de mb. 8.2 à 8.5. — A Rouen, 64 et 65 fr. — A Paris, Silésie brut 65 et 66 fr., V.-Montagne 80 ; laminé 90.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Londres, 2 février :

On a traité des fers de Galles, à livrer, à 210, 212 50 et 215 fr. — A Cardiff, port d'embarquement pour la France, on fait les barres de 200 à 205 fr.

Cours des charbons à Newcastle :

Charbon pour foyer, 1re qual., fr. 12 par tonne ; id., 2e qual., fr. 11 ; charbon pour machines à vapeur, 1re qual., fr. 11 25 ; id., 2e qual., fr. 10 35 ; pour gaz et coke, non criblés, 1re qual., fr. 8 60 ; id., 2e qual., fr. 8 10 ; non criblé, pour usages divers, fr. 8 10; pour forges, menu deux fois criblé, fr. 7 50 à 8; id., menu une fois criblé, fr. 5 65 à 6 50.

Cours des charbons du Sunderland :

Charbon pour machines à vapeur, raffineries, etc.; gros charbon, 1re qual., fr. 11 par tonne ; id., id., 2e qual., fr. 8 40 à 10 35 ; tout venant, 1re qual., fr. 8 60; id., id., 2e qual., fr. 7 à 8 20 ; pour gaz et coke tout, 1re qual., fr. 9 à 9 20 ; id., 2e qual., fr. 8 40; pour forges, noisettes deux fois criblés, 1re qual., fr. 7 25 ; id., id., 2e qual., fr. 6 75 ; id., menu une fois criblé, 5 37.

Coke, 1re qual., fr. 18 75; id., 2e qual., fr. 16 25.

Glascow, 1er février :

Les prix des numéros mélangés ont varié entre 91 fr. 25 et 91 fr. 50. On raisonne aujourd'hui comme suit : Gartsherrie n° 1, 96 fr. 90 ; Calder n° 1, 95 fr.; Glengarnock n° 1, 94 fr. 10 ; Blair et Eglinton n° 1, 93 fr. 10 ; autres bonnes marques marchandes, n° 1, 92 fr. 50 ; d° 3, 88 fr. 10 ; numéros mélangés, 91 fr. 55.

Les frets sont tenus encore à des prix élevés ; les navires sont moins rares, ce qui pourra bien les faire baisser. On demande pour Abbeville 22 50 ; Bordeaux 28 75 ; Boulogne 19 40 ; Brest 25 fr ; Calais 18 75; Charente 25 ; Dieppe 19 40 ; Dunkerque, Havre 19 40 ; Lorient 25 ; Nantes 28 75 ; Rouen 23 75 par tonne.

On s'est préoccupé, dit-on, d'une nouvelle grève parmi les ouvriers des houillères ; s'ils interrompent leur travail, il est évident qu'une hausse sensible devra se produire. Cette coalition d'ouvriers a fait tant de mal l'année dernière qu'on ne négligera rien pour l'empêcher cette fois, et déjà, dans quelques districts, on est arrivé à un accommodement. Mais les rumeurs de cette nature suffisent pour faire naître quelque inquiétude sur le marché.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 1er février.

METALLURGIE. — La semaine qui s'écoule n'a présenté absolument rien de marquant en métallurgie. Aucun marché qui vaille la peine d'être cité n'est venu à notre connaissance; tout s'est borné au courant des petites demandes, qui paraissent depuis quelques mois vouloir prendre la place des grandes opérations de commerce.

La fonte affinage continue de dormir d'un sommeil profond. Cette stagnation persistante est attribuée aux embarras financiers qui pèsent sur la place de Paris et rejaillissent sur les grandes entreprises de chemins de fer, lesquelles s'abstiennent entièrement de faire des commandes en ce moment.

Les prix pour toutes les espèces de fer sont les mêmes que ceux de notre dernière chronique.

CHARBONS. — Les affaires sont toujours fort calmes en maigres et flambants. Le foyer domestique n'a pas donné cette année et la saison est trop avancée pour espérer le moindre changement à cet état de choses. Les bons demi-gras et les gras maintiennent leurs prix. Il se passe depuis quelque temps un fait assez remarquable dans le commerce de charbons. Le grand commerce tend à disparaître ou pour mieux dire à s'éparpiller entre les mains d'une multitude d'agents qui se font intermédaires directs entre le consommateur et l'exploitant.

On cite un fait qui viendrait confirmer cette transformation de notre commerce de charbons. Un de nos plus anciens négociants cesserait ses opérations et vendrait le rivage qu'il possède à Charleroi.

FRET. — Le fret est tombé cette semaine pour Paris à fr. 10 50. — Pour Bruxelles, on frète à fr. 3 25.

BOIS.

Toujours même calme sur les sapins ordinaires ; on en vend beaucoup, mais la matière abonde et les prix se basent sur un trop plein qui menace de durer. Les gros sapins, toujours aussi rares, maintiennent leurs prix élevés, 70 fr. dans l'eau.

O. SAUPIQUE.

(L'Ancre de Saint-Dizier).

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1856. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1855. Id. 795 id.)

Du 29 janvier au 4 février 1857.

Déduction faite de l'impôt (loi du 14 juillet 1855) à partir du 1er août.

80,351 voyageurs.....	239,468 92
Bagages, marchandises, etc.....	657,954 54
Total.....	896,523 46

Semaine correspondante de 1855.

83,424 voyageurs.....	253,654 47
Bagages, marchandises, etc	605,133 91
Produit total.....	859,788 38

Recette totale depuis le 1er janvier

1857.....	4,364,760 30
1856.....	4,246,975 78
Différence..	117,784 52

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLEANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine : En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Déduction faite de l'impôt du dixième

Du 29 janvier au 4 février 1857.

50,697 Voyageurs...	250,916 69
Bagages, marchandises, etc.....	775,684 62
Total.....	1,026 599 31
Semaines correspondantes de 1856 .	869,571 55
Différence en faveur de 1857.....	157.027 76
Recettes depuis le 1er janvier 1857.	4,977,123 13
Recette correspondante de 1855	4,188,521 40
Différence en faveur de 1857....	788,601 73

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 876 kilomètres)
(1856. Id. 866 id.)

Du 29 janvier au 4 février 1857,

(Déduction faite du droit du dixième.)

148,683 voyageurs.....	244,897 16
Marchandises, etc., grande vitesse ...	55,124 89
— petite vitesse....	358,983 95
Total de la semaine.....	659,006 »»
Semaine correspondante en 1856....	585,837 97
Augmentation en 1857.....	73,168 03
Recettes depuis le 1er janvier 1857	3 355,356 47
Id. Id. 1856	2,829,214 92
Différence en faveur de 1857.	526,141 55

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

(1857. Longueur exploitée, 656 kilom.)
(1856. Id. 572 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,476 69.
— 1856, 1,168 69.

Recettes du 29 janvier au 4 février 1857

Et de la semaine correspondante de l'exercice écoulé.

Déduction faite du droit du dixième sur les transports à grande vitesse

Grande vitesse) 80,136 voyageurs..	250,372 50
Grande vitesse) marchand.....	109,560 35
Petite vitesse) marchand.....	608,774 45
Total.....	968,707 30
Semaine correspondante de 1856....	679,926 85
Différence en faveur de 1857	288,780 45
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	4,504,904 44
Id. Id. 1856	3,261,584 56
Différence en faveur de 1857...	1,243,319 88

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(1er 7. Longueur exploitée 1069 kilomètres.)
(1855. Id. 1069 id.)

8e année. — 5me semaine.

Du 29 janvier au 4 février 1857.

(Déduction faite de l'impôt).

44,831 Voyageurs.....	210,462 48
Marchandises.....	551 321 92
Total de la semaine.....	761,784 40
Recettes antérieures.....	2,940,983 25
Total général.....	3,702,767 65
5me semaine de 1857	761,784 40
Semaine correspondante de 1856.	730,033 91
Différence en faveur de 1857...	31,750 49
Exercice 1857.....	3,702,767 65
Id. 1856	3,628,717 92
Différence en faveur de 1857....	74,049 73

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont et prolongements.

Longueur exploitée : 125 kilomètres

Du 29 janvier au 4 février 1857.

Voyageurs.....	10,400 45
Bagages, marchandises, etc.....	21,781 75
Total.....	31,682 20
Recettes antérieures....	118,686 08
Total depuis le 1er janvier.....	150,368 28

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. Id. 523 id.

Recettes du 29 janvier au 4 février 1857

Déduction faite du dixième sur les transports grande vitesse.

41,227 Voyageurs.....	158,765 25
Bagages et marchandises	422,849 75
Total de la semaine.....	581 615 »»
Semaine correspondante de 1856.. .	471.392 05
Augmentation.....	110,222 95
Total des recettes, à partir du 1er janvier 1857	2,742,637 33
Période correspondante de 1856 .	2,306,754 30
Augmentation. ...	435,883 03

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

(1857. Longueur exploitée, 150 kilom.)

Déduction faite de l'impôt du dixième.

Du 29 janvier au 4 février.

(Section de Lyon à Roanne.)

2,000 Voyageurs.....	24,072 86
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	160,661 37
Total.....	184,734 23
Recettes antérieures.....	733,004 98
Total de l'exercice 1857.....	917,739 21
Recette correspondante 1856	193,422 47
Total de l'exercice 1856...	889,497 65

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).

Voyageurs.....	8,318 62
Bagages, marchandises, etc.....	24,250 15
Total.....	32,568 17
Recettes antérieures	122,772 91
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	155,341 08
Semaine correspondante en 1856.....	34,550 54
Recettes depuis le 1er janvier 1856....	147,602 19
Recettes totales de la semaine sur les 2 sections.....	217,302 40
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....	855,777 89
Total.....	1,073,080 29

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 494 kilomètres.
Id. en 1856, 307 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 150 id.

Recettes du 29 janvier au 4 février 1857

CHEMIN DE FER.

25,168 voyageurs	63,007 60
Bagages, marchandises, etc.	92,980 51
TOTAL	155,988 11
Recettes du CANAL LATÉRAL	22,740 46
Recettes antérieures	715,725 16
Total depuis le 1er janvier 1857	894,453 73
5e semaine de 1857. Chemin de fer	155,988 11
Id. Canal latéral	22,740 46
Total de la semaine en 1857	178,728 57
5e semaine de 1856. Chemin de fer	72,307 73
Id. Canal latéral	9,566 04
Total de la semaine en 1856	81,873 79
Différence en faveur de 1857.	96,854 78

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857	894,453 73
1856	409,763 50
Différence en faveur de 1857	484,690 23

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1857,	315 76	108 28
1856,	235 63	63 77
Augmentation,	80 23	44 51

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Section de Lyon à Bourg.)

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 29 janvier au 4 février.

5,613 Voyageurs	13,527 50
Bagages, marchandises, etc.	7,847 15
Total	21,374 65
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1857	90,656 35
TOTAL	112,031 »

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

(Lignes de Bâle à Sissach et Aarau-Olten-Lucerne, 84 kilomètres.)

Recettes du 1 au 31 janvier 1857.

	Voyageurs	Marchandises quintaux à 50 kil.	Recettes.
Du 1er au 31	46,681	101,094	57,760 »
Totaux	46,681	101,094	57,760 »

CHEMIN DE FER D'ORSAY.

Circulation et recettes comparatives du mois de Janvier 1857.

(1857. Longueur exploitée, 23 kilomètres)

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages etc.	Totaux.
1857	45,413	36,378 80	1,137 85	29,516 65
1856	44,684	27,397 45	1,105 75	28,503 20
En faveur de 1857	729	981 35	32 10	1,013 45
En faveur de 1856	»	»	» »	»

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS.

1855. — Longueur exploitée, 402 kilomètres.
1856. — — — 402 —

Décembre 1856.

161,484 voyageurs	376,115 60
14,501 tonnes de marchandises	171,866 14
Total du mois	547,983 14
Mois correspondant 1855	553,396 35
Différence en faveur de 1855	5,413 21
Recettes depuis le 1er janvier 1856	5,127,458 69
Recettes correspondantes 1855	4,011,704 43
Différence en faveur de 1856	1,115,754 26

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 29 janvier au 4 février 1857.

Voyageurs	16,187 05
Bagages	446 60
Marchandises : grande vitesse	1,373 50
Id., petite vitesse	7,375 47
Produit éventuel	» »
Service de Biella	4,871 23
Ensemble	30,823 85
Recette correspondante de 1856	30,310 78
Différence en faveur de 1857	213 07

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. Id. 1,039 Id.

Du 29 janvier au 4 février 1857.

	En francs, au change de 122 p/-
31,067 voyageurs	121,310 65
20,140 tonnes Marchandises	329,719 67
Total de la semaine	451,030 32
Semaine correspond. 1856	519,663 93
Différence en faveur de 1856	68,633 61
Recettes depuis le 1 janvier 1857	2,228,395 00
Recettes depuis le 1 janvier 1856	2,863,690 00
Différence en faveur de 1856	635,295 00

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

5e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 26 janvier au 1 février

2,681 voyageurs. — 13,678 quint. bagages, marchandises	fr. 6,564 25
Recette correspondante de 1856	4,187 25
Augmentation	2,377 05
Recettes depuis le 1er janvier 1857	34,823 70
Recette correspondante de 1856	19,115 05
Différence en faveur de 1857	15,308 65

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 15 au 31 janvier 1857

7,396 voyageurs	fr. 5,242 60
Recettes antérieures à partir du 17 septembre 1856	66,190 65
Total général	71,433 25

L'ouverture du service des marchandises a eu lieu le 5 janvier. Les recettes seront publiées au premier jour.

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

Janvier 1857

	1857.	1856	1855.
Voyageurs	29,696 85	31,617 05	23,028 65
Bagages	542 85	658 25	552 62
Bétail	835 15	956 05	993 85
Marchandises	21,714 66	22,346 29	17,074 89
	52,369 51	55,477 64	41,449 01

Diminution en 1857 de fr. 3,668 13 sur 1856
Augmentation de 11,369 50 sur 1855

4 trimestres.

	1856.	1855.	1854.
Voyageurs	446,128 25	394,336 50	383,734 60
Bagages	11,870 60	8,992 05	8,352 75
Bétail	12,109 75	11,039 90	11,395 10
Marchandises	230,026 71	238,283 33	221,196 19
	700,144 31	652,701 81	624,678 09

Augmentation en 1856 de fr. 47,442 50 sur 1855
et de fr. 75,465 22 sur 1854

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (6e semaine)		Par journée de voiture	
		Omnibus.	de hasard.
Du 1 au 7 février 1857	175,471 40	63 11	33 65
Semaine correspondante de 1856	179,316 10	63 37	40 39
Rec. depuis le 1er janv. 1857	1,070,799 95	70 75	40 90
Période correspondante de 1856	1,011,049 55	66 10	40 68
Différence en faveur de 1857	59,748 40	4 66	0 22

Digitized by Google

COMPAGNIE GÉNÉRALE
DES
BATEAUX A VAPEUR DE LA TAMISE

Société en commandite sous la raison sociale **L. ROBERT HASLEWOOD ET C°**

Constituée par acte reçu par M° MOCQUART, notaire à Paris

CAPITAL SOCIAL ; 3 MILLIONS divisé en 6,000 ACTIONS AU PORTEUR chacune de 500 FR.

Comité provisoire de Surveillance :

Louis-Harrop Haslewood, esq., président du Conseil d'administration de la Compagnie London Westminster and Vauxhall Steam Boats, membre du Stock-Exchange ;

R. W. Jennings, esq., président du Conseil d'administration de la Compagnie Citisen Steam Boats ;

Robert Green, esq., directeur de la Compagnie London, Westminster and Wauxhall Steam Boats, membre du Lloyd's Royal Exchange ;

Henry Silverlock, esq., directeur des Citisen Steam Boats ;

Arthur Macnamara, gérant de la Compagnie générale des Omnibus de Londres ;

Félix Carteret, gérant de la Compagnie générale des Omnibus de Londres ;

Vacossin, administrateur de la Compagnie d'assurances l'Urbaine, membre du conseil de surveillance de la Compagnie générale des Omnibus de Londres.

NOTA. Le choix des membres du Conseil de surveillance définitif est essentiellement réservé à l'assemblée générale des actionnaires, entre les mains desquels ledit conseil provisoire remettra sa démission.

Siége social : 38, rue Notre-Dame-des-Victoires (place de la Bourse) à Paris.

La Compagnie a pour but d'exploiter un service général de transport de voyageurs sur la Tamise, basé sur les 27 bateaux à vapeur qu'elle a réunis, et qui appartiennent aux deux sociétés desservant particulièrement la partie du fleuve comprise entre le pont de Londres et Richmond.

L'amélioration du service de la Tamise aura pour résultat d'assurer des avantages réciproques aux bateaux à vapeur et aux omnibus circulant dans les rues de Londres, au moyen des correspondances qui s'établiront entre les deux Compagnies.

Les produits nets, qui ont été jusqu'à présent de 8 0/0, doivent, au moyen de la fusion, s'élever à près de 12 0/0.

La part de bénéfices nets réservée aux actionnaires est de 97 0/0, celle attribuée aux gérants étant de 3 0/0 seulement.

CONDITIONS DE LA SOUSCRIPTION :

Les actions sont de 500 fr. et au porteur, sur lesquels 75 fr. doivent être versés en souscrivant, et 50 fr., formant le complément du premier quart, à la réquisition du gérant. Les reçus provisoires qui auront été délivrés lors de ces versements partiels, seront échangés aussitôt après la constitution définitive de la Société, contre des actions nominatives, aux termes de la nouvelle loi. — La répartition des actions aura lieu au prorata des demandes de souscription.

La Souscription est ouverte à partir du Samedi 14 février.
Elle sera fermée le samedi 28 février.

ON SOUSCRIT :

A PARIS

Au **Siége provisoire de la Société**, 38, rue Notre-Dame-des-Victoires ;

Chez **MM. Greene et C°**, banquiers de la Compagnie, 28, place Saint-Georges ;

Dans les bureaux de la **Compagnie générale des Omnibus de Londres**, 14, rue Vivienne.

A LONDRES

Chez **G. Seymour Stock Broker**, 38, Throgmorton Street ;

Chez **MM. Haywood Kennard et C°**, banquiers de la Compagnie.

A BORDEAUX, chez M. CAMILLE LEFEUVRE, agent de change. — A MARSEILLE, chez M. BLAVET, syndic des agents de change. — A LYON, chez M. DESCOURS, syndic des agents de change.

Le montant des souscriptions pourra être envoyé par la poste ou en mandats sur la Banque, à l'adresse et au nom de MM. GREENE ET C°, banquiers, 28, place Saint-Georges.

La Compagnie générale des Omnibus de Londres, en vue des rapports de correspondances à établir entre les deux Compagnies, a souscrit pour une portion du capital.

NOTA. — On trouve des prospectus aux adresses indiquées ci-dessus.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

MM. les porteurs d'actions et obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans *ses succursales*, les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission qui vient d'être réduite de 1/2 à 1/4 0/0.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

AVIS. — Le public est prévenu que la Banque de France admet les actions de la Compagnie de Saint-Rambert à Grenoble au privilége des prêts sur dépôts de valeurs.

A VENDRE

Magnifique collection de 583 feuilles de dessins et modèles français et anglais, à l'usage des chemins de fer à l'échelle nécessaire pour l'exécution.

S'adresser, 9, rue Neuve-des-Mathurins.

BANQUE

du commerce et de l'industrie

A DARMSTADT.

L'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le dividende de l'exercice 1856, fixé à 15 0/0, soit 37 1/2 florins ou 80 francs par action de la première série, sera payé sur la présentation du coupon n° 2, à Paris, chez MM. Leiden, Premsel et C°, 13, rue Taitbout, à partir du 1er jusqu'au 30 avril prochain, ou plus tôt, au choix des porteurs, sous escompte. Passé ce délai, les coupons doivent être encaissés à Darmstadt, au siége de la Banque.

BANQUE

du commerce et de l'industrie

A DARMSTADT.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que, conformément aux résolutions adoptées par l'assemblée générale extraordinaire du 20 janvier et approuvées depuis par le gouvernement grand-ducal, ils sont appelés à participer pour 5 millions de florins dans la nouvelle émission, ce qui représente une action nouvelle pour cinq anciennes.

Pour jouir de cette faveur, MM. les actionnaires auront à se présenter, du 15 février au 31 mars, à Paris, chez MM. Leiden, Premsel et C°, 13, rue Taitbout, pour faire estampiller leurs actions anciennes et recevoir, sur cinq anciennes, une promesse d'action nouvelle.

Passé ce délai du 31 mars, ce droit est périmé. Ces promesses d'actions peuvent être libérées, au choix des porteurs, par le versement de 250 florins, soit 537 fr. 50 c. par action, plus à 0/0 d'intérêts à partir du 1er janvier de l'année de leur libération, et jouiront du dividende de la même année. Toutefois, elles doivent être libérées jusqu'au 1er juillet 1858 au plus tard sous peine de nullité.

COMPAGNIE

DES VERRERIES

DE FRANCE ET DE L'ETRANGER.

MM. les actionnaires sont prévenus, qu'aux termes de la délibération de l'assemblée générale du 19 janvier dernier, ils doivent user du droit qu'ils ont de souscrire à la deuxième émission des actions de la Compagnie, avant le 15 février courant, époque à laquelle le gérant sera autorisé à disposer des titres, en vertu de la décision prise par ladite assemblée.

Le gérant : L. Baron.

CAISSE DU COMMERCE

ET DE

L'INDUSTRIE A TURIN

(Crédit mobilier).

Le Conseil d'administration prévient MM. les actionnaires que le *quatrième versement de cinquante francs* par action de la nouvelle émission devra être fait du 16 au 31 mars prochain.

Ce versement peut s'effectuer indifféremment :

A Turin, au siége de la Société ;
A Gênes, à la Caisse générale ;
A Paris, chez MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte.

SOCIÉTÉ ANONYME DE LA

BANQUE GENERALE SUISSE

De crédit international mobilier et foncier.

MM. les actionnaires de la Banque générale suisse de crédit international mobilier et foncier sont convoqués en assemblée générale extraordinaire, au siége social à Genève, pour le lundi 2 mars 1857, 3 heures de relevée, à l'effet de délibérer sur diverses modifications à apporter aux statuts, et notamment aux art. 13, 24, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 37 et 64 desdits statuts.

Aux termes des statuts l'assemblée se compose de tous les titulaires ou porteurs de trente actions. Nul ne peut représenter un actionnaire s'il n'est lui-même membre de l'assemblée; trente actions donnent droit à une voix, soixante actions à deux voix, et ainsi de suite jusqu'à dix voix, nombre qui ne peut être dépassé ; un seul membre ne peut réunir plus de dix voix, tant en son nom que comme mandataire d'un ou de plusieurs autres actionnaires.

Les actionnaires de la Banque générale suisse qui désireront assister à l'assemblée générale, convoquée pour le 2 mars 1857, doivent déposer leurs actions et retirer leurs cartes d'admission :

Soit à Genève, au siége social ;

Soit à Paris, à la succursale, 30, rue Louis le Grand ;

Soit à Londres, à l'agence, 2, Royal Exchange Buildings.

L'administrateur délégué.

Ch. Sarchi.

COMPAGNIE FRANÇAISE DE NAVIGATION A VAPEUR

De Roulage et de Messagerie.

CAPITAL SOCIAL : 20,000,000,

Divisé en quarante mille actions de cinq cents francs.

CONSEIL PROVISOIRE DE SURVEILLANCE:

MM. J.-J. BONJOUR père, ancien entrepreneur de transports ;
P.-A. BONJOUR, ancien entrepreneur de transports ;
Vte DE SULEAU (C. ✱), ancien préfet des Bouches-du-Rhône, membre du conseil général du Rhône, sénateur;
BELMONTET, ✱, député au Corps législatif.
CAIGNARD DE SAULCY (O. ✱), membre de l'Institut.

La *Compagnie française de Navigation à vapeur de Cabotage et de Messagerie* va clôturer prochainement l'émission de son capital,— 20 millions, divisés en 40,000 actions de 500 francs chacune.

Cette entreprise offre pour garanties de succès :

Son origine, qui est la fusion des grandes Maisons de Roulage de Paris, E. Bonjour, Faure, Méaux, Briffaux, Ed. Mustel, Quesnot et Galland.

Sa triple exploitation, qui embrasse à la fois le *service de grande vitesse par les chemins de fer*, le *cabotage à vapeur* — la *navigation côtière au long cours* pour le transport des marchandises pour tous les pays.

La *Compagnie française de Navigation*, c'est, en un mot, le roulage régénéré et mis à la hauteur des progrès de la locomotion. — Elle n'a pas contre elle, comme la *navigation fluviale*, la concurrence des voies ferrées. — Elle n'a pas, comme la *navigation transatlantique*, l'embarras de transport du charbon nécessaire à son voyage, puisqu'elle s'approvisionne par escales échelonnées le long de la route ; elle bénéficie, au contraire, de l'extension des chemins de fer en continuant les communications partout où la voie maritime est une prolongation naturelle.

Les Compagnies des Messageries impériales, Arnauld, Touache frères, Gay Bazin et C°, Barbey et C°, ont donné, en 1855, une commune de 30 à 37 0/0 à leurs actionnaires. Il est permis d'espérer que la *Compagnie française de navigation*, possédant à son point de départ l'expérience des opérations de transit, une clientèle considérable et des relations universellement établies, amènera aux mêmes résultats.

CONDITIONS DE LA SOUSCRIPTION.

Les actions sont de 500 francs et au porteur, sur lesquelles *un cinquième, soit 100 francs, doit être versé en souscrivant.— Les quatre cinquièmes restants ne seront appelés* que successivement et *à des intervalles éloignés.* — Les souscripteurs peuvent se libérer par anticipation, en versant le montant total de l'action, et dans ce cas l'intérêt sur les quatre derniers cinquièmes leur sera bonifié à 4 0/0 l'an. — Chaque action donne droit à un premier dividende de 5 0/0 à titre d'intérêt, à une part proportionnelle dans les bénéfices annuels de la Société et dans toutes les valeurs composant l'actif social et le fonds de réserve.

On souscrit à Paris, de 9 à 3 heures, dans les principaux Etablissements de la Société, et au siége social :

Maison Eugène Bonjour, 27, rue de l'Echiquier, et boulevard Bonne-Nouvelle, impasse des Filles-Dieu, où est provisoirement transféré le siége social ;

Maison Faure, Méaux et Briffaux (ancienne Maison *Robillard*), rue du Temple, 190 ;

Maison Ed. Mustel, Quesnot et Galland, 44, rue des Vinaigriers.

Dans les villes de province, chez les correspondants déjà désignés.

Dans toutes les villes de France où il existe des succursales de la Banque de France, on peut verser au crédit de M. D. Galland, directeur-gérant de la *Compagnie française de Navigation à vapeur*, 27, rue de l'Echiquier, à Paris.

La clôture aura lieu très-prochainement, et la répartition des titres commencera immédiatement après.

GAZ DE CALAIS

Dividende de 15 fr. par action, payable chez MM. Sautter frères, 2, rue Drouot, à Paris.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

OMNIBUS DE MADRID

(Privilége spécial.)

Concession unique accordée pour 20 ans, par le conseil municipal de Madrid le 30 avril 1856, autorisé par décret de S. E. le ministre de l'intérieur.

Société fondée au capital de 2 millions de francs (soit 7,600,000 réaux.)

Représenté par 40,000 actions de 50 francs (ou 190 réaux) au porteur. Divisé en quatre séries d'émission de 10,000 actions chacune.

Suivant acte passé en l'étude de don Atanasio Ventura Ramos, notaire à Madrid, le 31 octobre 1856.

Raison sociale : Don Alfonso Laforest et C°.

Conseil de surveillance :

S. E. M. le marquis de Villarcal de Buniel (✱) ;
M. Don Rafael des Urries (✱) ;
M. Don Juan Trabado, gentilhomme de la maison de S. M. la reine d'Espagne (✱) ;
S. E. M. le comte de Maule (✱) ;
M. Don Francisco Contreras (✱).

Bureaux et siége social, à Madrid.

Les Compagnies d'*Omnibus* doivent être placées en première ligne des opérations industrielles créées jusqu'à présent, puisque chacune de celles fondées en France et en Angleterre sont devenues pour leurs actionnaires une source de fortune (voir les comptes rendus de ces entreprises).

Ces exemples ne sont pas discutables; ce sont des faits acquis que chacun peut vérifier et qui se trouvent par les chiffres à la portée de toutes les intelligences et bien au-dessus de ce que l'on pourrait en dire.

Le succès de ces entreprises repose sur deux besoins de notre époque : 1° pour celui des affaires, ces moyens de transport à prix réduits évitent des pertes de temps; 2° pour celui du confortable et du bien-être, elles offrent de très-grands avantages.

Frappé du développement des opé-

Digitized by Google

rations commerciales et industrielles de Madrid, qui tend chaque jour à s'agrandir davantage par suite de l'établissement des nombreux chemins de fer qui doivent sillonner l'Espagne et y amener une grande affluence d'étrangers, le fondateur a cru qu'une *Compagnie* comme celle qu'il présente au public, devait réunir en elle tous les éléments de succès possibles et offrir de très-grands bénéfices, tant par la *fusion de toutes les lignes*, que par *le privilége* qui lui a été concédé et qui rend *toute concurrence impossible*.

Garantie des capitaux versés :

1° Tout le matériel des voitures, chevaux, harnais et accessoires propres à l'entreprise ;

2° Les terrains et constructions servant aux écuries, remises et ateliers, etc. ;

3° Un fonds de réserve d'au moins 10 0/0 du capital social ;

4° Le privilége exclusif d'exploitations pour vingt années.

Extrait de l'acte de Société.

Art. 1er. La Société est en commandite.

Art. 4. Elle est fondée pour vingt années, durée du privilége.

Art. 5. La raison sociale est : D. A. Laforest et C°.

Art. 8. Le capital social est de 2 millions de francs ou 7,600,000 réaux, représenté par 40,000 actions de 50 f., divisé en quatre séries d'émission de 10,000 actions chacune.

Art. 9. La première série seule émise pour le présent, est payable moitié à l'époque de la constitution de la Société, moitié trois mois après. — Ces actions seront au porteur quand elles seront entièrement libérées.

Lorsque la souscription aura été couverte, il en sera fait part au gouvernement, qui, après l'avoir constaté, autorisera la constitution de la Société et l'émission des actions, ce dont il sera fait mention dans les journaux officiels.

Toute personne qui voudra obtenir des actions de la Compagnie est autorisé à adresser par lettre sa demande de souscription à l'adresse des représentants de la Société :

A Madrid, à M. M. J. Lebrun et C°, F. de Monsigny, directeur de la caisse des Mines et de l'Industrie, calle de la Reyna, 33;

A Aaris, au correspondant de la caisse des Mines et de l'Industrie, M. E. H. Courtois, 4, rue Chabannais;

A Londres, à la succursale de la même caisse, M. Maixy Clements Lasse, n° 11, City.

MM. LES ACTIONNAIRES de la Compagnie Parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz sont invités à se réunir en assemblée générale extraordinaire, le samedi, 7 mars prochain, à trois heures précises, salle Herz, rue de la Victoire, 56.

L'assemblée aura à délibérer :

Sur l'approbation des comptes et la fixation du dividende de l'exercice de 1856 ;

Sur une proposition du Conseil d'administration relative aux voies et moyens.

Les actionnaires propriétaires de vingt actions qui voudront assister à cette assemblée, devront, conformément à l'art. 35 des statuts, se présenter au siége de la Société, rue Saint-Georges, 1, depuis le 13 jusqu'au 24 février, de onze heures à trois heures, pour faire le dépôt de leurs titres et retirer leur carte d'admission.

COMPAGNIE DES

MINES DU MONTCEL.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle aura lieu le lundi 2 mars prochain, à trois heures, au siége de la Compagnie, rue de la Victoire, 56.

Aux termes de l'art. 18 des statuts, l'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires de vingt-cinq actions.

Tout actionnaire peut se faire représenter par un autre actionnaire également propriétaire de vingt cinq actions.

Des modèles de pouvoirs sont déposés dans les bureaux de la Compagnie, ouverts tous les jours de 10 à 2 heures.

COMPAGNIE DES

MINES DE BRASSAC.

Le Conseil d administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle aura lieu le vendredi 27 février courant, à 3 heures, au siége de la Compagnie, rue de la Victoire, 46.

Aux termes de l'art. 17 des statuts, l'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires de vingt actions.

Tout actionnaire peut se faire représenter par un autre actionnaire également propriétaire de vingt actions.

Des modèles de pouvoirs sont déposés dans les bureaux de la Compagnie, ouverts tous les jours de 10 à 2 heures.

SOCIÉTÉ DE

DE STEARINERIE,

Sous la raison Moinier et C°.

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale annuelle, pour le vendredi 27 février. La réunion aura lieu à 3 heures 1/2 précises, au siége social, rue de Marseille, à la Villette. Elle se composera des actionnaires propriétaires de cinquante actions, dont les titres devront être déposés, cinq jours à l'avance, c'est-à-dire le 22 au plus tard, *chez M. Charles Thurneyssen, rue Basse du Rempart, 40, bis.*

SOCIÉTÉ

DES PORTS DE MARSEILLE.

Adjudication définitive, le 28 février 1857, des **travaux de construction** *à exécuter sur les* **terrains de la Joliette.**

L'adjudication aura lieu, en la chambre des notaires de Marseille, rue Beauveau, n° 2, par-devant Me Aucler, l'un d'eux, *le samedi 28 février 1857, à 11 heures du matin.*

Les constructions à exécuter consistent en grandes maisons avec ailes et dépendances, élevées de cinq étages sur caves et rez-de-chaussée, ayant façade sur le quai de la Joliette.

On pourra traiter de gré à gré, soit avant l'enchère, à partir du 1er février.

Pour traiter ou prendre connaissance du cahier des charges et des plans et devis, s'adresser :

A Marseille : à l'étude de Me Aucler, notaire, rue Saint-Ferréol, n° 50 ;
— chez MM. J. Mirès et C°, rue Grignan, n° 40 A ;
A Paris : chez MM. J. Mirès et C°, rue Richelieu, 99 ;
— chez M. Pigny, architecte, rue d'Aumale, n° 15.

COMPAGNIE DES

GLACES DE MONT-LUÇON.

L'assemblée générale annuelle et extraordinaire des actionnaires de la Compagnie des glaces de Montluçon, aura lieu le 16 mars prochain, à une heure précise, 22, rue de la Douane.

Ceux de MM. les actionnaires qui ont droit d'y assister doivent, aux termes des statuts, déposer leurs titres rue de la Douane, 22, quinze jours avant l'assemblée générale ; en conséquence, il n'en sera plus reçu passé le 28 février, présent mois.

LA SOCIETE de la Nouvelle Tannerie française va clore prochainement *l'émission de son deuxième million*, divisé en actions de 250 francs, et, comme à la première émission, la *répartition* se fera le lendemain de la clôture. *au prorata des demandes.*

Le *système Knoderer*, qui forme la base de la *Nouvelle Tannerie française*, est non-seulement appelé à donner d'immenses bénéfices, puisqu'il produit un *avantage de 31 0/0 par opération* sur le tannage ordinaire, mais il doit encore, dans un temps peu éloigné, permettre au gérant de rembourser le capital souscrit, en raison des *concession de brevets* demandés à l'étranger et qui représenteront des sommes considérables.

Les produits de la *Nouvelle Tannerie française*, bien que fabriqués avec une économie de temps et de dépenses notoire, sont d'une supériorité de qualité certifiée par cent attestations émanées des hommes notables de la spécialité, savants, fabricants et consommateurs.

L'émission du 2e million actuellement appelé a été votée par l'assemblée générale des actionnaires, afin d'*agrandir les usines de Strasbourg et d'Illkirch*, devenues insuffisantes pour satisfaire aux demandes journalières.

Chaque action de 250 francs est au porteur. On verse 100 francs par action en souscrivant, 50 francs trois mois après, le reste suivant les besoins de la Société, et après avis légal publié deux mois à l'avance.

On souscrit à Paris, *au siége de la Société*, 14, boulevard Poissonnière (maison du Pont-de-fer), et chez *M. Varnier-Royer*, banquier, rue de la Banque, 22, ou à son crédit dans toutes les villes où il existe des succursales de la Banque de France ;

A Strasbourg, chez Me Nestinger, notaire, 26, rue des Serruriers.

Adresser des départements les espèces par chemins de fer ou messageries, et les valeurs EN BILLETS DE BANQUE PAR LETTRES CHARGÉES à la poste.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les lundis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, tous les jeudis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Deux départs par semaine pour Constantinople :

L'un, tous les lundis, à 3 heures du soir, par Messine et le Pyrée (Athènes), par embranchement et alternativement, Salonique et Nauplie. —

L'autre, tous les jeudis à 10 heures du matin, par Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, correspondance à Constantinople, pour Varna.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le jeudi à dater du 12 juin.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie :* (sans transbordement) chaque deux semaines, le jeudi à dater du 12 juin. — *Voie de Smyrne :* chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 19 juin.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGERIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi
ORAN. — Départs tous les vendredi à midi.
STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les mercredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale,

A Lyon, place des Terreaux

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Quoique la rente ait eu peu de mouvement depuis huit jours, les cours ont été tenus avec une fermeté remarquable. On a cherché vainement à entraîner les cours au-dessous de 68 ; il se présentait toujours des demandes à 68 05, et après plusieurs jours d'inactivité, la rente s'est relevée rapidement à 68 55 et 68 60. La spéculation reprenait confiance, surtout pour les fonds publics. La fermeté des consolidés anglais, qui a remonté cette semaine de 93 3/8 à 94 3/8, contribuait beaucoup à ce mouvement. La situation monétaire de la place de Londres s'est beaucoup améliorée. L'argent, qui avait été fort rare jusqu'au moment de l'échéance du 4 février et de la liquidation des consolidés, est devenu plus facile par suite de nouveaux arrivages d'or, dont une forte partie est restée à la Banque d'Angleterre.

Le comptant a été continuellement recherché sur la rente, ce qui a beaucoup contribué à la fermeté des cours à terme. Le 4 1/2 0/0, qui est ordinairement délaissé par la spéculation, a repris faveur, ce qui arrive ordinairement tous les six mois à l'approche des coupons de semestre.

Le marché des chemins de fer est resté sous l'influence des bruits répandus relatifs à l'établissement d'un nouvel impôt. Ces valeurs ont été très-offertes pendant plusieurs jours ; cependant la baisse n'a pas fait de nouveaux progrès depuis la dernière semaine.

Non-seulement elle a été arrêtée sur presque toutes les lignes, mais elles ont même obtenu une reprise sensible sur leurs bas cours. Nous en excepterons toutefois les actions de l'Ouest, qui ont été continuellement offertes et qui ont fléchi de 850 à 820.

Les actions de Lyon ont été au contraire recherchées et se sont raffermies à 1,380.

Les variations ont eu peu d'importance sur les actions d'Orléans et du Grand-Central. On savait que les négociations avaient été rompues la semaine dernière, ce qui avait jeté de l'hésitation parmi les porteurs de ces deux lignes ; mais les cours étaient plus fermes hier ; on annonçait que les négociations avaient été reprises la veille au soir.

Le Nord, qui était tombé il y a huit jours à 905, est remonté facilement à 925 et 930. La spéculation a été complétement nulle sur les actions anciennes et nouvelles de l'Est, dont les cours se sont pourtant améliorés par suite des achats du comptant.

On a escompté ces jours-ci 525 actions du chemin de fer de Béziers qui sont devenues très-rares au comptant. Cette valeur est très-bien tenue à 575 ; quelques achats ont eu lieu en vue de la prochaine ouverture de la ligne.

Les autres chemins ont provoqué très-peu d'affaires ; leurs cours ont cependant subi l'influence des principales lignes.

Les recettes des chemins de fer autrichiens ont commencé à s'améliorer, ce qui a rendu les ventes plus rares sur cette ligne, et comme il s'était formé un fort découvert, les cours se sont relevés de 755 à 770.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs, depuis la bourse du 5 jusqu'à celle du 12 février.

La rente 3 0/0 a monté de 67 90 à 68 30, elle est restée à 68 25 au comptant ; elle a varié à terme de 68 15 à 68 50 ; elle a fermé à 68 55.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 94 40 à 95 ; elle est restée à 94 50 au comptant et à 94 75 à terme.

La Banque a fléchi de 4,150 à 4,050 ; elle est restée à 4,105.

Le Crédit mobilier a monté de 1,337 50 à 1,360 ; il est resté à 1,355.

Les Autrichiens ont monté de 757 50 à 770, ils ont fermé à 768 75.

Orléans a monté de 1,360 à 1,372 50, il est resté à 1,372 50.

Le Nord a fléchi de 927 50 à 905, il est resté à 927 50.

L'Est ancien a fléchi de 817 50 à 800, il est resté à 822 50 ; l'Est nouveau a fléchi de 750 à 742 50, il est resté à 757 50.

Lyon a fléchi de 1,367 50 à 1,360, il est resté à 1,378 75.

La Méditerranée a fléchi de 1,760 à 1,725, elle est restée à 1,755.

Le Midi ancien a fléchi de 770 à 760, il est resté à 772 50 ; le Midi nouveau a fléchi de 780 à 770, il a fermé à 777 50.

L'Ouest a fléchi de 850 à 841 25, il a fermé à 820.

Le Grand-Central a fléchi de 606 25 à 600, il est resté à 607 50.

Genève a fléchi de 750 à 730.

Saint-Rambert a fléchi de 650 à 635, il est resté à 640.

Les Ardennes ont fléchi de 660 à 650, ils ont fermé à 652 50.

Béziers a fléchi de 575 à 570, il est resté à 575.

Le Victor-Emmanuel a fléchi de 600 à 595, il est resté à 599 50.

Samedi. — La bourse a été presque inanimée. Les valeurs ont été très-faibles et ne se sont un peu relevées qu'à l'approche de la clôture. Le 3 0/0 est resté comme la veille au comptant à 68 ; il a monté à terme de 05 à 68 15. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu au comptant à 94 40, et il a monté à terme de 05 à 94 65. La Banque s'est tenue à 4,100. Le Crédit mobilier a monté de 13 75 à 1,338 75 ; l'Orléans, de 5 à 1,360. Le Nord a varié de 910 à 922 50 ; l'Est ancien, de 805 à 810 ; l'Est nouveau, de 740 à 742 50 ; l'Ouest, de 817 50 à 830 ; le Grand-Central, de 606 25 à 600 ; Béziers, de 570 à 572 50 ; les Autrichiens, de 755 à 757 50 ; le Midi ancien, de 765 à 760. Le Midi nouveau a fléchi de 2 50 à 770 ; Lyon, de 5 à 1,360 ; la Méditerranée, de 20 à 1,725, Saint-Rambert s'est tenu à 635 ; Genève à 735 ; les Ardennes, à 560. Le Victor-Emmanuel a fléchi de 1 25 à 595.

Lundi. — Les cours étaient beaucoup plus fermes, et les affaires ont eu plus d'activité. On a fait de nombreux rachats tant sur la rente que sur les chemins. Le 3 0/0 a monté au comptant de 10 c. à 68 40, et à terme de 35 à 68 50 ; le 4 1/2 0/0, de 50 c. au comptant à 94 90, et de 45 c. à terme à 95 10. La Banque s'est tenue à 4,100. Le Crédit mobilier a monté de 16 25 à 1,355 ; le Nord, de 6 25 à 928 75 ; l'Orléans, de 7 50 à 1,367 50 ; l'Est ancien, de 10 à 820 ; l'Est nouveau, de 15 à 757 50 ; Lyon, de 17 50 à 1,377 50 ; la Méditerranée, de 17 50 à 1,742 50 ; le Midi ancien, de 15 à 775 ; le Midi nouveau, de 10 à 780 ; le Grand-Central, de 7 50 à 607 50. L'Ouest s'est tenu à 830 ; Genève, à 735 ; les Ardennes, à 560. Saint Rambert a monté de 5 à 640 ; Béziers, de 2 50 à 575 ; les Autrichiens, de 7 50 765 ; le Victor-Emmanuel, de 2 50 à 597 50.

Mardi. — La spéculation semblait déjà fatigué de l'effort de la veille. Toutes les valeurs étaient offertes, et les cours ont un peu fléchi. Il y avait très-peu d'affaires. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 05 à 68 15 ; elle a fléchi à terme de 15 à 68 15. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu au comptant à 94 90 ; il a monté à terme de 15 c. à 95 25. La Banque a fléchi de 25 à 4,075 ; le Crédit mobilier, de 15 à 1,340 ; l'Orléans, de 2 50 à 1,355 ; le Nord, de 6 25 à 922 50 ; l'Est ancien, de 5 à 815 ; l'Est nouveau, de 6 25 à 751 50 ; Lyon, de 12 50 à 1,365 ; le Midi ancien, de 5 à 770 ; le Midi nouveau, de 5 à 775 ; l'Ouest, de 12 50 à 817 50 ; le Grand-Central, de 5 à 602 50 ; Genève, de 5 à 730 ; les Autrichiens, de 1 25 à 763 75. La Méditerranée s'est tenue à 1,742 50 ; Béziers, à 575 ; le Saint-Rambert, à 640 ; le Victor-Emmanuel, à 597 50.

Mercredi. — Les affaires ont été aussi languissantes que la veille ; elles se sont encore ranimées au moment même de la clôture. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 5 c. à 68 10, et elle est restée à terme comme la veille à 68 35. Le 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 15 c. à 94 75, et à terme de 25 à 95. La Banque a varié de 4,050 à 4,100 ; le Crédit mobilier, de 1,335 à 1,340 ; Orléans, de 1,367 50 à 1,365 ; le Nord, de 922 50 à 925 ; Lyon, de 1,370 à 1,375 ; l'Ouest, de 815 à 820 ; le Grand-Central, de 602 50 à 605 ; la Teste, de 585 à 590 ; les Autrichiens, de 763 75 à 765 ; l'Est nouveau, de 750 à 752 50. L'Est ancien s'est tenu à 815. La Méditerranée a monté de 2 50 à 1,745. Le Midi ancien s'est tenu à 770 ; le nouveau à 772 50 ; les Ardennes, à 550 ; le Béziers, à 575 ; l'Emmanuel, à 597 50.

Jeudi. — Le marché a été animé ; la rente a repris faveur et les chemins de fer étaient mêmes tenus avec plus de fermeté. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 15 à 68 25, et à terme de 20 c. à 68 55. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 25 c. au comptant à 94 50, et de 25 c. à terme à 94 75. La Banque s'est tenue à 4,100. Le Mobilier a monté de 15 à 1,355 ; l'Orléans, de 7 50 à 1,372 50 ; le Nord de 2 50 à 927 50 ; l'Est ancien, de 7 50 à 822 50 ; l'Est nouveau de 5 à 757 50 ; Lyon, de 3 75 à 1,378 75 ; la Méditerranée, de 10 à 1,755. L'Ouest s'est tenu à 820 ; Saint-Rambert à 640 ; Béziers à 575. Le Midi ancien a monté de 2 50 à 772 50 ; le Midi nouveau, de 5 à 777 50 ; le Grand-Central, de 2 50 à 607 50.

Vendredi. — La bourse a été très-animée. Les résultats du bilan de la Banque de France, l'accroissement du revenu des douanes et la fermeté des consolidés ont donné une impulsion à la rente, et les chemins se sont mieux ressentis du mouvement de reprise. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 68 25 à 68 40, et à terme de 68 60 à 68 75 ; elle est restée à 68 65. La Banque a monté de 25 à 4,125 ; le Crédit mobilier, de 12 50 à 1,367 50 ; Orléans, de 10 à 1,382 50 ; le Nord, de 2 50 à 930 ; l'Est ancien, de 2 50 à 825 ; l'Est nouveau, de 5 à 762 50 ; Lyon, de 6 25 à 1,385 ; la Méditerranée, de 11 à 1,765 ; le Grand-Central, de 2 50 à 610 ; Saint-Rambert, de 5 à 645 ; l'Ouest, de 6 25 à 826 25 ; le Midi ancien, de 1 25 à 773 75. Le Midi nouveau s'est tenu à 777 50 ; Genève, à 730. Les Autrichiens ont monté de 8 75 à 775.

LATOUR.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.		NOMBRE DE PARTS OU ACTIONS	VALEUR NOMINALE DES ACTIONS	VERSEMENTS EFFECTUÉS	DERNIERS INTÉRÊTS OU DIVIDENDES PAYÉS	ÉPOQUE DE PAIEMENT DES REVENUS	DERNIER COURS CONNU.
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer.	C	100.000	500	tout	79 90	jan.er juil.	495 ..
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	24.000	1 500	tout	45 ..	janv. juil	785 ..
Omnibus des chemins de fer..	C	3 200	300	id.	10 ..	février...	175 ..
Omnibus de Londres	C	250.000	100	id.	8 25	.....	103 75
Comp. imp. des voitures de Paris	A	400.000	100	id.	1 65	mars	80 ..
Gondoles parisiennes	C	4.700	80	id.	9 50	févr. août	100 ..
Omnibus de Lyon	C	..	140	tout.	.. ..	»	66 25
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital.	A	69.120	1.000	tout	50 ..	avril oct	440 ..
— act. de jouiss.	A	69.000	1.69000	id.	4 90	1er juin	97 50
Bourgogne, action de capital	A	27.200	1.000	id.	50 ..	avril, oct	960 ..
— action de jouiss.	A	27.200	1.27200		12 50	1er juin	140 ..
Arles à Bouc, act. de capital	A	6.000	1.000		50 ..	avril, oct	... ..
Trois canaux, act. de capital	A	17.600	1.000	id.	50 ..	id	.. ..
Roanne à Digoin	A	13.000	1.13000	id	11 ..	mai	120 ..
Aire à la Bassée	A	600	5.000	id	510 ..	févr. août	9000 ..
Sambre à l'Oise	A	11.500	1.000	id.	67 50	...	937 50
Scarpe inférieure	C	2.200	1.000	id	120 ..		1500 ..
Sambre française canalisée	A	6.000	1.000	id.	120 ..		1350 ..
Canalisation de l'Èbre	A	61.020	400	id.	4 0.0		... ..
Eaux d'Auteuil et de Neuilly	C	8.000	250	id	8.70 0.0	avril oct	255 ..
Compagnie générale des Eaux	A	80.000	250	125	4 0.0		208 75
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	C	10000 part	1.10000	450	.. ..	avril, oct	160 ..
Pont, gare et port de Grenelle	A	7.000	1.000	id	10 ..		... ..
Pont de Rouen	A	800	1.000	id	42 ..	janv. juil.	... ..
Ponts réunis	C	3.000	1.000	id.	51 2 0.0		... ..
Nouveaux Ponts réunis	C	6.000	1.000	id.	51.4 0.0		... ..
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Ce	C	10.000	500	400	136 78	janv. juil.	507 ..
Compagnie franco-améric. Est	C	..	500	tout.	151 21	juin, déc.	367 50
Messageries imp. Serv. marit	A	48.000	500	tout.	120 ..	janv. juil	1010 ..
Ce cent. de transp. et de nav.	C	6.400	250	id.	16 ..		30 ..
Compagnie générale maritime	A	80.000	500	250	12 50	janv. juil	415 ..
Marc Fraissinet père et fils	C	..	500	id.	.. ..	»	61 ..
Arnaud Touache fr. et Ce	C	..	500	id.	.. ..	»	510 ..
Armements marit. Barbey et Ce	C	..	500	tout	.. ..	»	400 ..
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)	C	24000 parts	300	tout	27 ..	avril, oct.	300 ..
Centre-du-Flenu	Civ.	1.600	1.000	id.	20 ..		245 ..
Pont-de-Loup-Sud	Civ.	2.000	1.000	id.	10 ..	avril	400 ..
Montceau-Saint-Étienne	Civ.	2.000	500	id.	.. ..		... ..
Blanzy	C	30.000	500	id.	.. ..	févr. août	700 ..
Azincourt	A	1.500	1.1500	id.	150 ..		1450 ..
Charolle	A	2.500	1.1250	id	42 ..		780 ..
Layon-et-Loire	A	1.800	1.1800	id.	.. ..		400 ..
Loire (quatre groupes)	A	80.000	1.80000	id.	60 ..	avril oct.	772 50
Loire	A	80.000	1.80000	id	40 ..	id.	400 ..
St-Étienne	A	80.000	1.80000	id	11 ..	id.	461 ..
Montrambert	A	80.000	1.80000	id.	9 ..	id.	400 ..
Rive-de-Gier	A	80.000	1.80000	id.	17 ..	id.	198 75
Mayenne et Sarthe	A	13.200	1.13.200	id	24 ..		625 ..
Grand'Combe	A	24.000	1.24000	id	60 ..	janv. juill	900 ..
Haute-Loire (anc. Société)	Civ.	5.200	500	id	20 ..	avril oct.	300 ..
Carmaux-Toulouse	C	114.000	150	id.	.. ..	janv. juill	130 ..
Houillères réunies-s-Quaregnon	A	4.720	250	id.	.. ..		150 ..
Charbonnages belges	A	30.000	500	id	25 ..		450 ..
Compagnie générale. Asphalte	C	8.000	500	id	.. ..		.. ..
Bastennes	C	10.000	100	id	5 0.0	15 janv. juil	100 ..
Loire, obligations anciennes	»	4.160	1 250	id	50 ..		1035 ..
— — nouvelles	»	15.000	1 250	id	50 ..	févr. août	850 ..
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne ... zinc	A	90.000	80	tout	20 ..	mai, nov.	380 ..
Nouvelle-Montagne ... zinc	A	3.000	1.000	id	90 ..		1025 ..
Stolberg et Westphalie priv. zinc	A	40.000	375	id	5 0.0	octobre	300 ..
— non priv. zinc	A	40.000	375	id.	.. ..	id.	100 ..
Corphalie ... zinc	A	5.500	1.000	id	70 ..		1082 50
Bleyberg-ès-Montzen ... zinc	A	5.500	500	id.	.. ..	1er juin	... ..
Eschweiler, priv. ... zinc	A	8.500	375	id.	5 0.0	janv. av.	... ..
— non priv. ... zinc	A	6.500	375	id	.. ..	id.	... ..
Silésie ... zinc	A	50.000	375	id.	8 (1)	mai, nov.	215 ..
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre	E	60.000	100	id.	1 50	août	30 ..
Tenez (Algérie) ... cuivre	C	24.000	100	id.	.. ..		40 ..
Pontgibaud ... plomb, argentif.	A	10.000	1.10000	id.	25 ..		900 ..
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Ce	C	14.000	500	tout.	47 20	sept. mars	540 ..
Septèmes	C	40.000	250	id.	.. ..	avril, oct.	.. ..
Caronte	C	70.000	100	90	4 75		35 ..
Galvanisation du fer	C	2.000	500	tout.	40 ..		400 ..
Chameroy	C	2.000	500	id.	58 ..	juin, déc	750 ..
Gandillot	C	2.300	250	id.	25 ..		.. ..
Christofle	C	4.000	500	id	110 ..		.. ..

(1) Valeur d'émission, 1,000 f

DÉNOMINATION.		NOMBRE DE PARTS OU ACTIONS	VALEUR NOMINALE DES ACTIONS	VERSEMENTS EFFECTUÉS	DERNIERS INTÉRÊTS OU DIVIDENDES PAYÉS	ÉPOQUE DE PAIEMENT DES REVENUS	DERNIER COURS CONNU.
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)	C	28.000	500	tout.	60 ..	déc. juin	830 ..
Loire et Ardèche	A	4.000	1.4000	id.	500 ..		4400 ..
Allevard	A	..	5.000	id.	.. ..	»	1400 ..
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	3.000	id.	350 ..	juin, déc.	3550 ..
Alais (Gard)	A	18.000	1.18000	id.	.. ..		... ..
Basse-Indre	C	5.400	500	id.	80 ..	avril, oct	700 ..
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	id.	50 ..	mars, sep	638 75
Maubeuge (Nord)	A	6.000	1.6000	id.	.. ..		450 ..
Fourchambault	C	50.000	1.50000	id.	50 ..		498 75
Marine et des Chemins de fer	C	54.000	1.54000	id	70 ..	mai, nov	497 50
Horme	A	10.000	1.10000	id.	.. ..		590 ..
Côte-d'Or	C	0.000	500	»	.. ..		000 ..
Franche-Comté	C	0.000	500	»	.. ..		4[illegible]0 ..
Méditerranée (forges et chant.)	A	..	400	tout	.. ..	..	900 ..
Espérance (Belgique)	A	4.000	1.000	id.	75 ..	janv. juill	1 120 ..
Monceau-sur-Sambre (Belgique)	A	4.000	1.000	id.	125 ..	avril. oct.	1 500 ..
Providence (Belgique)	A	5.500	1.000	id.	105 ..		1 470 ..
Phénix métallurgique	A	50.000	175	id.	30 ..	janv. juill	350 ..
Sambre (Belgique)	A	10.000	500	id.	.. ..		... ..
Seraing	C	11.000	1.000	id	70 ..	»	.. ..
Ougrée (Belgique)	A	12.000	1.12000	id.	60 ..		647 50
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)	C	24000 part	1.24000	tout.	5 0.0	avril. oct	» ..
Cent. éclairage et chauffage	A	110.000	1.500	id.	.. ..		725 ..
Nord (Batignolles)	C	6.000	500	id.	40 ..	avril. oct	500 ..
Est (Vincennes)	C	1.000	500	id.	14 30		.. ..
Versailles	C	1.200	500	id.	25 ..	mars sept	300 ..
Wazemmes	C	2.400	416	id.	7 50	1er octobre	175 ..
Amiens	C	1.310	500	id.	30 ..	janv. juill	4 0 ..
Comp. centrale, Lebon, 18 villes	C	15.000	500	id.	31 85	janv. juill.	515 ..
Union des Gaz	C	46.000	250	id.	30 ..	janvier	405 ..
FILATURES.							
Maberly (Amiens)	A	8.000	500	tout.	47 ..	septembre	650 ..
Cohin	C	40.000	500	id.	49 10	janv. juill.	550 ..
Teudin (comp. continentale)	C	7.350	500	id.	20 ..		... ..
Lumière	C	1.400	500	id	35 41		550 ..
Pont-Rémy	A	5.000	1.5000	id	31 ..	30 avril	490 ..
La Foudre (rouennaise)	C	10.000	250	125	.. ..	janv. juill.	... ..
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journal de l'Empire)	C	0.000	500	tout	75 ..	janv. juill.	500 ..
Glaces de Saint-Gobain	A	1.152	1.1152	id	.. ..		13.400 ..
Glaces de Montluçon	C	24.000	500	id	.. ..		220 ..
Glaces d'Oignies, ... Belgique	A	10.000	1.000	id	62 15	juill. sept	1.250 ..
Glaces d'Aix-la-Chapelle (Prusse)	A	2.000	500	id	.. ..	avril. oct.	450 ..
Palais de l'Industrie	A	120.000	100	id.	4 0.0		73 75
Immeubles Rivoli	A	240.000	100	id	5 ..	janv. juill	101 25
Télégraphe sous-marin Manche	C	400.000	25	id.	6 1/2 0.0	mars, sept.	20 ..
— Méditerranée	C	30.000	250	id.	5 0.0		100 ..
Ce gén. de Vidanges, Richer et Ce	C	28.000	500	id.	12 50		250 ..
Sucreries, Raffineries de Scarpe	C	15.000	250	id	.. ..		... ..
Substances alimres, Chollet et Ce	C	40.000	100	id.	10 ..		96 50
Docks Louis-Napoléon		..	250	125	»		182 25
ASSURANCES.							
Générale ... mar	A	400	12.500	5000	1900 ..	avril	24 0/0 b
Sécurité ... mar	A	300	5.000	1/5	200 ..		12 0/0 b
Union des ports ... mar	A	1.000	5.000	750	202 50	avril	11 0/0 b
Indemnité ... mar	A	400	5.000	1000	.. ..		14 0/0 b
Lloyd français ... mar	A	1.200	5.000	1/5	200 ..	février	10 0/0 b
Océan ... mar	A	200	5.000	1000	205 40		25 0/0 b
Chambre d'assurances ... mar	A	400	5.000	1/5	180 ..	février	30 0/0 b
Mélusine ... mar	A	400	5.000	1/5	252 50	mars	20 0/0 b
Vigie ... mar	A	200	5.000	1000	105 ..		25 0/0 b
Sauvegarde ... mar	A	200	5.000	1000	405 ..	février	15 0/0 b
Pilote ... mar	A	200	5.000	1000	374 ..		..
Comp. franç. de prêts ... mar	A	200	5.000	1000	150 ..	février	..
Phare maritime ... mar	A	200	5.000	1000	.. ..		..
Maritime ... mar	A	1.000	1.000	250	.. ..		..
Centrale ... mar	A	1.000	5.000	1000	120 ..	février	18 0/0 b
Réunion ... mar	A	1.200	5.000	1000	99 ..	id.	20 0/0 b
[illegible] ... mar	A	200	5.000	1000	.. ..	févr. août	..
Générale ... inc.	A	400	5.000	tout	2775 ..	avril	300 0/0 b
Phénix ... inc.	A	4.000	1.000	id	215 ..	mai, nov.	200 0/0 b
Nationale ... inc.	A	2.000	5.000	1/5	475 ..	mars.	110 0/0 b
Union ... inc.	A	2.000	5.000	1/5	125 ..	avril	80 0/0 b
Soleil ... inc.	A	4.000	6.000	1/5	300 ..	id.	115 0/0 b
France ... inc.	A	2.000	5.000	1/5	200 ..	id.	40 0/0 b
Urbaine ... inc.	A	4.000	5.000	1/5	300 ..	id.	102 0/0 b
Providence ... inc.	A	2.000	2.500	500	90 ..	id.	45 0/0 b
Aigle ... inc.	A	400	5.000	2000	.. ..	id.	25 0/0 b
Paternelle ... inc.	A	3.000	1.000	400	12 50	id.	pair
Confiance ... inc.	A	800	5.000	1000	.. ..	id.	7 1/2 0/0
Nord ... inc.	A	2.000	1.000	200	20 ..	id.	12 0/0 b
Générale ... vie.	A	400	7.500	tout.	3025 ..	t. les 3 ans	103 2/3 0/0
Nationale ... vie.	A	3.000	5.000	1/5	300 ..	t. les 4 ans	25 0/0 b
Union ... vie.	A	2.000	5.000	1/8	100 ..	t. les 4 ans	11 0/0 b
Phénix ... vie.	A	800	5.000	1000	150 ..	id.	3 0/0 p
Paternelle ... vie.	A	8.000	500	100	1250 ..	avril	5 0/0 b
Conservateur ... vie.	A	4.000	1.000	500	.. ..		»
Impériale ... vie.	A	4.000	500	250	.. ..		»
Générale ... grêle		2.000	5.000	1000	50 ..	avril	9 0/0 b

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 7 AU 13 FÉVRIER

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Revenu de chaque act. dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Nom des lignes	Samedi 7 Compt.	Samedi 7 Terme	Lundi 9 Compt.	Lundi 9 Terme	Mardi 10 Compt.	Mardi 10 Terme	Mercredi 11 Compt.	Mercredi 11 Terme	Jeudi 12 Compt.	Jeudi 12 Terme	Vendredi 13 Compt.	Vendredi 13 Terme
702	701	99	400.000	400	tout	61 fr. pour 1855	juillet 1856	Nord	922 50	922 50	925 75	920 ..	922 50	922 50	925 ..	925 ..	927 50	930 ..	930 ..	933 75
474	1051	99	300.000	500	tout	30 fr. pour 1855	avril 1856	Ouest	830 ..	825 ..	830 ..	828 75	817 50	820 ..	820 ..	820 ..	826 ..	822 50	826 25	823 75
25	95	99	6.000	500	tout		•	Orsay	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
585	1774	99	300.000	500	tout	80 fr. pour 1855	avril 1856	Orléans	1360 ..	1360 ..	1367 50	1367 50	1365 ..	1365 ..	1365 ..	1367 50	1372 50	1375 ..	1372 50	1380 ..
905	1877	99	250.000	500	tout	78 f. 50 pour 1855	mai 1856	Est	820 ..	807 50	820 ..	820 ..	815 ..	812 50	815 ..	815 ..	821 50	820 ..	825 ..	822 50
171	•	•	250.000	500	250	5 fr.	mai 1856	Est nouvelles	744 50	745 ..	757 50	755 ..	751 25	750 ..	754 50	•	757 50	760 ..	751 50	760 ..
465	500	99	265.000	500	tout	42 f. 50 pour 1855	juillet 1856	Paris à Lyon	1370 ..	1365 ..	1377 50	1377 50	1365 ..	1372 50	1375 ..	1372 50	1378 25	1380 ..	1385 ..	1387 50
75	331	99	90.000	500	350	4 0/0	juillet 1856	Lyon à Genève	735 ..	•	735 ..	740 ..	730 ..	735 ..	•	•	740 ..	•	730 ..	•
551	824	99	90.000	500	tout	60 fr. pour 1855	avril 1856	Lyon à la Méditerr.	1725 ..	1740 ..	1752 50	1745 ..	1742 50	1745 ..	1745 ..	1750 ..	1755 ..	1755 ..	1765 ..	1770 ..
409	950	99	134.000	500	tout	40 fr.	juillet 1856	Midi	760 ..	765 ..	775 ..	775 ..	770 ..	770 ..	770 ..	•	772 50	772 50	771 25	772 50
•	•	•	39.334	500	250	•	juillet 1856	Midi nouvelles	770 ..	772 50	780 ..	781 25	775 ..	•	772 50	•	777 50	777 50	777 50	780 ..
52	52	99	15.000	500	tout		•	Bordeaux à la Teste	•	•	•	•	•	•	590 ..	•	•	•	•	•
125	1058	99	221.000	500	450	4 0/0	juillet 1856	Grand-Central	600 ..	602 50	607 50	607 50	602 50	605 ..	605 ..	607 50	607 50	608 75	610 ..	607 50
56	95	99	50.000	500	300	4 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Gren.	635 ..	•	640 ..	642 50	640 ..	•	•	•	640 ..	•	645 ..	•
•	65	99	110.000	500	250	4 1/2 0/0	juin 1856	Sarde Victor-Emm.	505 ..	•	507 50	•	507 50	•	507 50	507 50	507 50	•	510 ..	510 ..
1077	1176	99	400.000	500	250	31 fr. 90	juillet 1856	Chemins autrichiens	757 50	758 75	765 ..	765 ..	763 ..	•	765 ..	765 ..	766 25	770 ..	775 ..	775 ..
20	226	99	72.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Central suisse	485 ..	•	485 ..	•	•	•	•	•	482 50	•	•	•
•	58	99	26.600	500	500	4 0/0	avril	Béziers à Graissessac	572 50	[illegible]	[illegible]	570 ..	575 ..	577 50	575 ..	•	575 ..	575 ..	575 ..	577 50
•	160	99	42.000	500	250	1 fr. 15	janvier 1856	Ardennes et Oise	555 ..	•	560 ..	•	560 ..	•	560 ..	•	561 50	•	555 ..	560 ..
•	31	99	8.000	500	400	4 0/0	•	Bességes à Alais	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
46	221	99	36.000	500	250	•	juin 1856	Ouest suisse	•	•	•	•	475 ..	•	•	•	475 ..	•	•	•
11	14	99	7.000	500	250	[illegible]	[illegible]	Tarragone à Reus	•	•	•	•	21 ..	•	250 ..	•	2..	•	•	•

OBLIGATIONS EMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'Obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somm. pay. à ce jour	Prix de rembours.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements
1851-52-4	375.000	75 ans	335	tout	500	avril.	15 ..	janvier juillet.
1854.	2.383	16 —	335	tout	500	août	20 ..	août
1852.	90.000	50 —	1.000	tout.	1.250	avril	50 ..	avril octobre.
1855.	160.000	99 —	290	tout.	500	avril	15 ..	D°
1852.	190.000	99 —	500	tout.	625	D°	25 ..	D°
1853.	182.333	99 —	350	tout.	500	D°	15 ..	janvier juillet.
1852.	138.828	98 —	500	tout.	650	avril.	25 ..	juin décembre
1854.	125.000	94 —	400	tout.	650	mars.	25 ..	janvier juillet.
1855.	609.000	94 —	290	tout	500	1858	15 ..	janvier juillet
1842.	8.888	47 —	1.125	tout	1.250	décembre	50 ..	D°
1848	13.333	90 —	•	tout.	1.250	D°	50 ..	D°
1852	150.000	97 —	348	tout.	500	•	15 ..	D°
1854	130.000	97 —	275	tout	500	•	15 ..	D°
1855.	150.000	96 —	290	tout.	500	•	15 ..	D°
1853.	131.007	99 —	300	tout.	500	décembre.	15 ..	D°
1855	144.200	99 —	290	tout.	500	décembre.	15 ..	D°
1853	102.614	99 —	500	tout.	625	D°	25 ..	D°
1853.	63.643	99 —	500	tout	500	D°	15 ..	D°
1855.	87.719	99 —	285	tout.	500	D°	15 ..	
1855	300.000	90 —	275	•	500	septembre.	15 ..	septembre mars
1856.	180.500	98 —	285	tout	500		15 ..	janv. juillet.
1856.	•	.. —	•	•	•		.. ..	
1856.	198.000	97 —	285	•	500		15 ..	janv. juillet.
1855	4.240	61 —	250		500	•	6 0/0	

Noms des compagnies	7	9	10	11	12	13
Nord	285 ..	283 75	285 ..	285 ..	285 ..	285 ..
Nord-Boulogne						
Paris à Lyon	501 ..	•	500 ..	500 ..	500 ..	•
D° nouvelles	287 50	286 25	287 50	287 50	287 50	287 50
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	485 ..	485 ..	487 50	485 50	485 ..	•
D° Nouvelles 3 0/0	286 25	286 25	286 25	285 ..	285 ..	286 25
Est	465 ..	467 50	468 25	467 50	466 25	467 50
D° (nouvelles)	280 ..	278 75	278 75	278 75	277 50	277 50
Ouest (nouvelles)	281 25	281 25	282 50	281 25	282 50	282 50
Paris à Orléans 1842	•	•	•	1020 ..	•	•
D° (Nouvelles 1848)	960 ..	•	•	960 ..	•	960 ..
D° (Nouvelles 1852)	283 75	283 75	283 75	283 ..	283 75	283 75
D° (Nouvelles 1854)	•	•	•	•	•	•
D° (Nouvelles 1855)	•	•	•	•	•	•
Grand-Central	280 ..	280 ..	282 50	280 ..	•	280 ..
D° (nouvelles)	275 ..	273 75	273 75	273 75	273 75	273 75
Rhône-et-Loire	•	•	•	•	•	•
D° 3 0/0	•	•	•	•	•	•
Lyon à Genève	285 25	286 25	287 50	286 25	286 25	286 ..
Autrichiens	286 75	288 75	287 50	287 50	287 50	288 75
Midi	•	•	•	•	•	•
D° nouvelles	281 75	283 75	282 75	285 ..	285 ..	283 75
Lyon-Bourbonnais	282 50	282 50	282 50	281 25	282 50	281 25
Tarragone à Reus	•	•	•	•	•	•

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 6 au 12 février 1857. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	6	7	9	10	11	12
Nord	925 .. à 931 25	925 .. à 900 ..	910 .. à 916 25	920 .. à 925 ..	922 50 à 927 50	
Est	811 75 à 818 75	800 .. à 800 25	800 .. à 862 75	805 .. à 811 50	810 .. à 815 ..	
Est nouvelles	757 50 à 762 50	725 .. à 730 50	745 .. à 750 ..	750 .. à 101 50	750 .. à 762 50	
Orléans	1315 .. à 1375 ..	1315 .. à 1375 ..	1325 .. à 1375 ..	1325 .. à 1375 ..	1325 .. à 1375 ..	
Lyon	1355 .. à 1362 ..	1340 .. à 1350 ..	1350 .. à 1362 50	1350 .. à 1362 50	1350 .. à 1362 50	

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination	Samedi 7 Comptant	Samedi 7 Terme	Lundi 9 Comptant	Lundi 9 Terme	Mardi 10 Comptant	Mardi 10 Terme	Mercredi 11 Comptant	Mercredi 11 Terme	Jeudi 12 Comptant	Jeudi 12 Terme	Vendredi 13 Comptant	Vendredi 13 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0	68 ..	68 15	68 10	68 50	68 15	68 15	68 10	68 35	68 25	68 55	68 40	68 10
Rentes 4 1/2 0/0	94 40	.. ..	94 60	95 10	95 50	95 25	95 75	95 ..	94 50	.. ..	95 50	.. ..
Emprunt 3 0/0	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Emprunt 4 1/2 0/0	.. ..	.. ..	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •
Banque de France, jouiss., juillet 1856	• ..	• •	4105 ..	• •	4075 ..	• •	4100 ..	• •	4110 ..	• •	4125 ..	• •
Comptoir national d'escompte, jouiss., janvier 1856	700 ..	• •	700 ..	• •	700 ..	• •	700 ..	• •	700 ..	• •	• ..	• •
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss., juillet	615 ..	• •	615 ..	• ..	620 ..	• ..	615 ..	• •	• ..	• ..	• ..	• ..
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss., novembre	• ..	• •	440 ..	• •	440 ..	• •	440 ..	• •	440 ..	• •	440 ..	• •
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	365 ..	• •	365 ..	• •	365 ..	• •	365 ..	• •	360 ..	• •	365 ..	• •
— 10° d'Obligat. 4 0/0 d° d°	92 ..	• •	92 ..	• •	95 ..	• •	92 50	• •	95 ..	• •	92 50	• •
— 10° d'Obligat. 3 0/0 d° d°	85 ..	• •	85 ..	• •	85 ..	• •	.. ..	• •	85 ..	• •	.. ..	• •
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss., mai	500 •	• •	• ..	• •	• •	• •	480 ..	• •	• •	• •	• •	• •
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1856	1338 75	1310 ..	1355 ..	1357 50	1340 ..	1342 50	1340 ..	1341 50	1371 50	1367 50	1377 50	1385 ..
Ville de Paris, obligations 1852, jouiss., juillet 1856	• ..	• •	1040 ..	• •	1040 ..	•	1040 ..	• •	1040 ..	• •	• ..	• •
d° d° 1855, 300 fr. payés jouiss. sept. 1856	395 ..	• •	392 50	• •	395 ..	• •	392 50	• •	401 50	• •	401 50	• ..
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	93 3/8	• •	93 3/4	• •	93 1/2	• •	93 3/4	• •	93 1/4	• •	94 2/8	• •
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1856	.. 1/4	• •	99 1/2	• •	99 1/2	• •	99 1/4	• •	99 1/4	• •	.. ..	• •
Piémontais. 5 0/0 jouiss., juin 1856	.. ..	• •	93 75	• •	93 50	• •	93 75	• •	93 50	• •	93 50	• •
— 3 0/0 jouiss., juillet 1856	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. •	• •	.. ..	• •
Autrichien. 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1856	90 1/4	• •	90 1/4	• •	90 1/2	• •	90 1/4	• •	90 ..	• •	.. ..	• •
Emprunt Romain, jouiss., juin 1855	89 ..	• •	89 ..	• •	89 ..	• •	89 1/4	• •	89 ..	• •	89 ..	• •
Espagne différ. convert. jouiss., juillet	.. 1/2	• •	.. 1/4	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1856	.. ..	• •	39 3/8	• •	39 3/8	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •
d° intérieure d°	.. 1/2	• •	38 7/8	• •	38 3/4	• •	38 3/4	• •	.. ..	• •	.. ..	• •

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, RUE BERGÈRE, 20

Le Directeur, J. MIRÈS.

Digitized by Google

N° 850 — 16e ANNÉE. — N° 8 — SAMEDI, 21 FEVRIER 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

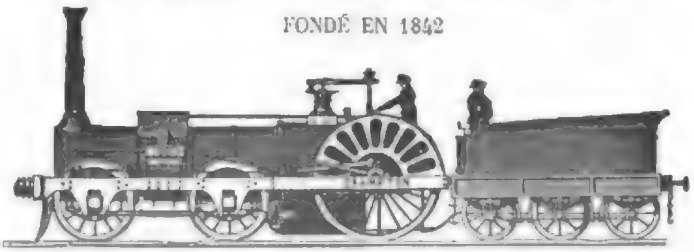
PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger..... 18 » —



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELAY, DAVIES ET Cie, foreign [illegible] Advertising Agents, 1, Nicholas street, Strand, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Tout abonné, à partir du 1er janvier 1857, a droit gratuitement à la Carte des chemins de fer de l'Europe, publiée par le *Journal des chemins de fer*.

Cette Carte ne sera remise que sur la présentation de la quittance d'abonnement.

Les personnes dont l'abonnement doit échoir dans le courant de l'année 1857 recevront cette Carte en renouvelant leur abonnement.

Cette Carte sera mise à la disposition des abonnés à partir du 1er mars.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 129. — Le chemin de fer de Paris à Lyon et le chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, 130. — Chemin de fer Grand-Central, 130. — De la spéculation; lettre à M. Alexandre Dumas fils, 130. — Discours de S. M. l'Empereur, 132. — Des nouveaux impôts sur les valeurs mobilières, 134. — Chemin de fer Victor-Emmanuel, 135. — Chronique des chemins de fer, 135. — Nominations, 135. — Emprunt de 50 millions du département de la Seine, 135. — Avis aux actionnaires, 135 — Bulletin des recettes de la semaine, 136. — Chemin de fer de Bordeaux à la Teste; rapport du Conseil d'administration, 137. — Acte contenant les conditions fondamentales de la concession du premier réseau des chemins de fer russes, 138. — Jurisprudence, 143. — Comptoir central de crédit V.-C. Bonna d et Ce; rapport, 144. — Ordonnances rendues par M. le préfet de police, 148. — Société des ingénieurs civils, 149. — Forges, 151. — Ville de Paris; emprunt de 60 millions, 151. — Caisse Lécuyer et Ce; compte-rendu des opérations de l'année 1856, 152. — Recettes, 153, 154. — Annonces, 155, 156, 157. — Chronique de la bourse, 158. — Cours des valeurs industrielles, 159. — Tableau de la bourse, 160.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Il y a peu de jours, nous signalions un changement sensible sur notre marché; nous faisions remarquer que la rente avait cessé d'être remorquée par le Crédit mobilier. Cette tendance a été plus sensible encore pendant la semaine qui vient de s'écouler.

En effet, pendant que la rente, du cours de 68 fr. 65 qu'elle avait atteint vendredi 13 février, s'est élevée, le 20, à 70 fr., le Crédit mobilier, que l'on cotait, le 17 février, à 1,365 fr., tombait successivement à 1,320 fr. pour se relever et finir, le 20, à 1,372 fr. 50.

Ainsi, en même temps que le crédit public s'est amélioré, les actions du Crédit mobilier restaient presque stationnaires; ce changement est dû en grande partie à la dernière liquidation. On se souvient que le 1er février, pour la première fois depuis deux ans, les reports sont tombés à 20 c. au parquet et à 10 c. à la coulisse. Ce résultat, qui est dû aux efforts de la Caisse générale des chemins de fer, a révélé une situation que personne ne soupçonnait; on a appris ainsi que le marché était beaucoup moins chargé qu'on ne se l'était imaginé, d'après des assertions intéressées; des achats sérieux ont été faits, et l'argent a commencé à entrer dans la rente comme placement. Des capitalistes qui retiraient de leurs fonds 10 et 12 0/0 par les reports, n'ayant pu les employer à la dernière liquidation, ont craint que la liquidation prochaine ne donnât le même résultat, et se sont empressés d'acheter; ils sont ainsi entrés dans la rente à 69 fr., eux qui refusaient d'acheter un mois plus tôt à 67 fr. Voilà l'effet le plus clair, le plus net de la liquidation du 1er février.

Cette semaine on a coté au parquet les valeurs suivantes:

Les chemins Lombard-Vénitiens.
Le chemin de Madrid à Saragosse.
Le chemin François-Joseph.
Les chemins Lombard-Vénitiens, concédés à une réunion de banquiers représentés par M. de Rothschild, ont été accueillis favorablement, et du cours de 652 50 auquel se négociaient les actions à la coulisse, elles sont montées à 672 50.

Les chemins Lombard-Vénitiens se relient à Bologne avec les chemins romains, et c'est par cette voie qu'ils atteindront Ancône, le point le plus important de l'Adriatique.

Le chemin de Madrid à Saragosse, sans avoir été si favorisé, a vu ses cours s'améliorer et dépasser le pair. Cette ligne, qui dessert les contrées les plus riches de l'Espagne, et qui sera prochainement en exploitation, offre un si brillant avenir, que l'on peut facilement prévoir une grande amélioration dans les prix.

Le chemin François-Joseph est destiné à relier l'Autriche et la Hongrie avec l'Orient. Le gouvernement autrichien a garanti un intérêt de 5 0/0, et comme les travaux de construction sont à peine commencés, l'on peut prévoir que de nouveaux versements ne seront pas appelés pendant les années 1857 et 1858. Or, comme ces actions sont au porteur avec un premier versement de 150 fr., il en résulte qu'elles facilitent la spéculation et devront attirer les capitaux.

On assure que les actions des Ports de Marseille seront admises à la cote cette semaine; en attendant, ces actions sont recherchées à 160 fr., c'est-à-dire à 10 fr. de prime sur le prix d'émission. Les affaires ont été très-animées depuis quelque temps sur cette valeur, par suite des négociations entamées pour la cession d'une grande partie de terrains aux concessionnaires des docks de Marseille. Les terrains qu'il s'agit de céder sont situés sur le quai Napoléon, à la suite de la gare maritime du chemin de la Méditerranée.

Quant aux terrains situés sur le quai de la Joliette, 28,000 mètres ont été livrés et sont loués en grande partie de 12 à 17 fr. le mètre, sauf l'îlot n° 8 sur lequel vont s'élever, à la suite de l'hôtel des services publics,

Digitized by Google

de magnifiques constructions qui en accroîtront la plus-value déjà si considérable par le développement inouï du mouvement commercial et maritime sur les nouveaux ports de Marseille.

Le projet d'impôt sur les valeurs mobilières paraît devoir définitivement se modifier. Nous citons plus loin un article du *Constitutionnel* qui laisse entrevoir le changement possible dans l'assiette du nouvel impôt. Il paraît qu'on transformerait le droit de mutation tel qu'il résulte des dispositions de la loi du 22 frimaire an VII, en une redevance qui serait demandée aux Compagnies et qui pourrait être calculée d'après le revenu des actions.

Les chemins russes, dont le capital est de onze cents millions, vont faire leur apparition. Il n'est émis actuellement que 600,000 actions de 500 fr. chacune. Ces actions ont un intérêt garanti de 5 0/0, amortissement compris, et sont placées sous le même patronage que le François-Joseph, c'est-à-dire le Crédit mobilier français.

Les résolutions de la chambre syndicale des agents de change de Paris d'admettre à la cote les nouvelles affaires, a fait penser à quelques personnes que le moment était venu de demander l'admission des diverses Sociétés de Crédit mobilier qui se fondées en Europe.

Ainsi, on parle des instances qui sont faites ou qui vont se produire en faveur des divers Crédits mobiliers. On cite :

Les trois Sociétés de Crédit mobilier de Madrid;
Le Crédit mobilier autrichien;
Les deux Sociétés de Crédit mobilier de Turin;
Le Crédit mobilier de Leipsick;
Le Crédit mobilier portugais;
Le Crédit mobilier suisse, etc., etc.

Nous nous bornons à citer ces affaires, qui représentent dans leur ensemble un capital d'environ 600 millions, sur lequel il n'a guère été versé en moyenne plus du tiers.

On assure, mais nous ne saurions l'affirmer, que la chambre syndicale est disposée à distinguer les valeurs qui ont le caractère de l'intérêt public, de celles qui n'auraient que le caractère de la spéculation. On ajoute que c'est en se plaçant à ce point de vue qu'elle aurait admis les actions de chemins de fer, parce qu'en général, indépendamment de l'intérêt public que les chemins de fer représentent, elles jouissent d'une garantie d'intérêt qui les assimile aux fonds d'État.

Les distinctions faites par les agents de change prouvent que cette Compagnie comprend la mission qui lui est confiée, à une époque où l'entraînement est si facile.

L'amélioration du marché de la rente a agi faiblement sur les actions de chemins de fer. A part les actions de la Méditerranée et de Lyon, qui ont éprouvé une amélioration sensible à la suite de leur projet *d'union*, les autres valeurs de chemins de fer et le Crédit mobilier sont restés stagnants.

La rente, qui avait fermé vendredi 13 février à 68 fr. 65, a fermé le 20 à 70 fr.

Le Crédit mobilier, qui avait fermé à 1,365 f., est resté à 1372 50.

Le Lyon, de 1375 est monté à 1427 50.

La Méditerranée, de 1770 fr. est montée à 1810 fr.

Les autres lignes ont peu profité du mouvement de reprise jusqu'au 19; mais à partir de la bourse du 20, une amélioration plus sensible a été remarquée, et la rente a été encore plus recherchée que les jours précédents; elle a fini à 70 fr.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Midi,	38.6 0/0.
Méditerranée,	27.6 0/0.
Lyon,	27.0 0/0.
Nord,	13.0 0/0.
Ouest,	8.2 0/0.
Est,	6.5 0/0.
Orléans,	1.5 0/0.

Diminution kilométrique.

Bourbonnais,	5.2 0/0.

C. Devina.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	13 février.	20 février.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0	68 65	70 »	1 35	» »
CONSOLIDÉS	94 1/4	94 3/8	» 1/8	» 1/8
CRÉDIT FONCIER	» »	620 »	» »	» »
CRÉDIT MOBILIER	1365 »	1372 50	7 50	» »
COMPT. D'ESCOMPTE	600 »	605 »	5 »	» »
ORLÉANS	1380 »	1405 »	25 »	» »
NORD	933 75	940 »	6 25	» »
EST ANCIEN	822 50	827 50	5 »	» »
EST NOUVEAU	700 »	702 50	2 50	» »
LYON	1387 50	1427 50	40 »	» »
MÉDITERRANÉE	1770 »	1810 »	40 »	» »
MIDI	772 50	782 50	10 »	» »
OUEST	822 50	820 »	2 50	» »
GRAND-CENTRAL	607 50	612 50	5 »	» »
GENÈVE	730 »	767 50	37 50	» »
CH. AUTRICHIENS	775 »	777 50	2 50	» »
SAINT-RAMBERT	650 »	657 50	7 50	» »
VICTOR-EMMANUEL	600 »	605 »	5 »	» »

LE CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON ET LE CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Les Compagnies des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée ont nommé des délégués qui sont chargés d'arrêter les bases d'un arrangement qui ne sera pas encore la fusion, mais qui en préparera les bases pour l'avenir. Il paraît que ces deux Compagnies, tout en conservant leur administration distincte, auront une exploitation commune quant aux revenus, c'est-à-dire que les produits totaux des deux lignes formeront une masse commune qui se répartira dans une proportion déterminée; par exemple on attribuera aux actions de chaque Compagnie une valeur déterminée, telle que 1,500 fr. pour le chemin de Lyon et 1,800 fr. pour celui de la Méditerranée. Nous donnons ces chiffres comme exemple, et nous n'entendons pas les indiquer comme ayant été adoptés par les parties.

C. Devina.

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL.

Par suite des arrangements à intervenir entre les Compagnies de Lyon et de la Méditerranée, l'affaire du Grand-Central va marcher vers une solution. Il est probable que le système d'absorption complète sera abandonné, et que plusieurs Compagnies prenant quelques sections, chacune d'elle aura à fournir l'équivalent en obligations qui seront échangées contre les actions actuelles du Grand-Central.

C. Devina.

DE LA SPÉCULATION.

A M. Alexandre Dumas fils.

Mon cher Dumas,

Je viens de lire les feuilletons qui rendent compte de la *Question d'argent*. Ils font tous avec justice l'éloge de ce dialogue vif, enjoué, spirituel et net dont vous avez le secret. Quelques-uns trouvent que vos caractères ne sont pas assez soutenus, mais personne n'a fait à votre pièce le reproche sérieux qu'elle mérite, c'est de ne pas répondre à son titre et d'avoir passé à côté du sujet, que semblaient indiquer ces mots : *la Question d'argent*.

Vous avez voulu, n'est-il pas vrai ? saisir et peindre le trait le plus saillant de notre époque. Frappé du rôle et de l'importance que la spéculation a prise dans notre société, vous avez voulu donner une leçon de haute morale en mettant la richesse acquise dans l'enceinte de la Bourse, en opposition marquée avec la richesse acquise par le travail en dehors de la Bourse, en inspirant de l'admiration et du respect pour celle-ci, de l'éloignement pour celle-là.

Telle doit avoir été votre pensée, car un

Digitized by Google

écrivain de votre valeur n'a pu se proposer de retracer seulement les aventures particulières de tel ou tel bourgeois comme votre Durrieu, de telle ou telle coquette comme votre comtesse de Savelli, de tel ou tel coquin comme votre Jean Giraud. Non, votre pensée était plus haute et plus générale.

C'était, en effet, une question grave que celle que vous souleviez ainsi et qui touche à toutes les forces vives de la société. On dit que vous vous êtes préparé à votre œuvre par des études spéciales. Comment se fait-il donc que la nature et le rôle de cette force immense qu'on appelle le capital, ait si complétement échappé à votre investigation? Comment se fait-il que vous n'ayez pas un seul instant envisagé le côté sérieux des affaires, que vous n'ayez pas puisé votre action dans la réalité des faits, et que vous l'ayez placée en dehors du personnage dont vous faites le héros de la pièce, au risque de déplacer et d'affaiblir l'intérêt qui est le ressort principal de toute conception théâtrale?

En réfléchissant aux causes qui ont pu empêcher tant de critiques distingués de signaler le principal défaut de votre pièce, j'ai été amené à penser que, pour juger votre œuvre, il fallait être à la fois écrivain et homme d'affaires. Sans avoir aucune prétention littéraire, il m'a semblé que, réunissant un peu ces deux conditions, je pouvais esquisser une étude de ce genre.

Votre intention était excellente, sans doute, et je ne la discute pas. Mais quel est le résultat, quelle est l'impression générale qui se dégage de votre œuvre, si ce n'est une condamnation aveugle portée contre l'agglomération des capitaux et contre ceux qui les font mouvoir; en un mot, une véritable flétrissure imprimée sans distinction aux hommes qui dirigent le grand mouvement financier de notre époque?

Vainement objecteriez-vous que le mépris ne s'attache qu'aux hommes éhontés comme le Jean Giraud que vous avez mis en scène. Un homme de votre valeur n'a pas pu consacrer ses veilles à appeler l'animadversion publique sur la personnalité chimérique d'un fripon de théâtre. Vous avez voulu frapper ailleurs, et si vous n'avez pas toujours choisi les moyens les plus appropriés à votre but, vous vous êtes fait suffisamment comprendre, pour que les hommes sérieux se préoccupent d'une œuvre dont les tendances sont si visibles et si nettement accusées.

Le moment, permettez-moi de vous le dire, n'était pas bien choisi, je ne dis pas pour plaire au public, qui cède bien souvent à des impulsions irréfléchies, mais pour attaquer avec justesse et avec utilité des questions aussi graves. Les nations modernes vivent essentiellement par l'industrie et le commerce, c'est-à-dire par les manifestations principales de l'activité humaine, pour lesquelles le capital est ce que le sang est à la vie, l'aliment et le véhicule sans lesquels tout s'éteint et meurt. Le capital est une matière première, la principale, l'indispensable, et, à cette matière première, comme à toute autre, il faut un marché. Le marché des capitaux, c'est la Bourse! Voulez-vous fermer la Bourse? Voulez-vous condamner le capital à se consumer improductivement, sans circulation, c'est-à-dire sans se renouveler, et par conséquent à disparaître? Voulez-vous d'un seul coup faire rétrograder la civilisation jusqu'aux temps héroïques, où tout prêt à intérêt était considéré comme usure et puni de peines corporelles, outre la confiscation du capital? Le voulez-vous? Dites-le. Mais vous ne le voulez pas, puisque vous ne condamnez le capital que d'après le taux de l'intérêt qu'il rapporte: vous absolvez l'argent qui rapporte 5 0/0; vous anathématisez celui qui rapporte davantage. Mais le principe est le même, et puisque vous ne l'admettez pas dans toute son étendue, c'est que vous êtes inconséquent. Vous trouvez odieux que la spéculation travaille sans produire. Vous admettez que vos personnages vertueux vivent de leurs rentes, c'est-à-dire sans travailler. Cependant, au point de vue moral, c'est tout un. Encore l'intelligence est-elle du côté de la spéculation.

La spéculation, croyez-vous, a fait des fortunes immenses qui ne sont pas le produit du travail, et dont l'origine accuse une immoralité grande. Vous avez exceptionnellement raison, et nous assistons depuis trois ans à bien des malheurs sur lesquels se sont élevées quelques grandes fortunes.

Mais serait-il sage de trouver dans ces tristes exemples la condamnation du capital aggloméré, de la spéculation, ce premier échelon de l'association?

Demandez à l'Angleterre ce que la spéculation, l'association, en un mot, le capital aggloméré a fait pour elle. Elle vous répondra que le capital, par l'association, a construit ses ports, ses routes, ses canaux, ses chemins de fer, ses usines, creusé ses mines de houille et lancé sur les mers les innombrables voiles de ses navires marchands, et que grâce à lui, grâce à ce levier tout-puissant, l'Etat britannique, numériquement et géographiquement l'un des plus petits de l'Europe, a conquis une suprématie politique, financière et industrielle que le monde entier a subie. En Hollande, le capital a fait plus peut-être: il a créé, en le faisant sortir des flots, le sol de cette vigoureuse nation qui possède et sait garder des colonies plus vastes que la mère-patrie. La Belgique et la Suisse présentent des exemples pareils.

Qu'était-ce donc que Tyr? Qu'était-ce donc que Carthage, que Gênes, que Venise, cités de second ordre, si on mesure leur enceinte et le nombre de leur habitants, puissances supérieures par la force du capital associé avec lequel elles commanditaient le commerce universel?

Par l'association et avec le capital aggloméré on défriche, on cultive, on rend les fleuves navigables, on abolit les antiques barrières des nations, on détruit les haines héréditaires des races, en rapprochant les individus; on améliore le bien-être des masses, en un mot on moralise et on civilise.

Et pensez-vous, mon cher Dumas, que toutes ces grandes choses ont été accomplies sans que l'abus de la spéculation, l'agiotage, se soit produit? Connaissez-vous une nation si parfaite que, chez elle, jamais le mal ne se place à côté du bien?

Dans tous les temps, comme de nos jours, des individus se sont enrichis, en prenant la responsabilité des grandes entreprises qui augmentent d'une manière indéfinie les moyens d'échange par lesquels se construit d'heure en heure la richesse publique. Où est le mal? où est l'immoralité? Vous trouvez le salaire une chose juste et morale. Mais la fortune acquise dans les grandes spéculations, qu'est-ce autre chose que le salaire dû à l'intelligence financière et proportionnée à l'étendue des services?

Ces idées grandes et justes, vous les avez méconnues, mon cher Dumas; le peu que vous avez hasardé dans un passage de votre œuvre sur le rôle de l'argent me paraît à la fois inexact et mesquin. Vous avez confondu le capital avec la somme de ressources journalières indispensables à la vie; et tout injuste que vous vous montriez envers l'argent, vous lui avez prêté une influence qu'il n'a pas, qu'il ne peut pas avoir; vous lui avez accordé un pouvoir créateur ayant un effet direct sur la manifestation ou l'expansion du génie.

Selon vous, Franklin, Machiavel, Jean-Jacques Rousseau sont devenus de grands hommes, poussés qu'ils étaient par l'aiguillon du besoin. Je professe plus de respect pour les hautes facultés que Dieu a accordées à l'homme. Le grand écrivain, le grand artiste, le grand politique font leur œuvre parce qu'elle est en eux; ils obéissent à une impulsion intérieure, nécessaire, à laquelle ils ne sauraient et ne veulent pas se soustraire. Jean-Jacques Rousseau, que vous avez cité, obéissait-il au besoin d'argent lorsqu'il écrivait ses chefs-d'œuvre? Vous savez bien que non, puisqu'il s'était condamné au métier de copiste de musique, qui suffisait à ses besoins, afin de pouvoir satisfaire ses penchants pour la littérature et l'éloquence. Vous avez cité trois ou quatre grands hommes très-pauvres; je vous en citerai beaucoup d'autres qui ont toujours été riches. Voltaire était millionnaire. Est-ce par besoin qu'il a déversé sur l'Europe ces milliers de pages qui ont troublé le repos de sa vie entière, et lui ont fait passer loin de la France quarante années d'exil? Buffon et Montesquieu étaient de riches et puissants seigneurs. Lavoisier, l'un des créateurs de la chimie moderne, était fermier-général. Non, le rôle de l'argent n'est pas de développer les facultés individuelles de l'homme: il est de créer la richesse au profit des peuples; rien de plus, mais c'est assez.

Aucun critique ne s'est placé sur ce terrain en rendant compte de votre pièce.

Mais d'abord, mon cher Dumas, il faudrait s'entendre sur ce point fondamental. Condamnez-vous d'une manière absolue la

Digitized by Google

spéculation en elle-même, c'est à-dire l'emploi habile, fructueux, des capitaux, au profit de l'industrie et des grands intérêts publics qu'elle sert habituellement et que parfois même elle a créés? ou réservez-vous votre réprobation pour ce qui le mérite réellement, c'est-à-dire le jeu, le vol et et la fraude ? C'est une question difficile à résoudre pour qui connaît votre pièce. Je vois bien que vous avez voulu opposer la richesse bien acquise, représentée par Cayolle, à la richesse frauduleuse, à l'agiotage, représentés par Jean Giraud. Mais ni dans l'un ni dans l'autre de ces personnages, je ne puis reconnaître les éléments essentiels d'un pareil contraste. Votre M. de Cayolle est-il un financier ? Je sais que vous en avez fait un administrateur de chemins de fer, et je ne conteste pas qu'il ne ressemble à mille autres qui reçoivent des embranchements et préparent des avant-projets. Mais l'antithèse de Jean Giraud devrait être un financier probe et honnête, presque austère, qui réunit dans ses mains la fortune d'un grand nombre de citoyens et l'applique à de grandes entreprises d'utilité publique ; le financier qui fonde sur le principe de l'association la base de son crédit, et dont la fortune s'élève sans exciter une plainte légitime, parce que tous ceux qui s'associent à son entreprise recueillent le fruit de son intelligence et de ses combinaisons.

Le vrai contraste eût été entre un Jean Giraud qui aurait ruiné des actionnaires à son profit, et un Cayolle qui les eût enrichis en les associant loyalement à ses entreprises.

Or, en laissant un instant de côté le passé honteux de Jean Giraud, que lui reprochez-vous d'essentiel ? D'avoir vendu des actions très-cher et de les avoir ensuite rachetées en baisse avec un bénéfice d'un million ?

Est-ce parce que ces actions ont baissé à la Bourse que votre Jean Giraud serait déshonoré ? Mais, à ce compte-là, tous les grands noms de la finance européenne seraient fortement compromis. Voulez-vous des exemples pris dans les affaires émises sous les plus célèbres patronages? Je vous citerai les charbonnages belges, dont les actions émises à 600 fr. sont tombées à 400. Qu'est-ce que cela signifie ? Absolument rien, car les actions des charbonnages belges ont toujours donné d'excellents revenus.

Ne savez-vous pas que les actions de la compagnie parisienne du Gaz ont été émises à 1,000 fr. et 1,100 fr.? Elles sont tombées cependant à 730 fr. En conclurez-vous que les fondateurs de cette affaire doivent être assimilés à votre Jean Giraud? Je pourrais poursuivre cette énumération. Tous les principes de la finance y passeraient. Cependant votre hypothèse soulève, probablement à votre insu, une grave question de morale financière.

Selon moi, un fondateur d'entreprises doit s'associer les capitaux à des conditions publiques et précises que chacun ait pu étudier et apprécier d'avance, et c'est manquer aux principes de l'association et de la morale que d'avoir deux natures d'associés dans les affaires : les uns qui sont associés aux conditions de l'acte de société, les autres aux conditions de la Bourse, au moyen d'un marché à prime, créé directement et factiement par les fondateurs mêmes de l'affaire.

En ce cas, vous avez raison, on est responsable de la baisse qui suit inévitablement une hausse artificielle, et on est coupable devant Dieu et sa propre conscience des malheurs qui en sont la suite.

Mais, dans l'autre hypothèse, celle des associés à conditions égales et publiques, le fondateur ne doit autre chose à ses cointéressés que le produit réel et honnête de l'affaire, et s'il y a baisse, il n'en est aucunement responsable.

Vous avez si bien senti vous-même que la spéculation seule ne suffisait pas à ternir votre homme d'argent, que vous avez été forcé, pour en faire un personnage décidément méprisable, de lui prêter des antécédents qui le transforment en véritable escroc. C'est réellement par là que vous réussissez à le déshonnorer préventivement, et plus tard, vous persévérez dans ce système en lui prêtant des indélicatesses tellement grossières, que pour les croire vraisemblables, il faut admettre de plus que c'est un véritable niais. Le premier acte de sa vie a été la violation d'un dépôt, et il se croit quitte de cet acte d'indélicatesse en disant : « J'ai remboursé. » Le beau mérite et la belle habileté! Il a 6 millions, et, pour éviter la police correctionnelle, il a rendu l'argent qu'il avait détourné. Ensuite, par quel procédé lui faites-vous gagner l'argent de l'argent à la Bourse ? par une fausse fuite, par un voyage au Havre. Vraiment ce n'est pas sérieux. Vous le faites encore une fois tourner autour de la police correctionnelle! Votre héros est un bien pauvre sire, que de courir de pareilles aventures avec 6 millions dans sa poche !

Ah ! si vous aviez désiré connaître les fraudes qui ont pu se commettre à la Bourse; si vous aviez voulu pénétrer quelques manœuvres honteuses que j'ai si souvent signalées, il fallait vous renseigner, et vous auriez été initié à des faits qui auraient constitué une étude sérieuse.

Quant à votre Jean Giraud, qui donc le prendra au sérieux? Après en avoir fait un escroc, vous en faites un lâche : « Il a reçu des soufflets et il s'est fait reporter; » on le menace de lui en donner d'autres, et il répond « qu'il les gardera parce qu'il est trop lâche pour se battre. » A toutes ces bassesses vous ajoutez la scène du contrat, où il explique à la femme qu'il est à la veille d'épouser, qu'en lui reconnaissant un million de dot, il n'a qu'un but, celui de frustrer ses créanciers en cas de désastre! Et cependant cette femme devait être l'instrument de sa régénération sociale ; c'est par elle qu'il espère voir s'ouvrir pour lui un monde nouveau, et son premier acte est de perdre son estime. Et cependant, cet homme, vous le montrez avide de l'estime publique et prêt à tous les sacrifices pour la conquérir ? En vérité, c'est trop d'invraisemblance. Je suis forcé d'admettre que Jean Giraud est un coquin, et que, par dessus le marché, c'est le dernier des imbéciles.

Ah ! votre maître, Balzac, a bien mieux compris son sujet dans le cadre restreint qu'il s'était imposé ! Il a mis Mercadet aux prises avec les difficultés; il a montré l'intelligence aidant la mauvaise foi; il a tracé le portrait vrai du spéculateur vulgaire, du faiseur qui met en actions un terrain sablonneux sous le prétexte qu'il fabriquera du verre; des feuilles de chêne pour en faire du papier; enfin, c'est le spéculateur nécessiteux, tel qu'on le voyait il y a vingt ans. Mais, depuis cette époque, la spéculation a changé de formes : elle a grandi ; elle s'est élevée au rang d'institution.

Quant au dénoûment de votre pièce, quelle en est la portée ? Jean Giraud est chassé plutôt pour sa sottise que pour son immoralité. Si vous étiez resté dans la vérité, la morale et le dénoûment arrivaient tout seuls : d'un côté, le spéculateur déloyal ne trouvant pas dans la société le refuge qu'il y cherchait pour faire oublier son origine; de l'autre, le spéculateur honnête, entouré de l'estime publique, et venant au secours des dupes et des victimes du spéculateur sans probité.

Toutes les sympathies se fussent éveillées autour de votre personnage austère ; et, quant à l'autre, vous n'aviez plus besoin de le chasser pour constater le mépris que vous lui infligiez.

Voilà, mon cher Dumas, les réflexions que m'ont suggérées votre pièce et la lecture des feuilletons du lundi. Vous rirez sans doute à la pensée qu'un financier ait la prétention de vous donner des conseils dans un art où vous êtes passé maître.

Et cependant si vous vous étiez plus rapproché de moi, si vous vous étiez souvenu de vos lettres si intimes et si amicales, vous auriez recueilli bien des matériaux, et pu faire une de ces études qui durent au-delà du temps qui les a fait éclore.

J. Mirès.

DISCOURS DE S. M. L'EMPEREUR.

Le discours de l'Empereur se distingue cette année par une tendance toute contraire à celles qui dominaient dans les circonstances semblables des années précédentes. Ainsi, absence complète d'affaires, à part cette interminable entreprise des paquebots transatlantiques; disposition à restreindre le mouvement financier qu'on encourageait précédemment ; regrets exprimés à l'égard de la spéculation : tel est en somme le discours au point de vue de l'industrie.

Nous en reproduisons ci-après le texte d'après le *Moniteur* :

C. Devisa.

Digitized by Google

« Messieurs les sénateurs,
» Messieurs les députés,

» L'année dernière, mon discours d'ouverture se terminait par une invocation à la protection divine : je lui demandais de guider nos efforts dans le sens le plus conforme aux intérêts de l'humanité et de la civilisation; cette prière semble avoir été entendue.

» La paix a été signée, et les difficultés de détail qu'entraînait l'exécution du traité de Paris ont fini par être heureusement surmontées.

» Le conflit engagé entre le roi de Prusse et la confédération helvétique a perdu tout caractère belliqueux, et il nous est permis d'espérer bientôt une solution favorable.

» L'entente rétablie entre les trois puissances protectrices de la Grèce rend désormais inutile la prolongation du séjour des troupes anglaises et françaises au Pirée.

» Si un désaccord regrettable s'est élevé au sujet des affaires de Naples, il faut encore l'imputer à ce désir qui anime également le gouvernement de la reine Victoria et le mien, d'agir partout en faveur de l'humanité et de la civilisation.

» Aujourd'hui que la meilleure intelligence règne entre toutes les grandes puissances, nous devons travailler sérieusement à régler et à développer à l'intérieur les forces et les richesses de la nation. Nous devons lutter contre les maux dont n'est pas exempte une société qui progresse.

» La civilisation, quoiqu'elle ait pour but l'amélioration morale et le bien-être matériel du plus grand nombre, marche, il faut le reconnaître, comme une armée. Ses victoires ne s'obtiennent pas sans sacrifices et sans victimes : ces voies rapides, qui facilitent les communications, ouvrent au commerce de nouvelles routes, déplacent les intérêts et rejettent en arrière les contrées qui en sont encore privées; ces machines si utiles, qui multiplient le travail de l'homme, le remplacent d'abord et laissent momentanément bien des bras inoccupés; ces mines qui répandent dans le monde une quantité de numéraire inconnue jusqu'ici, cet accroissement de la fortune publique qui décuple la consommation, tendent à faire varier et à élever la valeur de toutes choses; cette source inépuisable de richesse qu'on nomme *crédit* enfante des merveilles, et cependant l'exagération de la spéculation entraîne bien des ruines individuelles. De là la nécessité, sans arrêter le progrès, de venir en aide à ceux qui ne peuvent suivre sa marche accélérée.

» Il faut stimuler les uns, modérer les autres, alimenter l'activité de cette société haletante, inquiète, exigeante, qui, en France, attend tout du gouvernement, et à laquelle, cependant, il doit opposer les bornes du possible et les calculs de la raison.

» Eclairer et diriger, voilà notre devoir. Le pays prospère, il faut en convenir, car, malgré la guerre et la disette, le mouvement du progrès ne s'est pas ralenti. Le produit des impôts indirects, qui est le signe certain de la richesse publique, a dépassé, en 1856, de plus de 50 millions le chiffre déjà si exceptionnel de 1855. Depuis le rétablissement de l'Empire, ces revenus se sont accrus d'eux-mêmes de 210 millions, abstraction faite des impôts nouveaux. Néanmoins, il y a une grande souffrance dans une partie du peuple, et tant que la Providence ne nous enverra pas une bonne récolte, les millions donnés par la charité privée et par le gouvernement ne seront que de faibles palliatifs.

» Redoublons d'efforts pour porter remède à des maux au-dessus de la prévoyance humaine.

» Plusieurs départements ont été atteints cette année par le fléau de l'inondation. Tout me fait espérer que la science parviendra à dompter la nature. Je tiens à honneur qu'en France les fleuves, comme la révolution, rentrent dans leur lit, et qu'ils n'en puissent plus sortir.

» Une cause de malaise non moins grave réside dans les esprits. Lorsqu'une crise survient, il n'est sorte de faux bruits ou fausses doctrines que l'ignorance ou la malveillance ne propagent. On est même parvenu dernièrement à inquiéter l'industrie nationale, comme si le gouvernement pouvait vouloir autre chose que son développement et sa prospérité.

» Aussi le devoir de bons citoyens est de répandre partout les sages doctrines de l'économie politique, et principalement de fortifier ces cœurs vacillants qui, au premier souffle, je ne dirai pas de la mauvaise fortune, mais au moindre temps d'arrêt de la prospérité, sèment le découragement et augmentent le malaise par leurs alarmes imaginaires.

» En présence des exigences diverses de la situation, j'ai résolu de réduire les dépenses sans suspendre les grands travaux, sans compromettre les existences acquises; de diminuer certains impôts sans porter atteinte aux finances de l'Etat.

» Le budget de 1858 vous sera présenté en équilibre; toutes les dépenses prévues y ont été portées.

» Le produit des emprunts suffira pour solder les frais de la guerre.

» Tous les services pourront être assurés sans que nous ayons besoin de recourir de nouveau au crédit public.

» Les budgets de la guerre et de la marine ont été réduits dans de justes limites, de manière à conserver les cadres, à respecter les grades si glorieusement gagnés, et à maintenir une force militaire digne de la grandeur du pays. C'est dans cette pensée que le contingent annuel a été fixé à cent mille hommes; ce chiffre est de vingt mille au-dessus de celui des appels ordinaires en temps de paix; mais, d'après le système que j'ai adopté, et auquel j'attache une grande importance, les deux tiers environ de ces conscrits ne resteront que deux ans sous les drapeaux, et formeront ensuite une réserve qui fournira au pays, dès la première apparition du danger, une armée de plus de six cent mille hommes exercés.

» La réduction dans l'effectif permettra d'améliorer la solde des grades inférieurs et de la troupe, mesure que la cherté des subsistances rend indispensable. Par la même raison, le budget alloue une somme de cinq millions pour commencer l'augmentation des plus faibles traitements d'une partie des petits employés civils, qui, au milieu des plus rudes privations, ont donné le bon exemple de la probité et du dévouement.

» On n'a pas oublié non plus une allocation pour établir les paquebots transatlantiques, dont la création est demandée depuis si longtemps.

» Malgré ces accroissements de dépenses, je vous proposerai de supprimer, à partir du 1er janvier 1858, le nouveau décime de guerre sur les droits d'enregistrement. Cette suppression est un sacrifice de 23 millions; mais en compensation, et conformément au vœu exprimé plusieurs fois par le Corps législatif, je fais étudier l'établissement d'un nouveau droit sur les valeurs mobilières.

» Une pensée toute philanthropique avait engagé le gouvernement à transférer les bagnes à la Guyane. Malheureusement la fièvre jaune, étrangère à ces contrées depuis cinquante ans, est venue arrêter le progrès de la colonisation. On élabore un projet destiné à transporter ces établissements en Afrique ou ailleurs.

» L'Algérie, qui, dans des mains habiles, voit ses cultures et son commerce s'étendre de jour en jour, mérite de fixer particulièrement nos regards. Le décret de décentralisation rendu récemment favorisera les efforts de l'administration, et je ne négligerai rien pour vous présenter suivant les circonstances, les mesures les plus propres au développement de la colonie.

» J'appelle votre attention sur une loi qui tend à fertiliser les landes de Gascogne. Les progrès de l'agriculture doivent être un des objets de notre constante sollicitude, car de son amélioration ou de son déclin datent la prospérité ou la décadence des empires.

Digitized by Google

» Un autre projet de loi, dû à l'initiative du maréchal ministre de la guerre, vous sera présenté : c'est un Code pénal militaire complet qui réunit en un seul corps, en les mettant en harmonie avec nos institutions, les lois éparses et souvent contradictoires rendus depuis 1790. Vous serez heureux, je n'en doute pas, d'attacher votre nom à une œuvre de cette importance.

» Messieurs les députés, puisque cette session est la dernière de votre législature, permettez-moi de vous remercier du concours si dévoué et si actif que vous m'avez prêté depuis 1852. Vous avez proclamé l'Empire ; vous vous êtes associés à toutes les mesures qui ont rétabli l'ordre et la prospérité dans le pays ; vous m'avez énergiquement soutenu pendant la guerre; vous avez partagé mes douleurs pendant l'épidémie et pendant la disette ; vous avez partagé ma joie quand le ciel m'a donné une paix glorieuse et un fils bien-aimé ; votre coopération loyale m'a permis d'asseoir en France un régime basé sur la volonté et les intérêts populaires. C'était une tâche difficile à remplir, et pour laquelle il fallait un véritable patriotisme, que d'habituer le pays à de nouvelles institutions. Remplacer la licence de la tribune et les luttes qui amenaient la chute ou l'élévation des ministères, par une discussion libre, mais calme et sérieuse, était un service signalé rendu au pays et à la liberté même, car la liberté n'a pas d'ennemis plus redoutables que les emportements de la passion et la violence de la parole.

» Fort du concours des grands corps de l'Etat et du dévouement de l'armée, fort surtout de l'appui de ce peuple qui sait que tous mes instants sont consacrés à ses intérêts, j'entrevois pour notre patrie un avenir plein d'espoir.

» La France, sans froisser les droits de personne, a repris dans le monde le rang qui lui convenait, et peut se livrer avec sécurité à tout ce que produit de grand le génie de la paix. Que Dieu ne se lasse pas de la protéger, et bientôt l'on pourra dire de notre époque ce qu'un homme d'Etat, historien illustre et national, a écrit du Consulat : « *La* » *satisfaction était partout, et quiconque* » *n'avait pas dans le cœur les mauvaises* » *passions des partis était heureux du bon-* » *heur public.* »

On lit dans *le Constitutionnel* :

L'Empereur, dans le discours qu'il a prononcé à l'ouverture de la session, a annoncé que, conformément au vœu exprimé plusieurs fois par le Corps législatif, il faisait étudier l'établissement d'un nouvel impôt sur les valeurs mobilières. Quelles sont les circonstances qui ont rendu cet impôt nécessaire? quelle forme pourrait-on lui donner? C'est ce qu'il nous paraît utile d'examiner en présence des bruits de toute nature qu'on a mis en circulation.

Nous savons, par le discours impérial, que l'équilibre est rétabli dans les budgets. Comment a-t-on pu obtenir cet heureux résultat? Les emprunts contractés pour subvenir aux frais de la guerre d'Orient avaient accru nos dépenses annuelles d'une somme de 75 millions. On a dû, afin d'y faire face, recourir à l'augmentation de certains impôts, et notamment à l'établissement d'un second décime sur les contributions et les revenus indirects. Mais ce n'était là qu'une mesure provisoire, et le gouvernement avait manifesté l'intention de supprimer le second décime après le retour de la paix. Il fallait dès lors aviser aux moyens de doter le Trésor d'une ressource qui permît de réaliser cette promesse, et qui prît une place définitive dans nos budgets.

La pensée s'est reportée tout naturellement vers la propriété mobilière, qui a reçu une si grande extension depuis le commencement du siècle. Ce n'est pas, comme on l'a dit souvent, que cette propriété jouisse d'une immunité complète; il s'en faut de beaucoup. Par la taxe sur les loyers, par les patentes, par les droits d'enregistrement et de timbre, par les contributions de toute espèce sur les consommations, l'impôt atteint déjà chez nous les revenus et les capitaux mobiliers. Mais ne peut-on pas leur demander directement quelque chose de plus? Leur accroissement vraiment prodigieux semble résoudre cette question d'une manière affirmative. Du moment qu'un nouvel impôt est reconnu nécessaire, il est juste et logique qu'on s'adresse de préférence à la portion de la fortune publique qui, ayant pris le plus de développement, doit, par cela même, plus facilement le supporter.

Reste maintenant à savoir comment et par quel procédé on pourra atteindre cette fortune mobilière, qui, comme un véritable protée, subit des transformations perpétuelles. C'est ici que gît la difficulté. On a parlé d'établir une sorte d'*income-tax*, appliquée aux revenus mobiliers. Cette proposition, déjà faite plus d'une fois, a été présentée encore l'année dernière à la commission du Corps législatif chargée de l'examen du budget. Elle a été repoussée d'une façon unanime. « Nous la croyons, disait avec raison M. Alfred Leroux, rapporteur, nous la croyons de nature à porter une atteinte grave au crédit public, à faire fuir les capitaux qu'elle veut frapper; nous croyons qu'elle rencontre de sérieuses objections dans l'état de nos impôts, dont elle exigerait le remaniement complet, dans l'état de nos mœurs, qui se prêterait mal à l'investigation que nécessite un impôt sur le revenu. Elle serait enfin d'une application arbitraire et difficile, et d'un revenu probable fort au-dessous des espérances de son auteur. » Nous n'avons rien à ajouter à ces raisons, que nous avons souvent exposées nous-mêmes, si ce n'est que les réclamations qui s'élèvent de l'autre côté du détroit contre les formes vexatoires et arbitraires de l'*income-tax*, viennent encore les corroborer.

Cette idée d'un impôt direct sur l'ensemble des revenus mobiliers étant mise hors de cause, on a songé à frapper d'une taxe légère la transmission des valeurs mobilières autres que la rente qui se négocient à la Bourse. C'est là un projet d'autant plus plausible, qu'en réalité il n'est qu'une application des lois existantes. La loi de frimaire an VII porte expressément que toutes les mutations de valeurs mobilières ou immobilières doivent être soumises à un droit d'enregistrement. Si ce droit qui est d'un 1/2 0/0, semble trop fort, on peut le diminuer, et nous avons tout lieu de croire qu'en effet l'intention du gouvernement serait de le réduire de moitié, s'il s'arrêtait définitivement à ce projet.

Mais, si cet impôt est équitable, s'il se borne à faire rentrer les mutations opérées à la Bourse dans la même condition que les autres mutations mobilières qui supportent des droits, il rencontre des difficultés graves en ce qui concerne la perception. Lorsque la loi de frimaire an VII fut rendue, toutes les mutations devaient se faire par actes notariés. Il n'en est plus ainsi depuis la promulgation du Code de commerce. Les actions nominatives se transmettent par le ministère des agents de change, et les actions au porteur se transmettent de la main à la main. Que faire alors? La transmission des actions nominatives, réclamant le ministère des agents de change, peut être saisie facilement; mais il n'y a aucun moyen d'atteindre la transmission des actions au porteur, et comme ces dernières forment la grande masse des titres, la plupart des mutations échapperaient à l'impôt.

D'autres objections s'élèvent encore. Si l'impôt ne porte que sur les marchés au comptant, il ne donnera qu'un revenu bien minime. S'il frappe les marchés à terme, ne sera-t-on pas entraîné à les reconnaître, ce qu'on n'a pas voulu faire jusqu'à présent? S'il doit atteindre les reports, ne peut-il pas occasionner une crise, soit que le capital flottant se retire des valeurs qu'il soutient aujourd'hui, soit que l'emprunteur, qui, en définitive, supportera le poids de l'impôt, succombe sous une charge périodique trop lourde pour ses forces? Enfin ne peut-on pas craindre qu'une partie des marchés qu'on veut imposer ne cherche à se soustraire au droit, et n'aille se négocier sur une place étrangère, à Bruxelles, par exemple?

Pour échapper à ces difficultés, à ces objections, on pourrait employer un moyen détourné, évaluer approximativement ce que devra rendre l'impôt, et le percevoir sous une autre forme. On pourrait, par exemple, faire pour les actions et titres négociables quelque chose d'analogue à ce qui a été fait pour les biens de main-morte. Depuis quelques années, les biens de main-morte sont soumis à un impôt annuel destiné à représenter les droits de mutation qu'ils auraient probablement acquittés s'ils n'avaient pas été immobilisés entre les mêmes mains. Comment a-t-on procédé pour asseoir cet impôt? On a admis que la propriété territoriale, considérée dans son ensemble, changeait de main, en moyenne, tous les vingt ans; on a capitalisé la somme que les biens possédés en main-morte auraient rendue au Trésor par suite de ces mutations, et l'on a fixé, d'après cette donnée, l'impôt qui leur est demandé chaque année en addition de l'impôt foncier. On pourrait suivre la même marche en ce qui concerne les valeurs mobilières. On admettrait que les actions changent de main tous les ans, on évaluerait le produit du droit de mutation dans cette hypothèse, et l'on arriverait ainsi à la détermination d'une redevance qui pourrait être demandée aux compagnies elles-mêmes. Moyennant cette redevance, les actions continueraient à circuler librement et sans entrave comme elles le font aujourd'hui.

On s'est demandé, toutefois, si l'on ne pourrait pas arriver au même but d'une manière plus simple. Ainsi, le revenu des compagnies devant fournir la base du cal-

Digitized by Google

cul destiné à la fixation de la redevance, on s'est demandé s'il ne vaudrait pas mieux imposer directement le revenu lui-même. Les motifs qui ont fait rejeter l'*income-tax* sur la fortune mobilière en général ne s'appliqueraient pas ici. Il n'y aurait rien d'arbitraire, rien de vexatoire. L'assiette de l'impôt ne présenterait aucune difficulté. Il offrirait, d'ailleurs, cet avantage qu'il se proportionnerait à la situation des Compagnies, puisqu'il suivrait les vicissitudes de leurs recettes et qu'il partagerait leur sort. L'impôt, sans doute, prendrait une nouvelle forme. Au lieu d'être indirect, il deviendrait direct. Au lieu d'atteindre la transmission, il atteindrait le revenu. Mais, en définitive, cet impôt ne serait que la représentation, que la compensation des droits qu'aux termes de la législation existante les mutations mobilières doivent au Trésor

Nous n'avons pas eu, dans cet exposé succinct, la prétention de résoudre, de trancher la question qui est actuellement à l'étude dans les conseils du gouvernement. Nous avons seulement voulu, au milieu de bruits de toute sorte qui tendaient à la dénaturer, en indiquer les termes généraux. L'impôt sur la transmission des actions existe, en principe, dans notre Code financier, mais il n'est pas perçu; et il n'est guère possible de le percevoir, soit parce qu'il atteindrait difficilement la matière imposable, soit parce qu'il porterait le trouble dans les transactions. Il s'agit de lui trouver un équivalent.

Nous avons signalé les moyens qui pourraient conduire au but. On peut en imaginer d'autres. La question est en bonnes mains, et il y a tout lieu d'espérer qu'on arrivera à une solution qui concilie tous les intérêts.

J. Bubat.

CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL.

MM. les membres du Conseil d'administration du chemin de fer Victor-Emmanuel ont l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires qu'une assemblée générale extraordinaire est convoquée pour le 5 mars prochain, à la Salle Sainte-Cécile, et que la délibération ne sera valable que si *vingt mille* actions au moins y sont régulièrement représentées. MM. les actionnaires sont donc invités à faire au siége de la Compagnie le dépôt préalable de leurs titres, dans les délais indiqués par l'annonce qui se trouve à la fin du journal.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Les rails sont posés de Bourg à Polliat sur la ligne de Genève; les mêmes travaux sont presque terminés de Polliat à Mâcon. De Polliat à Mâcon, on compte quarante-neuf ponts; les remblais de Saint-Laurent et de Saint-Clément auront une longueur de 5 kilomètres et demi. Bientôt la ligne de Lyon à Pont-de-Veyle, par Bourg, sera prête. Le pont tubulaire sur la Saône, en aval du pont de Saint-Laurent, est en pleine voie d'exécution. Les deux culées sont montées. Il aura quatre piles; chaque pile sera composée de trois colonnes en fonte, ayant en diamètre chacune 2m,50 au-dessous de l'étiage, et 2m,10 au-dessus. La hauteur sera de 20 mètres. Les piles sont espacées de 40 mètres. Le tablier du pont sera formé de lames de tôle.

On espère que tous les travaux seront achevés vers la fin de juillet; alors le parcours en chemin de fer de Lyon à Mâcon par Bourg et de Lyon à Seyssel par Ambérieu, aurait lieu sans interruption.

Des locomotives, parties d'Ambérieu, sont arrivées jusqu'à Culoz. Les travaux sont à peu près terminés sur cette partie de la ligne, et l'on pense qu'elle pourra être livrée à la circulation sous peu.

— On annonce que la section de l'Ouest, de Laval à Rennes, sera ouverte vers la fin d'avril ou le commencement de mai.

— Deux ingénieurs spéciaux, MM. Bauby et Bayard, sont envoyés dans le département du Gers pour les études et travaux du chemin de fer d'Agen à Tarbes. Un autre ingénieur spécial, M. Sciama, est désigné pour les parties du chemin de fer de Mont-de-Marsan à Tarbes comprises entre Aire et Rabastens.

— On annonce comme probable l'ouverture de la ligne de Mulhouse, de Troyes à Chaumont, pour le milieu du mois de mars prochain. On hâte la construction des ponts qui traversent la ligne, et les travaux de terrassements dans le canton de Vendeuvre sont très-avancés.

— Les chantiers du chemin de fer Grand-Central sont ouverts de Périgueux à Thiviers. On commence dans cette dernière localité les cunettes du tunnel de 400 mètres environ qui passera sous la route de Nontron. On va pousser avec activité les travaux sur cette ligne importante, qui fera communiquer Limoges avec Périgueux et Paris avec les lignes espagnoles.

— La pose de la voie vient d'être terminée de Toulouse à Béziers et l'ouverture de la ligne aura lieu sans doute avant deux mois.

— Le *Journal de Loir-et-Cher* annonce qu'une députation de la commission du chemin de fer de Tours à Vierzon a été reçue par M. le ministre des travaux publics, qui aurait donné à la députation l'assurance que le chemin de fer de Tours à Vierzon était adopté par le gouvernement et qu'il serait procédé à l'enquête prescrite par la loi.

— On écrit de Foix (Ariége) :

» Le chantier pour les travaux a été ouvert récemment, à partir de la Croix-du-Blé jusqu'à la limite des deux communes de Pamiers et de Saint-Jean-du-Falga, sur une longueur de 1,800 mètres. Un second chantier a été ouvert dans les communes de Verniolles et de Varilhes, sur une étendue de 2,000 mètres. L'ouverture de ces deux chantiers sera bientôt suivie de celle des travaux à faire dans les communes de Saint-Jean-du-Falga, Saverdun et Montaut.

C. Devins.

DOCKS NAPOLÉON.

Plusieurs journaux ont publié une annonce pour une convocation des actionnaires des Docks Napoléon pour le 21 février; cette annonce était signée de deux membres délégués de la Commission de surveillance; une annonce subséquente a fait connaître que cette convocation avait eu lieu sans le concours et à l'insu des administrateurs provisoires, MM. E. Torchet, L. Picard, A. Labot. Ces deux avis contradictoires ont donné lieu à un débat en référé qui s'est terminé par une ordonnance de M. le président, qui a fixé au 2 mars prochain l'assemblée générale des actionnaires.

NOMINATIONS.

Agents de change.

La Compagnie des agents de change de Paris, dans son assemblée générale du 18 février, a élu M. Coin, syndic, en remplacement de M. Rodrigues-Henriques, démissionnaire, et M. Vacheron adjoint au syndic.

— Par décret de Sa Majesté Impériale en date du 14 février 1857, M. Rodrigues-Henriques (Edouard-Georges), a été nommé agent de change près la Bourse de Paris en remplacement M. Rodrigues-Henriques, son père, démissionnaire.

EMPRUNT DE 50 MILLIONS DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE.

CLÔTURE DE LA SOUSCRIPTION.

La souscription aux obligations du département de la Seine sera fermée dimanche 22 février, à 4 heures.

Les obligations sont émises à 205 fr., remboursables à 225 en 30 ans par voie de tirage au sort.

Elles donnent droit :

A un intérêt annuel de 9 fr. payable au Trésor.

A un tirage de lots de 125,000 fr.

A une prime de remboursement qui, sur le prix d'émission, représente environ 10 0/0.

On verse :

En souscrivant chez MM. Saint-Paul et Cᵉ, rue Saint-Arnaud, 8,	47 f. 95 c.
Le 1ᵉʳ juillet,	52 35
Le 1ᵉʳ janvier 1858,	52 35
Le 1ᵉʳ juillet,	52 35
	205 »

Le 1ᵉʳ tirage aura lieu le 1ᵉʳ mai 1857.

Le 1ᵉʳ nº sortant gagnera le lot de				100,000 f.
2ᵉ	»	»	»	10,000
3ᵉ	»	»	»	10,000
Les 4ᵉ, 5ᵉ, 6ᵉ, 7ᵉ et 8ᵉ, 1,000 f. chacun,				5,000

Immédiatement après l'émission, ces titres seront cotés à la Bourse au comptant et à terme.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Caisse générale des chemins de fer. — 25 avril, assemblée générale.

Crédit mobilier. — 28 avril, assemblée à 4 heures.

Digitized by Google

Union financière et industrielle.—30 avril, assemblée générale à 4 heures.

Compagnie parisienne d'éclairage et chauffage par le gaz. — 7 mars, assemblée à 3 heures, salle Herz.

Victor-Emmanuel. — 5 mars, assemblée générale extraordinaire à Paris, à 3 heures.

Crédit autrichien du commerce et de l'industrie. — 2 mars, assemblée à Vienne, à 9 heures.

Banque générale suisse. — 2 mars, assemblée à 3 heures.

Société mercantile et industrielle à Madrid. — 19 avril, assemblée à midi.

Rome à Frascati. — 23 février, assemblée générale.

Dendre et Waes. — 17 février, assemblée à midi.

Caronte. — 28 février, assemblée à 2 heures.

Glaces de Montluçon. — 16 mars, assemblée à 1 heure.

Mines d'Aix-la-Chapelle. — 28 février, assemblée à 2 heures.

Docks Napoléon. — 2 mars, assemblée à 3 heures.

Caisse hypothécaire. — 30 mars 1857, assemblée. Dépôt, 20 actions.

ÉCHANGES DE TITRES.

Caisse générale des chemins de fer. — Echange des *actions de la Caisse* et *Journal des chemins de fer* (non négociables aujourd'hui) contre les *actions de la Caisse générale des chemins de fer*, cotées officiellement depuis le 20 janvier.

Chemin des Pyrénées à Madrid. — Echange des titres contre les actions de Madrid à Saragosse.

APPELS DE FONDS.

Etat. — 1er au 10 février, 100 fr. par obligation, dernière émission 1856.

Grand-Central. — 16 février au 6 mars, 50 fr. par action.

Compagnie générale maritime.—1er mars, 150 fr. par action ; dernier versement.

Banque de crédit pour le commerce et l'industrie à Vienne. — 1er avril 40 florins ; 1er juin 40 florins.

Caisse du commerce et de l'industrie à Turin. — 16-31 mars, 50 fr. par action, nouvelle émission.

Banque nationale. — 1er février au 1er mars, 50 fr. par action.

Baxin Léon Gay. — 1er juillet 1857, 100 fr. par action (versement de novembre différé.)

Compagnie générale des Eaux. — 5 janvier 1857 au 5 février, 125 fr. par action, dernier versement. L'intérêt sera déduit (2 fr. 50 c.).

Jura industriel. — Avant le 28 février, 50 fr. sur les actions.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Nord. — 31 janvier, premier tirage de 300 obligations de Charleroy à Erquelines.

Lyon-Bourbonnais. — 1er avril, remboursement du tirage du 6novembre. 1er janvier, remboursement du tirage du 4 décembre.

Ville de Paris. — 1er février, remboursement des obligations (emprunt de 50 millions) sorties au tirage du 3 novembre.

Mines de la Loire. — 1er février 1857, remboursement des obligations sorties au tirage du 12 décembre.

Sambre à l'Oise. — 1er juillet 1857, remboursement de 21 obligations 1853 sorties au tirage du 10 janvier.

Ouest. — 6 juillet, remboursement du tirage du 15 décembre.

Compagnie générale des Omnibus. — 1er avril, remboursement du tirage du 13 janvier.

Houillères et chemin de fer d'Epinac. — 1er février, remboursement à 1,100 fr. des 50 obligations série G, de 301 à 350, sorties au tirage du 25 novembre.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Autrichiens. — 1er mars, 7 fr. 50 c. par obligation.

Banque de Darmstadt. — 1er au 30 avril, 80 fr. dividende 1856.

BANQUE D'ANGLETERRE.

SITUATION AU 7 FÉVRIER 1857.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Billets émis.	23,767,500	594,187,500
Actif.		
Avances à l'Etat. . . .	11,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,650,900	66,497,500
Espèces et lingots (or) .	9,292,500	232,312,500
Somme égale. . .	23,767,500	594,187,500

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque .	14,553,000	363,825,000
Réserve	3,514,949	87,873,725
Compte-courant de l'Etat créditeur.	6,554,253	163,856,325
Comptes particuliers. .	9,596,808	239,920,200
Billets à sept jours et autres	788,171	19,704,275
	35,007,181	875,179,525
Actif.		
Créances sur l'Etat. . .	11,524,415	288,111,125
Créances particulières.	17,981,583	447,542,075
Billets de banque en portefeuille.	4,894,995	122,357,375
Numéraire.	606,746	17,168,950
	35,007,181	875,179,525
Augmentation :		
Compte-courant de l'Etat	1,138,629	28,465,725
Créances.	160,287	2,507,175
Réserve.	113,343	2,833,575
Portefeuille.	139,360	3,462,500
Diminution :		
Billets en circulation. .	318,709	7,969,975
Comptes particuliers. .	933,616	23,340,400
Réserve métallique. . .	160,720	4,018,250

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1856 en moins.
								%	%
ORLÉANS (1).	Du 5 au 11 février	1234	1,032,127	836	1053	867,857	823	1.5	»
NORD (1).	5 — 11 —	705	823,102	1,161	705	801,629	1,088	13.9	»
OUEST (1).	5 — 11 —	876	664,544	758	806	564,643	700	8.2	»
EST (1).	5 — 11 —	1122	824,001	734	1069	736,752	689	6.5	»
LYON (1).	5 — 11 —	656	927,366	1,413	572	638,773	1,116	27.0	»
LYON-BOURBONNAIS (1).	5 — 11 —	255	209,960	823	255	223,920	874	»	5.2
MÉDITERRANÉE (1)	5 — 11 —	551	604,717	1,097	533	451,929	864	27.6	»
MIDI.	5 — 11 —	498	165,804	331	307	73,274	238	38.6	»
GRAND-CENTRAL.	5 — 11 —	125	30,458	243	»	»	»	»	»
LYON A GENÈVE.	5 — 11 —	75	18,771	250	»	»	»	»	»
				»	»	»	»	»	»

(1) PRÉLÈVEMENT FAIT DE L'IMPOT SUR LA GRANDE VITESSE.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER DE BORDEAUX A LA TESTE.

Rapport du Conseil d'administration à l'assemblée générale des actionnaires qui a eu lieu le 31 janvier 1857, à deux heures après-midi, dans une des salles de la Bourse.

Présidence de M. N. Johnston, président du Conseil d'administration.

Messieurs,

Votre Conseil d'administration était dans l'impossibilité, à la dernière assemblée générale des actionnaires, tenue le 24 février 1856, de vous donner des renseignements précis sur la position de notre entreprise pendant l'exercice précédent de 1855.

Il n'avait en son pouvoir aucun document officiel où il aurait pu les puiser. Les écritures de la Compagnie du Midi n'étaient pas assez avancées à cette époque pour permettre à son Conseil d'administration de nous fournir d'autres données que celles contenues dans la lettre qu'il nous adressa le 16 janvier 1856, dont vous avez eu connaissance; depuis lors, nous avons reçu le rapport fait à l'assemblée générale des actionnaires de cette Compagnie, le 24 juin 1856.

En nous appuyant sur ce rapport, nous vous dirons qu'au 31 décembre 1856 on avait dépensé pour le chemin de fer de Bayonne et la Teste, ainsi que pour l'embranchement de Mont-de-Marsan. 30,914,495 50

et on avait porté en atténuation de cette somme, 13,200,000 »

pris sur la subvention accordée par l'Etat. Restait donc en débours directement effectués par la Compagnie du Midi sur cette section, 17,714,495 50

Sur laquelle l'intérêt à 5 0/0, calculé sur la moyenne des époques auxquelles les paiements ont été effectués (déduction faite des intérêts calculés sur le même pied des sommes reçues à titre de subvention), s'élevait à 710,883 84

Les intérêts et amortissement des obligations de la Teste, s'élevaient à 51,475 »

Ensemble les intérêts, 762,058 84

La recette brute totale de la ligne de Bordeaux à Bayonne, en 1855, était de 2,712,471 20

Déduisant les comptes d'ordre 143,795 45

Il restait pour la recette nette 2,568,675 75

Dépense totale de l'exercice 1,836,370 51

Restait (revenu net), 732,305 24

Ainsi, les intérêts à servir aux actions du chemin de Bayonne, joints au montant des intérêts et de l'amortissement des obligations de la Teste, ont dépassé en 1855 les produits nets de l'exploitation de la somme de 29,753 fr. 60 c.

Telle était au 31 décembre 1855 la position de votre entreprise, position déjà connue probablement par la généralité de nos actionnaires, mais que nous consignons ici pour la bonne règle.

Mus par le désir de vous initier aux résultats de l'exploitation du chemin de fer de Bayonne pendant l'exercice 1856, nous nous sommes adressés à cet effet au Conseil d'administration de la Compagnie du Midi; nous vous demandons la permission de vous donner connaissance de notre lettre, ainsi que de la réponse reçue du président du Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en date du 27 courant.

Voici ces lettres:

Bordeaux, le 17 décembre 1856

Monsieur le président et Messieurs les membres du Conseil d'administration des chemins de fer du Midi,

« Messieurs,

» Les actionnaires de la Société anonyme du chemin de fer de Bordeaux à la Teste, conformément à l'art. 45 des statuts, doivent se réunir en assemblée générale dans la deuxième quinzaine de janvier.

» Il est naturel de penser qu'ils y arriveront avec l'espoir d'obtenir quelques renseignements sur la position actuelle des affaires de la Société. Je viens, en conséquence, au nom du Conseil d'administration de la Compagnie, vous demander s'il ne serait pas en votre pouvoir de lui fournir quelques détails supplémentaires à ceux contenus dans le rapport que vous adressâtes à vos propres actionnaires le 24 juin dernier.

» Dans ce rapport, il n'est question que de la comptabilité des chemins de fer de Bayonne et de la Teste, arrêtée au 31 décembre 1855, tant pour les comptes de la construction que pour ceux de l'exploitation.

» Depuis lors, d'importantes modifications doivent avoir eu lieu dans ces deux chapitres.

» Il serait intéressant pour nos actionnaires d'en avoir un aperçu.

» S'il était en votre pouvoir de nous le fournir, nous vous en serions reconnaissants.

» Dans votre dit rapport, vous mentionnez que la dépense d'exploitation est dans la proportion de 69 fr. 37 c. pour 100 sur la recette net, et vous ajoutez que dans cette dépense est comprise celle d'un surcroît de personnel que vous aviez à former pour préparer l'installation du service de la ligne principale.

» Nos actionnaires se demanderont peut-être si l'esprit de l'art. 5 du traité du 27 mars 1852, qui lie les deux Compagnies de la Teste et de Bayonne, ne s'oppose pas à ce que cette dépense grève l'exploitation de ces deux lignes.

» L'examen des comptes leur suggérerait peut-être d'autres observations. Il est vrai qu'un des paragraphes de l'art. 5 dudit traité porte : « qu'il ne pourra, en ce qui concerne le partage des bénéfices nets, être élevé par la Compagnie la Teste aucune contestation sur les comptes qui auront été approuvés par l'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer de Bordeaux à Bayonne; » mais il me semble que ce paragraphe n'exclut pas le droit des actionnaires de la Teste d'examiner lesdits comptes et de s'assurer par eux-mêmes qu'il n'y figure point de dépenses étrangères à cette exploitation.

» Permettez-moi d'espérer, Messieurs, que vous voudrez bien nous fournir les moyens d'arriver à cet examen, et que vous m'honorerez d'une réponse dans un délai que je vous serai obligé d'abréger autant que possible.

» Agréez, Messieurs, l'assurance de ma parfaite considération.

» *Le président du Conseil d'administration du chemin de fer de la Teste,*

» Signé : N. JOHNSTON. »

Paris, 27 janvier 1857.

Monsieur le président et Messieurs les membres du Conseil d'administration du chemin de fer de la Teste.

« Messieurs,

» Nous avons attendu, pour répondre à la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser le 17 décembre dernier, que le règlement des comptes de l'année 1856 fût assez avancé pour pouvoir vous faire connaître la situation de la Compagnie du chemin de fer de Bordeaux à la Teste. Malgré nos efforts, le peu de temps qui s'est écoulé depuis la clôture de l'exercice ne nous a pas permis d'établir cette situation d'une manière définitive; les inventaires n'étant pas terminés, et les comptes du dernier mois de l'année ne nous étant pas encore parvenus, nous ne pouvons que vous indiquer par aperçu les résultats de l'année 1856.

» En défalquant les intérêts des sommes payées par la Compagnie des chemins de fer du Midi, tant pour la liquidation des dettes de l'ancienne Société de la Teste que pour la construction de la ligne de Bayonne et de ses embranchements, les produits nets de l'exploitation donneront probablement un excédant trop peu considérable pour être partagé entre les actionnaires de la Teste et ceux de la Compagnie du Midi, mais que l'on portera en compte pour l'ajouter au dividende de l'année prochaine.

» Cette situation nous paraît satisfaisante. Nous vous ferons remarquer, en effet, que notre installation n'était pas complète, et que, pendant l'année qui vient de s'écouler, nous avons dû faire des dépenses pour achever la ligne de Bayonne et en compléter le ballast, pour renouveler la voie du chemin de Lamothe à la Teste, et pour établir la ligne de Morcens à Mont-de-Marsan.

» Aujourd'hui ces travaux sont presque entièrement terminés : l'embranchement de Mont-de-Marsan est livré à l'exploitation jusqu'à Saint-Martin-d'Oney, et les travaux sont poussés assez activement sur les 40 kilomètres qu'il reste à livrer, pour qu'au mois de mai prochain la ligne entière soit ouverte jusqu'à Mont-de-Marsan. Nous pouvons donc considérer que la ligne de Bayonne est entrée, pour l'année 1857, dans une voie régulière d'exploitation, et la progression continue et si remarquable de nos recettes assure pour l'exercice courant un dividende en rapport avec la valeur actuelle des actions.

» La ligne de Bayonne a été exploitée en 1855 sur une longueur moyenne de 20 kilomètres, et a produit 13,549 fr. 68 c. par kilomètre et par an.

» En 1856, l'exploitation a porté sur une longueur moyenne de 211 kilomètres; elle a produit 17,144 fr. par kilomètre et par an.

» L'augmentation a été de 3,594 fr. 32 c. par kilomètre et par an, soit 26 fr. 53 c. 0/0.

» Les augmentations principales ont porté sur les stations suivantes, qui ont produit :

	En 1855.	En 1856.
Bordeaux	1,214,210 fr. 02	1,692,570 fr. 68
Bayonne	487,642 04	690,435 70
Morcens	34,793 88	101,456 40
Labouhère	69,066 05	91,274 85
Ichoux	47,183 16	66,295 85
Lamothe	32,449 30	49,216 15

» Quant au rapport des dépenses d'exploitation à la recette brute, sur lequel vous avez cru devoir appeler notre attention, il sera cette

Digitized by Google

année un peu inférieur à ce qu'il a été l'année dernière. Il est comparable à ceux que l'on obtient sur les autres lignes de chemins de fer dont le produit kilométrique est le même, et il paraîtra peu élevé si l'on tient compte des circonstances particulières dans lesquelles se trouve le personnel de la ligne de Bayonne.

» L'état d'insalubrité du pays traversé par notre ligne a exigé un personnel plus nombreux; c'est moins pour former des employés propres au service de la ligne de Cette que pour trouver des agents acclimatés à la résidence des Landes, que nous avons dû jusqu'ici nous imposer un surcroît de dépenses.

» Les travaux d'assainissement que nous avons exécutés et les mesures que nous avons prises pour rendre les stations plus salubres et améliorer les conditions d'existence de nos agents, ont déjà produit de bons résultats. Tout nous porte à croire que dès l'année 1857, le rapport du produit net à la recette brute sera notablement augmenté.

» Nous ajouterons que le trafic de la ligne de Bayonne doit tendre chaque jour à s'accroître.

» L'embranchement de Mont-de-Marsan détournera, au profit de notre ligne, tous les produits de Tarbes et de la région correspondante des Pyrénées, qui lui échappent encore par les routes de terre. D'un autre côté, l'ouverture de la section de Bordeaux à Toulouse nous a permis de passer des traités pour des transports directs de Bayonne vers Toulouse et les villes du Midi, et notamment pour un service régulier de transport du poisson de l'Océan. L'ouverture très-prochaine de la ligne de Toulouse à Cette accroîtra nécessairement ces transports dans une forte proportion.

» Mais, indépendamment du surcroît de trafic que doivent assurer à notre ligne l'ouverture de l'embranchement de Mont-de-Marsan et le développement naturel des transports que détermine l'établissement d'une voie ferrée dans un pays dépourvu jusqu'ici de voies de communications, les faits qui se sont produits dans le courant de l'année dernière viennent encore augmenter l'importance de la ligne de Bayonne.

» La loi du 21 juillet 1856 a décidé la construction du réseau pyrénéen; les lignes de Tarbes et de Pau amèneront sur la ligne de Bayonne les voyageurs et les marchandises de la partie occidentale des Pyrénées. Déjà l'administration des ponts et chaussées a fait commencer les travaux sur quelques parties de ces lignes.

» Le gouvernement espagnol a concédé le chemin de fer de Madrid à la frontière de France. Ce chemin, qui aboutit nécessairement à Bayonne, assurera à notre ligne le transport de tous les points de cette partie de la péninsule.

» Le gouvernement français a fait commencer les travaux des routes agricoles des Landes qui aboutissent aux principales stations de la ligne de Bayonne, et qui, en développant les produits de ces vastes contrées, apporteront un nouvel aliment au trafic de notre chemin.

» Enfin, nous avons soumissionné le prolongement du chemin de la Teste jusqu'à Arcachon, qui en rendant les communications plus promptes et plus commodes, doit augmenter notablement le nombre de voyageurs que chaque saison amène sur les bords du bassin d'Arcachon. Le Conseil d'État vient de donner sur notre soumission un avis favorable.

» Les résultats obtenus après vingt mois d'une exploitation restreinte et difficile, et les augmentations de produits que les concessions nouvelles faites par les deux gouvernements de France et d'Espagne nous assurent dans un avenir prochain, nous donnent donc les plus brillantes espérances. Nous sommes persuadés, Messieurs, qu'en se rendant compte de cette situation, MM. les actionnaires de la Teste apprécieront tous les avantages que leur a attribués le traité qui a été passé, par vos soins et les nôtres, entre la Compagnie de la Teste et la Compagnie des chemins de fer du Midi. Le public en a depuis longtemps jugé ainsi. Il suffit, pour le constater, de comparer le cours des actions de la Teste avant notre réunion à ce qu'il est aujourd'hui.

» Le terme des sacrifices est donc arrivé pour les actionnaires de la Teste; leur situation s'est améliorée dans une proportion dont aucune Compagnie peut-être n'a offert d'exemple, et nous sommes convaincus que tous doivent se féliciter avec nous d'une association dont l'avenir est aussi favorable aux intérêts de nos deux Compagnies.

» Agréez, Messieurs, l'assurance de notre considération la plus distinguée,

» *Le président du Conseil d'administration,*

» Signé EMILE PEREIRE. »

Vous partagez sans nul doute notre opinion, que cette réponse est aussi explicite qu'il était raisonnable de l'espérer.

La comptabilité de la Compagnie du Midi n'est pas encore close, et cependant nous avons pu obtenir, grâce à l'obligeance de son Conseil d'administration, un aperçu de la portion qui nous concerne directement. Il paraîtrait, d'après cette lettre, que la Compagnie du Midi juge dans ce moment que les recettes nettes de la ligne de Bayonne à la Teste, défalcation faite du prélèvement de l'intérêt en faveur des actions de Bayonne, n'offriront pas d'excédant à partager entre les actions des deux Compagnies.

Votre Conseil d'administration avait espéré qu'il en serait autrement.

Son opinion se fondait sur cette circonstance, que, pendant l'exercice 1855, les recettes nettes de la ligne de Bayonne et de la Teste n'étaient inférieures aux charges que de 30,000 fr. environ pour arriver à la somme où le partage aurait commencé. Depuis lors, ses recettes se sont accrues dans des proportions telles, qu'il nous semblait difficile qu'elles ne dépassent point, tous frais et charges payés, le chiffre d'intérêt applicable jusqu'à ce jour au compte de « Capital de construction. »

Les comptes approuvés par la prochaine assemblée de la Compagnie du Midi nous fixeront définitivement à cet égard. Les aperçus contenus dans la lettre du président du Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer du Midi sur la situation présente et sur l'avenir probable de notre Société, sont tellement complets, que nous croyons superflu d'y rien ajouter dans ce rapport. Il en résulte la preuve que, dans un avenir assez prochain, nous trouverons une heureuse compensation des malheurs et des mécomptes du passé. Nous aurons ainsi à nous réjouir de plus en plus de notre association avec la puissante Compagnie du Midi.

D'après l'art. 8 des statuts, deux membres du Conseil d'administration désignés par le sort, et pris sur les quatre restants du Conseil nommé en juin 1855, doivent en sortir cette année.

Vous aurez à pourvoir à leur remplacement. — Les membres sortants sont rééligibles. Vous aurez ensuite à procéder au tirage des six obligations de l'emprunt de la Compagnie, remboursables au mois de juillet prochain.

—

Lecture faite du rapport qui précède, il est procédé par la voie du sort à la désignation des deux membres du Conseil d'administration qui doivent sortir cette année. Les noms de MM. Debans l'aîné et Paul Mestrezat sortent de l'urne. Ces deux messieurs sont réélus membres du Conseil d'administration à la majorité des suffrages.

L'ordre du jour indique ensuite le tirage au sort des numéros des dix obligations de la Compagnie, remboursables le 1er juillet prochain par la Compagnie des chemins de fer du Midi.

Les numéros 506, 442, 676, 444, 695, 685, 390, 827, 708, 475, sortent de l'urne.

Avis en sera donné aux porteurs par la voie des journaux.

L'impression du rapport est votée.

ACTE CONTENANT LES CONDITIONS FONDAMENTALES DE LA CONCESSION DU PREMIER RÉSEAU DES CHEMINS DE FER RUSSES.

I.

Messieurs

Stieglitz et C°, banquiers à Saint-Pétersbourg;
S. A. Fraenkel, banquier à Varsovie;
Baring frères et C°, banquiers à Londres;
Hottinguer et C°, banquiers à Paris;
Thomas Baring, banquier à Londres, agissant au nom et comme se portant fort pour MM. Hope et C°, banquiers à Amsterdam;
Isaac Pereire, administrateur de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, et
Auguste Thurneyssen, administrateur de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest en France,
Agissant tant en leur nom personnel que comme se portant forts pour MM.
Mendelssohn et C°, banquiers à Berlin;
Emile Pereire, président du conseil d'administration des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne;
B.-L. Fould et Fould-Oppenheim, banquiers à Paris;
Baron Seillière, banquier à Paris;
J.-J. de Urtbarren, banquier à Paris;
Des Arts et Mussard et C°, banquiers à Paris;
Adolphe d'Eichthal, président de la Compagnie générale maritime à Paris;
Frédéric Griminger, et
Casimir Salvador, capitalistes à Paris,

S'engagent à exécuter à leurs frais, risques et périls, un réseau de chemins de fer composé des lignes suivantes, savoir :

1° La ligne de Saint-Pétersbourg à Varsovie, suivant le tracé approuvé par le gouvernement et le projet en cours d'exécution, sauf les modifications qui pourraient être ultérieurement autorisées par le gouvernement, sur la proposition de la Compagnie;

2° L'embranchement à ouvrir entre la ligne précédente et la frontière prussienne vers Konigsberg, et aboutissant à ladite frontière en un point qui sera déterminé par le gouvernement;

3° La ligne de Moscou à Théodosie passant par ou près les villes de Toula, Orél, Koursk et Kharkov, débouchant soit directement, soit par un embranchement, à la partie inférieure du Dnieper et passant entre Perekop et Gudaitchi;

4° Une ligne se détachant de la précédente vers Koursk ou Orél, passant par Dunabourg et aboutissant au port de Libau en Courlande, le gouvernement s'obligeant à prendre les mesures nécessaires pour que l'achèvement des travaux destinés à compléter le

Digitized by Google

port de Libau coïncide avec l'achèvement des travaux de la ligne de Dunabourg à Libau;

5° La ligne de Moscou à Nijnii-Novgorod, dont le tracé définitif, comme celui de chacune des lignes précédentes, sera arrêté par le gouvernement, sur la proposition de la Compagnie.

Les concessionnaires auront la faculté de rattacher à Saint-Pétersbourg et à Moscou les lignes précédentes avec le chemin de fer qui unit ces deux villes.

II.

La concession, pour ce qui concerne le chemin de Saint-Pétersbourg à Varsovie, comprend les terrains, les terrassements et les ouvrages d'art, l'infrastructure et la superstructure de la voie de fer avec leurs dépendances immobilières et mobilières, telles que bâtiments de stations, places de chargement et de déchargement, constructions aux lieux d'arrivée et de départ, maisons de garde et de surveillance, avec leurs matériel et mobilier, approvisionnement de combustible et autres matériaux, machines fixes et mobiles, locomotives, wagons, outillage, en telle quantité et tel état qu'ils se trouveront à l'époque de la remise du chemin de fer à la Compagnie, et sans en rien distraire.

Les concessionnaires sont substitués à tous les droits et charges de l'Etat relativement à tous traités intervenus entre ce dernier et des entrepreneurs de travaux, fournisseurs de matériaux, constructeurs de wagons, tant pour l'établissement du chemin que pour son exploitation.

A l'époque de l'entrée en jouissance des concessionnaires, il sera dressé un état descriptif authentique et contradictoire de tous les objets et contrats compris dans la concession.

Le gouvernement délivrera, en outre, aux concessionnaires tous les plans, devis, études et notions relatifs aux chemins de fer désignés au § 1er qui pourraient leur être utiles.

III.

Les concessionnaires s'engagent à commencer les travaux dans l'année qui suivra la signature de l'ukase de concession, et à les conduire de telle sorte que le développement des chemins de fer terminés soit au moins de trois cents verstes (320 *kilom.*) à la fin de la troisième année, au moins de mille verstes (1,067 *kilom.*) à la fin de la cinquième année, et que l'ensemble du réseau soit complétement achevé dans un délai de dix ans, à dater du jour de la concession.

Tous les travaux seront exécutés conformément aux tracés définitifs et aux plans dressés par les concessionnaires et approuvés par le directeur en chef des voies de communication et des travaux publics.

Les terrassements et les ouvrages d'art seront établis partout pour deux voies ferrées; toutefois la Compagnie sera autorisée à commencer l'exploitation sur une seule voie, accompagnée de voies de garage suffisantes, et jusqu'à concurrence au moins d'un cinquième de la longueur totale; mais le gouvernement pourra, s'il le juge nécessaire, exiger que la deuxième voie soit posée successivement sur chacune des sections ou parties du railway dont le revenu brut annuel atteindrait neuf mille roubles argent par verste (36,000 *francs par* 1,067 *mètres*).

La largeur de la voie ferrée sera la même que celle du chemin de fer de Saint-Pétersbourg à Moscou. Sauf les exceptions autorisées par le directeur en chef des voies de communication et des travaux publics, l'inclinaison maximum des pentes sera de huit millièmes, et le rayon des courbes sera au minimum de trois cents sagènes (650 *mètres*).

IV.

Pour garantie de la bonne exécution des lignes concédées, les concessionnaires s'obligent à verser entre les mains du gouvernement russe, à titre de cautionnement, au fur et à mesure des émissions d'actions ou d'obligations qui auront lieu pour la formation du capital social, et dans le mois de ces émissions, cinq pour cent du capital nominal de la première émission, et cinq pour cent du capital effectivement appelé sur les émissions ultérieures.

La première émission devant être de soixante et quinze millions de roubles argent, soit trois cents millions de francs, le cautionnement de cinq pour cent sur cette somme devra être déposé dans le mois de l'oukase de la concession, soit en argent, soit en rentes de l'Etat russe.

Toutefois, une partie de ce cautionnement, proportionnelle à la souscription française, pourra être réalisée en rentes françaises.

La Compagnie concessionnaire rentrera dans le cautionnement par elle versé, par dixième, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, de telle façon que lorsqu'elle aura effectué pour sept millions cinq cent mille roubles argent (30 *millions de francs*) de travaux, il lui sera rendu trois cent soixante et quinze mille roubles argent (1,500,000 *fr.*) sur le cautionnement.

Dans tous les cas, le cautionnement ne pourra être, jusqu'à l'entière ouverture des lignes concédées, moindre de trois millions de roubles argent (12 *millions de francs*).

V.

La Compagnie a droit de pleine et entière jouissance pour son compte exclusif, à ses frais et risques, des chemins concédés, pendant quatre-vingt-cinq ans, à dater de l'expiration des dix années accordées pour l'achèvement des travaux, ou bien jusqu'à l'époque du rachat à faire par l'Etat, suivant le paragraphe XI ci-après, en se conformant à toutes les conditions stipulées, et sous l'observation des lois et règlements de Russie.

VI.

Le gouvernement garantit à la Compagnie, pour intérêt et amortissement des capitaux engagés, cinq pour cent par an sur les sommes ci-dessus énumérées.

Pour l'application de cette garantie, le réseau sera divisé en sections de la manière suivante :

Ligne de Saint-Pétersbourg à Varsovie deux sections :

1° De Saint-Pétersbourg à Vilna ou Kovno, et

2° De Vilna ou Kovno à Varsovie et à la frontière de Prusse.

Ligne de Moskou à Théodosie, deux sections :

1° De Moskou à Koursk, et

2° De Koursk à Théodosie.

Ligne de Koursk ou d'Orel à Libau, deux sections :

1° De Koursk ou d'Orel à Dunabourg, et

2° De Dunabourg à Libau.

Ligne de Moscou à Nijnii-Novgorod, une section.

La garantie de l'Etat sera applicable à chacune de ces sections prise séparément, et elle commencera à courir, pour chaque section, du jour où elle aura été mise en exploitation.

La garantie s'appliquera d'ailleurs à l'ensemble du réseau, le produit de toutes les lignes étant confondu.

Elle durera jusqu'au terme de la concession, ou bien jusqu'au rachat par l'Etat.

Pour toute la ligne de Saint-Pétersbourg, cette garantie de l'Etat sera calculée sur un capital de quatre-vingt-cinq millions de roubles argent (350 *millions de francs*).

Pour la ligne d'embranchement dirigée sur la frontière prussienne vers Koenisberg, le capital sur lequel portera cette garantie de l'Etat sera établi d'après la longueur effective dudit embranchement et à raison d'une dépense moyenne de soixante-neuf mille roubles argent par verste (276,000 *francs par* 1,067 *mètres*).

Enfin on établira, par un calcul semblable et d'après la longueur effective de chaque ligne, le capital, dont l'intérêt avec amortissement est garanti à 5 0/0 par l'Etat pour les chemins de fer de Moscou à Théodosie, de Koursk ou d'Orel à Libau et de Moscou à Nijnii-Novgorod, mais le prix moyen par verste (1,067 *mètres*) sera réduit, pour chacun de ces chemins, à soixante-deux mille cinq cents roubles argent (250,000 *francs*).

L'évaluation de la garantie de chaque section sera proportionnelle à sa longueur.

VII.

Dans le cas où l'Etat aurait eu à compléter les 5 0/0 ci-dessus indiqués, il sera tenu compte des sommes par lui avancées à ce titre par l'attribution de la portion du produit net qui excéderait 5 0/0.

Il est entendu que cette attribution cessera aussitôt que l'Etat aura été complétement remboursé du montant de ses avances et des intérêts simples calculés à 4 0/0.

VIII.

Lorsque le produit net spécial de la ligne de Saint-Pétersbourg à Varsovie, prise avec son embranchement sur la frontière, excédera 5 0/0 du capital dont l'intérêt est garanti à la Compagnie, sur ladite ligne et son embranchement, la moitié de l'excédant sera attribuée à l'Etat jusqu'au complet remboursement, sans intérêt, des dix-huit millions de roubles argent (72 *millions de francs*), montant à forfait des sommes dépensées par lui, sans dérogation à la garantie générale stipulée au § VI.

Il sera tenu à cet effet une comptabilité spéciale des dépenses et recettes d'exploitation de ladite ligne.

IX.

A toute époque après l'expiration des vingt premières années écoulées à dater de l'expiration des dix années accordées pour l'achèvement des travaux, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus sur l'ensemble du réseau pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué, on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on évaluera le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net fournira le montant d'une annuité qui sera due et payée par semestre à la Compagnie, pendant chacune des années restant à courir sur les quatre-vingt-cinq ans fixés par le § V.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur ni au produit net de la dernière des sept années prises pour termes de comparaison, ni à la somme annuelle des intérêts garantis par le gouvernement aux termes du § VI.

X.

A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, ou en cas de rachat, le gouvernement entrera immédiatement en jouissance des chemins de fer et de leurs dépendances immobilières et mobilières nécessaires à l'exploitation.

Toutefois, quant aux objets mobiliers, tels que locomotives, wagons, machines, outils, outillage et mobilier d'exploitation, la Compagnie sera remboursée de la valeur du matériel ajouté par elle au matériel initial nécessaire pour la mise en exploitation des lignes.

Pour établir le montant de la somme à rembourser, la valeur totale effective du matériel livré à l'Etat au moment de la reprise sera estimée de gré à gré, ou à dire d'experts, et de cette valeur totale on retranchera cinq mille roubles argent (20,000 *francs*) pour chaque verste de longueur des chemins rachetés. Cette somme de cinq mille roubles argent (20,000 *francs*) représente à forfait la valeur du matériel initial, telle qu'elle résultera de la dépréciation produite par l'usage.

Pour ce qui concerne les approvisionnements en combustibles et autres matériaux de tout genre, la Compagnie devra les remettre à l'Etat à un prix convenu de gré à gré ou réglé par experts.

La Compagnie restera propriétaire des constructions spéciales, telles que fours à coke, usines, fonderies, fabriques de machines et autres magasins, docks, etc., qu'elle aurait établis en dehors des dépendances des chemins de fer, et généralement tous les biens meubles et immeubles qu'elle aurait acquis en vertu des dispositions du § XXI ci-après.

XI.

Pendant la période fixée par le § III pour la construction du réseau, et pendant les dix années suivantes, il ne sera établi, en concurrence avec les lignes concédées à la Compagnie, aucune ligne partant d'un des points du réseau concédé, et pouvant desservir un autre point du même réseau, à moins de graves motifs politiques ou commerciaux reconnus et constatés par le gouvernement.

Digitized by Google

Dans ce cas, la concession des nouvelles lignes sera concédée de préférence à la Compagnie à conditions égales.

XII.

Le maximum du tarif, pour les voyageurs et les marchandises que la Compagnie est autorisée à percevoir, est soumis aux limitations suivantes :

Voyageurs, par tête et par verste (1,067 mètres).

1re classe,	3	copecks (12 *centim.*)	
2e classe,	2 1/2	»	9 »
3e classe,	1 1/2	»	5 »

Une réduction dans le tarif de troisième classe sera admise pour les voyageurs de cette classe qui seront transportés dans les trains de marchandises.

Bestiaux par tête et par verste (1,067 mètres).

Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait, 3 cop. (12 *cent.*).
Veaux et porcs, 1 cop. (4 *cent.*).
Moutons, brebis, agneaux, chèvre 1/2 cop. (2 *cent.*).

Marchandises par poud (16,38 kilog.) et par verste (1,067 mètres).

1re classe. — Fers et plombs ouvrés, cuivres, fontes moulées et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons spiritueuses, huiles, suifs, cotons, lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, garances, sucres, cafés, thés, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés, huîtres et poissons frais, objets de librairie, plumes et duvets, colle de poisson, porcelaine et faïence, plantes, fruits, houblon, meubles, instruments de musique, pelleteries, glaces, verres à glace, tabacs, bougies, armes, étoffes, corroieries, cuirs, stéarine, un douzième (1/12) de copeck (1/3 *de cent.*).

2e classe. — Minerais, coke, charbon de bois, perches, planches, madriers, bois de charpente, marbres en bloc, pierres de taille, bitume, ardoises, fontes brutes, fers en barres ou en feuilles, plomb en saumon, chanvres, lins, poissons et viandes salées, un dix-huitième (1/18 de copeck (2/9 *de cent.*).

3e classe. — Céréales de tout genre, farines, sel, chaux, plâtre, bois à brûler, pierres à chaux et à plâtre, moellons, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, pavés et matériaux divers, houille, marne, cendres, fumiers et engrais, un vingt-quatrième (1/24) de copeck (1/6 *de cent.*).

Pour le transport des marchandises à petite vitesse, les tarifs ci-dessus seront réduits de 10 0/0, pour tout parcours excédant deux cents verstes jusqu'à cinq cents verstes (*de 213,4 kilomètres jusqu'à 533 1/2 kilomètres*), de 15 0/0 pour tout parcours excédant cinq cents verstes jusqu'à mille verstes (*de 533 1/2 kilom. jusqu'à 1,067 kilom.*) et de 20 0/0 pour tout parcours excédant mille verstes (1,067 *kil.*).

Voiture par pièce et par verste (1,067 mètres).

Drofki, voitures à deux ou à quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur, six copecks. (24 *cent.*).

Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, huit copecks, (32 *cent.*).

Dans les trains express qui pourront se composer de wagons de première classe, les tarifs pourront être augmentés de 20 0/0, à la condition que la vitesse moyenne des trains ne soit pas inférieure à cinquante verstes par heure (53,33 *kilom.*), temps d'arrêt non compris.

Dans les trains qui comprendront des compartiments de famille pour quatre, six huit ou dix places, on appliquera le tarif de la première classe augmenté de 40 0/0.

Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus d'un poud (16,38 *kilog.*) n'aura à payer pour le port de ce bagage aucun supplément du prix de sa place.

Le poids des bagages excédant un poud (16,38 *kil.*) sera payé à raison d'un cinquième de copeck par poud et par verste (1/5 *de cent. par* 16,38 *kilog. et par* 1,067 *mètres*).

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées à la vitesse des trains de voyageurs, paieront à raison de un sixième de copeck par poud et par verste (2/3 *de cent. par* 16,38 *kilog. et par* 1,067 *mètres*).

Pour les voitures, chevaux, bestiaux, poissons frais et gibier, qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportés dans les trains de voyageurs, on appliquera le double des taxes portées au tarif.

Les denrées, marchandises, effets et animaux non désignés au tarif précédent seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie.

La Compagnie sera autorisée à présenter à l'approbation du gouvernement un tarif spécial :

1° Pour le transport des paquets, colis, petits articles pesant isolément moins de trois poudes (19,15 *kil.*);

2° Pour l'or et l'argent soit en lingots, monnaies ou travaillés, plaqué d'or et d'argent, mercure, platine, bijoux, pierres précieuses et autres valeurs.

Les perceptions, autorisées par le présent paragraphe auront lieu par poud (16,38 *kilog.*) et par verste (1,067 *mètres*), sans égard aux fractions de poids et de distance; tout excédant du poud est compté pour un poud; toute verste entamée sera payée comme si elle avait été parcourue; néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de six verstes (6,40 *kilom.*), le prix sera perçu comme pour six verstes entières.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de factage, de camionnage, de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins de chemins de fer, seront payés en dehors des tarifs ci-dessus spécifiés, mais d'après les prix confirmés par le gouvernement.

Les tarifs fixés ci-dessus établissent une limite que la Compagnie ne pourra, dans aucun cas, dépasser sans autorisation expresse du gouvernement; mais elle pourra les réduire, pour l'ensemble ou seulement pour quelques-uns des objets de transport, pour l'étendue de chaque ligne entière ou seulement pour le parcours d'une ou de plusieurs sections, de telle sorte, par exemple, que les prix, par unité de parcours, puissent décroître lorsque la distance augmente, et que ces prix puissent être mis en rapport avec la nature des marchandises et les facilités que les circonstances de l'exploitation présentent pour leur transport.

Les tarifs, une fois abaissés, pourront être relevés dans la limite du maximum, mais seulement après avoir été appliqués pendant trois mois et après une publication préalable d'un mois.

Dans le cas où la Compagnie accorderait à un expéditeur ou à un entrepreneur de transports une réduction de tarif sous certaines conditions, elle sera tenue de l'appliquer à tous les expéditeurs et entrepreneurs de transports qui accepteraient les mêmes conditions, de telle sorte que, dans aucun cas, il ne soit fait de faveur individuelle.

Les expéditions de marchandises, à moins de stipulations expresses motivées sur des réductions de tarif au-dessous de la limite légale, ou sur des facilités d'autre nature données au commerce, auront lieu dans l'ordre des remises à la gare de départ.

XIII.

Les militaires et marins de la marine impériale expédiés isolément ou en corps, paieront le quart du tarif légal.

Les chevaux, bagages, effets militaires et matériel de guerre desdits corps, paieront la moitié des prix fixés par le tarif légal.

XIV.

La Compagnie est tenue d'effectuer gratuitement dans chacun de ses trains ordinaires de voyageurs, le transport des dépêches accompagnées des agents nécessaires au service, à cet effet, la Compagnie sera tenue de réserver dans chaque train de voyageurs, sur la demande de l'administration des postes, un compartiment spécial de wagon d'une sagène et demie de longueur intérieure (3 *mètres* 21 *cent.*).

L'administration des postes aura en outre le droit d'exiger pour le transport des dépêches avec une vitesse qui ne devra pas excéder celle qui est fixée par le § XII pour les trains express, un train spécial par jour dans chaque sens, dont les heures de départ, ainsi que la marche et les stationnements, seront réglés par le directeur général des travaux publics après avoir entendu la Compagnie. L'administration des postes pourra placer dans ses trains spéciaux des voitures appropriées au transport des dépêches. Ces wagons-postes seront construits et entretenus à ses frais.

Il sera payé à la Compagnie une rétribution de trente copecks par verste parcourue (1 *fr.* 20 *cent. par* 1,067 *mètres*) pour les trains spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes.

Si cette administration emploie dans chaque train plus d'un wagon de poste, la rétribution n'excédera pas 15 copecks par verste et par voiture (60 *cent. par* 1,067 *mètres et par voiture*), en sus de la première.

La Compagnie pourra placer dans ces trains spéciaux des voitures de toute classe pour le transport des voyageurs et des marchandises.

La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des trains spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche et les stationnements de ces trains, qu'autant que l'administration l'aura avertie par écrit quinze jours à l'avance. Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers l'administration requerra l'expédition d'un train extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite dans les six heures de l'avis donné, sauf l'observation des règlements de police. Le prix de ces trains extraordinaires sera payé par l'administration des postes sur le pied de 1 rbl. 50 cop. arg. par verste parcourue (6 *francs par* 1,067 *mètres*).

Dans les stations où il y aura nécessité d'établir un bureau de poste, la Compagnie sera tenue de donner gratuitement dans ses bâtiments un cabinet ou local convenable.

XV.

La Compagnie aura la faculté d'établir, à ses frais, tous les appareils, poteaux et fils télégraphiques nécessaires pour son propre service, et d'en faire usage sous la surveillance des agents supérieurs de l'inspection des télégraphes, sans pouvoir, dans aucun cas, les appliquer à la transmission des dépêches d'intérêt privé ou autres ne concernant pas le service de l'exploitation. Dans le cas où l'Etat voudrait établir une ligne télégraphique le long des chemins concédés, il sera autorisé à se servir des poteaux du télégraphe de la Compagnie pour supporter ses propres fils.

XVI.

Aucune section des chemins concédés ne pourra être livrée à l'exploitation qu'après une double vérification ayant pour but de constater, d'une part, que les travaux sont exécutés conformément aux plans approuvés, d'autre part, que l'exploitation pourra avoir lieu sans danger pour la sécurité publique.

XVII.

La Compagnie restera libre du choix de ses employés de tout grade, qu'elle pourra prendre en Russie ou à l'étranger. Cependant la nomination des employés supérieurs devra être approuvée préalablement par le gouvernement, auquel la Compagnie devra remettre la liste générale de tous ses employés.

L'approbation du gouvernement sera nécessaire pour toute mesure grave par ses conséquences dans le pays ou par son influence sur la garantie donnée par l'Etat, telle que l'aliénation ou l'affermage d'une partie des chemins de fer concédés, l'augmentation du capital social, la nomination des directeurs, l'émission d'emprunts autres que ceux autorisés par les statuts pour la formation du capital primitif.

XVIII.

La Compagnie sera affranchie, pendant la période de construction, de tous droits de douane ou autres sur les rails et accessoires de la voie, tel que plaques tournantes, changements de voie, machines et appareils d'alimentation, et sur les locomotives et tenders, voitures et wagons, essieux, roues, ressorts, ferrures de wagons isolés, machines-outils, outils et ustensiles des ateliers de réparation, matériaux bruts et ouvrés pour la construction du matériel, grues et engins, mobilier et outillage des stations.

Le tout jusqu'à concurrence des quantités nécessaires, et reconnues comme telles par l'administration des voies de communication et des travaux publics, au premier établissement et à la mise en activité des chemins de fer concédés.

Digitized by Google

XIX.

Il sera fait entre la direction générale des voies de communication et des travaux publics et la Compagnie concessionnaire un traité ayant pour but de régler les rapports des lignes appartenant à la Compagnie avec celle de Moscou à Saint-Pétersbourg. Ce traité devra avoir pour effet :

1° De déterminer pendant la durée de la période fixée pour la construction des lignes concédées à la Compagnie, le prix des transports des objets cités au § XVIII, nécessaires à l'établissement de ces lignes et de leur matériel d'exploitation, de telle sorte que ces prix ne puissent être fixés au-dessus du prix de revient ;

2° D'établir des tarifs autant que possible communs et uniformes pour les marchandises expédiées d'un point quelconque des lignes appartenant à la Compagnie à Saint-Pétersbourg et réciproquement ;

3° D'établir les prix de location des wagons qui passeraient des lignes de la Compagnie sur celle de Moscou à Saint-Pétersbourg et réciproquement.

XX.

Les concessionnaires sont substitués à tous les droits de l'Etat, pour les expropriations et occupations de terrains et de propriétés bâties appartenant à des particuliers et nécessaires à l'établissement des chemins de fer. Les terrains vagues de la Couronne, traversés par les chemins de fer, seront délivrés gratuitement à la Compagnie, et, en général, celle-ci jouira pour ses travaux de toutes prérogatives établies pour les travaux de la Couronne.

XXI.

La Compagnie aura la faculté, sous l'observation des lois et règlements du pays :

1° D'acquérir des terres sans paysans et de les exploiter pour plantations, cultures, constructions de bâtiments, etc. ;

2° D'établir, moyennant l'autorisation spéciale du gouvernement, aux conditions qu'il déterminera, des routes de terre ou autres, chemins de service de fer ou de bois, canaux, docks, ports, etc., qu'elle exploitera pour la correspondance des stations de chemins de fer avec les localités voisines ;

3° D'établir ou d'exploiter des entreprises de transport sur les fleuves et les rivières navigables et sur mer, ou de traiter avec les entreprises existantes du même genre ;

4° D'entreprendre des exploitations de mines, forêts, carrières et autres semblables.

XXII.

Aucun impôt, autre que ceux qui seraient applicables à la généralité des immeubles du pays, ne sera établi sur le sol, fonds ou revenu, des chemins de fer.

La Compagnie ne paiera d'ailleurs aucun droit pour tous les droits d'enregistrement, de timbre, de mutation ou autres, pour tous actes relatifs à la présente concession, à l'organisation de la Société, ou droit de timbre sur les actions ou obligations, et généralement à la réalisation par émission d'actions ou d'obligations du capital qui lui sera nécessaire, mais non ultérieurement.

XXIII.

Pour ce qui regarde le contrôle et la surveillance, ainsi que le service et le personnel de la Compagnie, l'entreprise relève immédiatement de la direction générale des voies de communication et des travaux publics.

Cette surveillance s'exercera par des commissaires spéciaux nommés et payés par l'Etat, lesquels, sans s'immiscer aucunement dans la direction des affaires de la Compagnie, auront cependant le droit d'en prendre pleine connaissance, d'assister aux réunions de l'assemblée générale, de veiller à l'exécution des lois et règlements du pays, de la part de la Compagnie aussi bien que de ceux avec qui elle se trouverait en rapport, et d'être entre le Gouvernement et la Compagnie un intermédiaire appelé à faciliter et simplifier les rapports mutuels.

Aucune amende, aucune condamnation, soit contre la Compagnie, soit contre ses agents, ne pourra être prononcée que par les autorités compétentes, conformément aux lois russes.

La responsabilité générale pour actes ou négligences relatifs à la gestion et à l'exploitation des chemins de fer ne pourra jamais atteindre que les employés salariés de la Compagnie, et dans aucun cas les membres du Conseil d'administration en leur qualité d'administrateurs.

La responsabilité civile ne peut s'exercer que contre la Société considérée comme un être collectif et non personnellement contre ses membres (administrateurs ou actionnaires); cependant, pour des faits personnels, les membres de la Compagnie seront soumis aux lois générales.

XXIV.

Toute contestation qui pourrait s'élever entre la Compagnie et l'administration des voies de communication et des travaux publics, sera examinée dans le délai d'un mois au comité des ministres et soumise à la décision définitive de Sa Majesté l'Empereur.

XXV.

La Compagnie pourra, moyennant l'approbation du gouvernement, réunir à son entreprise, soit partiellement, soit en totalité, par voie d'achat, de fusion, ou autre, les chemins de fer actuellement construits ou concédés, ou qui pourraient l'être ultérieurement.

XXVI.

La Compagnie sera constituée en Société anonyme conformément aux statuts soumis à la sanction impériale.

XXVII.

Faute, par les concessionnaires ou la compagnie qui les représenterait, d'avoir exécuté et terminé, dans les délais prescrits, les travaux mis à leur charge, et satisfait aux obligations que leur impose le présent acte, ils encourront, sauf les cas de force majeure, tels que guerre, blocus et autres calamités publiques, les pénalités suivantes :

Six mois après le premier avertissement du directeur en chef des voies de communication et des travaux publics, touchant les clauses non exécutées, il sera donné à la Compagnie un second avertissement, et si, dans un second délai de six mois, il n'était pas fait droit aux réclamations du gouvernement, le droit de la Compagnie à la garantie de cinq pour cent, stipulée en sa faveur sur le § VI du présent acte, ne lui serait acquis que sur celle des quatre lignes principales énumérées audit paragraphe, qu'elle aurait terminées dans les délais prescrits et dont elle demeurerait, dans tous les cas, concessionnaire.

Quant aux lignes non terminées, le gouvernement, devenant propriétaire de l'ensemble des terrains achetés, des ouvrages construits, des matériaux approvisionnés pour l'établissement de ces lignes, même des sections desdites lignes qui seraient terminées et mises en exploitation, aura l'obligation de mettre chaque ligne séparément en adjudication aux clauses et conditions du présent cahier des charges, en laissant à la Compagnie, pour toute indemnité, l'option ou de toucher le prix total de l'adjudication s'il se présente acquéreur, ou de recevoir du gouvernement, pendant la durée de la concession fixée par le § V, l'intérêt à cinq pour cent des sommes garanties par l'Etat, pour les sections terminées desdites lignes, intérêt qui lui sera dû et servi par le gouvernement, même au cas où il n'y aurait pas d'adjudicataire.

STATUTS DE LA GRANDE SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER RUSSES.

I.

Les concessionnaires du premier réseau des chemins de fer en Russie, nommés dans l'acte de concession y relatif du 26 janvier 1857, fondent pour l'exécution de cette entreprise, et avec l'autorisation de Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, une Société anonyme composée de tous les propriétaires des actions à émettre d'après les présents statuts.

II.

Cette Société a pour objet :

1° L'achèvement et l'exploitation du chemin de fer de Saint-Pétersbourg à Varsovie ;

La construction et l'exploitation d'un embranchement allant du précédent à la frontière de Prusse vers Koenigsberg ;

La construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Moscou à Théodosie, débouchant à la partie inférieure du Dniépre ;

La construction et l'exploitation d'un chemin de fer se détachant du précédent et aboutissant au port de Libau sur la Baltique ;

La construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Moscou à Nijni-Novgorod ;

Lesdits cinq chemins désignés dans l'acte de concession confirmé par S. M. l'Empereur ;

2° La construction et l'exploitation de tous les autres chemins de fer et voies de communication qui pourraient être ultérieurement concédés à la société, pris à bail ou achetés par elle ;

3° Tous services de transport par terre ou par eau qui pourraient être établis par la Société en correspondance avec les chemins lui appartenant ou affermés par elle sous réserve de tous priviléges et concessions déjà accordés ;

4° La jouissance et l'exploitation de tous les terrains, forêts, mines, usines, fabriques de machines ou autres qui seraient acquis par voie de concession, achetés ou affermés par la Société, présentement ou dans l'avenir.

Le tout sous réserve de l'observation des lois générales du pays.

III.

Cette Société prend la dénomination de *Grande Société des chemins de fer russes.*

IV.

Le siége de la Société est à Saint-Pétersbourg.

V.

La Société commence le jour de sa constitution et finit à l'expiration du terme fixé pour la durée de la concession des chemins de fer ci-dessus désignés.

La Société sera constituée à partir du jour de l'approbation des présents statuts.

VI.

Les fondateurs nommés au § Ier de l'acte de concession apportent et transmettent à la Compagnie, sans aucune restriction ni réserve autre que les droits qui leur sont attribués, à titre de fondateur par les §§ VII et XLIII des présents statuts, tous les droits qu'ils ont obtenus du gouvernement russe par ledit acte de concession confirmé par S. M. l'Empereur, ce 26 janvier 1857.

En conséquence de ces apports et transmissions, la Société est mise purement et simplement, comme ayant droit, à leur lieu et place, à la charge par elle de satisfaire à toutes les conditions et obligations qui résultent de ladite concession.

Le compte des frais jusqu'à la mise en activité de la Société sera réglé par le Conseil d'administration, qui fera le nécessaire pour le remboursement à qui de droit.

VII.

Le fonds social est fixé à 275 millions de roubles argent (1 milliard et 100 millions de francs).

Ce capital sera formé successivement au moyen de la création d'actions de 125 roubles argent et d'obligations dont la coupure, la forme et les conditions d'émission seront déterminées par le Conseil d'administration.

Lesdites actions et obligations seront émises par séries.

Les actions seront remboursables en 85 ans au plus.

Le produit de l'émission de ces obligations ne pourra, dans aucun cas, dépasser la moitié du fonds social.

La première émission sera de 600,000 actions, représentant un capital de 75 millions de roubles argent.

Digitized by Google

Les deux tiers des actions des séries qui suivront la première devront être mis à la disposition des porteurs des actions de la première série, et, s'il y a lieu, de l'ensemble des séries d'actions précédemment émises, dans la proportion des actions possédées par chacun d'eux au moment de la nouvelle émission. L'autre tiers sera mis de droit à la disposition des fondateurs. Ceux-ci, de même que les porteurs des premières actions, seront tenus d'effectuer, dans le délai d'un mois au plus, le versement requis ou de renoncer aux actions.

Les actions et les obligations seront libellées de manière à pouvoir être négociées, outre la place de Saint-Pétersbourg, sur celles de Paris, Berlin, Londres et Amsterdam, savoir :

A St-Pétersbourg à 125 roubles argent.
A Paris sur le pied de 500 fr.
A Londres — 20 liv. st. } p^r 125 roubl. arg.
A Berlin de 135 thal. de Prusse.
A Amsterdam de 136 fl. de Holl.

Le fonds social peut, avec l'autorisation du gouvernement, être augmenté au moyen de la création de nouvelles actions ou obligations, dans la mesure nécessaire aux besoins des entreprises sociales.

Le soin de décider si l'augmentation du fonds social, autorisée par le paragraphe précédent, s'effectuera en une ou plusieurs fois, et de fixer l'époque des émissions qui devront la réaliser, reste abandonné à la Société.

Les actions ou obligations à créer dans ce but seront émises aux époques et dans les conditions que déterminera l'assemblée générale des actionnaires.

Les 600,000 actions représentant le capital de la première émission seront réparties en Russie et à l'étranger. La totalité de ces actions est souscrite et appartient aux personnes ci-après dénommées, dans les proportions suivantes :

MM. Stieglitz et Ce de Saint-Pétersbourg, et S. A. Frænkel de Varsovie, ensemble,	225,000 act.
» Baring frères et C^r à Londres,	170,000 »
» Thomas Baring, au nom et comme se portant fort pour MM. Hope et C^r d'Amsterdam,	70,000 »
» J. Pereire et A. Thurneyssen, au nom et comme se portant fort pour de Mendelssohn et Ce à Berlin,	10,000 »
» Hottinguer et Ce,	25,000 »
» J. Pereire et A. Thurneyssen, tant en leur nom personnel qu'au nom et comme se portant fort pour MM. Emile Pereire, B. L. Fould et Fould Oppenheim, Mallet frères et Ce, baron Seillière, J. J. de Uribarren et Ce, Des Arts et Mussard et Ce, A. d'Eichthal, F. Grieninger et Casimir Salvator,	100,000 »
Ensemble,	600,000 act.

IX.

Chaque action donne droit à une part proportionnelle dans la propriété de l'actif social et dans les bénéfices de l'entreprise.

X.

Après le versement de 30 0/0 il sera remis aux ayants droit des titres au porteur.

XI.

Les actions sont extraites d'un registre à souche, frappées du timbre sec de la Compagnie, et revêtues de la signature de deux administrateurs, ou de celle d'un administrateur et d'un employé de la Compagnie délégué à cet effet par le Conseil d'administration.

Chaque paiement fait sur le montant d'une action sera constaté sur le titre.

XII.

Le Conseil d'administration pourra autoriser le dépôt et la conservation des titres dans la caisse sociale à Saint-Pétersbourg, et partout ailleurs dans les caisses qui seront désignées par lui.

XIII.

Les actions sont indivisibles, et la Société ne reconnaît qu'un seul propriétaire pour chaque action.

XIV.

La possession d'une action emporte adhésion aux statuts de la Société.

Les héritiers ou ayants droit de l'actionnaire ne peuvent, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens, argent et valeurs de la Société, ni s'immiscer en aucune manière dans son administration.

Ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'assemblée générale.

XV.

Les versements sur les actions sont payables dans les caisses désignées et à désigner au § XII, aux conditions déterminées par le Conseil d'administration.

Toutefois le premier versement appelé ne pourra être supérieur à 30 0/0 du capital.

Tout versement ultérieur devra être annoncé un mois au moins avant l'époque fixée pour le paiement, à Saint-Pétersbourg, Moscou, Paris, Londres, Berlin et Amsterdam, dans deux des journaux autorisés à recevoir les annonces légales à Saint-Pétersbourg, Moscou et Paris.

Le Conseil d'administration pourra autoriser la libération anticipée des actions, mais seulement par voie de mesure générale applicable à toutes les actions.

XVI.

A défaut de versement aux époques déterminées, l'intérêt sera dû par chaque jour de retard à raison de 5 0/0 par an.

La Société est autorisée à vendre les actions sur lesquelles les versements n'auront pas été faits dans les délais fixés.

A cet effet, les numéros de ces actions seront publiés dans les journaux indiqués au § XV, avec indication des conséquences de ce retard.

A partir du vingtième jour après cette publication, la Société, sans mise en demeure et sans autre formalité ultérieure, aura le droit de faire procéder à la vente des actions en une fois ou successivement, sur duplicata, aux Bourses de Saint-Pétersbourg, Paris, Londres, Berlin ou Amsterdam, par le ministère d'un agent de change ou aux risques et périls des retardataires.

Les titres des actions ainsi vendues deviendront nuls de plein droit, et il en sera délivré aux acquéreurs de nouveaux, ayant les mêmes numéros que les titres annulés.

En conséquence, la négociation de toute action qui ne portera pas la mention régulière des versements qui auraient dû être opérés n'aura aucune valeur.

L'imputation du prix à provenir de la vente, après déduction des frais et intérêts dus, s'opérera en commençant par les versements les plus anciennement exigibles. L'excédant, s'il en reste, appartiendra à l'actionnaire exproprié.

XVII.

Les actionnaires ne sont engagés que jusqu'à concurrence du capital nominal de leurs actions; au delà tout appel de fonds cesse d'être obligatoire.

XVIII.

Les affaires de la Compagnie sont administrées par un conseil composé de vingt membres.

La moitié au moins des administrateurs sera choisie parmi les nationaux. Le président devra être Russe.

Les membres du conseil sont nommés par l'assemblée générale pour cinq années.

Chaque administrateur doit être propriétaire de cent actions, qui seront inaliénables pendant la durée de ses fonctions. Les titres de ces actions seront déposés à Saint-Pétersbourg dans la caisse sociale, et partout ailleurs dans les caisses qu'aura désignées le conseil aux termes du § XII.

XIX.

Les administrateurs reçoivent des jetons de présence, dont le montant total annuel ne pourra dépasser cinquante mille roubles argent (200,000 fr.).

XX.

Par dérogation au § XVIII, le premier conseil d'administration sera composé ainsi qu'il suit :

Président : Le conseiller privé et sénateur A. Levchine.

Vice-présidents : Le conseiller d'Etat actuel baron A. Stieglitz, et Thomas Baring, banquier à Londres.

Membres : Le conseiller privé actuel et membre du conseil de l'Empire L. Tegoborski;
» Le conseiller privé et sénateur B. Danzas;
» Le général-major à la suite de S. M. l'Empereur, A. Timachef;
» L'aide-de-camp de S. M. l'Empereur, comte V. Bobrinskii;
» Le prince S. Kotchoubei, conseiller d'Etat en retraite;
» A. Abaza, major en retraite;
» Le conseiller de commerce D. Polejaief;
» Le négociant S. Gwyer, membre du conseil de commerce;
» Ernest Sillem, associé de la maison Hope et Ce, à Amsterdam;
» Guillaume Borski, banquier à Amsterdam;
» François Baring, banquier à Londres;
» Henri Hottinguer, banquier à Paris;
» Isaac Pereire, administrateur du chemin de fer de Paris à Lyon;
» Le baron Seillière, banquier à Paris;
» Auguste Thurneyssen, administrateur des chemins de fer de l'Ouest en France;
» Et Louis Fould, banquier à Paris.

Les personnes ci-dessus désignées sont autorisées à s'adjoindre un membre qui doit compléter avec eux le nombre fixé par le § XVIII.

A l'expiration des cinq premières années d'existence de la Société, le conseil sera renouvelé chaque année par cinquième par l'assemblée générale. Jusqu'au renouvellement intégral du premier conseil, le sort désignera l'ordre de sortie des administrateurs, en commençant par ceux qui ne sont pas fondateurs.

Le renouvellement aura lieu ensuite par rang d'ancienneté. Tout membre sortant peut être réélu.

XXI.

Le conseil d'administration nomme chaque année parmi ses membres un président et deux vice-présidents, qui peuvent être indéfiniment réélus.

En cas d'absence simultanée du président et des vice-présidents, le conseil désigne un de ses membres pour remplir les fonctions de président.

Le président et un vice-président sont choisis parmi les membres résidant en Russie.

Le deuxième vice-président sera choisi parmi les membres résidant à l'étranger.

XXII.

Le conseil d'administration se réunit au siége social, sur la convocation du président, aussi souvent que l'intérêt de la Société l'exige, et au moins une fois par mois.

Les décisions sont prises à la majorité absolue des membres présents en personne ou représentés par des fondés de pouvoirs, conformément au § XXIII. En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Quatre administrateurs au moins doivent être présents ou représentés pour que les délibérations soient valables. Dans ce cas la décision, pour être valable, doit être prise à l'unanimité des voix.

(La suite prochainement.)

Digitized by Google

JURISPRUDENCE.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE.

Présidence de M. Berthier.

Audience du 9 février.

LIQUIDATION DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE VERSAILLES (RIVE GAUCHE). — MAINTIEN DES ANCIENS LIQUIDATEURS.

Nous avons fait connaître dans la *Gazette des tribunaux* les contestations qui se sont élevées entre les différents actionnaires du chemin de fer de la rive gauche, à l'époque de sa fusion avec la Compagnie de l'Ouest. Tandis que la majorité des actionnaires régulièrement convoqués en assemblée générale donnait au conseil d'administration les pouvoirs nécessaires pour opérer la fusion, une partie dissidente des actionnaires se réunissait, prononçait la dissolution de la Société et nommait des liquidateurs. Une sentence arbitrale, confirmée par arrêt de la Cour, a annulé les délibérations de l'assemblée des dissidents et a confirmé la nomination qui avait été faite par le conseil d'administration de MM. de Sauville, de Sainte-Rose et Cousins comme liquidateurs.

Aujourd'hui, M. Penneyleu, l'un des actionnaires dissidents, demandait devant le Tribunal de commerce l'autorisation de convoquer l'assemblée générale pour faire nommer d'autres liquidateurs.

Le Tribunal, après avoir entendu Me Tourseiller, avocat de M. Penneyleu, et Me Petitjean, agréé de MM. de Sauville, de Sainte-Rose et Cousins, liquidateurs, a rendu le jugement suivant :

« En ce qui touche la demande de Penneyleu ;

» Attendu que l'instance engagée a pour but, de la part de Penneyleu, de contester aux défendeurs la qualité de liquidateurs de la Compagnie du chemin de fer de Versailles (rive gauche) ;

» Que, pour apprécier le mérite de cette demande, il y a lieu de rechercher dans quelles conditions les défendeurs ont été investis de la qualité dont ils demandent le maintien ;

» Attendu qu'il résulte des débats que, le 23 décembre 1844, les actionnaires du chemin de fer de la rive gauche, réunis en assemblée générale, ont donné au conseil d'administration tous les pouvoirs énoncés en l'article 38 des statuts et qui étaient auparavant réservés aux actionnaires ;

» Attendu que, le 20 novembre 1850, le conseil d'administration, usant des pouvoirs qui lui avaient été donnés, a fait avec la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest un traité qui a été modifié le 3 juillet 1852 ;

» Que ce traité, ainsi que les modifications qui y ont été faites, a été porté à la connaissance de l'assemblée des actionnaires ;

» Que cette assemblée, à la date du 6 du même mois, a donné son approbation entière aux communications qui lui ont été faites, ainsi que cela résulte du procès-verbal de ladite assemblée ;

» Attendu qu'en juillet 1853, le conseil d'administration, qui venait de puiser une nouvelle vitalité par la réélection de ses membres, a dissout la Société et nommé les trois défendeurs liquidateurs ;

» Que cette dissolution ne devait avoir cours qu'à partir du jour où la délibération qui la prescrivait serait inscrite au greffe, et que la publication légale en aurait été faite, qu'elle a été ainsi d'une entière régularité ;

» Attendu cependant qu'au mois de juillet 1853, des actionnaires dissidents, contestant les pouvoirs donnés aux défendeurs, ont nommé d'autres liquidateurs ;

» Qu'une sentence arbitrale, confirmée par arrêt de la Cour, a maintenu la qualité des défendeurs ; que cette qualité a encore été reconnue par jugement du Tribunal du 19 août 1855 ;

» Attendu d'ailleurs que depuis la nomination des liquidateurs et les actes de la liquidation, les actionnaires, parmi lesquels figure le demandeur, ont été presque unanimes pour en accepter les résultats sans réserve et sans protestation, en touchant les intérêts et dividendes afférents à leurs actions ;

» Attendu que de toutes ces circonstances il résulte que les défendeurs ont été régulièrement investis de la qualité de liquidateurs de la Compagnie du chemin de fer de la rive gauche, et qu'il n'y a pas lieu d'autoriser le demandeur à convoquer une assemblée des actionnaires et à pourvoir à l'administration de la Société ;

» En ce qui touche la demande en dommages-intérêts des liquidateurs :

» Attendu que les liquidateurs ne justifient pas d'un préjudice qui puisse motiver leur demande ; que le seul dommage qui a pu être causé aura une réparation suffisante par l'exonération des dépens de la demande reconventionnelle ;

» Par ces motifs,

» Le Tribunal déboute les parties de leurs demandes respectives et condamne Penneyleu en tous les dépens. »

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE.

Présidence de M. Lucy-Sédillot.

Audience du 16 février.

AGENTS DE CHANGE. — ACHAT DE VALEURS A TERME. — EXÉCUTION DU CLIENT. — CONSÉQUENCE DE CETTE EXÉCUTION. — LES SYNDICS LEROY, DE CHABROL ET Ce CONTRE MM. DABRIN, BAGIER, COURPON, GOURLEZ-DELAMOTTE ET DOAZAN, AGENTS DE CHANGE.

Quoique les agents de change ne puissent valablement exécuter leurs clients, c'est-à-dire revendre les valeurs sans autorisation ou sans une mise en demeure préalable, et que lorsqu'ils l'ont fait, ils n'ont pas d'action en paiement de la différence entre l'achat et la revente, il n'en résulte pas nécessairement qu'ils soient tenus de livrer ultérieurement ces valeurs à leurs clients ou aux représentants de ceux-ci, surtout lorsqu'un certain temps s'est écoulé entre la revente et la demande de livraison, et que les circonstances de la cause démontrent que les représentants des clients (leurs syndics dans l'espèce) avaient renoncé au droit de demander la livraison.

Nous avons fait connaître dans la *Gazette des Tribunaux* les différentes décisions intervenues tant au Tribunal de commerce qu'à la Cour impériale, sur les premières difficultés qui se sont élevées entre plusieurs agents de change près la Bourse de Paris et les syndics de la faillite de la maison de banque Leroy, de Chabrol et Ce. On se rappelle qu'à l'époque de leur cessation de paiement, MM. Leroy, de Chabrol et Ce étaient acheteurs pour une somme considérable de valeurs de bourse de diverses natures, et que les agents de change, prévoyant que la faillite ne permettrait pas de réaliser ces achats, avaient, de leur autorité, sans mise en demeure préalable, exécuté leurs clients, c'est-à-dire qu'ils avaient revendu les valeurs. Cette revente ayant occasionné une perte considérable, les agents de change ont demandé à être admis au passif de la faillite pour son importante différence ; cette demande a été rejetée par le tribunal de commerce et par la Cour par le motif que la revente avait eu lieu sans autorisation des clients ou des syndics et sans une mise en demeure préalable.

Les syndics ont voulu pousser plus loin les conséquences de ces décisions ; ils ont pensé que si les agents de change n'avaient pas eu alors le droit de revendre les valeurs achetées par MM. Leroy de Chabrol, ces valeurs appartenaient toujours à la faillite, et ils ont assigné MM. Dabrin, Bagier, Courpon, Gourlez-Delamotte et Doazan, agents de change, en remise des valeurs contre paiement du prix d'achat ou en paiement de la différence existante entre le prix d'achat et le cours des valeurs au jour de l'assignation, ces valeurs ayant acquis une hausse sensible depuis la faillite de MM. Leroy, de Chabrol et Ce.

Ils soutenaient, à l'appui de cette demande, que les agents de change avaient reçu de la maison Leroy, de Chabrol et Ce l'ordre d'acheter, pour elle et pour son compte, à terme, livrables selon l'usage, les valeurs dont il s'agit ; que ces ordres ont été acceptés et exécutés dans les termes où ils avaient été donnés ; qu'en conséquence, les agents de change avaient acheté pour le compte de la maison Leroy, de Chabrol et Ce, au cours du jour et aux termes convenus ; que ces marchés ont été constatés dans les formes usitées à la Bourse et prescrites, tant par les articles 10, 11 et 12 de l'arrêté du 27 prairial an X, que par l'article 109 du Code de commerce ; qu'en vertu de ces contrats, la propriété de la chose achetée a passé immédiatement et virtuellement des mains du vendeur aux mains de l'acheteur ; qu'elle a, du jour de ces contrats, reposé sur sa tête ; qu'elle n'a pu, dès lors, lui être retirée sans son consentement, par le fait de qui que ce soit, et notamment par le fait des agents intermédiaires, qui, s'ils la détenaient, soit matériellement, soit immatériellement et par l'effet de la fiction légale qui considère la chose comme transmise aussitôt que le contrat d'achat est parfait dans la forme, ne la détenaient qu'à titre de mandataires ; qu'une résolution seule aurait pu déplacer de nouveau la propriété, en la faisant rentrer dans les mains du vendeur, mais qu'il n'y a point à se préoccuper de cette résolution, puisqu'en fait elle n'a jamais été demandée.

Les agents de change répondaient qu'ils avaient accepté le mandat d'acheter les valeurs et qu'ils l'avaient rempli ; qu'ils avaient également reçu le mandat de prendre livraison au jour du terme, puis de transmettre à la maison Leroy de Chabrol la propriété soit par tradition manuelle, soit par transfert ; mais que l'exécution de ce mandat était subordonnée à une obligation corrélative de la part de leurs clients, celle de leur fournir les fonds nécessaires pour prendre livraison ; que jamais ils n'ont accepté le mandat de prendre livraison avec leurs propres fonds, car ce n'eût plus été le contrat de mandat, mais le contrat de prêt, et qu'ils n'ont pas fait ce contrat ; que les mandants, n'exécutant pas la première de leurs obligations, celle à l'accomplissement de laquelle était nécessairement subordonnée l'exécution du mandat, il est impossible d'admettre que le mandataire soit obligé de poursuivre l'exécution du mandat et de le convertir en contrat de prêt ; qu'ainsi ils n'avaient pas à fournir livraison en vertu du mandat, puisque la maison Leroy de Chabrol n'avait pas fourni les espèces qu'elle devait leur donner le 31 mars, en vertu de ce même contrat.

Le tribunal, après avoir entendu les plaidoiries de Me Marie, avocats des syndics Leroy de Chabrol, et Mes Dufaure et Choppin, avocats, Bertéra et Tournadre, agréés des agents de change, a rejeté la demande des syndics par le jugement suivant :

» Le tribunal, vu la connexité, joint les causes ; et, statuant sur le tout par un seul jugement :

» Attendu que les syndics de la faillite Leroy, de Chabrol et Ce réclament aux défendeurs, agents de change, diverses valeurs de bourse achetées par leur ministère, en livraison du 31 mars 1854, ou leur prix au cours du jour de la demande, offrant celui du jour de l'achat, le tout avec les accessoires afférents à ces valeurs; qu'il convient d'abord d'examiner les faits qui ont engendré cette situation ;

» Attendu que la maison Leroy, de Chabrol et Ce a cessé ses paiements dans la journée du 30 mars 1854 ; que dès quelques jours auparavant, après toutefois que ces achats, suite de reports renouvelés, avaient eu lieu, des bruits inquiétants sur la solvabilité de cette maison, circulant de toutes parts, avaient pris une telle consistance, que sa déconfiture, vainement retardée, fut inévitable ;

» Attendu que les défendeurs et leurs consorts, engagés par la foi qu'ils lui avaient faite dans des opérations d'une grave importance, dont la responsabilité leur incombait au regard de leurs confrères vendeurs, n'ont pas pu, sans une négligence invraisemblable de leurs devoirs et de leurs intérêts, ne pas s'enquérir de ce qu'il adviendrait de ces opérations au terme convenu ; que ce fait probable est devenu avéré par les débats et les explications fournies ;

» Attendu, en effet, qu'il est constant que, les 30 et 31 mars, la plupart d'entre eux ont eu des communications personnelles avec celui des gérants qui n'avait pas fui, et qui restait assisté des principaux employés et même de la présence bienveillante de l'un des syndics actuels ;

» Attendu qu'en cet état, les défendeurs ont déplacé les marchés d'achats qu'ils avaient faits pour la maison et les ont réalisés par de nouvelles ventes dont on prétend aujourd'hui ne pas tenir compte ;

» Attendu, en outre, qu'à la situation, telle qu'elle existait on ne saurait trouver d'autre issue rationnelle que ce qui a eu lieu ; que le paiement des valeurs achetées était devenu impossible en présence d'une caisse tarie et fermée : que les reports, qui exigent un plein crédit, étaient aussi impraticables ; qu'on doit donc conclure avec certitude que si, à raison du désarroi suite naturelle d'un tel désastre, il ne reste pas de traces écrites suffisantes de l'acquiescement donné alors, les défendeurs ont été réellement et ont dû se croire dûment autorisés à la marche qu'ils ont suivie ;

» Attendu qu'après une mise sous séquestre provisoire, la faillite ayant été déclarée le 5 avril, ni pendant ni après les premiers jours de l'administration syndicale, aucune mesure contraire ne fut préparée par les syndics ; qu'il y aurait eu, même de leur part, imprudence grave à tenter de soutenir des opérations qui pouvaient élargir le cercle des pertes ;

» Que, bien plus, il résulte des débats et documents produits que la question a été résolue par eux dans un sens négatif ; que ce fait ressort jusqu'à l'évidence d'une transaction alors survenue entre eux et le sieur Munster, agent de change, qui n'est pas mis en cause, laquelle comportait une opération prolongée par un report qu'ils ont autorisé et supporté pour s'assurer un bénéfice ; d'où la conséquence que, s'ils n'ont pas opéré de même pour les autres, c'est qu'il y avait de leur part impuissance et refus ;

» Attendu que, plus tard, les défendeurs ayant soulevé la prétention de se faire admettre au passif pour les différences résultant de la perte qu'ils avaient subie, ont été repoussés par jugements et arrêts des 2 janvier, 14, 26 avril et 10 mai 1856, fondés principalement sur un défaut de mise en demeure, dont la conséquence aurait été de mettre légalement à leur charge cette perte, dont ils auraient ainsi assumé sur eux-mêmes les risques et périls ;

» Attendu que c'est de ce point que la demande actuelle a pris naissance; que les syndics, allant plus loin que leur pensée première, réclament les valeurs dont s'agit comme un dépôt ayant dû toujours rester à leur disposition chez les agents de change, sans tenir compte, après un si long intervalle, ni des mutations survenues depuis lors, à l'égard de quelques-uns, par la transmission de leurs offices, ni même des modifications de forme et de nature que certaines de ces valeurs ont éprouvées ;

» Attendu que c'est en vain que les syndics, pour rattacher à leurs actes passés le germe de leur demande actuelle, invoquent leurs rapports aux créanciers du 23 décembre 1854, où ils parlent en termes vagues de la gravité de la question engagée par les reventes des agents de change; que tous les éléments de la cause, notamment leur correspondance de cette époque et les consultations soumises postérieurement au juge-commissaire, attestent qu'il ne s'agissait pour eux uniquement que de la résistance à la demande d'admission au passif pour la différence des prix revendus, et nullement de la prétention qui surgit aujourd'hui ;

» Qu'ils ne sont pas mieux fondés à arguer à ce sujet des conclusions reconventionnelles qu'ils auraient voulu former, lorsque le débat judiciaire s'est lié sur la question sus-énoncée, puisqu'en admettant que ces conclusions n'auraient pas été présentées en temps utile, ils pouvaient toujours procéder par action principale, ce qu'ils n'ont pas fait ;

» Attendu qu'il est ainsi établi que ce n'est qu'en juillet 1856, plus de deux ans après, que leur prétention actuelle, contraire à leurs actes précédents, s'est fait jour, et que de tous ces faits et circonstances il résulte que les reventes dont s'agit n'ont eu lieu qu'en présence de l'impuissance et avec l'assentiment des faillis ; que les syndics, dès l'origine, les ont appréciées sans les discuter ni faire obstacle ; qu'elles doivent être considérées comme validées en fait pour tous ;

» Attendu que, pour l'appréciation du droit dans la cause, en examinant les diverses théories proposées dans les plaidoiries, ou consacrées par les jugements ou arrêts sus-mentionnés, on doit reconnaître que le contrat qui intervient entre les agents de change et leurs donneurs d'ordre à terme est d'une nature complexe ;

» Que si on envisage l'intervention de l'agent de change comme une simple constatation, par un officier public, d'un marché fait entre deux parties, il ne faut pas perdre de vue, qu'obligé, par les règles spéciales de sa profession que la loi a tracées, au secret absolu à l'égard de la partie qui s'est adressée à lui, à l'abstention de toute avance ou paiement pour elle, à la responsabilité vis-à-vis de son confrère lié par les mêmes devoirs, si son client, auquel, autorisé par les usages et la jurisprudence, il a fait confiance jusqu'au moment de la prise de livraison, lui fait alors défaut, il ne saurait rester désarmé du moyen de dénouer cette situation, en recherchant un autre acheteur des titres dont il va, malgré lui, demeurer chargé ;

» Que, si on le qualifie de simple mandataire, terrain commun sur lequel le débat actuel semble s'être resserré, depuis qu'il a accompli par l'achat le mandat reçu, il ne reste plus pour le parfaire que la prise de livraison, qu'alors l'obligation de son mandat devient étroite pour l'exécution, au terme convenu du paiement qu'il a promis ; que si celui-ci y manque, les mêmes motifs exposés plus haut militent encore pour que l'agent de change puisse parer immédiatement aux effets dangereux pour lui-même de la négligence, de la mauvaise foi ou de l'impuissance de ce mandat ;

» Que si enfin on considère le contrat comme un achat pour compte d'autrui, avec dépôt forcé à la suite, ce dépôt ne peut qu'être essentiellement passager, puisque les frais de la conservation de ce dépôt (dans l'espèce les reports) rentrent dans les avances qu'il lui est interdit de faire; que de plus ces frais de conservation pourraient, dans un temps donné, et sous certaines influences, absorber la valeur totale du dépôt lui-même ;

» Attendu que sans doute, sous ces trois faces, si l'agent de change veut s'exonérer des circonstances d'une situation difficile, et mettre à la charge de son donneur d'ordre la perte qui aura pu en résulter, il ne doit pouvoir légalement l'obtenir, ainsi qu'il a été jugé, qu'au moyen d'une mise en demeure régulière préalable ; que l'existence d'une faillite ne saurait même effacer de plein droit son obligation à cet égard ; mais que la même règle doit être imposée à celui-ci ou à ses représentants, comme dans l'espèce, pour qu'ils puissent conserver en temps utile le bénéfice du contrat ;

» Que s'il en était autrement, l'agent de change resterait, pendant la période prescriptive des contrats, toujours sous le coup d'une demande de livraison, exercée s'il y avait avantage, délaissée s'il y avait perte ; qu'il pourrait être ainsi victime d'une inaction calculée qui choisirait son temps et son heure ;

» Qu'une telle conséquence est, à tous égards, inadmissible ; qu'elle revêt évidemment un caractère potestatif que la loi réprouve et qui répugne à l'équité ;

» Attendu qu'il suit de tout ce qui précède que l'absence de toute provision et de toute mise en demeure ou opposition de la part des syndics, au moment où la livraison devait s'effectuer, a fermé, dans l'espèce, toute voie de revendication possible ultérieure, et que la demande doit être rejetée ;

» Par ces motifs et vu le rapport de M. le juge-commissaire,

» Déclare les syndics de la faillite Leroy, de Chabrol et Ce non recevables, en tout cas mal fondés en leurs conclusions, les en déboute et les condamne aux dépens, à passer en frais de syndicat. »

COMPTOIR CENTRAL DE CRÉDIT

V. C. Bonnard et Ce.

Assemblée des actionnaires, 31 *janvier* 1857.

L'an mil huit cent cinquante-sept, et le trente et un janvier, à trois heures de l'après-midi, se sont réunis dans la salle Herz, rue de la Victoire, n° 48, à Paris, les actionnaires porteurs d'au moins vingt-cinq actions du Comptoir central V. C. Bonnard et Ce, conformément à l'art. 53 des statuts, convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire.

Ont pris place au bureau, conformément à l'art. 55 des statuts :

MM. le vicomte de Suleau, sénateur, président; — le marquis de Barbançois, sénateur; — Amédée Thayer, sénateur; — le vicomte Lemercier, député au Corps législatif; — Delacoste, ancien pair de France; — Caron, négociant; — Séb. Bertrand, secrétaire de la chambre de commerce de Marseille; — Léon Ripet, ancien avocat à Marseille.

M. le président. En ouvrant la séance, je dois déclarer à l'assemblée que, conformément à l'art. 54 des statuts, la convocation a été annoncée un mois à l'avance dans les journaux ci-après :

Pour Paris : dans *le Moniteur, la Presse, le Constitutionnel, le Siècle, la Gazette des Tribunaux* ;

Pour Lyon : dans *le Salut public, le Courrier de Lyon* ;

Pour Marseille : dans *le Courrier de Marseille* ;

Pour Strasbourg : dans *le Courrier du Bas-Rhin* ;

Pour Rouen : dans *le Nouvelliste* ;

D'un autre côté, avant l'ouverture de la séance, il a été déposé 75,104 actions par 640 actionnaires ;

Qu'en entrant dans la salle de l'assemblée, 305 actionnaires, dont 4 représentant 18 autres actionnaires en vertu de procurations annexées à la feuille de présence, ont signé cette feuille et déposé leur carte d'entrée ;

Digitized by Google

Que les 305 actionnaires présents représentent, tant en leur nom qu'en qualité de mandataires, 39,216 actions sur les 110,745 dont se compose le fonds social.

L'art. 4 des statuts exigeant que le tiers des actions émises soit déposé pour que la constitution de l'assemblée puisse avoir lieu, et ce tiers étant dépassé, nous nous trouvons régulièrement constitués en assemblée extraordinaire.

La parole est à M. Berteaux.

M. Berteaux donne lecture du procès-verbal de la dernière assemblée.

M. le président. Quelqu'un désire-t-il présenter des observations sur le procès-verbal ?

L'adoption du procès-verbal de la dernière assemblée est prononcée sans aucune réclamation.

M. le président. Le conseil de surveillance ayant nommé dans son sein une commission chargée d'examiner le bilan et la situation du Comptoir central, M. le vicomte Lemercier, l'un des membres de cette commission, a la parole pour donner communication à l'assemblée de son rapport.

Messieurs,

Depuis quatre ans qu'existe à Paris l'institution de crédit à l'établissement de laquelle nous avons aidé par l'apport de nos capitaux, nous avons pu nous pénétrer de son mécanisme et de son mérite. Le conseil de surveillance auquel vous avez confié l'honorable et délicate mission de protéger vos intérêts par son examen n'a donc plus besoin de vous entretenir de l'institution en elle-même.

Au reste, si parmi les actionnaires se trouvaient quelques nouveaux venus, moins au fait que la majorité d'entre nous de notre système, le gérant est prêt à répondre à toutes les questions qui lui seraient adressées à ce sujet.

La mission de votre conseil de surveillance se trouve donc circonscrite dans des limites restreintes, celles de vous faire connaître le bilan de notre Société au 31 décembre dernier.

Nous n'avons pas besoin de vous dire, Messieurs, que le conseil a apporté dans l'examen de toutes les parties qui composent ce bilan la plus scrupuleuse attention. Nous avons la confiance d'avoir mis le même soin à vérifier les bilans précédents ; si notre responsabilité s'est accrue par la loi de l'année dernière, nous pouvons dire que notre empressement à défendre les intérêts que vous nous avez confiés n'a pu s'augmenter.

Pourtant, nous avons tenu à vous donner cette année de plus grands détails sur ce bilan, et nous avons prié en conséquence notre gérant de faire imprimer le procès-verbal de la séance du conseil de surveillance où il nous a présenté les résultats financiers de l'année dernière.

De cette façon, vous avez sous les yeux les chiffres que nous allons avoir l'honneur de lire devant vous, et il vous est plus facile d'en suivre l'enchaînement.

Nous poserons en commençant, pour bien vous faire saisir les résultats des opérations de l'année 1857, deux chiffres :

Celui des affaires, qui s'est élevé à 97,366,884 36

et celui des bénéfices à répartir, qui monte à 3,102,519 66

Nous allons maintenant entrer dans les détails de ces résultats, que nous avons vérifiés avec le soin le plus scrupuleux, afin de pouvoir les affirmer à l'assemblée générale.

110,745 actions, représentant un capital de 11,074,500 fr., ont droit de jouissance sur les bénéfices de 1856. Nous avons vérifié sur les souches la situation des actions émises, nous l'avons trouvée exacte, et nous avons constaté la présence de 3,000 actions appartenant au gérant. Quoique nos statuts ne lui imposent de laisser ces 3,000 actions à la souche que pour le capital de 100 millions complétement émis, le gérant les y laisse toutes avec notre capital d'émission de 11 millions.

Le nombre des parties prenantes une fois établi, passons à la décomposition du chiffre des affaires.

Nous avons déjà dit que le chiffre total de nos affaires, du 1er janvier au 31 décembre 1856, a été de, ci 97,366,884 36

Dans ce chiffre ne sont pas comprises les écritures de balances, qui, si elles y étaient jointes, porteraient ce chiffre à 120,192,690 fr. 19 c.

Ces 97,366,884 fr. 36 c. d'affaires se décomposent ainsi qu'il suit :

Caisse,	17,652,305 95	
Banque de France,	5,670,386 47	
Portefeuille, se composant de	19,288,273 95	
Crédit pur,	7,263,273 95	
Effets et valeurs diverses,	7,525,000 »	
Bons du Trésor à la Banque de France,	2,500,000 »	
Conventions de loyer	2,000,000 »	
Immeubles,	12,201,000 »	
Contrats hypothécaires,	1,435,295 »	
Constructions,	232,000 »	
Comptes courants,	30,687,622 99	
Avances sur actions,	1,200,000 »	
		97,366,884 36

Ce chiffre d'opérations présente une augmentation de 15 millions environ sur le chiffre proportionnel de l'exercice précédent.

Nous savons aussi que le chiffre total des bénéfices s'est élevé, en 1856, à 3,102,519 fr. 66 c.

Voici comment cette somme se décompose :

7,263,273 95	Crédit sans intérêt pour commission 3 0/0,		217,898 20
7,525,000 »	Négociations, valeurs diverses, 1/4 0/0 de commission, 4 0/0 l'an d'intérêt,		84,656 25
5,500,000 »	Bons du Trésor à un an d'intérêt à 5 1/2 0/0 l'an,		192,500 »
232,000 »	Construction, commission 3 0/0,		6,960 »
1,435,295 »	Contrats hypothécaires 1 1/2 à 3 0/0 et intérêt 4 0/0 l'an,		57,411 80
1,200,000 »	Avances sur actions, commission 1/4 0/0, intérêt à 5 0/0 l'an,		63,000 »
12,201,000 »	Immeubles, commission 3 0/0. Intérêts et dividendes sur titres en portefeuille au 31 décembre 1855, incombant à l'exercice 1856, par leur échéance et primes sur actions cédées par la Société en 1856,		366,000 »
			690,000 »
			1,678,426 25
	Bénéfices sur les immeubles,		1,424,093 41
			3,102,519 66

Il nous paraît superflu d'ajouter que nous n'avons pu vérifier une à une toutes les opérations que nous donnons en total dans le tableau précédent ; nous avons pris la moyenne des commissions de chacune des opérations du Comptoir, et nous sommes arrivés aux résultats précités ; ce qui est rigoureusement exact, c'est le chiffre total des bénéfices.

Nous avons dû nous rendre bien compte de la réalité des bénéfices sur les immeubles ; nous nous sommes fait représenter tous les actes constatant les achats et les ventes, et nous avons eu la satisfaction de reconnaître que l'appréciation de notre gérant était très-modérée, et que les ventes effectuées auraient pu lui donner le désir de porter un chiffre de bénéfices plus élevé sur le compte d'immeubles, s'il n'avait pas été retenu par sa prudence habituelle.

Les bénéfices nets doivent se répartir, aux termes de nos statuts, de la manière suivante :

Aux actionnaires, 75 0/0, soit 21 fr. 01 c. par action,	2,326,839 60
Au gérant, 15 0/0,	465,378 »
Au compte du personnel, 5 0/0, conformément à l'art. 43 des statuts,	155,126 »
A compte de bienfaisance, 5 0/0, conformément à l'art. 43 des statuts,	155,126 »
	3,102,519 66

Ainsi, Messieurs, cette année, le Comptoir central aura fait rapporter à nos capitaux 26 0/0, en ajoutant aux 21 fr. de dividende, auxquels chaque action a droit, les 5 fr. d'intérêts touchés en juillet dernier. C'est la quatrième année que nous rece-

Digitized by Google

vons, en intérêts et dividendes, le quart de notre capital; et le bilan, que nous allons vous faire passer tout à l'heure sous les yeux, établira que nous possédons, en argent et valeurs liquides, à peu près le capital nominal de nos actions émises, et un capital plus fort en immeubles d'une réalisation moins immédiate.

Il ne nous appartient pas de tirer les conséquences de cet état de choses; notre mission se bornait à constater les valeurs énoncées dans l'inventaire, et nous avons vérifié qu'elles existaient réellement.

Il nous reste à vous présenter le bilan de l'année 1856. Vous remarquerez, Messieurs, que le gérant est entré dans plus de détails que les années précédentes.

Bilan au 31 décembre 1856.

ACTIF.

Caisse, espèces en caisse. . .		27,207 91
Espèces en compte courant à la Banque de France . . .		72,881 62
Bons du Trésor, déposés à la Banque de France.		2,416,350 »
Papier de portefeuille payable en espèces, ne dépassant pas trois mois.		461,929 10
Papier de portefeuille payable en espèces, dépassant trois mois.		30,000 »
Contrats hypothécaires, portant intérêt à 4 0/0 l'an . .		26,004 17
Billets de crédit, payables à vue, de la catégorie n° 1, crédits accordés sur une seule signature avec des garanties diverses		99,459 20
Billets de crédit à vue, de la catégorie n° 2, obtenus dans les mêmes conditions que les précédents.		110,863 58
Billets de crédit à vue, de la catégorie n° 1, acceptés avec la seule signature des débiteurs, sans autre garantie.		1,403,111 97
Billets de crédit à vue, de la catégorie n° 2, acceptés dans les mêmes conditions que les précédents.		633,306 89
Billets de crédit afférents aux loyers et conventions dont le montant n'est fourni par le Comptoir qu'après livraison des souscripteurs . . .	1,953,915 63	
Billets de crédit de même nature dont les souscripteurs ont reçu du Comptoir le montant par anticipation. .	119,565 42	2,073,481 05
Compte d'immeubles comprenant la totalité de ceux non immobilisés, et spécialement la forêt de Breteuil, le village de Billancourt, une partie du parc de Maisons-Laffitte, île Saint-Germain, des terrains sur divers points de Paris, une usine à Villegongis, et l'immeuble de Bichignol.		13,563,062 58
Mobilier.		23,117 85
Balance des comptes courants divers.		94,500 98
Hôtel Talhouët (réserve immobilière).		1,633,052 55
Total. . .		22,688,358 93

PASSIF.

Compte capital représentant 110,745 actions		11,074,500 »
Capital représenté par l'hôtel Talhouët, réserve immobilière, et provenant Savoir :		
De la réserve antérieure. . . .	366,426 41	
De celle du présent exercice 1856	344,724 41	
Et d'une partie des bénéfices du même exercice, conformément à l'art. 17 des statuts. .	921,901 23	1,633,052 05
Dividendes d'actions échus et non encore réclamés . . .		20,593 47
Intérêts d'actions échus et non encore réclamés.		16,944 70
Compte du personnel		98,659 69
Compte de bienfaisance . . .		104,201 12
Créditeurs par souscriptions de billets de loyers et conventions.		1,953,915 63
Créditeurs pour fonds versés en comptes courants. . . .		118,128 20
Créditeurs pour achats d'immeubles.		3,962,862 50
Le gérant créditeur en compte courant.		602,975 91
Bénéfices nets au 31 décembre 1856, à répartir		3,102,519 66
Total. . . .		22,688,358 39

Nous nous bornerons à deux observations relativement au bilan que nous venons de vous lire.

C'est qu'à l'actif figurent nos réserves immobilisées par l'acquisition de l'hôtel Talhouët-Roy. Nous nous étions plaints que notre compte de réserve ne fût pas séparé du reste de notre actif. Aujourd'hui, il est non-seulement séparé, mais encore représenté par un immeuble très-important.

Notre seconde observation portera sur l'article du passif intitulé : Créditeurs pour achats d'immeubles.

Nous voulons faire remarquer à l'assemblée que, sur nos 13,500,000 fr. d'immeubles, nous devions encore, au 31 décembre dernier, environ 4 millions.

Il est intéressant de savoir à quelles époques ces dettes doivent être payées, et nous vous mettons sous les yeux le tableau de ces échéances.

(Voir le tableau ci-contre.)

Le Comptoir a, dans le mois de janvier courant, déjà payé en déduction de cette somme de 3,962,862 fr. 50 c.,

50,000 fr. imputables sur l'île St-Germain;
43,500 — sur Maisons-Laffitte.

Il n'a donc plus rien à payer en janvier pour les immeubles.

Tels sont, Messieurs, les faits et les chiffres que nous devions vous mettre sous les yeux.

Nous n'aurions plus qu'à vous prier de donner décharge au gérant, si nous n'avions pas à vous entretenir de la position personnelle des membres du Conseil de surveillance et de quelques mesures utiles adoptées par le gérant dans le cours de l'exercice expiré.

Depuis la mise en vigueur de la nouvelle loi sur les sociétés en commandite, quelques sociétés sont entrées dans la voie, soit d'augmenter considérablement les jetons de présence des membres du Conseil de surveillance, soit même de leur attribuer une rétribution fixe. Nous tenons essentiellement à constater que si nous n'avons pas reculé devant une responsabilité plus lourde, ce n'est pas par des motifs semblables; nous restons et nous tenons à rester sous l'empire de la gratuité, qui nous permet d'accomplir avec plus d'indépendance et de liberté la mission de contrôle que vous nous avez confiée.

Les mesures nouvelles adoptées par le gérant tendent en partie à diminuer dans le courant des affaires son ingérence personnelle et à y substituer l'action de ses employés.

L'ordre, que vous connaissez tous, a lieu chaque matin de sept heures à huit heures et demie, et le gérant n'y assiste plus; c'est le secrétaire général qui préside.

Chaque jour, à l'issue de l'ordre, le Conseil de gérance s'assemble et s'occupe de la solution de toutes les questions qui n'ont pu être exposées à la publicité de l'ordre ou qui y ont soulevé des difficultés. Ce Conseil, auquel le gérant n'assiste jamais, est composé de tous les chefs de services.

Vous voyez, Messieurs, que le gérant s'efforce, par ces sages mesures, de diminuer son action personnelle, qui paraît encore à bien du monde, même aux personnes pénétrées de la bonté du système, nécessairement liée au succès de notre Société.

Une nouvelle et louable innovation est celle qui consiste à rendre tous les membres du personnel actionnaires du Comptoir dans une proportion qui pourra aisément doubler le traitement de chacun d'eux.

Cette mesure, qui complète l'excellente disposition des statuts établissant la participation des employés dans les bénéfices du Comptoir, est appelée à récompenser le zèle de ces hommes modestes, intelligents et dévoués, qui ne reculent devant aucune fatigue pour aider au bon état de nos affaires.

Nous n'avons plus qu'à vous demander, Messieurs, de donner au gérant décharge de ses comptes, et à vous prier d'élire les membres du Conseil de surveillance destinés à compléter le Conseil aux termes de nos statuts.

Peut-être, Messieurs, dans le courant de cet exercice, aurons-nous à nous réunir pour nous occuper de la conversion de notre Société en société anonyme. Vous vous rappelez que déjà, l'année dernière, nous avons jeté cette idée dans vos esprits. Le gérant s'en préoccupe toujours, afin d'assurer une existence plus solide à notre institution de crédit; mais il tient à ne faire cette démarche que lorsqu'il pourra présenter au gouvernement un ensemble de faits convaincants.

Vous apprécierez cette réserve, à laquelle le Conseil de surveillance, malgré la lourde responsabilité qui pèse sur lui dans la forme en commandite, ne peut que s'associer.

Digitized by Google

Immeubles.	Sommes.	Sommes à payer pour les immeubles. — ECHÉANCES.								Indéterminées.
		1857.		1858.		1859.		1860.		
Billancourt.....	247.483 02	23 avril.....	125.337 20	23 avril.....	125.145 82					
Maisons-Laffitte..	281.250 »			1er juillet....	281.250 »					
Billancourt.....	77.225 »					23 février...	77.225 »			
Maisons-Laffitte..	17.543 90									17.543 90
Billancourt.....	7.550 »	3 juillet....	7.550 »							
Hôtel Talhouët...	1.100.000 »	5 août.....	366.666 66	5 août.....	366.666 66	5 août.....	366.666 68			
Forêt de Breteuil..	558.000 »			1er mai.....	500.000 »			1er mai.....	58.000 »	
Ile Saint-Germain.	804.737 85	16 janvier...	50.225 33	16 janvier...	50.000 »					
		16 février...	50.000 »	16 février...	50.000 »					
		16 mars.....	50.000 »	16 mars.....	50 000 »					
		16 avril.....	50.000 »	16 avril.....	50.000 »					
		16 mai.....	50.000 »	16 mai.....	4.532 48					
		16 juin.....	50.000 »							
		16 juillet....	50.000 »							
		16 août.....	50.000 »							
		16 septembre	50 000 »							
		16 octobre ..	50 000 »							
		16 novembre	50.000 »							
		16 décembre.	50.000 »							
Ile Saint-Germain.	8.000 »									8.000 »
Rue de Charonne.	204.580 »	1er mai.....	42.165 »	1er mai.....	54.165 »					
		1er novembre	54.165 »	1er novembre	54.145 »					
Billancourt.....	552.000 »	30 avril.....	267.000 »							
		30 décembre.	285.000 »							
Maisons-Laffitte...	103.578 75	1er janvier...	43.500 »	1er mai.....	15.000 »	1er mai.....	15.000 »	1er mai.....	15.000 »	
		1er mai.....	15.078 75							
	3.962.868 50		1.804.547 96		1.600.884 96		458.891 68		73.000 »	25.543 90

Après ce rapport, M. Bonnard, gérant, prend la parole en ces termes :

MESSIEURS,

Comblé par vous des marques d'une confiance sans limites, il me serait sans doute fort agréable de vous retracer la marche de nos opérations de crédit pendant l'exercice 1858, et les avantages qui en ont été la conséquence. J'aurais aussi beaucoup de plaisir à vous démontrer que de tels résultats ne s'obtiennent pas sans qu'on ait à surmonter de grandes difficultés, à mener à bien des travaux qui durent autant que les jours, autant que les heures de toute une année ; mais, d'une part, de tels détails ne sont pas ceux qui vous intéressent le plus, et, d'autre part, nos travaux, quelque pénibles qu'ils soient, ne constituant après tout qu'un strict devoir, j'aime mieux, laissant de côté ces faits secondaires, appeler votre attention sur des points fondamentaux.

En première ligne, il convient, selon moi, de placer la condition morale du Comptoir.

Il nous a toujours semblé qu'avant le succès des grandes entreprises, avant la réalisation de la fortune, avant le gain des millions, il y avait un but à poursuivre, une victoire à remporter. Cette victoire, que nous plaçons au-dessus de toutes les satisfactions d'amour-propre et de la réussite de tous les projets, c'est la conquête d'une bonne réputation.

Aussi, nous pouvons vous l'affirmer, toute notre sollicitude, toutes nos préoccupations, tous nos efforts ont tendu à nous acquérir une bonne renommée.

Dans toutes nos relations, dans toutes nos affaires, petites ou grandes, nous avons voulu d'abord donner satisfaction complète à chacun et à tous, afin que personne ne fût en droit de nous adresser un reproche mérité. Il ne nous appartient pas de dire que ce but a été atteint; mais ce que nous pouvons affirmer avec l'assurance de gens honnêtes, c'est qu'il a été sans cesse poursuivi, et que si, malgré nous, nous avons fait des mécontents, nous avons du moins toujours obéi aux inspirations d'une conscience droite, et nous ne nous sommes jamais écartés des règles de la plus parfaite loyauté.

Après la question de moralité, il en est une autre aussi très-importante pour tous les établissements sérieux et durables. Celle-là a un caractère bien différent, mais elle se recommande également à votre attention. Je veux parler de la conservation du capital.

La maison qui n'a ni dettes ni échéances, qui, même en ayant des fonds considérables engagés dans des entreprises importantes, possède encore en valeurs réelles une bonne partie de ses capitaux; cette maison-là est en mesure de faire toujours d'excellentes affaires, car elle peut profiter des meilleures occasions. Eh bien, sous ce rapport, la situation du Comptoir central ne laisse rien à désirer. En voici la preuve :

Le Comptoir central existe depuis dix-huit ans et demi. Il n'a été mis en société en commandite que dans l'année 1849, mais, de fait, il a été créé en 1848. Jamais son but n'a varié, mais ses moyens d'action ont été modifiés par l'expérience que donne la pratique. D'abord très-faible, le capital du Comptoir s'est élevé successivement jusqu'à 11 millions. — Permettez-nous ici de vous présenter ici des chiffres approximatifs, des chiffres ronds qui, sans s'écarter de la vérité, faciliteront votre appréciation. — Avec ce capital de 11 millions, il a été fait pour plus de 300 millions d'affaires.

Ces affaires ont produit des bénéfices qui ont été distribués sous la forme de 21 coupons d'intérêt ou de dividende. Le 22e coupon sera payé à partir du lundi 9 février.

Eh bien, ces gros bénéfices réalisés et répartis entre tous, ces transformations incessantes subies par le capital du Comptoir en raison même de nos opérations, n'ont nullement altéré ce capital. Votre capital, qui a tant servi et tant produit, nous vous le rapportons intact et constitué de telle sorte, qu'il peut être non-seulement apprécié, mais, pour ainsi dire, palpé par chacun de vous.

En voici les éléments :

Nous possédons pour 3 millions de bons du Trésor déposés à la Banque.

Nous avons ensuite 1 million, soit en compte courant à la Banque, soit dans notre caisse, soit chez divers correspondants.

Il nous est dû, entre outre, en comptes courants, 1 million et demi.

Nous avons en portefeuille, en billets ne dépassant trois mois, 500,000 francs.

Nous possédons enfin 4 millions et demi de billets de crédit de la première et de la seconde catégorie, d'une valeur incontestable et payables à vue.

Si je ne me trompe, voilà bien près de 11 millions d'une nature telle qu'ils sont en dehors des opérations, qu'ils se trouvent pour ainsi dire à toute heure, à chaque instant sous nos mains, à notre disposition. Qu'il se présente une affaire de 10 millions et demi, et nous pouvons la solder sans rien demander au crédit. Y a-t-il beaucoup de maisons dans ces conditions?

Voilà ce que nous appelons la conservation du capital. Nous ignorons si tout le monde l'entend comme nous, mais nous croyons, en agissant comme nous l'avons fait, avoir mis les intéressés à l'abri de toute inquiétude et assuré l'avenir de notre établissement.

Digitized by Google

Un troisième but restait à atteindre : la consolidation du capital. Ce rêve de toutes les institutions sérieuses était aussi l'objet de toutes nos préoccupations depuis que notre établissement est fondé. Mais nous avons vu des jours moins prospères; jusqu'ici il m'avait fallu différer la réalisation d'un projet que je nourrissais avec bonheur; enfin le moment propice est arrivé; l'heure si impatiemment attendue par nous a sonné; et aujourd'hui, je puis vous annoncer que nous avons une réserve immobilière considérable : c'est un grand immeuble qui vient augmenter votre capital de 2 millions.

Avant de nous mettre à votre disposition pour répondre à toutes les questions que vous voudrez bien nous adresser, permettez-nous de répéter une chose que nous avons souvent dite. Il ne faut pas se faire d'illusion : on ne mérite pas d'autels pour avoir su faire la fortune de ses actionnaires et la sienne propre. Tout n'est pas là dans une entreprise comme la nôtre. Si le Comptoir central a rapporté beaucoup à ses actionnaires et à son fondateur, cette institution n'est cependant encore qu'à l'état d'essai. Nous voulons entrer réellement dans le crédit, afin d'arriver à la pratique de l'économie.

Ici je touche à une question traitée en termes magnifiques par les maîtres illustres de la science, depuis Adam Smith jusqu'à Michel Chevalier; mais je crois pouvoir la résumer en ces mots :

Faire produire la plus grande somme de richesse possible ;

Distribuer ces richesses d'une manière logique.

Ce n'est pas nous qui ouvrirons cette voie à notre pays. La force et le temps nous manqueraient : à d'autres est réservé un honneur que nous n'avons pas le droit d'ambitionner.

Plusieurs observations ont été adressées au gérant par MM. les actionnaires. La première avait trait à la proposition de M. Lemercier, qui faisait pressentir une convocation d'actionnaires pour adopter la forme anonyme; la seconde, à l'évaluation des immeubles; la troisième aux fonds reçus en comptes courants.

Une dernière demande a été faite au sujet du crédit réel ; M. le gérant l'a expliqué ainsi :

Le crédit réel est celui qui coûte le meilleur marché. Avec l'accroissement de nos affaires, le taux de la commission diminuera; déjà cette commission est souvent compensée par l'intérêt non perçu. Ainsi, le Comptoir central perçoit une commission de 3 0/0 pour un crédit qui durera six mois ; or, l'intérêt de six mois représentant 3 0/0, il est évident que les 3 0/0 de commission perçus sont rendus au client par cela seul qu'il ne paie pas d'intérêt.

Puis ont été nommés membres du conseil de surveillance pour l'année 1857, en remplacement des membres sortants :

M. le comte de Larmage, M. le vicomte de Naylies, M. Malpas-Duché, M. Baresswil, M. Pallud, membre du conseil général du Puy-de-Dôme, M. Saunier, docteur.

Enfin, l'assemblé décide à l'unanimité, sur la proposition du gérant, que le mot *crédit* sera ajouté au titre actuel de *Comptoir central*. A l'avenir, l'institution s'appellera donc COMPTOIR CENTRAL DE CRÉDIT.

ORDONNANCES RENDUES PAR M. LE PRÉFET DE POLICE, EN MATIÈRE DE TARIFS, PENDANT LE COURANT DU MOIS D'OCTOBRE.

CHEMINS.	DATES	TITRES DES ORDONNANCES	OBSERVATIONS
Est-Ouest.....	10 octobre.	Ordonnance concernant une addition au tarif spécial pour le transport des métaux bruts et fabriqués.	Les Compagnies des chemins de fer de l'Est et de l'Ouest sont autorisées à comprendre les roues en fer, les châssis de locomotives et les outils, dans le tarif spécial concernant le transport des métaux expédiés du Havre, de Dieppe et de Fécamp, à Forbach, Strasbourg et Bâle.
Nord et Est	9.....	Ordonnance concernant un tarif commun pour le transport des émigrants.	Tarif concerté entre les Compagnies du Nord et de l'Est pour le transport des émigrants qui se dirigent de divers points de la Hesse, du Palatinat et de l'est de la France vers le port de Dunkerque.
Nord et Est	14.....	Ordonnance concernant une addition au tarif spécial pour le transport des métaux bruts et fabriqués.	Transport des roues de wagons, roues en fer, châssis de locomotives et outils compris dans la 1re série du tarif qui fait l'objet de l'ordonnance du 21 août dernier.
Orléans...	18.....	Ordonnance concernant les tarifs généraux des transports à grande vitesse sur la section de Poitiers à Niort mise en relation avec les diverses stations du réseau, y compris la section d'Argenton à Limoges et les nouvelles stations des Eglizottes et d'Egauvillers.	
Orléans...	19.....	Ordonnance concernant un tarif spécial pour le transport des marchandises à petite vitesse.	Transport : 1° des marchandises des trois classes, d'Angers et des stations intermédiaires comprises entre Angers et Saint-Martin-sur-Loire inclusivement ; 2° des marchandises des 1re et 2e classe expédiées de Saumur et des stations intermédiaires comprises entre Saumur et Saint-Mars inclusivement, à Paris (Ivry) ou à toute autre station située en deçà de Paris.
Orléans...	20.....	Ordonnance concernant un tarif pour le transport des chevaux de course.	La Compagnie est autorisée à effectuer le transport des chevaux destinés aux courses qui ont lieu dans les villes desservies par son réseau, à l'aller et au retour, par les trains à grande vitesse, et moyennant une réduction de 50 0/0 sur le tarif ordinaire. Une réduction de 50 0/0 sur le prix des places est également accordée aux conducteurs de chevaux, à raison d'un homme par cheval au maximum.

Digitized by Google

SUITE DES ORDONNANCES RENDUES PENDANT LE MOIS D'OCTOBRE.

Orléans Ouest.... Ceinture..	31.....	Ordonnance concernant un tarif spécial pour le transport des bestiaux.	Tarif commun aux Compagnies d'Orléans, de l'Ouest et le syndicat du chemin de fer de Ceinture, pour le transport des bestiaux de Choisy-le-Roi à Poissy et *vice versâ*. Tarif autorisé à titre provisoire.
Orléans...	22.....	Ordonnance concernant un tarif spécial pour le transport des œufs, en remplacement du tarif n° VIII-24.	
Orléans...	23.....	Ordonnance concernant un tarif spécial pour le transport des marrons, châtaignes et noix.	
Est-Ouest....	24.....	Ordonnance concernant des tarifs communs pour le transport des marchandises entre Reims, Rouen, le Havre, Fécamp et Dieppe.	Tarifs communs entre les Compagnies de l'Ouest et de l'Est pour les transports à petite vitesse : 1° de marchandises diverses expédiées de Reims, à Rouen, le Havre, Fécamp et Dieppe et *vice versâ* ; 2° de vins en bouteilles expédiés de Reims aux mêmes points, mais sans réciprocité.
Est.....	29.....	Ordonnance concernant les billets directs de Paris à Milan.	Billets valables pendant un mois et donnant droit à l'arrêt facultatif dans certaines villes du parcours. — 1re classe, 121 fr. 50 ; 2e classe, 102 30.
Est.....	31.....	Ordonnance concernant les billets d'aller et de retour au départ de la station du Raincy.	Billets des trois classes du Raincy à Paris. — 1re classe, 2 fr. 20 ; 2e classe, 1 60 ; 3e classe, 1 35.
Orléans-Ceinture..	31.....	Ordonnance concernant un tarif spécial pour le transport des veaux et porcs de Choisy-le-Roi à la Chapelle.	La Compagnie d'Orléans et le syndicat du chemin de fer de Ceinture sont autorisés à effectuer le transport des veaux et porcs expédiés par bande de 20 animaux de Choisy-le-Roi à la Chapelle, moyennant le prix total de 50 c. par tête. — Tarif autorisé à titre provisoire.

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 9 janvier 1857.
(Suite.)

Présidence de M. Charles Callon.

Après ce compte-rendu de l'année, M. Polonceau appelle au fauteuil le président nommé pour l'année 1857, M. Ch. Callon, vice-président depuis l'origine de la Société, dont le nom se lie aux meilleurs souvenirs de l'École centrale, et dont les travaux hydrauliques, à l'étranger comme en France, lui ont acquis une haute réputation. M. Polonceau quitte sa présidence, heureux d'avoir pu consacrer à la Société tout le dévouement dont il a été capable; il en remet la direction avec confiance à M. Callon, assuré qu'elle lui devra une nouvelle impulsion, et il termine en remerciant le bureau, le comité, les auteurs de travaux présentés et les sociétaires assidus aux séances, du concours affectueux et cordial qu'ils lui ont prêté dans son exercice.

M. Callon prend place au fauteuil de la présidence.

Personne ne l'accusera, dit-il, de fausse modestie lorsqu'il répétera que l'honneur insigne qu'on lui fait en l'appelant au fauteuil de la présidence, après les six ingénieurs éminents qui l'ont précédemment occupé, serait pour lui un fardeau trop au-dessus de ses forces, s'il n'avait la conscience de devoir cet honneur à l'extrême bienveillance dont il a reçu tant de preuves depuis neuf années.

Ce qui contribue aussi à le rassurer, c'est que la Société est définitivement sortie de cette période d'accroissement lent et laborieux, pendant laquelle elle a eu à traverser des jours difficiles qui ne se présenteront sans doute plus. Les bases sur lesquelles elle est assise sont inébranlables; et il ne s'agit plus, désormais, que de continuer l'œuvre qui nous est en quelque sorte léguée.

Pour cela, il compte sur le zèle et le dévouement de tous, et particulièrement sur celui des plus jeunes, lesquels hésitent trop, parfois, à entretenir la Société de leurs travaux et à aborder les discussions qui, pour être quelquefois ardues, n'en sont pas moins cordiales, simples et dénuées de toute solennité académique. — L'amélioration des publications, toujours un peu restreintes, sera le résultat du concours de tous; et cette amélioration, à son tour, en provoquant de nouvelles admissions, donnera les ressources financières nécessaires pour réaliser des améliorations nouvelles.

Cette année, grâce à trois bulletins actuellement sous presse, l'arriéré des publications trimestrielles pourrait être comblé en partie sans qu'il soit nécessaire de changer le chiffre réglementaire des cotisations annuelles, mais à la seule condition que leur rentrée se fasse avec le plus de régularité possible.

Tout en remerciant son honorable prédécesseur des paroles trop flatteuses qu'il vient de prononcer, M. Callon dit qu'il n'entreprendra pas de retracer ici la série des travaux remarquables à l'aide desquels M. Polonceau a si dignement soutenu l'honneur du nom qu'il porte et prouvé une fois de plus la vérité de ce vieil adage : « Noblesse oblige. »

M. Mony, l'un des derniers présidents, s'est acquitté de cette tâche et a précisé la nature des services éminents que M. Polonceau a rendus à la grande industrie des chemins de fer. M. Callon veut les considérer ici à un autre point de vue non moins digne, selon lui, de l'attention de la Société.

Il a toujours pensé que dans le temps où nous vivons, le rôle des ingénieurs civils ne devait pas se borner à faire avancer la science et l'art proprement dits, mais qu'intermédiaires naturels, éclairés, désintéressés, entre le capital et le travail, il était de leur devoir de pousser à l'étude et à l'expérimentation, dans ce qu'elles ont de raisonnable et de pratique, de toutes les mesures propres à assurer l'amélioration graduelle du sort des ouvriers, et à confondre ainsi les intérêts et les aspirations des classes inférieures de la société avec les aspirations et les intérêts du corps social tout entier.

A ce point de vue comme à tous les autres, M. Polonceau a dignement compris et rempli sa mission. Caisses de secours, soins médicaux gratuits, magasins d'approvisionnements aux prix de revient; en un mot, toutes les institutions capables d'atténuer les maux dus aux chômages forcés et à la cherté toujours croissante

Digitized by Google

des objets de consommation, il les a toutes étudiées, organisées au profit des employés et ouvriers placés sous ses ordres. Le succès d'abord, puis la reconnaissance éclatante de familles nombreuses, ont répondu à ses efforts et attesté une fois de plus quelle réalisation facile attend les conceptions même les plus avancées, quand leur exécution est confiée à des cœurs droits et à des mains habiles. Il termine en proposant de voter des remercîments au président, au bureau et au comité sortants.

Cette proposition est adoptée à l'unanimité.

M. LE PRÉSIDENT annonce que la Société a reçu les publications suivantes :

1° De la Société des anciens élèves des écoles nationales d'arts et métiers, la collection complète de son *Annuaire* de 1848 à 1856 ;

2° De la Société de l'industrie minérale, un exemplaire de son Bulletin de juillet, août et septembre 1856 ;

3° De M. Boutigny, d'Evreux, membre de la Société, un exemplaire de son ouvrage : *Etude sur les corps à l'état sphéroïdal ;*

4° De la Société industrielle de Mulhouse, son Bulletin n° 136 ;

5° De M. de Lesseps (Ferdinand), un exemplaire du Rapport et projet de la Commission internationale : percement de l'isthme de Suez, avec atlas ;

6° De M. Pinet fils, d'Abilly, un exemplaire d'un rapport des experts sur son manége.

7° De la Société d'encouragement, son Bulletin de novembre 1856 ;

8° De M. Colladon, un exemplaire de son Rapport sur les expériences faites en 1856 sur la machine du système Pascal ;

9° De la *Revue d'architecture*, un exemplaire de sa dernière livraison ;

10° Le numéro de décembre 1856 *Annales de la construction ;*

11° De MM. Piquet et Barrault, membres de la Société, un Mémoire sur l'étude de quelques procédés métallurgiques ;

12° De la Société des ingénieurs civils de Londres, le résumé des séances des 9 et 16 décembre ;

13° De M. Lefrançois, membre de la Société, une Note sur la manière de déterminer la longueur de la courbe de l'ellipse.

A ce sujet M. le président appelle l'attention des sociétaires sur l'utilité qu'aurait un compte-rendu analytique de toutes les publications périodiques ou autres qui sont envoyées à la bibliothèque et qui contiennent souvent des travaux du plus haut intérêt. Cette tâche étant trop lourde pour le bureau seul, il fait appel à la bonne volonté des membres pour la réalisation de cette pensée, que le comité a déjà approuvée.

Cette proposition étant appuyée par tous les membres présents, plusieurs des publications adressées récemment à la Société sont de suite renvoyées à l'examen de divers membres qui offrent leur concours, savoir :

A M. Flachat, le nouveau Mémoire de M. de Lesseps sur le canal de Suez,

A M. Petiet, la Note de M. Colladon sur la nouvelle machine à vapeur et à air chaud combinés de M. Pascal.

A M. Tréla, la dernière livraison de la Revue d'architecture, de M. César Daly.

A M. Faure, deux bulletins de la Société des ingénieurs civils anglais.

M. PÉPIN-LEHALLEUR annonce aussi qu'il se chargera de rendre compte des travaux relatifs à la mécanique agricole que la Société pourra recevoir.

M. FAURE lit une note de M. Hervé-Mangon sur un procédé qui a pour objet de désinfecter les eaux d'égout et d'en extraire les principes fertilisants, en les amenant à l'état de briquettes.

Dans la pensée que cette communication devait intéresser vivement la Société des ingénieurs civils, M. Faure a demandé à l'auteur de la note qui va être lue une autorisation expresse qui lui a été donnée avec empressement.

L'auteur rend compte, *de visu*, d'une heureuse application chimique, fécondée par une installation mécanique toute spéciale, ingénieusement conçue et grandiosement réalisée par l'un des ingénieurs éminents de l'Angleterre, M. Wicksteed. M. Mangon, qui a su conquérir une belle place entre ceux qui se livrent à l'étude des hautes questions d'économie agricole, à la pratique des procédés qui s'y rapportent, a fait comprendre avec une lucidité parfaite, dans son ensemble et dans ses détails essentiels, une grande opération chimique et mécanique à la fois, appliquée avec un succès complet depuis dix-huit mois déjà, dans une ville de 60,000 âmes; il signale les résultats acquis, il fait connaître quelques recherches déjà faites par lui et qui l'ont conduit à cette conclusion, que les procédés de M. Wicksteed peuvent être heureusement appliqués en France, à Paris notamment.

Il signale d'abord les inconvénients dus à l'écoulement dans les rivières du produit des égouts des grandes villes; rappelant ensuite quelques essais célèbres qui ont été faits pour appliquer les eaux d'égout à l'arrosage des terres cultivées, il fait remarquer que les dispositions locales et la configuration du sol doivent rendre souvent cette belle pratique difficilement applicable, dans des conditions suffisamment rémunératrices. Il est ainsi conduit à poser le problème dans les termes suivants :

« Pour utiliser les matières fertilisantes des égouts, on ne peut, en général, les répandre directement sur le sol. On ne saurait davantage songer à les concentrer ou à les filtrer. C'est donc par un procédé de *précipitation* qu'il faut les exploiter pour en extraire économiquement et sous un faible volume les parties utiles. »

Clarifier économiquement les eaux d'égouts, les désinfecter et condenser sous un petit volume les produits fertilisants qu'elles renferment, telle est, dans ses phases successives, la solution trouvée par M. Wicksteed.

Appliquée d'abord, à titre d'essai expérimental, dans un atelier où l'on traitait le produit des égouts d'une population de 5,000 âmes, cette solution a été ensuite organisée et installée dans un établissement permanent et spécial, qui traite les eaux d'égouts de la ville de Leicester, habitée par 63,000 individus.

De 5,000,000 mètres cubes de matières liquides traitées annuellement, on extrait 4,500,000 kil. de matières fertilisantes à l'état solide.

Placé sur la rivière Soar, à une petite distance au-dessous de la ville, l'établissement consacré à ce vaste service frappe l'œil par une propreté rigoureuse, sans affecter l'odorat, et les agents mécaniques y fonctionnent avec une précision incroyable.

Les eaux sont amenées par une conduite souterraine dans un puits vaste et de profondeur appropriée aux nécessités d'écoulement de la conduite qui l'alimente.

Une machine de 20 chevaux fait mouvoir une pompe qui élève les eaux du puits au niveau du sol de l'usine. Une deuxième pompe de diamètre moindre et commandée par le même moteur, communique avec une citerne munie d'un agitateur et constamment remplie d'un lait de chaux.

A chaque coup de piston de la machine motrice (système de Cornwall), la petite pompe introduit dans le tuyau d'écoulement des eaux élevées par la maîtresse-pompe une quantité de lait de chaux en proportion convenable et réglée d'ailleurs à l'aide de robinets.

Une caisse étroite et longue, munie d'agitateurs à palettes et à axe vertical, reçoit le mélange et l'amène à l'état d'intimité voulue pour que la réaction chimique puisse avoir lieu. Le liquide ainsi mélangé s'écoule à travers des ouvertures horizontales dans un réservoir en ciment de 60 mètres de longueur sur 13m,50 de largeur et 1m,50 de profondeur, partagé en deux parties au moyen de châssis verticaux en toiles métalliques placés à 18 mètres et mobiles d'ailleurs.

Ces toiles, dont la maille est un carré de 0m,001 de côté environ, retiennent les corps flottants, les détritus organiques, en même temps qu'elles régularisent le mouvement du liquide amené dans le réservoir. De petites vannes établies à l'aval de ce dernier laissent écouler en rivière, sous forme de lames minces et horizontales, le liquide purifié, clair, inodore et sans saveur.

Une voûte plate, formant plancher, recouvre le réservoir sur la partie comprise entre les toiles et le mur d'aval. Dans le premier tiers, compris entre les agitateurs et les cadres de toile métallique, le fond du réservoir présente deux pentes dont le thalweg est occupé par une rigole demi-cylindrique; dans la partie d'aval, ce fond se relève par une contre-pente légère.

Le liquide se mouvant dans ce réservoir avec une vitesse de 0m,008 par seconde, le dépôt floconneux dû à la chaux additionnée se précipite comme dans une eau tranquille et s'effectue pour les sept huitièmes environ, dans le compartiment d'amont; le dernier huitième, comprenant les matières plus légères, se dépose dans le second, que l'eau parcourt en deux heures environ.

Une vis d'Archimède, qui fonctionne dans la rigole médiale, ramène le dépôt boueux dans un puisard situé en amont des agitateurs, et communiquant par un aqueduc avec la rigole dans laquelle se meut la vis.

Une toiture en tôle ondulée recouvre deux réservoirs identiquement disposés, l'un d'eux seulement fonctionnant, tandis que l'autre est en réparations.

Reprise dans le puisard par une chaîne à godets, la boue liquide est élevée dans un petit réservoir placé à quelques mètres au-dessus du sol, et conduite au moyen de tuyaux dans des essoreuses à force centrifuge qui l'amènent à l'état de pâte ayant la consistance de la terre à briques.

L'usine de Leicester emploie douze toupies en action constante, faisant mille tours par minute et dont la toile métallique porte vingt à vingt-quatre fils par centimètre. Chacune d'elles, chargée de 160 kilog. de matière, amène celle-ci à l'état de consistance voulue en un quart d'heure, en lui enlevant deux tiers environ de son poids en eau. La matière essorée est ensuite moulée à l'état de briquettes.

Les agitateurs, la vis sans fin et la noria sont commandés par une machine de six à sept chevaux; chaque essoreuse est mue par une petite machine spéciale à cylindre oscillant

Digitized by Google

dans un plan horizontal, dont le volant également horizontal sert de poulie motrice. Un générateur unique alimente tous les moteurs. Le service complet de l'usine est fait par douze ouvriers ou manœuvres. L'usine de Leicester a coûté 625,000 fr.

HOSQUIN DE RIÉVILLE.

(La suite prochainement.)

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi, 12 février 1857.

Nous avons dit dans nos précédents bulletins qu'à 165 fr. il y avait plus de vendeurs que d'acheteurs ; ces derniers se sont ensuite faits preneurs, et, de là, des prétentions nouvelles : prix tenu à 170 fr. Ce prix a été accepté pour des petites parties insignifiantes et qui ne pouvaient pas faire cours. Les gros acheteurs se sont retirés, sans offrir davantage. On nous dit cependant qu'il vient d'être traité un lot à 165 fr., livrable à partir de mars.

En ce moment la situation se résume en ceci : acheteurs sérieux à 165 fr. pour marchandise disponible et à livrer : vendeurs demandant 167 50 et 170 fr.

Les forges continuent à coter : fers laminés, 310 fr. franco ; fers martelés, 360 à 370, à la gare à proximité de l'usine. Les causes en faveur du maintien des prix sont la hausse des fontes, la bonne position du marché anglais. Le marché belge, que la question des tarifs de douane avait fait fléchir, semble aussi se raffermir.

Nos lecteurs se rappellent qu'on avait parlé d'une hausse de 10 fr. pour le mois de février ; ce sujet est de nouveau sur le tapis.

La machine, ou ronds de tréfilerie, est toujours bien demandée. Les prix sont sans changement, c'est-à-dire bien fixes : 400 à 410 les n°s 21 et au-dessus, 420 à 450 le n° 20, suivant les usines et suivant l'objet de demandes. L'écart entre le n° 20 et le n° 21 s'explique par la rareté du premier de ces numéros.

Pour satisfaire aux besoins pressants, les usines spéciales ont monté de nouveaux trains pour la fabrication du n° 20. D'autres usines essayent aussi cette fabrication.

Il est question, depuis quinze jours, d'un tarif de pointes en hausse. Il n'a pas été publié le 15 comme on l'avait annoncé. Cependant nous savons que certaines maisons ont vendu avec 2 fr. d'augmentation sur le dernier tarif. Il est donc à peu près certain que ce tarif paraîtra à la fin de ce mois.

Les commandes en chaînes sont bien suivies ; les prix sont : n°s 26 à 30, 72 fr. ; n°s 23 à 25, 75 ; n°s 21 à 22, 78.

MÉTAUX.

CUIVRE. — La demande reste bonne sur la place de Londres, malgré la hausse énorme faite sur cet article. Les cours sont fermes à 322 fr. 50 le Best-Selected et 315 le Tough Cake, les 100 kil.

Cote de Paris :

Russie Demidoff,	350	355	Corocoro affiné,		335
— Paschkoff,	365	370	Du Chili,	322 50	325
Anglais,	345	350	Laminé jaune,	320	330
Mineral Corocoro,	325	—	rouge,	365	375

ÉTAIN. — Le prix de l'étain suit, à Amsterdam, sa marche ascensionnelle. Vendu hfl. 87 1/4, il est tenu à 87 1/2. Les fondeurs anglais n'ont pas encore haussé leurs prix, mais nos prochains avis annonceront probablement une augmentation de 10 ou 15 fr. par 100 kil.

Cote de Paris :

Banca,	395	400	Anglais en baguettes,		400
Anglais,	390		Des Détroits,	390	395

PLOMB. — A Marseille, 53 50 à 54 fr. ; au Havre, 57 50 à 58.

Cote de Paris :

De France,	67	D'Espagne,	67 50

ZINC. — Faveur constante sur le marché de Hambourg, où le Silésie s'est vendu mb. 18 15 et 18 16. Rouen fait 77 fr.

Cote de Paris :

Silésie brut,	78 50	Laminé,	90
Vieille-Montagne,	83		

BOIS.

A la foire de Sézanne quelques marchés ont été faits pour des bois à charbon avec quelque faveur sur les prix de 1855 : des lots vendus l'année dernière 8 fr. 50 c. la corde de 3 stères ont obtenu 10 fr. cette année. C'est le contraire de ce qui se passe partout ailleurs et surtout dans les centres métallurgiques, où les charbons sont généralement en baisse. La seule explication raisonnable que nous puissions donner de cette marche extraordinaire, c'est qu'en 1855 les 3 stères pour 8 fr. 50 étaient de beaucoup au-dessous de leur valeur.

Malgré l'active consommation de la campagne qui vient de finir, il reste encore beaucoup de charpentes sur les ports, et pas un acheteur ne se présente. Le commerce de Paris a double raison de s'abstenir : le flottage serait impossible jusqu'au mois de mars et les chantiers regorgent en ce moment. De longtemps on ne les avait vus aussi fournis, et s'il y avait pendant l'hiver le temps d'arrêt d'autrefois, la vente serait difficile au printemps, et les prix baisseraient. Heureusement on travaille encore presque comme en été ; il y a vente de chaque jour pour continuer ou achever des travaux. Ces livraisons assez nombreuses entretiennent les cours jusqu'ici. La baisse serait à craindre si le froid apportait interruption des travaux pendant deux mois.

Les derniers marchés connus avaient pour motif des charpentes amenées au port des Lions ; ces bois, de dimension moyenne, ont obtenu 65 fr. dans l'eau.

12 février :

La morte-saison touche à sa fin ; plus on approche de la nouvelle campagne, plus l'espoir d'une reprise devient une conviction. Un lot d'entrevous médiocre vient, dit-on, d'être payé 130 fr.

Les prix tenus sont : échantillon, 165 à 175 fr. ; entrevous, 130 à 135 ; charpente ordinaire, 5 25 à 5 75 ; grosse charpente de choix, 7 à 8.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Londres, 7 février :

Les gueuses d'Ecosse ont été vendues de 91 fr. 75 à 92 fr.

Voici les derniers avis de Glascow :

Le marché a clôturé à 92 fr. 15, prix tenu par les vendeurs, et 91 85 offert par les acheteurs.

Il nous revient que, par des prix courants, on offre aux prix ci-dessous :

Gartsherrie n° 1, 96 fr. 85 à 97 10.
Calder n° 1, 96 25.
Blair et Eglinton n° 1, 93 50.
Id. n° 3, 90
Warrants, bonnes marques, n^os^ mélangés, 92 15.
Bonnes marques en mains de maîtres de forges, n° 1, 92 80.
Id. numéros mélangés, 91 25.
Id. n° 3, 88 75.

Prix des fers : fers en barres, 221 25 à 225 ; fers à clous, 246 85 à 250 ; fers d'angle, 256 25 ; tôles fortes pour chaudières, 275 ; id. pour navires, 250 25 à 262 50 ; id. fines, 287 50 ; cercles, 262 50.

Fret de la fonte, de Glascow aux ports suivants :

Boulogne, 20 »» à »» »».
Calais, 19 35 à 20 »».
Charente, 21 25.
Cherbourg, 20 à 20 60.
Dieppe, 20 »» à »» »».
Dunkerque, 19 35 à 20 »».
Fécamp, 20 »» à »» »».
Havre, 20 »» à »» »».
Marseille, 33 75.
Nantes, 28 »» à 28 75.
Rouen, 23 à 23 25.
Saint-Valéry, 21 25 à »».

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Mercredi a eu lieu l'adjudication des rails, coussinets et chevilles, faite par l'administration du chemin de fer de l'Etat. Résultat : rails, 4 lots de 510 tonneaux ; coussinets, 2 lots de 300 tonneaux.

Nous résumons ici tous les prix présentés, et nous les mettons en regard de ceux des adjudications de l'année dernière :

1856.	Rails.	Coussinets.
Février,	237 » à 245	156 à 170
Avril,	»	154 à 156
Novembre,	207 50 à 225	»
1857.		
Février,	204 » à 220	138 à 148

Charleroi, 7 février :

FONTES. — Pas de demandes en fonte affinage. La fonte de moulage se cote à fr. 12 pour la qualité n° 4 ; 13, n° 3 ; 14, n° 2. Ces numéros 4, 3 et 2 sont nommés, dans certains établissements, 5, 4 et 3. Il ne se vend rien en n° 1 et peu de chose en n° 2 ; les acheteurs ne prennent que des qualités inférieures pour les mélanger avec des fontes d'Ecosse.

CHARBONS. — Tout-venant demi-gras, 14 fr. ; maigre, 9 à 10 ; gailletteries grasses, 22 à 23 ; houilles grasses, recherchées à 25 et 26 fr. ; houilles demi-grasses, 23 à 24 ; charbons pour forges, 15 fr. les 1,000 kil.

FRET. — Navigation interrompue par la gelée.

Liége, 7 février :

Charbons, 28 à 30 fr. les 25 hect., suivant qualité ; grosses houilles, 24 les 1,000 kil ; gailletes, 20 id. ; coke, 20 à 28 id.

Fontes d'affinage au grand calme ; la production dépasse la vente. Fonte de moulage, 13, 14, 15 et 16, les numéros 4, 3, 2 et 1. La concurrence anglaise fait un tort immense. La société de l'Espérance vient de mettre hors feu un de ses fourneaux.

Fers marchands, 25, 26 et 28 fr. les numéros 1, 2 et 3 ; tôles, 34 et 36.

O. SAUPIQUE.
(L'Ancre de Saint-Dizier).

PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE.

VILLE DE PARIS.

Emprunt municipal de 60 millions.

Pour éviter le retard qui résulterait de l'encombrement des bureaux par les porteurs d'obligations, l'administration les informe qu'à partir du 16 février courant il leur sera délivré des bordereaux pour le paiement des intérêts échus le 1er mars, et qu'à compter du 20 du courant ils pourront, les dimanches et fêtes exceptés, déposer leurs coupons dans les bureaux dudit emprunt.

Digitized by Google

CAISSE LÉCUYER ET Cᵉ.

Maisons : à Saint-Quentin (Aisne) ; à Paris, rue de la Banque, 17.

Assemblée générale des actionnaires du 10 février 1857

Présidée par M. Hᵉ Cambronne *

Extrait du Compte rendu des Opérations de 1856 (20ᵉ année).

COMPTES GÉNÉRAUX.	DÉBIT.	CRÉDIT.	BILAN AU 31 DÉCEMBRE — ACTIF.	BILAN AU 31 DÉCEMBRE — PASSIF.
CAPITAL SOCIAL : *Douze Millions de francs*, Savoir :				
16,000 Actions ayant droit aux bénéfices de 1856		12,000,000 »	»	12,000,000 »
8,000 — ayant jouissance du 1ᵉʳ janvier 1857				
24,000 Actions.				
Hôtel de la caisse	140,000 »	»	140,000 »	»
Caisse	427,466,750 81	425,463,075 91	2,003,674 90	»
Portefeuille	516,566,058 42	497,132,248 24	19,433,810 18	»
Comptes courants	718,399,918 03	718,247,582 70	9,776,273 20	13,623,937 27
Obligations à six mois de vue	5,020,434 66	9,194,190 03	»	4,173,755 37
Mandats fournis	3,070,283 05	3,122,386 22	»	52,103 17
Mobilier des bureaux	26,306 58	»	26,306 58	»
Frais généraux	212,986 89	»	212,986 89	»
Profits et pertes	3,133,784 25	4,877,040 19	»	1,743,255 94
TOTAUX. . . . . Fr.	1,670,036,523 32	1,670,036,523 32	31,593,951 75	31,593,051 75

MOUVEMENT DU PORTEFEUILLE.

Il restait en portefeuille au 31 décembre 1855..	Effets	18,504	ensemble.....F.	14,728,599	47
Il est entré en 1856.....	»	529,812	»	501,837,458	95
	»	548,316	»	516,566,058	42
Il est sorti en 1856.....	»	527,255	»	497,132,248	42
En portefeuille au 31 décembre 1856.....	Effets	21,061	»	19,433,810	18

COMPTE DE PROFITS ET PERTES.

Solde du compte profits et pertes au 31 décembre 1856, déduction faite des faillites de l'année.....F.			1,743,255	94
A déduire :				
Intérêts au 31 décembre des obligations à 6 mois de vue.....F.	119,211	20		
Réescompte et change des 21,061 effets en portefeuille.....	146,971	35		
Frais généraux..	212,986	89		
Amortissement du Mobilier.....	3,000	»		
Don aux pauvres et souscriptions pour les inondés en 1856.....	2,700	»	475,869	44
Bénéfices de l'année.....F.			1,267,386	50
Sur quoi il a été prélevé :				
Intérêts à 5 0/0 du capital social, pour le 1ᵉʳ semestre 1856.....F.	200,000	»		
Idem. pour le 2ᵉ semestre 1856.....	200,000	»	400,000	»
Reste à distribuer à titre de dividende.....			867,386	50
SAVOIR :				
65 0/0 aux 16,000 actions (soit F. 35 » par action).....F.	560,000	»		
35 aux gérants.....	301,500	»		
A nouveau.....	5,886	50	867,386	50

Pour 1856, le produit des Actions (intérêt et dividende) a été de 12 0/0.

NOTA. Indépendamment du dividende de F. 35 », chaque action ancienne, numérotée de 1 à 12,000, recevra, sur la présentation des titres ou des récépissés nominatifs de dépôts, F. 33-34 pour prime des 8,000 actions dernièrement émises; au total, F. 68-34.

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1856. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1855. id. 795 id.)

Du 5 au 11 février 1857.

Déduction faite de l'impôt (loi du 14 juillet 1855) à partir du 1er août.

88,244 voyageurs.....	234,439 20
Bagages, marchandises, etc.....	668 663 74
Total..	923,102 94
Semaine correspondante de 1855.	
84,690 voyageurs.....	249,751 45
Bagages, marchandises, etc	552,878 37
Produit total.....	801,629 82

Recette totale depuis le 1er janvier

1857.....	5,287 863 24
1856.....	5,048,605 60
Différence..	239,257 64

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Déduction faite de l'impôt du dixième

Du 5 au 11 février 1857.

53,575 Voyageurs...	269,674 97
Bagages, marchandises, etc.....	763,452 42
Total.....	1,032,127 39
Semaines correspondantes de 1856 .	867,657 06
Différence en faveur de 1857.....	164,470 33
Recettes depuis le 1er janvier 1857.	6,009,250 52
Recette correspondante de 1856	5,056,178 46
Différence en faveur de 1857....	953,072 06

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 876 kilomètres)
(1856. id. 806 id.)

Du 5 au 11 février 1857

(Déduction faite du droit du dixième.)

153,187 voyageurs.....	240,641 27
Marchandises, etc., grande vitesse ...	44,253 95
— petite vitesse....	379,347 17
Total de la semaine.....	664,544 39
Semaine correspondante en 1856....	564,643 17
Augmentation en 1857.....	99,901 22
Recettes depuis le 1er janvier 1857	4 019,900 86
id. id. 1856	3,393,858 09
Différence en faveur de 1857.	626,042 77

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

(1857. Longueur exploitée, 658 kilom.)
(1856. id. 572 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,413 66.
— 1856, 1,116 74.

Recettes du 5 au 11 février 1857

Et de la semaine correspondante de l'exercice écoulé.

Déduction faite du droit du dixième sur les transports à grande vitesse

Grande vitesse) 58,721 voyageurs..	260,320 05
Grande vitesse) marchand.....	110,224 30
Petite vitesse) marchand.....	556,813 60
Total.....	927,366 95
Semaine correspondante de 1856....	638,773 76
Différence en faveur de 1857	288,593 19
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	5,432,271 39
id. id. 1856	3,900,358 32
Différence en faveur de 1857...	1,531,913 07

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(1re 7. Longueur exploitée, 1122 kilomètres.)
(1855. id. 1069 id.)

8e année. — 6me semaine.

Du 5 au 11 février 1857.

(Déduction faite de l'impôt).

69,508 Voyageurs.....	227,717 89
Marchandises.....	596,344 06
Total de la semaine.....	824,061 95
Recettes antérieures.....	3,702,767 65
Total général.....	4,526,829 59
6me semaine de 1857	824,061 95
Semaine correspondante de 1856.	736,732 53
Différence en faveur de 1857...	87,329 41
Exercice 1857.....	4,526,829 59
id. 1856	4,365,470 45
Différence en faveur de 1857....	161,359 14

Les recettes comprennent, à partir du 9 février, les résultats de l'exploitation de la section de Nogent-sur-Marne à Nangis (54 kilomètres) ouverte seulement au transport des voyageurs.

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont et prolongements.

Longueur exploitée : 125 kilomètres

Du 5 au 11 février 1857.

Voyageurs.....	10,742 65
Bagages, marchandises, etc.....	19,716 14
Total.....	30,458 79
Recettes antérieures....	150,368 28
Total depuis le 1er janvier.....	180,827 07

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 523 id.

Recettes du 5 au 11 février 1857

Déduction faite du dixième sur les transports grande vitesse.

43,946 Voyageurs.....	153,147 85
Bagages et marchandises	451,569 62
Total de la semaine.....	604 717 47
Semaine correspondante de 1856.. .	451,929 00
Augmentation.....	152,788 47
Total des recettes, à partir du 1er janvier 1857.....	3,347,354 88
Période correspondante de 1856 .	2,758,683 30
Augmentation. ...	588,671 50

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

(1857. Longueur exploitée, 150 kilom.)

Déduction faite de l'impôt du dixième.

Du 5 au 11 février.

(Section de Lyon à Roanne.)

2,xxx Voyageurs.....	22 870 09
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	151,068 99
Total.....	173,938 88
Recettes antérieures.....	917,739 21
Total de l'exercice 1857.....	1,091,677 89
Recette correspondante 1856	199,527 11
Total de l'exercice 1856...	1,079,021 76

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).

Voyageurs.....	9,182 09
Bagages, marchandises, etc.....	26,839 40
Total.....	36,022 30
Recettes antérieures	155,341 08
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	191,363 38
Semaine correspondante en 1856.....	83,393 52
Recettes depuis le 1er janvier 1856....	180,993 71
Recettes totales de la semaine sur les 2 sections....	209,960 98
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....	1,073,680 29
Total.....	1,283,941 27

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 494 kilomètres.
Id. en 1856, 307 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 150 id.

Recettes du 5 au 11 février 1857

CHEMIN DE FER.

28,180 voyageurs.....	60,880 60
Bagages, marchandises, etc.....	93,013 98
TOTAL.....	163,894 38
Recettes du CANAL LATÉRAL...	22,428 89
Recettes antérieures.....	894,453 73
Total depuis le 1er janvier 1857	1,080,687 00
6e semaine de 1857. Chemin de fer..	163,894 38
Id. Canal latéral...	22,428 89
Total de la semaine en 1857	186,233 27
6e semaine de 1856. Chemin de fer..	73,274 05
Id. Canal latéral...	9,630 14
Total de la semaine en 1856	82,904 19
Différence en faveur de 1857.	103,329 08

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857.....	1,080,687 00
1856.....	492,667 69
Différence en faveur de 1857..	588,019 31

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1857,	331 59	106 80
1856,	238 67	64 20
Augmentation,	92 92	42 60

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Section de Lyon à Bourg.)

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 5 au 11 février.

5,227 Voyageurs.....	12,499 15
Bagages, marchandises, etc.....	6,272 40
Total.....	18,771 55
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1857.....	112,031 »»
TOTAL.....	130,802 55

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

(Lignes de Bâle à Sissach et Aarau-Olten-Lucerne, 84 kilomètres.)

Recettes du 1 au 31 janvier 1857.

	Voyageurs	Marchandises quintaux à 50 kil.	Recettes.
Du 1er au 31	46,681	101,694	57,700 »»
Totaux..	46,681	101,694	57,700 »»

CHEMIN DE FER D'ORSAY.

Circulation et recettes comparatives du mois de Janvier 1857.

(1857. Longueur exploitée, 23 kilomètres)

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages etc.	Totaux.
1857.....	45,413	26,378 60	1,137 85	29,516 65
1856.....	43,684	27,397 45	1,105 75	28,503 20
En fa veur de 1857.....	729	981 35	32 10	1,013 45
En faveur de 1856.....	»	»	»» »»	»

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS.

1857. — Longueur exploitée, 402 kilomètres.
1856. — — — 402 —

Janvier 1857.

166,466 voyageurs.....	346,150 45
13,709 tonnes de marchandises.....	155,493 00
Total du mois.....	499,643 45
Mois correspondant 1856...	449,943 48
Différence en faveur de 1857..	49,699 97

Le nombre des trains de voyageurs a été diminué d'un train par jour, dans chaque sens, en comparaison avec l'année antécédente.

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 29 janvier au 4 février 1857.

Voyageurs.....	16,457 05
Bagages.....	446 60
Marchandises : grande vitesse.....	1,373 50
Id., petite vitesse.....	7,375 47
Produit éventuel.....	»» »»
Service de Biella	4,871 23
Ensemble.....	30,523 85
Recette correspondante de 1856..	30,310 78
Différence en faveur de 1857....	213 07

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. id. 1,039 id.

Du 5 au 11 février 1857.

	En francs, en charge de 122 p/o
27,274 voyageurs.....	113,146 72
23,187 tonnes Marchandises.....	328,072 12
Total de la semaine.....	434,218 84
Semaine correspond. 1856.....	317,411 47
Différence en faveur de 1856...	73,192 63
Recettes depuis le 1 janvier 1857.....	2,692,613 00
Recettes depuis le 1 janvier 1856.....	3,401,100 00
Différence en faveur de 1856...	708,487 00

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

6e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 2 au 8 février

3,617 voyageurs. — 11,103 quint. bagages, marchandises..... fr.	7,319 35
Recette correspondante de 1856.. ..	4,102 10
Augmentation.....	3,217 25
Recettes depuis le 1er janvier 1857	41,763 05
Recette correspondante de 1856	23 217 15
Différence en faveur de 1857..	18,525 90

CHEMIN DE FER NORD-EST SUISSE.

1857. — Longueur exploitée : 114.4 kilomètres.
1856. — 100.1 —

Janvier 1857 (*)

55,000 voyageurs	59,000 »
200,500 quint. marchandises et bagages	81 000 »
Total du mois.....	140,000
Mois correspondant de 1856.....	61,472 24

(*) Résultat approximatif.

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 15 au 31 janvier 1857

7,308 voyageurs..... fr.	5,202 60
Recettes antérieures à partir du 17 septembre 1856.....	66,480 65
Total général.....	71,683 25

L'ouverture du service des marchandises a eu lieu le 5 janvier. Les recettes seront publiées au premier jour.

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

Janvier 1857

	1857.	1856	1855.
Voyageurs...	29,696 85	31,617 05	23,028 85
Bagages.....	552 85	558 25	352 62
Bétail.....	855 15	956 65	923 85
Marchandises	21,714 66	22,346 29	17,074 69
	52,809 51	55,477 64	41,440 01

Diminution en 1857 de fr. 2,668 13 sur 1856
Augmentation de 11,369 50 sur 1855

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (7e semaine)		Par journée de voiture (omnibus.	(tramways.
Du 8 au 14 février 1857	193,180 25	69 88	38 12
Semaine correspondante de 1856 . .	160,909 70	64 88	37 63
Rec. depuis le 1er janv. 1857 . . .	1,263,978 20	70 04	40 47
Période correspondante de 1856 . .	1,193,698 15	66 01	40 22
Différence en faveur de 1857.	70,280 05	4 03	0 25

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

MM. les porteurs d'actions et obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans *ses succursales*, les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission qui vient d'être réduite de 1/2 à 1/4 0/0.

CHEMINS DE FER

DU NORD.

Tirage d'obligations.

Le premier tirage pour le remboursement, au taux de 1,000 fr. chacune, de 300 obligations de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Charleroy à Erquelines, a eu lieu le 31 janvier dernier, au siége de l'administation du chemin de fer du Nord, à Paris. Les numéros sortis sont les suivants :

661	à	680
801	à	820
1121	à	1140
1141	à	1160
1241	à	1260
1321	à	1340
1361	à	1380
1381	à	1400
1401	à	1420
1601	à	1620
1641	à	1660
1801	à	1820
1901	à	1920
1921	à	1940
1941	à	1960

Les porteurs des obligations sorties devront, pour en obtenir le remboursement, se présenter chez MM. Cassel et C°, banquiers, à Bruxelles.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le dernier appel de fonds (cinquante francs par action) est fait en exécution des statuts de la Compagnie.

Les versements seront reçus du 15 février courant au 6 mars prochain, tous les jours, fêtes et dimanches exceptés.

1° A Paris, dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, de 10 à 3 heures;

2° A Lyon, à la Caisse syndicale des agents de change.

3° A Bordeaux, à la caisse de la chambre syndicale des agents de change;

4° Et à Londres, chez MM. Ch. Devaux et C°, banquiers.

Après le 6 mars, les versements en retard devront un intérêt de 5 0/0 à partir du 16 février, époque fixée pour la mise en recouvrement de l'appel de fonds.

Paris, le 2 février 1857.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire général,
A. COURTOIS.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Echange des certificats provisoires d'action délivrés aux souscripteurs des chemins de fer espagnols des Pyrénées à Madrid et à la Méditerranée, contre les titres au porteur.

MM. les souscripteurs des chemins de fer espagnols des *Pyrénées à Madrid et à la Méditerranée* sont prévenus que les certificats provisoires d'action, antérieurement délivrés, seront échangés contre les titres au porteur de la Compagnie anonyme des chemins de fer de *Madrid à Saragosse et à Alicante*, à partir du lundi 2 mars 1857.

Cet échange se fera dans les bureaux de la Compagnie, place Vendôme, 16, de midi à 3 heures.

Il sera remis une somme de 3 fr. 50 par action, montant de ce qui revient à chaque certificat provisoire d'une action, pour sa part des intérêts produits par le placement des fonds disponibles.

Le titre au porteur qui sera délivré en échange du titre provisoire, donne droit, conformément aux statuts :

1° A un intérêt de 6 0/0, à dater du 31 janvier 1857;

2° Au partage des bénéfices de l'exploitation des chemins de fer. Lesdits bénéfices, à dater du 10 juillet 1856, époque de la prise en possession des 278 kilomètres déjà en exploitation, seront, conformément à la décision de l'assemblée générale qui a eu lieu à Madrid, le 29 janvier dernier, compris dans le premier inventaire de la Compagnie.

Paris, le 10 février 1857.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST,

124, rue Saint-Lazare.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 27 des statuts, aura lieu le samedi 28 mars 1857, à trois heures et demie de l'après-midi, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 *bis* (salle Sainte-Cécile).

MM. les actionnaires porteurs de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôts, soit comme fondés de pouvoirs, qui désireront assister à cette assemblée générale, devront déposer leurs titres et leurs procurations, ou présenter leurs certificats de dépôts avant le 25 mars prochain au secrétariat de la Compagnie (service des titres), rue Saint-Lazare, n° 124, à Paris, où leurs titres seront reçus de dix heures du matin à trois heures de l'après-midi, tous les jours, dimanches et fêtes exceptés. Il leur sera remis une carte d'admission. Cette carte est nominative et personnelle.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans ses succursales les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,
G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Avis aux porteurs d'obligations 5 *et* 3 0/0. — Les coupons de ces obligations sont payables au choix des porteurs :

Sans frais, — dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, à Lyon et Marseille.

Moyennant une commission de *un quart pour cent*, dans toutes les succursales de la Banque.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

AVIS. — Le public est prévenu que la Banque de France admet les actions de la Compagnie de Saint-Rambert à Grenoble au privilége des prêts sur dépôts de valeurs.

CHEMIN DE FER DE

BESSÈGES A ALAIS.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire est convoquée pour le lundi 23 mars prochain, à deux heures précises, rue Richelieu, n° 100, salle Lemardelay.

L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires de 10 actions au moins, déposées au siége de la Société, rue Laffitte, 23, à Paris, quinze jours au plus tard avant l'époque fixée pour la réunion.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL.

MM. les actionnaires du chemin de fer Victor-Emmanuel sont prévenus qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu, le jeudi 5 mars 1857, à trois heures précises, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis.

MM. les actionnaires recevront communication des mesures prises par le Conseil d'administration depuis l'assemblée extraordinaire du 15 décembre 1855, et seront appelés à statuer sur des propositions importantes prévues à l'art. 31 des statuts.

Tout porteur de vingt actions est de droit membre de l'assemblée; nul ne peut être fondé de pouvoir s'il ne jouit lui-même d'un droit d'admission.

La remise des cartes aura lieu contre la présentation des titres, tous les jours non fériés, de 10 heures à 3 heures, à partir du 20 février courant, jusqu'au 2 mars prochain :

A Paris, au siége de l'administration, 48 bis, rue Basse-du-Rempart;

A Chambéry, à la Banque de Savoie;

A Turin, chez MM. de Fernex, banquiers;

A Londres, chez M. S.-W. Morgan, 38, Throgmorton street.

On délivre dans les mêmes lieux des modèles de pouvoirs.

Paris, le 14 février 1857.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire,
L. LE PROVOST.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES EAUX.

LeC onseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'aux termes des art. 20 et 40 des statuts, ils sont convoqués en assemblée générale ordinaire pour le jeudi 2 avril prochain, à 3 heures, dans la salle Hers, rue de la Victoire, 48, pour entendre le rapport annuel et délibérer, conformément à l'art. 46, sur des traités d'acquisition.

MM. les actionnaires propriétaires de 40 actions définitives libérées, au porteur, qui voudront assister à l'assemblée, devront déposer, quinze jours à l'avance, leurs titres dans les bureaux de la Compagnie, rue Basse-du-Rempart, 50. Il leur sera remis une carte d'admission nominative et personnelle (art. 37).

Paris, le 20 février 1856.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le secrétaire du Conseil,
E. BASSET.

COMPAGNIE

MARBRIÈRE DU MAINE

Sur la demande d'un certain nombre de correspondants de la province, la souscription aux actions de 100 fr. de la Compagnie générale pour l'exploitation des marbres et de la chaux, dite *Compagnie marbrière du Maine*, est prolongée jusqu'à la fin de ce mois pour les départements.

L'émission se continuera chez MM. Ozon de Verrerie et C°, rue de Rivoli, 176, à Paris, et chez tous les correspondants. — Adresser les fonds soit en mandats, lettres chargées, ou par les messageries et chemins de fer.

COMPTOIR DE

LA MEDITERRANEE.

MM. les actionnaires du *Comptoir de la Méditerranée* sont convoqués à Marseille au siége de la société, rue Grignan, 53, le samedi 7 mars, à neuf heures du matin, en assemblée générale annuelle et en assemblée extraordinaire.

Ces deux assemblées ont pour but :

1° D'entendre la lecture du compte-rendu des opérations du premier semestre d'exercice;

2° De fixer le dividende à répartir;

3° De modifier les statuts, conformément à la loi du 17 juillet 1856;

4° De nommer les membres du Comité de Surveillance.

Pour faire partie de ces assemblées, il faut être porteur de vingt actions, et les avoir déposées contre récépissé, 4 jours au moins avant l'époque indiquée pour la réunion.

A Marseille, au siége de la Société;

A Genève, chez MM. Hentsch et C°;

A Lyon, chez MM. Vve Guérin et fils.

Les Directeurs-Gérants,
GAY, BAZIN et C°.

MM. LES ACTIONNAIRES

de la Société anonyme des hauts-fourneaux et forges de Denain et d'Anzin sont prévenus que, conformément aux articles 31, 32 et 34 des statuts, la nouvelle réunion de l'assemblée générale aura lieu le mardi 17 mars, à midi, rue de la Chaussée d'Antin, n° 37.

Digitized by Google

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES OMNIBUS DE NEW-YORK

Pour la fusion de toutes les lignes de cette ville.

CAPITAL : 15 *millions, divisés en* 7,500,000 *fr. d'actions et* 7,500,000 *fr. d'obligations.*

Toutes les actions et le tiers des obligations, *ensemble* 10 *millions*, sont placés aux États-Unis ; il ne reste plus que les deux tiers des obligations, soit 5 *millions*, à placer en France et en Angleterre, par promesses d'obligations de 150 fr. chacune.

La Compagnie générale des Omnibus de New-York, fondée à un capital moins élevé que celui des compagnies de Londres et de Paris, est assise sur les mêmes bases administratives. Elle donnera au moins les mêmes bénéfices.

L'examen des livres des diverses Compagnies d'Omnibus, à New-York, fait avant la création de la Compagnie actuelle, a prouvé que les bénéfices s'étaient élevés, pour les trois dernières années, à plus de 13 0/0.

La création d'une *impériale*, avec huit places de plus en dehors, sans augmentation de frais de traction ;

L'introduction du cadran-compteur, qui assure la recette intégrale du prix des places ;

L'économie résultant de la concentration des dépenses et de l'unité de direction, ne pourront qu'augmenter dans une proportion notable les bénéfices de la Société.

La Compagnie générale des Omnibus de New-York a, en outre, sur les Compagnies de Londres et de Paris, des avantages facilement appréciables :

1° La Compagnie de New-York est établie par un acte de la Législature qui lui assure pendant 60 ans le monopole de cette exploitation ;

2° A Paris et à Londres, les divers impôts qui pèsent sur cette industrie s'élèvent à 1,700 et 1,800 fr. par an et par voiture ; — à New-York, ils sont réduits à un simple droit de 100 francs (20 dollars), qui ne peut être augmenté ;

3° A Paris et à Londres, le prix des chevaux et leur entretien sont d'un tiers plus élevé qu'à New-York. Ajoutons que la population de cette ville et de ses environs est de 1,200,000 âmes.

Les obligations, qui constituent en faveur du porteur un privilége, par préférence aux actions, présentent les avantages suivants :

Elles jouissent d'un intérêt de **7 0/0** qui court du 1er février 1857 ;

Elles sont échangeables, à la volonté du porteur, jusqu'au 31 décembre 1861, contre des actions au pair. (Celles qui ne seront pas échangées à cette époque seront remboursées en espèces.)

Les porteurs d'obligations auront donc le droit, pendant cinq ans, de prendre des actions au pair, si elles donnent de gros dividendes, ou de demander leur remboursement si, contrairement à toutes les probabilités, les dividendes n'étaient pas assez élevés.

Les fondateurs de la Compagnie se sont assuré le concours d'hommes spéciaux, initiés à la formation des Compagnies de Paris et de Londres, et à la confection des matériels d'omnibus. Ils sont prêts à partir pour New-York, afin de présider à la fusion de la Société et à l'organisation du service.

N. B. — Il est créé provisoirement, pour Paris et pour Londres, 50,000 obligations de 100 fr. chacune.—Cinq promesses d'obligations de 100 fr. seront échangées, du 1er mai au 31 décembre 1857, contre une obligation définitive de 500 fr.

La souscription est ouverte à partir du 20 février,

A PARIS, chez MM. CH. NOEL ET Cie, banquiers, 9, Faubourg-Poissonnière ;

A LONDRES, chez MM. MASTERMAN, PETERS ET Cie, banquiers.

SOCIÉTÉ ESPAGNOLE

MERCANTILE ET INDUSTRIELLE A MADRID

Le Conseil d'administration, conformément à l'article 30 des statuts, a déterminé que l'assemblée générale ordinaire de l'année courante aura lieu, à Madrid, au siége de la Société, le 19 avril prochain, à midi précis.

D'après l'article 28 des statuts, l'assemblée générale se compose des *cent cinquante plus forts actionnaires*, porteurs de *cinquante actions* au moins.

MM. les actionnaires qui désirent y prendre part voudront bien déposer leurs actions jusqu'au 20 mars prochain au plus tard.

A Madrid, au siége de la Société ;

A Paris, chez MM. de Rothschild frères.

Si des actionnaires ont déposé un nombre égal d'actions, et qu'ils soient les derniers pour compléter la liste des *cent cinquante membres* de l'assemblée générale, on accordera la préférence à celui dont le récépissé constatera l'antériorité du dépôt, suivant l'article 28 des statuts.

Le Directeur,
CAMACHO.

SOCIÉTÉ
des Hauts-Fourneaux, Fonderies et Forges

DE FRANCHE-COMTÉ.

Émission de deux millions de francs en obligations.

La souscription est ouverte aux conditions suivantes :

Les obligations sont de 500 fr.

Elles sont émises à 425 fr.

Elles produisent un intérêt annuel de 25 fr., payable par semestre, le 1er août et le 1er février.

Elles seront remboursées à 500 fr., c'est-à-dire avec une prime de 75 fr. en 30 ans, par voie d'amortissement et de tirage au sort.

Les versements auront lieu :
100 fr. en souscrivant ;
100 fr. le 1er mai ;
100 fr. le 1er août ;
125 fr. le 1er novembre.

L'intérêt sera bonifié à 6 0/0 sur les versements effectués, soit aux époques ci-dessus, soit par anticipation.

La souscription est ouverte aux actionnaires et au public.

Les actionnaires seront admis par préférence dans la proportion de une obligation pour sept actions ; la souscription pour le surplus sera ouverte concurremment aux actionnaires et au public.

La souscription pour les actionnaires sera close le 10 mars, et celle pour le public le 20 mars prochain.

On souscrit à Besançon dans les bureaux de la Société.

BOIS INJECTÉS. Procédé Boucherie neveu, s. g. d. g. pour la préparation des bois secs en grume ou équarris.

S'adresser pour cessions ou fournitures en France et à l'étranger, à MM. Dumoulin, Dulys frères, à Bordeaux.

AVIS. Les liquidateurs de l'ancienne Société de Portes, connue sous la raison sociale Émile Verrue et Cie, qui ont donné une solution à toutes les demandes qui leur ont été faites jusqu'à ce jour, préviennent les créanciers réels ou prétendus de ladite Société, s'il en existe encore, d'avoir à produire leurs réclamations du 1er au 31 mars 1857. Les lettres et paquets devront être adressés, franc de port, à M. Domairon, l'un des liquidateurs, rue d'Hauteville, 61, à Paris, à ce délégué ; passé le délai susdit, il sera procédé, le cas échéant, à toute distribution de dividende qui sera ultérieurement fixée, abstraction faite de toute réclamation tardive.

Paris, le 14 février 1857.

L. DOMAIRON, L. LEPELLETIER, E. PAULTRE.

SOCIÉTÉ

DES PORTS DE MARSEILLE.

Adjudication définitive, le 28 février 1857, des **travaux de construction** *à exécuter sur les* **terrains de la Joliette.**

L'adjudication aura lieu, en la chambre des notaires de Marseille, rue Beauveau, n° 2, par-devant Me Aucler, l'un d'eux, *le samedi 28 février 1857, à 11 heures du matin.*

Les constructions à exécuter consistent en grandes maisons avec ailes et dépendances, élevées de cinq étages sur caves et rez-de-chaussée, ayant façade sur le quai de la Joliette.

On pourra traiter de gré à gré, et avant l'enchère, à partir du 1er février.

Pour traiter ou prendre connaissance du cahier des charges et des plans et devis, s'adresser :

A Marseille : à l'étude de Me Aucler, notaire, rue Saint-Ferréol, n° 50 ;
— chez MM. J. Mirès et Cie, rue Grignan, n° 49 A ;
A Paris : chez MM. J. Mirès et Cie, rue Richelieu, 99 ;
— chez M. Pigny, architecte, rue d'Aumale, n° 15.

L'USINE DE BIACHE SAINT-VAAST (*Pas-de-Calais*)

achète toutes espèces de minerais de plomb, cuivre, or et argent.

S'adresser, à Paris, rue Saint-Paul, n° 28.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

ait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les lundis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, tous les jeudis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Deux départs par semaine pour Constantinople :

L'un, tous les lundis, à 3 heures du soir, par Messine et le Pyrée (Athènes), par embranchement et alternativement, Salonique et Nauplie. —

L'autre, tous les jeudis à 10 heures du matin, par Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, correspondance à Constantinople, pour Varna.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le jeudi à dater du 12 juin.

SYRIE.—Rhodes, Mersina, Alexandrie, Latraquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie :* (sans transbordement) chaque deux semaines, le jeudi à dater du 12 juin. — *Voie de Smyrne :* chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 19 juin.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi
ORAN. — Départs tous les vendredi à midi.
BONE, STORA ET TUNIS. — Départs tous les mercredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 38

A Marseille, place Royale,

A Lyon, place des Terreaux

Digitized by Google

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

OMNIBUS DE MADRID

(Privilége spécial.)

Concession unique accordée pour 20 ans, par le conseil municipal de Madrid le 30 avril 1856, autorisé par décret de S. E. le ministre de l'intérieur.

Société fondée au capital de 2 millions de francs (soit 7,600,000 réaux.)

Représenté par 40,000 actions de 50 francs (ou 190 réaux) au porteur. Divisé en quatre séries d'émission de 10,000 actions chacune.

Suivant acte passé en l'étude de don Atanasio Ventura Ramos, notaire à Madrid, le 31 octobre 1856.

Raison sociale : DON ALFONSO LAFOREST ET Cᵉ.

Conseil de surveillance :

S. E. M. le marquis de Villareal de Buniel (†);

M. Don Rafael des Urries (†);

M. Don Juan Trabado, gentilhomme de la maison de S. M. la reine d'Espagne (†);

S. E. M. le comte de Maule (†);

M. Don Francisco Contreras (†).

Bureaux et siege social, à Madrid.

Les Compagnies d'*Omnibus* doivent être placées en première ligne des opérations industrielles créées jusqu'à présent, puisque chacune de celles fondées en France et en Angleterre sont devenues pour leurs actionnaires une source de fortune (voir les comptes rendus de ces entreprises).

Ces exemples ne sont pas discutables; ce sont des faits acquis que chacun peut vérifier et qui se trouvent par les chiffres à la portée de toutes les intelligences et bien au-dessus de ce que l'on pourrait en dire.

Le succès de ces entreprises repose sur deux besoins de notre époque; 1° pour celui des affaires, ces moyens de transport à prix réduits évitent des pertes de temps; 2° pour celui du confortable et du bien-être, elles offrent de très-grands avantages.

Frappé du développement des opérations commerciales et industrielles de Madrid, qui tend chaque jour à s'agrandir davantage par suite de l'établissement des nombreux chemins de fer qui doivent sillonner l'Espagne et y amener une grande affluence d'étrangers, le fondateur a cru qu'une *Compagnie* comme celle qu'il présente au public, devait réunir en elle tous les éléments de succès possibles et offrir de très-grands bénéfices, tant par la *fusion de toutes les lignes*, que par *le privilége* qui lui a été concédé et qui rend *toute concurrence impossible*.

Garantie des capitaux versés :

1° Tout le matériel des voitures, chevaux, harnais et accessoires propres à l'entreprise;

2° Les terrains et constructions servant aux écuries, remises et ateliers, etc.;

3° Un fonds de réserve d'au moins 10 0/0 du capital social;

4° Le privilége exclusif d'exploitations pour vingt années.

Extrait de l'acte de Société.

Art. 1ᵉʳ. La Société est en commandite.

Art. 4. Elle est fondée pour vingt années, durée du privilége.

Art. 5. La raison sociale est : D. A. Laforest et Cᵉ.

Art. 8. Le capital social est de 2 millions de francs ou 7,600,000 réaux, représenté par 40,000 actions de 50 f., divisé en quatre séries d'émission de 10,000 actions chacune.

Art. 9. La première série seule émise pour le présent, est payable moitié à l'époque de la constitution de la Société, moitié trois mois après. — Ces actions seront au porteur quand elles seront entièrement libérées.

Lorsque la souscription aura été couverte, il en sera fait part au gouvernement, qui, après l'avoir constaté, autorisera la constitution de la Société et l'émission des actions, ce dont il sera fait mention dans les journaux officiels.

Toute personne qui voudra obtenir des actions de la Compagnie est autorisé à adresser par lettre sa demande de souscription à l'adresse des représentants de la Société :

A Madrid, à M. M. J. Lebrun et Cᵉ, F. de Monsigny, directeur de la caisse des Mines et de l'Industrie, calle de la Reyna, 33;

A Aarls, au correspondant de la caisse des Mines et de l'Industrie, M. E. H. Courtois, 4, rue Chabannais;

A Londres, à la succursale de la même caisse, M. Maizy Clements Lasse, n° 11, City.

La CLOTURE de l'émission des actions de la SOCIÉTÉ DE LA NOUVELLE TANNERIE FRANÇAISE aura lieu le 25 courant pour Paris, et le 28 pour les départements. Les bénéfices qu'on est en droit d'attendre du nouveau système de tannage, dont la célérité extraordinaire est désormais hors de toute contestation, seront encore augmentés par les concessions de brevets d'exploitation déjà demandés à l'étranger et dont le gérant a fait abandon à la Société; ils permettront de rembourser le capital social aux actionnaires, par le moyen de l'amortissement dans un avenir prochain, tout en distribuant des dividendes importants.

En annonçant cette clôture, le Gérant rappelle les attestations à lui délivrées par les hommes les plus spéciaux, consommateurs, fabricants et savants; donc, aucun doute sur l'économie de fabrication et la qualité des produits de la Tannerie Nouvelle. Le Gérant a souscrit et payé le premier pour 1,200 actions représentant un capital de 300,000 fr.

Le million dont on achève en ce moment l'émission est destiné, en vertu de la décision de la dernière assemblée générale, à agrandir les usines, devenues insuffisantes pour satisfaire aux nombreuses demandes de produits qui sont faites journellement.

La Société distribuera un 1ᵉʳ dividende provisoire de 5 0/0 au mois de juillet prochain.

CONDITIONS DE LA SOUSCRIPTION : Les actions sont de 250 fr. au porteur : 100 fr. en souscrivant, 50 fr. trois mois après, et le reste selon les besoins de la Société, après avis donné deux mois à l'avance.

ON SOUSCRIT : A Paris, au siége de la Société, boulevard Poissonnière (maison du Pont-de-Fer); et chez M. Varnier-Roger, banquier, rue de la Banque, 22, ou à son crédit dans toutes les succursales de la Banque de France. — A Strasbourg, chez Mᵉ Nœtinger, notaire, 26, rue des Serruriers. — A Marseille, chez MM. Numien et Girard, cours Belzunce, 9. — Dans les départements, adresser les espèces par le chemin de fer ou par les messageries, et les valeurs ou billets de banque par lettres chargées à la poste.

S'adresser pour tous les renseignements particuliers, achats de brevets à l'étranger ou autres, directement à Strasbourg à M. KNODERER, gérant, rue des Dentelles, 2 à 5; à Paris, au siége de la Société.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La spéculation est enfin sortie depuis huit jours de sa réserve. Les affaires ont repris une grande activité, surtout sur la rente. Tout semblait se réunir pour rendre à la rente son ancienne élasticité. Le discours de l'Empereur pour l'ouverture des Chambres législatives mettait à néant tous les bruits qui avaient été répandus depuis plusieurs mois sur l'imminence d'un nouvel emprunt. S. M. a déclaré que l'on n'aurait pas besoin d'avoir recours de nouveau au crédit et que le budget de 1858 serait en équilibre. Comme, ensuite, les titres de l'emprunt de 1855, qui depuis vingt mois pesaient sans cesse sur le marché, sont maintenant classés, les acheteurs n'avaient plus à craindre de fortes livraisons d'inscriptions et ils montraient plus de confiance dans l'avenir des cours. Aussi le 3 0/0 a monté facilement de 68 55 à 69 50; et ce qui indique suffisamment la rareté actuelle des titres, c'est que les cours du comptant étaient toujours presque les mêmes que ceux du terme. La situation de la place a aidé beaucoup à cette reprise, et elle est telle que le mouvement ascensionnel pourrait faire encore de rapides progrès avant la fin du mois. Beaucoup d'acheteurs ont déjà commencé à faire leurs reports pour fin mars, quoique l'on ait à peine dépassé la première quinzaine du mois. On pourrait donc en conclure que les reports seront faciles à la fin du mois.

Trois valeurs étrangères ont été admises cette semaine au parquet; mais elles ne sont négociées jusqu'à présent qu'au comptant. Les Lombards-Vénitiens, qui se négociaient dans la coulisse de 653 75 à 655, ont fait leur apparition au parquet à 660, et ils ont monté à 670. Les François-Joseph, qui étaient il y a quelques jours à 502 50, on été cotés de 515 à 520. Les actions du chemin de fer de Saragosse ont repris au pair. On croit que d'autres valeurs seront également inscrites très-prochainement sur la cote.

Les porteurs de chemins de fer ont repris courage et toutes les lignes avaient repris de la fermeté depuis deux jours. Quelques-unes ont même obtenu une hausse remarquable. Les actions de Lyon se sont élevées tout-à-coup à 1,420 et celles de la Méditerranée à 1,810 et 1815. On a parlé de la reprise des négociations pour arriver à une union entre ces deux Compagnies.

On a prétendu enfin que les négociations étaient rouvertes à propos du Grand-Central; dans tous les cas cette nouvelle a eu peu d'influence sur ce dernier chemin, qui a varié seulement de 600 à 610. L'Orléans s'est tenu très-ferme de 1,385 à 1390.

Des nouvelles du même genre ont amené des acheteurs sur les actions de Béziers, qui ont repris à 585. Il s'agissait d'un marché entre cette Compagnie et celle des mines de Graissessac.

Les actions de l'Ouest sont toujours faibles, elles sont même encore en baisse depuis huit jours. Les actions du Midi sont stationnaires; celles de l'Est toujours offertes.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 12 jusqu'à celle du 19 février.

La rente 3 0/0 a monté de 68 25 à 69 30 au comptant, elle est restée à 69 30; elle a varié à terme de 68 55 à 69 50, et elle a fermé à 69 50.

Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 94 50 à 95 50, et à terme de 94 75 à 95 50.

La Banque a monté de 4,100 à 4,175, elle est restée à 4,150.

Le Crédit mobilier a fléchi de 1,355 à 1,330, il est resté à 1,345.

Les Autrichiens ont monté de 766 25 à 785, ils ont fermé à 780.

Les Lombards-Vénitiens ont monté de 653 75 à 670, et les François-Joseph de 502 50 à 516 25.

Le Victor-Emmanuel a varié de 597 50 à 602 50.

Orléans a monté de 1,372 50 à 1,385.

Le Nord a fléchi de 927 50 à 917 50; il est resté à 930 au comptant et à 940 à terme.

L'Est ancien a fléchi de 822 50 à 810, il est resté à 820; l'Est nouveau a baissé de 757 50 à 745, il est resté à 757 50.

Lyon a monté de 1,378 75 à 1,420, il est resté à 1,420.

La Méditerranée a monté de 1,755 à 1,815, elle est restée à 1,810.

L'Ouest a fléchi de 820 à 807 50, il est resté à 815.

Le Midi ancien a varié de 772 50 à 770, et le Midi nouveau, de 777 50 à 775.

Le Grand-Central a fléchi de 607 50 à 600, il est resté à 607 50.

Genève a monté de 730 à 745 au comptant, et à 760 à terme.

Saint-Rambert a repris de 640 à 655.

Béziers a monté de 575 à 582 50.

Les Ardennes ont monté de 552 50 à 555.

Samedi. — Les cours étaient très-fermes au début, mais ils ont rétrogradé sur toutes les valeurs à la fin de la bourse. Le 3 0/0 a varié au comptant de 68 55 à 68 50, et à terme de 68 70 à 68 55. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 95 au comptant, et a varié à terme de 95 à 95 50. La Banque a varié de 4,125 à 4,175; le Crédit mobilier, de 1,357 50 à 1,335; les Autrichiens, de 775 à 772 50; le Nord, de 930 à 920; l'Orléans, de 1,377 50 à 1,375; l'Est ancien, de 822 50 à 820; l'Est nouveau, de 757 50 à 755; Lyon, de 1,382 50 à 1,375; la Méditerranée, de 1,762 50 à 1,770; le Midi ancien, de 772 50 à 770; le Midi nouveau, de 775 à 777 50; l'Ouest, de 820 à 816 25; le Grand-Central, de 607 50 à 605; Genève, de 730 à 733 75; Saint-Rambert, de 645 à 640; les Ardennes, de 550 à 552 50; Béziers, de 577 50 à 575. Le Victor-Emmanuel s'est tenu à 772 50.

Lundi.—La rente était bien tenue, et même un peu en hausse, mais le mouvement était paralysé par la lourdeur des chemins de fer, dont la liquidation s'est faite généralement en baisse. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 05 à 68 45; elle a monté à terme de 10 c. à 68 65; le 4 1/2 0/0, de 25 c. au comptant à 95 25; il a fléchi à terme de 15 c. à 95 35; la Banque, de 25 à 4,150; le Crédit mobilier, de 20 fr. à 1,335; Orléans, de 5 à 1,370; le Nord, de 1 25 à 918 75; l'Est ancien, de 5 à 815; l'Est nouveau, de 2 50 à 752 50; Lyon, de 5 à 1,370; la Méditerranée, de 1 25 à 1,768 75. Le Midi ancien s'est tenu à 770. Le Midi nouveau a fléchi de 1 25 à 776 25; l'Ouest, de 8 75 à 807 50; le Grand-Central, de 3 à 600. Genève a monté de 1 25 à 735. Le Saint-Rambert s'est tenu à 640; le Béziers, à 575. Les Autrichiens ont monté de 1 25 à 773 75. Le Victor-Emmanuel s'est tenu à 600.

Mardi. — La rente a été vivement recherchée, et le mouvement de la hausse a fait des progrès sensible. Les chemins de fer étaient mieux tenus, mais ils suivaient difficilement la tendance ascensionnelle du 3 0/0. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 35 à 68 80, et à terme de 20 c. à 68 85; le 4 4/2 0/0, de 25 au comptant à 95 50; il s'est tenu à terme à 95 35; la Banque, à 4,150. Le Crédit mobilier a monté de 10 à 1,345; les Autrichiens, de 2 50 à 777 50; Orléans, de 6 25 à 1,376 25; le Nord, de 1 25 à 920. L'Est ancien a fléchi de 5 à 810; l'Est nouveau, de 5 à 747 50; la Méditerranée, de 8 75 à 1,760; le Midi ancien, de 5 à 765; le Midi nouveau, de 3 75 à 772 50; Genève, de 5 à 730; les Ardennes, de 2 50 à 550. Lyon a monté de 1 à 1 380; l'Ouest, de 6 25 à 813 75; le Grand-Central, de 2 50 à 602 50; Béziers, de 10 à 585. Le Victor-Emmanuel a fléchi de 2 50 à 597 50. On a admis au parquet le chemin Lombard-Vénitien, qui a été coté de 655 à 660.

Mercredi. — Le mouvement de hausse a fait de rapides progrès sur la rente, et il a même entraîné la plupart des chemins, dont les cours se sont sensiblement améliorés. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 50 c. à 69 30, et à terme de 40 à 69 25. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu au comptant à 95 50, et il a monté à terme de 05 à 95 40. La Banque s'est tenue à 4,150. Le Crédit mobilier a fléchi de 2 50 à 1,342 50. Orléans a monté de 8 75 à 1,385; le Nord, de 10 à 930; l'Est ancien, de 11 25 à 821 25; l'Est nouveau, de 7 50 à 755; Lyon, de 10 à 1,390; la Méditerranée, de 15 à 1,775; le Midi ancien, de 5 à 770; le Midi nouveau, de 2 50 à 775; l'Ouest, de 5 à 818 75; le Grand-Central, de 3 75 à 606 25; Genève, de 5 à 740; les Ardennes, de 5 à 555; les Autrichiens, de 5 à 712 50; le Victor-Emmanuel, de 1 25 à 598 75. Saint-Rambert s'est tenu à 640. Béziers a fléchi de 5 à 580.

Jeudi. — La bourse était très-animée. La rente a encore obtenu une hausse marquée à la clôture. Les chemins étaient fermes, mais surtout le Lyon et la Méditerranée, qui ont monté rapidement. Le 3 0/0 s'est tenu au comptant à 69 30, et a monté à terme à 69 50. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 95 50. Le Crédit mobilier a varié de 1,335 à 1,342 50; les Autrichiens, de 777 50 à 780; les Lombards-Vénitiens, de 667 50 à 670; les François-Joseph, de 520 à 516 25. Le Nord était demandé à 930; l'Est ancien, à 820; l'Est nouveau, à 757 50; Genève, à 745; le Midi ancien, à 770; le Midi nouveau, à 775. Lyon a monté de 30 à 1,420; la Méditerranée, de 35 à 1,810. L'Ouest a fléchi de 3 75 à 815; les Ardennes, de 1 25 à 553 75. Genève a monté de 5 à 645; Béziers, de 2 50 à 582 50; le Victor-Emmanuel, de 3 75 à 602 50.

Vendredi. — La bourse était excessivement animée. Toutes les valeurs, mais surtout la rente, étaient en hausse. Le 3 0/0 a varié au comptant de 69 60 à 69 85, et à terme de 69 75 à 70; la Banque, de 4,175 à 4,200; le Crédit mobilier, de 1,360 à 1,370. Les Autrichiens étaient calmes à 777 50. Le Nord a varié de 945 à 940; Orléans, de 1,410 à 1,405; Lyon, de 1,400 à 1,425; la Méditerranée, de 1,810 à 1,800; l'Est ancien, de 830 à 825; l'Est nouveau, de 760 à 765; le Midi ancien, de 787 50 à 780; le Midi nouveau, de 792 50 à 785; l'Ouest, de 827 50 à 820; le Grand-Central, de 612 50 à 610; Béziers, de 582 50 à 585; le Victor-Emmanuel, de 602 50 à 600; les Lombards-Vénitiens, de 675 à 671 25; les François-Joseph, de 517 50 à 520.

LATOUR.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

Dénomination	Endroit de la cotation	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale	Versements effectués	Dernier dividende payé	Époque du paiement des revenus	Dernier cours connu
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer.	C	100.000	500	tout	79 90	janv. juil.	500 ..
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	24.000	(1) 500	tout	85 ..	janv. juil.	830 ..
Omnibus des chemins de fer..	C	3.200	300	id.	10 ..	février...	175 ..
Omnibus de Londres	C	250.000	100	id.	6 25	....	102 50
Comp. imp. des voitures de Paris	A	400.000	100	id.	1 65	mars.....	40 ..
Omnibus parisiennes	C	1.700	50	id.	0 50	févr. août	100 ..
Omnibus de Lyon	C	..	100	tout	.. ..		45 ..
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital	A	89.120	1.000	tout	50 ..	avril. oct.	1105 ..
— act. de jouiss.	A	64.000	1/64000	id.	8 40	1er juin	97 50
Bourgogne, action de capital..	A	27.200	1.000	id.	50 ..	avril, oct.	990 ..
— action de jouiss.	A	27.200	1/27200		12 50	1er juin	149 ..
Arles à Bouc, act. de capital..	A	6.100	1.000	.	50 ..	avril, oct	.. ..
Trois canaux, act. de capital...	A	17.600	1.000	id.	50 ..	id ..	.. ..
Somme à …	A	13.100	1.000	id.	11 ..	mai	231 ..
… à …	A	1000	5.000	id.	510 ..	févr. août	8000 ..
Sambre à l'Oise	A	14.500	1.000	id	67 50		35 ..
… intérieure	C	2.200	1.000	id.	129 ..		1500 ..
… française canalisée	A	6.100	1.000	id.	120 ..		1300 ..
… de l'Isère	A	61.000	100	id	1 0/0		.. ..
Eaux … de Neuilly	C	8.100	500	id	8.70 0/0	avril oct.	255 ..
Compagnie générale des Eaux	A	80.000	500	145	4 0/0		215 ..
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	C	100000 part	1.000	150	.. ..	avril, oct	160 ..
Pont, gare et port de Grenelle	A	7.000	1.000	id	10 ..		.. ..
Pont de Rouen	A	800	1.000	id	42 ..	janv. juil	.. ..
Ponts réunis	C	3.000	1.000	id	5 1/2 0/0		.. ..
Nouveaux Ponts réunis	C	1.000	1.000	id.	5 1/4 0/0		.. ..
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Ce	C	40.000	500	400	136 78	janv. juill.	565 ..
Compagnie franco-amér. Est	C	..	500	tout	151 21	juin, déc.	450 ..
Messageries imp. Serv. marit.	A	48.000	500	tout	120 ..	janv. juill	1100 ..
Ce cont. de transp. et de nav.	C	8.000	250	id.	16 ..		0 ..
Compagnie générale maritime	A	60.000	500	150	13 50	janv. juill	500 ..
Mar. Frossinet père et fils	C	..	500	id.	.. ..		645 ..
Armand Touache fr. et Ce	C	..	500	id.	.. ..		510 ..
Armements marit. Barbey et Ce	C	..	500	tout	.. ..		400 ..
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)	C	21000 parts	300	tout	21 ..	avril, oct.	300 ..
Centre-du-Flénu	Cév.	1.500	1.000	id.	20 ..		245 ..
Pont-de-Loup-Sud	Cév.	2.800	1.000	id.	30 ..	avril	400 ..
Monterux-Saint-Étienne	Cév.	2.800	500	id.	.. ..		.. ..
[illegible]	C	30.000	500	id.	.. ..	févr. août	700 ..
…court	A	1.500	1/1500	id.	150 ..		1450 ..
…rnette	A	3.550	1/3550	id	42 ..		790 ..
Layon-et-Loire	A	1.800	1/1800	id	.. ..		400 ..
Loire (quatre groupes)	A	40.000	1/40000	id.	60 ..	avril oct.	780 ..
Loire.	A	80.000	1/80000	id.	10 ..	id..	163 75
[illegible]	A	80.000	1/80000	id.	14 ..	id	185 ..
[illegible]	A	80.000	1/80000	id.	9 ..	id.	160 ..
[illegible]	A	80.000	1/80000	id.	27 ..	id.	291 50
Mayenne et Sarthe	A	13.000	1/13000	id.	34 ..		625 ..
[illegible]	A	24.000	1/24000	id	40 ..	janv. juill	910 ..
[illegible] Société	Cév.	5.200	500	id	20 ..	avril oct.	300 ..
…-Toulouse	C	116.100	100	id.	.. ..	janv. juill	128 75
…-s-Quarégnon	A	8.120	250	id.	.. ..		150 ..
…ages belges	A	30.000	500	id.	25 ..		400 ..
… Asphalte	C	8.000	500	id	.. ..		.. ..
[illegible]	C	10.000	100	id	5 0/0	15 janv. juil	101 ..
…, obligations anciennes	.	4.100	1.250	id.	50 ..		1010 ..
— — nouvelles	.	18.000	1.250	id.	50 ..	févr. août	930 ..
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne ... zinc	A	90.000	50	tout	20 ..	mai, nov.	385 ..
Nouvelle-Montagne ... zinc	A	3.000	1.000	id.	40 ..		1050 ..
Stolberg et Westphalie, priv. zinc	A	40.000	375	id.	5 0/0	octobre ..	360 ..
— non priv. zinc	A	40.000	375	id.	.. ..	id.....	160 ..
Corphalie ... zinc	A	5.500	1.000	id	70 ..		1077 50
Bleyberg-ès-Montzen ... zinc	A	5.500	500	id.	.. ..	1er juin...	.. ..
Eschweiler, priv ... zinc	A	8.500	375	id.	5 0/0	janv. av.	.. ..
— non priv. ... zinc	A	8.500	375	id	.. ..	id.....	.. ..
[illegible] ... zinc	A	50.000	375	id.	8 47	mai, nov	250 ..
[illegible] (Algérie) ... cuivre	C	60.000	100	id.	1 50	août	91 ..
Jemet (Algérie) ... cuivre	C	25.000	100	id	.. ..		40 ..
Pontgibaud ... plomb. argentif.	A	10.000	1/10000	id.	25 ..		540 ..
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Ce	C	14.400	500	tout	47 20	sept. mars.	540 ..
Septèmes	C	80.000	250	id.	.. ..	avril. oct.	.. ..
Carmaux	C	70.000	100	40	1 75		35 ..
Galvanisation du fer	C	2.000	500	tout	40 ..		400 ..
Commentry	C	2.000	500	id	24 ..	juin déc	750 ..
Gandillot	C	2.300	250	id.	35 ..		.. ..
[illegible]	C	4.000	500	id.	110 ..		.. ..

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr

Dénomination	Endroit de la cotation	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale	Versements effectués	Dernier dividende payé	Époque du paiement des revenus	Dernier cours connu
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)	C	24.000	500	tout	40 ..	déc. juin.	872 50
Loire et Ardèche	A	4.000	1/4000	id.	300 ..	...	1165 ..
Allevard	A	..	5.000	id.	. ..	.	6000 ..
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	3.000	id.	250 ..	juin, déc.	3250 ..
Alais (Gard)	A	18.000	1/18000	id.	.. ..		.. ..
Basse-Indre	C	5.400	500	id.	40 ..	avril, oct.	700 ..
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	id.	50 ..	mars. sep.	615 ..
Maubeuge (Nord)	A	6.400	1/6400	id.	.. ..		450 ..
Fourchambault	C	50.000	1/50000	id	30 ..		560 ..
Marine et des Chemins de fer	C	54.000	1/54000	id	70 ..	mai. nov.	567 50
Horme	A	10.000	1/10000	id.	.. ..		550 ..
Côte-d'Or	C	6.000	500	.	.. ..		500 ..
Franche-Comté	C	6.000	500	.	.. ..		420 ..
Méditerranée (forges et chant.)	A	..	400	tout	.. ..	..	400 ..
Espérance (Belgique)	A	4.000	1.000	id.	75 ..	janv. juil.	1.130 ..
Monceau-sur-Sambre (Belgique)	A	4.000	1.000	id.	125 ..	avril. oct.	1.500 ..
Providence (Belgique)	A	5.500	1.000	id.	105 ..		1.140 ..
Phénix métallurgique	A	60.000	500	id.	32 ..	janv. juil.	350 ..
Sambre (Belgique)	A	10.000	500	id.	. ..		.. ..
Seraing	C	12.000	1.000	id.	70 ..	.	1025 50
Ougrée (Belgique)	A	12.000	1/12000	id.	60 ..		647 50
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)	C	24000 part	1/24000	tout	5 0/0	avril oct.	. ..
Paris (éclairage et chauffage)	A	110.000	[illegible]	id	.. ..		125 ..
Nord (Batignolles)	C	6.000	500	id	40 ..	avril. oct	500 ..
Est (Vaugirard)	C	1.000	500	id.	74 50		.. ..
Versailles	C	1.200	500	id	35 ..	mars sept	300 ..
Wazemmes	C	2.100	450	id.	7 50	1er octobre	475 ..
Amiens	C	1.300	500	id	30 ..	janv. juil	4 0 ..
Comp. centrale, Lebon (8 villes)	C	15.000	500	id.	31 85	janv. juil.	515 ..
Union des Gaz	C	40.000	250	id	30 ..	janvier..	405 ..
FILATURES.							
Malerly (Amiens)	A	8.400	500	tout	47 ..	septembre	650 ..
Coton	C	10.000	500	id	43 10	janv. juill	540 ..
Tr… Comp. continentale	C	7.150	500	id	20 ..		.. ..
Lomère	C	1.400	500	id.	25 80	..	550 ..
Pont-Rémy	.	5.000	1/5000	id	30 ..	30 avril	400 ..
La Foudre (rouennaise)	.	10.000	250	125	.. ..	janv. juill.	.. ..
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	6.000	500	tout	75 ..	janv. juill	505 ..
Glaces de Saint-Gobain	A	1.152	1/1152	id.	.. ..		23.000 ..
Glaces de Montluçon	C	21.000	500	id.	.. ..		200 ..
Glaces d'Oignies ... Belgique	A	10.000	1.000	id.	91 15	juill sept	1.190 ..
Glaces d'Aix-la-Chapelle, Prusse	A	2.400	375	id.	.. ..	avril. oct.	112 50
Palais de l'Industrie	A	120.000	100	id.	4 0/0		73 75
Immeubles Rivoli	A	250.000	100	id	5 0/0	janv. juill	102 25
Télégraphe sous-marin Manche	C	100.000	25	id	6 1/2 0/0	mars. sept.	2 ..
— Méditerranée	C	30.000	250	id	5 0/0		400 ..
Ce gén. de Vidanges, Richer et Ce	C	25.000	500	id	12 50		250 ..
Sucreries, Raffineries de Say	C	15.000	250	id	.. ..		.. ..
Subsistances alimts, Chollet et Ce	C	40.000	100	id	10 ..		87 50
Docks Louis-Napoléon		..	250	125	.		164 ..
ASSURANCES.							
Générale ... mar.	A	450	12.500	5000	1000 ..	avril	24 0/0 b
Sécurité ... mar.	A	300	5.000	1/5	240 ..		32 0/0 b
Union des ports ... mar.	A	1.000	5.000	750	262 50	avril, ...	11 0/0 b
Indemnité ... mar	A	400	5.000	1000	.. ..		14 0/0 b
Lloyd français ... mar	A	1.200	5.000	1/5	290 ..	février	70 0/0 b
Océan ... mar	A	200	5.000	1000	205 90		25 0/0 b.
Chambre d'assurances ... mar	A	400	5.000	1/5	180 ..	février	30 0/0 b.
Mélusine ... mar	A	400	5.000	1/5	252 50	mars	20 0/0 b
Vigie ... mar	A	200	5.000	1000	915 ..		25 0/0 b
Sauvegarde ... mar	A	200	5.000	1000	405 ..	février	15 0/0 b
Pilote ... mar	A	200	5.000	1000	174 ..		..
Comp. franç. de prêts ... mar	A	200	5.000	1000	450 ..	février	..
Phare maritime ... mar	A	200	5.000	1000	.. ..		..
Maritime ... mar	A	1.000	1.000	250	.. ..		..
Centrale ... mar	A	1.000	5.000	1000	120 ..	février	18 0/0 b.
Réunion ... mar	A	1.200	5.000	1000	90 ..	id.	20 0/0 b
Hole ... mar	A	200	5.000	1000	.. ..	févr. août	..
Générale ... inc.	A	400	5.000	tout	2775 ..	avril	700 0/0 b
Phénix ... inc.	A	4.000	1.000	id.	215 ..	mai, nov.	200 0/0 b.
Nationale ... inc.	A	2.000	5.000	1/5	675 ..	mars	170 0/0 b
Union ... inc.	A	2.000	5.000	1/5	325 ..	avril	88 0/0 b
Soleil ... inc.	A	1.000	5.000	1/5	300 ..	id.	115 0/0 b
France ... inc.	A	2.000	5.000	1/5	200 ..	id.	10 0/0 b.
Urbaine ... inc.	A	1.000	5.000	1/5	300 ..	id.	104 0/0 b.
Providence ... inc	A	2.000	2.500	500	90 ..	id.	45 0/0 b.
Aigle ... inc.	A	400	5.000	2000	.. ..	id.	25 0/0 b
Paternelle ... inc.	A	3.000	1.000	400	12 50	id.	pair.
Confiance ... inc.	A	800	5.000	1000	.. ..	id.	7 1/2 0/0
Nord ... inc.	A	2.000	1.000	200	20 ..	id.	12 0/0 b
Générale ... vie.	A	400	7.500	tout	2025 ..	t. les 3 ans	103 2/3 0/0
Nationale ... vie	A	3.000	5.000	1/5	100 ..	t. les 4 ans	23 0/0 b
Union ... vie	A	2.000	5.000	1/6	160 ..	t. les 3 ans	11 0/0 b
Phénix ... vie	A	800	5.000	1000	150 ..	id.	3 0/0 p
Paternelle ... vie	A	8.000	500	100	1250 ..	avril	5 0/0 b
Conservateur ... vie.	A	1.000	1.000	500	.. ..		.
Impériale ... vie.	A	1.000	500	250	.. ..		.
Générale ... grêle		2.000	5.000	1000	50 ..	avril	0 0/0 b.

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 14 AU 20 FÉVRIER

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée des conc.	Nombre des actions	Valeur d'émission	Somme payée	Revenu de chaque act. dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 14 Compt.	Samedi 14 Terme	Lundi 16 Compt.	Lundi 16 Terme	Mardi 17 Compt.	Mardi 17 Terme	Mercredi 18 Compt.	Mercredi 18 Terme	Jeudi 19 Compt.	Jeudi 19 Terme	Vendredi 20 Compt.	Vendredi 20 Terme
762	794	99	[illegible]	500	tout	61 fr. pour 1856	juillet 1856	Nord	920 ••	920 ••	918 75	917 50	920 ••	925 ••	[illegible]	9?0 ••	930 ••	9?0 ••	940 ••	941 ••
874	1001	99	300 000	500	tout	50 fr. pour 1856	avril 1856	Ouest	846 25	845 ••	847 50	842 50	843 75	845 ••	848 75	847 50	845 ••	847 50	850 ••	8?? ••
26	26	99	6 000	500	tout		•	Orsay	•	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1325	1774	99	300,000	500	tout	80 fr. pour 1856	avril 1856	Orléans	1375 ••	1370 ••	1370 •	1365 ••	1376 25	1373 75	1385 ••	1380 ••	1385 ••	1382 50	1395 ••	1395 ••
965	1827	99	250,000	500	tout	78 f 50 pour 1856	mai 1856	Est	840 ••	845 ••	845 ••	845 ••	840 ••	844 50	841 25	840 ••	830 ••	840 ••	825 ••	827 50
174	•	•	250,000	500	250	5 fr.	mai 1856	Est nouvelles	735 ••	• ••	732 50	• ••	747 50	745 ••	755 ••	757 50	757 50	755 ••	735 ••	741 50
655	500	99	285 000	500	tout	42 f 50 pour 1855	juillet 1856	Paris à Lyon	1377 50	1377 50	1330 •	1335 ••	1400 ••	1385 ••	1400 ••	1402 50	1420 ••	1420 ••	1425 ••	1527 50
75	231	99	90.000	500	375	4 0/0	juillet 1856	Lyon à Genève	733 75	735 ••	735 ••	• ••	730 ••	73? ••	740 ••	750 ••	745 ••	760 ••	760 ••	767 50
551	621	99	90.000	500	tout	80 fr. pour 1855	avril 1856	Lyon à la Méditerr.	1770 ••	1772 50	1768 75	1770 ••	1770 ••	1770 ••	1775 ••	1780 ••	1810 ••	1810 ••	1800 ••	1810 ••
198	900	99	134 000	500	tout	10 fr.	juillet 1856	Midi	770 ••	770 ••	770 ••	768 25	765 ••	770 ••	770 ••	771 25	770 ••	780 ••	780 ••	782 50
•	•	•	30 134	500	250	•	juillet 1856	Midi nouvelles	777 50	• ••	778 25	770 ••	772 50	772 50	775 ••	777 50	775 ••	790 ••	785 ••	790 ••
52	52	99	15 000	500	tout		•	Bordeaux à la Teste	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
125	1658	99	221 000	500	450	4 0/0.	juillet 1856	Grand-Central	605 ••	605 ••	610 ••	602 50	602 50	605 ••	605 ••	607 50	607 50	610 ••	610 ••	612 50
56	98	99	50 000	500	300	4 0/0	juillet 1855	St-Rambert à Gren.	640 ••	647 50	640 ••	640 ••	640 ••	642 50	640 ••	645 ••	635 ••	635 ••	630 ••	637 50
•	85	99	110.000	500	[illegible]	4 1/2 0/0	juin 1856	Sarde Victor-Emm.	600 ••	597 50	600 ••	597 50	597 50	597 50	600 75	• ••	602 50	602 50	610 ••	605 ••
1077	1176	99	400.000	500	325	11 fr. 90	juillet 1856	Chemins autrichiens	772 50	772 50	773 75	• ••	777 50	777 50	782 50	781 25	780 ••	778 25	777 50	777 50
20	236	99	72.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Central suisse	452 50	• ••	• ••	• ••	452 50	• ••	• ••	• ••	435 ••	• ••	440 ••	• ••
•	54	99	36.000	500	400	4 0/0	avril	Bézières à Graissessac	570 ••	575 ••	575 ••	577 50	580 ••	580 ••	590 ••	590 ••	582 50	582 50	585 ••	580 ••
•	140	99	42.000	500	250	4 fr. 25	janvier 1856	Ardennes et Oise	552 50	550 ••	• ••	• ••	550 ••	• ••	555 ••	• ••	553 75	• ••	560 ••	560 •
•	31	99	8.000	500	400	4 0/0	•	Bessèges à Alais	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
46	22	99	30 000	500	250		juin 1856	Ouest suisse	475 ••	• ••	482 50	• ••	475 ••	• ••	475 ••	• ••	477 50	• ••	480 ••	• ••
14	16	99	7 000	250	250	6 0/0	1er avril	Tarragone à Reus	• ••	• ••	240 ••	• ••	245 ••	• ••	• ••	• ••	250 ••	• ••	250 ••	•

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'Obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somm. pay. à ce jour	Prix de rembours	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	14	16	17	18	19	20
1851-52-4	375.000	75 ans	285	tout.	500	avril.	15 ••	janvier juillet.	Nord	283 75	285 ••	285 ••	283 75	285 ••	285 ••
1851.	2.353	16 —	335	tout.	500	août	20 ••	août	Nord-Boulogne						
1852.	80 000	50 —	1.040	tout.	1 250	avril.	50 ••	avril octobre.	Paris à Lyon	1190 ••	• ••	1200 •	1190 ••	1200 ••	• ••
1855.	140.000	99 —	290	tout.	500	avril	15 ••	Dº	Dº (nouvelles)	287 50	287 50	287 50	287 50	287 50	287 50
1853.	120 000	99 —	500	tout.	625	Dº	25 ••	Dº	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	497 50	498 75	497 50	497 50	• ••	• ••
1853.	182 333	99 —	350	tout.	500	Dº	15 ••	janvier juillet.	Dº Nouvelles 3 0/0	285 ••	284 25	285 ••	285 25	285 ••	285 25
1852.	125 824	98 —	500	tout.	650	avril.	25 ••	juin décembre	Est	470 ••	467 50	470 ••	470 ••	468 75	468 75
1854.	125 000	94 —	480	tout.	650	mars.	25 ••	janvier juillet.	Dº (nouvelles)	274 75	274 75	274 75	270 ••	270 ••	270 ••
1855.	600 000	94 —	280	tout	500	1858	15 ••	janvier juillet	Ouest nouvelles	291 25	292 50	292 50	291 25	291 25	292 50
1842.	8.898	47 —	1.125	tout.	1.250	décembre.	50 ••	Dº	Paris à Orléans 1842	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1848.	13 348	99 —	•	tout.	1.250	Dº	50 ••	Dº	Dº (Nouvelles 1848)	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1852.	150.000	97 —	340	tout.	500	•	15 ••	Dº	Dº (Nouvelles 1852)	292 50	• ••	293 75	292 50	293 75	293 75
1854.	140.000	97 —	275	tout	500	•	15 ••	Dº	Dº (Nouvelles 1854)	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1855.	150.000	96 —	290	tout.	500	•	15 ••	Dº	Dº (Nouvelles 1855)	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1853.	131.097	99 —	300	tout.	500	décembre.	15 ••	Dº	Grand-Central	272 50	• ••	• ••	281 25	281 25	• ••
1855.	144.200	99 —	280	tout.	500	décembre.	15 ••	Dº	Dº (nouvelles)	273 25	272 50	273 75	273 50	273 50	273 75
1853.	102 614	99 —	540	tout.	625	Dº	25 ••	Dº	Rhône et Loire	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1853.	63.643	99 —	500	tout.	500	Dº	15 ••	Dº	Dº 3 0/0	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1855.	87.749	99 —	285	tout.	500	Dº	15 ••		Lyon à Genève	• ••	286 25	• ••	287 50	287 50	287 50
1855	500.000	90 —	275	•	500	septembre.	15 ••	septembre mars	Autrichiens	288 75	288 75	• ••	288 75	288 75	288 75
1856.	100.500	99 —	285	tout	500		15 ••	janv. juillet.	Midi	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
18.6.	•	•• —	•	•	•		•• ••		Dº nouvelles	283 75	285 ••	284 75	282 50	285 ••	285 ••
1856.	190 000	97 —	285	•	500		15 ••	janv. juillet.	Lyon-Bourbonnais	282 50	282 50	280 ••	282 50	284 25	281 75
1855.	4.900	60 —	250		500	•	6 0/0		Tarragone à Reus	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 13 au 19 février 1857 (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	13	14	16	17	18	19
Nord	922 50 à 924 75	912 50 à 914 75	912 50 à 918 75	915 •• à 918 75	920 •• à 92? ••	925 •• à 930 ••
Est	842 50 à 848 75	840 •• à 842 50	840 •• à 842 50	837 50 à 842 50	840 •• à 845 25	830 •• à 835 ••
Est nouvelles	755 •• à 760 50	745 •• à 750 ••	745 •• à 750 ••	745 •• à 750 ••	752 50 à 752 50	750 •• à 765 ••
Orléans	1370 •• à 1375 ••	1365 •• à 1370 ••	1365 •• à 1375 ••	1365 •• à 1375 ••	1370 •• à 1375 ••	1375 •• à 1400 ••
Lyon	1365 •• à 1378 75	1360 50 à 1375 ••	1367 50 à 1375 ••	1367 50 à 1375 ••	1380 •• à 1385 ••	1400 •• à 1415 ••

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination	Samedi 14 Comptant	Samedi 14 Terme	Lundi 16 Comptant	Lundi 16 Terme	Mardi 17 Comptant	Mardi 17 Terme	Mercredi 18 Comptant	Mercredi 18 Terme	Jeudi 19 Comptant	Jeudi 19 Terme	Vendredi 20 Comptant	Vendredi 20 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0	68 50	68 55	68 45	68 65	68 80	68 85	69 30	69 25	69 50	69 50	69 80	70 ••
Rentes 4 1/2 0/0	95 ••	95 10	95 25	•• ••	95 5.	•• ••	95 50	•• ••	95 50	•• ••	95 25	95 75
Emprunt 3 0/0	•• ••	•• •	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••
Emprunt 4 1/2 0/0	•• ••	•• ••	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •
Banque de France, jouiss., juillet 1856	4175 ••	• •	4170 ••	• •	4170 ••	• •	4150 ••	• •	• ••	• •	4200 ••	• •
Comptoir national d'escompte, jouiss., janvier 1856	700 ••	• •	700 ••	• •	• ••	• •	697 ••	• •	700 ••	• •	695 ••	• •
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss., juillet	• ••	• •	• ••	• ••	• ••	• •	612 50	• •	610 ••	• ••	614 ••	620 ••
— Oblig. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss., novembre	440 ••	• •	440 ••	• •	440 ••	• •	• ••	• •	440 ••	• •	440 ••	• •
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 dº dº	395 ••	• •	395 ••	• •	395 ••	• •	395 ••	• •	• ••	• •	395 ••	• •
— 10e d'Obligat. 4 0/0 dº dº	90 ••	• •	92 50	• •	92 50	• •	95 ••	• •	92 50	• •	92 50	• •
— 10e d'Obligat. 3 0/0 dº dº	•• ••	• •	85 ••	• •	85 ••	• •	85 ••	• •	•• ••	• •	85 ••	• •
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 100 payés, jouis., mai.	225 •	• •	• ••	• •	• ••	• •	100 ••	• •	• ••	• •	• ••	• •
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1856	1355 ••	1357 50	1345 ••	1345 •	1345 ••	1340 75	1342 50	1312 50	1312 50	1345 ••	1370 ••	1372 50
Ville de Paris, obligations 1852, jouiss., juillet 1856	1040 ••	• •	1047 50	• •	• ••	• •	1040 ••	• •	1040 ••	• •	1040 ••	• •
dº dº 1855, 300 fr. payés jouiss. sept. 1856.	382 50	• •	382 50	• •	383 75	• •	381 25	• •	382 50	• •	382 50	• ••
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	94 1/8	• •	93 7/8	• •	94 •/•	• •	94 1/8	• •	94 •/•	• •	94 •/•	• •
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1856	•• •/•	• •	99 1/2	• •	99 1/2	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •
Piémontais. 5 0/0 jouiss. juin 1856	90 50	• •	90 50	• •	90 50	• •	91 ••	• •	91 ••	• •	91 ••	• •
— 3 0/0 jouiss., juillet 1856	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	•• •	• •	•• ••	• •
Autrichien. 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1856	90 1/2	• •	90 1/2	• •	91 •/•	• •	91 •/•	• •	91 1/4	• •	91 1/2	• •
Emprunt Romain, jouiss., juin 1855	•• •/•	• •	89 1/2	• •	•• •/•	• •	89 1/2	• •	89 1/4	• •	89 •/•	• •
Espagne différ. convert. jouiss., juillet	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •
dº 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1856	•• •/•	• •	39 1/4	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •
dº Intérieure dº	38 1/2	• •	37 3/4	• •	37 1/2	• •	37 5/8	• •	38 •/•	• •	38 1/2	• •

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cº, RUE BERGÈRE, 20

Le Directeur, J. MIRES.

Digitized by Google

N° 360 — 16e ANNÉE. — N° 9 — SAMEDI, 28 FEVRIER 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

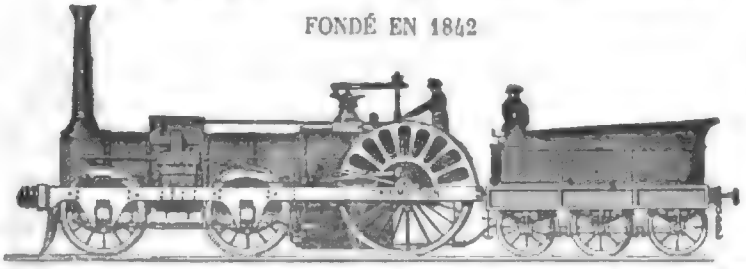
PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger..... 18 » —



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, 4, Norfolk street, Strand, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Tout abonné, à partir du 1er janvier 1857, a droit gratuitement à la Carte des chemins de fer de l'Europe, publiée par le *Journal des chemins de fer*.

Cette Carte ne sera remise que sur la présentation de la quittance d'abonnement.

Les personnes dont l'abonnement doit échoir dans le courant de l'année 1857 recevront cette Carte en renouvelant leur abonnement.

Cette Carte sera mise à la disposition des abonnés à partir du 1er mars.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 161. — Société générale des chemins de fer romains, 162. — Les chemins de fer étrangers, 163. — Tarif des grains sur les chemins de fer, 163. — Ports de Marseille, 164. — Banque de France, 164. — Comptoir national d'escompte, 164.—Compagnie générale des eaux, 164. Docks Napoléon, 164. — Chronique des chemins de fer, 164. — Banque d'Angleterre, 165.—Préfecture du département de la Seine; avis aux porteurs d'obligations, 165. — Jurisprudence, 165. — Avis aux actionnaires, 167. — Bulletin des recettes de la semaine, 167. — Situation des chemins suisses, 168. — Chemins de fer romains; actes officiels, 169. — Société des ingénieurs civils, 179. — Chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante; rapport, 180. — Statuts de la grande Société des chemins de fer russes (suite), 182. — Ukase, 184. — Forges, 184. — Recettes, 185, 186. — Annonces, 187, 188, 189. — Chronique de la bourse, 190. — Cours des valeurs industrielles, 191. — Tableau de la bourse, 193.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Depuis quelques jours déjà on disait que l'encaisse de la Banque de France s'était sensiblement amélioré, et chacun en concluait que bientôt allait être rétabli le délai de 90 jours pour les effets admis à l'escompte.

Dans cette prévision on achetait, on achetait, pour revendre le jour où la nouvelle serait certaine; et il est arrivé, comme toujours, que le nombre des vendeurs qui s'est présenté lorsqu'on a affiché que la Banque avait rétabli les 90 jours, a fait fléchir les cours, et la rente, qui avait fermé la veille de 70 fr. 05 à 70 fr. 10 avec une physionomie de hausse, a cependant baissé à 69 fr. 80.

Toutefois, cette réaction ne doit nullement préoccuper, car les demandes de primes et de ferme fin prochain indiquent suffisamment les tendances de l'opinion générale.

Les négociations relatives à la *réunion* des chemins de Lyon et de la Méditerranée, ainsi qu'à l'absorption du Grand-Central, n'ont fait aucun progrès cette semaine. Les délégués des diverses Compagnies poursuivent avec la plus grande activité la tâche qui leur est confiée, mais les difficultés diverses qu'ils ont à résoudre les retardent.

On a fait cette semaine des appréciations relatives aux deux chemins de Lyon et de la Méditerranée, dans la prévision de leur réunion, et l'on a estimé leurs dividendes comparatifs, mais nul n'a tenu compte de la disposition du partage en faveur de l'État, qui grève la Compagnie de la Méditerranée.

Ce partage, qui s'exerce au delà d'un revenu de 87 fr., aura-t-il lieu à partir de 1857, comme le demande, dit-on, le ministre des finances? ou bien sera-t-il renvoyé à l'année 1861, comme le demande la Compagnie? Nul ne le sait; mais l'on peut supposer qu'à l'occasion des arrangements à intervenir, cette clause sera modifiée au profit de la réunion projetée. En attendant, les prévisions qui portent le dividende de l'un à 150 fr., et de l'autre à 85 fr., nous paraissent contraires à tous les efforts que l'on fait, et de nature à compromettre le succès des négociations en augmentant l'écart entre les deux valeurs. On a beau dire que le cours de la bourse n'est pas la base qui servira à régler les intérêts dans la réunion projetée, son influence n'en est pas moins très grande, parce qu'elle crée des droits, ou, si l'on veut, des prétentions que les administrateurs ne peuvent pas complétement méconnaître.

La banque internationale dont nous nous sommes quelquefois occupé, paraît devoir être autorisée prochainement. Cette banque n'aura pas la faculté de jouer à la bourse en achetant ou en vendant des actions et de la rente; son but est limité aux emprunts d'État, à l'escompte du papier du commerce, et enfin aux prêts sur marchandises sous forme de warrants.

Le capital est fixé, dit-on, à 120 millions, divisé en deux séries de 60 millions chacune. Les actions seront de 5,000 fr., sur lesquelles il devra être versé 2,000 fr. un mois après l'approbation des statuts. La Compagnie projetée a été invitée à justifier de son capital en présentant une liste de souscripteurs. L'empressement avec lequel des maisons importantes ont apporté leur concours a rendu facile l'exécution de cette demande.

Les actions du chemin de Saragosse, qui avaient été admises à la cote, en ont été retirées, attendu que les titres définitifs n'avaient pas été échangés; mais dans très-peu de jours cet échange sera fait, et l'on peut prévoir que dans les premiers jours du mois

Digitized by Google

prochain ces actions seront définitivement cotées au parquet de Paris et de Lyon.

En résumé, la physionomie de la bourse a été satisfaisante : le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 69 95, ferme le vendredi soir au même cours; les chemins se sont énergiquement maintenus; et le Crédit mobilier, qui, samedi était coté 1,385 à 1,387 50, s'est élevé jeudi jusqu'à 1,425, pour rester vendredi à 1,415.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Midi,	45.6 0/0.
Méditerranée,	36.5 0/0.
Lyon,	29.0 0/0.
Nord,	15.6 0/0.
Ouest,	11.4 0/0.
Orléans,	9.2 0/0.
Est,	3.4 0/0.

Diminution kilométrique.

Bourbonnais,	2.3 0/0.

C. Devina.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	20 février.	27 février.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0	70 »	69 95	» »	» 05
CONSOLIDÉS	94 n/n	93 7/8	» n/n	» 1/8
CRÉDIT FONCIER	820 »	» »	» »	» »
CRÉDIT MOBILIER	1372 50	1415 »	32 50	» »
COMPT. D'ESCOMPTE	695 »	695 »	» »	» »
ORLÉANS	1405 »	1420 »	15 »	» »
NORD	940 »	970 »	30 »	» »
EST ANCIEN	827 50	827 50	» »	» »
EST NOUVEAU	762 50	770 »	7 50	» »
LYON	1427 50	1440 »	12 50	» »
MÉDITERRANÉE	1810 »	1830 »	20 »	» »
MIDI	782 50	786 25	3 75	» »
OUEST	820 »	822 50	2 50	» »
GRAND-CENTRAL	612 50	605 »	» »	7 50
GENÈVE	767 50	757 50	» »	10 »
CH. AUTRICHIENS	777 50	767 50	» »	10 »
SAINT-RAMBERT	657 50	652 50	» »	5 »
VICTOR-EMMANUEL	605 »	607 50	2 50	» »

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Nous publions les pièces officielles relatives à la concession du réseau des chemins de fer romains; nous donnons, en outre, les statuts et leur approbation par le gouvernement.

Ces chemins, qui relient l'Adriatique à la Méditerranée, desservent Rome, Civita-Vecchia, Ancône, Bologne, Ferrare, et un grand nombre de villes intermédiaires. Ils se joindront aux chemins Lombard-Vénitiens sur deux points différents : par Bologne et par le prolongement de la ligne de Ferrare sur Padoue.

Les chemins romains jouissent d'une garantie d'intérêt qui dépassera 6 0/0 en dehors de l'amortissement; cette garantie s'appliquera successivement aux diverses sections, au fur et à mesure de leur mise en exploitation.

La durée de la concession est de 95 années.

Le capital social est fixé à 175 millions de francs, divisé comme suit :

85 millions en actions;

90 millions en obligations.

Les 85 millions d'actions sont représentés par 170,000 actions de 500 fr. chacune, sur lesquelles il sera opéré un premier versement de 150 fr. par action.

Les actions ainsi libérées de 150 *fr. seront au porteur.*

Nul appel de fonds n'aura lieu avant la mise en exploitation de la ligne de Rome à Civita-Vecchia, qui sera achevée vers le mois de juillet 1858.

Le second appel de fonds (100 fr.) ne pourra donc avoir lieu avant le dernier semestre de 1858, et il ne sera suivi d'aucun autre appel de fonds avant la mise en exploitation de la ligne de Bologne à Ancône, partie du réseau si importante et si productive.

Le gouvernement romain, en concédant cette grande entreprise, a voulu l'entourer de toutes les garanties de sécurité et d'avenir; aussi a-t-il, par un acte officiel, assuré la Société générale des chemins de fer romains contre toutes les concurrences qui pourraient s'élever par suite d'une jonction avec le réseau toscan.

Auguste Vitu.

LES CHEMINS DE FER ÉTRANGERS.

(Premier article.)

Toutes les fois que nous avons signalé les dangers que certaines affaires étrangères pouvaient faire courir au marché français si elles y étaient admises, nous avons toujours distingué très-nettement entre ces sortes d'affaires purement de spéculation, comme les sociétés de Crédit mobilier, et les entreprises d'intérêt général comme les chemins de fer. En effet, le développement considérable de l'industrie en Europe a pour résultat de rendre les intérêts des différentes nations de plus en plus solidaires; les chemins de fer ont essentiellement contribué à amener ce résultat, et ils en sont eux-mêmes un exemple frappant. Tous les chemins de fer de France, d'Espagne, d'Italie, d'Allemagne, etc., peuvent être considérés comme de simples sections de l'immense réseau européen ; et, à ce point de vue, on peut dire que les chemins de fer étrangers ne sont plus pour nous des affaires étrangères.

Il est évident, par exemple, que les chemins de fer belges, rhénans et allemands sont le prolongement naturel de nos lignes du Nord et de l'Est, comme les chemins de fer espagnols sont le prolongement des chemins d'Orléans, du Midi et du réseau pyrénéen ; comme les chemins de fer d'Italie sont le prolongement des lignes de Genève, de Lyon, de Saint-Rambert et de la Méditerranée. Tous les intérêts engagés dans les chemins de fer français doivent donc suivre avec sollicitude le développement des lignes européennes qui viennent se raccorder à nos frontières et versent sur notre propre réseau un flot incessant de marchandises et de voyageurs.

Sous un point de vue plus général et plus élevé, les chemins de fer étrangers sont appelés à rendre d'éminents services. Ce que l'établissement de notre réseau national a procuré à la France, la multiplication des échanges, la répartition rapide des produits sur tous les points du territoire, et finalement l'accroissement de la prospérité publique, le réseau européen doit le procurer à l'ancien monde. Instruments précieux de la diffusion des richesses, agents de civilisation qui rapprochent les peuples et les réconcilient, les chemins de fer européens sont appelés à exercer la plus heureuse action sur toutes les nations modernes et à leur rendre chaque jour les services les plus éminents.

La question des subsistances, par exemple, permet d'apprécier toute l'étendue et la valeur de ces services. La France et une partie de l'Occident ont été éprouvées par quatre années de mauvaises récoltes. Il y a dix ans, c'eût été la disette, la famine même et tous les désordres qu'elle entraîne. Actuellement grâce à la facilité des communications, encore imparfaites cependant, l'insuffisance des récoltes ne s'est traduite que par la différence dans les prix; les grains ont été plus chers, mais ils n'ont manqué nulle part. Encore quelques années, et les chemins de fer de l'Allemagne orientale étant achevés, les blés de la Hongrie et de la Transylvanie, ceux des provinces danubiennes et de la Turquie elle-même pourront arriver en peu d'heure dans la vallée du Rhin ; les chemins de fer espagnols auront relié à la France les fertiles provinces de l'Andalousie ; alors les excédants de récolte iront se répandre pour ainsi dire d'eux-mêmes dans les contrées les moins favorisées, et les grands pays industriels et manufacturiers seront délivrés de cette grave question des subsistances, qui s'attaque à l'essence même de la production, en compromettant le sort des classes laborieuses.

Aujourd'hui le réseau européen, par suite des grandes concessions accordées par les

gitized by Google

gouvernements étrangers pendant l'année 1856, est assez largement dessiné pour qu'il devienne intéressant et profitable de l'étudier dans ses éléments constitutifs. C'est ce que nous nous proposons de faire, en commençant par les chemins étrangers cotés à la Bourse de Paris.

1° CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

(Compagnie impériale et royale privilégiée des chemins de fer de l'Etat.)

Le réseau de cette Compagnie, autorisée par décret de l'empereur d'Autriche du 22 février 1855, comporte trois parties distinctes : la première comprend les lignes construites ou à construire par l'Etat autrichien, et concédées à la Compagnie moyennant une somme de 170 millions de francs, savoir :

1° Chemin de fer du Nord de l'Etat, de Marchegg à Brünn et Olmutz, entièrement exploité, d'une longueur de	480 kil. 650 m.	
2° Le chemin de fer du Sud-Est de l'Etat, de Marchegg à Szolnok et à Szegedin, entièrement exploité	444	990
3° Le chemin de fer de l'Etat, de Szegedin à Temeswar, faisant suite au précédent, mais en construction, d'une longueur de	113	790
4°. De Lisawa à Basiasch par Oravicza, en exploitation, de	61	450
Total.	1,100 kil.	880 m.

exploités seulement pour 987 kilom. 90 mèt.; le reste, soit 113 kil. 790 m., en construction aux frais de l'Etat.

La seconde partie comprend la ligne du Sud-Est, de Temeswar au Danube, que la Compagnie s'est chargée de construire à ses frais, et qui comprend une longueur de 99 kilomètres.

La troisième partie comprend la ligne de Raab à Comorn (de Vienne à Raab et à Comorn), d'une longueur totale de 159 kilom. 310 mètres, rachetée par la Compagnie, afin de se ménager une communication directe avec la capitale de l'empire. Cette section est exploitée sur une longueur de 118 kilom. 157 mètres.

En résumé, les lignes exploitées sur la première partie du réseau sont d'une longueur de 987k,090m
Et sur la troisième de 118k,147m
Total en exploitation 1,105k,237m

Les lignes en construction ou à construire sont, sur la première partie du réseau, d'une longueur de 113k,790m
Sur la deuxième de 99k,000m
Et sur la troisième de 41k,163m
Total en construction 253k,953m 253k,953m

Total général des concessions de la Compagnie 1,359k,190m

Sa concession comprend aussi des mines, usines, terres et forêts, dont nous n'avons pas à nous occuper ici.

Le capital social avait été fixé primitivement à 200,000,000 fr. divisés en 400,000 actions de 500 fr., sur lequel le gouvernement autrichien garantit un intérêt de 5 et 2/10 p. cent; mais dans l'assemblée générale du 31 mai 1856, les droits des fondateurs à la participation des bénéfices ayant été liquidés moyennant la création de 44,444 actions nouvelles au pair de 500 fr. par action, le capital s'est ainsi accru de 22,222,000 fr. et s'est trouvé porté à 222,222,000 fr. divisés en 444,444 actions sur lesquelles il n'a été appelé que 325 fr. par action, soit..... 144,444,300 »

Il a été de plus émis un emprunt de 300,000 obligations à 275 fr., soit..... 82,500,000 »

Total des ressources réalisées par la Compagnie.. 226,944,300 »

En y joignant le montant des 175 fr. par action non encore versés, soit.. ... 77,777,700 »

on trouve que le capital effectif de la Compagnie tant en actions qu'en obligations est de..... 304,722,000 »

Voici maintenant un aperçu des dépenses du premier établissement :

1° Prix de la concession faite par l'État, y compris les domaines, mines et établissements.....	200,000,000 »
2° Acquisition de la ligne de Vienne à Raab et à Comorn.....	10,205,623 »
3° Dépenses à faire sur les différentes lignes... .	129,635,000 »
4° Fonds pour les mines, usines et domaines.....	26,000,000 »
Total des dépenses prévues	365,840,623 »

que la Compagnie porte en nombres ronds à 380,000,000 de fr. D'ailleurs l'art. 7 des statuts l'autorise à porter au besoin le capital à 400,000,000 de fr. soit en actions, soit en obligations.

On peut donc prévoir que dans un espace d'environ quatre années, d'après ses propres prévisions, elle devra demander aux divers marchés des fonds publics :

1° Pour complément du versement de ses actions,	77,777,700 fr.
2° Pour le complément de ses dépenses et probablement par obligations, environ	100,000,000 fr.
Total,	177,777,700 fr.

La longueur totale exploitée en 1855 a été de 910 kilomètres, qui ont donné une recette brute de 30,991,509 fr.
sur lesquels les frais d'exploitation se sont élevés à 16,496,688 »
soit 53.22 0/0 et il est resté net, 14,494,821 fr.
auxquels il faut ajouter :

1° La recette de la ligne de Vienne à Brück et la fabrique des machines de Vienne,	395,578 »
2° Le revenu des mines, usines et domaines,	1,129,929 »
Total,	16,040,328 fr.

Et il a été distribué aux actionnaires, à titre de dividende une somme de 24.40 par action, qui jointe à l'intérêt de 7.50, ont porté le revenu total de l'action à 31.90.

Le revenu kilométrique brut est monté à 32,057 fr. par kilomètre, ci 32,057 fr.
D'où il faut déduire 53 0/0 pour frais d'exploitation 17,055
Revenu net par kilomètre 15,002 fr.

En 1856, la longueur exploitée étant de 1,077 kil., a donné une recette brute d'environ 33 millions de francs (1).

En résumé, les dépenses de premier établissement de la Compagnie étant évaluées à environ 380,000,000 fr.
si l'on en déduit 1° 30 millions, prix d'acquisition des mines et domaines; 2° 26 millions à dépenser sur ceux-ci, ensemble 56,000,000
Il reste pour dépense d'acquisition et de construction des chemins de fer, un total de 324,000,000 fr.
qui, pour une longueur concédée de 1,359 kil., fait ressortir le prix de revient à une dépense totale de 238,400 fr. par kilomètre.

C. DEVINA.

Les administrateurs des chemins de fer n'ont jamais attendu que le gouvernement intervînt pour réduire leurs tarifs, surtout en ce qui concerne les grains; on doit, au contraire, reconnaître que, toujours et avec le plus louable empressement, ils ont réduit les tarifs pour le transport des céréales à mesure que les prix des grains se sont élevés. En cela ils ont suivi une conduite tout opposée aux entreprises de bateaux à vapeur, qui ont, au contraire, augmenté leurs prix dès que les besoins ont été plus grands. Aussi est-ce avec un profond regret que nous avons lu dans un journal les attaques injustes qui ont été dirigées contre les Compagnies de chemins de fer. Nous publions les lettres en réponse :

C. DEVINA.

AU RÉDACTEUR.

Monsieur,

La *Presse* du 20 février publie sous ce titre : *Les Céréales et les Chemins de fer*, un long article signé Jacques Valserres, que la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon ne peut pas laisser passer sous silence.

La *Presse* prétend que le prix de transport des blés était, sur la ligne de Paris à Lyon, de 8 à 10 c. par tonne et par kilomètre, et que ce prix vient d'être porté à 16 c. depuis le 1er février.

« Si, avec les tarifs réduits de 8 et 10 c., dit la » *Presse*, il y a entre les prix du Nord et du Midi un

(1) C'est le chiffre de kilomètres que donnent les bulletins de recettes; il n'est pas tout à fait d'accord avec celui que nous avons donné plus haut et qui est calculé d'après le rapport du 31 mai 1856.

Digitized by Google

» écart de 11 fr. par hectolitre, avec un tarif de 10 c., » cet écart devra encore s'élever ; en d'autres termes, » les prix de transport vont tellement devenir onéreux, » que le Nord ne pourra plus verser son trop plein » sur le Centre et sur le Midi, et que ces dernières » parties du territoire elles-mêmes éprouveront de » grandes difficultés à parfaire leur approvisionne- » ment. »

On le voit, l'accusation est grave. Voici notre réponse :

1° Depuis plus de trois ans, la Compagnie de Lyon ne perçoit pour le transport des céréales (blés, farines, grains, légumes secs, riz), que 5 c. par tonne et par kilomètre, tous frais compris, et non pas 8 et 10 c. comme le dit M. Jacques Valserres.

2° Le tarif actuel de la Compagnie est toujours de 5 c. pour toutes destinations et toutes provenances, et non pas de 16 c., comme le dit M. Jacques Valserres.

3° Ce tarif de 5 c., le seul en vigueur aujourd'hui, n'augmente le prix des grains pour frais de transport, entre Paris et Lyon, que de 2 fr. par hectolitre et non pas de 11 fr., comme le dit M. Jacques Valserres.

Aucune Compagnie n'a fait de prix plus bas que celui-là. Ces prix si faciles à connaître, et ces faits si faciles à constater, répondent d'eux-mêmes aux erreurs et aux allégations de M. Jacques Valserres. Nous le soumettons sans commentaires à l'opinion publique.

Veuillez recevoir, Monsieur, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le secrétaire général de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon,
G. RÉAL.

AU RÉDACTEUR.

« Paris, le 21 février.

» Monsieur le rédacteur,

» La *Presse* du 20 février contient un article intitulé : *Les Céréales et les Chemins de fer*, signé Jacques Valserres, qui repose sur un fait entièrement inexact. Il est dit dans cet article :

« Les chemins de fer de Lyon et d'Orléans viennent de relever leurs tarifs sur les céréales. Depuis » le 1er février, le transport des grains, qui, au commencement de la crise, avait été réduit à 0,08 c. » et 0,10 c. par tonne et par kilomètre, se perçoit sur » le pied de 0,16 c., prix maximum du cahier des » charges. »

» La Compagnie d'Orléans, conformément à la convention annexée au décret du 17 août 1853, taxe les céréales aux prix maximum de 0,08 c. par tonne et par kilomètre. Ce prix n'a été relevé sur aucune partie du réseau. Pour les grands parcours, elle a abaissé de son plein gré et spontanément cette taxe à 0,05 c.

» Ainsi :

» 1° De Paris à Nantes (distance, 430 kilom.) le prix total perçu par tonne est de 32 fr., soit 0,049 c. par tonne et par kilom., plus 1 fr. de manutention ;

» 2° De Paris à Bordeaux (distance, 582 kilom.), le prix total perçu par tonne est de 30 fr., soit 0,05 cent. par tonne et par kilomètre, plus 1 fr. de manutention ;

3° De Paris à Niort (distance, 413 kilom.), le prix total perçu par tonne est de 22 fr., soit 0,05 c. par tonne et par kilomètre, plus 1 fr. de manutention ;

» 4° De Paris à Limoges (distance, 401 kilom.), le prix total perçu par tonne est de 22 fr., soit 0,052 c. par tonne et par kilomètre, plus 1 fr. de manutention ;

» 5° De Paris à Nevers (distance, 302 kilom.), le prix total perçu par tonne est de 17 fr., soit 0,053 c. par tonne et par kilom., plus 1 fr. de manutention ;

» Je vous serai reconnaissant, monsieur le rédacteur, de vouloir bien insérer cette rectification dans votre plus prochain numéro.

» Agréez, etc.

» *Le directeur de la Compagnie,*
C. DIDION. »

PORTS DE MARSEILLE.

On lit dans les journaux de Marseille : « L'adjudication des travaux de construction à exécuter sur les terrains de la Joliette, qui avait été annoncée pour le 28 février, n'aura pas lieu par suite d'un traité passé ces jours derniers de gré à gré, par l'administration de la société des Ports de Marseille avec un de nos grands entrepreneurs de travaux publics. D'après les termes de ce traité, les maisons projetées doivent être complétement terminées et habitables dans le courant du premier semestre de 1858. Ces constructions vont s'élever en même temps que s'effectuera l'opération des nivellements. Les nouveaux ports de Marseille vont ainsi recevoir en même temps les surfaces de quais si nécessaires au commerce, et les habitations qui ont jusqu'à présent manqué dans cette partie la plus active de la ville. »

BANQUE DE FRANCE.

Le conseil général de la Banque a décidé, dans sa séance de ce jour, que les effets de commerce ayant quatre-vingt-dix jours, d'échéance seront admis à l'escompte à dater du 27 courant.

Ce 26 février 1857.

Le secrétaire général,
VILLE.

COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE.

A partir du vendredi 27 février, le Comptoir recevra à l'escompte les valeurs sur Paris et les villes où la Banque a des succursales jusqu'à l'échéance de 105 jours, et les valeurs sur la province, jusqu'à 60 jours.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

Le dernier versement à opérer sur les actions de la Compagnie générale des Eaux s'est effectué de la manière la plus satisfaisante.

Les actionnaires ont répondu à l'appel qui leur était fait, avec une spontanéité qui témoigne de la confiance qu'inspire cette grande entreprise.

La Compagnie qui a inauguré en France une des belles et utiles industries anglaises, en installant avec le succès le plus complet, à Lyon et à Nantes, une distribution d'eau à tous les étages des maisons, continuera son œuvre en affectant ce nouveau capital de 10 millions à l'acquisition d'affaires d'eau dans la banlieue de Paris, dont la propriété lui est assurée par des traités conditionnels, subordonnés à l'approbation des actionnaires convoqués à cet effet en assemblée générale pour le 2 avril prochain. Ces affaires, dont le siége est à Auteuil et à Montmartre, comprennent vingt communes.

Elle a fusionné à des conditions avantageuses pour elle ces différentes affaires, qui, appelées à desservir les besoins de populations s'élevant déjà à environ 300,000 habitants réunis en agglomérations importantes, sont, dès aujourd'hui, en pleine exploitation et assurent à la Compagnie générale des revenus immédiats, destinés à un accroissement considérable.

La marche progressive des affaires d'eau est rapide et constante, et l'expérience faite, dans ces dernières années, tant par les Compagnies anglaises que par celles dont la Compagnie générale vient d'acheter les établissements, justifie, pour un avenir prochain, les plus belles et les plus solides espérances.

C. DEVINA.

DOCKS NAPOLÉON.

Un procès important se juge devant le tribunal correctionnel de Paris ; nous attendons le jugement qui sera rendu, pour reproduire les débats de cette affaire.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Les rails sont posés de Toulouse à Béziers ; de Béziers à Cette la voie est posée : l'ouverture de la ligne aura donc lieu dans le courant du mois prochain.

— Les travaux sur la ligne du chemin de fer de La Fère à Crépy-Couvron sont aussi avancés que ceux de Reims à Laon ; les opérations du ballastage se terminent en ce moment sur une grande partie du chemin de Reims, et déjà les rails définitifs sont placés sur plus d'une lieue de longueur.

— On lit dans le *Journal de Vitry-le-François* :

« Le projet d'un chemin de fer *transversal* reliant la ligne de Strasbourg à celle d'Orléans, et dont l'embranchement serait à Vitry, prend de plus en plus de consistance. Les villes principales de Troyes, Orléans, Angers, Nantes, etc., reconnaissent effectivement que le point de contact doit être ici. La ligne desservirait pour nos localités, Saint-Remy, Chavanges, Bienne, Bar-sur-Aube, Troyes. Déjà l'étude en est faite et l'enquête nécessaire sera sous peu demandée. »

— On lit dans le *Mémorial de Lille* :

« Nous tenons d'une source que nous avons tout lieu de croire authentique, que la solution du chemin de fer Lille à Strasbourg ne se fera pas attendre. Nous sommes heureux de pouvoir donner cette bonne nouvelle aux populations du Nord-Est, que la nouvelle ligne intéresse à un si haut degré. »

— Le chemin de Fampoux à Hazebrouck, qui a si longtemps occupé nos assemblées législatives, est à la veille d'être concédé. Au lieu de se souder à Fampoux à la grande artère du Nord, il partirait d'Arras et desservirait les cantons au sein desquels tant de

Digitized by Google

nouvelles Compagnies houillères cherchent des débouchés. Ce sont ces Compagnies qui ont chaleureusement demandé l'exécution de ce projet, et qui poussent à sa réalisation.

— Les travaux du chemin de fer de Basse-Normandie, dans l'arrondissement de Cherbourg, sont enfin à la veille d'être organisés sur une échelle proportionnée à la grandeur de l'ouvrage. Les opérations préliminaires sont à peu près accomplies : le tracé définitif est arrêté depuis longtemps, le matériel est rendu sur les lieux, et les terrains à occuper viennent d'être acquis à l'amiable, sauf quelques exceptions pour lesquelles on va recourir à la voie de l'expropriation. Une enquête a été ouverte à la sous-préfecture de Cherbourg le 26 février courant, et il sera statué sur ses résultats le 12 mars prochain. Dès le mois d'avril on pourra donner une grande activité aux travaux ; et comme il n'existe pas d'ouvrages d'art considérables à exécuter sur la section de la ligne de Cherbourg à Carentan, que d'ailleurs le sol, quoique très-accidenté entre Valognes et Cherbourg, ne présente nulle part de grandes difficultés, il y a tout lieu d'espérer que ce chemin de fer sera terminé en 1858, époque indiquée dans les actes de concession.

— On écrit d'Uzès :

« L'étude d'un chemin de fer de Saint-Ambroix à Beaucaire, en passant par Uzès, se poursuit avec activité. Des ingénieurs ont, durant toute la semaine dernière, levé les plans et faits les nivellements sur le côté sud et sud-ouest de la ville d'Uzès. Tout fait espérer la réalisation de ce projet, qui augmenterait considérablement les bénéfices de la Compagnie de Bessèges, en y reliant une localité aussi importante, entourée de nombreux villages, dont la richesse du sol est suffisamment connue. Uzès trouverait par là de faciles débouchés pour ses pierres de taille qui ne se vendent que 5 fr. le mètre cube. »

— Cette semaine un convoi a dû partir de la gare de Lyon et aller directement à Seyssel, sur tout le parcours du tronçon qui doit être livré le 1er mai à la circulation publique.

— Les travaux du chemin de fer de Lisieux à Honfleur se poursuivent activement : pour la section de Honfleur à Pont-l'Evêque, le percement du tunnel qui reliera la vallée de la Morelle avec celle de la Calonne occupe un grand nombre d'ouvriers.

— Le ministre des travaux publics vient d'autoriser le préfet du Gard à faire procéder, au moyen des fonds votés par le Conseil général de ce département et par les communes intéressées, aux études d'un chemin de fer qui, partant de Lunel (Hérault), se relierait à la ligne du Grand-Central, en passant par le Vigan (Gard) et Milhau (Aveyron).

— Les ateliers de terrassements du chemin de fer des Pyrénées sont actuellement ouverts sur sept points, entre Toulouse et Saint-Gaudens, savoir : à Toulouse, à la limite des communes de Roques et de Portet ; à Muret, entre les communes de Roques et de Muret ; à Cazères, à la limite des communes de Martres et de Palaminy ; à Saint-Martory, à Saint-Gaudens, à Pinsaguel, à Cintegabelle. Soixante-deux ateliers sur les chemins vicinaux, dans les localités trop éloignées de la ligne ferrée, ont été ouverts, dont quatre dans l'arrondissement de Toulouse, deux dans celui de Muret, cinquante-cinq dans celui de Saint-Gaudens et un dans celui de Villefranche.

C. Devinck.

BANQUE D'ANGLETERRE.

SITUATION AU 14 FÉVRIER 1857.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Billets émis.	24,054,270	601,356,750
Actif.		
Avances à l'Etat. . . .	11,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,459,900	86,497,500
Espèces et lingots (or) .	9,579,270	239,481,750
Somme égale. . .	24,054,270	601,356,750

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque .	14,553,000	363,825,000
Réserve	3,525,742	88,143,550
Compte-courant de l'Etat créditeur.	7,067,507	177,190,175
Comptes particuliers. .	9,776,058	244,351,450
Billets à sept jours et autres	790,641	19,766,025
	35,731,048	893,276,200
Actif.		
Créances sur l'Etat. . .	11,545,069	288,623,225
Créances particulières.	18,247,794	456,194,850
Billets de banque en portefeuille.	5,257,855	131,446,375
Numéraire.	680,390	17,009,750
	35,731,048	893,276,200
Augmentation :		
Compte-courant de l'Etat	533,354	13,333,850
Créances.	366,603	9,166,575
Réserve.	10,793	269,825
Portefeuille.	357,204	8,930,100
Comptes particuliers..	177,250	4,431,250
Réserve métallique.. .	280,414	7,010,350
Diminution :		
Billets en circulation..	74,320	1,858,000

PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE.

VILLE DE PARIS.

Avis aux porteurs des obligations de l'emprunt municipal de 25 millions, adjugé le 26 avril 1849.

Le lundi 2 mars prochain, à dix heures du matin, il sera procédé publiquement, à l'Hôtel-de-Ville (salle du Trône), au seizième tirage au sort des obligations à rembourser pour l'amortissement de l'emprunt de 25 millions contracté en 1849 par la ville de Paris.

A ce tirage, et conformément à l'art. 2 du cahier des charges dudit emprunt, il sera extrait de la roue 2,131 numéros, qui donneront droit aux primes ci-après :

Le premier numéro sortant,		30,000 fr.
Le deuxième	—	15,000
Le troisième	-	10,000
Le quatrième	—	7,000
Les trois numéros suivants, chacun		3,000
Les quatre	—	2,000
Les six	—	1,000
Les seize	—	500
Et le trente-quatrième numéro sortant		566

La répartition des primes est indépendante de l'intérêt à raison de 5 0/0 l'an que rapportent les obligations, qui sont chacune d'un capital de 1,000 fr., remboursables intégralement dans la proportion des tirages successifs.

Fait à Paris, le 14 février 1857.

JURISPRUDENCE.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE.

Audience du 31 décembre 1856.

Présidence de M. Lucy-Sedillot.

CHEMIN DE FER. — TRANSPORT DE MARCHANDISES. — PRIX. — TRAITÉS SPÉCIAUX.

Le principe que la perception des taxes établies par les cahiers de charges des chemins de fer doit se faire indistinctement et sans aucune faveur, ne fait pas obstacle à ce qu'il soit passé avec des tiers des traités particuliers.

Ces traités ne blessent pas l'égalité, lorsqu'il est tenu compte, dans les clauses et stipulations qu'ils renferment, des circonstances particulières relatives à la nature des marchandises transportées, à la situation topographique des établissements industriels, au minimum de tonnage garanti, etc., etc.

S'il est vrai qu'un recours en justice est toujours ouvert à ceux qui se prétendent lésés, ce ne peut être que dans le cas où ceux-ci peuvent prouver que, dans des conditions égales et analogues, la Compagnie du chemin de fer leur refuse des concessions qu'elle accorde à d'autres.

Ces questions ont été soulevées devant le tribunal de commerce de la Seine dans les circonstances suivantes :

En mars 1851, MM. Déchanet père et fils, maîtres de forges à Mareuil (Cher), avaient fait avec la Compagnie du chemin de fer d'Orléans des conventions pour le transport à prix réduits de leurs produits et matières premières.

Ces conventions ayant pris fin le 31 décembre 1855, MM. Déchanet, à l'occasion du solde du prix de transports à eux réclamé, demandèrent l'application à leurs transports, non pas du prix de 10 c. par tonne et par kilomètre, qui avait été fixé dans leur traité, mais des prix kilométriques inférieurs qui avaient été fixés dans deux autres traités passés avec deux établissements de même nature, ceux de Bigny et de Fourchambault.

MM. Déchanet fondaient leur prétention sur la disposition du cahier des charges de la Compagnie, portant que « la perception des taxes doit se faire par la Compagnie indistinctement et sans aucune faveur. »

La Compagnie répondait, en invoquant les dispositions du même cahier des charges :

Digitized by Google

4° Qu'elle avait toujours le droit de faire à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les prix portés au tarif, sauf par le ministre à rendre la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs, et applicable à tous les articles de même nature;

2° Que les réductions particulières accordées aux usines de Bigny et de Fourchambault avaient d'ailleurs été motivées par leur position géographique, beaucoup plus rapprochée des voies d'eau, et qu'elles étaient compensées pour MM. Déchanet par d'autres avantages, tels que ceux à eux accordés pour le transport de leurs matières premières, etc.;

3° Qu'enfin, avec le système d'égalité radicale et absolue que les demandeurs prétendaient être la loi fondamentale des chemins de fer, les usines de Bigny et de Fourchambault, situées plus favorablement que celle de Mareuil, eu égard aux anciens canaux du Berri et de Briare, se seraient trouvées, par suite de l'établissement du chemin de fer, dans une situation plus défavorable eu égard à cette voie nouvelle, situation telle que l'usage de cette voie leur aurait été pour ainsi dire impossible; tandis qu'avec le système d'égalité relative appliqué dans les traités en question, les usines de Mareuil, de Bigny et de Fourchambault, ont pu, l'une comme l'autre, se servir du chemin de fer, et à des conditions plus avantageuses pour chacune d'elles que les conditions de leurs anciennes voies de terre et d'eau.

MM. Déchanet demandaient, en résumé, contre la Compagnie d'Orléans, la restitution de 33,000 fr. trop perçus, suivant eux, sur le transport de leurs produits, du 1er mars 1851 au 31 juillet 1856, plus 26,000 fr. pour le préjudice résultant de la rivalité.

La Compagnie demandait reconventionnellement contre MM. Déchanet le solde de leur compte de transports suivant les bases du traité.

Sur les plaidoiries de Me Cardozo, agréé, pour MM. Déchanet, et de Me Dufaure, avocat, pour la Compagnie d'Orléans, le tribunal a rendu le jugement suivant :

« Attendu que la question agitée est celle de l'égalité radicale et absolue que les demandeurs prétendent être la loi fondamentale des chemins de fer, en matière de tarif pour le transport des marchandises, rendant la réduction sur ces tarifs, une fois qu'elle a été consentie pour un ou plusieurs expéditeurs, accessible de plein droit à tous, sans distinction;

» Attendu que c'est ainsi que Déchanet père et fils, qui ont obtenu eux-mêmes de la Compagnie demanderesse un traité particulier, le 9 août 1851, traité expiré depuis le 1er janvier et continué provisoirement entre les parties, réclament une détaxe générale sur les prix qu'ils ont payés et des dommages-intérêts basés sur les faveurs arbitraires accordées, suivant eux, à des usines rivales de la leur;

» Attendu que la disposition légale qui s'applique à l'espèce est le cahier des charges annexé à la loi du 26 juillet 1844; qu'il y est dit (paragraphe 13 de l'art. 20) que la perception des taxes devra se faire immédiatement et sans aucune faveur;

» Que c'est là, en effet, le principe général et dominant que le législateur a dû inscrire dans la loi, corollaire indispensable du monopole accordé, mais qu'il reconnaît en même temps la nécessité d'exception réductive, et en accorde le droit à la Compagnie, sous certaines charges qui dépendent de l'administration publique, notamment, si celle-ci le juge à propos, de faire la règle commune des exceptions ainsi permises;

» Attendu que ce droit spécial ne saurait être contesté; qu'il est conforme au texte de la loi et à l'esprit des délibérations d'où elle est sortie;

» Attendu que, sans doute, un recours en justice est toujours ouvert à ceux qui auraient à se plaindre et peuvent prouver que, dans des conditions égales et analogues, la Compagnie leur refuse des concessions qu'elle accorde à d'autres; que le principe de l'égalité reparaît dans l'application de l'exception et doit la régir;

» Attendu que c'est dans ce sens qu'il faut entendre l'action directe, qui ne saurait être refusée, suivant la prétention de la défense; qu'aller au delà toutefois, comme le soutiennent les demandeurs, en se couvrant de considérations générales qui sont controversées au point de vue économique et que le tribunal n'a pas à examiner, ce serait transgresser la prohibition formelle portée par l'art. 5 du Code Napoléon;

» Attendu que ce principe étant ainsi défini, il résulte des débats et documents produits que des deux traités parallèles aux leurs, dont Déchanet père et fils excipent, celui accordé aux forges de Bigny présente, il est vrai, un minimum de tonnage, et un prix kilométrique du transport sur la voie ferrée moindre que le leur, mais que des compensations équitables existent : premièrement, pour le tonnage, en ce que Déchanet père et fils jouissent en plus d'une faveur sur les transports de matières premières ou en cours de fabrication, qui ne figure pas dans le traité de Bigny; deuxièmement, pour la réduction du prix kilométrique, par la combinaison différente des frais de camionnage que comporte la situation topographique des deux établissements, et qui ne produit en définitive que l'équilibre entre eux;

» Attendu que, pour le traité de Fourchambault, l'importance du minimum de tonnage engagé exclut toute comparaison;

» Attendu qu'il ressort de tout ce qui précède, que les conclusions de Déchanet père et fils ne sont pas admissibles;

» En ce qui touche la demande reconventionnelle :

» Attendu qu'il est établi, conformément aux conclusions, que Déchanet père et fils sont débiteurs envers la Compagnie d'Orléans d'une somme de 7,116 fr. 90 c. pour le solde de transports faits pour eux jusqu'au 30 avril dernier; que le paiement de cette somme doit donc être ordonné;

» Déclare Déchanet père et fils mal fondés en leur demande, les en déboute;

» Les condamne reconventionnellement, par toutes les voies de droit et même par corps, conformément aux lois des 17 avril 1832 et 13 décembre 1848, à payer à la Compagnie d'Orléans la somme de 7,116 fr. 90 c., avec les intérêts suivant la loi. »

COUR IMPÉRIALE DE PARIS (1re ch.).

Présidence de M. le premier président Delangle

Audience du 24 février.

OPÉRATIONS DE BOURSE. — REVENTE. — MISE EN DEMEURE PAR L'AGENT DE CHANGE.

La mise en demeure à laquelle est tenu l'agent de change avant de revendre les valeurs dont le client ne prend pas livraison (en style de bourse, exécuter le client), peut, suivant les circonstances, résulter suffisamment de la correspondance de l'agent de change non contredite par le client.

Par divers arrêts de la 1re chambre de la Cour impériale, des 26 avril et 10 mai 1856, il a été jugé, à l'occasion de la faillite Leroy de Chabrol, « que l'agent de change qui ne reçoit pas du client pour lequel il a acheté des valeurs à terme les sommes nécessaires pour la livraison ne peut, à l'expiration du terme, revendre, sans mettre en demeure son client d'en acquitter le prix, les valeurs achetées, et ce encore que la cessation de paiements de ce dernier fût alors notoire et sa faillite imminente. »

Le Tribunal de commerce, dont les jugements avaient été réformés dans cette circonstance, s'est conformé à cette jurisprudence, notamment par un jugement fort récent du 17 février 1857.

Mais ne serait-ce point exagérer la portée de cette jurisprudence, si l'agent de change devait être, en toute circonstance, contraint d'agir par le ministère d'un huissier? Et la mise en demeure ne peut-elle résulter de la correspondance échangée, ou même de lettres écrites par l'agent de change et non répondues par le client?

La Cour a résolu cette question par l'affirmative dans l'espèce suivante :

Dès le mois d'août 1854, M. Mercier avait, par l'intermédiaire de M. Fauche, agent de change, acheté 1,500 fr. de rente 3 0/0, en déposant à cette officier public une couverture de 6,000 fr. Cette opération avait depuis été reportée successivement jusqu'en décembre 1855, la rente ayant constamment fléchi et ne s'étant relevée qu'en janvier 1856; il en était résulté que la couverture avait été absorbée dans l'intervalle. Le 5 novembre 1855, M. Fauche écrivait à M. Mercier pour l'inviter à régler, en lui payant 4,344 fr. pour solde. M. Mercier ne répondit pas.

Le 22 novembre, deuxième lettre annonçant que, faute de règlement, M. Fauche vendra la rente; le 4 décembre 1855, troisième lettre aux mêmes fins, le solde débiteur de M. Mercier n'étant plus que de 362 fr.; le 5 janvier 1856, autre lettre de M. Fauché; débit de M. Mercier, 331; le 17 janvier 1856, la situation étant meilleure, lettre de M. Fauche, qui annonce une hausse momentanée, et ajoute que si, le 19 janvier, les fonds ne lui sont pas apportés, il vendra la rente de 1,500 fr. Nulle réponse de M. Mercier à toutes ces lettres; il paraît qu'il était absent lorsque cette dernière letire lui fut adressée; enfin, le 19 janvier 1856, dernière lettre de l'agent de change, d'où il résulte que, la vente opérée, il porte au crédit de M. Mercier 541 fr. pour solde. M. Mercier a prétendu qu'on n'avait pu, sans son ordre, revendre sa rente, et que tout au moins il eût fallu lui faire une sommation préalable et régulière.

Mais, par jugement du 20 mars 1856, le tribunal de commerce de Paris,

Attendu qu'il résulte des débats, et notamment de la correspondance produite, que le 17 janvier dernier, Fauche, en prévenant Mercier que les cours des fonds publics s'étaient relevés à la Bourse de Paris, l'a en même temps prévenu que le samedi suivant il vendrait les 1,500 fr. de rente 3 0/0 qu'il lui avait précédemment achetés, à moins qu'il ne lui transmette des instructions contraires;

Attendu que Mercier, ainsi prévenu en temps utile, a cependant conservé le silence; que ce silence a dû être interprété par Fauche dans le sens de sa correspondance; que si, dans ces circonstances, Mercier prétend avoir éprouvé un préjudice, il ne peut l'imputer qu'à lui-même;

Attendu qu'il ressort de tout ce qui précède que les prétentions de Mercier ne sauraient être accueillies;

Déclare Mercier non recevable en sa demande, et le condamne aux dépens.

Sur l'appel interjeté par M. Mercier, Me Jaybert, son avocat, sollicitant contre M. Fauche l'applications des arrêts Leroy de Chabrol, a fait observer en fait que M. Fauche, par lettre du 31 décembre 1855, avait annoncé à M. Mercier qu'il était résulté de la différence des cours entre le 19 et le 31 janvier, jour auquel M. Fauche eût dû vendre d'après sa propre lettre du 31 décembre, une perte de 2,000 fr. pour M. Mercier.

Me Lassime, pour M. Fauche, a dit que M. Mercier, étant de retour le 22 décembre, eût pu, dès ce jour, se plaindre de la revente qu'il n'a critiquée qu'après le 31 janvier; mais qu'en réalité, s'il n'avait pas répondu, c'est qu'il approuvait l'opération.

Au surplus, l'avocat a soutenu que s'agissant

Digitized by Google

ici d'une matière commerciale, on n'était point dans la nécessité de mettre en œuvre les huissiers, à l'effet d'une mise en demeure, qui résultait suffisamment de la correspondance de l'agent de change et du silence du client.

M. Sallé, substitut du procureur impérial, a fait remarquer que cette mise en demeure épistolaire n'ayant pas empêché, de la part de l'agent de change, la continuation de l'opération du report, il n'y aurait lieu d'en tenir compte comme suppléant à une mise en demeure plus régulière. Mais comme M. Mercier avait, par son silence persistant, ratifié les actes de l'agent de change, ce magistrat a pensé qu'il y avait lieu de confirmer le jugement.

Conformément à ces conclusions,

« La Cour,
« Adoptant les motifs des premiers juges,
« Et considérant encore que le silence gardé par Mercier jusqu'au 31 janvier emporte, eu égard aux circonstances particulières de la cause, la preuve qu'il avait accepté les conséquences de la lettre écrite par Fauche ;
« Confirme. »

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Caisse générale des chemins de fer. — 25 avril, assemblée générale.

Crédit mobilier. — 28 avril, assemblée à 4 heures.

Ouest. — 28 mars, assemblée à 3 heures et demie.

Bessèges à Alais. — 23 mars, assemblée à 2 heures.

Union financière et industrielle.—30 avril, assemblée générale à 4 heures.

Compagnie parisienne d'éclairage et chauffage par le gaz. — 7 mars, assemblée à 3 heures, salle Herz.

Compagnie générale des Eaux. — 2 avril, assemblée à 3 heures.

Victor-Emmanuel. — 5 mars, assemblée générale extraordinaire à Paris, à 3 heures.

Crédit autrichien du commerce et de l'industrie. — 2 mars, assemblée à Vienne, à 9 heures.

Banque générale suisse. — 2 mars, assemblée à 3 heures.

Société mercantile et industrielle à Madrid. — 19 avril, assemblée à midi.

Glaces de Montluçon. — 16 mars, assemblée à 1 heure.

Docks Napoléon. — 2 mars, assemblée à 3 heures.

Caisse hypothécaire. — 30 mars 1857, assemblée. Dépôt, 20 actions.

ÉCHANGES DE TITRES.

Caisse générale des chemins de fer. — Echange des *actions de la Caisse* et *Journal des chemins de fer* (non négociables aujourd'hui) contre les *actions de la Caisse générale des chemins de fer*, cotées officiellement depuis le 20 janvier.

Chemin des Pyrénées à Madrid. — Echange des titres contre les actions de Madrid à Saragosse.

Compagnie générale maritime. — Mars, échange des titres nominatifs contre les actions au porteur.

APPELS DE FONDS.

Est. — 1er au 10 février, 100 fr. par obligation, dernière émission 1856.

Grand-Central. — 16 février au 6 mars, 50 fr. par action.

Compagnie générale maritime.—1er mars, 150 fr. par action ; dernier versement.

Banque de crédit pour le commerce et l'industrie à Vienne. — 1er avril 40 florins ; 1er juin 40 florins.

Caisse du commerce et de l'industrie à Turin. — 16-31 mars, 50 fr. par action, nouvelle émission.

Banque nationale. — 1er février au 1er mars, 50 fr. par action.

Bazin Léon Gay. — 1er juillet 1857, 100 fr. par action (versement de novembre différé.)

Compagnie générale des Eaux. — 5 janvier 1857 au 5 février, 125 fr. par action, dernier versement. L'intérêt sera déduit (2 fr. 50 c.).

Jura industriel. — Avant le 28 février, 50 fr. sur les actions.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Nord. — 31 janvier, premier tirage de 300 obligations de Charleroy à Erquelines.

Lyon-Bourbonnais. — 1er avril, remboursement du tirage du 6 novembre.1er janvier, remboursement du tirage du 4 décembre.

Ville de Paris. — 1er février, remboursement des obligations (emprunt de 50 millions) sorties au tirage du 3 novembre.

Mines de la Loire. — 1er février 1857, remboursement des obligations sorties au tirage du 12 décembre.

Sambre à l'Oise. — 1er juillet 1857, remboursement de 21 obligations 1853 sorties au tirage du 10 janvier.

Ouest. — 6 juillet, remboursement du tirage du 15 décembre.

Compagnie générale des Omnibus.— 1er avril, remboursement du tirage du 13 janvier.

Houillères et chemin de fer d'Epinac. — 1er février, remboursement à 1,100 fr. des 50 obligations série G, de 301 à 350, sorties au tirage du 25 novembre.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Autrichiens. — 1er mars, 7 fr. 50 c. par obligation.

Banque de Darmstadt. — 1er au 30 avril, 80 fr. dividende 1856.

Versailles (R. G.). — Paiement des intérêts échus le 21 février.

Banque de la Martinique et de la Guadeloupe. — 17 fr. 55 c. par action de 500 fr. pour la Martinique, et 17 fr. 50 c. pour la Guadeloupe.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en plus	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en moins
								%	%
ORLÉANS (1).	Du 12 au 18 février	1234	1,120,800	908	1053	875,641	831	9.2	»
NORD (1).	12 — 18 —	795	972,315	1,223	795	819,901	1,031	15.6	»
OUEST (1).	12 — 18 —	876	706,101	806	806	583,802	753	11.4	»
EST (1).	12 — 18 —	1122	535,703	744	1060	768,658	719	3.4	»
LYON (1).	12 — 18 —	656	982,421	1,417	572	663,476	1,159	20.0	»
LYON-BOURBONNAIS (1).	12 — 18 —	258	233,551	915	255	227,994	894	2.3	»
MÉDITERRANÉE (1)	12 — 18 —	551	656,491	1,191	523	456,355	872	36.5	»
MIDI.	12 — 18 —	494	171,180	346	307	72,046	239	45.6	»
GRAND-CENTRAL.	5 — 11 —	125	30,458	243	»	»	»	»	»
LYON A GENÈVE.	12 — 18 —	75	21,485	286	»	»	»	»	»
				»	»	»	»	»	»

(1) PRÉLÈVEMENT FAIT DE L'IMPOT SUR LA GRANDE VITESSE.

Digitized by Google

CHEMINS DE FER SUISSES

I. — Comptes de premier Etablissement. — Janvier 1857.

NOMS des chemins de fer.	INDICATION du réseau.	longueur totale kilométr.	FONDS SOCIAL. Nombre des actions.	Valeur nominale	Intérêts à desservir	Total du capital actions.	EMPRUNTS. Nombre des obligat.	Valeur nominale	Intérêts à desservir	Total du capital obligations	TOTAL du capital en actions et en obligations	Indication des sections en exploitation.	OBSERVATIONS.
Nord-Est.....	De Aarau à Romanshorn par Zurich et Winterthur.	133.1	49.910	500	4 0/0	24.955.000	4.674 2.308 2.626 444	175 500 1.000 5.000	3 0/0 5 0/0	6.817.950	31.772.950	kil. Zurich-Baden, 23.2 Romanshorn à Winterthur, 56 Winterthur-Zurich, 26.2 Baden-Brugg, 8.8 114.2	La section d'Aarau à Brugg sera ouverte en octobre 1857.
Central.....	De Bâle par Olten à Aarau à Lucerne à Soleure et Bienne à Berne et à Thorishaus.	216	73.235	500	4 0/0	35.424.200	12.390 1.161	500 5.000	5 0/0 5 0/0	12.000.000	47.424.200	kil. Bâle-Liestal, 13.6 Liestal-Sissach, 6.7 Aarau-Olten-Pont-de-l'Emme, 64.3 84.6	L'ouverture des lignes Sissach-Laufelfingen-(souterrain)-Olten-Aarbourg-Berthoud-Berne(station provisoire) et Herzogenbuchsee-Bienne, aura lieu en juillet 1857. L'ouverture des tronçons-Pont-de-l'Emme-Lucerne-Zollikofen-Berne, dans le courant de 1858.

II. — Résultats de l'Exploitation. — Janvier 1857.

NOMS des chemins de fer.	1857 Longueur exploitée kilom.	Voyageurs. Nombre.	Produit.	Marchandises. Tonnes.	Produit.	Total des produits.	Recettes brutes par kilom.	1856 Longueur exploitée kilom.	Voyageurs. Nombre.	Produit.	Marchandises. Tonnes.	Produit.	Total des produits.	Recettes brutes par kilom.	Différence de 1857 sur 1856 Totale en plus.	Totale en moins	par kilomètre plus 0/0.	par kilomètre moins 0/0
Nord-Est.....	114.2	54.000	50.000	10.025	81.000	140.000	1.223	100.8	28.404	30.252	5.780	31.220	61.472	609	78.528	»	100 0/0	»
Central.....	20.3 64.3	46.681	34.750	5064	22.950	57.700	682	20	18.678	11.023	2.032	9.168	20.791	1.039	36.909	»	»	34 0/0

Digitized by Google

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
DES
CHEMINS DE FER ROMAINS
DE ROME A FERRARE PAR ANCONE ET BOLOGNE
ET DE
ROME A CIVITA-VECCHIA
Reliant la Méditerranée à l'Adriatique.

DÉCRET DE CONCESSION
DE LA
ligne de Rome à Bologne par Ancône

ÉTAT PONTIFICAL.

Ministère du commerce et des travaux publics.

Sur la demande de la Société tendante à obtenir la concession du droit d'exécuter et d'exploiter à ses frais, risques et périls, avec garantie d'intérêt de la part du gouvernement, le chemin de fer de Rome à Ancône et Bologne, Sa Sainteté, le Conseil des ministres entendu, a daigné ordonner, le 21 mai courant, ce qui suit :

Article 1er. — La concession du droit d'exécuter et d'exploiter à ses frais, risques et périls, le chemin de fer de Rome à Ancône et Bologne, est accordée à la Société. Le cahier des charges établi à cet effet par Monseigneur le ministre du commerce et des travaux publics, le 21 mai courant, et accepté à la même date par les représentants de la Société, est approuvé

Art. 2. — Les concessionnaires sont autorisés à combiner l'opération financière, pour se procurer le capital nécessaire à l'entreprise, sur les bases et dans les formes qu'ils jugeront les plus favorables à leurs intérêts; ils ne pourront toutefois émettre à cet effet de titres négociables avant de s'être constitués en Société anonyme dûment autorisée, conformément à l'art. 36 du règlement de commerce.

2. Les statuts de la susdite Société anonyme seront approuvés par le gouvernement dans les trente jours de leur présentation.

Art. 3. — Le gouvernement *garantit à la Société*, à forfait, *un produit net annuel minimum de dix millions de francs.*

2. Moyennant cette garantie, la Société devra amortir son capital pendant la durée de la concession et suivant un projet financier qui sera ultérieurement soumis au gouvernement et approuvé par lui.

Art 4. — *La garantie d'intérêt stipulée dans l'article précédent sera applicable au fur et à mesure de l'établissement des sections suivantes :*

1re section, de Rome à Foligno;
2e — de Foligno jusqu'au point de jonction avec le chemin d'Ancône à Bologne;
3e — d'Ancône à Bologne.

2. La somme annuelle garantie à chacune des sections sera proportionnée à son étendue et en raison de 20,000 fr. par kilomètre.

3. Dans le cas où, avant l'achèvement de la ligne entière de Rome à Bologne, le produit net de l'exploitation d'une ou de plusieurs des sections susindiquées n'atteindrait pas le chiffre de 20,000 fr. par kilomètre, il est convenu que, pendant la période de la construction, la différence qui, dans ce cas, serait à la charge du gouvernement, sera payée par la Société, qui, à cet effet, et seulement pendant la période de la construction, pourra émettre des obligations spéciales garanties par le gouvernement, et pour une somme égale au montant de ladite différence.

4. Ces obligations spéciales ne sont créées que pour le paiement du montant de la différence entre le produit net minimum garanti par le gouvernement pour les sections partielles, et le produit réellement obtenu sur ces sections, et cela jusqu'au moment de l'ouverture de la ligne entière. Le montant de l'intérêt à 6 0/0 de ces obligations (y compris l'amortissement) sera prélevé sur le produit brut du chemin de fer, de manière à ce que ces obligations se trouvent amorties le 21 mai 1910.

5. La garantie stipulée à l'art. 3 cessera d'avoir lieu le 21 mai 1910.

6. Si, lorsque le gouvernement aura, à titre de garant, payé tout ou partie du produit net minimum fixé ci-dessus, il advenait que le profit de l'entreprise, déduction faite de l'intérêt des obligations, comme il a été dit art. 4, paragraphe 4, dépassât 14,667,000 fr., l'excédant serait exclusivement employé à rembourser les sommes payées par le gouvernement, à quelque époque et à quelque titre que ce fût. Cette disposition ne commencera toutefois à avoir son effet qu'à partir de la vingtième année de la concession; mais elle sera, par la suite, applicable pendant le reste de la durée de la même concession.

7. Si, à l'expiration de la concession, le gouvernement demeurait créancier de la Société, le montant de sa créance se compensera jusqu'à due concurrence sur la somme due à la Société pour le rachat du matériel mobilier, conformément à l'art. 53 du cahier des charges.

Art. 5. — Le gouvernement arrêtera un règlement relatif au mode suivant lequel la Société devra justifier de ses dépenses annuelles d'entretien et d'exploitation et de ses encaissements, et aux attributions de surveillance que son commissaire devra exercer sur les actes de l'administration.

Rome, le 31 mai 1856.

Le ministre,
Signé : C. Milesi.

CONCESSION DU PROLONGEMENT DE BOLOGNE AU PO, PAR FERRARE. — RÉSOLUTIONS RELATIVES AUX LIGNES DE JONCTION AVEC LES CHEMINS DE FER TOSCANS.

Par décret en date du 24 décembre 1856, le gouvernement pontifical a accordé à la Société générale des chemins de fer romains la ligne de Bologne à Ferrare jusqu'au Pô, et a, en conséquence, autorisé la Compagnie à procéder immédiatement aux études (1).

Par le même décret, le gouvernement pontifical a déclaré persister dans la résolution négative, déjà exprimée à plusieurs reprises, de ne concéder aucune ligne de jonction avec les chemins de fer toscans, et, néanmoins, s'est engagé pour le cas où, après l'achèvement de toute la ligne de Bologne à Rome, il croirait devoir permettre cette jonction, à donner toute préférence à la Société générale des chemins de fer romains.

DÉCRET DE CONCESSION
de la
Ligne de Rome à Civita-Vecchia.

ÉTAT PONTIFICAL.

Ministère des Travaux publics.

Sur la demande de la Société tendante à obtenir la concession du droit d'exécuter et d'exploiter à ses frais, risques et périls, sans garantie du minimum de l'intérêt de la part du Gouvernement, et pour la durée de quatre-vingt dix-neuf années, le chemin de fer de Rome à Civita-Vecchia. Sa Sainteté, le conseil

(1) Nous donnerons dans un de nos prochains numéros ce décret, en le complétant par les détails des conditions de la concession.

Digitized by Google

des ministres entendu, a daigné ordonner, le 22 avril courant, ce qui suit :

Article 1er. — La concession du droit d'exécuter et d'exploiter à ses frais, risques et périls le chemin de fer de Rome à Civita-Vecchia est accordée à la Société. Le cahier des charges établi à cet effet par Monseigneur le Ministre du Commerce et des Travaux publics, le 17 avril courant, et accepté à la même date par le représentant de la Compagnie, est approuvé.

Art. 2. — La Société concessionnaire ne pourra pas émettre d'actions négociables pour subvenir aux dépenses des constructions du chemin de fer avant de s'être constituée en Société anonyme dûment autorisée, conformément à l'article 26 du règlement de commerce.

Ministère du Commerce et des Travaux publics, à Rome, le 23 avril 1856.

Signé : *le Ministre*,

G. Milesi.

Annexes.

CAHIER DES CHARGES

de la ligne de Rome à Bologne.

Durée des travaux.

Article 1er. — La Société s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à achever dans le délai de dix années, à dater du décret de concession, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la construction d'un chemin de fer de Rome à Ancône et Bologne, de manière à ce qu'il soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

2. Le chemin de fer partira d'un point situé sur la rive droite du Tibre, près de la porte Angelica, touchera Orte, Terni, franchira le col de Cerro, touchera Foligno, traversera l'Apennin au Col de Fossato, s'approchera de Fabriano et se joindra, en suivant la vallée de l'Esino, à la ligne d'Ancône à Bologne.

3. La ligne sera divisée en trois sections :

1° De Rome à Foligno ;
2° De Foligno à Ancône ;
3° D'Ancône à Bologne.

Les travaux seront exécutés simultanément sur les trois sections ; mais ils seront poussés avec plus d'activité sur celle de Rome à Foligno.

Présentation d'un itinéraire.

Art. 2. — Dans le délai de six mois, à dater du décret de concession, la Société présentera au ministre des travaux publics un itinéraire de la direction qui, eu égard aux prescriptions du précédent article, § 2, semblera s'adapter le mieux aux exigences topographiques et aux intérêts généraux du gouvernement du Saint-Siége. L'itinéraire se composera :

(*a*) D'un plan topographique à une échelle qui ne sera pas moindre de 1/100,000e ;

(*b*) De tronçons de profils en long, et s'il était nécessaire, de profils en travers sur les points les plus difficiles ;

(*c*) D'un rapport justificatif du tracé, eu égard aux intérêts du gouvernement du Saint-Siége et des localités traversées. Ce rapport contiendra une estimation sommaire des dépenses.

2. Un mois après la remise dudit itinéraire, le gouvernement devra avoir fixé, la Société entendue, et en maintenant les points établis plus haut, la direction à suivre.

Projet de sections.

Art. 3. — A dater de la convention ci-dessus arrêtée, la Société devra soumettre au gouvernement, de deux mois en deux mois et par sections de 20 kilomètres au moins, rapporté sur un plan à l'échelle d'un dix millième, le tracé définitif du chemin de fer conformément aux indications de l'itinéraire. La Société indiquera sur ce plan, sans préjudice des dispositions du § 2 ci-après, la position des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement. A ce même plan seront joints un profil en long suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, un tableau des pentes et des rampes, les types relatifs aux travaux d'art les plus importants, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages. En cours d'exécution des travaux, la Compagnie ne pourra apporter aucun changement aux plans approuvés pour ce qui a rapport tant au tracé qu'au profil longitudinal, sans en avoir préalablement soumis la proposition au gouvernement et sans avoir obtenu son autorisation. Dans tout le reste, la Société pourra introduire les modifications de peu d'importance qu'elle jugera utiles.

2. Les terrains seront acquis et les travaux d'art seront exécutés dès le principe pour deux voies. Les terrassements se feront également pour deux voies dans la partie comprise entre Ancône et Bologne. Sur le reste du parcours, les travaux pourront être exécutés pour une seule voie, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement. Sur toute l'étendue du chemin, les rails pourront être posés pour une seule voie, avec voies d'évitement. La Société sera tenue d'ailleurs d'établir la seconde voie lorsque le produit net sera parvenu à la somme de 5,000 écus par kilomètre. L'excédant de largeur acquis par la Compagnie ne pourra être employé qu'à l'établissement de cette seconde voie.

Profil transversal. — Rayons des courbes. — Pentes et rampes.

Art. 4. — La largeur du chemin de fer au niveau supérieur des rails est fixée, pour une seule voie, à 4 mètres. Aux points où deux voies seront posées, la largeur au même niveau est fixée à 8 mètres dans les parties en levée, à 6m,70 dans les tranchées et les rochers, et à 7m,40 entre les parapets des ponts et dans les souterrains. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails sera de 1m,65. La distance entre les deux voies, dans les parties où elles seront établies, sera égale à 2 mètres mesurés entre les faces intérieures des rails de chaque voie.

2. Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à 300 mètres, et dans le cas de ce rayon minimum, auquel on ne pourra avoir recours que par suite de circonstances impérieuses, on fera en sorte que la courbe se développe tout entière sur un palier horizontal. En général, et sous la condition de n'en user qu'avec une sobriété rationnelle, le maximum des pentes et rampes ne dépassera pas :

Vingt-deux millimètres (0m,022) par mètre dans la partie située entre Rome et Ancône ;

Dix millimètres (0m,010) par mètre dans la partie située entre Ancône et Bologne.

3. La Société aura la faculté de proposer, aux dispositions de cet article, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité ou la convenance ; mais ces modifications ne pourront être exécutées qu'après l'approbation formelle du ministère des travaux publics.

Usage du système métrique.

Art. 5. — Dans toutes les propositions, toutes les discussions et tous les actes relatifs au chemin de fer, il ne sera fait usage que du système métrique, tant pour les mesures linéaires, de surface et cubiques, que pour celles de capacité et de poids.

Gares d'évitement.

Art. 6. — Les gares d'évitement devront être en nombre suffisant et distribuées de telle façon qu'entre chacune d'elles il n'y ait jamais une distance de plus de 20 kilomètres. La longueur de chacune de ces gares d'évitement ne sera pas moindre de deux cents mètres (200 mètres), y compris le retour à la voie principale.

2. En outre des gares d'évitement, il sera établi, pour le service des localités placées sur le parcours du chemin de fer et de ses dépendances, des voies latérales destinées tant au stationnement qu'au chargement et déchargement.

3. Le nombre de ces voies, des stations, des lieux de chargement et de déchargement, ainsi que leur surface, seront déterminés par le ministère des travaux publics.

Passages à niveau.

Art. 7. — Lorsque le chemin de fer devra traverser les routes nationales, provinciales et communales de quelque importance, il devra passer autant que possible au-dessus ou au-dessous de ces routes.

Toutefois, on pourra établir des passages à niveau sur lesdites voies lorsque l'altitude respective des deux chemins ne permettra pas de construire des viaducs en dessus ou en dessous, sans des dépenses considérables ou sans apporter des embarras fâcheux à la circulation.

Viaducs en dessous.

Art. 8. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale, provinciale ou communale, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de 8 mètres pour une route nationale, de 7 mètres pour une route provinciale, de 5 mètres pour une route communale de grande communication, et de 4 mètres pour toutes les autres routes de moindre importance. La hauteur du pont, mesurée entre la clef de l'intrados et la chaussée de la route, sera au moins de 5 mètres. Pour les ponts en fer ou en charpente sur les chemins communaux de peu d'importance, la hauteur pourra être réduite à quatre mètres trente centimètres (4m,30) sous poutres ; la largeur entre les parapets sera celle qui convient pour deux voies avec accotement d'un mètre au moins chacun ; la hauteur de ces mêmes parapets sera de quatre-vingt centimètres (0m,80).

Viaducs par dessus.

Art. 9. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale, provinciale ou communale, la largeur du pont entre les parapets sera de 8 mètres pour la route nationale, de 7 pour la route provinciale, de 5 pour la route communale de grande communication, et de 4 mètres pour toutes les autres. L'ouverture du pont entre les pieds droits sera celle qui convient pour deux voies avec leurs accotements, comme il est dit plus haut (art. 8) ; et la distance verticale entre l'intrados de la voûte et le niveau des rails extérieurs ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres (4m,30).

Ponts sur les rivières et cours d'eau.

Art. 10. — Lorsque le chemin de fer devra traverser une rivière ou autre cours d'eau, le pont aura la largeur de voie entre les parapets et la hauteur établie pour ces mêmes parapets (art. 8).

2. *Le débouché du pont* et la hauteur de la clef de voûte au-dessus du niveau de l'eau seront déterminés par le ministère suivant les circonstances locales.

Mode de construction.

Art. 11. — Les ponts à construire à la rencontre de la voie ferrée avec les routes de toutes classes, ainsi que sur les rivières et autres cours d'eau, seront en général en maçonnerie. Ils pourront cependant, dans des cas particuliers, être construits en charpente avec piles et culées en maçonnerie ; mais on donnera à ces piles une épaisseur qui permette par la suite de substituer aux travées de charpente des arcs en fer, fonte ou maçonnerie.

Détournement des routes.

Art. 12. — Si, dans la construction du chemin de fer il devient nécessaire de détourner quelque partie de routes préexistantes, la pente des déviations ne devra pas excéder 3 0/0 pour les routes nationales ou provinciales, et 5 0/0 pour toutes les autres routes, sauf les exceptions que pourraient réclamer des circonstances particulières dont l'appréciation appartiendra toujours au ministère.

Autorisation préalable pour les constructions.

Art. 13. Pour les ponts à construire sur les routes, rivières ou canaux navigables traversés par le chemin de fer, ainsi que pour les déplacements partiels des routes publiques, coupées ou côtoyées par le chemin de fer, la Société en présentera les plans détachés au ministère, qui les approuvera après s'être entendu avec les administrations publiques sous la juridiction desquelles sont placés ces rivières, routes, canaux ou cours d'eau ; afin que les changements à opérer soient conciliés de la manière la plus convenable avec l'intérêt des administrations et avec celui du chemin de fer.

Digitized by Google

Barrières des passages à niveau.

Art. 14. — Au point où la voie ferrée coupe à niveau les routes ordinaires, les rails ne pourront être établis à plus de trois centimètres (0m,03) soit au-dessus, soit au-dessous du niveau de ces routes, et tout ce qui aura rapport à la construction du chemin de fer devra, en outre, être disposé de manière à n'apporter aucun obstacle dans la circulation, sur la route ordinaire. Les deux entrées latérales sur le chemin de fer devront, dans ces circonstances, être fermées au moyen des barrières, dont la garde et le service seront confiés à un gardien payé par la Compagnie.

Rétablissement des cours d'eau.

Art. 15.—La Société sera tenue de rétablir à ses frais les cours d'eau qui auraient été arrêtés, interrompus ou modifiés par les travaux relatifs à la construction du chemin de fer. Les aqueducs qui seront construits à cet effet sous les routes publiques, seront en maçonnerie. ou, s'il y a nécessité, en fer.

Traversée des voies navigables.

Art. 16. — Partout où la voie ferrée rencontrera une rivière navigable, la Société sera tenue de prendre toutes les mesures et de supporter toutes les dépenses nécessaires pour que le service de la navigation n'ait à souffrir ni interruption ni retard pendant l'exécution des travaux, et puisse après leur achèvement s'effectuer avec la même facilité qu'auparavant. La même condition est obligatoire pour la Société en cas de rencontre de chemins publics de quelque classe qu'ils soient. A cet effet, des routes et ponts provisoires seront construits par les soins et aux frais de la Société, afin d'assurer la liberté et la commodité de la circulation, en se conformant aux délais fixés pour leur construction et leur durée.

Tunnels.

Art. 17. — Les percées ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire auront au moins sept mètres quarante centimètres (7m,40) entre les pieds droits au niveau des rails, et la distance entre l'intrados de la voûte et les rails extérieurs de chaque voie sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4m,30). Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient par leur nature des chances d'éboulement ou de filtration, la Société sera tenue de parer à ce danger par des revêtements solides et imperméables.

Puits d'aérage.

Art. 18. — Les puits d'aérage ou de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur et d'une épaisseur proportionnée à cette hauteur.

Matériaux à employer. Rails. Traverses.

Art. 19. — La Société pourra employer dans la construction du chemin de fer les matériaux en usage dans les travaux publics des localités environnantes. Les têtes de voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités des radiers dans les divers travaux d'art, seront, autant que possible, en pierres de taille, et dans les localités seulement où il n'existerait pas de pierres de taille à une distance raisonnable, l'emploi de la brique et du moellon dit d'appareil sera toléré. Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination. Le poids des rails sera au moins de 30 kilogrammes par mètre courant; les traverses qui supportent les rails ne seront pas distantes l'une de l'autre de plus d'un mètre en moyenne.

Bureaux de douane et de police.

Art. 20. — Outre les bâtiments nécessaires au service du chemin de fer, la Société devra construire à ses frais et mettre gratuitement à la disposition du gouvernement les locaux destinés aux bureaux de douane et de police.

Clôtures.

Art. 21. — Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs, ou des haies ou des poteaux avec lisses ou des fossés entourés de terre. Les fossés auront au moins un mètre de profondeur à partir de leurs relevés. Les barrières fermant les communications avec les propriétés particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

Achat de terrains.

Art. 22. — Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances, telles que voies d'évitement et de stationnement, lieux de chargement ou de déchargement, ou nécessaires au rétablissement des routes ordinaires déplacées ou interrompues, et des nouveaux lits de rivières ou canaux dont il aurait fallu détourner le cours, seront achetés et payés par la Société, qui demeure subrogée dans les droits et charges afférents à ce titre à l'administration publique, en vertu des lois actuellement en vigueur dans l'Etat et relatives aux expropriations.

Expropriations.

Art. 23. — L'entreprise étant reconnue d'utilité publique, la Société sera investie de tous les droits qui, en vertu des lois et règlements de l'Etat, appartiennent à tout autre titre à l'administration publique. Elle aura, par conséquent, la faculté de se procurer les matériaux nécessaires à l'établissement et au ballastage du chemin de fer par tous les moyens que possède la susdite administration, et elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des matériaux et des terres, des priviléges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs des travaux publics, à la charge par elle d'indemniser les propriétaires des terrains endommagés par voie d'accord amiable, ou, en cas de non accord, d'après les voies légales établies ou à établir dans les règlements publics, sans que la Société puisse avoir recours à aucun titre contre le gouvernement.

2. Si, après le tracé définitif du chemin de fer, on venait à élever une bâtisse sur le terrain destiné au chemin de fer ou ses dépendances, ou bien encore dans un espace de 6 mètres à droite et à gauche des limites extrêmes du chemin, la Société en devra donner avis au gouvernement afin qu'il en arrête l'exécution, les bâtisses faites dans les conditions ci-dessus devant être évitées.

Indemnités.

Art. 24. — Les indemnités pour occupations temporaires ou détériorations de terrains, ou pour dommages apportés à des établissements hydrauliques, provenant, en quelque manière que ce soit, des travaux du chemin de fer, devront être payées par la Société.

Surveillance et contrôle.

Art. 25. — Pendant la durée des travaux que la Société effectuera, elle sera soumise au contrôle et à la surveillance du ministère des travaux publics. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions et des obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges.

Réception des travaux.

Art. 26. — Au fur et à mesure que les travaux seront terminés sur chaque partie du chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que le ministre des travaux publics désignera. Le procès-verbal de cette réception ne sera valable qu'après homologation par le même ministre. Après l'homologation, la Société pourra mettre en service les dites parties du chemin de fer et y percevoir les droits de péage et les prix de transport conformément au tarif ci-après déterminé. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives qu'après la réception générale du chemin de fer entier.

Délimitations et plan cadastral.

Art. 27. — Après l'achèvement total des travaux du chemin de fer, la Société fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes parties du chemin de fer et ses dépendances. Elle fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec le ministre des travaux publics, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art exécutés conformément aux conditions du présent cahier des charges. Une expédition authentique des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la Société, dans les archives du ministère des travaux publics.

Entretien du chemin de fer.

Art. 28. — Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état et de manière que la circulation sur toute son étendue soit toujours facile et sûre. L'état du dit chemin et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent si les circonstances l'exigeaient, par un ou plusieurs commissaires désignés par le ministre des travaux publics.

2° Les frais d'entretien et ceux de réparations, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la Société.

3° Pour ce qui concerne l'entretien et les réparations, la Société demeure soumise au contrôle et à la surveillance du ministre.

4° Si le chemin de fer, une fois achevé n'est pas constamment entretenu en bon état, après une mise en demeure régulière, il y sera pourvu d'office à la diligence du ministre des travaux publics et aux frais de la Société. La somme des dépenses faites d'office sera recouvrée sur la présentation d'états réguliers que le gouvernement rendra exécutoires.

Frais de visite et de réceptions.

Art. 29. — Les frais de visite, de surveillance et de réceptions des travaux seront supportés par la Société; le paiement en sera fait au ministre des travaux publics, d'après les taxes en vigueur pour les fonctions publiques analogues et les sommes distribuées à qui de droit.

Obligations préalables pour les expropriations.

Art. 30. — La Société ne pourra commencer les travaux ni faire aucune expropriation, si préalablement elle n'a justifié par devant le ministre des travaux publics de la constitution d'un fonds social de 50 millions de francs, et de la présence en caisse d'un dixième de ce fonds.

Déchéance éventuelle avant l'exécution.

Art. 31. — Si, dans le délai d'un an à dater de la concession, la Société n'a pas commencé les travaux, elle sera, par ce seul fait, et sans qu'il soit besoin de mise en demeure, ou signification judiciaire quelconque, déchue de plein droit de la présente concession.

2. Dans le cas de déchéance prévu par l'article précédent, la somme de 100,000 écus déjà déposée à titre de cautionnement préliminaire deviendra la propriété du gouvernement pontifical.

Déchéance éventuelle en cours d'exécution.

Art. 32. — Faute par la Société d'avoir exécuté et terminé les travaux dans les délais fixés par l'article 1er, faute aussi par elle d'avoir imprimé à ces travaux une activité telle qu'ils soient parvenus au tiers de leur achèvement à la fin de la sixième année, tant pour la section de Rome à Ancône que pour celle d'Ancône à Bologne; faute enfin par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, la Société encourra la déchéance. Il sera dès lors pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une nouvelle adjudication qu'on ouvrira sur les bases du présent cahier des charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés et des portions de chemin déjà mises en exploitation. Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix. Les soumissions pourront être même inférieures à la mise à prix. La Société évincée recevra de la nouvelle Société la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour les dits objets. Si la susdite adjudication n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Société sera définitivement déchue de tous droits à la présente concession, et les parties du chemin de fer déjà exé-

Digitized by Google

cutées, ou qui seraient mises en exploitation deviendront *ipso facto* la propriété de l'Etat.

2. La partie du cautionnement non encore restituée resterait au pouvoir du gouvernement.

3. Les conditions stipulées dans le présent article ne seront point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

Exemption des droits de timbre.

Art. 33. — Dans tous les actes et traités relatifs au chemin de fer, la Société sera exemptée des droits de timbre. Quant à l'enregistrement, inscriptions hypothécaires et transferts, la Société ne sera sujette qu'à la taxe minima fixée pour chaque contrat.

Impôt foncier.

Art. 34. — La contribution foncière, sur les terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances, sera la même que celle perçue avant leur occupation, sauf diminution relative à la valeur des maisons d'habitations démolies par suite de l'établissement de la voie de fer.

2. Il est, toutefois, fait remise à la Société de la perception de cet impôt pendant les premières vingt années de la présente concession.

Exemption des droits de douane.

Art. 35. — Pendant toute la durée de la concession la Société pourra faire entrer sans frais, taxes ou droits d'aucune sorte, et débarquer, par ses propres agents, les rails, locomotives, tenders, wagons, houille, outils, métaux, et, en général, tout ce qui est nécessaire à la construction, à l'exploitation et à l'entretien du chemin de fer, avec la restriction stipulée dans l'art. 36.

2. Pour établir que les objets à introduire en franchise sont bien, par leur quantité et pour leur usage, exclusivement destinés aux travaux du chemin de fer, la Société sera tenue d'exhiber la preuve authentique de ces qualités et quantités, ainsi qu'une déclaration du ministre des travaux publics, certifiant que ces objets appartiennent à la catégorie de ceux nécessaires au chemin de fer. Ces justifications produites, l'introduction des objets susdits ne pourra pas être retardée, sauf à l'administration des douanes de considérer comme introduits en fraude et de frapper des pénalités fixées par les règlements de douane les objets pour lesquels les formalités susdites n'auraient pas été remplies, ou qui, une fois introduits et non employés, ne se trouveraient pas dans les magasins de la Société.

Choix des employés et du matériel.

Art. 36. — La Société devra prendre ses employés parmi les sujets de l'Etat pontifical, sur l'approbation du gouvernement ; elle sera d'ailleurs libre de choisir à l'étranger, d'accord avec le gouvernement pontifical, et sous sa propre responsabilité, l'ingénieur directeur des travaux et des études, les entrepreneurs, les sous-traitants, les mécaniciens, et, en général, toutes les personnes destinées à des emplois qui exigent une pratique spéciale, ainsi que les personnes qui, d'après les statuts de la Société, devront être élues au sein même de la Compagnie. Elle sera tenue également de prendre dans l'Etat pontifical les matériaux et les objets nécessaires à la construction ou à l'exploitation du chemin de fer, lorsque la qualité et le prix de ces matériaux et objets seront les mêmes ou plus avantageux que s'ils provenaient de l'étranger.

Etablissement des lignes télégraphiques.

Art. 37. — Le gouvernement se réserve la faculté de faire le long de la voie de fer toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique électrique sans que la Société puisse prétendre à aucune indemnité. Il se réserve aussi le droit de faire toutes les réparations et de prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique sans nuire au service du chemin de fer.

2. Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé dans les gares des villes et localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel. La Société sera tenue de faire garder par ses agents les fils et les appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la Société devront rejoindre provisoirement les bouts séparés suivant les instructions qui leur seront données à cet effet.

3. Les agents de la télégraphie, voyageant pour le service de la ligne électrique, auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

4. En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accident grave, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphe de la ligne pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit, et il devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

5. Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu aux frais de la Société par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

6. La Société aura le droit de se servir des poteaux établis par le gouvernement pour y placer les fils nécessaires au service de son propre télégraphe, destiné à l'usage exclusivement administratif et technique du chemin de fer.

7. La Société concessionnaire et celle des entrepreneurs auront le droit de se servir de la ligne télégraphique, existante actuellement entre Rome et Bologne, pour toutes les dépêches relatives au service du chemin de fer, au prix de 25 bajocchi pour 50 mots. Pour toutes les dépêches adressées à l'étranger, et relatives aux affaires de la Compagnie, le gouvernement accordera l'emploi gratuit de la partie de la ligne comprise dans les limites de l'Etat pontifical.

Constructions dans le rayon des forteresses.

Art. 38. — Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places et dans la zone des servitudes militaires, et qui, aux termes des règlements actuels, devraient être exécutés par des officiers du génie militaire, le seront par des agents de la Société, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les ministères de la guerre et des travaux publics.

2. La même faculté pourra être accordée par exception, pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le ministère de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient.

Conservation des monuments. — Propriété des objets d'art.

Art. 39. — Les monuments déjà découverts ou qui pourront l'être à la suite des travaux du chemin de fer, ne devront, en aucune manière, être endommagés par la Compagnie; celle-ci devra donner avis de leur découverte au gouvernement, qui prendra soin de les faire enlever le plus promptement possible pour ne pas entraver l'exécution des travaux.

2. Les statues, médailles, objets d'art, fragments archéologiques, etc., qui seraient trouvés pendant l'exécution des travaux, ou durant l'exploitation dans les terrains achetés par la Compagnie, appartiendront pour un tiers à l'Etat et pour deux tiers à la Compagnie, sauf, toutefois, au gouvernement le droit de préemption.

Règlements administratifs.

Art. 40. — Le gouvernement prendra d'accord avec la Société, ou du moins après qu'elle aura été entendue, les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'exploitation et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la Société. La Société sera tenue de soumettre à l'approbation du gouvernement les règlements de toute nature qu'elle jugera utiles au service et à l'exploitation du chemin de fer.

2. Les règlements sus-mentionnés seront obligatoires pour la Compagnie concessionnaire et pour celle qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer, d'embranchement ou de prolongement à celle qui fait l'objet de la présente concession, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage des chemins de fer.

Qualité du matériel.

Art. 41. — Les machines locomotives qui seront affectées aux transports sur la voie de fer devront être construites sur les meilleurs modèles connus. Les voitures de voyageurs devront également être construites d'après les meilleurs modèles.

Tarif et durée de la concession.

Art. 42. — Pour indemniser la Société des travaux et des dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le gouvernement lui concède, pour une durée de quatre-vingt-quinze années, à dater du décret de concession, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transports conformément au tarif suivant et au fur et à mesure de la mise à exécution des diverses sections.

TARIF.

	PRIX						
	Péage.		Transport.		Total.		soit en monnaie française
(Par tête et par kilomètre.) *Voyageurs non compris l'impôt du dixième sur le prix des places :*	Baj.	X^{mes}.	Baj.	X^{mes}.	Baj.	X^{mes}.	fr. c.
Voitures couvertes garnies et fermées à glaces, 1re classe,	1	5	1	»	2	5	0.13.4
Voitures couvertes fermées à glaces et à banquett, rembourrées, 2e classe,	1	3	0	7	2	»	0.10.7
Voitures couvertes et fermées au moyen de rideaux, 3e classe,	0	8	0	4	1	2	0.06.5
Bestiaux :							
Bœufs, vaches, chevaux, mulets, bêtes de trait, taureaux, au prix de	1	6	0	9	2	5	0.13.4
Veaux et porcs,	0	5	0	3	0	8	0.04.3
Moutons, brebis, agneaux et chèvres,	0	2	0	2	0	4	0.02.2
Poissons : (Par tonne et par kilomètre.)							
Huîtres et poisson frais à la vitesse des voyageurs	6	»	4	»	10	»	0.53.8
Première classe : Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivres et autres métaux, ouvrés ou non; vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et lainages ; bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées co-							

Digitized by Google

loniales et objets manufacturés,	4 »	3 »	7 »	0.37.6
Seconde classe : Blés, grains, farines, sels, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon, bois, bois à brûler en morceaux, perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitumes, fontes, fer brut en barres ou en feuilles, plombs en saumons	3 5	2 5	6 »	0.32.3
Troisième classe : Pierres à chaux et à plâtre, moellons, cailloux, sables, argiles, tuiles, briques, ardoises, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes,	3 »	2 »	5 »	0 26.9
Houille, marne, cendres, fumier et engrais et pouzzolanes,	2 5	1 5	4 »	0.21.5
Wagons et chariots destinés aux transports sur le chemin de fer et y passant à vide,	1 5	1 5	3 »	0.16.1
Toute autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machines locomotives ne traînant pas de convoi,	3 5	2 5	6 »	0.32.3
Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allège marchant sans rien traîner.				
(Par pièce et par kilomètre.)				
Voitures à deux ou à quatre roues à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur,	4 5	3 5	8 »	0.43.0
Voitures à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur,	5 5	4 5	10 »	0.53.8
Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes.				

Les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de 2e classe.

2. Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées à la vitesse des voyageurs, paieront en raison de 12 bajocchi (0 fr. 65) la tonne. Les chevaux et bestiaux, dans le cas indiqué au paragraphe précédent, paieront le double des taxes portées au tarif.

3. L'application de la taxe et du prix de transport sera déterminée par kilomètre sans tenir compte des fractions de distance, de sorte que si, après avoir parcouru un nombre quelconque de kilomètres entiers, on devait parcourir seulement une partie du kilomètre suivant, celui-ci sera payé comme s'il avait été parcouru dans son entier.

4. En outre, pour toute distance à parcourir moindre de 6 kilomètres, le droit sera perçu comme pour 6 kilomètres entiers.

5. Le poids de la tonne est de 1,000 kilogrammes.

6. Les fractions de poids ne seront comptées que par cinquième de tonne; ainsi, tout poids compris entre 0 et 200 kilogrammes paiera pour 200 kilogrammes; entre 200 et 400 kilogrammes il paiera pour 400 kilogrammes, et ainsi de suite.

7. Les cas de force majeure exceptés, la vitesse de la marche ne devra pas être moindre de 30 kilomètres par heure pour les trains de voyageurs, et de 10 kilomètres pour les trains de marchandises payant le prix fixé au tarif.

8. Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable d'abaisser au dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins.

9. Tout changement apporté dans le tarif devra être approuvé par le gouvernement, sur la proposition de la Société, et annoncé au public par des affiches un mois au moins avant d'être mis à exécution.

Égalité de perception.

Art. 43. — La perception des taxes devra se faire par la Société indistinctement et sans aucune faveur.

2. Les réductions ou remises accordées à des indigents ne seront pas considérées comme faveur.

Transport gratuit des bagages.

Art. 44. — Chaque voyageur pourra porter avec lui un bagage dont le poids ne dépassera pas 15 kilogrammes, sans être obligé pour cela de payer aucun supplément du prix de sa place.

Assimilation des classes.

Art. 45. — Les denrées, marchandises, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent seront taxés comme s'ils appartenaient à la classe avec laquelle ils auraient le plus d'analogie. Dans ce cas, les classifications proposées par la Société ne pourront avoir d'effet qu'autant qu'elles auront été soumises à l'approbation du ministère.

Tarifs exceptionnels.

Art. 46. — Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent ne seront point applicables : à toute voiture pesant avec son chargement plus de 4,500 kilogrammes, ni à toute masse indivisible dont le poids dépasserait 3,000 kilogrammes.

2. Toutefois, la Société ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de 3,000 à 5,000 kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de 4,500 à 8,000 kilogrammes; mais dans ce cas les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

3. La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures chargées pesant plus de 8,000 kilogrammes, ni à transporter des masses dont le volume aurait plus de 7 mètres et demi de longueur ou une largeur dépassant 2m,40.

4. Si, nonobstant les dispositions précédentes, la Société consent à opérer des transports et à permettre des circulations en dehors des limites sus-indiquées, elle sera dans l'obligation, pendant trois mois au moins, d'accorder les mêmes facilités à tous ceux qui lui en feront la demande.

Marchandises légères. — Objets de valeur.

Art. 47. — Les prix de transport déterminés au tarif annexé au présent cahier des charges ne seront point applicables :

(*a*) Aux denrées ou marchandises qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas 200 kilog.;

(*b*) A l'or et à l'argent en lingots, ou monnayés ou en valeurs, au mercure, au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres objets de grand prix;

(*c*) En général, à tous paquets ou colis qui, isolément, pèsent moins de 100 kilog., à moins qu'ils ne fassent partie d'une expédition dont le poids total dépasse 200 kilog. de marchandises ou d'autres objets expédiés par une même personne à une autre même personne, et de même nature, quoique emballés à part.

2. Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés par l'administration publique sur la proposition de la Société.

Néanmoins, au-dessus de 100 kilog., et quelle que soit la distance à parcourir, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de 20 bajocchi (1f,08).

3. Les denrées et marchandises qui, sous le volume de 1 mètre cube pèseraient moins de 100 kilog., ne seront exceptés du tarif que lorsque leur espèce n'y aura pas été déterminée.

Transport de militaires.

Art. 48. — Les militaires voyageant en corps ou isolément pour le service et munis d'une feuille de route ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe établie dans le tarif. En outre, si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes ou un matériel militaire sur un point quelconque du chemin de fer, la Société serait dans l'obligation de mettre immédiatement à sa disposition, pour moitié de la taxe établie dans le tarif en cours, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

Transport des détenus et condamnés.

Art. 49. — Le gouvernement jouira du même privilége pour le transport des détenus et condamnés, qui sera effectué dans des voitures spéciales appartenant au gouvernement. La surveillance et la police des convois de cette nature demeureront à la charge du gouvernement.

Transport des dépêches.

Art. 50. — La Société est dans l'obligation de transporter gratuitement dans ses convois ordinaires, toutes les fois que l'administration des postes le requerra, et dans un wagon spécialement affecté à ce service, les dépêches, paquets et correspondances postales, ainsi que les employés de service; elle sera tenue de régler la marche et les arrêts d'un convoi au moins une fois par jour, de manière à ce que la poste puisse desservir tous les points de la ligne.

Sûreté, régularité du service. — Dépenses accessoires.

Art. 51. — Au moyen de la perception des droits et des prix réglés, ainsi qu'il a été dit, la Société contracte l'obligation d'exécuter constamment, avec soin, exactitude et célérité, à ses frais et avec ses propres ressources, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matériaux quelconques qui lui seront confiés.

2. Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement et de déchargement et d'entrepôt dans les magasins de la Société, seront déterminés par un règlement qui sera soumis à l'approbation supérieure.

Faculté de rachat.

Art. 52. — A toute époque, après l'expiration des vingt-cinq premières années de la mise en exploitation du chemin de fer, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière dudit chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits

Digitized by Google

nets annuels obtenus par la Société pendant le cours des sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années. On ajoutera en outre à ce produit net moyen le tiers du montant de ce produit, si le rachat s'effectue dans la première période de dix années, à dater de l'époque à laquelle le gouvernement, selon la teneur du présent cahier des charges, aura ce droit; un quart si le rachat ne s'effectue que dans la seconde période de dix années, et un cinquième pour les autres périodes. Le produit net ainsi augmenté formera le montant d'une annuité qui sera payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession. Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne pourra être inférieur au chiffre de la garantie accordée par le décret de concession.

2. La Société recevra en espèces, en outre de la susdite annuité, et cela avant que le gouvernement ne prenne possession du chemin de fer, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, conformément à l'art. 53 ci-après.

Terme de la concession. — Entrée en possession de l'Etat.

Art. 53. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le fait seul de cette expiration, le gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie dans la propriété des terrains et de tous les ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'art. 27. Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits. La Société devra avoir remis en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureau de perception, machines fixes, et en général tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

2. Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer et les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et toutes ses dépendances, si la Société ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

3. Pour ce qui est des objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, ustensiles de construction et de réparation, etc., combustibles et approvisionnements de tous genres, et en outre les objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, le gouvernement sera obligé de les racheter à dire d'experts si la Société le requiert; et réciproquement, si le gouvernement le requiert, la Société ne pourra se refuser à les céder également à dire d'experts.

Constructions de routes nouvelles.

Art. 54. — Dans le cas où le gouvernement ordonnerait la construction de nouvelles routes nationales, provinciales ou communales, de canaux ou d'autres chemins de fer qui traverseraient celui qui fait l'objet de la présente concession, la Société ne pourra y mettre obstacle; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises par le gouvernement pour qu'il n'en résulte aucune entrave à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la Société.

Construction de nouveaux chemins de fer, routes, canaux, etc.

Art. 55. — Toute construction ou autorisation ultérieure de routes, de chemins de fer, de canaux ou de travaux quelconques de navigation dans la contrée traversée par le chemin de fer, ne pourra donner droit à la Société de prétendre à aucune indemnité.

Réserves.

Art. 56. — Le gouvernement ne pourra accorder de concession pour d'autres chemins de fer qui se joindraient en deux ou plusieurs points avec celui qui fait l'objet de la présente concession ou qui seraient placés parallèlement à son parcours entier ou partiel.

2. Toutefois, il se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin concédé, comme ramifications ou prolongements, sans que la Société puisse s'opposer à ces embranchements ni prétendre à aucune indemnité, à moins qu'il n'en résulte des obstacles à l'exploitation et que lesdits embranchements n'aient causé des frais à la Société.

3. Les Compagnies concessionnaires des embranchements et prolongements et celle de la ligne principale devront s'entendre afin que la circulation ne soit pas interrompue aux points d'embranchement, mais soit, au contraire, continue de l'une à l'autre ligne et réciproquement.

4. Si les Compagnies ne se mettaient pas d'accord sur les moyens à adopter pour assurer la libre circulation d'une ligne à l'autre, le gouvernement aura la faculté d'y pourvoir d'office et de prescrire toutes les mesures nécessaires à cet effet.

Copies de plans du cadastre et documents statistiques.

Art. 57. — La Société aura le droit de prendre copie des plans du cadastre, en payant seulement la rémunération fixée par le tarif du cens, à l'expert préposée dans le cas où ces copies seraient faites par ses soins.

Représentation de la Société à Rome.

Art. 58. — Pour tout ce qui regarde la présente concession, la Société sera soumise uniquement et entièrement aux autorités pontificales, nonobstant aucun droit ou privilége de nationalité étrangère; elle sera tenue en outre de désigner un de ses membres pour la correspondance avec le ministère des travaux publics. La personne dont elle aura fait choix élira son domicile à Rome. Jusqu'à ce que cette élection de domicile soit faite, tous les actes relatifs au chemin de fer seront adressés à la présidence de Roma e Comarca, et ils seront considérés valables et efficaces comme s'ils avaient été communiqués au susdit représentant; il demeure entendu que dès à présent et provisoirement le domicile est élu à la présidence de Roma e Comarca.

Contestations entre la Société et le Gouvernement.

Art. 59. — Les contestations qui pourront naître entre la Société et le ministère au sujet de l'exécution et de l'interprétation des articles du présent cahier des charges, seront jugées dans les divers degrés de juridiction aux termes des règlements publics sur le contentieux administratif.

Cautionnement.

Art. 60. — Dans les deux mois qui suivront le commencement des travaux, le cautionnement provisoire de cent mille écus déjà déposé, sera porté, par un nouveau versement, à la somme de cent millions d'écus romains qui constituera le cautionnement définitif de la Société.

2. A dater du jour de la concession, la somme de cent mille écus, déjà déposée, fait définitivement partie du cautionnement; elle produira en faveur de la Société intérêt à quatre pour cent (4 0/0) par an. Il en sera de même pour les neuf cent mille écus complémentaires à dater du jour de leur versement effectif.

3. Dans les cas où la condition imposée à la Société par le § 1er du présent article n'aurait pas été accomplie, la Société sera déchue par ce fait même et de plein droit, et les cent mille écus romains déjà versés tomberont au pouvoir du Trésor public.

Restitution du cautionnement.

Art. 61. — Le cautionnement stipulé dans le présent article, § 1er, sera restitué à la Société par dixièmes et au fur et à mesure de l'achèvement des travaux, de manière que la Société soit remboursée de la totalité dudit cautionnement, lorsqu'elle aura fait sur le chemin de fer des dépenses en travaux ou achats de terrains ou en approvisionnements formant une somme totale de cinq millions d'écus romains.

Enregistrement du cahier des charges.

Art. 62. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges seront limités au droit fixe de 40 bajocchi.

Rome, le 12 mai 1856.

CAHIER DES CHARGES

de la ligne de Rome à Civita-Vecchia.

Durée des travaux.

Art. 1er. — La Société s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à achever, dans le délai de trois années, à partir de l'époque fixée par l'art. 31 et à laquelle les concessionnaires devront commencer, tous les travaux nécessaires pour l'établissement et la construction du chemin de fer de Rome à Civita-Vecchia, de manière à ce qu'il soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

Tracé.

Art. 2. — Le tracé du chemin de fer suivra la direction indiquée dans le projet définitif rédigé par M. Guérin, ingénieur des ponts et chaussées de France, le 30 décembre 1854, lequel projet a été approuvé par le ministre des travaux publics, aux termes de sa dépêche du 2 mars suivant.

Les travaux de toute sorte seront exécutés conformément au susdit projet.

Pendant l'exécution des travaux, la Société aura la faculté d'apporter aux plans approuvés les modifications de peu d'importance qu'elle pourrait juger utile d'y introduire.

Toutefois, si ces modifications étaient de nature à changer d'une manière notable les projets approuvés, la Société ne pourra introduire ces changements qu'après en avoir obtenu le consentement formel du ministère des travaux publics.

Usage du système métrique.

Art. 3. — Comme au cahier des charges de la ligne de Rome à Bologne.

Profil transversal.

Art. 4. — Le chemin de fer ne sera établi qu'à une voie, excepté dans les lieux de chargement et de déchargement, les stations et gares d'évitement où la Compagnie sera tenue d'établir deux voies. Toutefois, afin qu'il soit possible, par la suite, si on le juge opportun, d'ajouter une seconde voie, la Société devra, dès le principe, acquérir les terrains et préparer le chemin dans toute sa largeur, de façon à ce que, pour exploiter la seconde voie, il ne reste plus à faire qu'à exécuter le ballastage et l'armement, sans être contraint à de nouveaux terrassements et travaux d'art.

2. La largeur du chemin pour les deux voies sera, au niveau supérieur des rails, de sept mètres quatre-vingts centimètres (7m 80c) dans les parties enlevées, et de six mètres soixante-dix centimètres (6m 70c) dans les tranchées.

La largeur de la voie, entre les bords intérieurs des rails, devra être de un mètre quarante-cinq centimètres (1m 45c), et la distance entre les deux voies, mesurée entre les bords intérieurs des rails, sera de deux mètres (2m).

Rayons des courbes, pentes et rampes.

Art. 5. — Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à 350 mètres, et, dans le cas où on aura recours à ce rayon minimum, ce qui ne pourra avoir lieu que par suite de circonstances impérieuses, on fera en sorte que la courbe se développe tout entière sur un palier horizontal.

Les contre-courbes sont interdites, et lorsqu'il sera nécessaire que deux courbes en sens contraire se succèdent, on devra ménager, entre l'une et l'autre de ces courbes, un trajet en ligne droite d'une étendue de 150 mètres au moins. Dans les courbes, le rail extérieur de chaque voie sera placé au-dessus du rail intérieur, à une hauteur proportionnée à la longueur du rayon de la courbe et à la vitesse de la marche.

2° Le maximum des pentes et rampes du chemin n'excédera pas dix millimètres (0,010).

3° L'usage des plans inclinés, à système auto-moteur ou à machine fixe, est prohibé.

Gares d'évitement.

Art. 6. — Comme à l'art. 6 du cahier des charges de la ligne de Rome à Bologne.

Digitized by Google

Passages à niveau.

Art. 7. — Comme à l'article 7 du cahier des charges précédent.

Viaducs en dessous.

Art. 8. — Comme à l'article 8 du cahier des charges précédent.

Viaducs en dessus.

Art. 9. — Comme à l'article 9 du cahier des charges précédent.

Ponts sur les rivières et cours d'eau.

Art. 10. — Comme à l'article 10 du cahier des charges précédent.

Mode de construction.

Art. 11. — Comme à l'article 11 du cahier des charges précédent.

Détournement des routes existantes.

Art. 12. — Comme à l'article 12 du cahier des charges précédent.

Autorisation préalable pour les constructions.

Art. 13. — Comme à l'article 13 du cahier des charges précédent.

Barrières des passages à niveau.

Art. 14. — Comme à l'article 14 du cahier des charges précédent.

Rétablissement des cours d'eau.

Art. 15. — Comme à l'article 15 du cahier des charges précédent.

Traversée des voies navigables.

Art. 16. — Comme au cahier des charges précédent.

Tunnels.

Art. 17. — Comme au cahier des charges précédent.

Puits d'aérage.

Art. 18. — Comme au cahier des charges précédent.

Matériaux à employer. — Rails. — Traverses.

Art. 19. — Comme au cahier des charges précédent.

Bureaux de Douane et de Police.

Art. 20. — Comme au cahier des charges précédent.

Clôture.

Art. 21. — Comme au cahier des charges précédent.

Achat de terrains.

Art. 22. — Comme au cahier des charges précédent.

Expropriations.

Art. 23. — Comme au cahier des charges précédent.

Indemnités.

Art. 24. — Comme au cahier des charges précédent.

Surveillance et contrôle.

Art. 25. — Comme au cahier des charges précédent.

Réception des travaux.

Art. 26. — Comme au cahier des charges précédent.

Délimitation et plan cadastral.

Art. 27. — Comme au cahier des charges précédent.

Entretien du chemin de fer.

Art. 28. — Comme au cahier des charges précédent.

Frais de visite et de réception.

Art. 29. — Comme au cahier des charges précédent.

Obligations préalables pour les expropriations.

Art. 30. — Comme au cahier des charges précédent.

Déchéance éventuelle avant l'exécution.

Art. 31. — Comme au cahier de charges précédent.

Déchéance éventuelle en cours d'exécution.

Art. 32. — Comme au cahier des charges précédent.

Exemption des droits de timbre.

Art. 33. — Comme au cahier des charges précédent.

Impôt foncier.

Art. 34. — Comme au cahier des charges précédent.

Exemption des droits de douane.

Art. 35. — Comme au cahier des charges précédent.

Choix des employés et du matériel.

Art. 36. — Comme au cahier des charges précédent.

Etablissement des lignes télégraphiques.

Art. 37. — Comme au cahier des charges précédent.

Construction dans le rayon des forteresses.

Art. 38. — Comme au cahier de charges précédent.

Conservation des monuments. — Propriété des objets d'art.

Art. 39. — Comme au cahier des charges précédent.

Règlements administratifs.

Art. 40. — Comme au cahier des charges précédent.

Qualité du matériel.

Art. 41. — Comme au cahier des charges précédent.

Tarif et durée de la concession.

Art. 42. — Pour indemniser la Compagnie des travaux et des dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le gouvernement lui concède pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater de l'approbation de la réception définitive, l'autorisation de percevoir les les droits de péage et les prix de transports conformément au tarif suivant.

TARIF.

	PRIX			
	Péage. —	Transport. —	Total. —	soit en monnaie française
(Par tête et par kilomètre.)				
Voyageurs non compris l'impôt du dixième sur le prix des places:	Baj. Tes.	Baj. Tes.	Baj. Tes.	fr. c.
Voitures couvertes garnies et fermées à glaces, 1re classe.	1 5	1 »	2 5	0.13.4
Voitures couvertes fermées à glaces, 2e classe.	1 »	0 6	1 6	0.08.»
Bestiaux:				
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	1 6	0 9	2 5	0.13.4
Veaux et porcs.	0 5	0 3	0 8	0.04.3
Moutons, brebis, agneaux, et chèvres.	0 2	0 2	0 4	0.02.2
Poissons:				
(Par tonne et par kilomètre)				
Huitres et poissons frais à la vitesse des voyageurs	6 »	4 »	10 »	0.53.8
Première classe: Fonte ouvrée, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés.	4 »	3 »	7 »	0.37.6
Seconde classe: Blés, graine, farines, sels, chaux et plâtres, minerais, coke, charbons de bois, bois à brûler, marchandises de bois, perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierres de taille, bitume, fonte brute, fer en barre, ou en feuille, plomb en saumon.	3 5	2 5	6 »	0.32.3
Troisième classe: Pierres à chaux et à plâtre, moellons, meulière, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes.	3 »	2 »	5 »	0.26.9
Houilles, marnes, fumiers, engrais, cendres et ciment romain.	2 5	1 5	4 »	0.21.5

Wagons et chariots destinés au transport du chemin de fer y passant à vide,	1 5	1 5	3 »		0.16.1
Toute autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide et machines locomotives ne trainant pas de convoi,	3 5	2 5	6 »		0.32.3
Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allège marchant sans rien trainer.					
(Par pièce et par kilomètre.)					
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur;	4 5	3 5	8 »		0.43.
Voitures à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur,	5 5	4 5	10 »		0.53.8

Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de deuxième classe.

2° Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs seraient transportées avec la vitesse des voyageurs, paieront en raison de 12 baj. (0 fr. 65) la tonne. Les chevaux et bestiaux, dans le cas indiqué au paragraphe précédent, paieront le double des taxes portées au tarif.

3. L'application de la taxe et du prix de transport sera déterminée par kilomètre, sans tenir compte des fractions de distances; de sorte que si après avoir parcouru un nombre quelconque de kilomètres entiers, on devait parcourir une partie du kilomètre suivant, celui-ci sera payé comme s'il avait été parcouru dans son entier.

4. En outre, pour toute distance à parcourir, moindre de 6 kilom., le droit sera perçu comme pour 6 kilom. entiers.

5. Le poids de la tonne est fixé à 1,000 kilog.

6. Les fractions de poids ne seront comptées que par cinquième de tonne; ainsi, tout poids compris entre 0 et 200 kilog., paiera pour 200 kilog.; entre 200 et 400 kilog., il paiera pour 400 kilog. et ainsi de suite.

7. Les cas de force majeure exceptés, la vitesse de la marche ne devra pas être moindre de 30 kilom. par heure, pour les trains de voyageurs, et de 16 kilom. en train de marchandises, payant le prix fixé au tarif.

8. Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif des taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins.

9. Tout changement apporté dans les tarifs devra être approuvé par le gouvernement, sur la proposition de la Société, et annoncé au public par des affiches, un mois au moins avant d'être mis à exécution.

Egalité de perception.

Art. 43. — Comme au cahier des charges précédent.

Transport gratuit des bagages.

Art. 44. — Comme au cahier des charges précédent.

Assimilation de classes.

Art. 45. — Comme au cahier des charges précédent.

Tarifs exceptionnels.

Art. 46. — Comme au cahier des charges précédent.

Marchandises légères. — Objets de valeur.

Art. 47. — Comme au cahier des charges précédent.

Transport de militaires.

Art. 48. — Comme au cahier des charges précédent.

Tranport des détenus et condamnés.

Art. 49. — Comme au cahier des charges précédent.

Transport des dépêches.

Art. 50. — Comme au cahier des charges précédent.

Sécurité, régularié du service. — Dépenses accessoires

Art. 51. — Comme au cahier des charges précédent.

Faculté de rachat

Art. 52. — Comme au cahier des charges précédent.

Terme de la concession. — Entrée en possession de l'État.

Art. 53. — Comme au cahier des charges précédent.

Construction de routes nouvelles.

Art. 54. — Comme au cahier des charges précédent.

Construction de chemins de fer, routes, canaux, etc.

Art. 55. — Comme au cahier des charges précédent.

Réserves.

Art. 56. — Comme au cahier des charges précédent.

Copies des plans du cadastre et documents statistiques.

Art. 57. — Comme au cahier des charges précédent.

Représentation de la Société a Rome.

Art. 58. — Comme au cahier des charges précédent.

Contestations entre la Société et le Gouvernement.

Art. 59. — Comme au cahier des charges précédent.

Cautionnement.

Art. 60. — Dans les deux mois qui suivront le commencement des travaux, le cautionnement provisoire de vingt mille écus déjà déposé, sera porté, par un nouveau versement à la somme de quatre-vingt mille écus romains, qui constituera le cautionnement définitif de la Société.

2 A dater du jour où le cautionnement aura été ainsi complété, il produira à la Société un intérêt de quatre pour cent par an.

3. Dans le cas où la condition imposée à la Société par le paragraphe 1er du présent article n'aurait pas été accomplie, la Société serait déchue par ce fait même et de plein droit, et les vingt mille écus romains déjà versés tomberont au pouvoir du trésor public.

Restitution du Cautionnement.

Art. 61. — Le cautionnement stipulé dans le précédent article, § 1er, sera restitué à la Société par dixième, et au fur et à mesure de l'achèvement des travaux; de manière que la Société soit remboursée de la totalité dudit cautionnement lorsqu'elle aura fait, sur le chemin de fer, des dépenses en travaux ou achats de terrains formant une somme totale de deux millions de francs.

Enregistrement du cahier des charges.

Art. 62. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges, seront limités au droit fixe de 40 Bajocchi.

Rome, le 17 avril 1856.

DÉCRET D'APPROBATION DES STATUTS

de la

Société générale des chemins de fer romains.

ÉTAT PONTIFICAL.

Ministère du commerce et des travaux publics.

Le 16 août 1856.

En vertu des pouvoirs conférés par l'art. 52, Votre Excellence a mis sous les yeux du soussigné l'original des statuts par lesquels la Société générale des chemins de fer de Rome à Bologne par Ancône, et de Rome à Civita-Vecchia, a entendu se constituer en Société anonyme et sollicite, pour ses statuts, l'approbation du gouvernement pontifical.

Ces statuts ayant été dûment examinés par le gouvernement, en ont obtenu une complète approbation par un décret placé à la suite de l'original desdits statuts, signé à Paris le 4 courant, lequel décret est ainsi conçu :

« Rome, 16 août 1856.

» Les présents statuts sont approuvés.

» *Le ministre,*

» G. Milesi. »

Statuts.

TITRE PREMIER.

Formation et objet de la Société. — Dénomination. Siége. — Durée.

Art. 1er. — Les soussignés fondent une Société anonyme, qui existera entre tous les propriétaires des actions à créer d'après les prescriptions desdits statuts.

Art. 2. — Cette Société a pour objet :

1° L'acquisition des terrains nécessaires, la construction, l'achèvement des travaux, l'exploitation du chemin de fer de Rome à Civita-Vecchia;

2° L'acquisition des terrains nécessaires, la construction, l'achèvement des travaux, l'exploitation du chemin de fer de Rome à Ancône et à Bologne.

Art. 3. — La Société prend la dénomination de *Société générale des chemins de fer romains, de Rome à Bologne par Ancône, et de Rome à Civita-Vecchia*, dite *Pio-Central*.

Art. 4. — Le siége de la Société et son domicile légal sont établis à Rome pour tous les effets de concessions.

L'agence administrative aura un bureau principal à Paris.

Art. 5. — Le capital social étant souscrit, la Société est dès à présent constituée.

Elle finira avec les concessions qui en font l'objet.

TITRE II.

Apport des concessions.

Art. 6. — Les comparants apportent et transmettent à la Société, sans aucune restriction ni réserves :

1° Tous les droits qu'ils ont obtenus du gouverne-

Digitized by Google

ment pontifical par les actes de concession des 23 avril et 21 mai 1856;

2° Ceux qui résultent de la déclaration faite par le ministre des travaux publics, à la date du 23 avril 1856, portant qu'à conditions égales, toute préférence sera accordée pour toute autre concession de chemin de fer qui rattacherait Civita-Vecchia à la frontière de Toscane;

3° Le traité fait avec l'entrepreneur général, à la date du 4 août 1856, par lequel il s'est chargé à forfait de l'achat des terrains, de la construction des chemins de fer faisant l'objet des concessions, de la fourniture du matériel, et ce, aux clauses et conditions y énoncées;

4° Le traité avec MM. J. Mirès et C°, à la date du 4 août 1856, par lequel ils se sont chargés 1° de la souscription du capital nécessaire pour mettre lesdits chemins en état d'exploitation; 2° de rembourser les frais relatifs aux entreprises concédées jusqu'à la constitution de la Société; 3° de subvenir pendant toute la durée des travaux aux intérêts du capital et des emprunts tels qu'ils sont actuellement déterminés par les présents statuts, et aux frais d'administration jusqu'à la mise en exploitation des diverses sections, MM. Mirès et C° devant être déchargés de la partie des intérêts et frais d'administration correspondant aux sections mises en exploitation.

En conséquence, la Société est mise purement et simplement en leur lieu et place, à la charge par elle de satisfaire à toutes les conditions et obligations qui résultent desdits contrats.

Le cautionnement fourni par les concessionnaires doit leur être remboursé au moment de la constitution de la Société.

TITRE III.

Fonds social. — Actions. — Versements.

Art. 7. — Le fonds social est fixé à quatre-vingt-cinq millions de francs, et est représenté par 170,000 actions de 500 francs chacune. Ces actions seront libellées de manière à pouvoir être négociées indifféremment sur les places de Paris et de Rome, et suivant un règlement qui sera fait par le Conseil d'administration.

Le fonds social peut être augmenté au moyen de la création de nouvelles actions ou obligations, si cette augmentation devient nécessaire pour faire face aux besoins de l'entreprise.

L'assemblée générale décidera les augmentations du fonds social, les époques, la quotité et les conditions des émissions.

La Société est dès à présent autorisée à émettre des obligations représentant quatre-vingt-dix millions en capital effectif; dont l'intérêt sera de 5,400,000 francs, et l'amortissement ne pourra dépasser un demi pour cent.

En outre, le Conseil d'administration pourra ordonner la création de cinq millions de francs d'obligations, et ce pour le cas seulement où les conditions stipulées avec l'entrepreneur général seraient remplies dans les délais déterminés.

Art. 8. — Chaque action donne droit à une part proportionnelle dans la propriété des concessions, de l'actif social et dans les bénéfices de l'entreprise.

Art. 9. — Après le versement d'un cinquième du montant de chaque action, il sera remis aux ayants droit des titres au porteur, dont la cession s'effectuera par la simple tradition des titres.

Il sera également délivré des titres au porteur après le versement de 100 fr. sur le montant de chaque obligation.

Art. 10. — Les actions et les obligations sont extraites de registres à souche, frappées du timbre sec de la Compagnie, et revêtues de la signature de deux administrateurs ou d'un administrateur et d'un employé délégué à cet effet par le Conseil d'administration.

Chaque paiement fait sur le montant de l'action ou de l'obligation sera constaté sur les titres.

Art. 11. — Le Conseil d'administration pourra autoriser le dépôt et la conservation des titres au porteur dans une caisse qui serait déterminée à cet effet, et moyennant une légère redevance qui serait également fixée.

Art. 12. — Les actions et les obligations sont indivisibles, et la Société ne reconnaît qu'un seul propriétaire pour chaque action ou obligation.

Art. 13 — La possession d'une action emporte adhésion aux statuts de la Société.

Les héritiers ou ayants droit de l'actionnaire ne peuvent, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition de scellés sur les biens, argent et valeurs de la Société, ni s'immiscer en aucune manière dans son administration. Ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'assemblée générale.

Art. 14. — Le montant de chaque action est payable en monnaie d'or ou d'argent, à Paris, chez le banquier de la Compagnie.

Le conseil d'administration pourra autoriser les versements à Rome, au siége social; ils auront lieu, en France, en monnaies françaises, et à Rome, en monnaies romaines.

Tous pouvoirs sont donnés au conseil d'administration pour faire ouvrir les souscriptions à Rome ou à Paris pour les émissions ultérieures, et y faire recevoir le montant des souscriptions.

Tout versement ultérieur devra être annoncé, un mois avant l'époque fixée pour le paiement, à Paris, dans un journal désigné pour recevoir les annonces légales, et à Rome, si cela est jugé nécessaire par le conseil d'administration, dans le journal qui sera déterminé par lui.

Chaque nouvel appel de fonds sur les actions ne pourra être supérieur à 100 fr. ni avoir lieu moins de deux mois après le précédent appel.

Le conseil d'administration pourra autoriser la libération anticipée des actions, mais seulement par voie de mesure générale, applicable à toutes les actions.

Art. 15. — A défaut de versement aux époques déterminées, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à raison de 6 0/0 par an.

La Société pourra faire vendre les actions et obligations en retard.

A cet effet, les numéros de ces actions et obligations, avec indication des conséquences du retard, seront publiés dans les journaux indiqués à l'art. 14, ou qui auraient été déterminés par le conseil d'administration pour la publication de l'appel de fonds.

A partir du quatorzième jour après cette publication, la Société, sans mise en demeure et sans autre formalité ultérieure, aura le droit de faire procéder à la vente des actions ou obligations, en une fois ou successivement, sur duplicata, à la Bourse de la ville indiquée dans les avertissements des journaux, pour le compte et aux risques et périls des retardataires.

Les titres des actions et obligations ainsi vendues seront nuls de plein droit, et il en sera délivré aux acquéreurs de nouveaux, ayant le même numéro que les titres annulés. En conséquence, la négociation de toute action ou obligation qui ne portera pas la mention régulière des versements qui auraient dû être opérés, n'aura aucune valeur.

L'imputation du prix à provenir de la vente, après déduction des frais et intérêts dus, s'opérera en commençant par les versements les plus anciennement exigibles.

L'excédant, s'il en existe, appartiendra à l'actionnaire ou porteur d'obligation exproprié.

Dans le cas où, sur l'avertissement, l'actionnaire ou porteur d'obligations en retard viendrait à verser, il devrait ajouter sa part de frais à son versement en principal et intérêts.

Art. 16. — Les actionnaires ne sont engagés que jusqu'à concurrence du capital de chaque action; au-delà tout appel de fonds est interdit.

TITRE IV.

Conseil d'administration.

Art. 17. — La Compagnie est administrée par un Conseil composé de seize membres, dont cinq membres au moins choisis parmi les personnes domiciliées ou résidant habituellement dans les Etats-Romains.

Les membres du Conseil sont nommés par l'assemblée générale; leurs fonctions durent cinq ans; ils peuvent être réélus.

Chaque administrateur doit être propriétaire de cent actions, qui restent inaliénables pendant la durée de ses fonctions.

Les titres de ces actions seront déposés dans les caisses désignées par le Conseil d'administration.

Art. 18. — Les administrateurs reçoivent des jetons de présence dont la valeur sera déterminé par la première assemblée générale; il leur sera en outre alloué 7 1/2 0/0 des produits nets annuels, ainsi qu'il est expliqué en l'art. 44 des présents statuts.

Art. 19. — Par dérogation à l'art. 17, le premier Conseil d'administration aura le droit de se compléter lui-même jusqu'au nombre de seize, conformément à l'art. 18.

Il continuera ses fonctions jusqu'à et y compris la cinquième année après la mise en exploitation de la totalité des concessions.

A l'expiration de la cinquième année, il sera renouvelé chaque année, par cinquième, au vote de l'assemblée générale; jusqu'au renouvellement intégral du premier Conseil, le sort désignera l'ordre de sortie des administrateurs.

Le renouvellement aura lieu ensuite par rang d'ancienneté.

Tout membre sortant peut être réélu.

Art. 20. — Le Conseil d'administration nomme chaque année parmi ses membres un président et deux vice-présidents, qui peuvent être indéfiniment réélus; l'un des vice-présidents doit être pris parmi les membres résidant habituellement dans les Etats-Romains.

En cas d'absence du président et des vice-présidents, le Conseil désigne celui de ses membres qui doit remplir les fonctions de président.

Art. 21. — Le Conseil d'administration se réunit soit à Paris, soit à Rome, aussi souvent que l'intérêt de la Société l'exige, et suivant un règlement qui sera arrêté par le Conseil d'administration.

Les décisions seront prises à la majorité absolue des membres présents.

En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Quatre administrateurs au moins doivent être présents ou représentés pour que les délibérations soient valables. Dans ce dernier cas, la décision, pour être valable, doit être prise à la majorité de trois voix.

Art. 22. — Quand le Conseil d'administration tient ses séances à Rome, les administrateurs qui n'habitent pas à Rome peuvent se faire représenter dans les délibérations du Conseil d'administration par des fondés de pouvoirs.

Quand le Conseil d'administration tient ses séances à Paris, les administrateurs qui habitent Rome peuvent également se faire représenter dans les délibérations par des fondés de pouvoirs.

Chaque fondé de pouvoirs devra être propriétaire de cinquante actions, qui seront déposées à l'une des caisses de la Société. Les pouvoirs lui seront donnés pour un an seulement; mais ils pourront être renouvelés.

Aucun administrateur ou aucun fondé de pouvoirs ne peut avoir dans le Conseil d'administration plus d'une voix.

Art. 23. — Il y aura toujours à Rome un comité de cinq membres au moins, pris dans le Conseil d'administration, et dont les fonctions seront déterminées par ledit Conseil.

Ces cinq membres devront être pris parmi les administrateurs domiciliés ou résidant habituellement dans les États romains.

Art. 24. — Les délibérations du Conseil d'administration sont constatées par des procès-verbaux signés par le président et par deux des membres qui ont pris part à la délibération; les copies ou extraits de ces procès-verbaux doivent, pour être valables, être signés par le président ou par celui des membres qui en remplit les fonctions, et par un membre du Conseil d'administration au moins.

Art. 25 — Le Conseil d'administration est investi

Digitized by Google

des pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la Société.

1° Il passe et autorise les marchés de toute nature;

2° Il autorise les achats de terrains ou immeubles nécessaires pour la construction ou l'exploitation du chemin;

3° Il fait les traités relatifs aux relations à établir avec d'autres chemins de fer ou avec toutes autres entreprises de transport par terre et par eau;

4° Il règle les approvisionnements et autorise les achats de matériaux, machines et autres objets nécessaires à l'exploitation;

5° Il passe, pour l'entretien et l'exploitation du chemin de fer et toutes les entreprises formant l'objet de la Société, les traités d'achat et de vente et les marchés de toute nature;

6° Il règle l'emploi des fonds de la réserve, et détermine le placement des fonds disponibles;

7° Il autorise toute aliénation des valeurs, rentes et effets appartenant à la Société;

8° Il fixe et modifie soit les tarifs, soit leur mode de perception; il fait les transactions y relatives et les règlements pour l'organisation du service et pour l'exploitation du chemin ou autres établissements;

9° Il traite, transige ou compromet sur tous les intérêts de la Compagnie;

10° Il adresse aux gouvernements toutes demandes de prolongement de chemins de fer ou d'embranchement, de concessions nouvelles, de créations de mines ou usines et de tous autres établissements, sauf autorisation préalable ou ratification de ces demandes par l'assemblée générale;

11° Il soumet à l'assemblée générale toutes propositions d'emprunts;

12° Il soumet également à l'assemblée les propositions de prolongement ou d'embranchement, de fusion ou traités avec d'autres Compagnies, de prolongation ou de renouvellement de la concession, d'aliénation ou de dation à bail du chemin de fer, des établissements de la Société, terrains et bâtiments concédés; de modification ou addition aux statuts, et notamment de l'augmentation du fonds social et de la prolongation de la Société;

13° Il pourvoit à la négociation des emprunts votés par l'assemblée générale.

Toutefois, le Conseil d'administration ne pourra statuer définitivement sur les objets compris dans les paragraphes depuis 7° jusqu'à 13° inclusivement, que quinze jours après avoir demandé l'avis des membres absents, le jour de la mise à la poste compris dans les quinze jours. Les membres absents ont, en ce cas, droit d'émettre chacun, par écrit, un vote individuel qui, s'il est arrivé dans les quinze jours ci-dessus fixés, devra être compté comme s'il était émis de vive voix dans le sein du Conseil ou par un fondé de pouvoirs;

14° Il fixe, après la mise en exploitation, les dépenses générales de l'administration;

15° Il autorise tous retraits, transferts, transports, ventes, valeurs et effets appartenant à la Société;

16° Il donne toutes quittances, et notamment celles des prix d'immeubles;

17° Il autorise toutes mainlevées de saisies judiciaires et d'inscriptions hypothécaires; il donne tout désistement de privilége et d'actions résolutoires avec ou sans paiement;

18° Il autorise toutes actions judiciaires, toutes saisies mobilières ou immobilières, tous compromis et toutes transactions;

19° Il nomme et révoque tous agents et employés; il fixe leurs attributions et leurs traitements, leur alloue toutes gratifications, et, en général, il statue sur tous les intérêts qui rentrent dans l'administration de la Société.

Art. 26. — Les membres du Conseil d'aministration ne contractent, à raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ou solidaire relative aux engagements de la Société.

Il ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

Art. 27. — Le Conseil d'administration peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs à telles personnes que bon lui semble, mais seulement par un mandat spécial et pour un objet déterminé.

Il peut aussi déléguer à un ou plusieurs de ses membres la totalité ou partie des pouvoirs généraux pour l'administration des affaires sociales.

Art. 28. — Les transferts de rentes et effets public appartenant à la Société, les actes d'acquisition, de vente et d'échange de propriétés immobilières de la Société, les quittances, transactions, marchés et actes engageant la Société, les acquits et les endossements, ainsi que les mandats sur la Banque, sur le banquier de la Société et sur tous les dépositaires de fonds de la Société, doivent être signés par un administrateur et par une personne désignée par le Conseil, à moins d'une délégation expresse du Conseil à un seul administrateur, ou à toute autre personne. Dans ce dernier cas, le délégué devra être muni d'un pouvoir en forme légale et enregistré.

TITRE V.

Assemblée générale des actionnaires.

Art. 29. — L'Assemblée générale régulièrement constituée représente l'universalité des actionnaires.

Art. 30. — L'Assemblée générale se compose de tous les actionnaires possédant au moins cinquante actions. Elle prend ses délibérations à la majorité absolue des membres présents et pour tous les cas où les présents statuts ne s'y opposent pas.

Nul ne peut représenter un actionnaire s'il n'est lui-même membre de l'Assemblée générale. La forme des pouvoirs sera déterminée par le Conseil d'administration.

L'assemblée est régulièrement constituée lorsque les actionnaires représentent le vingtième du fonds social.

Art. 31. — Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne rempliront pas les conditions ci-dessus (art. 30) imposées pour la validité de la délibération de l'Assemblée générale, cette assemblée sera ajournée de plein droit; l'ajournement ne pourra être moindre de trente jours. La seconde convocation sera faite dans la forme prescrite par l'art. 33, mais le délai entre la publication de l'avis et la réunion est réduit à vingt jours. Les délibérations prises par l'Assemblée générale dans la seconde réunion, ne peuvent porter que sur les objets à l'ordre du jour de la première.

Ces délibérations sont valables, quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées.

Art. 32. — Les délibérations relatives aux emprunts, aux modifications des statuts ou aux additions à y faire, celles relatives à l'augmentation du fonds social, par l'émission de nouvelles actions, à la prolongation ou à la dissolution de la Société avant le terme fixé en l'art. 5, ne peuvent être prises que dans une assemblée générale représentant au moins le quinzième du fonds social, et à la majorité des trois quarts des membres présents.

Art. 33. — Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne rempliraient pas les conditions imposées par l'art. 32 pour la validité des opérations de l'Assemblée générale, il sera procédé à une seconde convocation à un mois d'intervalle, ainsi qu'il est expliqué en l'art. 31.

Les délibérations de l'Assemblée générale, réunie en vertu de cette dernière convocation, seront valables, pourvu que les actionnaires représentent le vingtième du fonds social avec la majorité des trois quarts des membres présents.

Art. 34. — L'Assemblée générale se réunit chaque année à Paris dans le courant du mois de mai, suivant la convocation qui est faite par le Conseil d'administration. Elle se réunit, en outre, extraordinairement toutes les fois que le Conseil d'administration en reconnaît l'utilité.

Art. 35. — Les convocations ordinaires et extraordinaires sont faites par un avis inséré, un mois au moins avant l'époque de la réunion, dans un journal judiciaire de Paris et un journal de Rome.

Il est facultatif, mais nullement obligatoire, pour le Conseil d'administration de faire d'autres insertions s'il le juge nécessaire.

Lorsque l'Assemblée générale doit être appelée à délibérer sur les objets mentionnés à l'art. 32, les avis de convocation doivent expressément en faire mention.

Art. 36. — Les actionnaires, pour avoir droit d'assister à l'Assemblée générale, doivent déposer leurs titres au siége de la Société à Rome ou à Paris, au lieu qui sera fixé par le Conseil d'administration, dix jours avant l'époque fixée pour la réunion de chaque assemblée.

Il est remis à chaque déposant une carte d'admission; cette carte est nominative et personnelle.

Les certificats de dépôt mentionnés en l'art. 11 donnent droit, par le dépôt de cinquante actions ou plus, à la remise des cartes d'admission à l'Assemblée générale, pourvu que le dépôt des titres ait eu lieu avant le délai déterminé ci-dessus.

Chaque carte d'admission doit constater le nombre des actions déposées.

Art. 37. — L'Assemblée générale est présidée par le président ou par un des vice-présidents du Conseil d'administration, et à leur défaut par l'administrateur désigné par le Conseil pour les remplacer.

Les fonctions de scrutateurs seront remplies par les deux plus forts actionnaires présents au moment de l'ouverture de la séance et qui auront accepté.

Le bureau désigne le secrétaire.

Art. 38. — Les votes de l'Assemblée générale sont comptés comme il est dit en l'art. 39.

Le scrutin peut être réclamé par dix membres.

En cas de partage, la voix du président l'emporte.

Art. 39. — Cinquante actions donnent droit à une voix; le même actionnaire ne peut réunir plus de dix voix en son nom personnel; comme fondé de pouvoirs, il peut réunir en outre vingt voix.

Art. 40. — L'Assemblée générale entend les comptes et les approuve, s'il y a lieu.

Elle nomme les Administrateurs en remplacement de ceux dont les fonctions sont expirées ou qu'il y a lieu de remplacer par suite de démission, décès ou autre cause.

Elle prononce, en se renfermant dans les limites des statuts, sur tous les intérêts de la Société.

Elle délibère sur les propositions qui lui sont soumises en exécution de l'art. 25, et donne au Conseil d'administration les pouvoirs nécessaires pour exécuter ses résolutions.

Art. 41. — Les délibérations de l'assemblée générale, prises conformément aux statuts, obligent tous les actionnaires.

Elles doivent être constatées par des procès-verbaux signés par les membres du bureau, ou au moins par par la majorité d'entre eux.

Les extraits de ces procès-verbaux à produire en justice sont certifiés par le président du Conseil d'administration ou au moins par celui qui le remplace.

Art. 42. — Une feuille de présence, destinée à constater le nombre des membres assistant à l'assemblée et celui des actions représentées par chacun d'eux, demeure annexée à la minute de chacu des procès-verbaux, ainsi que les pouvoirs.

Cette feuille est signée par chacun des actionnaires en entrant en séance.

TITRE VI.

Comptes annuels. — Intérêts. — Dividendes. — Fonds de réserve — Amortissement.

Art. 43. — Pendant toute la durée de la construction des diverses sections du chemin ou de tous autres établissements nouveaux, et jusqu'au moment de la mise en exploitation, il pourra être prélevé chaque année sur le capital, pour être réunis aux produits nets de l'exploitation des parties déjà exploitées ou des établissements en activité, 5 0/0, afin de servir les intérêts du capital versé sur les actions, il sera également prélevé la somme nécessaire pour subvenir aux intérêts des obligations, sauf, bien entendu, à répéter la garantie d'intérêts telle qu'elle a été accordée par le gouvernement romain dans l'acte de concession.

Art. 44. — Le bilan sera arrêté au 31 décembre de

Digitized by Google

chaque année et soumis à l'assemblée générale avec les comptes y relatifs et les pièces justificatives.

Sur le produit net, après la mise en exploitation totale et déduction faite de toutes les charges et dépenses d'entretien et d'exploitation, il sera prélevé :

1° La somme nécessaire au service des intérêts et de l'amortissement des emprunts contractés par la Compagnie ;

2° Celle nécessaire pour servir aux actionnaires les intérêts à raison de 6 0/0 ;

3° Celle nécessaire à l'amortissement du capital social.

La somme restant disponible après ces divers prélèvements constituera l'excédant des produits nets annuels.

Cet excédant, déduction faite de la somme à retenir, pour la réserve, ainsi que cela est expliqué à l'art. 45, sera répartie de la manière suivante :

85 0/0 en faveur des actions amorties ou non amorties, les actions amorties étant représentées par des coupons de jouissance dont la forme sera déterminée par le Conseil d'administration de la Compagnie ;

7 1/2 0/0 en faveur des administrateurs ;

7 1/2 0/0 en faveur des fondateurs qui ont comparu au présent acte et dans les proportions fixées entre eux.

Le Conseil d'administration, après la mise en exploitation, déterminera les époques de paiement des intérêts et des dividendes.

Art. 45. — Il sera prélevé sur l'excédant des produits annuels, après le paiement des charges, ainsi qu'il est dit à l'article précédent, une retenue destinée à constituer une réserve pour les dépenses imprévues ; cette réserve ne pourra être inférieure à 5 0/0 de l'excédant des produits annuels.

Quand la retenue aura atteint le 20e du capital social, ce prélèvement pourra être réduit ou suspendu, sauf à reprendre son cours aussitôt que le fonds de réserve sera descendu au-dessous du 20e.

Art. 46. — S'il arrivait que dans le cours d'une ou plusieurs années, les produits nets de l'entreprise fussent insuffisants pour assurer le remboursement du nombre d'actions amorties, la somme nécessaire pour compléter le fonds d'amortissement serait prélevée sur la réserve, et, à défaut, sur les premiers produits nets des années suivantes, par préférence et antériorité à toute attribution de dividende aux actionnaires.

Art. 47. — L'amortissement des actions commencera le 1er janvier 1880 ; il y sera pourvu par une allocation proportionnelle au capital nominal et par l'intérêt des actions successivement remboursées.

La désignation des actions à amortir aura lieu au moyen d'un tirage qui se fera publiquement, à la séance de l'assemblée générale des actionnaires, dans les conditions et formes qui seront déterminées par le Conseil d'administration.

Les propriétaires des actions désignées par le tirage au sort pour le remboursement recevront en numéraire le capital effectivement versé de leurs actions, avec les intérêts et les dividendes jusqu'au jour indiqué pour le remboursement, et, en échange de leurs actions primitives, des actions spéciales au porteur, ou coupons de jouissance.

Ces actions donneront droit à une part proportionnelle dans le partage des bénéfices mentionnés à l'art. 44.

Les porteurs de ces actions de jouissance conserveront du reste les mêmes droits que les porteurs des actions non amorties, sauf l'intérêt à 6 0/0 sur le capital remboursé de leurs actions, auquel ils n'auront plus aucun droit.

Les numéros des actions désignées par le sort pour être remboursées seront publiés dans les journaux d'annonces légales de Paris et de Rome.

Le remboursement du capital de ces actions sera effectué à Paris au siége de la Société, ou à Rome, à partir du 1er janvier de l'année suivante.

Art. 48. — Le paiement des intérêts et des dividendes a lieu par semestre, à Paris ou à Rome, aux lieux et époques désignés par le Conseil d'administration. Ces paiements auront lieu en monnaies françaises ou romaines.

Tous les intérêts et dividendes qui n'auront pas été touchés à l'expiration de cinq années, à partir du jour de la mise en paiement, seront acquis à la Société.

TITRE VII.

Dispositions générales. — Modifications des statuts. — Liquidation.

Art. 49. — Si l'expérience fait reconnaître la convenance d'apporter quelques modifications ou additions aux présents statuts, l'Assemblée est autorisée à y pourvoir dans la forme déterminée plus haut.

Les délibérations à cet égard ne seront exécutoires qu'après avoir été approuvées par le gouvernement pontifical, si la nature des modifications le rend nécessaire.

Tous pouvoirs sont donnés à l'avance au Conseil d'administration, délibérant à la majorité des deux tiers de ses membres présents dans une réunion spécialement convoquée à cet effet, pour consentir les changements que le gouvernement jugerait nécessaire d'apporter aux résolutions votées par l'Assemblée générale.

Art. 50. — Lors de la dissolution de la Société, l'Assemblée générale sera immédiatement convoquée par le Conseil d'administration, et décidera, sur sa proposition, le mode de liquidation à suivre.

TITRE VIII.

Contestations.

Art. 51. — Toutes les contestations qui pourraient s'élever entre les associés ou actionnaires sur l'exécution des présents statuts, seront jugées par les tribunaux compétents de Rome.

Les contestations touchant l'intérêt général et collectif de la Société ne peuvent être dirigées, soit contre le Conseil d'administration, soit contre un de ses membres, qu'au nom de la masse des actionnaires, et en vertu d'une délibération de l'assemblée générale.

Tout actionnaire qui veut provoquer une contestation de cette nature, doit en faire, vingt-cinq jours au moins avant la prochaine Assemblée générale, l'objet d'une communication au Conseil d'administration, qui est tenu de mettre la proposition à l'ordre du jour de cette Assemblée.

Si la proposition est repoussée par l'Assemblée, aucun actionnaire ne peut la reproduire en justice dans son intérêt particulier ; si elle est accueillie, l'Assemblée désigne un ou plusieurs commissaires pour suivre la contestation.

Les significations auxquelles donnent lieu la procédure ne peuvent être adressées qu'aux commissaires, et dans aucun cas elles ne doivent l'être aux actionnaires personnellement. Le siége de la Société, à Rome, sera son domicile légal, et à Paris, au lieu déterminé par le Conseil d'administration ; toutes significations devront y être faites.

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 9 janvier 1857.

(Suite.)

Présidence de M. Charles Callon.

M. Mangon fait connaître quelques détails statistiques recueillis par le conseil d'hygiène de la ville de Leicester, qui mettent en évidence les très-heureux résultats sanitaires dus au système d'égouts et à l'établissement que l'on vient de décrire.

L'analyse des eaux d'égouts de cette ville a accusé par litre :

Matières dissoutes. . . .	1g,4014	
— solides en suspension	1 ,9979	3 ,3991

Traité par la chaux, ce liquide a donné, déduction faite du réactif employé :

Précipité pesant.	3g,2704	
A déduire : matières en suspension	1 ,9977	1 ,2727

Poids des produits solubles contenus dans un litre d'eau clarifiée 0, 1287

On a employé dans les expériences 0g,3575 de chaux par litre de liquide.

Ces renseignements ne disent rien sur la teneur en azote des matières employées ou obtenues ; ils ne permettent pas d'affirmer que le succès serait partout aussi complet.

M. Mangon a donc cru devoir faire quelques essais sommaires, et il a donné les résultats de l'analyse faite au laboratoire de l'École des ponts et chaussées d'une briquette rapportée de Leicester.

Considéré comme engrais au point de vue de l'azote qu'il contient, 1,000 kilog. du produit examiné équivalent à 2,750 kilog. de fumier de ferme frais dosant 4 0/0 d'azote, ou bien à 73k,3 de guano dosant 15 0/0 d'azote. En évaluant le guano à 30 fr. les 100 kilog., les briquettes de Leicester vaudraient environ 22 fr. la tonne. Cet engrais agirait à la façon de la marne la plus active.

L'eau de l'égout de la rue de Rivoli, évaporée, a accusé par litre :

Matières dissoutes	1g,242	
— solides en suspension.	0 ,484	1g,726

L'ammoniaque libre a été dosé et trouvé égal à. . . . . 0 ,0175

L'azote du produit solide obtenu par l'évaporation étant égal à 1,1166 0/0 de ce produit,

L'eau de cet égout contient donc :

Azote de l'ammoniaque libre.	0g,03892	
Azote du produit solide.	0 ,01927	0g,05819

La précipitation au moyen de la chaux a été opérée dans cette eau de la manière la plus rapide et la plus satisfaisante. L'aspect était le même que celui des liquides de Leicester traités par 0g,4 et 0g,5 de chaux pure pour chaque litre de liquide.

Dans l'eau de l'égout de la rue de Rivoli, la chaux a déterminé la précipitation rapide de 0g,748 par litre de matières solides, soit du quart environ des matières dissoutes. Après la précipitation, l'eau était limpide, incolore et inodore. L'évaporation a constaté 0g,00818586 d'azote par litre de liquide clarifié.

Donnant l'analyse du précipité obtenu, M. Mangon fait voir qu'il contient 0g,1824 d'azote par litre d'eau clarifiée.

Il obtient enfin le dosage suivant de l'azote contenu dans un litre d'eau d'égout après sa clarification par la chaux :

Azote des matières solides restées en dissolution. . . .	0g,0082	
Azote de l'ammoniaque libre dans le liquide clarifié. . . .	0 ,0306	
Azote du précipité produit par la chaux.	0 ,0182	0g,057

La chaux précipite donc près de 30 0/0 de

Digitized by Google

l'azote contenu dans les eaux d'égout; mais elle ne paraît pas agir sensiblement sur l'ammoniaque libre qu'elles renferment.

M. Mangon pense que le procédé Wicksteed serait très-amélioré sous ce rapport par une addition de phosphate acide de chaux et de chaux magnésienne.

Il signale l'intérêt qui s'attache à ce que la ville de Paris fasse venir et étudier quelques mètres cubes de l'engrais de Leicester. Les essais anglais semblent indiquer que cette matière constitue un engrais puissant, à action lente, mais durable. Il pense en outre que cette matière pourrait servir à l'établissement de nitrières actives économiques.

Le prix de fabrication de l'engrais dont il s'agit dépend de la disposition des lieux, de la hauteur à laquelle les eaux doivent être amenées; mais il ne saurait être élevé.

Enfin, et après avoir remarqué que le procédé Wicksteed se concilierait facilement avec les projets actuels du nouveau système d'égouts de Paris, il termine en disant que les égouts de Paris entraînent et perdent chaque année une quantité de matières fertilisantes contenant 1,204,500 kilog. d'azote.

M. LE PRÉSIDENT remercie M. Faure d'avoir pensé à faire à la Société cette communication des plus intéressantes, et le charge de remercier M. Mangon qui l'a autorisée.

M. VUIGNER a la parole pour analyser un mémoire qu'il a remis à la Société des ingénieurs civils, sur les inondations souterraines qui se manifestent en certaines circonstances déterminées, dans les quartiers nord de Paris.

On sait qu'en 1856 les caves de ces quartiers ont été inondées dès le mois de juin et que cette inondation s'est prolongée pendant plusieurs mois. M. Vuigner rappelle qu'il a déjà entretenu la Société des ingénieurs civils de cette question en 1852, et qu'il a indiqué alors que des inondations de cette nature avaient eu lieu déjà en 1740, 1788, 1802, 1817 et 1818, 1826, 1828, 1830, 1832, 1837 et 1838, 1845 et 1846.

En tenant compte de l'inondation de 1856, il y a donc eu onze inondations souterraines dans l'espace de 116 ans.

HOSQUIN DE RIÉVILLE.

(*La suite prochainement.*)

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

RAPPORT

à l'assemblée générale des actionnaires du 29 janvier 1857.

Messieurs,

En réunissant en une seule affaire les chemins de fer dont la construction et l'exploitation forment l'objet de votre Compagnie, ses fondateurs ont eu pour but de créer une grande voie de communication qui, traversant le centre de l'Espagne, depuis les Pyrénées jusqu'à Madrid et à la Méditerranée, desservira toute la région centrale de cette riche et féconde péninsule et reliera la capitale à l'Aragon, à la Catalogne et à la Navarre, d'une part, à la Manche, à l'Andalousie et au Portugal, de l'autre.

En effet, d'un côté, notre ligne se relie à celle de Saragosse à Barcelone, déjà concédée et en construction, et la loi du 11 juillet 1856 a autorisé le gouvernement à concéder, conformément à la loi générale des chemins de fer, la ligne de Saragosse à Pampelune. D'un autre côté, la loi du 18 juin 1856, qui a autorisé le gouvernement à concéder les chemins d'Andalousie et d'Estramadure, leur a donné la ligne de Madrid à Alicante pour point de départ.

Vous comprendrez, Messieurs, toute l'importance de cette situation géographique de votre ligne, et vous y verrez les raisons qui ont déterminé les fondateurs de cette Compagnie à faire des chemins de Madrid à Saragosse, de Madrid à Almansa et d'Almansa à Alicante, une grande artère destinée à servir de tronc commun à de nombreux embranchements qui iront porter la vie dans des provinces fertiles et peuplées qui n'ont aujourd'hui d'autres voies de communication que des routes très-imparfaites.

Créer ces nouvelles voies est le seul moyen de faire de l'Espagne un pays unitaire, d'amener des échanges de produits entre des contrées riches, les unes en blés et autres produits agricoles, les autres en vins, huiles et produits industriels, et enfin d'ouvrir à toutes ces richesses un débouché facile vers les portes de la Méditerranée et vers la France et le Portugal.

Nous atteindrons ce but si élevé, et cela, nous devons l'espérer, dans un avenir peu éloigné. Madrid reçoit déjà par le chemin de fer la plus grande partie de ses approvisionnements. Dans quelques mois, cette capitale sera complétement reliée au port d'Alicante, et bientôt après à celui de Valence, et déjà de nombreuses brigades d'ouvriers sont échelonnées sur la ligne de Madrid à Saragosse.

Nous vous ferons connaître les résultats d'une exploitation qui a lieu, pour ainsi dire, sous vos yeux; d'ailleurs vous êtes réunis dans la station centrale du chemin de fer; chacun de vous a pu juger par lui-même du mouvement qui s'y produit et du développement auquel il est appelé.

Vous avez pu voir l'encombrement des marchandises qui affluent dans toutes les gares et que nous ne pouvons suffire à transporter, et les bureaux ont été ouverts à tous les actionnaires pour qu'ils puissent y puiser tous les renseignements de nature à vous éclairer.

L'assemblée générale peut donc décider en pleine connaissance de cause si les fondateurs de cette Compagnie ont eu raison d'avoir foi dans son avenir.

Les actionnaires réunis en cette première assemblée générale ont reçu communication des statuts, ils ont pu en faire un examen approfondi; c'est à eux de décider s'ils veulent s'associer à l'entreprise en approuvant les statuts qui leur sont soumis conformément à ce que prescrit cet acte de Société.

C'est à cette assemblée qu'il appartient de juger de ce qui a été fait pour l'organisation de cette vaste entreprise et d'assurer son achèvement et son développement.

Nous allons vous expliquer en détail des faits qui vous sont déjà bien connus par les publications qui ont été faites en France et en Espagne, mais que nous devons vous exposer de nouveau en les précisant de manière à vous faire connaître exactement dans quelles conditions vous allez acquérir chacune des lignes dont l'ensemble constitue votre Compagnie.

Les chemins de fer de fer de la Compagnie se composent de trois lignes qui ont eu jusqu'à présent des conditions d'existence distinctes et qui sont réunies par l'acte constitutif de la Compagnie en une seule dont la longueur totale sera de 815 kilomètres, savoir :

Chemin de fer de Madrid à Saragosse.	360
— de Madrid à Almanza..	358
— d'Almanza à Alicante..	97
Total.....	815

Nous allons vous faire connaître les conditions d'apport de chacune de ces sections.

CHEMIN DE FER DE MADRID A SARAGOSSE.

Ce chemin de fer a été concédé le 8 mars 1856 en vertu de la loi du 15 janvier précédent, et la subvention accordée par le gouvernement est de 209,999 r. v., soit 55,263 fr. par kilomètre.

Les concessionnaires apportent ce chemin à la Compagnie dans les conditions de la loi de concession et sans aucun bénéfice d'apport, à la charge du remboursement du cautionnement déposé par eux au Trésor public; des dépenses antérieures à la concession réglées, à la 2,400,000 r. v., soit 631,580 fr., et enfin des dépenses faites depuis la concession. Ils apportent en outre, un traité de construction passé le 18 juillet 1856, entre eux et la Société espagnole, industrielle et mercantile, traité d'après lequel cette Compagnie est chargée de construire le chemin et de le livrer, prêt à être exploité, avec le matériel fixe et roulant, au prix de 207,500 fr. par kilomètre.

Ainsi, Messieurs, nous connaissons exactement dès à présent le prix de revient du kilomètre du chemin de Madrid à Saragosse, au moment où ils sont ouverts à l'exploitation.

Le prix fixé par le traité est de	207,500 fr.
La subvention de l'Etat, qui reste la propriété de la Compagnie, est de	55,263
Le prix de revient sera donc de	152,237 fr.

par kilomètre.

Vous remarquerez, Messieurs, que la réunion en une seule entreprise des lignes dirigées, d'une part, sur Saragosse, et de l'autre sur la Méditerranée, a déjà permis d'obtenir une amélioration importante, celle de la réunion des gares des deux chemins en une seule placée à la porte d'Atocha, de manière à desservir Madrid dans les meilleures conditions possibles. Le public profite de cette concentration, et la Compagnie y trouvera l'avantage de réunir en un seul point tous ses moyens d'action, d'éviter tout transbordement, et enfin de profiter du matériel du chemin d'Alicante pour commencer l'exploitation du chemin de Saragosse aussitôt qu'elle pourra être ouverte.

Déjà la Société mercantile a acheté les terrains et commencé les travaux sur toute la section de Madrid à Guadalajara, dont la longueur est de 56 kilomètres.

Cette partie du chemin, commune à la route de Madrid à Saragosse et à celle de Madrid à Bayonne par Soria, sera franchie en une heure et demie par les voyageurs qui mettent aujourd'hui six heures à la parcourir; Saragosse, Barutonne et Bayonne seront donc, lors de son achèvement, rapprochées de quatre heures et demie de Madrid.

Digitized by Google

Dès que le chemin aura été prolongé sur 46 kilomètres au delà de Guadalajara, il touchera Jadraque, point où le chemin de fer et la route de France se séparent. A ce moment, le temps nécessaire pour aller de Madrid à Bayonne sera diminué de huit heures et demie.

Des considérations précédentes et des études commerciales faites sur une ligne qui dessert une partie de la banlieue de Madrid et d'importants centres de population, il résulte que nous pouvons attendre de bons produits de l'exploitation du chemin de fer de Saragosse.

CHEMIN DE FER DE MADRID A ALMANZA.

Ce chemin, concédé à D. J. Salamanca par une loi du 9 mars 1855, est déjà en exploitation entre Madrid et Albacète, sur une longueur de. . . . . 278 kil.

Et les travaux sont presque achevés entre Albacète et Almanza, sur une longueur de . . . . . 80 kil.

Total . . . . . 358 kil.

Ce chemin a été acquis de D. J. Salamanca par MM. le comte de Morny, Chatelus, G. Delahante et Cᵉ, Léopold Le Hon, président, vice-président et administrateurs du chemin de fer Grand-Central de France et par MM. de Rothschild, frères, en vertu de conventions qui remontent au 29 août 1855, et qui ont été réalisées par un acte authentique du 7 juillet 1856, dont il a été donné lecture à l'assemblée. D. J. Salamanca doit livrer le chemin complétement terminé, prêt à être exploité et avec le matériel fixe et mobile déterminé par le cahier des charges.

Les ingénieurs de la Compagnie seront appelés à assister à la réception des travaux par les ingénieurs de l'Etat, et le dernier tiers du prix d'achat de ce chemin ne sera payé qu'après cette réception.

MM. de Morny, Chatelus, Delahante et Le Hon, et MM. de Rothschild frères, apportent à la Compagnie tous les droits qui leur appartiennent en vertu du contrat du 7 juillet et la subrogent en leur lieu et place.

Le prix de revient de ce chemin de fer, sera par kilomètre, de. . . . . 180,000 fr.

Savoir :

Sommes à payer en argent ou en obligations, conformément au contrat	170 000 »
En actions libérées de 30 0/0 . .	10,000 »
Total.	180,000 »

Aucune incertitude n'est possible sur le prix de revient de ce chemin prêt à être exploité, pas plus que sur le prix du chemin de Saragosse.

Les acquéreurs ont pris possession du chemin dès le 10 juillet 1856, *et depuis cette époque l'exploitation a eu lieu pour le compte de la Compagnie.*

Les recettes mensuelles entre Madrid et Albacète, sur une longueur de 278 kilomètres, ont été les suivantes :

	réaux.	fr. c.
Juillet (du 10 au 31).	914,912 15	240,766 14
Août,	1,678,211 68	441,642 53
Septembre.	1,662,463 79	437,490 45
Octobre.	1,594,538 04	419,645 25
Novembre.	1,562,619 79	411,215 71
Décembre.	1,578,591 74	415,418 85
Total des recettes.	8,991,367 59	2,366,149 23
Moyenne par an et kilom.	66,680 40	17,749 95

Ces recettes, déduction faite des dépenses, appartiennent à la Compagnie, et la prochaine assemblée générale, si vous sanctionnez aujourd hui l'organisation de la Compagnie, aura pour mission de régler un inventaire commençant au 10 juillet 1856, et dont les comptes de recettes et dépenses ne sont pas encore définitivement arrêtés et ne pouvaient être soumis à cette assemblée, convoquée dans un but spécial et défini par les statuts.

Vous voyez cependant, Messieurs, par l'état sommaire que nous venons de mettre sous vos yeux, que ce chemin, encore à l'état de tronçon, donne déjà par kilomètre une recette annuelle de 66,680 réaux 40, ou 17,749 fr. 95 avec un matériel insuffisant pour le trafic.

Nous avons tout lieu d'espérer que ces recettes seront doublées après l'ouverture de la ligne jusqu'à Alicante, tandis que les dépenses ne dépasseront pas 50 0/0 de recettes, ainsi que cela se passe sur les lignes françaises.

CHEMIN DE FER D'ALMANSA A ALICANTE.

Ce chemin, concédé à une Société anonyme aux droits de laquelle D. Jose Salamanca a été substitué par délibération des actionnaires du 5 juin 1856, approuvée par ordonnance royale du 23 novembre dernier, a été acquis par MM. le comte de Morny, Chatelus, G. Delahante et comte Léopold Le Hon, et MM. de Rothschild frères, en vertu d'accords qui remontent au 9 août 1855, et qui ont été réalisés par un acte authentique, le 12 décembre 1856. Il a été donné lecture de cet acte à l'assemblée.

La longueur totale de cette ligne est de 97 kilomètres.

MM. de Morny et consorts et de Rothschild frères transmettent à la Compagnie tous les droits qui résultent de leurs contrats avec don Jose Salamanca, aux mêmes conditions que le chemin de fer de Madrid à Almaza. Don Jose Salamanca doit livrer de même le chemin entièrement terminé, prêt à être exploité avec le matériel fixe et roulant déterminé par le cahier des charges.

La réception des travaux aura lieu dans les mêmes conditions, et le dernier tiers du prix d acquisition ne sera payé qu'après cette réception.

Le prix de revient du kilomètre est de 180,000 fr.

A payer :

En argent ou en obligations, co formément au contrat,	170,000
En actions libérées de 30 0/0,	10,000
Total,	180,000

Nous comptons sur l'ouverture de l'exploitation complète entre Madrid et Alicante, au mois d'octobre prochain, et don Jose Salamanca nous a fait espérer qu'il pourrait nous le livrer en état d'exploitation au mois d'août.

En résumé, Messieurs, le réseau appartenant à votre Compagnie se compose de 815 kilomètres, savoir :

455 kilomètres dont le prix de revient est de 180,000 fr., soit	81,940,000 fr.
360 kilom., dont le prix de revient est de 152,357 fr., soit	54,805,320
815 kilomètres, au prix de revient moyen de 167,946 fr., soit	136,745,320

Aucune incertitude n'existe sur les prix de revient, qui sont invariablement fixés par kilomètre dans les contrats d'acquisition et de construction de ces chemins ; cependant le trafic que nous prévoyons est si considérable eu égard aux moyens de transport prévus par le cahier des charges, que nous aurons à pourvoir à une augmentation considérable du matériel roulant existant, et que c'est une des premières questions dont nous devrons nous occuper aussitôt que cette assemblée aura confirmé les pouvoirs du Conseil d'administration.

Le capital social est de 240,000 actions ayant droit chacune à 1/240,000ᵉ de l'actif social et à la distribution des bénéfices. Chaque action est de 1,000 réaux ou 500 fr. chacune, soit en

	Réaux.	Francs.
totalité	456,000,000	120,000,000
et, comme d'après la loi générale sur les sociétés de chemins de fer, et d'après les statuts, la Compagnie a le droit d'émettre des obligations pour moitié de ce capital, soit	228,000,000	60,000,000
Nous pouvons réunir un capital total de	684,000,000	180,000,000

qui est plus que suffisant pour votre entreprise.

La somme versée est de 30 0/0 du capital social. Ainsi, d'après nos statuts, toutes les actions libérées de 30 0/0 sont au porteur et vont être immédiatement délivrées à tous les souscripteurs en échange de certificats provisoires.

Un appel de fonds de 100 fr. ou 380 réaux par action est nécessaire pour accomplir les engagements en vertu desquels la Compagnie a été mise en possession de 276 kilomètres de chemin de fer déjà exploités.

Ainsi, chaque action sera libérée de 250 fr., et les nouveaux appels de fonds ne seront faits qu'au fur et à mesure de l'ouverture de nouvelles sections.

Chaque action donne droit à un intérêt de 6 0/0, qui, pendant l'exécution des travaux et jusqu'à la mise en exploitation complète de la ligne de Madrid à Saragosse et à Alicante, peut être prélevé sur le capital social.

Enfin, nos statuts autorisent en outre la répartition des bénéfices réalisés sur les sections ouvertes à l'exploitation, mais seulement jusqu'à concurrence des trois quarts de ces bénéfices, tant que le chemin ne sera pas complétement terminé.

Nous venons de vous exposer en détail les conditions dans lesquelles se trouvent placées les diverses sections qui forment la ligne de Madrid à Saragosse et à Alicante.

Nous avons maintenant, Messieurs, à appeler votre attention sur différentes questions résultant de nos statuts, et sur lesquelles vous aurez à faire connaître vos résolutions. Nous allons vous donner lecture des propositions que nous avons à vous soumettre.

Digitized by Google

STATUTS DE LA GRANDE SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER RUSSES.

(Suite.)

XXIII.

Les administrateurs non nationaux peuvent se faire représenter dans les délibérations du conseil d'administration par des fondés de pouvoirs.

Chaque fondé de pouvoirs devra être propriétaire de 50 actions, qui seront déposées dans la caisse de la Société. Les pouvoirs lui seront donnés pour un an seulement, mais ils pourront être renouvelés.

Aucun administrateur ou aucun fondé de pouvoirs ne peut avoir dans le conseil d'administration plus d'une voix.

XXIV.

Les délibérations du conseil d'administration sont constatées par des procès-verbaux signés par le président et deux autres membres; les copies ou extrait de ces procès-verbaux doivent, pour être valables, être signés par le président ou par celui des membres qui en remplit les fonctions, et par un membre du conseil d'administration au moins.

XXV.

En cas de décès ou de démission d'un administrateur, il sera pourvu à son remplacement par le conseil d'administration, aux conditions et suivant le mode indiqué aux §§ XVIII et XXI.

Les administrateurs ainsi nommés auront les mêmes pouvoirs que les autres administrateurs, et ne demeureront en fonctions que pendant le temps qui restorait à courir de l'exercice de leurs prédécesseurs.

Ces nominations seront soumises à la confirmation de la plus prochaine assemblée générale.

XXVI.

Le conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration des affaires de la Société :

1° Il conclut, autorise ou ratifie toutes conventions ayant trait à l'acquisition, à la construction, à la vente, à l'échange ou à la prise ou mise en ferme de tout chemin de fer ou autre établissement ou entreprise rentrant dans l'objet de la Société; il autorise ou effectue tout achat ou vente de terrains ou autres immeubles qui seraient nécessaires;

2° Il fait les traités relatifs aux rapports à établir avec d'autres chemins de fer ou avec toutes autres entreprises de transports;

3° Il règle l'emploi des fonds de la réserve et détermine le placement des fonds disponibles de la Société en Russie;

4° Il autorise toute vente ou échange d'effets, rentes et autres valeurs appartenant à la Société;

5° Il fixe et modifie, soit les tarifs, soit leur mode de perception; il fait les règlements pour l'organisation du service et pour l'exploitation des chemins de fer ou autres établissements;

6° Il traite et décide dans les limites de ces statuts sur tous les intérêts de la Compagnie;

7° Il adresse au gouvernement toute demande de prolongements de chemins de fer ou d'embranchements, de concessions nouvelles, de créations et d'exploitation de mines ou d'usines, et de tous autres établissements, sauf autorisation préalable ou ratification de ces demandes par l'assemblée générale;

8° Il soumet à l'assemblée générale toutes propositions d'emprunts, sauf toutefois les pouvoirs spéciaux que lui confère le § VII pour l'émission des obligations;

9° Il soumet pareillement à l'assemblée les propositions de prolongements et d'embranchements, de fusion ou de traités avec d'autres Compagnies, de prolongation ou de renouvellement de la concession, de vente, échange, cession ou de dation à bail des chemins de fer acquis ou concédés de modifications ou additions aux statuts, et notamment de l'augmentation du fonds social et de la prolongation de la Société;

10° Il nomme et révoque le directeur général et les directeurs spéciaux de la Compagnie; il fixe leurs traitements;

11° Il pourvoit à la négociation des emprunts votés par l'assemblée générale;

12° Il modifie, s'il y a lieu, pour le paiement des coupons d'intérêts et de dividende, le rapport établi entre les diverses monnaies par le § VII, mais seulement après dix ans à partir de la date de la confirmation des présents statuts;

13° Il arrête chaque année les comptes qui devront être présentés à l'assemblée générale, et fixe provisoirement le dividende;

14° Il fixe les dépenses générales de l'administration; il autorise toute dépense et tout paiement, sans limitation de somme;

15° Il passe, pour l'entretien et l'exploitation des chemins de fer et de toutes les entreprises de la Société, les traités d'achats et de ventes, et généralement les marchés de toute nature; il règle les approvisionnements et autorise l'achat ou la vente de tous les matériaux, machines et autres objets nécessaires à l'exploitation ou produits par elle;

16° Il autorise tous retraits, soit des établissements de crédit, soit d'entre les mains de personnes privées, tous transferts, transports, ventes d'actions, obligations, rentes et autres documents pécuniaires appartenant à la Société;

17° Il donne toutes quittances, et notamment celles concernant le prix de vente des immeubles, avec ou sans paiements;

18° Il autorise ou donne toutes main levées de séquestres judiciaires et de saisie-arrêts, toute radiation d'hypothèques;

19° Il autorise toutes actions judiciaires, toutes mesures conservatoires, toutes transactions à l'amiable et toutes espèces d'arbitrage;

20° Il nomme et révoque sur la proposition du directeur, tous agents et employés commissionnés; il fixe leurs attributions et leurs traitements, leur alloue toutes gratifications et, en général il statue sur tous les intérêts qui rentrent dans l'administration de la Société.

Neuf des administrateurs, choisis parmi les membres du conseil, non nationaux ou russes résidant à l'étranger, forment à Paris un comité chargé de ce qui se rapporte aux intérêts de la Société hors de Russie.

Il est envoyé à ce comité dans les trois jours, une copie certifiée de chacun des procès-verbaux du conseil.

Pour tous objets spécifiés depuis le § Ier à XIV inclusivement, le conseil d'administration devra demander l'avis du comité de Paris, et il ne pourra prendre à cet égard une décision valable que vingt et un jours après, y compris le jour de la mise à la poste de la demande.

Les membres du comité de Paris ont en ce cas le droit d'envoyer chacun, par écrit, un vote individuel qui, s'il est arrivé avant l'expiration des vingt et un jours susdits, comptera, comme s'il était émis en personne ou par un fondé de pouvoirs (§ XXIII).

La mise en exécution de toute mesure grave par ses conséquences dans le pays, ou bien par son influence sur la garantie de l'État, telle que la vente ou l'affermage d'une partie du chemin de fer, l'augmentation de la dette ou du capital social, la nomination des directeurs, devra préalablement recevoir l'approbation du gouvernement.

XXVII.

La direction de tous les services peut être confiée, sous la surveillance du conseil d'administration, à un directeur général. Il peut lui être adjoint un ou plusieurs directeurs spéciaux ou sous-directeurs.

Le directeur général assiste aux délibérations du conseil; il y a voix délibérative; il est exclusivement chargé de l'exécution des décisions du conseil, il a sous ses ordres tous les fonctionnaires ou employés des services administratifs et techniques; il propose au conseil d'administration la nomination ou la révocation des employés commissionnés, et la fixation de leurs traitements; il nomme et révoque les employés non commissionnés.

Il propose la fixation et la modification des tarifs, les règlements relatifs à l'organisation du service; il prépare les traités relatifs à la construction et l'exploitation des chemins de fer et autres entreprises qui forment l'objet de la Société.

Un règlement particulier, qui sera arrêté par le conseil d'administration, fixera les autres attributions du directeur.

XXVIII.

Les membres du conseil d'administration ne contractent à raison de leur gestion aucune obligation personnelle ou solidaire relativement aux engagements de la Société. Ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

XXIX.

Les actes concernant les transferts de rentes ou de tout autre document pécuniaire appartenant à la Société, les actes d'acquisition, de vente ou d'échange de propriétés immobilières de la Société, les traités, marchés et tous autres actes engageant la Société, les acquits et les endossements, ainsi que les mandats sur tous les dépositaires des fonds de la Société, doivent être signés par un administrateur et par une personne désignée par le conseil, à moins d'une délégation expresse du conseil à un seul administrateur, au directeur, ou à toute autre personne. Les mandats sur les banques et établissements de crédit du gouvernement devront être signés par trois administrateurs, conformément à l'art. 1875, tome X du Code civil russe (édition de 1842).

XXX.

L'assemblée générale régulièrement constituée représente l'universalité des actionnaires.

XXXI.

L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires possédant au moins quarante actions.

Elle prend ses délibérations à la majorité absolue des membres présents, dans tous les cas où les présents statuts ne s'y opposent pas.

Nul ne peut représenter un actionnaire s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale. La forme des pouvoirs sera déterminée par le conseil d'administration.

L'assemblée est régulièrement constituée lorsque les actionnaires sont au nombre de trente et représentent le vingtième du nombre des actions émises.

XXXII.

Les décisions relatives aux emprunts, aux modifications des statuts, ou aux additions à y faire, ne pourront être prises que dans une assemblée générale réunissant au moins le dixième des actions émises, et à la majorité des deux tiers des voix des membres présents, au nombre de quarante au moins. Celles relatives à l'augmentation du fonds social par l'émission de nouvelles actions ou obligations, à la prolongation ou à la dissolution de la Société avant le temps dit au § V, ne pourront être prises que dans une assemblée générale représentant au moins le cinquième des actions émises, et également à la majorité des deux tiers des membres présents, au nombre de quarante au moins.

XXXIII.

Dans les cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne rempliraient pas les conditions imposées par les §§ XXXI et XXXII pour la validité des résolutions de l'assemblée générale, il sera procédé à une seconde convocation à trente-cinq jours d'intervalle.

La seconde convocation est faite dans la forme prescrite par le § XXXV ci-après, mais le délai entre le jour de la publication de l'avis à Saint-Pétersbourg et celui de la réunion est réduit à trente jours.

Les décisions de l'assemblée générale, réunie en vertu de cette deuxième convocation, ne peuvent por-

Digitized by Google

ter que sur les objets à l'ordre du jour de la première. Ces délibérations sont valables quel que soit le nombre des actionnaires présents et celui des actions représentées.

XXXIV.

L'assemblée générale se réunit chaque année à Saint-Pétersbourg dans le courant du mois de juin. Elle se réunit, en outre, extraordinairement toutes les fois que le conseil d'administration en reconnaît l'utilité.

XXXV.

Les convocations ordinaires et extraordinaires sont faites par un avis inséré, quarante jours au moins avant l'époque de la réunion, dans les journaux indiqués au § XV.

Lorsque l'assemblée générale doit être appelée à délibérer sur les objets mentionnés au § XXXII, les avis de convocation doivent expressément le spécifier.

XXXVI.

Les actionnaires, pour avoir le droit d'assister à l'assemblée générale, doivent déposer leurs titres au siége de la Société à Saint-Pétersbourg, et partout ailleurs dans les caisses qui seraient désignées par le conseil d'administration, quinze jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion de chaque assemblée.

Il est remis à chacun d'eux une carte d'admission; cette carte est nominative et personnelle.

Les certificats constatant un dépôt de titres, fait conformément au § XII, jusqu'à concurrence de quarante actions au moins, donnent droit à la remise des cartes d'admission à l'assemblée générale, pourvu que les dépôts des titres aient eu lieu quinze jours au moins avant l'époque fixée pour l'assemblée générale.

Chaque carte d'admission doit constater le nombre d'actions déposées.

XXXVII.

L'assemblée générale est présidée par le président ou par l'un des vice-présidents du conseil d'administration ou, à leur défaut, par l'administrateur désigné par le conseil pour les remplacer.

Les fonctions de scrutateurs seront remplies par les deux plus forts actionnaires présents au moment de l'ouverture de la séance et qui auront accepté.

Le président désigne le secrétaire.

XXXVIII.

Les votes de l'assemblée générale sont comptés comme il est dit au § XXXIX.

En cas de partage, la voix du président sera prépondérante.

XXXIX.

Chaque nombre de 40 actions donne droit à une voix; le même actionnaire ne peut réunir plus de dix voix en son nom personnel; comme fondé de pouvoirs, il peut en réunir encore vingt au plus.

XL.

Les comptes sont soumis à l'assemblée générale; elle les approuve si rien ne s'y oppose.

Elle nomme les administrateurs qu'il y a lieu de remplacer par suite d'expiration de leurs fonctions, de décès, de démission ou autre cause.

Elle prononce dans les limites des statuts sur tous les intérêts de la Société.

Elle délibère sur les propositions qui lui sont soumises en exécution du § XXVI, et donne au conseil d'administration les pouvoirs nécessaires pour exécuter ses résolutions.

XLI.

Les décisions de l'assemblée générale, prises conformément aux statuts, obligent tous les actionnaires.

Elles doivent être constatées par des procès-verbaux signés par le président, par l'un des scrutateurs et par le secrétaire.

Les copies ou extraits de ces procès-verbaux, qui pourront être produits partout où besoin sera, devront être signés par le président du conseil d'administration ou par celui des administrateurs qui en remplit les fonctions, et par un des autres membres du conseil.

Une feuille de présence destinée à constater le nombre des membres assistant à l'assemblée et celui des actions représentées par chacun d'eux, sera annexée à la minute du procès-verbal ainsi que les pouvoirs. Cette feuille est signée par chaque actionnaire en entrant en séance.

XLII.

Pendant toute la durée de la construction des diverses sections des chemins entrepris par la Compagnie, ou de tous autres établissements se rattachant directement ou indirectement à l'exploitation des chemins de fer concédés, et jusqu'au moment de la mise en exploitation de ces sections, il sera prélevé chaque année sur le capital, pour être réunis au produit net de l'exploitation des parties déjà exploitées ou des établissements en activité, 5 0/0 du capital engagé dans ces travaux et resté jusque là improductif.

Ce prélèvement ne sera pas applicable aux travaux d'achèvement ou d'entretien des sections ou établissements en exploitation.

XLIII.

Le bilan sera arrêté au 31 décembre de chaque année et soumis à l'assemblée générale avec les comptes y relatifs et les pièces justificatives.

Sur le produit net, c'est-à-dire après déduction de toutes les charges et dépenses d'entretien ou d'exploitation, il sera prélevé les sommes nécessaires :

1° Au service des emprunts faits par la Compagnie;

2° A l'intérêt et à l'amortissement des actions;

3° A la restitution des avances faites par l'Etat, conformément à l'acte de concession de ce jour. La somme restant disponible après ces prélèvements constituera l'excédant des produits nets annuels.

Cet excédant, déduction faite de la somme à retenir pour la réserve, conformément au § XLIV, sera réparti de la manière suivante :

90 0/0 en faveur des actions amorties ou non amorties, les actions amorties devant être représentées par des coupons de jouissance dont la forme sera déterminée par le conseil d'administration de la Compagnie;

6 0/0 en faveur des fondateurs désignés au § VI, pour être répartis entre eux dans les proportions dont ils seront convenus et représentés par des coupons dont la forme sera déterminée par le conseil d'administration;

2 0/0 en faveur des administrateurs;

2 0/0 en faveur des employés, pour être répartis entre eux dans les proportions qui seront déterminées par le conseil d'administration. Lorsque le conseil d'administration se sera rendu un compte suffisant des bénéfices réalisés pendant le courant d'un semestre, il pourra autoriser une répartition anticipée jusqu'à concurrence de 2 1/2 0/0 au plus des versements effectués sur chaque action.

XLIV.

Il sera prélevé sur l'excédant des produits nets annuels (§ XLIII) une somme de 5 0/0 au moins, destinée à constituer une réserve pour les dépenses imprévues.

Quand la réserve aura atteint cinq millions de roubles argent, ce prélèvement pourra être réduit ou suspendu. Il reprendra cours aussitôt que le fonds de réserve sera descendu au-dessous de cinq millions de roubles argent (20 millions de francs).

XLV.

S'il arrivait que dans le cours d'une ou de plusieurs années les produits nets de l'entreprise fussent insuffisants pour assurer le remboursement du nombre d'actions à amortir, la somme nécessaire pour compléter le fonds d'amortissement serait prélevée sur la réserve, et, à défaut, sur les premiers produits nets disponibles des années suivantes, par préférence et antériorité à toute attribution de dividendes aux actionnaires.

XLVI.

L'amortissement des actions sera effectué en 85 ans à partir du 1er janvier 1867. Il y sera pourvu par une allocation proportionnelle au capital nominal et par l'intérêt des actions successivement remboursées.

La désignation des actions à amortir aura lieu au moyen d'un tirage au sort qui se fera publiquement à Saint-Pétersbourg chaque année aux époques et suivant les formes qui seront déterminées par le conseil d'administration.

Les propriétaires des actions désignées par le tirage au sort pour le remboursement, recevront le capital de leurs actions avec les intérêts et les dividendes, jusqu'au jour indiqué pour le remboursement, et, en échange de leurs actions primitives, des actions spéciales au porteur ou coupons de jouissance.

Ces actions donneront droit à une part proportionnelle dans le partage des bénéfices mentionnés au § XLIII.

Les porteurs de ces actions de jouissance conserveront du reste les mêmes droits que les porteurs des actions non amorties, sauf l'intérêt à 5 0/0 sur le capital remboursé de leurs actions, auquel ils n'auront plus aucun droit.

Les numéros des actions désignées par le sort pour être remboursées seront publiés comme il est dit au § XV.

Le remboursement du capital de ces actions sera effectué au siége de la Société à Saint-Pétersbourg, et dans les caisses qui auront été désignées par le conseil aux termes du § XII.

XLVII.

Le paiement des intérêts et des dividendes a lieu d'après la décision du conseil d'administration, par semestre ou par année, au siége de la Société à Saint-Pétersbourg, à Paris, à Londres, à Berlin et à Amsterdam, dans les caisses qui auront été désignées par le conseil d'administration. Ces époques devront être publiées de la manière indiquée au § XV.

Tous les intérêts et dividendes qui n'auront pas été touchés à l'expiration des cinq années après cette publication seront acquis à la Société.

XLVIII.

Si l'expérience fait reconnaître la convenance d'apporter quelques modifications ou additions aux présents statuts, l'assemblée générale est autorisée à y pourvoir dans les formes déterminées par les §§ XXXII et XXXIII.

Les délibérations à cet égard ne seront exécutoires qu'après avoir été approuvées par le gouvernement.

Tous pouvoirs sont donnés d'avance au conseil d'administration délibérant à la majorité des deux tiers de ses membres présents, dans une assemblée spécialement convoquée à cet effet, pour consentir les changements que le gouvernement jugerait nécessaires d'apporter aux résolutions votées par l'assemblée générale.

XLIX.

En cas de dissolution de la Société, l'assemblée générale sera immédiatement convoquée par le conseil d'administration, et déterminera, sur sa proposition, le mode de liquidation à suivre.

L.

Toutes les contestations qui pourraient s'élever entre les associés sur l'exécution des présents statuts, seront jugées par arbitres nommés par les parties, sans qu'il puisse être nommé plus d'un seul arbitre pour toutes les parties qui auront le même intérêt. L'appel des sentences arbitrales sera porté devant le tribunal de commerce de Saint-Pétersbourg.

Les procès touchant l'intérêt général et collectif de la Société ne peuvent être intentés soit contre le conseil d'administration, soit contre l'un de ses membres qu'au nom de la masse des actionnaires, et en vertu d'une délibération de l'assemblée générale.

Tout actionnaire qui veut provoquer une plainte de cette nature doit en faire, trente-cinq jours au

Digitized by Google

moins avant la prochaine assemblée générale, l'objet d'une communication au conseil d'administration, qui est tenu de mettre la proposition à l'ordre du jour de cette assemblée.

Si la proposition est repoussée par l'assemblée, aucun actionnaire ne peut la reproduire en justice dans son intérêt particulier ; si elle est accueillie, l'assemblée générale désigne sur-le-champ un ou plusieurs commissaires pour suivre la contestation. Les significations auxquelles donne lieu la procédure ne peuvent être adressées qu'aux susdits commissaires, et dans aucun cas elles ne doivent l'être aux actionnaires personnellement.

Le siége de la Société à Saint-Pétersbourg est en même temps son domicile légal, et nulle signification ne peut lui être adressée qu'à ce domicile.

LI.

Le gouvernement fera exercer le droit de surveillance qui lui appartient par des commissaires qu'il désignera. Les commissaires auront le droit de prendre connaissance de la gestion des affaires de la Société.

Ils auront à veiller à ce que la Société ne dépasse pas les limites de la concession et à ce qu'elle observe exactement ses engagements, les conditions des statuts et les prescriptions générales des lois du pays.

Signé : *le directeur en chef des voies de communication et des travaux publics*, aide-de-camp général Tchevkine ; *le ministre des finances*, secrétaire d'Etat De Brock.

Au nom et par procuration de tous les fondateurs,

Le conseiller d'Etat actuel baron De Stieglitz.

UKASE.

Dans notre sollicitude pour les intérêts de notre patrie, dont la prospérité nous tient à cœur, nous avons depuis longtemps reconnu que la Russie, richement dotée par la nature, éprouvait, vu l'immense étendue qu'elle embrasse, un besoin tout particulier de communication facile.

Cette conviction s'est encore fortifiée par suite des travaux auxquels nous avons eu personnellement à concourir dès l'année 1842, alors que la volonté de notre auguste père, de glorieuse mémoire, nous appela à présider le comité des chemins de fer, chargé de délibérer sur l'établissement de la ligne de Saint-Pétersbourg à Moscou, et sur divers projets de routes semblables.

La construction même de cette voie, portant aujourd'hui à si juste titre le nom de l'empereur Nicolas, a encore mis plus en évidence les avantages de ce nouveau mode de communication pour notre pays, toute son utilité en temps de paix comme en temps de guerre. Les chemins de fer, dont il y a dix ans à peine l'urgence était encore contestée, sont reconnus maintenant par toutes les classes de la population comme une nécessité pour l'empire, et sont devenus un besoin national, un vœu aussi instant que général.

Pénétré de cette conviction profonde, nous avons prescrit, dès la cessation des hostilités, d'aviser aux moyens les plus propres à satisfaire à cette exigence impérieuse. Un examen attentif a démontré l'avantage qu'il y aurait, sous le double rapport des facilités et de la promptitude d'exécution, à s'adresser de préférence, à l'exemple de tous les autres pays, à l'industrie privée, tant nationale qu'étrangère ; le recours à celle-ci permettant en outre de mettre à profit la grande expérience déjà acquise par la construction de plusieurs milliers de verstes de voies ferrées dans les contrées occidentales de l'Europe.

Diverses offres ont été provoquées, proposées et combinées sur ces bases, et après un mûr examen de l'affaire par le comité des ministres, et sa discussion en notre présence, les conditions reconnues à l'unanimité comme les meilleures et sanctionnées par nous se sont trouvées être celles de la Compagnie de capitalistes russes et étrangers à la tête de laquelle figure notre banquier, le baron de Stieglitz.

Aux termes de ces conditions, la Compagnie s'engage à construire à ses risques et dépens, dans l'espace de dix années, et à entretenir ensuite, durant une période de 85 ans, un réseau déterminé d'environ 4,000 verstes de chemins de fer, sous l'unique garantie par le gouvernement de 5 0/0 sur les sommes affectées à la construction, et avec la clause qu'à l'expiration des susdits termes le réseau entier fera retour à l'État.

Évitant l'obligation de sacrifices considérables et immédiats, le gouvernement, en adoptant ces bases, se trouvera à même d'effectuer la construction du premier réseau des chemins de fer russes par la seule force de la confiance qu'inspire la stricte exactitude qu'il a constamment apporté à faire honneur à ses engagements, même au milieu des plus pénibles époques des luttes nationales.

Ce réseau s'étendra de Saint-Pétersbourg à Varsovie et à la frontière prussienne ; de Moscou à Nijnii-Novgorod ; de Moscou par Koursk, et la région du bas Dniépre à Théodosie, et de Koursk ou bien d'Orel par Dunaboug à Libau. Ainsi, moyennant une voie ferrée continue à travers vingt-six gouvernements, se trouveront reliés : trois capitales, nos principaux fleuves navigables, les centres de nos excédants agricoles, et deux ports accessibles presque toute l'année sur les mers Noire et Baltique ; l'exportation sera facilitée, les transports et l'approvisionnement intérieur seront assurés.

Abordant avec un ferme espoir dans les bénédictions du Très-Haut une entreprise nationale aussi vaste et bienfaisante, nous faisons un appel à la coopération zélée et consciencieuse de tous nos fidèles sujets, et ordonnons de mettre à exécution :

1° L'acte contenant les conditions fondamentales de la concession du premier réseau des chemins de fer russes ;

2° Les statuts de la grande Société des chemins de fer russes, organisée pour les constructions précitées ;

Acte et statuts qui se trouvent annexés au présent ukase.

Le sénat dirigeant aura à prendre les dispositions nécessaires à cet effet.

Signé : ALEXANDRE.

Saint-Pétersbourg, le 26 janvier 1857.

FONGES

SAINT-DIZIER.

La fonte à puddler est tenue par continuation de 165 à 170 fr. Depuis la publication de notre dernier bulletin, il a été fait plusieurs transactions à 165 fr. et il y a encore acheteurs à ce cours, mais nous ne pensons pas qu'il ait été traité d'affaire importante au prix de 170 fr.

La fonte pour deuxième fusion a suivi le cours de la fonte-affinage. On tient de 185 à 190 fr. le n° 1, rendu à Saint-Dizier, selon l'importance des marchés.

Les prix des fers n'ont pas été modifiés :

Fers martelés (tous échantillons), en gare voisine de l'usine.	360	370
Essieux d°,	380	390
Fers laminés (1re classe), en gare de Paris, Strasbourg et Mulhouse.	340	»
Ronds de tréfilerie, n° 21 et au-dessus,	400	420
D° n° 20,	430	450

suivant les usines.

FRANCHE-COMTÉ.

Foire des maîtres de forges.

Besançon, 13 février.

Les affaires sont aujourd'hui difficiles dans toutes les parties de l'industrie et amènent souvent des changements imprévus dans les transactions commerciales. Ainsi les marchés de fonte se faisaient ici depuis quelque temps au comptant ; eh bien, il a été accordé aux acheteurs, à cette foire, un terme de 90 jours ou un escompte de 3 0/0 contre paiement comptant.

Il est vrai que le cours a été porté de 235 fr. à 240 fr. En réalité, c'est une baisse de 2 francs.

Le cours de 235 fr., contesté à la dernière foire, a fini par être accepté depuis par la généralité des producteurs.

MÉTAUX.

Cuivre. — Le marché du cuivre est moins ferme, et bien qu'on dise qu'après la vente des marchandises en mains de spéculateurs timides, la tenue sera meilleure, il est plutôt à craindre qu'une diminution aura lieu.

Sans changement à Paris.

Etain. — Les avis de la Hollande nous arrivent avec une nouvelle hausse. Le Banca a été payé fl. 88 et 88 1/2 à Amsterdam, florins 88 1/2 et 89 à Rotterdam.

La hausse s'est effectuée à Londres, comme nous l'avons dit, de 100 fr. par tonne sur les blocs et les barres, de 50 fr. sur l'étain raffiné.

Paris : Banca 410, anglais 400 405, détroits 400.

Plomb. — Aucune variation ne s'est produite sur les divers marchés régulateurs de ce métal.

A Marseille, fr. 53 et 53.50.

Zinc. — Le dernier prix raisonné à Hambourg est 18 m. 12 sh.

Cote de Paris : zinc brut de Silésie 79 à 80, Vieille-Montagne 85, laminé 90.

BOIS.

Les prix que nous avons fixés par avance sont ceux raisonnés pour ces transactions. L'échantillon a été vendu, suivant qualité, de 160 à 180 fr. : 160 à 165 les bois ordinaires, 170 les bons ordinaires, 180 les bois de choix ou hors ligne.

L'entrevous médiocre a été payé 125 fr. ; le bon ordinaire, de 130 à 135. La rareté des bois et les besoins qui se manifestent affermiront probablement les plus élevés de ces prix. A en présager par la position actuelle on peut presque espérer une faveur de 5 fr. aux prix ci-dessus sur les beaux bois et principalement sur l'entrevous.

Des solives encore en mains de maîtres de forges ont été cédées ces jours derniers à des marchands de notre localité. Vu la faveur dont jouissent les sciages, on s'est décidé à les payer 6 fr. 50 et 7 fr.

O. Saupique.

(L'Ancre de Saint-Dizier).

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1856. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1855. id. 795 id.)

Du 12 au 18 février 1857.

Déduction faite de l'impôt (loi du 14 juillet 1855) à partir du 1er août.

17,960 voyageurs	259,621 87
Bagages, marchandises, etc	712 693 14
Total	972,315 01

Semaine correspondante de 1855.

79,137 voyageurs	234,328 25
Bagages, marchandises, etc	585,573 32
Produit total	819,901 77

Recette totale depuis le 1er janvier

1857	6,260,178 25
1856	5,868,507 37
Différence	391,670 88

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLEANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine : En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Déduction faite de l'impôt du dixième

Du 12 au 18 février 1857.

61,455 Voyageurs	309,766 29
Bagages, marchandises, etc	811,035 02
Total	1,120,800 31
Semaines correspondantes de 1856	875,041 99
Différence en faveur de 1857	245.158 32
Recettes depuis le 1er janvier 1857.	7,130,050 83
Recette correspondante de 1855	5,931,820 45
Différence en faveur de 1857	1,198,230 38

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 876 kilomètres)
(1856. id. 806 id.)

Du 12 au 18 février 1857

(Déduction faite du droit du dixième.)

172,765 voyageurs	275,988 05
Marchandises, etc., grande vitesse	52,041 23
— petite vitesse	378,072 25
Total de la semaine	706,101 53
Semaine correspondante en 1856	582,502 22
Augmentation en 1857	123,299 31
Recettes depuis le 1er janvier 1857	4,726,002 39
id. id. 1856	3,976,660 31
Différence en faveur de 1857.	749,342 08

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

(1857. Longueur exploitée, 656 kilom.)
(1856. id. 572 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,497 59.
— 1856, 1,159 92.

Recettes du 12 au 18 février 1857

Et de la semaine correspondante de l'exercice écoulé.

Déduction faite du droit du dixième sur les transports à grande vitesse

Grande vitesse) 66,815 voyageurs	289,594 75
Grande vitesse) marchand	109,711 05
Petite vitesse) marchand	584,115 35
Total	982,421 15
Semaine correspondante de 1856	663,476 14
Différence en faveur de 1857	318,945 01
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	6,414,692 54
id. id. 1856	4,563,833 46
Différence en faveur de 1857	1,850,858 08

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(1857. Longueur exploitée, 1122 kilomètres.)
(1856. id. 1060 id.)

6e année. — 7me semaine.

Du 12 au 18 février 1857.

(Déduction faite de l'impôt).

78,174 Voyageurs	247,945 59
Marchandises	587,758 18
Total de la semaine	835,703 77
Recettes antérieures	4,526,829 59
Total général	5,362,533 36
7me semaine de 1857	835,703 77
Semaine correspondante de 1856.	768,638 56
Différence en faveur de 1857	67,065 21
Exercice 1857	5,362,533 31
Id. 1856	5,134,129 01
Différence en faveur de 1857	228,404 35

Les recettes comprennent, à partir du 9 février, les résultats de l'exploitation de la section de Nogent-sur-Marne à Nangis (54 kilomètres) ouverte seulement au transport des voyageurs.

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont et prolongements.

Longueur exploitée : 125 kilomètres

Du 5 au 11 février 1857.

Voyageurs	10,762 65
Bagages, marchandises, etc	19,716 14
Total	30,458 79
Recettes antérieures	150,368 28
Total depuis le 1er janvier	180,827 07

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 523 id.

Recettes du 12 au 18 février 1857

Déduction faite du dixième sur les transports grande vitesse.

63,962 Voyageurs	184,012 45
Bagages et marchandises	472,929 01
Total de la semaine	656 491 46
Semaine correspondante de 1856	456,355 65
Augmentation	199,585 81
Total des recettes, à partir du 1er janvier 1857	4,004,196 26
Période correspondante de 1856	3,216,038 95
Augmentation	788,257 31

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

(1857. Longueur exploitée, 150 kilom.)

Déduction faite de l'impôt du dixième.

Du 12 au 18 février.

(Section de Lyon à Roanne.)

»,»»» Voyageurs	27,888 12
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	167,995 19
Total	195,883 21
Recettes antérieures	1,091,677 89
Total de l'exercice 1857	1,287,561 20
Recette correspondante 1856	195,277 66
Total de l'exercice 1856	1,274,302 42

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).

Voyageurs	10,968 55
Bagages, marchandises, etc	26,700 09
Total	37,668 64
Recettes antérieures	191,363 38
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	229,032 02
Semaine correspondante en 1856	32,716 92
Recettes depuis le 1er janvier 1856	213,712 63
Recettes totales de la semaine sur les 2 sections	233,531 06
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857	1,283,041 27
Total	1,516,593 22

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 494 kilomètres.
Id. en 1856, 307 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 150 id.

Recettes du 12 au 18 février 1857

CHEMIN DE FER.

28,364 voyageurs		75,715 40
Bagages, marchandises, etc		95,473 03
TOTAL		171,189 43
Recettes du CANAL LATÉRAL		23,515 76
Recettes antérieures		1,080,687 00
Total depuis le 1er janvier 1857		1,275,392 19
7e semaine de 1857. Chemin de fer	171,189 53	
Id. Canal latéral	23,515 76	
Total de la semaine en 1857		194,705 19
7e semaine de 1856. Chemin de fer	73,046 10	
Id. Canal latéral	12,230 42	
Total de la semaine en 1856		85,276 52
Différence en faveur de 1857		109,428 67

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857	1,275,392 19
1856	577,944 21
Différence en faveur de 1857	697,447 98

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1857,	346 63	111 97
1856,	237 93	81 53
Augmentation,	108 60	30 44

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Section de Lyon à Bourg.)

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 12 au 18 février.

6,133 Voyageurs	13,876 40
Bagages, marchandises, etc	7,609 05
Total	21,485 45
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1857	130,802 55
TOTAL	152,288 »

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

(Lignes de Bâle à Sissach et Aarau-Olten-Lucerne, 84 kilomètres.)

Recettes du 1 au 31 janvier 1857.

	Voyageurs	Marchandises quintaux à 50 kil.	Recettes.
Du 1er au 31	46,681	101,694	57,700 »
Totaux..	46,681	101,694	57,700 »

CHEMIN DE FER D'ORSAY.

Circulation et recettes comparatives du mois de Janvier 1857.

(1857. Longueur exploitée, 23 kilomètres)

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages etc.	Totaux.
1857	45,413	26,378 80	1,137 85	29,516 65
1856	44,684	27,307 45	1,195 75	28,503 20
En faveur de 1857	729	981 35	32 10	1,013 45
En faveur de 1856	»	»	» »	»

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS.

1857. — Longueur exploitée, 402 kilomètres.
1856. — — — 402 —

Janvier 1857.

106,466 voyageurs	344,150 45
13,769 tonnes de marchandises	155,493 00
Total du mois	499,643 45
Mois correspondant 1856	449,943 48
Différence en faveur de 1857	49,699 97

Le nombre des trains de voyageurs a été diminué d'un train par jour, dans chaque sens, en comparaison avec l'année antécédente.

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 12 au 18 février 1857.

Voyageurs	20,442 60
Bagages	615 35
Marchandises : grande vitesse	1,802 50
Id., petite vitesse	13,861 55
Produit éventuel	» »
Service de Biella	4,871 23
Ensemble	41,593 18
Recette correspondante de 1856	32,934 24
Différence en faveur de 1857	8,658 94

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. Id. 1,039 id.

Du 12 au 18 février 1857.

	En francs, en charge de 121 1/2
30,000 voyageurs	134,575 31
25,039 tonnes Marchandises	352,676 54
Total de la semaine	487,251 85
Semaine correspond. 1856	578,646 91
Différence en faveur de 1856	91,395 06
Recettes depuis le 1 janvier 1857	3,179,864 00
Recettes depuis le 1 janvier 1856	3,993,743 00
Différence en faveur de 1856	822,879 00

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

7e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 9 au 15 février

3,923 voyageurs. — 12,664 quint. bagages, marchandises	fr.	7,128 50
Recette correspondante de 1856		4,275 40
Augmentation		2,853 10
Recettes depuis le 1er janvier 1857		48,871 55
Recette correspondante de 1856		27,492 55
Différence en faveur de 1857		21,379 »

CHEMIN DE FER NORD-EST SUISSE.

1857. — Longueur exploitée : 114.4 kilomètres.
1856. — 100.1 —

Janvier 1857 (*)

54,000 voyageurs	59,000 »
200,500 quint. marchandises et bagages	81,000 »
Total du mois	140,000 »
Mois correspondant de 1856	61,472 24

(*) Résultat approximatif.

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 1er au 15 février 1857

6,117 voyageurs	fr. 4,268 40
Recettes antérieures à partir du 17 septembre 1856	71,683 25
Total général	75,951 65
Marchandises, depuis le 5 janvier 1857	2,140 25
Total	78,091 90

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

Janvier 1857

	1857.	1856	1855.
Voyageurs	29,696 85	31,617 05	23,028 85
Bagages	542 85	558 25	552 62
Bétail	835 15	956 05	993 83
Marchandises	21,714 66	22,346 29	17,074 69
	52,809 51	55,477 64	41,440 01

Diminution en 1857 de fr. 2,668 13 sur 1856
Augmentation de 11,369 50 sur 1855

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (8e semaine)		Par journée de voiture	
		Omnibus.	Cabriolets.
Du 15 au 21 février 1857	202,727 05	73 22	40 60
Semaine correspondante de 1856	166,456 95	59 40	36 09
Rec. depuis le 1er janv. 1857	1,466,705 25	70 90	40 51
Période correspondante de 1856	1,365,450 30	65 38	39 80
Différence en faveur de 1857	101,254 95	5 61	0 71

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

MM. les porteurs d'actions et obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans *ses succursales*, les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission qui vient d'être réduite de 1/2 à 1/4 0/0.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans ses succursales les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,
G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le dernier appel de fonds (cinquante francs par action) est fait en exécution des statuts de la Compagnie.

Les versements seront reçus du 16 février courant au 6 mars prochain, tous les jours, fêtes et dimanches exceptés.

1° A Paris, dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, de 10 à 3 heures;

2° A Lyon, à la Caisse syndicale des agents de change.

3° A Bordeaux, à la caisse de la chambre syndicale des agents de change;

4° Et à Londres, chez MM. Ch. Devaux et C°, banquiers.

Après le 6 mars, les versements en retard devront un intérêt de 5 0/0 à partir du 16 février, époque fixée pour la mise en recouvrement de l'appel de fonds.

Paris, le 2 février 1857.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire général,
A. COURTON.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Échange des certificats provisoires d'action délivrés aux souscripteurs des chemins de fer espagnols des Pyrénées à Madrid et à la Méditerranée, contre les titres au porteur.

MM. les souscripteurs des chemins de fer espagnols des *Pyrenées à Madrid et à la Méditerranée* sont prévenus que les certificats provisoires d'action, antérieurement délivrés, seront échangés contre les titres au porteur de la Compagnie anonyme des chemins de fer de *Madrid à Saragosse et à Alicante*, à partir du lundi 2 mars 1857.

Cet échange se fera dans les bureaux de la Compagnie, place Vendôme, 16, de midi à 3 heures.

Et à Lyon, dans les bureaux du chemin de fer de Paris à Lyon par la Bourbonnais, 38, quai de la Charité.

Il sera remis une somme de 3 fr. 50 par action, montant de ce qui revient à chaque certificat provisoire d'une action, pour sa part des intérêts produits par le placement des fonds disponibles.

Le titre au porteur qui sera délivré en échange du titre provisoire, donne droit, conformément aux statuts:

1° A un intérêt de 6 0/0, à dater du 31 janvier 1857;

2° Au partage des bénéfices de l'exploitation des chemins de fer. Lesdits bénéfices, à dater du 10 juillet 1856, époque de la prise en possession des 278 kilomètres déjà en exploitation, seront, conformément à la décision de l'assemblée générale qui a eu lieu à Madrid, le 29 janvier dernier, compris dans le premier inventaire de la Compagnie.

Paris, le 19 février 1857.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST,

124, rue Saint-Lazare.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 27 des statuts, aura lieu le samedi 28 mars 1857, à trois heures et demie de l'après-midi, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 *bis* (salle Sainte-Cécile).

MM. les actionnaires porteurs de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôts, soit comme fondés de pouvoirs, qui désireront assister à cette assemblée générale, devront déposer leurs titres et leurs procurations, ou présenter leurs certificats de dépôts avant le 25 mars prochain au secrétariat de la Compagnie (service des titres), rue Saint-Lazare, n° 124, à Paris, où leurs titres seront reçus de dix heures du matin à trois heures de l'après-midi, tous les jours, dimanches et fêtes exceptés. Il leur sera remis une carte d'admission. Cette carte est nominative et personnelle.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Avis aux porteurs d'obligations 5 et 3 0/0. — Les coupons de ces obligations sont payables au choix des porteurs :

Sans frais, — dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, à Lyon et Marseille.

Moyennant une commission de *un quart pour cent*, dans toutes les succursales de la Banque.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

AVIS. — Le public est prévenu que la Banque de France admet les actions de la Compagnie de Saint-Rambert à Grenoble au privilége des prêts sur dépôts de valeurs.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL.

MM. les actionnaires du chemin de fer Victor-Emmanuel sont prévenus qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu, le jeudi 5 mars 1857, à trois heures précises, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis.

MM. les actionnaires recevront communication des mesures prises par le Conseil d'administration depuis l'assemblée extraordinaire du 15 décembre 1855, et seront appelés à statuer sur des propositions importantes prévues à l'art. 31 des statuts.

Tout porteur de vingt actions est de droit membre de l'assemblée; nul ne peut être fondé de pouvoir s'il ne jouit lui-même d'un droit d'admission.

La remise des cartes aura lieu contre la présentation des titres, tous les jours non fériés, de 10 heures à 3 heures, à partir du 20 février courant, jusqu'au 2 mars prochain :

A Paris, au siége de l'administration, 46 bis, rue Basse-du-Rempart;

A Chambéry, à la Banque de Savoie;

A Turin, chez MM. de Fernex, banquiers;

A Londres, chez M. S.-W. Morgan, 38, Throgmorton street.

On délivre dans les mêmes lieux des modèles de pouvoirs.

Paris, le 15 février 1857.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Secrétaire,
L. LE PROVOST.

BOIS INJECTÉS.

Procédé Boucherie neveu, s. g. d. g. pour la préparation des bois secs en grume ou équarris.

S'adresser pour cessions ou fournitures en France et à l'étranger, à MM. Dumoulin, Dulys frères, à Bordeaux.

CHEMIN DE FER

DE DOM PÉDRO II

(BRÉSIL).

La direction de cette entreprise ayant, par le moyen d'une annonce qui est reproduite ci-dessous, appelé sur son entreprise l'attention des personnes accoutumées à traiter en grand pour les travaux des chemins de fer, juge convenable de faire arriver à la connaissance des mêmes personnes les faits qui suivent:

Les études du tracé continuent avec rapidité, et ceux qui se présenteront, à dater du milieu de février, trouveront la ligne marquée sur le terrain, pourront examiner les plans des ouvrages, apprécier les difficultés et les facilités qu'offre le pays, et obtenir tous les renseignements et éclaircissements qui peuvent leur être nécessaires pour établir leurs propositions.

Aussitôt que les plans de la 2e section du chemin auront obtenu l'approbation du gouvernement impérial, on fera connaître par la presse de Rio-Janeiro le jour où l'on commencera à recevoir les propositions pour la construction de tout ou partie de cette seconde section, ainsi que la forme de ces propositions et les déclarations qu'elles doivent contenir.

Toutefois, dès à présent, la direction déclare qu'elles les recevra fermées et scellées; qu'elles seront toutes ouvertes en séance publique le 15 mai 1857, et que la préférence sera accordée à celles qui présenteront les conditions les plus avantageuses.

La direction garantit à tous les concurrents que leurs propositions seront reçues sur le pied d'une parfaite égalité, car il n'y a de la part de la Compagnie aucun compromis avec qui que ce soit, et elle n'admet pour personne un privilége ou un droit de préférence.

Rio de Janeiro, le 15 décembre 1856.

CHRISTIANO BENEDICTO OTTONE,
vice-président,
JERONIMO-JOSÉ TEIXEIRA Jr,
secrétaire.

Avis aux entrepreneurs de travaux. — La première section du chemin de fer, dont l'exécution a été concédée à M. Edward Price, étant à peu près terminée, la direction a résolu de mettre la seconde section en adjudication, et, dans ce but, de publier en ce pays et à l'étranger les détails et faits propres à mettre les personnes qui désireraient s'engager dans cette entreprise en mesure de juger par elles-mêmes des facilités qui leur sont offertes.

La première section en construction a une étendue de 37 milles, qui en août prochain doivent être achevés et en activité de service. Cette section du chemin de fer mettra en communication la ville de Rio-Janeiro avec Belem, point où commence la section qu'on met à présent en adjudication.

La partie du chemin qui reste à construire est de plus de 160 milles anglais (256 kilomètres). Elle commence à Belem. Après avoir traversé la Serra do Mar (chaîne de montagnes très-élevées), le chemin de fer se bifurque et projette deux embranchements qui suivent l'un et l'autre les bords du rio Parahybo; l'un, sur le cours inférieur, aboutit à Porto-Novo de Cunha, sur la limite des provinces de Rio-Janeiro et de Minas; l'autre, sur le cours supérieur, arrive à Cachoeira dans la province de Saint-Paul. Toute cette région est bien peuplée et bien cultivée.

La seconde section, pour laquelle on veut traiter avec un entrepreneur, commence à Belem, doit franchir la Serra, et aura une étendue de plus de 5 lieues brésiliennes, ou 20 milles et demi-mille anglais, soit 33 kilomètres. Le colonel Garnett, ingénieur en chef de la Compagnie, avec le personnel sous ses ordres, s'occupe activement à lever les plans et le tracé de cette section, et on pense qu'avant peu de mois le terrain sera prêt pour les travaux des entrepreneurs. Cette section comprend beaucoup de travaux considérables, et sous ce rapport se recommande aux personnes accoutumées aux grandes entreprises.

Le capital de la Compagnie, de 38,000 contos de réis, soit 4 millions et demi de livres sterling (112 millions et demi de francs), lui permet de traiter pour toute la ligne dans le moindre délai possible. Ainsi les personnes qui soumissionneraient la seconde section seront en mesure d'obtenir de nouveaux contrats au moment même de l'achèvement des travaux qu'elles auront entrepris d'abord.

Ceux qui désirent de plus amples informations peuvent s'adresser personnellement ou par lettres au vice-président de la Compagnie, à Rio-Janeiro, rue das Violas, 4. Il leur sera promptement répondu.

Rio-de-Janeiro, le 15 octobre 1856.

CHRISTIANO BENEDITO OTTONE,
vice-président.
JERONIMO JOSE TEIXEIRA, junior,
secrétaire.

Digitized by Google

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

VOITURES DE MADRID

(Espagne.)

(Voitures de places, voitures de remise.)

Société fondée au capital de 4 millions de francs (ou 15,200,000 réaux.)

Représenté par 80,000 actions de 50 francs (ou 190 réaux) au porteur, entièrement libérées.

Divisé en deux séries d'émission de 40,000 actions chacune.

Suivant acte passé en l'étude de don Santiago Sanchez Marcos, notaire à Madrid, le 19 décembre 1856.

Siége social à Madrid.

Raison sociale : DON ALFONSO LAFOREST ET C°.

Inspecteur général : Don Felipe Gonzales Posse.

Conseil de surveillance.

Son Excellence Monseigneur le duc de Veragua, grand d'Espagne, sénateur, grand-croix ✱.

Son Exc. D. Alexandro Olivan, ex-ministre de la marine, sénateur ✱ ✱.

Son Exc. Don Pedro de Cordova, grand d'Espagne, général et deuxième alcade de Madrid, ✱, ✱.

Son Exc. Monseigneur le comte de Terro-Pando, grand d'Espagne de première classe, ✱.

Monseigneur D. L. Fernandez de Somera, colonel des gardes, ✱.

Secrétaire : M. de Belvese, premier chef de division à l'ambassade de France, ✱.

Conseil judiciaire.

Avocat : Don Melchior Sanchez Santa-Maria.

Avoué : Don Patricio Garcia de Alcanes.

Notaire de S. M. : Don Santiago Sanchez Marcos.

De toutes les affaires industrielles connues jusqu'à ce jour, les compagnies de petites voitures doivent être placées en première ligne, tant par les garanties qu'elles offrent aux souscripteurs que par les bénéfices certains qu'elles assurent.

C'est en suivant les combinaisons mises en œuvre en France et en Angleterre pour arriver à ce résultat que nous avons fait fusionner toutes les voitures de place de Madrid en y ajoutant toutefois les voitures de remise.

Cette entreprise, toute d'utilité publique, qui répond à un des besoins les plus impérieux du service intérieur de la ville de Madrid, nous a mérité l'approbation des autorités locales et le concours puissant des personnes les plus honorables de l'Espagne.

En conséquence, la Société a été fondée au capital de 4,000,000 de francs, soit 15,200,000 réaux, dans le but d'acquérir :

1° Toutes les licences ou numéros servant à l'exploitation des voitures publiques en nombre déterminé ;

2° Toutes les voitures de place et de remise et celles qui seront ultérieurement jugées nécessaires ;

3° Tous les chevaux, harnais et accessoires ;

4° Les meubles et immeubles utiles à la Compagnie devant servir aux ateliers de maréchalerie, carrosserie, charronnage, sellerie, etc. ;

5° L'acquisition des fourrages, etc. ;

6° Les outils, machines et matières premières propres aux ateliers ;

7° Enfin, procurer le fonds de roulement nécessaire à la Compagnie.

Il serait inutile d'entrer dans de plus grands détails sur une affaire qui se recommande d'elle-même; nous nous bornerons à quelques chiffres dont l'éloquence, d'une grande précision, répondra à toutes les intelligences :

Une voiture de place donne par jour, en moyenne,	15 fr.
La même voiture coûte par jour, en moyenne.	7
Bénéfice moyen par jour.	7

Ce chiffre répété 500 fois, en supposant un prix égal pour toutes les voitures de place et de remise, donne par jour un bénéfice de 3,750 fr., soit par an 1,368,750 fr., c'est-à-dire un rapport de plus de 35 0/0 en moyenne du capital social, à défalquer l'intérêt à 6 0/0 affecté aux actions.

Pour prouver que nous ne tombons pas dans le champ des suppositions, il suffit de lire le compte-rendu des Compagnies françaises et anglaises des petites voitures, dont les actions constituent presque une fortune.

Résumé.

Placement très-avantageux, sans chance de pertes et certitude de bénéfice.

Les actions sont de 50 fr. (ou 190 réaux), entièrement libérées au porteur; elles sont accompagnées de 24 coupons en représentant la valeur, et donnent droit :

1° A 6 0/0 d'intérêt annuel, aux termes des statuts de la Compagnie ;

2° A 75 0/0 des bénéfices nets de l'entreprise partagés entre tous les actionnaires ;

3° Au remboursement de l'action au pair et en argent, à partir de la cinquième année d'exercice ;

4° Ou au remboursement *en nature*, c'est-à-dire en heures de voiture dès le premier mois de l'opération.

Il suffira pour cela de détacher un des coupons de l'action qui représente une heure de voiture de place.

5° Lorsqu'une action aura été entièrement remboursée, comme il vient d'être dit dans les deux cas ci-dessus, elle sera timbrée comme remboursée et donnera droit dès lors à 3 0/0 d'intérêt pendant toute la durée de la Société.

Garanties des actionnaires.

Les actionnaires ont pour garantie :

1° Les meubles et immeubles de la Société ;

2° Les permissions des numéros de places, voitures, chevaux, ateliers, ustensiles, outils, machines, etc. ;

3° Les traités passés au mois ou à l'année pour le service des ministères et celui des particuliers pour la location des voitures, en un mot pour tout le matériel et la clientèle de l'entreprise.

La Société ne sera définitivement constituée, aux termes de la loi, qu'après souscription, contrôlée par le gouverneur civil de Madrid, *de la totalité de la série émise.* A cette époque seulement, et d'après ordonnance royale insérée au journal officiel de Madrid et répétée au *Moniteur* officiel de Paris, la Société reconnue constituée appellera les fonds de la série souscrite.

Tous les souscripteurs qui voudraient faire parvenir par avance le montant de leurs souscriptions sont invités à adresser lesdits capitaux *à la Banque de France, au compte courant* de MM. C. F. de Monsigny et J. Lebrun, banquiers de la Société, et directeurs généraux de la Caisse des Mines et de l'industrie de Madrid, qui en opéreront la conversion en rentes sur l'État, 2 0/0, jusqu'à l'époque de la constitution de la Société.

Les intérêts produits jusqu'à cette époque appartiendront aux souscripteurs déposants.

La souscription est ouverte :

A Madrid. — Chez MM. les banquiers de la Société, MM. les directeurs généraux de la Caisse des Mines et de l'Industrie, calle del Prado, n° 19.

A Londres. — A la Succursale de la Caisse des Mines et de l'Industrie, M. Malzy, n° 11, Clements-Lane city.

A Paris. — Chez M. Courtois, représentant de la Compagnie, rue Chabannais, 4. En province, chez les représentants de la Caisse des Mines.

A Marseille. — Chez M. Loubon, banquier.

A Lille. — Chez MM. Phalempin frères, banquiers.

A Bordeaux. — Chez M. Lamaseuil, banquier.

A Pau. — Chez M. Mérillon aîné, banquier.

A Angoulême. — Chez M. E. Jarnac, banquier.

NOTA. — Les versements seront reçus à *Lyon, Bordeaux, Nantes, Lille* et *Rouen*, dans les succursales du Comptoir national. Ils devront être faits *au compte* de MM. de Monsigny et J. Lebrun et Compagnie, banquiers à Madrid.

Compagnie des houillères et chemins de fer de

CARMAUX-TOULOUSE

16, place Vendôme.

Les administrateurs-gérants ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de la Compagnie des houillères et chemins de fer de Carmaux-Toulouse, que l'assemblée générale annuelle prescrite par l'art. 33 des statuts aura lieu le mercredi 25 mars 1857, à 3 heures très-précises de l'après-midi, rue de Richelieu, 100.

Tout porteur de quarante actions est de droit membre de l'assemblée; nul ne peut être fondé de pouvoir s'il n'est lui-même actionnaire.

La remise des cartes aura lieu contre la présentation des titres ou des récépissés de dépôts délivrés par les banquiers correspondants, au secrétariat de la Compagnie, 16, place Vendôme, à Paris, tous les jours non fériés, de 10 heures à 3 heures, à partir du 1er jusqu'au 20 mars prochain.

Des modèles de pouvoirs sont aussi délivrés au siége de la Compagnie.

Le dépôt des titres pourra avoir lieu :

A Toulouse, chez MM. J.-P. Viguerie et C° ;

A Londres, chez MM. Hankey et C°.

LA COMPAGNIE GÉNÉRALE MARITIME

a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que l'échange des titres nominatifs contre des actions au porteur, aura lieu dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme, à dater du 1er mars prochain. Le service des transferts cessera à compter du 5 du même mois, et les titres au porteur seront seuls admis à la négociation.

Le dernier versement de fr. 150 appelé sur les actions de la Compagnie sera également exigible à dater du 1er mars prochain.

SOCIÉTÉ ESPAGNOLE

MERCANTILE ET INDUSTRIELLE A MADRID

Le Conseil d'administration, conformément à l'article 30 des statuts, a déterminé que l'assemblée générale ordinaire de l'année courante aura lieu, à Madrid, au siége de la Société, le 19 avril prochain, à midi précis.

D'après l'article 28 des statuts, l'assemblée générale se compose des *cent cinquante plus forts actionnaires*, porteurs de *cinquante actions* au moins.

MM. les actionnaires qui désirent y prendre part voudront bien déposer leurs actions jusqu'au 20 mars prochain au plus tard.

A Madrid, au siége de la Société ;

A Paris, chez MM. de Rothschild frères.

Si des actionnaires ont déposé un nombre égal d'actions, et qu'ils soient les derniers pour compléter la liste des *cent cinquante membres* de l'assemblée générale, on accordera la préférence à celui dont le récépissé constatera l'antériorité du dépôt, suivant l'article 28 des statuts.

Le Directeur,
CAMACHO.

SOCIÉTÉ

des Hauts-Fourneaux, Fonderies et Forges

DE FRANCHE-COMTÉ.

Émission de deux millions de francs en obligations.

La souscription est ouverte aux conditions suivantes :

Les obligations sont de 500 fr.

Elles sont émises à 425 fr.

Elles produisent un intérêt annuel de 25 fr., payable par semestre, le 1er août et le 1er février.

Elles seront remboursées à 500 fr., c'est-à-dire avec une prime de 75 fr. en 30 ans, par voie d'amortissement et de tirage au sort.

Les versements auront lieu :

100 fr. en souscrivant ;
100 fr. le 1er mai ;
100 fr. le 1er août ;
125 fr. le 1er novembre.

L'intérêt sera bonifié à 6 0/0 sur les versements effectués, soit aux époques ci-dessus, soit par anticipation.

La souscription est ouverte aux actionnaires et au public.

Les actionnaires seront admis par préférence dans la proportion de une obligation pour sept actions ; la souscription pour le surplus sera ouverte concurremment aux actionnaires et au public.

La souscription pour les actionnaires sera close le 10 mars, et celle pour le public le 20 mars prochain.

On souscrit à Besançon dans les bureaux de la Société.

Digitized by Google

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES OMNIBUS DE NEW-YORK

La Compagnie de New-York, fondée sur des bases analogues aux *Compagnies de Paris et de Londres*, prend des services déjà organisés et réunit des sociétés en pleine exploitation. Elle n'opère pas sur l'inconnu et *ne court aucune éventualité imprévue et contraire.*

Les 5 millions d'obligations qui restent à placer en France et en Angleterre, constituent en faveur des porteurs UN PRIVILÉGE *par préférence aux actions*, et jouissent d'UN INTÉRÊT de 7 0/0, GARANTIS et payables *tous les six mois* à Paris et à Londres *sans frais*, chez les banquiers de la Compagnie; de plus, les porteurs ont le droit *pendant cinq ans* (et lorsqu'ils connaîtront les bénéfices déjà encaissés par les actionnaires) d'échanger leurs obligations contre des actions au pair, qui pourront donner plus de 30 0/0 de DIVIDENDES par an. Enfin, ces obligations, si les porteurs le préfèrent, seront remboursées en ESPÈCES en février 1862. Il est impossible de trouver un placement *plus sûr, plus avantageux*, et dans lequel on puisse rentrer à *époque fixe.*

On souscrit et l'on délivre des prospectus :

A PARIS, chez MM. CH. NOEL ET C°, banquiers, 9, Faubourg-Poissonnière;

A LONDRES, chez MM. MASTERMAN, PETERS ET C°, banquiers.

COMPAGNIE PARISIENNE

DES EQUIPAGES DE GRANDE REMISE.

Administration : Boulevard des Capucines, 35.

L'industrie de la Compagnie, qui fonctionne depuis le 1er janvier 1856, consiste dans la location à l'année, au mois ou au jour, de voitures de maître de toute espèce. L'usage d'avoir équipage par abonnement se répand chaque jour davantage, grâce au progrès du luxe, à l'activité des affaires et au mode de construction des habitations modernes dans Paris.

La Compagnie possède neuf établissements principaux, outre un dépôt de chevaux pour dressage et infirmerie, et ses ateliers de réparations.

Un rapport présenté au Conseil de *surveillance*, dans sa séance du 18 février courant, par le commissaire qu'il avait spécialement délégué à l'effet de lui rendre un compte détaillé de toutes les parties du service, témoigne du bon état du matériel, de la bonne tenue des établissements et de la bonne direction de l'exploitation.

Il constate l'existence de 554 équipages avec leurs accessoires, et de 825 chevaux. La mortalité sur les chevaux n'a été que de 1 0/0 pendant les huit premiers mois d'existence.

Le produit des établissements depuis la création de la Société, du 1er juin 1856 au 31 janvier 1857 (huit premiers mois d'exercice), a été de 867,984 fr. 15 c. Les quatre mois restants sont incomparablement les plus productifs.

Les recettes permettent de fixer à 10 0/0 environ le dividende de la première année d'exercice, malgré les difficultés d'un début, et quoique toutes les économies à retirer du système de concentration n'aient pu être immédiatement réalisées. Ce dividende sera distribué aussitôt que le gérant y aura été autorisé par la plus prochaine assemblée générale des actionnaires.

COMPAGNIE HOUILLÈRE

DE LA MOSELLE.

M. Maximilien Pougnet a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que l'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Compagnie aura lieu le 31 mars prochain, à 3 heures précises, chez MM. Ch. Noel et C°, banquiers, 9, Faubourg-Poissonnière, à Paris, chez lesquels les titres devront être déposés huit jours à l'avance, soit jusqu'au 23 mars prochain. Pour assister à cette assemblée, il faut être porteur de vingt actions.

Les titres peuvent également être déposés jusqu'à la même époque à Landroff et à Carling, aux bureaux de la Société; à Bar-le-Duc, chez M. Varin-Bernier; à Valenciennes, chez MM. Emile Lefèvre et C°; à Cambrai, chez M. L'Allier; à Metz, chez M. A. Purnot; à Strasbourg, chez M. E. Klose et C°.

MAXIMILIEN POUGNET ET C°.

CHATEAU DE THIAIS.

Etude de Me Ernest MOREAU, avoué, à Paris, place Royale, 21.

Vente sur licitation aux criées au Palais de Justice à Paris, le samedi 14 mars 1857, deux heures de relevée,

D'une propriété dite le *château de Thiais*, sise à Thiais, rue de Maurepas, n° 25, avec le parc l'entourant, jardins, eaux vives et autres dépendances.

Mise à prix : 50,000 fr.

S'adresser : 1° à Me Ernest Moreau, avoué;

2° A Me Lacomme, avoué, à Paris, rue Neuve-des-Petits-Champs, 60;

3° A Me François, avoué, à Paris, rue de Grammont, 19;

4° A Me de Bénazé, avoué, à Paris, rue Louis-le-Grand, 7;

5° A Me Leconte, notaire, à Paris, rue rue Saint-Antoine, 214;

6° A Me de Madre, notaire, à Paris, rue Saint-Antoine, 205;

7° Et à M. Pénard, géomètre, à Villeneuve-le-Roi.

MESSIEURS les actionnaires de la Société dite le Lixiviateur, établie à Reims, sous la raison sociale Thomassin et C°, sont convoqués en assemblée générale pour lundi 2 mars 1857, à deux heures de l'après-midi, au siége de la Société, faubourg de Vesle, à l'ancienne buanderie des hospices, pour entendre le rapport du gérant sur la situation de l'affaire, apurer son compte s'il y a lieu, et statuer sur toutes demandes le cas échéant.

Le gérant de la Société,
THOMASSIN.

BEAUX WAGONS de terrassements à céder chez E. Krafft, 8, quai St-Nicolas, à Strasbourg.

AVIS. Les liquidateurs de l'ancienne Société de Portes, connue sous la raison sociale Émile Verrue et C°, qui ont donné une solution à toutes les demandes qui leur ont été faites jusqu'à ce jour, préviennent les créanciers réels ou prétendus de ladite Société, s'il en existe encore, d'avoir à produire leurs réclamations du 1er au 31 mars 1857. Les lettres et paquets devront être adressés, franc de port, à M. Domairon, l'un des liquidateurs, rue d'Hauteville, 61, à Paris, à ce délégué; passé le délai susdit, il sera procédé, le cas échéant, à toute distribution de dividende qui sera ultérieurement fixée, abstraction faite de toute réclamation tardive.

Paris, le 14 février 1857.

L. DOMAIRON, L. LEPELLETIER, E. PAULTRE.

SOCIÉTÉ DES

FORGES DE CHATILLON ET COMMENTRY.

OBLIGATIONS DE 312 F. 50 ÉMISES A 250.

Clôture de la souscription le 10 mars prochain.

L'assemblée générale des actionnaires du 12 janvier 1857 a décidé l'émission de 20,000 obligations de 250 fr., rapportant 15 fr. d'intérêt annuel, payables par semestres et le capital remboursable à 312 fr. 50 c., en 25 ans, par voie de tirage au sort.

Le premier coupon d'intérêts sera payable le 15 novembre 1857.

Le premier tirage aura lieu le 15 mai 1860.

Les paiements auront lieu comme suit :

50 fr.	en souscrivant, sous déduction de l'intérêt à 6 0/0 du jour du versement au 15 mai 1857;
100	le 15 mars 1857;
100	le 15 septembre 1857.
Total, 250 fr.	

Les versements effectués par anticipation sur les deux derniers termes, seront bonifiés à raison de 6 0/0 l'an.

On souscrit jusqu'au 10 mars prochain, au siége de la Société, à Paris, rue du Conservatoire, 11.

En vente chez l'auteur, J. MERTENS rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.

L'AIDE DU COMPTEUR

contenant 2,000 *Echelles de Multiplication* et *de Division* (d'après lesquelles la multiplication se réduit à l'addition, la division à la soustraction);—les *Racines carrées* et *cubiques* jusqu'à 2000; — un tableau donnant la Circonférence et la surface du Cercle jusqu'à 200 au Diamètre; — les principaux moyens d'obtenir la *superficie* ou le *volume* des objets, selon leurs différentes formes, etc. — Prix : 1 fr. 50

Franco par la poste, 1 fr. 75 (Affranchir).

TABLEAUX des **SALAIRES** ou Comptes-Faits des jours et des heures jusqu'à 31 jours de travail, du prix de 1 fr. à 6 fr. 75 c., la journée étant de 10, 11 ou 12 heures; avec les petites journées converties en journées ordinaires. — Prix : 75 c.

Franco par la poste : 1 fr. (Affr.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les lundis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, tous les jeudis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Deux départs par semaine pour Constantinople :

L'un, tous les lundis, à 3 heures du soir, par Messine et le Pyrée (Athènes), par embranchement et alternativement, Salonique et Nauplie. —

L'autre, tous les jeudis à 10 heures du matin, par Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, correspondance à Constantinople, pour Varna.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le jeudi à dater du 12 juin.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie :* (sans transbordement) chaque deux semaines, le jeudi à dater du 12 juin. — *Voie de Smyrne :* chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 19 juin.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi. ORAN. — Départs tous les vendredi à midi. STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les mercredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'Inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale,

A Lyon, place des Terreaux

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Le mouvement de hausse a fait de nouveaux progrès, malgré la réalisation des bénéfices qui par intervalle comprimaient l'essor des cours. On redoutait surtout l'effet que pourrait produire une réaction par suite des rachats effectués par les vendeurs de prime; mais les dispositions de la place sont tellement favorables à la hausse, que chaque réaction ne servait qu'à amener de nouveaux acheteurs sérieux. Aussi le cours de 70 fr. a été plusieurs fois franchi.

Le report s'est tenu assez élevé, de 45 à 47 1/2, mais on a commencé à faire des reports sur la rente pour fin mars depuis le 10 de ce mois, ce qui se voit bien rarement. Une grande partie des opérations a déjà été reportée. De nombreux achats avaient été effectués depuis deux jours parce que l'on s'attendait que le conseil d'administration de la Banque de France allait reporter de 75 à 90 jours les échéances des effets admissibles à l'escompte. Cette espérance s'est réalisée. La mesure a été formellement annoncée par une note affichée hier à la Bourse, mais le premier effet de cette mesure n'a pas été ce qu'on s'attendait. Les acheteurs des jours précédents ont voulu réaliser tous à la fois dès que le fait a été accompli, et la rente est tombée tout-à-coup de 70 45 à 69 80; mais comme en définitive une pareille mesure prouve que la situation a éprouvé une amélioration décisive à la Banque de France, le marché de la rente devra nécessairement s'en ressentir pour le moment de la liquidation.

Les actions du Crédit mobilier, qui étaient restées si longtemps sans variations de 1,325 à 1,350, ont été entraînées par le mouvement de la rente, et le découvert, surpris par la hausse, a contribué lui-même à les faire monter à 1,440.

La spéculation s'est beaucoup occupée cette semaine de la ligne de Lyon, dont les recettes augmentent dans des proportions considérables. Ce chemin a monté de 1,420 à 1,440. La Méditerranée a profité de la même faveur et a monté de 1,810 à 1,835. On croit que les négociations entamées entre les deux Compagnies seront poussées avec vivacité.

Les actions du Midi se sont relevées à 785.

Les actions de l'Ouest se sont un peu raffermies de 815 à 825.

Le Béziers a obtenu un brusque mouvement de hausse de 582 50 à 615, mais les réalisations l'ont fait reculer à 595.

Les Lombard-Vénitiens, qui avaient monté à 675, ont rétrogradé à 660; mais les François-Joseph ont continué à être demandés et ont provoqué de nombreuses affaires. Ils ont monté de 616 25 à 630.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 19 jusqu'à celle du 26 février.

Le 3 0/0 a monté au comptant de 69 30 à 70 10, il est resté à 69 70; il a varié à terme de 69 50 à 70 35, il est resté à 69 80.

Le 4 1/2 0/0 a varié de 95 à 95 50, il est resté à 95 50.

La Banque s'est tenue à 4,200.

Le Crédit mobilier a monté de 1,342 50 à 1,442 50, il est resté à 1,415.

L'Orléans a monté de 1,385 à 1,420, il est resté à 1,412 50.

Le Nord a monté de 930 à 960, il a fermé à 960.

L'Est ancien a varié de 820 à 830; l'Est nouveau, de 757 50 à 765;

Lyon a monté de 1,420 à 1,440, il est resté à 1,435.

La Méditerranée a monté de 1,810 à 1,835, elle est restée à 1,835.

L'Ouest a repris de 815 à 825, il est resté à 820.

Le Midi ancien et nouveau ont monté de 775 à 785.

Le Grand-Central a monté de 607 50 à 613 75, il est resté à 605.

Genève a monté de 745 à 770, il est resté à 765.

Les Ardennes ont repris de 553 75 à 561 25.

Saint-Rambert s'est tenu à 655.

Béziers a monté de 582 50 à 610, il est resté à 595.

Les Autrichiens ont fléchi de 780 à 767 50.

Les Lombard-Vénitiens ont fléchi de 670 à 660.

Le François-Joseph a monté de 516 25 à 535, il est resté à 530.

Le Victor-Emmanuel a monté de 602 50 à 610, il est resté à 606 25.

Samedi. — Une réaction assez vive a eu lieu au commencement de la bourse par suite des réalisations provoquées par la forte hausse des jours précédents. Mais les cours ont repris avec beaucoup de fermeté à la clôture. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 69 60 à 69 90, et à terme de 69 70 à 69 95; le 4 1/2 0/0, de 95 à 95 25 au comptant, et de 95 50 à 95 60 à terme. La Banque s'est tenue à 4,200. Le Crédit mobilier a monté de 10 à 1,380. Le chemin d'Orléans a varié de 1,395 à 1,405; le Nord, de 940 à 935; l'Est ancien, de 820 à 825; l'Est nouveau, de 760 à 765; Lyon, de 1,415 à 1,417 50; la Méditerranée, de 1,800 à 1,810; le Midi ancien, de 780 à 777 50; le Midi nouveau, de 782 50 à 780; l'Ouest, de 815 à 82[illegible]; le Grand-Central, de 612 50 à 607 50; Genève, de 765 à 760; Saint-Rambert, de 657 50 à 655; Béziers, de 585 à 595; les Autrichiens, de 775 à 772 50; les Lombard-Vénitiens, de 672 50 à 667 50; le François-Joseph, de 517 50 à 518 75; le Victor-Emmanuel, de 600 à 605.

Lundi. — La rente a été vivement recherchée pendant toute la bourse, et toutes les autres valeurs ont participé au mouvement de hausse. Les affaires étaient très-animées. Le 3 0/0 a monté au comptant de 20 c. à 70 10, et à terme de 40 c. à 70 35; le 4 1/2 0/0 a fléchi de 25 c. au comptant à 95. La Banque s'est tenue à 4,200. Le Crédit mobilier a monté de 40 à 1,420; les actions d'Orléans, de 2 50 à 1,407 50; le Nord, de 40 à 945; l'Est ancien, de 5 à 830; l'Est nouveau, de 2 50 à 767 50; Lyon, de 11 25 à 1,428 75; la Méditerranée, de 15 à 1,825; le Midi ancien, de 2 50 à 780; le Midi nouveau, de 2 50 à 782 50; l'Ouest, de 5 à 823; le Grand-Central, de 6 25 à 613 75; Genève, de 10 à 770; Saint-Rambert, de 2 50 à 657 50; les Ardennes, de 7 50 à 565; Béziers, de 10 à 605; les Autrichiens, de 1 25 à 773 75; les Lombard-Vénitiens, de 2 50 à 670; le François-Joseph, de 3 75 à 522 50. Le Victor-Emmanuel s'est tenu à 605.

Mardi. — Les réalisations ont fait reculer de nouveau les cours de la rente. Les chemins de fer ont également rétrogradé; mais les affaires étaient toujours fort actives. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 20 c. à 69 90, et à terme, de 30 c. à 70 05. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 95; la Banque, à 4,200. Le Crédit mobilier a monté de 5 à 1,425; l'Orléans, de 2 50 à 1,410. Le Nord s'est tenu à 945. L'Est ancien a fléchi de 5 à 825; l'Est nouveau, de 1 25 à 766 25; Lyon, de 875 à 1,420; l'Ouest, de 2 50 à 822 50; le Grand-Central, de 3 75 à 610; les Ardennes, de 5 à 560. La Méditerranée a monté de 2 50 à 1,827 50; le Midi ancien, de 10 à 790; le Midi nouveau, de 2 50 à 785. Béziers s'est tenu à 605. Les Autrichiens ont fléchi de 2 50 à 771 25. Le Victor-Emmanuel a monté de 5 à 610; les François-Joseph, de 6 25 à 528 75. Les Lombard-Vénitiens se sont tenu de 673 75 à 670.

Mercredi. — Les cours étaient très-offerts et en peu en baisse jusqu'à deux heures, mais un mouvement de reprise assez vif a eu lieu à la clôture. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 69 60 à 70, et à terme de 69 75 à 70 25; le 4 1/2 0/0, de 95 à 95 50; le Crédit mobilier, de 1,400 à 1,425; l'Orléans, de 1,400 à 1,410; le Nord, de 940 à 945; l'Est ancien, de 825 à 827 50; l'Est nouveau, de 752 50 à 765; Lyon, de 1,420 à 1,435; la Méditerranée, de 1,815 à 1,820. Le Midi ancien a fléchi de 7 50 à 782 50. Le nouveau a monté de 2 50 à 787 50; l'Ouest, de 2 50 à 822 50. Le Grand-Central a fléchi de 2 50 à 607 50; Genève, de 2 50 à 765; Saint-Rambert, de 5 à 650; Béziers, de 5 à 600; les Autrichiens, de 2 50 à 768 75; l'Emmanuel, de 2 50 à 610; les Lombard-Vénitiens, de 5 à 665. Le François-Joseph a monté de 2 50 à 531 25.

Jeudi. — Les cours sont restés fermes jusqu'à deux heures, mais une réaction a eu lieu à la clôture, malgré la note officielle annonçant que la Banque avait remis ses échéances à 90 jours. Le 3 0/0 a fléchi de 70 à 69 70 au comptant, et de 70 20 à 69 80 à terme. Le 4 1/2 0/0 a varié de 95 à 95 50. La Banque s'est tenue à 4,200. Le Mobilier a varié de 1,422 50 à 1,415; l'Orléans, de 1,407 50 à 1,412 50; le Nord, de 950 à 960; l'Est ancien, de 827 50 à 830; l'Est nouveau, de 762 50 à 765; Lyon, de 1,440 à 1,435; la Méditerranée, de 1,830 à 1,835; l'Ouest, de 825 à 820; le Grand-Central, de 603 75 à 605; Genève, de 760 à 765. Le Midi ancien et nouveau a été coté à 785; Saint-Rambert, à 655; Béziers, à 595; les Autrichiens, de 770 à 767 50; l'Emmanuel, à 606 25; les Lombards, 667 50 à 660; le François-Joseph, d 528 75 à 530.

Vendredi. — Le commencement de la bourse était faible; mais les cours de la rente ont résisté, et ils ont repris assez vivement pour la clôture. De nombreux achats avaient lieu sur le Nord et le Lyon. La rente 3 0/0 a varié de 69 65 à 69 75 au comptant, et de 69 75 à 69 95 à terme; le 4 1/2 0/0, de 95 25 à 95 au comptant. La Banque s'est tenue à 4,200. Le Crédit mobilier a varié de 1,440 à 1,425; Orléans, de 1,440 à 1,415; le Nord, de 957 50 à 970; l'Est ancien, de 828 75 à 830; l'Est nouveau, de 762 50 à 765; Lyon, de 1,440 à 1,437 50; la Méditerranée, de 1,827 50 à 1,825. Le Midi ancien s'est tenu à 782 50; le Midi nouveau, à 787 50. Le Grand-Central a varié de 605 à 606 25. Genève s'est tenu à 755. L'Ouest a varié de 825 à 820. Les Ardennes se sont tenues à 567 50. Béziers a varié de 590 à 595; les Autrichiens, de 765 à 766 25. Les Lombard-Vénitiens se sont tenus à 761 25. Le François-Joseph a varié de 527 50 à 530.

LATOUR.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Bourse	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale	Versements effectués	Dernier intérêt ou dividende	Époque du paiement des revenus	Dernier cours connu
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer.	C	100.000	500	tout.	70 00	janv. et juill.	517 50
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	24 000	(1) 500	tout	45 ..	janv. juil	815 ..
Omnibus des chemins de fer.	C	3 200	500	id.	10 ..	janvier ...	175 ..
Omnibus de Londres	C	250 000	100	id.	6 25		[illegible]
Comp. Imp. des voitures de Paris	A	400.000	100	id.	1 65	mars	88 75
Gondoles parisiennes	C	1,700	80	id	9 50	févr. août	100 ..
Omnibus de Lyon	C	..	100	tout.	.. ..		65 ..
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital.	A	60.120	1 000	tout	50 ..	avril, oct	1107 ..
— act. de jouiss.	A	68.000	(1)	id.	8 39	1er juin	97 50
Bourgogne, action de capital	A	27 200	1 000	id	50 ..	avril, oct	1510 ..
— action de jouiss.	A	27.200	1/27200		12 50	1er juin	140 ..
Arles à Bouc, act. de capital	A	6,400	1 000	.	50 ..	avril, oct.	.. ..
Trois canaux, act. de capital	A	17 000	1 000	id.	50 ..	id	.. ..
Roanne à Digoin	A	13 000	1/13000	id	11 ..		110 ..
Aire à la Bassée	A	400	5.000	id	510 ..	févr. août	8000 ..
Sambre à l'Oise	A	11.350	1 000	id.	67 50		855 ..
[illegible] inférieure	C	2 200	1.000	id	129 ..		1500 ..
Sambre française canalisée	A	6 000	1.000	id	121 ..		1310 ..
Canalisation de l'Ebre	A	63.000	400	id.	4 0/0		.. ..
Eaux [illegible] et de Neuilly	C	8 000	250	id	8.70 0/0	avril, oct.	250 ..
Compagnie générale des Eaux	A	80.000	250	125	4 0/0		215 ..
PONTS ET PORTS.							
Ports de Marseille	C	40000 part	1/40000	450	.. ..	avril, oct	110 ..
Pont, gare et port de Grenelle	A	7 400	1 000	id	10 ..		.. ..
Pont de Rouen	A	800	1 000	id	12 ..	janv. juil	.. ..
Ponts réunis	C	3 000	1 000	id.	5 1/2 0/0		.. ..
Nouveaux Ponts réunis	C	4 000	1 000	id.	5 1/4 0/0		.. ..
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Cie	C	10 000	500	400	120 78	janv. juil	550 ..
Compagnie franco-amér. Est.	C	..	500	tout	154 71	juin, déc.	480 ..
Messageries Imp. Serv. marit.	A	48.000	500	tout.	120 ..	janv. juill	1100 ..
Cie cent. de transp et de nav.	C	8 000	250	id	16 ..		[illegible]
Compagnie générale maritime	A	80 000	500	[illegible]	13 50	janv. juill.	[illegible]
Frassinet père et fils	C	..	500	id.			[illegible]
Arnaud Touache fr. et Cie	C	..	500	id			[illegible]
[illegible] marit. Marbey et Cie	C	..	500	tout			[illegible]
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
[illegible]	C	24000 parts	300	tout	27 ..	avril oct	300 ..
Centre-du-Flénu	Civ.	[illegible]	1 000	id	20 ..		245 ..
Pont-du-Loup-Sud	Civ.	2.400	1 000	id.	70 ..	avril	400 ..
[illegible]-Saint-Etienne	Civ.	2.800	500	id.	..		..
[illegible]	C	30.000	500	id	..	févr. août	700 ..
[illegible]	A	1 500	1/1500	id	150 ..		1670 ..
[illegible]	A	3.520	1/3520	id	42 ..		785 ..
Layon-et-Loire	A	1 800	1/1800	id	..		100 ..
Loire (quatre groupes)	A	40.000	1/40000	id	40 ..	avril oct	740 ..
Loire	A	80 000	1/80000	id	10 ..	id	165 ..
[illegible]	A	80 000	1/80000	id.	14 ..	id	160 ..
Montrambert	A	80.000	1/80000	id	8 ..	id	170 ..
Rive-de-Gier	A	80 000	1/80000	id.	27 ..	id	391 25
Mayenne et Sarthe	A	13.200	1/13200	id.	34 ..		625 ..
Grand'Combe	A	24.000	1/24000	id	60 ..	janv. juill	900 ..
[illegible] Loire (anc. Société)	Civ.	5.200	500	id	20 ..	avril oct.	300 ..
[illegible]	C	100.000	150	id.	..	janv. juill.	125 ..
[illegible]-Quaregnon	A	8.720	250	id	..		150 ..
[illegible] belges	A	30 000	500	id.	25 ..		160 ..
[illegible] Asphalte	C	8 000	500	id	..		..
[illegible]	C	10.000	100	id	5 0/0	15 janv. juil	100 ..
Loire, [illegible] anciennes	.	4.160	1/250	id	50 ..		1075 ..
— — nouvelles	.	10 000	1/250	id.	50 ..	févr. août	[illegible]
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne ... zinc	A	90 000	80	tout.	20 ..	mai, nov.	690 ..
Nouvelle-Montagne ... zinc	A	3 000	1 000	id	..		1060 ..
Stolberg et Westphalie, priv. zinc	A	40.000	375	id	5 0/0	octobre	300 ..
— non priv. zinc	A	40.000	375	id.	..	id.	100 ..
Corphalie ... zinc	A	5 500	1 000	id.	70 ..		1075 ..
Bleyberg-ès-Montzen ... zinc	A	5 500	500	id.	..	1er juin	..
[illegible], priv. zinc	A	8.500	375	id.	5 0/0	janv. av.	..
— non priv. zinc	A	8 500	375	id.	..	id.	..
Silésie ... zinc	A	50 000	375	id.	8 42	mai, nov	275 ..
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre	C	60.000	100	id.	1 50	août	35 ..
Tenes (Algérie) ... cuivre	C	24 000	100	id.	..		40 ..
Pontgibaud ... plomb, argentif.	A	10 000	1/10000	id.	25 ..		270 ..
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Cie	[illegible]	11.000	500	tout	67 20	sept mars	510 ..
Septèmes	C	40.000	250	id.	..	avril, oct.	..
Caronte	C	70.000	100	90	1 75		35 ..
Galvanisation du fer	C	2.000	500	tout	40 ..		600 ..
[illegible]	C	2 000	500	id.	58 ..	juin. déc	750 ..
[illegible]	C	2.200	255	id.	35 ..		..
Christofle	C	4 000	500	id	110 ..		..

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

DÉNOMINATION.	Bourse	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale	Versements effectués	Derniers intérêts payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)	C	24 000	500	tout	40 ..	déc. juin	835 ..
Loire et Ardèche	A	4 000	1/4000	id	500 ..		4160 ..
Allevard	A	..	[illegible]	id.	..		1000 ..
Decazeville (Aveyron)	A	2 400	1/2400	id.	250 ..	juin, déc	2550 ..
Alais (Gard)	A	18 000	1/18000	id.	..		..
Basse-Indre	C	5 000	500	id.	60 ..	avril, oct.	700 ..
Châtillon et Commentry	C	50 000	500	id.	50 ..	mars, sep	835 ..
Maubeuge (Nord)	A	6 000	1/6000	id.	..		450 ..
Fourchambault	C	30 000	1/30000	id.	50 ..		500 ..
Marine et des Chemins de fer	C	51 000	1/51000	id.	70 ..	mai, nov	582 50
Horme	A	10 000	1/10000	id	..		540 ..
Côte-d'Or	C	6 000	500	.	..		570 ..
Franche-Comté	C	8 000	500	.	..		500 ..
Méditerranée (forges et chant.)	A	..	400	tout	..	..	940 ..
Espérance (Belgique)	A	1 000	1/1000	id.	75 ..	janv. juill	1 490 ..
Monceau-sur-Sambre (Belgique)	A	1 000	1/1000	id	125 ..	avril, oct.	1 500 ..
Providence (Belgique)	A	7.500	1/7500	id.	105 ..		1 500 ..
[illegible] métallurgique	A	60 000	375	id	30 ..	janv. juill	350 ..
Sambre (Belgique)	A	10 000	500	id	..		..
Sclessin	C	11 000	1/11000	id.	70 ..		[illegible]
Ougrée (Belgique)	A	12 000	1/12000	id	60 ..		[illegible]
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)	C	24000 part	1/24000	tout	5 0/0	avril oct.	..
Paris (éclairage et chauffage)	A	110 000	[illegible]	id.	..		725 ..
Nord (Batignolles)	C	8 000	500	id.	40 ..	avril, oct	700 ..
Est (Vincennes)	C	4 000	500	id.	71 50		..
Versailles	C	1 200	500	id	35 ..	mars sept	500 ..
Wazemmes	C	2 400	100	id.	7 50	1er octobre	175 ..
Amiens	C	1 000	500	id.	30 ..	janv. juill	[illegible]
Comp. centrale, Lyon, 18 villes	C	45 000	500	id.	31 85	janv. juill.	505 ..
Union des Gaz	C	40 000	500	id.	30 ..	janvier	300 ..
FILATURES.							
Haberly (Amiens)	A	8 000	500	tout	47 ..	septembre	650 ..
Cohen	C	10 000	500	id.	40 00	janv. juill	560 ..
[illegible] Comp. continentale	C	7.300	500	id.	20 ..		..
Lainière	C	1 400	500	id.	15 41		500 ..
Pont-Remy	A	5 000	1 000	id.	11 ..	30 avril	180 ..
La Foudre (rouennaise)	C	10 000	250	125	..	janv. juill.	..
DIVERS.							
[illegible]	C	6 000	500	tout	75 ..	janv. juill	500 ..
Glaces de Saint-Gobain	A	1 172	[illegible]	id	..		[illegible]
Glaces de Montluçon	C	24 000	500	id.	..		240 ..
Glaces d'Oignies, ... Belgique	A	10 000	1 000	id.	62 15	[illegible] sept	1,200 ..
Glaces d'Aix-la-Chapelle (Prusse)	A	2.000	375	id	..	avril, oct.	152 50
Palais de l'Industrie	A	120.000	100	id	4 0/0		..
Immeubles Rivoli	A	210.000	100	id	5 0/0	janv. juill	100 ..
Télégraphe sous-marin Manche	C	100 000	25	id.	[illegible]	[illegible] sept	20 ..
— Méditerranée	C	30 000	250	id.	5 0/0		100 ..
Cie gén. de Vidanges, Richer et Cie	C	35.000	500	id	12 50		160 ..
Sucreries, Raffineries de [illegible]	C	10.000	250	id.	..		..
Substances alimres, Chollet et Cie	C	40,000	100	id.	10 ..		95 ..
Docks Louis-Napoléon		..	250	125			182 50
ASSURANCES.							
Générale ... mar	A	400	12 500	2000	1000 ..	avril	24 0/0 b
Sécurité ... mar	A	400	5.000	1.5	240 ..		32 0/0 b
Union des ports ... mar.	A	1.000	5.000	750	252 50	avril	13 0/0 b
Indemnité ... mar	A	400	5 000	1000	..		14 0/0 b
Lloyd français ... mar.	A	1 200	5.000	1.5	200 ..	février	30 0/0 b
Océan ... mar	A	200	5.000	1000	200 50		25 0/0 b.
[illegible] ... mar	A	400	5.000	1.5	180 ..	février	30 0/0 b
Mélusine ... mar	A	400	5 000	1.5	272 50	mars	20 0/0 b
Vigie ... mar	A	200	5 000	1000	105 ..		25 0/0 b
Sauvegarde ... mar	A	200	5 000	1000	125 ..	février	15 0/0 b
[illegible] ... mar	A	200	5 000	1000	371 ..		..
Comp. franç. de prêts ... mar.	A	200	5 000	1000	150 ..	février	..
Phare maritime ... mar	A	200	5 000	1000	..		..
[illegible] ... mar	A	1 000	1.000	250	..		..
Centrale ... mar	A	1 000	5.000	1000	120 ..	février	18 0/0 b
Réunion ... mar.	A	1 200	5 000	1000	89 ..	id	20 0/0 b
Pôle ... mar	A	200	5 000	1000	..	févr. août	..
Générale ... inc	A	400	5 000	tout.	2775 ..	avril	700 0/0 b
Phénix ... inc	A	4 000	1 000	id.	215 ..	mai, nov.	220 0/0 b
Nationale ... inc	A	2 000	5 000	1/5	675 ..	mars	104 0/0 b
Union ... inc	A	2 000	5.000	1/5	325 ..	avril	88 0/0 b
Soleil ... inc	A	4 000	6.000	1/5	300 ..	id.	115 0/0 b
France ... inc	A	2 000	5.000	1/5	200 ..	id.	45 0/0 b
Urbaine ... inc	A	1 000	5 000	1/5	100 ..	id.	102 0/0 b
Providence ... inc	A	2.000	2 500	500	90 ..	id.	45 0/0 b
Aigle ... inc	A	400	5 000	2000	..	id.	25 0/0 b
Paternelle ... inc	A	3 000	1.000	400	12 50	id.	pair
[illegible] ... inc	A	800	5 000	1000	..	id.	7 1/2 0/0
Nord ... inc	A	2.000	1.000	200	20 ..	id.	12 0/0 b
Générale ... vie	A	400	7.500	tout.	3025 ..	t. les 3 ans	1012,30/0
Nationale ... vie	A	3.000	5.000	1/5	300 ..	t. les 4 ans	23 0/0 b
Union ... vie	A	2.000	5.000	1/5	100 ..	t. les 3 ans	15 0/0 b
Phénix ... vie	A	800	5.000	1000	150 ..	id.	3 0/0 p
Paternelle ... vie	A	4 000	500	100	1250 ..	avril	5 0/0 b.
Conservateur ... vie	A	1.000	1.000	500	..		..
Impériale ... vie	A	1.000	500	250	..		..
Générale ... grêle		2.000	5.000	1000	50 ..	avril	9 0/0 b.

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 21 AU 27 FÉVRIER

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur émise	Somme payée	Revenu de chaque act. dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 21 Compt.		Samedi 21 Terme		Lundi 23 Compt.		Lundi 23 Terme		Mardi 24 Compt.		Mardi 24 Terme		Mercredi 25 Compt.		Mercredi 25 Terme		Jeudi 26 Compt.		Jeudi 26 Terme		Vendredi 27 Compt.		Vendredi 27 Terme	
792	791	99	460.000	400	tout	54 fr. pour 1855	juillet 1856	**Nord**	945	..	947	50	945	..	950	..	945	..	945	..	945	..	950	..	950	..	955	..	970	..	970	..
874	1001	99	300.000	500	tout	50 fr. pour 1855	avril 1856	**Ouest**	820	..	820	..	825	..	825	..	822	50	822	50	825	..	825	..	820	..	822	50	820	..	822	50
26	26	99	6.000	500	tout		»	**Orsay**	»	..	»	..	»	..	»	..	»	..	»	..	»	..	»	..	»	..	»	..	»	..	»	..
525	1774	99	300.000	500	tout	80 fr. pour 1855	avril 1856	**Orléans**	1405	..	1410	..	1407	50	1415	..	1410	..	1405	..	1410	..	1412	50	1412	50	1415	..	1415	..	1420	..
905	1823	99	250.000	500	tout	75 f. 50 pour 1855	mai 1856	**Est**	825	..	825	..	830	..	830	..	825	..	825	..	827	50	825	..	830	..	825	..	830	..	827	50
174	»	»	250.000	500	25	5 fr.	mai 1856	**Est** nouvelles	765	..	765	..	767	50	767	50	768	25	765	..	765	..	»	..	765	..	765	..	765	..	770	..
655	668	99	265.000	500	tout	82 f. 10 pour 1855	juillet 1856	**Paris à Lyon**	1417	50	1422	50	1425	75	1427	50	1420	..	1420	..	1435	..	1437	50	1435	..	1435	..	1432	50	1440	..
75	331	99	80.000	500	375	5 0/0	juillet 1856	**Lyon à Genève**	765	..	765	..	770	..	767	50	»	..	»	..	765	..	»	..	765	..	»	..	755	..	757	50
551	624	99	90.000	500	tout	86 fr. pour 1855	avril 1856	**Lyon à la Méditerr.**	1810	..	1820	..	1825	..	1830	..	1827	50	1830	..	1830	..	1827	50	1835	..	1830	..	1825	..	1830	..
468	950	99	134.000	500	tout	40 fr.	juillet 1856	**Midi**	771	50	780	..	780	..	787	50	790	..	787	50	782	50	787	50	785	..	785	..	782	50	786	25
»	»	»	33.334	700	250	»	juillet 1856	**Midi** nouvelles	780	..	»	..	782	50	790	..	785	..	787	50	783	50	785	..	785	..	785	..	»	..	785	..
53	53	99	15.000	500	tout		»	**Bordeaux à la Teste**	»	..		..	»	..	»	..	»	..	»	..	»	..	»	..	»	..	»	..	630	..	»	..
125	1058	99	221.000	500	450	4 0/0.	juillet 1856	**Grand-Central**	607	50	611	50	613	75	613	75	610	..	612	50	607	50	610	..	605	..	607	50	606	25	605	..
98	98	99	50.000	500	300	4 0/0	juillet 1856	**St-Rambert à Gren.**	655	..	657	50	655	50	654	25	»	..	»	..	650	..	»	..	655	..	657	50	655	..	652	75
»	85	99	100.000	500	250	4 1/2 0/0	juin 1856	**Sarde Victor-Emm.**	605	..	605	..	605	..	604	75	610	..	611	25	607	50	610	..	606	25	607	50	608	25	607	50
1077	1176	92	400.000	500	325	31 fr. 90	juillet 1856	**Chemins autrichiens**	770	..	775	..	773	75	775	..	771	25	772	50	768	75	775	..	767	50	771	25	766	25	767	50
20	226	99	72.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	**Central suisse**	482	50	»	..	»	..	»	..	485	..	»	..	485	..	»	..	482	50	»	..	485	..	»	..
»	64	99	38.000	500	400	4 0/0	avril	**Béziers à Graissessac**	605	..	610	..	605	..	612	50	605	..	605	..	»	..	»	..	595	..	»	..	595	..	600	..
»	160	99	42.000	500	250	4 fr. 25	janvier 1856	**Ardennes et Oise**	557	50	560	..	565	..	»	..	560	..	»	..	»	..	»	..	561	25	»	..	567	50	572	50
»	41	99	8.000	500	400	4 0/0	»	**Bességes à Alais**	»	..	»	..	»	..	»	..	»	..	»	..	»	..	»	..	»	..	»	..	»	..	»	..
44	221	99	30.000	500	250	»	juin 1856	**Ouest suisse**	475	..	»	..	477	50	»	..	»	..	»	..	470	..	»	..	477	50	»	..	480	..	»	..
14	18	99	7.000	250	250	6 0/0	15 oct. 1856	**Tarragone à Reus**	252	50	»	..	250	..	»	..	»	..	»	..	252	50	»	..	»	..	»	..	255	..	»	..

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'Oblig.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somm. pay. à ce jour	Prix de rembours.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements
1851-52-4	375.000	75 ans	335	tout.	500	avril.	15 ..	janvier juillet.
1851.	2.303	18 —	335	tout.	500	août	20 ..	août
1852.	80.000	50 —	1.000	tout.	1.250	avril.	50 ..	avril octobre.
1855.	100.000	99 —	290	tout.	500	avril	15 ..	D°
1852.	120.000	99 —	500	tout.	625	D°	25 ..	D°
1853.	182.333	99 —	350	tout.	500	D°	15 ..	janvier juillet.
1852.	138.824	98 —	500	tout.	650	avril.	25 ..	juin décembre
1854.	125.000	94 —	480	tout.	650	mars.	25 ..	janvier juillet.
1855.	600.000	94 —	290	tout	500	1858	15 ..	janvier juillet
1842.	8.000	47 —	1.125	tout.	1.250	décembre	50 ..	D°
1848.	13 333	90 —	»	tout.	1.250	D°	50 ..	D°
1852.	150.000	97 —	340	tout.	500	»	15 ..	D°
1854.	130.000	97 —	275	tout.	500	»	15 ..	D°
1855.	150.000	96 —	290	tout.	500	»	15 ..	D°
1853.	134.007	99 —	380	tout.	500	décembre.	15 ..	D°
1855.	134.200	99 —	290	tout.	500	décembre.	15 ..	D°
1853.	102.814	99 —	500	tout.	625	D°	25 ..	D°
1853.	63.643	99 —	540	tout.	500	D°	15 ..	D°
1855.	87.719	99 —	285	tout.	500	D°	15 ..	
1855.	300.000	90 —	275	»	500	septembre.	15 ..	septembre mars
1856.	160.540	99 —	285	tout	500		15 ..	janv. juillet
1856.	»	.. —	»	»	»		.. ..	
1856.	196.000	97 —	285	»	500		15 ..	janv. juillet.
1855.	4.200	81 —	250		500	»	6 0/0	

Noms des compagnies	21		23						26		27	
Nord	293	75	295	..	293	75	295	..	295	..	295	..
Nord-Boulogne												
Paris à Lyon	900	..	900	..	900	..	»	..	900	..	»	..
D° nouvelles	287	50	287	50	290	..	290	..	290	75	290	..
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	487	50	»	..	487	50	487	50	500	..	495	..
D° Nouvelles 3 0/0	290	25	295	..	291	25	291	25	291	25	»	..
Est	470	..	470	..	470	..	468	75	470	..	470	..
D° (nouvelles)	292	50	291	25	290	..	290	..	292	50	292	50
Ouest nouvelles	292	50	291	25	295	..	293	75	292	50	293	50
Paris à Orléans 1842	»	..	»	..	»	..	»	..	»	..	»	..
D° (Nouvelles 1848)	»	..	970	..	»	..	»	..	»	..	»	..
D° (Nouvelles 1852)	293	75	291	25	293	75	292	50	293	75	292	50
D° (Nouvelles 1854)	»	..	»	..	»	..	»	..	»	..	»	..
D° (Nouvelles 1855)	»	..	»	..		..	»	..	»	..		..
Grand-Central	281	25	»	..	281	25	»	..	281	25	280	..
D° (nouvelles)	272	50	275	..	272	50	283	75	273	75	272	50
Rhône-et-Loire	»	..	»	..	»	..	»	..	»	..	»	..
D° 3 0/0	»	..	»	..	»	..	»	..	»	..		..
Lyon à Genève	»	..	»	..	283	50	»	..	286	25	285	..
Autrichiens	»	..	»	..	»	..	»	..	288	75	291	..
Midi	»	..	»	..	»	..	»	..	»	..	»	..
D° nouvelles	285	..	285	..	283	75	285	..	285	..	286	..
Lyon-Bourbonnais	286	..	290	..	292	50	290	..	291	25	290	..
Tarragone à Reus	»	..	»	..	»	..	»	..	»	..	»	..

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 20 au 26 février 1857 (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	20	21	23	24	25	26
Nord	920 .. à 930 ..	930 .. à 937 ..	930 .. à 935 ..	932 50 à 936 25	930 .. à 935 ..	
Est	815 .. à 818 75	815 .. à 818 75	817 50 à 822 50	820 .. à 825 ..	825 .. à 830 ..	
Est nouvelles	750 .. à 760 ..	750 .. à 760 ..	760 .. à 765 ..	765 .. à 775 ..	760 .. à 767 50	
Orléans	1320 .. à 1400 ..	1375 .. à 1425 ..	1375 .. à 1425 ..	1375 .. à 1425 ..	1375 .. à 1420 ..	
Lyon	1410 .. à 1420 ..	1410 .. à 1420 ..	1420 .. à 1427 50	1417 50 à 1425 ..	1420 .. à 1426 25	

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination	Samedi 21 Comptant	Samedi 21 Terme	Lundi 23 Comptant	Lundi 23 Terme	Mardi 24 Comptant	Mardi 24 Terme	Mercredi 25 Comptant	Mercredi 25 Terme	Jeudi 26 Comptant	Jeudi 26 Terme	Vendredi 27 Comptant	Vendredi 27 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0	69 90	69 95	70 10	70 35	69 90	70 05	70 ..	70 15	70 ..	69 80	69 75	69 95
Rentes 4 1/2 0/0	95 25	95 60	95 ..	.. ..	95 ..	.. ..	95 50	.. ..	95 50	.. ..	95 ..	.. ..
Emprunt 3 0/0	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Emprunt 4 1/2 0/0	.. ..	.. ..	.. ..	» »	.. ..	» »	.. ..	» »	.. ..	» »	.. ..	» »
Banque de France, jouiss., juillet 1856	4200 ..	» »	4190 ..	» »	4200 ..	» »	» ..	» »	4200 ..	» »	4200 ..	» »
Comptoir national d'escompte, jouiss., janvier 1856	710 ..	» »	695 ..	» »	710 ..	» »	695 ..	» »	695 ..	» »	695 ..	» »
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss., juillet	620 ..	» »	620 ..	» »	615 ..	» »	620 ..	» »	» ..	» »	» ..	» »
— Oblig. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss., novembre	440 ..	» »	» ..	» »	440 ..	» »	440 ..	» »	440 ..	» »	» ..	» »
— Oblig. 500 fr., 3 0/0 d° » d°	395 ..	» »	395 ..	» »	395 ..	» »	397 50	» »	400 ..	» »	400 ..	» »
— 10e d'Oblig. 4 0/0 d° » d°	.. ..	» »	92 50	» »	92 50	» »	92 50	» »	90 ..	» »	90 ..	» »
— 10e d'Oblig. 3 0/0 d° » d°	.. ..	» »	.. ..	» »	.. ..	» »	.. ..	» »	.. ..	» »	.. ..	» »
— Promesses d'Oblig. 1,000 fr. 3 0/0 300 payés, jouis., mai.	» »	» »	» ..	» »	» »	» »	930 ..	» »	930 »	» »	930 »	» »
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1856	1405 ..	1410 ..	1420 ..	1440 ..	1425 ..	1425 ..	1425 ..	1427 50	1415 ..	1420 ..	1415 ..	1415 ..
Ville de Paris, obligations 1852, jouiss., juillet 1856	1040 ..	» »	1040 ..	» »	1040 ..	» »	1040 ..	» »	1040 ..	» »	1040 ..	» »
d° d° 1855, 300 fr. payés jouiss. sept. 1856	391 25	» »	390 50	» »	390 ..	» »	390 ..	» »	390 ..	» »	390 ..	» »
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	94 »/»	» »	93 7/8	» »	94 »/»	» »	94 ..	» »	94 »/»	» »	93 7/8	» »
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1856	.. »/»	» »	99 1/4	» »	99 5/8	» »	.. »/»	» »	99 5/8	» »	99 5/8	» »
Piémontais. 5 0/0 jouiss. juin 1856	91 ..	» »	91 1/4	» »	91 ..	» »	91 ..	» »	91 75	» »	90 75	» »
— 3 0/0 jouiss., juillet 1856	.. ..	» »	.. ..	» »	.. ..	» »	.. ..	» »	.. ..	» »	.. ..	» »
Autrichien. 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1856	91 1/4	» »	91 1/4	» »	90 »/»	» »	90 »/»	» »	91 »/»	» »	91 »/»	» »
Emprunt Romain, jouiss., juin 1856	.. »/»	» »	89 »/»	» »	88 1/2	» »	.. »/»	» »	88 1/2	» »	88 1/2	» »
Espagne différ. convert. jouiss., juillet	.. »/»	» »	.. »/»	» »	.. »/»	» »	.. »/»	» »	39 1/4	» »	.. »/»	» »
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1856	37 1/2	» »	37 1/4	» »	37 3/8	» »	.. »/»	» »	37 3/8	» »	40 »/»	» »
d° intérieure d°	.. »/»	» »	.. »/»	» »	.. »/»	» »	.. »/»	» »	.. »/»	» »	37 1/4	» »

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, RUE BERGÈRE, 20

Le Directeur, J. MIRÈS.

Digitized by Google

N° 861 — 16e ANNÉE. — N° 10 — SAMEDI, 7 MARS 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

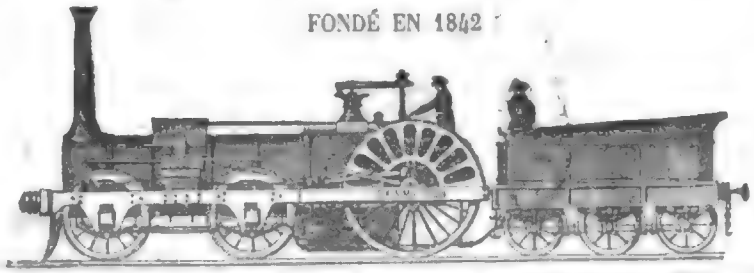
PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger..... 18 » —



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, 6, Norfolk street, Strand, and 4, Finch lane, Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Tout abonné, à partir du 1er janvier 1857, a droit gratuitement à la Carte des chemins de fer de l'Europe, publiée par le *Journal des chemins de fer*.

Cette Carte ne sera remise que sur la présentation de la quittance d'abonnement.

Les personnes dont l'abonnement doit échoir dans le courant de l'année 1857 recevront cette Carte en renouvelant leur abonnement.

Cette Carte est mise à la disposition des abonnés depuis le 1er mars.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 193.—Les chemins Lombards-Vénitiens et François-Joseph, 194. — Lettre à Son Exc. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, 194. — Absorption du Grand-Central, 194. — Chemins de fer russes, 195. — Société des Ports de Marseille, 195. — Les chemins de fer étrangers (2e article), 195.—D'un nouvel impôt sur les valeurs mobilières, 196. — Chronique des chemins de fer, 197. — Banque d'Angleterre, 197. — Avis aux actionnaires, 197. — Bulletin des recettes de la semaine, 198. — Jurisprudence, 198.— Ville de Paris ; seizième tirage, 198. — Ordonnances rendues par M. le préfet de police, 199. — Forges, 200. — Recettes, 201, 202. — Annonces, 203, 204 205. — Chronique de la bourse, 206. — Cours des valeurs industrielles, 207. — Tableau de la bourse, 208.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Le mouvement de hausse qui avait porté la rente de 68 50 à 70 40 en liquidation, avait naturellement créé une foule d'acheteurs nouveaux: aussi la liquidation n'a pu avoir la même physionomie que celle qui l'avait précédée. Toutefois, grâce aux efforts de la Caisse générale des chemins de fer, le report s'est maintenu à un taux raisonnable, et la hausse a ainsi pu continuer son mouvement ascensionnel, lorsque deux faits nouveaux se sont produits : le premier, c'est l'échec subi par le ministère anglais devant la Chambre des communes dans la question chinoise ; le second, c'est la persistance du système du droit de mutation sur les valeurs mobilières, droit que chacun croyait abandonné et remplacé par un abonnement ou une patente. Ces deux faits ont amené un mouvement de réaction sur la rente et sur toutes les valeurs. De 71 55, la rente est tombée à la coulisse à 70 65 et les chemins ont reperdu de 20 à 50 fr. Cependant ces deux circonstances n'ont pas le caractère fâcheux qu'on leur attribue.

L'échec subi par le ministère anglais n'est que le résultat d'une coalition qui a eu la maladresse de choisir pour livrer bataille une question dans laquelle la raison, la sagesse et l'honneur anglais sont du côté de lord Palmerston. De sorte que cet échec deviendra vraisemblablement pour le ministère anglais une cause de raffermissement. Il est vrai qu'il devra recourir à une dissolution ; mais qu'importe, si le système et le ministère sont maintenus.

La question de l'impôt sur les valeurs mobilières a fait, dit-on, quelques progrès. Il paraîtrait qu'on se serait arrêté à frapper les transactions d'un droit de 5 centimes par 100 fr. Mais en même temps un règlement interviendrait qui réduirait le courtage de l'agent de change à 1/12 au lieu de 1/8 0/0, c'est-à-dire que l'agent de change, au lieu de prélever 12 centimes et demi par 100 fr. pour courtage, ne prélèverait plus que 8 centimes et un tiers; de sorte qu'en réalité le droit de mutation de 5 centimes serait payé en grande partie par l'agent de change au moyen de la réduction de son courtage.

Ce droit de mutation serait, dit-on, perçu par l'agent de change ; en même temps il serait nommé six inspecteurs qui seraient chargés de surveiller la perception de l'impôt, et, par conséquent, de vérifier les écritures des agents de change.

Il est évident que si les affaires des banquiers étaient ainsi soumises à l'investigation des agents du Trésor, elles devraient beaucoup diminuer. Enfin, pour résumer tous les bruits qui ont été répandus, on ajoutait que des mesures seraient prises pour détruire la coulisse des valeurs diverses, d'autres ajoutaient la coulisse de la rente.

Nous avons dû reproduire tout ce qui a été dit sur cette affaire de l'impôt des valeurs mobilières ; nous croyons tous ces bruits fondés; nous savons par les journaux qu'une réunion du conseil d'Etat est convoquée aux Tuileries pour aujourd'hui vendredi ; dans cette réunion la question de l'impôt sera discutée sous la présidence de l'Empereur ; et, cependant, nous sommes convaincu que rien ne sera changé dans la situation, parce qu'en définitive ce qu'on veut, c'est un impôt qui produise ; or, celui qu'on projette ne rendrait presque rien, et nous ne croyons pas que pour un résultat négatif on s'exposerait à compromettre le marché des capitaux.

Les négociations entamées pour le démembrement, la fusion ou la liquidation du Grand-Central ont enfin abouti ; ce résultat a contribué à donner une grande animation à notre marché, et si les craintes suscitées par l'impôt de mutation et les préoccupations occasionnées par l'échec subi par le ministère anglais, n'étaient venues arrêter l'élan, la rente aurait facilement atteint et

Digitized by Google

dépassé 72 fr., tandis que les actions de chemins de fer auraient revu leurs plus hauts prix.

Toutefois, les prix de la rente et des chemins est bien amélioré depuis trois mois, et la puissance de notre marché est encore bien grande malgré les atteintes fâcheuses qu'il a reçues.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 70 20 ferme à 70 65.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 95 25, ferme à 95.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Midi,	50.5 0/0.
Lyon,	32.0 0/0.
Méditerranée,	25.5 0/0.
Ouest,	17.8 0/0.
Nord,	12.3 0/0.
Orléans,	9.7 0/0.
Est,	8.9 0/0.

Diminution kilométrique.

Bourbonnais,	3.1 0/0.

C. Devina.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	27 février.	6 mars.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0.....	69 95	70 65	» 70	» »
CONSOLIDÉS.....	93 7/8	94 »/»	» 1/8	» »/»
CRÉDIT FONCIER...	»»» »»	630 »»	» »	» »
CRÉDIT MOBILIER..	1415 »»	1390 »»	» »	25 »
COMPT. D'ESCOMPTE	695 »»	700 »»	5 »	» »
ORLÉANS.....	1420 »»	1430 »»	10 »	» »
NORD.....	970 »»	970 »»	»» »»	» »
EST ANCIEN.....	827 50	840 »»	12 50	» »
EST NOUVEAU.....	770 »»	770 »»	» »	» »
LYON.....	1440 »»	1455 »»	15 »	» »
MÉDITERRANÉE....	1630 »»	1685 »»	55 »	» »
MIDI.....	786 25	797 50	11 25	» »
OUEST.....	822 50	830 »»	7 50	» »
GRAND-CENTRAL...	605 »»	617 50	12 50	» »
GENÈVE.....	757 50	780 »»	22 50	» »
CH. AUTRICHIENS..	767 50	780 »»	12 50	» »
SAINT-RAMBERT....	652 50	665 »»	12 50	» »
VICTOR-EMMANUEL.	607 50	610 »»	2 50	» »

On assure que la négociation à terme des actions des chemins Lombard-Vénitiens et François-Joseph sur le marché de Lyon aurait suscité quelques difficultés de la part de l'autorité supérieure, et l'on ajoute même que ces marchés doivent cesser à partir du 15 mars.

Nous ne savons pas jusqu'à quel point ces bruits sont exacts, et nous regretterions sincèrement qu'ils le fussent. Rien n'est moins favorable aux affaires que cette réglementation minutieuse qui s'applique à tous les détails, et dont les inconvénients ne sont, malheureusement, pas assez évidents aux yeux des hommes d'État français, qui, grandis presque tous dans la littérature ou le barreau, sont, au fond, presque entièrement étrangers aux questions de finances et d'affaires.

Si l'interdiction qui frappe les négociations à terme des affaires étrangères s'appliquait aux sociétés purement financières ou de spéculation, c'est-à-dire aux sociétés de crédit mobiliers, nous y applaudirions parce que ces sociétés ne correspondent à aucun besoin d'intérêt public; mais les chemins de fer sont une exception, parce que tous les États de l'Europe sont intéressés à l'établissement des voies ferrées dans les diverses contrées du continent. Ensuite le développement des affaires sur les places de Bordeaux, Lyon, Marseille, Toulouse, etc., etc., avait le mérite de multiplier les marchés des capitaux et de faire ainsi revenir le bon marché de l'argent en l'attirant en masse sur quelques places privilégiées. Trouve-t-on que le capital soit trop abondant? Veut-on recommencer l'expérience que nous a fait faire la note du 9 mars? Nous ne le croyons pas; cependant la cote restreinte aux affaires du comptant serait illusoire, puisqu'on sait très-bien que des affaires de 200 à 300 millions ne peuvent pas se constituer avec la cote au comptant; en pareil cas une autorisation insuffisante a les mêmes effets qu'un refus absolu.

C. Devina.

Nous publions ci-dessous la lettre que les directeurs de la Caisse générale des chemins de fer viennent d'adresser au ministre des travaux publics :

A Son Excellence M. le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Monsieur le Ministre,

Une dépêche télégraphique de Londres, publiée ce matin par les journaux, annonce que M. Peto a été appelé à Paris sur l'ordre du gouvernement pour construire des chemins de fer en Algérie.

Si cette dépêche est exacte et que le gouvernement soit disposé à concéder les chemins de fer à construire en Algérie, nous avons l'honneur de vous faire connaître que nous sommes en mesure de les soumissionner.

Nous regretterions pour l'honneur national que les sociétés françaises, dont les capitaux ont si puissamment contribué à la constitution des Compagnies qui construisent les chemins allemands, suisses, italiens, espagnols, russes, restassent étrangères à la construction des chemins en Algérie, cette terre française dont la fertilité et la richesse promettent à la mère-patrie des résultats si importants.

Nous avons l'honneur d'être,
Monsieur le Ministre,
De Votre Excellence,
Les très-humbles et très-obéissants serviteurs,

Les Directeurs de la Caisse générale des chemins de fer,

J. Mirès et Cᵉ.

Paris, le 3 mars 1857.

ABSORPTION DU GRAND-CENTRAL.

On nous assure que les arrangements relatifs à la fusion ou plutôt à l'absorption du Grand-Central sont terminés.

Ce sont, dit-on, les Compagnies d'Orléans et de la Méditerranée qui se partagent aujourd'hui les lignes composant le réseau dit Grand-Central, dans la proportion de deux tiers pour la Compagnie d'Orléans et d'un tiers pour la Compagnie de la Méditerranée.

La part revenant à la Compagnie d'Orléans comprendrait la ligne de Limoges à Agen, et les lignes transversales rejoignant d'un côté la ligne de Paris à Bordeaux et de l'autre les lignes de Paris à Lyon par le Bourbonnais, de Paris à Clermont et du Midi vers Toulouse.

S'il était fait une ligne directe de Paris à Tours par Vendôme, elle appartiendrait à la Compagnie d'Orléans.

A la Compagnie de la Méditerranée reviendraient les chemins de Rhône-et-Loire, le chemin de Clermont à Lempde et l'éventualité d'une ligne de la Méditerranée au bassin de la Loire par Alais et le Puy.

Le rachat du Grand-Central est fait moyennant deux obligations et un tiers par action, ce qui, au cours de 280 fr. l'obligation, représente 653 fr. 35 c.

Les titres des obligations destinées aux actionnaires du Grand-Central seraient créés par les Compagnies d'Orléans et de la Méditerranée dans la proportion de deux tiers pour le compte de la première Compagnie, et d'un tiers pour le compte de la seconde.

La Compagnie de Lyon n'interviendrait pas pour le moment, on le voit, dans ces arrangements; mais on assure qu'après la liquidation du Grand-Central les Compagnies de Lyon et de la Méditerranée concluront un traité de réunion, dont l'une des conséquences pourrait être le rachat par lesdites Compagnies de la part, réservée aujourd'hui, de la Compagnie d'Orléans dans le syndicat du Bourbonnais.

Une autre conséquence de la conclusion des arrangements avec le Grand-Central serait, dit-on, la concession du réseau pyrénéen.

La Compagnie à laquelle cette concession serait faite recevrait du gouvernement la

Digitized by Google

subvention qu'il est autorisé à accorder ; mais les fonds seraient fournis réellement par les Compagnies héritières du Grand-Central.

On espère que la liquidation du Grand-Central pourra être terminée dans peu de mois.

C. Devins.

CHEMINS DE FER RUSSES.

Nous avons publié les statuts des chemins russes ; on a vu aussi que le capital était de 1,100 millions de francs, qui sera représenté moitié par des actions et l'autre moitié par des obligations, de sorte que le nombre d'actions à émettre sera de onze cent mille. Il paraît bien difficile qu'un si grand nombre d'actions puisse facilement se classer, surtout quand l'intérêt garanti n'est que de 5 0/0 y compris l'amortissement.

C. Devins.

SOCIÉTÉ DES PORTS DE MARSEILLE.

Les négociations engagées avec la Société des docks de Marseille, pour la cession d'une partie des terrains situés sur le port Napoléon, se poursuivent et ont eu ce premier résultat, de mettre à peu près d'accord les parties sur les bases fondamentales de la transaction. Mais la nécessité de compléter la régularisation et l'organisation légales de la Société des docks, préalablement au traité à intervenir, ont nécessairement apporté un retard momentané à la conclusion de ce traité.

Nous espérons donc être autorisés sous peu à faire connaître les conditions d'un arrangement également avantageux aux deux Sociétés.

En attendant, les locations des terrains à louer sur le port de la Joliette se poursuivent avec activité, toujours à des prix qui assurent aux actionnaires un dividende indépendant de l'intérêt.

On prépare les chantiers sur les terrains où vont s'élever les constructions que la Société fait établir, afin de développer plus rapidement encore une plus-value qui cependant augmente chaque jour d'une manière remarquable.

C. Devins.

LES CHEMINS DE FER ÉTRANGERS.

(Deuxième article.)

CHEMINS DE FER DE L'AUTRICHE.

Chemin de fer d'Orient de l'empereur François Joseph.

L'acte de concession de la Société des chemins autrichiens lui donnait pendant deux ans le droit d'entreprendre la construction d'un embranchement dirigé de Szegedin sur Belgrade (Semlin).

Cet embranchement, auquel se reliaient plusieurs autres projets destinés à doter la rive droite du Danube d'un réseau complet de chemins de fer, est devenu le point de départ d'une entreprise distincte qui a été concédée à une Compagnie représentée par MM. le comte Georges d'Appony, le baron d'Eskelès, E. André, Isaac Pereire, Ch. Mallet, baron Sina, baron Seillière, etc.

La concession, accordée pour 90 ans, à partir du 1er janvier 1862, comprend quatre lignes :

1° Un chemin de Vienne à Essek par Œdenburg et Gross-Kanissa, d'une longueur de kilom 368

2° Un chemin partant de Komorn pour se réunir au précédent à Fünfkirchen, en passant par Stuhlweissenburg 187

3° Un chemin partant également de Fünfkirchen et se prolongeant jusqu'à Semlin-Belgrade, en passant par Essek. 180

4° Un chemin partant de Pesth-Ofen, passant à Gross-Kanissa, aboutissant à Poltshack, station de la ligne de Trieste. 307

Total kilométrique. . . . 1,042

Ce réseau fera communiquer Vienne et Belgrade selon deux directions différentes, l'une par Œdenburg et Gross-Kanissa, l'autre par Komorn et Stuhlweissenburg, en empruntant une section de la Société des chemins autrichiens. Il donne à la Bohême, à la Hongrie et à la Transylvanie un débouché direct sur le port de Trieste ; enfin, il est à remarquer que les lignes de Belgrade constituent nécessairement la première section du chemin de fer de Vienne à Constantinople, et que les chemins de fer projetés dans les provinces danubiennes viendront nécessairement se raccorder avec cette grande ligne internationale.

Le capital social est de 250 millions de francs, savoir :

1° 150 millions représentés par 300,000 actions au porteur de 500 fr. chacune, ayant droit à un intérêt de 5 0/0 pendant la construction ; ces actions sont au porteur après libération de 150 fr. ;

2° 100 millions en obligations, dont les conditions d'émission seront fixées d'accord avec le gouvernement autrichien.

Un intérêt de 5 0/0, plus 2/10 0/0 pour amortissement, est garanti par le gouvernement impérial et royal sur le capital entier de 250 millions de francs.

Il n'a encore été appelé que 50 fr. par action.

La comparaison du capital, fixé à 250 millions, avec la longueur du réseau, c'est-à-dire 1,042 kilomètres, fait ressortir le kilomètre à environ 240,000 fr.

C'est là un chiffre très-avantageux et qui promet d'heureux résultats à l'exploitation, si, comme on doit le croire, il repose sur des calculs exacts et approfondis. Dans ce cas, la Compagnie des chemins de fer François-Joseph aurait un avantage marqué sur les autres lignes d'outre-Rhin, car nous ne devons pas omettre de faire remarquer que les chemins de fer construits jusqu'ici en Allemagne ont dépassé sensiblement le prix de 240,000 fr. par kilomètre.

Si un supplément de dépenses, et par conséquent un accroissement du capital, devenait nécessaire, la Compagnie regretterait de n'avoir pas songé, dans cette prévision, à obtenir du gouvernement autrichien que sa garantie d'intérêt fût étendue au nouveau capital qui pourrait être appelé.

CHEMINS DE FER ESPAGNOLS.

Chemin de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.

Le réseau de cette Compagnie comprend trois sections qui, après avoir eu une existence distincte, ne composent plus qu'une ligne unique traversant une grande partie de l'Espagne du nord-ouest au sud-est, et d'une longueur totale de 815 kilomètres, savoir :

1° De Saragosse à Madrid..	360 kilom.
2° De Madrid à Almanza ...	358
3° D'Almanza à Alicante....	97
Total égal....	815 kilom.

La première section tout entière est en construction, ci...	360 kilom.
Sur la deuxième section il n'y a plus en construction que..... entre Albacète et Almanza, lesquels sont presque achevés.	80
La troisième section toute entière sera livrée à l'exploitation au mois d'octobre prochain, ci.....	97
Total en construction...	537 kilom.
Sur la deuxième section, la Compagnie exploite déjà le parcours de Madrid à Albacète d'une longueur de.....	278 kilom.
Total égal....	815 kilom.

Cette grande artère, qui sera reliée à la France par sa jonction avec le chemin de fer de Bayonne, mettra également en communication les ports de Barcelone, de Valence et d'Alicante, et servira de tronc commun à de nombreux embranchements qui pénétreront dans les parties les plus fertiles et les plus peuplées de l'Espagne.

Voici dans quelles conditions s'établissent les trois sections de ce chemin de fer :

1° *De Madrid à Saragosse.* Par un traité passé avec la Société espagnole, industrielle et mercantile (Crédit mobilier Rothschild) ; celle-ci s'est chargée de construire cette section et de la livrer en état d'être exploitée avec le matériel fixe et roulant, au prix de 207,500 francs par kilomètre ; ci..... 207,500 fr.

mais la concession, à dater du 8 mai 1856 accorde à la

Digitized by Google

Compagnie une subvention par kilomètre de.....	55,263
Le prix net du kilomètre est donc seulement de....	152,237 fr.
Soit, pour 360 kilomètres, une dépense de	54,805,320
Plus, les dépenses antérieures à la concession réglées à.....	631,580
Et les dépenses faites depuis la concession.....	*mémoire.*
Total de la dépense...	55,436,900 fr.

2° *De Madrid à Almanza.* Le prix de revient de cette section, résultant du contrat passé, le 7 juillet 1856, avec les concessionnaires primitifs, est de 180,000 fr. par kilom.

Soit pour 358 kilomètres, une dépense totale de. . . . . 64,440,000 fr.

3° *D'Almanza à Alicante.* Par traité passé avec don J. Salamanca, celui-ci doit livrer le chemin terminé et prêt à exploiter, y compris le matériel fixe et roulant, au prix de 180,000 fr. par kilomètre.

Soit pour 97 kilomètres, une dépense totale de. . . . . 17,460,000 fr.

En résumé :

Les 360 kilom. de la première section coûteront environ .	55,436,900 fr.
Les 358 kilom. de la deuxième section. . .	64,440,000
Les 97 kilom. de la troisième section.	17,460,000
815 kilom.	
Total de la dépense. . .	137,336,900 fr.

Le prix du kilomètre à une voie ressort ainsi en moyenne à 168,511 fr.

Le capital social est de 240,000 actions de 500 fr. chacune, soit. . .	120,000,000 fr.
Et la Compagnie a le droit d'émettre des obligations pour une somme égale à la moitié de son capital, soit	60,000,000
Elle pourra donc disposer d'un capital de. . .	180,000,000 fr.

qui représenterait alors une dépense de 220,000 fr. par kilomètre.

Les actions versées de 150 fr. sont au porteur d'après les statuts ; et un nouveau versement de 100 fr. va être appelé pour permettre à la Compagnie d'accomplir les engagements en vertu desquels elle a été mise en possession des 276 kilomètres déjà exploités.

Il paraît certain que les autres appels de fonds ne seront faits qu'au fur et à mesure de l'ouverture de nouvelles sections.

Chaque action a droit à un intérêt de 6 0/0, pris au besoin sur le capital social pendant la durée de la construction ; les statuts autorisent, en outre, la répartition, jusqu'à concurrence des 3/4, des bénéfices réalisés sur les sections ouvertes à l'exploitation. Cette faculté n'est pas sans importance, les recettes réalisées depuis le 10 juillet 1856, jour de la prise de possession de la Compagnie jusqu'au 31 décembre de la même année, s'étant élevées à. 2,366,149 23

Si l'on en déduit les frais d'exploitation à 50 0/0, soit environ 1,183,074 61

Il resterait net environ. . 1,183,074 62

dont les 3/4, soit 887,305 fr. 96 c., représenteront, s'ils sont distribués à titre de dividendes environ 3 fr. 70 c. par action.

Les recettes dont nous venons de donner le chiffre total représentent un revenu brut kilométrique de 17,749 f. 95 c., obtenu avec un matériel insuffisant pour le trafic. Les administrateurs de la Compagnie ont exprimé l'espoir, dans le rapport lu à l'assemblée générale le 29 janvier 1857, que ces recettes seraient doublées après l'ouverture de la ligne jusqu'à Alicante.

C. Devina.

D'UN NOUVEL IMPOT SUR LES VALEURS MOBILIÈRES.

M. le comte P. de Chasseloup-Laubat, vice-président du Conseil d'administration de l'Ouest, vient de publier dans la *Revue des Deux Mondes* un remarquable travail relatif au projet d'un nouvel emprunt sur les valeurs mobilières. Nous extrayons de ce travail les passages suivants :

I. — *De l'impôt sur les dividendes des actions industrielles.*

Au premier aspect rien ne paraît plus juste et plus simple que d'imposer les valeurs mobilières, et l'on entend souvent répéter cette phrase : « Pourquoi un homme qui place 100,000 francs en valeurs mobilières, et en retire un revenu assez considérable, ne paie-t-il aucun impôt, tandis que celui qui place une somme semblable en propriété immobilière, dont il n'obtient qu'un produit net assez minime, est obligé de supporter des impôts de plusieurs sortes? »

Mais lorsqu'on examine avec soin cette prétendue anomalie, on est amené à reconnaître qu'elle est bien moins réelle qu'on ne l'avait imaginé, et que l'imposition nouvelle à laquelle on voudrait soumettre les valeurs mobilières est moins juste et beaucoup moins simple à établir qu'on ne l'avait cru d'abord.

En effet, si l'on y regarde de près, on voit que, sauf quelques exceptions (1), les valeurs qu'on appelle *mobilières* ne sont, si nous pouvons nous exprimer ainsi, que de *petites coupures* d'actes de propriété qui, comme toutes les autres, paient leur part d'impôt, et qui ne sont même pas toutes industrielles.

Ainsi, pour prendre un exemple qui rende notre pensée plus saisissable, qu'est-ce qu'une action d'une société organisée pour l'exploitation d'une mine?

Evidemment, c'est un titre qui constitue le porteur de cette action propriétaire d'une part aliquote de la *propriété indivisible* de la mine.

Or ces mines, qu'elles soient exploitées par des sociétés ou par de grands propriétaires sont soumises, par la loi du 21 avril 1810, à deux sortes d'impôts : une *redevance fixe* et une *redevance proportionnelle au produit de la mine.* Si donc on établit un impôt quelconque sur le *dividende* de l'action, c'est-à-dire sur le produit net, c'est un *troisième* impôt qu'on fait peser sur la mine de la Société, et dont ne sera pas chargée la mine d'un propriétaire particulier, qui, dans le même bassin, quelquefois en concurrence, possédera à lui seul une concession ; de sorte que ce troisième impôt sera établi contre ce qui doit le plus être encouragé, contre ce qui seul, avec la division de nos fortunes, a produit les grands progrès de notre industrie, contre l'*association des petits capitaux*, tandis que la grande propriété s'en trouvera affranchie !

Ce que nous disons d'une société formée pour l'exploitation d'une mine n'est pas moins vrai pour les sociétés de desséchement des marais, d'exploitation de certains immeubles, de forges, de manufactures, d'entreprises maritimes, enfin pour *toutes les sociétés industrielles.*

. . . . . .

Sans nous étendre davantage sur ces considérations, qui nous entraîneraient au delà des limites que nous nous sommes tracées, nous ne dirons plus, pour ce qui concerne les Compagnies de chemins de fer, qu'une chose qu'on paraît souvent ignorer : c'est qu'elles paient déjà à l'État, soit en vertu de lois générales, soit en exécution des clauses de leurs cahiers des charges, une part d'impôt très-considérable. Nous avons voulu nous rendre compte de ces charges pour une entreprise qui nous était particulièrement connue, et voici ce que nous avons trouvé pour la Compagnie de l'Ouest en 1856 :

En vertu de lois générales :

Impôt foncier, mobilier et patentes	189,575 f.	
Droit de licence.	12,000	
Timbre des actions et obligations	261,575	
Impôt du 10°. . .	2,496,000 fr.	
Perçu sur le public	1,024,000	
(1) Perçu sur les actionnaires . . .	1,472,000 f.	1,472,000
	1,934,150 f.	1,934,150

En exécution du cahier des charges et payé en argent :

Télégraphie, personnel. . . .	13,000 f.	
Frais de surveillance et police.	104,382	
	117,382 f.	117,382
Total en argent. . . .		2,051,532

En services rendus :

Réduction du prix des places pour les militaires et marins. . .	1,700,000 f.	
Poste.	253,000	
	1,953,000 f.	1,953,000
Total général.		4,004,532

(1) Les valeurs des entreprises financières, sous quelque dénomination qu'elles soient, organisées.

(1) Bien que la loi ait permis d'ajouter au prix des places et du trafic de la grande vitesse, le montant de l'impôt en *dixième*, il se présente beaucoup de circonstances dans lesquelles on ne saurait augmenter le prix du tarif perçu, sans porter une grande perturbation dans la circulation et sans diminuer le trafic ; c'est pourquoi la Compagnie de l'Ouest a eu à supporter une part si considérable dans cet impôt. C'est ainsi, quoi qu'on en dise, que les impôts de consommation atteignent toujours plus ou moins la production, les prix résultant de la liberté du marché. Or, pour les banlieues surtout, les chemins de fer eux-mêmes sont soumis à cette règle.

Digitized by Google

Ainsi, dans une année pendant laquelle les actionnaires auront touché 12 millions, l'État, soit en argent, soit en services rendus qu'il lui aurait fallu payer, aura touché 4 millions, c'est-à-dire le *quart* de tout le produit net. En d'autres termes, il aura eu pour sa part 13 fr. 33 c. par chaque action, tandis que l'actionnaire aura touché 40 fr. ; et si l'on ajoute 1,024,000 fr. payés par les voyageurs et le trafic de grande vitesse, l'État aura retiré de cette entreprise 3,075,532 f. en argent.
et 1,953,000 en services rendus

Total, 5,028,532 fr.

On voit ce qu'il y a d'erroné dans cette pensée, que les entreprises de chemins de fer ne sont soumises à aucune sorte d'impôts. Elles en supportent au contraire de considérables; seulement, comme ces impôts sont nécessairement prélevés avant la distribution des dividendes, les hommes qui n'examinent pas sérieusement les choses s'imaginent que les capitaux engagés dans ces entreprises ne paient pas leur part de tribut. C'est absolument comme si l'on disait à un propriétaire qu'on verrait toucher le prix d'un fermage qu'il n'a aucune charge à supporter, parce que ce fermage arrive dans ses mains sans déduction faite de tout ce qui a grevé la terre et l'agriculture.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Le décret de concession du chemin de fer de Paris à Soissons a, assure-t-on, été signé samedi 28 février.

A cette ligne viendrait se relier à la frontière le chemin de Marienbourg à Chimay.

—Le chemin de fer du Nord vient de décider qu'à partir du 1er avril il serait délivré des cartes d'abonnements annuels qui permettraient de parcourir librement toutes les lignes qui forment le réseau de cette Compagnie.

Le prix annuel de l'abonnement serait de 1,100 fr.

— La ligne de Mâcon à Bourg et à Seyssel sera, d'après l'état d'avancement actuel des travaux, mise en exploitation sur une longueur de 100 kilomètres au 1er juin prochain. La ligne, on le sait, est exploitée depuis le 23 juin dernier de Lyon à Bourg sur une longueur de 75 kilomètres.

Le viaduc sur le Rhône à Grand-Camp est terminé. La dernière pierre a été posée le 23 février. Cet ouvrage cube 14,000 mètres, dont 8,000 mètres cubes en pierres de taille, et le reste en maçonnerie. La longueur totale de ce viaduc est de 300 mètres, sur huit arches de 30 mètres d'ouverture, élevées de 11 mètres 30 centimètres au-dessus des basses eaux, sur 4 mètres à la flèche. Les piles ont 4 mètres environ de largeur.

— On annonce que des machines ont parcouru toute la ligne de Toulouse à Cette, et que l'ouverture de la ligne pourra avoir lieu pour le service des marchandises dans le courant de ce mois. Le service des voyageurs serait établi quelques semaines après, pour le commencement d'avril. Le *Journal de Toulouse* parle de cette ligne en ces termes :

« La ligne de Toulouse à Cette a été déjà parcourue par des locomotives à grande vitesse. Des ingénieurs ont visité tous les travaux ; le 20 février dernier, au ministère des travaux publics, on a pris des dispositions pour leur réception définitive par les agents du contrôle de l'Etat. Tout annonce que cette partie de la voie pourra être livrée aux marchandises vers le 15 mars, et le 1er avril aux voyageurs. L'embranchement de Narbonne sur Perpignan ne sera ouvert que vers la fin de l'automne. »

C. Devinat.

BANQUE D'ANGLETERRE.

SITUATION AU 21 FÉVRIER 1857.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Billets émis.	24,168,680	604,217,000
Actif.		
Avances à l'Etat. . . .	11,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,459,900	86,497,500
Espèces et lingots (or) .	9,693,680	242,342,000
Somme égale. . .	24,168,680	604,217,000

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque.	14,553,000	363,825,000
Réserve	3,521,386	88,034,650
Compte-courant de l'Etat créditeur.	7,455,200	186,382,250
Comptes particuliers. .	9,294,508	232,362,700
Billets à sept jours et autres	726,360	18,159,000
	35,550,544	888,762,600
Actif.		
Créances sur l'Etat. . .	11,530,213	288,255,325
Créances particulières.	17,755,796	443,894,900
Billets de banque en portefeuille.	5,553,525	138,838,125
Numéraire.	711,010	17,775,250
	35,550,544	888,763,600
Augmentation :		
Compte-courant de l'Etat	367,684	9,192,125
Portefeuille.	326,290	8,157,250
Réserve métallique. . .	145,030	3,625,750
Diminution :		
Créances.	506,794	12,669,850
Réserve.	4,356	108,900
Comptes particuliers. .	479,550	11,988,750
Billets en circulation. .	245,341	5,133,525

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Caisse générale des chemins de fer. — 25 avril, assemblée générale.

Crédit mobilier. — 28 avril, assemblée à 4 heures.

Orléans. — 30 mars, assemblée générale annuelle et extraordinaire, 2 heures et demie.

Ouest. — 28 mars, assemblée à 3 heures et demie.

Bessèges à Alais. — 23 mars, assemblée à 2 heures.

Union financière et industrielle.—30 avril, assemblée générale à 4 heures.

Compagnie parisienne d'éclairage et chauffage par le gaz. — 7 mars, assemblée à 3 heures, salle Herz.

Compagnie générale des Eaux. — 2 avril, assemblée à 3 heures.

Victor-Emmanuel.—24 mars, assemblée générale extraordinaire à Paris, à 3 heures.

Société mercantile et industrielle à Madrid. — 19 avril, assemblée à midi.

Glaces de Montluçon. — 16 mars, assemblée à 1 heure.

Caisse hypothécaire. — 30 mars 1857, assemblée. Dépôt, 20 actions.

ÉCHANGES DE TITRES.

Caisse générale des chemins de fer. — Echange des *actions de la Caisse* et *Journal des chemins de fer* (non négociables aujourd'hui) contre les *actions de la Caisse générale des chemins de fer*, cotées officiellement depuis le 20 janvier.

Chemin des Pyrénées à Madrid. — Echange des titres contre les actions de Madrid à Saragosse.

Compagnie générale maritime. — Mars, échange des titres nominatifs contre les actions au porteur.

APPELS DE FONDS.

Est. — 10 au 25 mars, 70 fr. par obligation, dernière émission 1850.

Compagnie générale maritime.—1er mars, 150 fr. par action ; dernier versement.

Banque de crédit pour le commerce et l'industrie à Vienne. — 1er avril 40 florins ; 1er juin 40 florins.

Caisse du commerce et de l'industrie à Turin. — 16-31 mars, 50 fr. par action, nouvelle émission.

Bazin Léon Gay. — 1er juillet 1857, 100 fr. par action (versement de novembre différé.)

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Nord. — 31 janvier, premier tirage de 300 obligations de Charleroy à Erquelines.

Lyon-Bourbonnais. — 1er avril, remboursement du tirage du 6 novembre.1er janvier, remboursement du tirage du 4 décembre.

Ville de Paris. — 1er février, remboursement des obligations (emprunt de 50 millions) sorties au tirage du 3 novembre.

Mines de la Loire. — 1er février 1857, remboursement des obligations sorties au tirage du 12 décembre.

Digitized by Google

Sambre à l'Oise. — 1er juillet 1857, remboursement de 21 obligations 1853 sorties au tirage du 10 janvier.

Ouest. — 6 juillet, remboursement du tirage du 15 décembre.

Compagnie générale des Omnibus. — 1er avril, remboursement du tirage du 13 janvier.

Houillères et chemin de fer d'Epinac. — 1er février, remboursement à 1,100 fr. des 50 obligations série G, de 301 à 350, sorties au tirage du 25 novembre.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Autrichiens. — 1er mars, 7 fr. 50 c. par obligation.

Banque de Darmstadt. — 1er au 30 avril, 80 fr. dividende 1856.

Versailles (R. G.). — Paiement des intérêts échus le 21 février.

Banque de la Martinique et de la Guadeloupe. — 17 fr. 55 c. par action de 500 fr. pour la Martinique, et 17 fr. 50 c. pour la Guadeloupe.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en moins
								%	%
ORLÉANS (1)	Du 19 au 25 février	1234	1,134,776	919	1053	882,225	837	9.7	»
NORD (1)	19 — 25 —	795	933,259	1,172	795	818,175	1,029	12.3	»
OUEST (1)	19 — 25 —	876	724,996	827	806	506,351	702	17.8	»
EST (1)	19 — 25 —	1122	892.719	795	1069	781,201	730	8 9	» »
LYON (1)	19 — 25 —	656	1,020,215	1,555	572	673.019	1,176	32.0	»
LYON-BOURBONNAIS (1)	19 — 25 —	255	216,220	848	255	223,004	874	»	3.1
MÉDITERRANÉE (1)	19 — 25 —	551	615,026	1,116	523	465,486	889	25.5	»
MIDI	19 — 25 —	494	202,466	361	307	94,271	240	50.5	»
GRAND-CENTRAL	12 — 25 —	135	76,859	014	»	»	»	»	»
LYON A GENÈVE	19 — 25 —	75	22, 193	295	»	»	»	»	»
				»	»	»	»	»	»

(1) PRÉLÈVEMENT FAIT DE L'IMPOT SUR LA GRANDE VITESSE.

JURISPRUDENCE.

COUR DE CASSATION (ch. des requêtes).

Présidence de M. Nicias-Gaillard.

Bulletin du 24 février.

CHEMIN DE FER. — TARIF. — MODIFICATION. — INÉGALITÉ DE TAXE.

Une Compagnie de chemin de fer viole-t-elle le principe de l'égalité des taxes lorsqu'elle offre une réduction sur le tarif aux expéditeurs qui lui feront transporter par an une certaine quantité de marchandises ?

Ne présente-t-elle pas ainsi un avantage aux commerçants puissants, au détriment de la possibilité de toute concurrence entre ceux-ci et les commerçants qui ne peuvent pas atteindre le même chiffre d'affaires ?

Jugé, par arrêt de la Cour impériale de Rouen du 24 juin 1856, que le traité offert par la Compagnie étant général et s'adressant à tous les négociants, n'était pas exclusif et ne portait ainsi aucune atteinte au principe d'égalité. Pourvoi pour violation des articles 35 et 37 du cahier des charges annexé à la loi du 11 juin 1842 relative à la concession du chemin de fer de Paris à Rouen, et du principe d'égalité qu'il consacre envers tous ceux qui ont à se servir de ce chemin pour le transport de leurs marchandises et effets. Cette question, résolue en sens inverse par un arrêt de la Cour impériale de Paris du 18 février 1856, a donné lieu, le 24 novembre dernier, à un arrêt d'admission. La chambre civile n'a point encore statué, et il importe que le pourvoi actuel contre l'arrêt de la Cour de Rouen, qui est la contre-partie de celui de la Cour impériale de Paris, soit examiné en même temps, et que la solution qui interviendra à l'égard de l'un serve de règle pour le jugement de l'autre.

Ce nouveau pourvoi a donc été admis, au rapport de M. le conseiller Silvestre et sur les conclusions conformes de M. Raynal, avocat général; plaidant, Me Frignet pour le sieur Vasse, demandeur en cassation contre l'arrêt ci-dessus daté de la Cour impériale de Rouen, et rendu au profit de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest.

VILLE DE PARIS.

Seizième tirage au sort des obligations de l'emprunt de 25 millions.

Lundi 2 mars 1857.

		Gagne une prime de
Le 1er numéro sortant :	17,405	30,000 fr.
Le 2e —	3,426	15,000
Le 3e —	13,207	10,000
Le 4e —	12,160	7,000
Les numéros 7,595 — 15,641 — et 19,669 chacun		3,000
Les numéros 9,499 — 23,494 — 1,529 — et 5,221, chacun		2,000
Les numéros 7,254 — 9,686 — 12,523 — 15,008 — 19,563 — et 21,078, chacun		1,000
Les numéros 21,378 — 12,247 — 11,026 — 10,098 — 463 — 9,296 — 24,623 — 14,735 — 2,711 — 9,491 — 324 — 6,746 — 10,123 — 23,299 — 4,028 — et 2, chacun		500
Le 34e et dernier numéro, 4,018		566

Le remboursement en capital des obligations désignées au tableau ci-dessus, ainsi que le paiement des primes attachées à chacune d'elles, aura lieu à présentation *à la caisse municipale, à l'Hôtel-de-Ville*, le 1er avril prochain, en même temps que s'opérera le paiement des arrérages sur le pied de 5 0/0.

Par décret du 14 février 1857, M. Victor Hervel a été nommé avoué près le tribunal civil de première instance de la Seine, en remplacement de Me Fache, démissionnaire en sa faveur.

COMPAGNIE DES HOUILLÈRES ET CHEMINS DE FER DE CARMAUX-TOULOUSE.

	Extraction. tonnes.	Extraction. kilogr.	Recet. brutes. fr.	Recet. brutes. c.
Mois de janvier.	11,253	994	173,032	75

Digitized by Google

Le Conseil d'administration de la Banque générale suisse de Crédit international mobilier et foncier a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que l'à-compte semestriel du dividende de l'exercice 1856-1857 a été fixé à 4 fr. par action libérée de 125 fr., et qu'un versement de 75 fr. par action est appelé pour le 2 avril prochain,

Le Conseil informe en même temps que l'assemblée générale des actionnaires du 2 mars dernier a décidé la suppression de toutes les actions de jouissance, ainsi que l'amortissement du fonds capital (art. 13 et 28 des statuts), et a voté la conversion des actions de 250 fr. en actions de 500 fr., accompagnées de coupons de dividende.

En conséquence, les porteurs de certificats provisoires recevront, en échange de deux titres libérés de 125 fr chacun, et accompagné d'un versement de 142 fr. (deux fois 75 fr., moins 8 fr. de dividende), une action définitive de 500 fr. libérée de 400 fr.

Les versements doivent être effectués du 2 au 15 avril prochain ; passé ce délai, l'intérêt de retard à raison de 5 0/0 l'an, calculé à partir du 2 avril, sera dû sur le montant des versements non effectués,

Ces opérations se feront à Genève, au siége social, place du Port;

A Paris, à la succursale, rue Louis-le-Grand, 30 ;

A Londres, à l'agence de la Banque générale suisse, 2, Royal Exchange Buildings.

La souscription aux actions *du chemin de fer Ferdinand, de Florence aux Etats-Romains* (PROLONGEMENT DES CHEMINS DE FER LOMBARDS-VÉNITIENS), sera close le mardi 10 mars.

Le capital de 20 millions de francs est *garanti par le gouvernement toscan d'un revenu minimum de 1,200,000 livres toscanes* (1,008,000 francs) ou *plus de 5 0/0 pendant 99 ans.* C'est la seule entreprise en émission en ce moment dont le revenu soit garanti pendant toute la durée de la concession.

Les actions sont de 500 francs et *au porteur*, moyennant le premier versement de 150 francs.

Les souscriptions sont reçues dans les bureaux de la succursale de la Banque générale suisse, 30, rue Louis-le-Grand, à Paris.

ORDONNANCES RENDUES PAR M. LE PRÉFET DE POLICE, EN MATIÈRE DE TARIFS, PENDANT LE COURANT DU MOIS DE NOVEMBRE.

CHEMINS	DATES	TITRES DES ORDONNANCES	OBSERVATIONS
Est.....	6 novembre	Ordonnance concernant le transport des cendres pour engrais.	Tarif à 0,5 c. par tonne et par kilomètre, par wagon complet de 5,000 kil.
Nord.....	8.....	Ordonnance concernant les tarifs généraux de la grande vitesse.	Tarifs des transports des voyageurs, des militaires, des excédants de bagages, des chiens, des articles de messagerie, des marchandises, des huîtres et poissons frais, des finances et autres valeurs, des voitures, des pompes funèbres et cercueils, des chevaux et mulets et des bestiaux. Tarifs d'abonnement et billets d'aller et retour.
Est.....	11.....	Ordonnance concernant un tarif spécial pour le transport des cloches à jardin.	20 fr. par tonne, de Châlons-sur-Marne à Paris, y compris les frais de manutention.
Est.....	18.....	Ordonnance concernant les tarifs généraux de la grande et de la petite vitesse, applicables sur tout le réseau de l'Est, la ligne de Montereau à Troyes exceptée.	Tarifs du transport des voyageurs, des excédants de bagages, des articles de messagerie et marchandises, des denrées, des finances et autres valeurs, des voitures, chevaux, bestiaux, transports funéraires, chiens (à la grande et à la petite vitesse), des marchandises à la grande et à la petite vitesse
Est.....	27.....	Ordonnance concernant l'addition de diverses marchandises au tarif spécial des céréales, farines, fécules, etc.	La Compagnie est autorisée à appliquer les prix du tarif spécial des céréales (0,6, 0,7 et 0,8 centimes par tonne et par kilomètre), au transport des bois de teinture en bûches, cachou brut pour teinture, chromate et potasse, guano, minerai liquéfié mêlé de soude, nitrates de potasse et de soude, prussiates de potasse et de soude, salpêtre, sels de soude et de potasse, soude, soufre brut en masse, sulfites de baryte, de cuivre, de fer, de potasse et de soude.
Lyon.....	28.....	Ordonnance concernant un tarif pour le transport des sommes provenant de remboursements à la suite des marchandises.	Transport des sommes de 500 fr. et au-dessus, tarif ordinaire des finances et valeurs (voir l'ordonnance du 26 août 1856). Sommes au-dessous de 500 fr., moitié de la taxe du tarif des finances avec un minimum de perception de 0,25 c. par expédition.
Lyon.....	29.....	Ordonnance concernant la location de cadres pour le transport des entrées en pain.	0,10 c. par 100 kil. de bière contenu dans chaque cadre, quelle que soit la distance parcourue, avec un minimum de perception de 1 fr. par cadre.

Digitized by Google

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi, 26 février :

La semaine s'est passée avec plus de calme pour la fonte affinage ; on a cité encore il y a quelques jours un ou deux marchés à 165 fr. Les prix sont tenus par continuation de 165 à 170 fr.

Fonte pour deuxième fusion, 185 fr.

Il n'y a pas de variations bien sensibles dans la cote des moulages : Plaques, 205 210 ; tuyaux de descente et leurs accessoires, 280 285 ; tuyères, 265 270 ; boîtes de roues, 5 kil. et au-dessus, 265 275 ; id. au-dessous, 370 380, en gare de Saint-Dizier.

La machine se raisonne de 400 à 420 fr. le n° 21, 430 450 le n° 20, selon les usines.

La hausse sur la pointe s'est réalisée comme nous l'avions prévu. Il a été fait une augmentation de 2 fr. sur le tarif de janvier : 39 fr. le n° 18, 34 fr. le n° 20.

Chaîne, 75 fr., numéros mélangés.

Notre correspondance nous informe qu'il a été décidé que le prix de 34 fr. serait conservé pour le cours de mars. C'est, à notre avis, l'opinion la plus sage et qui a prévalu par la majorité.

COMMERCE EXTÉRIEUR.

Importations.

		En janvier 1857
Fonte brute d'Angleterre,	64,753	
Belgique,	16,695	
Autres provenanc.	6,149	
Total (1),		86,597
Fers étirés en barres (2),		10,076
Rails,		2,335
Acier,		553
Cuivre (3),		7,614
Etain,		3,931
Plomb,		14,109
Zinc,		14,481
Houilles de Belgique,	1,303,613	
d'Angleterre,	835,910	
des assoc. allemand.	572,958	
Autres provenances,	3,540	
Total,		2,715,851

Situation des entrepôts (1er février)

Quintaux métriques.

Fonte brute,	114,099
Cuivre brut,	1,258
Etain brut,	2,453
Plomb brut,	45,446
Zinc première fusion,	514

MÉTAUX.

Cuivre. — Les prix se soutiennent à Londres.

Par continuation on fait à Paris 345 à 365 fr. le cuivre de Rubain, selon les sortes ; cuivre du Chili, 330 fr.

Etain. — Hausse soutenue sur les marchés de la Hollande : fl. 89 1/2 à 90 1/2.

Cote de Paris : Banca, 405 410 ; anglais, 400 405.

Plomb. — Les avis deviennent chaque jour meilleurs. Hausse sur le plomb d'Espagne, à Londres, de fr. 12 50 par tonne.

Cours de Paris, 69 à 70 fr.

Zinc. — Prix améliorés à Hambourg, ferme à mb. 19 1/4 et 19 1/2.

On cote à Paris le Silésie 81 à 82 fr., laminé, 90.

BOIS.

Le mouvement d'affaires sur les sciages continue sans interruption ; le commerce intermédiaire entre Paris et la province, qui jusqu'alors avait montré de l'hésitation, s'est décidé, en présence de la vivacité de la demande, à entrer résolument dans la voie des achats. Des parties importantes ont été traitées en entrevous, dans les prix de 125 à 127 50. A peu près partout les lots arrivés à ports sont achetés et tenus par leurs nouveaux détenteurs : entrevous, 130 à 137 50 ; échantillon, 170 à 190, en bons ordinaires, suivant la qualité.

Nous savons aussi que malgré les difficultés qu'entraîne presque toujours ce mode de transaction, on a acheté, faute de bois fabriqués, des lots à faire avec des bois encore sous écorce. Si ces faits n'indiquent pas de nouveaux symptômes de hausse, ils dénotent au moins une conviction de la part des acheteurs dans le maintien des prix et de la bonne situation des bois.

De toutes parts on déploie la plus grande activité pour rendre les lots encore en forêt ; mais la difficulté des transports est si grande qu'il n'y a pas à craindre abondance de marchandises ; les sacrifices qu'ils coûtent seraient quand même un obstacle à la baisse.

Par suite de l'amélioration que nous signalons sur les sciages, les solives sont très-courues et prennent aussi faveur. Une des dernières affaires a marqué le prix de 6 fr. 50.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Cardiff, 15 février.

Fers en barres tenus à 200 et 205 fr. la tonne, mise à bord ; peu de demandes pour la France.

Glascow, 15 février.

Il s'est fait passablement de transactions et quelques-unes assez importantes ; les gueuses, numéros mélangés, ont varié entre 91 fr. et 91 fr. 85 qui sont aussi nos prix de clôture. On cote Gartsherrie n° 1, 96 fr. 85 ; Calder n° 1, 94 fr. 35, au comptant, à bord. Les frets sont aux prix suivants : Havre 20 fr. Rouen 23, Dunkerque, Calais, Boulogne, Fécamp, 20 fr.

22 février :

La situation ne présente positivement pas encore de changements, mais elle n'a plus cette fermeté d'il y a quinze jours. Des contrats ont été faits, dit-on, en baisse, et, dans l'attente qu'elle sera avouée et consentie généralement, les affaires sont à peu près suspendues. Les détenteurs n'ont pas modifié les cours de leurs fers ; ils y seront contraints sous peu ; mon prochain bulletin vous l'annoncera très-probablement.

On a vendu des rails à 200 fr. la tonne ; les fers sont cédés en magasins à 210 et 212 50 ; cette tenue ne fait pas augurer de prix bien fermes pour les marchés à terme.

Les fontes écossaises ont continué à se maintenir de 91 fr. 50 à 91 85 pour les numéros mélangés. Le marché de Glascow a clôturé aux prix suivants : acheteurs à 91 25 et 91 85, vendeurs à 92 et 92 25.

Le Gartsherrie se paie 96 fr. 25 en n° 1, le Calder 95 50 le n° 1.

Les exportations sont en faveur comparativement à la semaine correspondante de 1856.

Pas de variations dans les prix du fret.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Fontes. — La fonte d'affinage est toujours calme au prix de 10 fr. 50 les 100 kil. La France ne demande rien, on n'y exporte que la fonte nécessaire à la consommation des laminoirs appartenant à des maîtres de forges belges, et qui cherchent l'emploi des produits de leurs fourneaux établis ici.

Les prix de la fonte de moulage sont stationnaires à 12 fr. et 12 fr. 50 pour la fonte grise commune, désignée par le n° 3 dans certains établissements et par n° 4 dans d'autres. C'est la qualité la plus demandée maintenant, parce qu'elle s'allie bien avec la fonte anglaise et donne par mélange des produits à bon marché.

Fers. — Les fers fers laminés languissent toujours à fr. 22 le n° 1, 24 le n° 2, 26 le n° 3, en dimensions ordinaires de la 1re classe. — Fers fondus : fort 118 à 120, métis 108 à 110, tendre 98 à 100 fr. suivant l'importance des marchés.

Clouterie. — Une augmentation nouvelle vient d'être faite sur les prix de main-d'œuvre, elle est de 2 fr. La clouterie n'a jamais été à un prix aussi élevé qu'aujourd'hui.

Fret. — On a frété cette semaine à 10 fr. pour Paris, Amiens 9 fr., Reims, 9 fr., La Fère 6 50, Rouen 11 25 et 11 50. Le frêt ne paraît pas bien fixé. Le canal est encore encombré de glaçons, on espère que la navigation sera rétablie le 15 ou le 16.

— On écrit du couchant de Mons :

La navigation étant rétablie sur le canal de Mons à Condé, on a recommencé hier les opérations d'affrétement, et quelques chargements de houille s'effectuent. Le fret est coté à 67 centimes par 80 kil. pour la Villette ; 0,75 par 80 k. pour Rouen ; 0,25 par hect. pour Lille.

Charleroi, 22 février :

Métallurgie. — Fonte affinage sans marchés, mais tenue à fr. 10 50. On s'attend à un prochain mouvement dans cet article, car il y a des pourparlers. Les demandes ont été assez suivies, cette semaine, en fonte moulage et en fers marchands, aux prix indiqués ci-dessus. La situation du marché semble assez bonne.

Minerais. — Il s'est traité, cette semaine, quelques petites affaires, mais à prix en baisse.

Clouterie. — Demandes soutenues. Les bons ouvriers sont recherchés.

Charbons. — Le bas cours du fret a provoqué, cette semaine, un mouvement marqué dans toutes les espèces de charbons.

Ce mouvement durera tant que la batellerie n'élèvera pas ses prétentions et que celles de nos exploitants seront également modérées.

Coke. — Il y a un peu de ralentissement dans la fabrication ; cependant quelques marchés ont été traités ces jours-ci, et l'on a l'espoir d'en contracter de plus nombreux et plus importants avant peu. Les prix se tiennent pour hauts-fourneaux à fr. 23 et 23 50, suivant l'importance de la fourniture ; pour locomotive 1re qualité, fr. 25. Coke lavé, fr. 30.

Fret. — Pour Paris, fr. 10 ; Amiens et Reims, 9 ; Rouen, 11 25 à 11 50.

Liége, 21 février :

Voici nos cours : charbons, fr. 28 à 30 les 24 hect., suivant qualités ; grasses houilles, 24 les 1,000 kil. ; gaillettes, 20 les 1,000 kil. ; coke, 26 à 28 les 1,000 k.

Fontes d'affinage, fr. 11, avec réduction suivant l'importance des marchés ; fonte d'affinage grise, 12 ; fontes de moulage, 13, 14, 15 et 16 les numéros 4, 3, 2 et 1.

Fers marchands : les prix de fr. 24, 26 et 28 se maintiennent en vue d'une reprise imminente.

O. Saupique.

(L'Ancre de Saint-Dizier).

(1) Dont 7,851 quintaux métriques pour les constructions navales.

(2) Dont 7,370 quintaux métriques pour les constructions navales.

(3) Dont 662 quintaux métriques pour les constructions navales.

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1856. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1855. id. 793 id.)

Du 19 au 25 février 1857.

Déduction faite de l'impôt (loi du 16 juillet 1855) à partir du 1er août.

102,116 voyageurs.....	284,706 25
Bagages, marchandises, etc.....	648 553 10
Total..	933,259 35

Semaine correspondante de 1855.

78,420 voyageurs.....	234,243 12
Bagages, marchandises, etc	563,932 33
Produit total.....	818,175 45

Recette totale depuis le 1er janvier

1857.....	7,193,437 60
1856.....	6,686,682 82
Différence..	506,754 78

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine : En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Déduction faite de l'impôt du dixième

Du 19 au 25 février 1857.

62,097 Voyageurs...	316,311 20
Bagages, marchandises, etc.....	818,465 42
Total.....	1,134,776 71
Semaines correspondantes de 1856 .	882,225 98
Différence en faveur de 1857.....	252.550 73
Recettes depuis le 1er janvier 1857.	8,264,827 54
Recette correspondante de 1856	6,814,046 43
Différence en faveur de 1857....	1,450,781 11

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 876 kilomètres)
(1856. id. 800 id.)

Du 19 au 25 février 1857

(Déduction faite du droit du dixième.)

187,145 voyageurs.....	295,200 50
Marchandises, etc., grande vitesse ...	48,326 27
— petite vitesse....	381,461 05
Total de la semaine.....	724,996 82
Semaine correspondante en 1856....	566,351 16
Augmentation en 1857.....	158,645 66
Recettes depuis le 1er janvier 1857	5,450,999 21
id. id. 1856	4,543,011 47
Différence en faveur de 1857.	907,987 74

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

(1857. Longueur exploitée, 656 kilom.)
(1856. id. 572 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,555 21.
— 1856, 1,176 61.

Recettes du 19 au 25 février 1857

Et de la semaine correspondante de l'exercice écoulé.

Déduction faite du droit du dixième sur les transports à grande vitesse

Grande vitesse) 71,338 voyageurs..	207,403 40
Grande vitesse) marchand.....	115,606 15
Petite vitesse) marchand.....	607,205 50
Total.....	1,020,215 05
Semaine correspondante de 1856....	673,019 95
Différence en faveur de 1857	347,195 10
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	7,434,907 59
id. id. 1856	5,236,854 41
Différence en faveur de 1857...	2,198,053 18

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(1857. Longueur exploitée, 1122 kilomètres.)
(1853. id. 1069 id.)

3e année. — 3me semaine.

Du 19 au 25 février 1857.

(Déduction faite de l'impôt).

83,800 Voyageurs.....	261,719 68
Marchandises.....	610,783 26
Total de la semaine.....	892,502 94
Recettes antérieures.....	5,362,533 36
Total général.....	6,255,036 30
8me semaine de 1857	892,502 94
Semaine correspondante de 1856.	781,201 85
Différence en faveur de 1857...	111,301 09
Exercice 1857.....	6,255,036 30
id. 1856.....	5,915,330 86
Différence en faveur de 1857....	339,705 44

Les recettes comprennent, à partir du 9 février, les résultats de l'exploitation de la section de Nogent-sur-Marne à Nangis (54 kilomètres) ouverte seulement au transport des voyageurs.

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont et prolongements.

Longueur exploitée : 125 kilomètres

Du 12 au 25 février 1857.

Voyageurs.....	29,817 15
Bagages, marchandises, etc.....	47,042 54
Total.....	76,859 69
Recettes antérieures....	180,827 07
Total depuis le 1er janvier.....	257,686 86

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 533 id.

Recettes du 19 au 25 février 1857

Déduction faite du dixième sur les transports grande vitesse.

49,853 Voyageurs.....	176,686 30
Bagages et marchandises	438,340 32
Total de la semaine.....	615 026 62
Semaine correspondante de 1856.. .	465 486 65
Augmentation.....	149,539 97
Total des recettes, à partir du 1er janvier 1857.....	4,019,313 88
Période correspondante de 1856 .	3,081,525 60
Augmentation. ...	937,797 28

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

(1857. Longueur exploitée, 168 kilom.)

Déduction faite de l'impôt du dixième.

Du 19 au 25 février.

(Section de Lyon à Roanne.)

2,222 Voyageurs.....	29,732 86
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	148,719 80
Total.....	178,452 66
Recettes antérieures.....	1,287,561 20
Total de l'exercice 1857.....	1,466,013 86
Recette correspondante 1856	192,061 96
Total de l'exercice 1856...	1,466,364 38

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).

Voyageurs.....	11,823 31
Bagages, marchandises, etc.....	25,944 95
Total.....	37,768 26
Recettes antérieures	229,932 02
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	266,800 28
Semaine correspondante en 1856.....	31,003 61
Recettes depuis le 1er janvier 1856....	244,715 24
Recettes totales de la semaine sur les 2 sections.....	216,220 91
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....	1,516,593 22
Total.....	1,732,814 14

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 494 kilomètres.
Id. en 1856, 397 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 150 id.

Recettes du 19 au 25 février 1857

CHEMIN DE FER.

33,680 voyageurs.....	81,673 50
Bagages, marchandises, etc.....	96,911 50
TOTAL.....	178,585 00
Recettes du CANAL LATÉRAL.....	23,881 48
Recettes antérieures.....	1,275,392 19
Total depuis le 1er janvier 1857	1,477,858 67
8e semaine de 1857. Chemin de fer..	178,585 00
id. Canal latéral...	23,881 48
Total de la semaine en 1857	202,466 48
8e semaine de 1856. Chemin de fer..	73,702 70
id. Canal latéral...	20,568 49
Total de la semaine en 1856	94,271 19
Différence en faveur de 1857.	108,195 29

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857.....	1,477,858 67
1856.....	672,215 40
Différence en faveur de 1857..	805,643 27

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1857,	361 50	113 72
1856,	240 07	137 12
Augmentation,	121 43	23 40

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Section de Lyon à Bourg.)

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 19 au 25 février.

6,343 Voyageurs.....	14,912 75
Bagages, marchandises, etc.....	7,285 95
Total.....	22,198 70
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1857.....	152,288 »
TOTAL.....	174,486 70

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

(Lignes de Bâle à Sissach et Aarau-Olten-Lucerne, 84 kilomètres.)

Recettes du 1 au 31 janvier 1857.

	Voyageurs	Marchandises quintaux à 50 kil.	Recettes.
Du 1er au 31	46,681	101,694	57,700 »
Totaux..	46,681	101,694	57,700 »

CHEMIN DE FER D'ORSAY.

Circulation et recettes comparatives du mois de

Février 1857.

(1857. Longueur exploitée, 23 kilomètres)

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages etc.	Totaux.
1857.....	40,879	25,752 10	938 40	26,670 50
1856.....	39,396	24,633 60	1,119 95	25,753 55
En faveur de 1857.....	1,481	1,098 50	» »	916 95
En faveur de 1856.....	»	»	181 55	»

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS.

1857. — Longueur exploitée, 402 kilomètres.
1856. — — — 402 —

Janvier 1857.

166,466 voyageurs.....	344,150 45
13,760 tonnes de marchandises.....	155,493 00
Total du mois.....	499,643 45
Mois correspondant 1856...	449,943 48
Différence en faveur de 1857..	49,699 97

Le nombre des trains de voyageurs a été diminué d'un train par jour, dans chaque sens, en comparaison avec l'année antécédente.

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 19 au 25 février 1857.

Voyageurs.....	31,253 40
Bagages.....	757 15
Marchandises : grande vitesse.....	1,945 65
Id., petite vitesse.....	12,549 25
Produit éventuel.....	» »
Service de Biella	4,871 23
Ensemble.....	51,376 68
Recette correspondante de 1856..	36,674 82
Différence en faveur de 1857....	14,701 86

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. id. 1,039 id.

Du 19 au 25 février 1857.

	En francs, en charge de 120 1/2
34,482 voyageurs.....	148,839 83
24,336 tonnes Marchandises.....	380,255 01
Total de la semaine.....	529,095 44
Semaine correspond. 1856.....	522,069 71
Différence en faveur de 1856...	7,025 73
Recettes depuis le 1 janvier 1857.....	3,726,274 00
Recettes depuis le 1 janvier 1856.....	2,903,592 00
Différence en faveur de 1856...	822,682 00

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

8e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 16 au 23 février

3,039 voyageurs. — 9,165 quint. bagages, marchandises.....	fr. 6,526 35
Recette correspondante de 1856.....	4,132 15
Augmentation.....	2,394 20
Recettes depuis le 1er janvier 1857	55,307 90
Recette correspondante de 1856	31,624 70
Différence en faveur de 1857..	23,773 20

CHEMIN DE FER NORD-EST SUISSE.

1857. — Longueur exploitée : 114.4 kilom tres.
1856. — 100.1 —

Janvier 1857 (*)

54,000 voyageurs.....	59,000 »
200,500 quint. marchandises et bagages	81,000 »
Total du mois.....	140,000 »
Mois correspondant de 1856.....	61,472 24

(*) Résultat approximatif.

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 15 au 21 février 1857

2,644 voyageurs.....	fr. 1,975 55
Marchandises, ouverture 5 janvier 1857	2,372 50
Recettes antérieures à partir du 17 septembre 1856.....	78,091 90
Total.....	82,039 95

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

Janvier 1857

	1857.	1856	1855.
Voyageurs...	29,606 85	31,617 05	33,028 85
Bagages.....	542 85	558 75	352 62
Bétail.....	853 15	956 05	993 85
Marchandises	21,714 66	22,346 29	17,074 69
	52,309 51	55,477 64	51,440 01

Diminution en 1857 de fr. 2,668 13 sur 1856
Augmentation de 11,369 50 sur 1855

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (9e semaine)		Par journée de voiture	
		Omnibus.	Cabriolets.
Du 22 au 28 février 1857	198,943 05	71 09	42 72
Semaine correspondante de 1856 . .	173,065 70	62 41	38 19
Rec. depuis le 1er janv. 1857 . . .	1,675,643 90	71 »	40 77
Période correspondante de 1856 . .	1,531,115 30	64 77	39 39
Différence en faveur de 1857. . . .	131,533 60	6 23	1 3

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

D'ORLEANS.

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale annuelle et *extraordinaire*, pour le lundi 30 *mars* courant, à 2 heures et demie, dans l'hôtel de l'administration, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11.

Les actionnaires porteurs de *vingt* actions ou plus, ou de certificats de dépôts du même nombre d'actions, peuvent seuls, aux termes des statuts, faire partie de l'assemblée.

Pour y être admis, ils doivent déposer dans les bureaux du service central, rue de la Chaussée-d'Antin n° 11, avant le 27 *mars*, soit leurs actions au porteur, soit leurs certificats de dépôt; sont également reçues comme donnant droit d'admission à l'assemblée, toutes pièces constatant des dépôts d'actions de la Compagnie faits, à quelque titre que ce soit, à la Banque de France, au Sous-Comptoir des chemins de fer ou au Crédit mobilier.

Ces titres pourront être déposés, à partir du 10 mars, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, où des cartes personnelles d'admission seront remises en échange à MM. les actionnaires ou à leurs fondés de pouvoirs; ceux-ci, *qui doivent être eux-mêmes actionnaires* de la Compagnie, devront déposer en même temps que les titres, une procuration spéciale dont le modèle est dès à présent délivré au bureau des titres du service central.

Il sera soumis dans cette réunion, à MM. les actionnaires, des propositions sur lesquelles les décisions ne peuvent, aux termes des statuts, être prises que dans une assemblée réunissant au moins le *cinquième* du fonds social, soit 60,000 actions; ils sont donc *instamment* priés d'y assister ou de s'y faire représenter.

Le Directeur de la Compagnie

C. DIDION.

Paris, 5 mars 1857.

CHEMIN DE FER

D'ORLEANS.

MM. les porteurs d'actions et obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans *ses succursales*, les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission qui vient d'être réduite de 1/2 à 1/4 0/0.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans ses succursales les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,

G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le dernier appel de fonds (cinquante francs par action) est fait en exécution des statuts de la Compagnie.

Les versements seront reçus du 16 février courant au 6 mars prochain, tous les jours, fêtes et dimanches exceptés.

1° A Paris, dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, de 10 à 3 heures;

2° A Lyon, à la Caisse syndicale des agents de change.

3° A Bordeaux, à la caisse de la chambre syndicale des agents de change;

4° Et à Londres, chez MM. Ch. Dovaux et C°, banquiers.

Après le 6 mars, les versements en retard devront un intérêt de 5 0/0 à partir du 16 février, époque fixée pour la mise en recouvrement de l'appel de fonds.

Paris, le 2 février 1857.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire général,

A. COUPON.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Échange des certificats provisoires d'action délivrés aux souscripteurs des chemins de fer espagnols des Pyrénées à Madrid et à la Méditerranée, contre les titres au porteur.

MM. les souscripteurs des chemins de fer espagnols des *Pyrénées à Madrid et à la Méditerranée* sont prévenus que les certificats provisoires d'action, antérieurement délivrés, seront échangés contre les titres au porteur de la Compagnie anonyme des chemins de fer de *Madrid à Saragosse et à Alicante*, à partir du lundi 2 mars 1857.

Cet échange se fera dans les bureaux de la Compagnie, place Vendôme, 16, de midi à 3 heures.

Et à Lyon, dans les bureaux du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais, 38, quai de la Charité.

Il sera remis une somme de 3 fr. 50 par action, montant de ce qui revient à chaque certificat provisoire d'une action, pour sa part des intérêts produits par le placement des fonds disponibles.

Le titre au porteur qui sera délivré en échange du titre provisoire, donne droit, conformément aux statuts:

1° A un intérêt de 6 0/0, à dater du 31 janvier 1857;

2° Au partage des bénéfices de l'exploitation des chemins de fer. Lesdits bénéfices, à dater du 10 juillet 1850, époque de la prise en possession des 278 kilomètres déjà en exploitation, seront, conformément à la décision de l'assemblée générale qui a eu lieu à Madrid, le 29 janvier dernier, compris dans le premier inventaire de la Compagnie.

Paris, le 19 février 1857.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST,

124, rue Saint-Lazare.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 27 des statuts, aura lieu le samedi 28 mars 1857, à trois heures et demie de l'après-midi, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis (salle Sainte-Cécile).

MM. les actionnaires porteurs de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôts, soit comme fondés de pouvoirs, qui désireront assister à cette assemblée générale, devront déposer leurs titres et leurs procurations, ou présenter leurs certificats de dépôts avant le 25 mars prochain au secrétariat de la Compagnie (service des titres), rue Saint-Lazare, n° 124, à Paris, où leurs titres seront reçus de dix heures du matin à trois heures de l'après-midi, tous les jours, dimanches et fêtes exceptés. Il leur sera remis une carte d'admission. Cette carte est nominative et personnelle.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

CHEMINS DE FER

DE L'EST,

rue et place de Strasbourg.

Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les souscripteurs des obligations émises en décembre dernier, que le troisième et dernier versement de 70 francs par obligation doit être effectué du 15 au 25 mars courant, de 10 à 3 heures, au siége de la Société.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Avis aux porteurs d'obligations 6 et 3 0/0. — Les coupons de ces obligations sont payables au choix des porteurs :

Sans frais, — dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, à Lyon et Marseille.

Moyennant une commission de un *quart pour cent*, dans toutes les succursales de la Banque.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

AVIS. — Le public est prévenu que la Banque de France admet les actions de la Compagnie de Saint-Rambert à Grenoble au privilége des prêts sur dépôts de valeurs.

CHEMIN DE FER DE

MADRID A SARAGOSSE

ET

A ALICANTE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'un appel de cent francs par action est fait en exécution de l'art. 13 des statuts de la Compagnie.

Les versements seront reçus à partir du 25 mars courant, jusqu'au 7 avril prochain, tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés, de 10 heures à 3 heures :

A Madrid, à la caisse de la Société;

A Paris, chez MM. Rothschild, frères, rue Laffitte, 21;

A Lyon, à la caisse syndicale des agents de change.

Après le 7 avril prochain, les versements en retard devront un intérêt de 6 0/0.

SOCIÉTÉ DES

FORGES DE CHATILLON ET COMMENTRY.

OBLIGATIONS DE 312 F. 50 ÉMISES A 250.

Clôture de la souscription le 10 mars prochain.

L'assemblée générale des actionnaires du 12 janvier 1857 a décidé l'émission de 20,000 obligations de 250 fr., rapportant 15 fr. d'intérêt annuel, payables par semestres et le capital remboursable à 312 fr. 50 c., en 25 ans, par voie de tirage au sort.

Le premier coupon d'intérêts sera payable le 15 novembre 1857.

Le premier tirage aura lieu le 15 mai 1860.

Les paiements auront lieu comme suit :

50 fr.	en souscrivant, sous déduction de l'intérêt à 6 0/0 du jour du versement au 15 mai 1857;
100	le 15 mars 1857;
100	le 15 septembre 1857.
Total, 250 fr.	

Les versements effectués par anticipation sur les deux derniers termes, seront bonifiés à raison de 6 0/0 l'an.

On souscrit jusqu'au 10 mars prochain, au siége de la Société, à Paris, rue du Conservatoire, 11.

A Lyon, chez MM. Vve Morin Pons et Morin, banquiers; P. Galline et C°, banquiers.

A Genève, chez MM. Lombard Odier et C°, banquiers.

GAZ PORTATIF.

Bureaux : boulevard de Strasbourg, n° 2.

Usine rue Charonne, n° 104.

Émission de la quatrième série des actions de la Société du gaz général de Paris.

L'augmentation successive du nombre des abonnés nécessitant la création d'un nouveau matériel, l'assemblée générale des actionnaires, dans la séance du 15 janvier 1857, a autorisé l'émission de la quatrième série du capital social, soit :

Un million de francs.

Les actions sont de cinq cents francs chacune et au porteur.

Elles produisent cinq pour cent d'intérêts, lesquels sont payables par trimestre, les 25 janvier, 25 avril, 25 juillet et 25 octobre de chaque année. Elles ont droit, en outre, au dividende qui est réparti tous les six mois.

Les actions sont payables moitié en souscrivant, et le surplus sur des appels de fonds régulièrement autorisés.

Toute demande d'actions doit être accompagnée d'un versement de 250 fr. par action.

S'adresser, pour la souscription et les versements, à MM. Pioche et Bayerque, banquiers de la Société, rue Caumartin, 68.

Les versements peuvent être également effectués au crédit de MM. Pioche et Bayerque, à la Banque de France, dans toutes les villes où il existe des succursales.

Digitized by Google

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

SUR LES VOIES ORDINAIRES ET A TRACTION DE CHEVAL

DANS LES ÉTATS SARDES

Directeur-gérant : le Chevalier SERRALONGA, Intendant général,
Ancien chef de division au Ministère des travaux publics, à Turin.

Capital social : 50 MILLIONS DE FRANCS

Actions de 500 francs au porteur. — 1re Emission de 10 millions.

Objet de la Société.—Mise en œuvre et exploitation de QUARANTE-TROIS lignes de chemins de fer, d'un développement de plus de 1,100 kilomètres, dont la concession lui est assurée à des conditions avantageuses, par acte signé par le Ministre des Travaux publics, à Turin, et le gérant de la Compagnie.

Ces lignes compléteront le réseau des chemins fer dans les Etats sardes, et desserviront des contrées riches, industrieuses et fertiles. La Compagnie sera transformée en Société anonyme, conformément aux statuts.

Avantages financiers.—Les chemins de fer ordinaires coûtent en moyenne à 250,000 francs par kilomètre. Nos chemins ne reviendront pas à plus de 25 ou 30,000 francs. Les frais d'exploitation et d'entretien sont infiniment moins élevés.

Les produits sont à peu près analogues à ceux des meilleures lignes de chemins de fer.

On évalue de 25 à 30 p. 100 les bénéfices résultant de l'exploitation des trois premières lignes à établir auprès de Turin.

Observation importante. — Les fonds provenant de la souscription seront versés chaque jour au Comptoir national. Aucun prélèvement n'aura lieu, soit pour les frais préliminaires, soit pour tout autre motif, avant la réunion du Conseil de surveillance qui sera nommé par les actionnaires.

On verse un quart (125 fr. par action) en souscrivant.

Les autres quarts seront appelés successivement, d'après l'avis du conseil de surveillance, suivant les besoins de la Société.

On souscrit : au siège de la Société, à Paris, rue Richelieu, 84.

Les Souscripteurs des Départements peuvent adresser les fonds en espèces par les Messageries; les billets de banque ou mandats à vue sur Paris, par lettres chargées à la poste, ou les verser à une des succursales du Comptoir national d'Escompte au crédit de MM. SERRALONGA ET Cie.

Cloture prochaine

de l'émission de la

COMPAGNIE FRANÇAISE DE NAVIGATION A VAPEUR

La *Compagnie française de Navigation à vapeur de Roulage et de Messagerie* va clôturer prochainement l'émission de son capital, (20 millions, divisés en 40,000 actions de 500 francs au porteur). Une partie du capital a dû être réservée à l'Angleterre et à la Suisse, où des relations journalières sont établies pour les transports maritimes et continentaux.

Une assemblée générale des actionnaires de la Compagnie aura lieu le 14 de ce mois en exécution de la loi qui prescrit la nomination du Conseil de surveillance définitif par les intéressés eux-mêmes. — Avant d'accomplir cette formalité légale, la *Compagnie française de Navigation à vapeur* s'était présentée au public appuyée d'un conseil de surveillance provisoire où figuraient les noms des notabilités législatives, scientifiques et industrielles.

Dans cette réunion, le directeur-gérant doit annoncer à l'assemblée des projets dont la réalisation doit exercer une influence considérable sur l'avenir de la Société.

CONDITIONS DE LA SOUSCRIPTION.

Les actions sont de 500 francs et au porteur, sur lesquelles *un cinquième, soit 100 francs, doit être versé en souscrivant*, contre un reçu provisoire nominal qui sera échangé contre le titre définitif lors du deuxième versement. — *Les quatre cinquièmes restants ne seront appelés* que successivement et *à des intervalles éloignés*. Les appels de fonds seront annoncés au moins un mois à l'avance dans les journaux. — Les souscripteurs peuvent se libérer par anticipation, en versant le montant total de l'action, et dans ce cas l'intérêt sur les quatre derniers cinquièmes leur sera bonifié à 4 0/0 l'an. — Chaque action donne droit à un premier dividende de 5 0/0 à titre d'intérêt, à une part proportionnelle dans les bénéfices annuels de la Société et dans toutes les valeurs composant l'actif social et le fonds de réserve.

On souscrit à Paris, de 9 à 5 heures, dans les principaux Etablissements de la Société.

MAISON EUGÈNE BONJOUR, 27, rue de l'Echiquier, et boulevard Bonne-Nouvelle, impasse des Filles-Dieu, où est provisoirement transféré le siége social;

MAISON FAURE, MÉAUX et BRIFFAUX (ancienne Maison *Robillard*), rue du Temple, 190;

MAISON ED. MUSTEL, QUESNOT et GALLAND, 44, rue des Vinaigriers.

Dans toutes les villes de France où il existe des succursales de la Banque de France, on peut verser au crédit de M. D. Galland, directeur-gérant de la *Compagnie française de Navigation à vapeur*, 27, rue de l'Echiquier, à Paris.

MM. les actionnaires de la Société de Choisy et Cie (Gaz de Cherbourg), en liquidation, sont invités à se présenter avec leurs titres chez M. Sautter, liquidateur, rue Drouot, 2, pour toucher une première répartition de 30 francs par action.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE STÉARINERIE

MM. les actionnaires sont prévenus que, conformément à la décision de l'assemblée générale du 27 février, un second dividende de *cinq francs trente centimes*, par action de 100 fr. (complétant, avec le premier dividende déjà touché de 3 fr. 75 c., *neuf francs cinq centimes* pour l'exercice 1856), est payable depuis le 5 mars, de 10 heures à 3 heures, chez M. Charles Thurneyssen, 48 bis, rue Basse-du-Rempart.

Il sera payé en outre un dividende de *deux francs trente centimes* par action de jouissance.

CHEMIN DE FER DE MARIEMBOURG A CHIMAY

MM. les actionnaires sont prévenus que, d'après la décision du conseil d'administration, il est fait un appel de fonds de 100 francs par action.

Les paiements devront être effectués le 1er avril prochain à Chimay, au siége de la Compagnie, ou à Paris chez M. F.-A. Seillière, rue de Provence, 70.

Le coupon d'intérêt de 1 fr. échu du 1er janvier dernier, soit deux mois d'intérêts à 4 0/0 l'an sur le premier versement de 150 fr., sera reçu en paiement.

SERVICE DES EMPRUNTS

MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie sont prévenus que les intérêts semestriels dus à ces titres seront payés à partir du 1er avril prochain:

A Chimay, au siége de la Compagnie;

A Paris, chez M. F.-A. Seillière, rue de Provence, 70,

A raison de 5 fr. 50 c. par titre, soit l'intérêt de 5 0/0 pendant 3 mois sur le premier versement de 125 fr., à partir du 31 octobre, et pendant 4 mois sur 175 fr. à partir du 31 novembre.

Le directeur,

E. BODIN.

Digitized by Google

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

VOITURES DE MADRID

(Espagne.)

(Voitures de places, voitures de remise.)

Société fondée au capital de 4 millions de francs (ou 15,200,000 réaux.)

Représenté par 80,000 actions de 50 francs (ou 190 réaux) au porteur, entièrement libérées.

Divisé en deux séries d'émission de 40,000 actions chacune.

Suivant acte passé en l'étude de don Santiago Sanchez Marcos, notaire à Madrid, le 19 décembre 1856.

Siége social à Madrid.

Raison sociale : Don Alfonso Larrart et C°.

Inspecteur général : Don Felipe Gonzalez Posse.

Conseil de surveillance.

Son Excellence Monseigneur le duc de Veragua, grand d'Espagne, sénateur, grand-croix ✱.

Son Exc. D. Alexandro Olivan, ex-ministre de la marine, sénateur ✱ ✱.

Son Exc. Don Pedro de Cordova, grand d'Espagne, général et deuxième alcade de Madrid, ✱, ✱.

Son Exc. Monseigneur le comte de Terre-Pando, grand d'Espagne de première classe, ✱.

Monseigneur D. L. Fernandez de Somera, colonel des gardes, ✱.

Secrétaire : M. de Belvezo, premier chef de division à l'ambassade de France, ✱.

Conseil judiciaire.

Avocat : Don Melchior Sanchez Santa-Maria.

Avoué : Don Patricio Garcia de Alcaraz.

Notaire de S. M. : Don Santiago Sanchez Marcos.

De toutes les affaires industrielles connues jusqu'à ce jour, les compagnies de petites voitures doivent être placées en première ligne, tant par les garanties qu'elles offrent aux souscripteurs que par les bénéfices certains qu'elles assurent.

C'est en suivant les combinaisons mises en œuvre en France et en Angleterre pour arriver à ce résultat que nous avons fait fusionner toutes les voitures de place de Madrid en y ajoutant toutefois les voitures de remise.

Cette entreprise, toute d'utilité publique, qui répond à un des besoins les plus impérieux du service intérieur de la ville de Madrid, nous a mérité l'approbation des autorités locales et le concours puissant des personnes les plus honorables de l'Espagne.

En conséquence, la Société a été fondée au capital de 4,000,000 de francs, soit 15,200,000 réaux, dans le but d'acquérir :

1° Toutes les licences ou numéros servant à l'exploitation des voitures publiques en nombre déterminé ;

2° Toutes les voitures de place et de remise et celles qui seront ultérieurement jugées nécessaires ;

3° Tous les chevaux, harnais et accessoires ;

4° Les meubles et immeubles utiles à la Compagnie devant servir aux ateliers de maréchalerie, carrosserie, charronnage, sellerie, etc. ;

5° L'acquisition des fourrages, etc. ;

6° Les outils, machines et matières premières propres aux ateliers ;

7° Enfin, procurer le fonds de roulement nécessaire à la Compagnie.

Il serait inutile d'entrer dans de plus grands détails sur une affaire qui se recommande d'elle-même; nous nous bornerons à quelques chiffres dont l'éloquence, d'une grande précision, répondra à toutes les intelligences :

Une voiture de place donne par jour, en moyenne,	15 fr.
La même voiture coûte par jour, en moyenne.	7
Bénéfice moyen par jour.	7

Ce chiffre répété 500 fois, en supposant un prix égal pour toutes les voitures de place et de remise, donne par jour un bénéfice de 3,750 fr., soit par an 1,368,750 fr., c'est-à-dire un rapport de plus de 35 0/0 en moyenne du capital social, à défalquer l'intérêt à 6 0/0 affecté aux actions.

Pour prouver que nous ne tombons pas dans le champ des suppositions, il suffit de lire le compte-rendu des Compagnies françaises et anglaises de ces petites voitures, dont les actions constituent presque une fortune.

Résumé.

Placement très-avantageux, sans chance de pertes et certitude de bénéfice.

Les actions sont de 50 fr. (ou 190 réaux), entièrement libérées au porteur; elles sont accompagnées de 24 coupons en représentant la valeur, et donnent droit :

1° A 6 0/0 d'intérêt annuel, aux termes des statuts de la Compagnie ;

2° A 75 0/0 des bénéfices nets de l'entreprise partagés entre tous les actionnaires ;

3° Au remboursement de l'action au pair et en argent, à partir de la cinquième année d'exercice ;

4° Ou au remboursement *en nature*, c'est-à-dire en heures de voiture dès le premier mois de l'opération.

Il suffira pour cela de détacher un des coupons de l'action qui représente une heure de voiture de place.

5° Lorsqu'une action aura été entièrement remboursée, comme il vient d'être dit dans les deux cas ci-dessus, elle sera timbrée comme remboursée et donnera droit dès lors à 3 0/0 d'intérêt pendant toute la durée de la Société.

Garanties des actionnaires.

Les actionnaires ont pour garantie :

1° Les meubles et immeubles de la Société ;

2° Les permissions des numéros de places, voitures, chevaux, ateliers, ustensiles, outils, machines, etc. ;

3° Les traités passés au mois ou à l'année pour le service des ministères et celui des particuliers pour la location des voitures, en un mot pour tout le matériel et la clientèle de l'entreprise.

La Société ne sera définitivement constituée, aux termes de la loi, qu'après souscription, contrôlée par le gouverneur civil de Madrid, *de la totalité de la série émise.* A cette époque seulement, et d'après ordonnance royale insérée au journal officiel de Madrid et répétée au *Moniteur* officiel de Paris, la Société reconnue constituée appellera les fonds de la série souscrite.

Tous les souscripteurs qui voudraient faire parvenir par avance le montant de leurs souscriptions sont invités à adresser lesdits capitaux *à la Banque de France, au compte courant* de MM. C. F. de Monsigny et J. Lebrun, banquiers de la Société, et directeurs généraux de la Caisse des Mines et de l'Industrie de Madrid, qui en opéreront la conversion en rentes sur l'Etat, 3 0/0, jusqu'à l'époque de la constitution de la Société.

Les intérêts produits jusqu'à cette époque appartiendront aux souscripteurs dépositaires.

La souscription est ouverte :

A Madrid. — Chez MM. les banquiers de la Société, MM. les directeurs généraux de la Caisse des Mines et de l'Industrie, calle del Prado, n° 19.

A Londres. — A la Succursale de la Caisse des Mines et de l'Industrie, M. Maisy, n° 11, Clements-Lane city.

A Paris. — Chez M. Courtois, représentant de la Compagnie, rue Chabannais, 4. En province, chez les représentants de la Caisse des Mines.

A Marseille. — Chez M. Loubon, banquier.

A Lille. — Chez MM. Phalempin frères, banquiers.

A Bordeaux. — Chez M. Lamazouil, banquier.

A Pau. — Chez M. Mérillon aîné, banquier.

A Angoulême. — Chez M. E. Jarnac, banquier.

NOTA. — Les versements seront reçus à *Lyon, Bordeaux, Nantes, Lille* et *Rouen*, dans les succursales du Comptoir national. Ils devront être faits *au compte* de MM. de Monsigny et J. Lebrun et Compagnie, banquiers à Madrid.

BOIS INJECTÉS. Procédé Boucherie neveu, s. g. d. g. pour la préparation des bois secs en grume ou équarris.

S'adresser pour cessions ou fournitures en France et à l'étranger, à MM. Dumoulin, Dulys frères, à Bordeaux.

BEAUX WAGONS de terrassements à céder chez E. Krafft, 8, quai St-Nicolas, à Strasbourg.

L'USINE DE BIACHE SAINT-VAAST (*Pas-de-Calais*) achète toutes espèces de minerais de plomb, cuivre, or et argent.

S'adresser, à Paris, rue Saint-Paul, n° 28.

MINES DE VILLEFORT ET VIALAS. MM. les actionnaires propriétaires d'une ou plusieurs actions nominatives sont prévenus qu'une nouvelle assemblée générale extraordinaire aura lieu le 19 de ce mois, rue des Petites-Ecuries, 44, à une heure très-précise, à l'effet de délibérer sur des propositions relatives à des changements à apporter aux statuts et à l'augmentation du capital social.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les lundis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, tous les jeudis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Deux départs par semaine pour Constantinople :

L'un, tous les lundis, à 3 heures du soir, par Messine et le Pyrée (Athènes), par embranchement et alternativement, Salonique et Nauplie. —

L'autre, tous les jeudis à 10 heures du matin, par Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, correspondance à Constantinople, pour Varna.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le jeudi à dater du 12 juin.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie :* (sans transbordement) chaque deux semaines, le jeudi à dater du 12 juin. — *Voie de Smyrne :* chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 19 juin.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGERIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi. | ORAN. — Départs tous les vendredi à midi. | BONE, STORA ET TUNIS. — Départs tous les mercredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale,

A Lyon, place des Terreaux

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Le mouvement de hausse, loin d'avoir été arrêté par la liquidation, a encore fait des progrès rapides depuis le commencement du mois. Les affaires ont été excessivement animées. Les inscriptions ont été rares en liquidation, et comme toutes les primes vendues pour fin mois étaient déjà débordées, il a fallu courir après la rente, ce qui a tendu le report de 35 à 45 c.; mais le 3 0/0, qui était déjà à 70 90 pour fin mois, le jour de la liquidation, a monté rapidement les jours suivants à 71 60. La spéculation ne semblait pas encore penser à réaliser, lorsque les nouvelles de Londres ont arrêté le mouvement ascensionnel. Les offres sont devenues assez nombreuses depuis deux jours, et l'on a rétrogradé à 70 65.

Les actions du Crédit mobilier ont à peine suivi le mouvement général de hausse. C'est à peine si le Mobilier s'est relevé momentanément à 1,445 et 1,450, et il est retombé à 1,415. La réaction a cependant été arrêtée sur cette valeur par le découvert qui existe depuis plusieurs quinzaines.

Le marché des chemins a été excessivement animé; toutes les lignes ont repris avec une grande vivacité. On annonçait que les Compagnies du Midi et d'Orléans s'étaient entendues pour racheter le Grand-Central à raison de 2 obligations 1/3 par action.

Les actions de Lyon se sont élevées à 1,500 et celles de la Méditerranée à 1,950. Le Grand-Central a repris à 625, mais la hausse se faisait lentement sur ce dernier chemin, attendu que les conditions de son rachat donnent peu de marge pour une amélioration des cours. Le Midi a franchi le cours de 800 et s'est élevé à 820. Le Nord a touché au cours de 1,000. Ce mouvement s'est étendu à toutes les autres lignes. Le Genève avait repris à 800. Cette Compagnie, qui est liée par un traité à la Compagnie de la Méditerranée, paraît devoir profiter de tout traité de fusion avec la Compagnie de Lyon.

A la bourse d'hier, les actions de chemins de fer étaient offertes, et de nombreuses réalisations avaient commencé. Ainsi, Lyon a reculé à 1,470; l'Orléans, à 1,435; le Nord, à 980; le Midi, à 802 50; l'Ouest, à 830; Genève, à 787 50.

On a définitivement commencé mardi dernier à coter au parquet les actions du chemin de fer de Saragosse. Elles ont rétrogradé de 506 25 à 500 25 par suite d'un appel de fonds de 100 fr. Les François-Joseph ont été fermes de 525 à 535; les Lombards-Vénitiens, de 660 à 667 50; les Victor-Emmanuel, de 610 à 625; les Autrichiens, de 780 à 790.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 26 février jusqu'à celle du 5 mars :

La rente 3 0/0 a monté, au comptant, de 69 70 à 71; elle est restée à 70 50; elle a fait, pour le 31 mars, 70 90 et 71 60, et elle est restée à 71 10.

Le 4 1/2 0/0 s'est tenu de 95 50 à 95, il est resté à 95.

La Banque s'est soutenue à 4,200.

Le Crédit mobilier a monté de 1,415 à 1,440, il est resté à 1,412 50.

Les chemins de fer autrichiens ont monté de 767 50 à 792 50, ils ont fermé à 785.

Les Victor-Emmanuel ont monté de 606 25 à 623 50, ils ont fermé à 620.

Les Lombards ont monté de 660 à 667 50, ils ont fermé à 661 25.

Les François-Joseph ont monté de 530 à 535, ils sont restés à 525.

Les Saragosse ont fléchi de 505 à 501 25.

Le Nord a monté de 960 à 1,000, il est resté à 980.

Orléans a monté de 1,412 50 à 1,460, il a fermé à 1,435.

L'Est ancien a monté de 830 à 850, il est resté à 845; l'Est nouveau a monté de 765 à 785, il est resté à 782 50.

Lyon a monté de 1,435 à 1,490, il est resté à 1,470.

La Méditerranée a monté de 1,835 à 1,940, elle a fermé à 1,925.

Le Midi ancien a monté de 785 à 820, il est resté à 803 75. Le Midi nouveau a eu les mêmes variations.

L'Ouest a monté de 820 à 845, il est resté à 835.

Le Grand-Central a monté de 603 à 622 50, il est resté à 620.

Genève a monté de 765 à 800, il est resté à 786 25.

Saint-Rambert a monté de 655 à 667 50, il est resté à 665.

Les Ardennes ont monté de 561 25 à 600, ils ont fermé à 580.

Béziers a monté de 595 à 610, il est resté à 602 50.

Samedi. — Les cours ont été très-fermes, et comme c'était le jour de la réponse des primes et qu'elles étaient toutes levées, il y avait de la rente à racheter pour la liquidation. Les chemins de fer étaient également tenus en hausse. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 40 c. à 70 45, et à terme de 25 c. à 70 20; le 4 1/2 0/0, de 25 c. à 95 25. La Banque s'est tenue à 4,200. Le Crédit mobilier a monté de 7 50 à 1,422 50. Les Autrichiens ont fléchi de 1 25 à 765. Les Lombards ont monté de 5 à 666 25. Les François-Joseph ont fléchi de 1 25 à 528 75. Orléans a monté de 12 50 à 1,457 50; le Nord, de 10 à 980. L'Est ancien s'est tenu à 830. L'Est nouveau a monté de 5 à 770; Lyon, de 10 à 1,447 50; la Méditerranée, de 15 à 1,810; le Midi ancien, de 10 à 792 50; le Midi nouveau, de 2 50 à 787 50; l'Ouest, de 7 50 à 827 50; le Grand-Central, de 6 25 à 612 50; Genève, de 5 à 760. Saint Rambert a fléchi de 5 à 650. Les Ardennes ont monté de 7 50 à 575; l'Emmanuel, de 1 25 à 607 50.

Lundi. — La liquidation était excessivement animée. La rente était en hausse, quoique le report se soit tendu de 35 à 45 c. Les chemins de fer étaient tous en faveur. Le 3 0/0 a monté au comptant de 25 à 70 40, et en liquidation de 25 c. à 70 45; il a fermé pour fin mars à 70 90. Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 10 c. à 95 35. La Banque s'est tenue à 4,200. Le Crédit mobilier a monté de 2 50 à 1,425; les Autrichiens, de 18 75 à 783 75; le François-Joseph, de 1 25 à 530; l'Emmanuel, de 5 à 612 50. Les Lombards-Vénitiens ont fléchi de 1 25 à 666 25. L'Orléans a monté de 12 50 à 1,440; le Nord, de 12 50 à 992 50; l'Est ancien, de 10 à 840; l'Est nouveau, de 7 50 à 777 50; Lyon, de 5 à 1,452 50; la Méditerranée, de 25 à 1,865. Le Midi ancien a fléchi de 2 50 à 790. Le Midi nouveau a monté de 2 50 à 790; l'Ouest, de 7 50 à 835; le Grand-Central, de 1 25 à 613 75; Genève, de 10 à 770; Saint-Rambert, de 5 à 655; les Ardennes, de 17 50 à 592 50; Béziers, de 10 à 600.

Mardi. — Les cours étaient fermes jusqu'à deux heures, mais un mouvement de hausse rapide a eu lieu à la fin de la bourse sur la rente et sur tous les chemins de fer. Le 3 0/0 a monté de 50 c. au comptant de 70 90, et à terme de 55 c. à 71 45. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 35 c. à 95 fr. La Banque s'est tenue à 4,200. Le Crédit mobilier a monté de 10 à 1,435; les Autrichiens, de 6 25 à 790; les Lombards, de 1 25 à 667 50; les François-Joseph, de 2 50 à 532 50; Orléans, de 15 à 1,455. Le Nord s'est tenu à 992 50; Genève, à 770; Béziers, à 660. L'Est ancien a monté de 2 50 à 842 50; l'Est nouveau, de 2 50 à 780; Lyon, de 7 50 à 1,460; La Méditerranée, de 25 à 1,890; le Midi ancien, de 5 à 795; le Midi nouveau, de 10 à 800; l'Ouest, de 10 à 845; le Grand-Central, de 6 25 à 620; Saint-Rambert, de 5 à 660; les Ardennes, de 2 50 à 595; l'Emmanuel, de 5 à 617 50.

Mercredi. — L'échec du ministère anglais a comprimé l'essor de la rente; cependant les affaires étaient encore fort animées. Les chemins de fer étaient tous très recherchés. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 71 à 70 80, et à terme de 71 50 à 71 20. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 95, et la Banque à 4,200. Le Crédit mobilier a monté de 10 à 1,445. Les Autrichiens ont varié de 785 à 790; les François-Joseph, de 530 à 535. Les Lombards se sont tenus à 667 50. Le Victor-Emmanuel a monté de 2 50 à 620; Orléans, de 5 à 1,460. Le Nord a varié de 987 50 à 990; l'Est ancien, de 842 50 à 850; l'Est nouveau, de 780 à 785; Lyon, de 1,475 à 1,490; la Méditerranée, de 1,890 à 1,940; le Midi ancien, de 797 50 à 810; le Midi nouveau, de 847 50 à 800; l'Ouest, de 845 à 850; le Grand-Central, de 620 à 622 50; Genève, de 770 à 800; Saint-Rambert, de 660 à 622 50; Béziers, de 605 à 612 50.

Jeudi. — De nombreuses réalisations ont eu lieu sur la rente et les chemins de fer, et ont provoqué une réaction sur toutes les valeurs. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 70 70 à 70 55, et à terme de 71 40 à 71 10. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 95; la Banque, à 4,200. Le Crédit mobilier a varié de 1,430 à 1,412 50; les Autrichiens, de 782 50 à 785; les Lombards, de 665 à 661 25; les François-Joseph, de 530 à 525; les Victor-Emmanuel, de 620 à 612 50; le Nord, de 985 à 980; Orléans, de 1,460 à 1,435; Lyon, de 1,460 à 1,470; la Méditerranée, de 1,915 à 1,925; l'Est ancien, de 842 50 à 845; l'Est nouveau, de 780 à 782 50; le Midi ancien, de 802 50 à 803 75; le Midi nouveau, de 805 à 803 75; l'Ouest, de 837 50 à 835; le Grand-Central, de 615 à 620; Genève, de 795 à 786 25; Béziers, de 603 75 à 602 50; les Ardennes, de 590 à 580.

Vendredi. — L'incertitude au sujet de la séance du conseil d'État a pesé pendant toute la bourse sur toutes les valeurs, qui ont fermé en baisse. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 30 c. à 70 50, et de 45 c. à terme à 70 65; le 4 1/2 0/0, de 50 c. à 94 50; le Crédit mobilier, de 20 à 1,392 50; les Autrichiens, de 10 à 775; le Nord, de 47 50 à 962 50; Orléans, de 5 à 1,435; l'Est ancien, de 12 50 à 837 50; l'Est nouveau, de 22 50 à 760; Lyon, de 15 à 1,455; la Méditerranée, de 25 à 1,900; le Midi ancien, de 15 à 788 75; l'Ouest, de 1 25 à 833 75; le Grand-Central, de 5 à 625; Genève, de 1 25 à 785; Béziers, de 5 à 597 50; le Victor-Emmanuel, de 10 à 610; les Lombards, de 1 25 à 660; les François-Joseph, de 2 50 à 522 50; les Saragosse, de 6 25 à 595.

LATOUR.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	[illegible]	NOMBRE DE PARTS OU ACTIONS	VALEUR NOMINALE DES ACTIONS	VERSEMENTS effectués	DERNIER INTÉRÊT ET DIVIDENDE PAYÉS	ÉPOQUE DE PAIEMENT DES REVENUS	DERNIER COURS CONNU.
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer.	C	100.000	500	tout.	79 90	janv. et juil.	510 ••
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	24 000	(1) 500	tout	45 ••	janv. juil	830 ••
Omnibus des chemins de fer.	C	3 900	300	id.	10 ••	février...	175 ••
Omnibus de Londres........	C	250 000	100	id.	6 25	....	106 25
Comp. imp. des voitures de Paris	A	400.000	100	id.	4 65	mars...	98 75
Gondoles parisiennes.........	C	1.700	100	id	9 50	févr. août	100 ••
Omnibus de Lyon............	C	••	100	tout.	•• ••	.	67 50
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital.	A	69.429	1.000	tout.	50 ••	avril. oct	110 ••
— act. de jouiss...	A	69.000	1/1000	id	[illegible]	1er juin.	100 ••
Bourgogne, action de capital..	A	27.200	1.000	id.	50 ••	avril. oct.	[illegible] ••
— action de jouiss...	A	27 200	1/1000		42 50	1er juin.	140 ••
Arles à Bouc., act. de capital..	A	6.000	1.000	.	50 ••	avril. oct	•• ••
Trois canaux, act. de capital..	A	17.000	1.000	id.	50 ••	id.......	•• ••
Roanne à [illegible]	A	13.000	1/1000	id	11 ••	mai ...	330 ••
[illegible]	A	600	5.000	id	540 ••	févr. août	8000 ••
Sambre à l'Oise..........	A	11.550	1.000	id	67 50	....	[illegible] ••
Scarpe inférieure..........	C	2 900	1.000	id.	129 ••	....	1500 ••
Sambre française canalisée....	A	0.000	1.000	id.	120 ••	....	13.0 ••
Canalisation de l'Èbre......	A	61.000	450	id	4 0 0	....	•• ••
Eaux d'Auteuil et de Neuilly...	C	8 000	250	id	8.70 0 0	avril oct..	255 ••
Compagnie générale des eaux.	A	80.000	250	125	1 0 0	....	265 ••
PONTS ET PORTS.							
Ports de Marseille.........	C	10000 part	1/1000	150	•• ••	avril, oct	170 ••
Pont, gare et port de Grenelle	A	7.000	1.000	id	10 ••	....	•• ••
Pont de Rouen..........	A	800	1.000	id	12 ••	[illegible] juill	•• ••
Ponts réunis.	C	3.000	1.000	id	51 2 0 0		•• ••
Nouveaux Ponts réunis......	C	4.000	1.000	id	51 1 0 0	....	•• ••
NAVIGATION.							
Navig. Léon Gay et Cie.	C	10.500	500	400	136 78	janv. juill	550 ••
Compagnie franco-amér. Est	C	••	500	tout.	151 21	juin. déc	475 ••
Messageries Imp. Serv. marit	A	48.000	500	tout	130 ••	janv. juill	1185 ••
[illegible] de transp. et de nav.	C	8.400	250	id	16 ••	.	[illegible]
Compagnie générale maritime	A	80.000	500	[illegible]	[illegible]	janv. juill	490 ••
Marc Fraissinet père et fils...	C	••	500	id	•• ••	•	632 50
Arnaud Touache fr. et Cie ...	C	••	500	id	•• ••	•	510 ••
Armements marit. Barbey et Cie	C	••	500	tout	•• ••	•	•
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
[illegible] Gard...	C	21000 parts	300	tout	27 ••	avril. oct.	300 ••
[illegible]-du-Flénu..........	C.v.	3.600	1.000	id	20 •	....	245 ••
[illegible]-Sud..........	C.v.	2 800	1.000	id.	70 ••	avril	400 ••
[illegible] Saint-Etienne	C.v.	2 800	500	id.	•• ••	....	•• ••
[illegible]..............	C	30 000	500	id	•• ••	févr. août	700 ••
[illegible]..............	A	1.500	1/1500	id.	150 ••	....	1430 •
[illegible]..............	A	3.520	1/3520	id	42 ••	....	780 ••
[illegible]-Loire..........	A	1.850	1/1850	id	•• ••	....	600 ••
[illegible] quatre groupes......	A	80 000	1/80000	id	60 ••	avril oct	7?7 50
[illegible]..............	A	80 000	1/80000	id	10 ••	id......	165 ••
[illegible]..............	A	80 000	1/80000	id	14 ••	id......	160 ••
[illegible]..............	A	80.000	1/80000	id	9 ••	id......	160 ••
[illegible]..............	A	80 000	1/80000	id.	27 ••	id......	285 25
[illegible] et Sarthe........	A	13.200	1/13200	id	34 ••	....	625 ••
[illegible]..............	A	21.000	1/21000	id.	60 ••	janv. juill	940 ••
[illegible] Société	C.v.	5.800	500	id	10 ••	avril oct..	380 ••
[illegible]..............	C	100.000	150	id	•• ••	janv. juill	132 50
[illegible]-Quaregnon	A	6.720	250	id	•• ••	....	150 ••
[illegible] belges......	A	30 000	500	id.	25 ••	....	400 ••
[illegible] générale. Asphalte	C	8 000	500	id	•• ••	....	•• ••
[illegible]..............	C	10 000	100	id	5 0 0	[illegible] janv juil	100 ••
[illegible] anciennes.	•	4 100	1/250	id	18 ••	....	1?65 ••
— — nouvelles..	•	18 6??	1/250	id	10 ••	févr. août	100 ••
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne........zinc.	A	99 200	80	tout	20 ••	mai, nov.	440 ••
Nouvelle-Montagne......zinc	A	3 000	1.000	id.	90 ••	....	1050 ••
Stolberg et Wesphalie, priv. zinc	A	40.000	375	id.	5 0 0	octobre..	300 ••
— non priv. zinc	A	40.000	375	id.	•• ••	id....	100 ••
[illegible]..............zinc.	A	5.500	1.000	id.	70 ••	....	1075 ••
Stolberg-lès-Moresnet......zinc.	A	5.500	500	id.	•• •	1er juin...	•• ••
[illegible], priv.......zinc	A	8.500	375	id	5 0 0	janv. av.	•• ••
— non priv......zinc.	A	6 500	375	id	•• ••	id....	•• ••
[illegible]..............zinc.	A	50 000	375	id.	8 42	mai, nov..	200 ••
[illegible] (Algérie).....cuivre	C	60.000	100	id	1 50	août	30 ••
[illegible] (Algérie).....cuivre.	C	24 000	100	id	•• ••	....	40 ••
[illegible]....plomb, argentif.	A	10 000	1/10000	id.	25 ••	....	270 ••
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Cie........	C	11.000	500	tout	67 20	sept mars.	515 ••
[illegible]..............	C	10 000	250	id.	•• ••	avril. oct.	•• ••
[illegible]..............	C	70.000	100	10	1 75	....	35 ••
Galvanisation du fer.........	C	2.000	500	tout.	40 ••	....	400 ••
[illegible]..............	C	2.000	500	id.	58 ••	juin. déc	750 ••
[illegible]..............	C	2.300	255	id.	35 ••	....	•• ••
[illegible]..............	C	4 000	500	id.	110 ••	....	•• ••

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

DÉNOMINATION.	[illegible]	NOMBRE DE PARTS OU ACTIONS	VALEUR NOMINALE DES ACTIONS	VERSEMENTS effectués	DERNIER INTÉRÊT ET DIVIDENDE PAYÉS	ÉPOQUE DE PAIEMENT DES REVENUS	DERNIER COURS CONNU.
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire) ...	C	24 000	500	tout.	80 ••	déc. juin.	8?6 25
Loire et Ardèche..........	A	4 000	1/4000	id.	500 ••	....	4000 ••
Allevard..................	A	••	3 000	id.	•• ••	•	[illegible] ••
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	3 000	id.	250 ••	juin. déc	5500 ••
Alais (Gard)	A	18 000	1/18000	id.	•• ••	....	•• ••
Basse-Indre	C	5 000	500	id.	80 ••	avril, oct	700 ••
Châtillon et Commentry......	C	50 000	500	id.	50 ••	mars, sep	430 ••
Maubeuge (Nord)	A	6 000	1/6000	id.	•• ••	....	450 ••
Fourchambault..........	C	50 000	1/50000	id	50 ••	....	500 ••
Marine et des Chemins de fer Horme......	C	54.000	1/54000	id.	70 ••	[illegible]	500 ••
[illegible]..............	A	10 000	1/10000	id	•• ••	....	500 ••
Franche-Comté..........	C	0 000	500	.	•• ••	....	500 ••
Méditerranée (forges et chant.)	C	0 000	500	.	•• ••	....	500 ••
Espérance (Belgique)......	A	••	400	tout	•• ••	••	900 ••
Monceau-sur-Sambre (Belgique)	A	6 000	1 000	id	75 ••	janv. juill	1 100 ••
Providence (Belgique)......	A	4 000	1 000	id	125 ••	avril oct	1 300 ••
Phénix métallurgique.......	A	5.500	1 000	id	105 ••		1 [illegible]0 ••
Sambre (Belgique).........	A	60 000	375	id	10 ••	janv. juil	[illegible]50 ••
Seraing................	A	10.000	500	id.	•• ••	....	•• ••
Ougrée (Belgique).......	C	11 [illegible]	1/1000	id	30 ••	•	[illegible] 50
[illegible]	A	12 000	1/12000	id.	40 ••	....	[illegible] ••
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux).......	C	24000 parts	1/24000	tout	5 0 0	avril oct	•• ••
Paris (éclairage et chauffage)	A	110 000	1/500	id	•• ••	.	125 ••
Nord (Batignolles).......	C	6.000	500	id	40 ••	avril oct	500 ••
Est (Vincennes).........	C	1 000	500	id.	74 50	....	•• ••
Versailles............	C	1 200	500	id.	35 ••	mars sept	500 ••
Wazemmes............	C	2 100	500	id.	7 50	1er octobre	175 ••
Amiens...............	C	1 000	500	id.	30 ••	janv. juill	4 [illegible] ••
Comp. centrale, Lebon 18 villes	C	45 000	500	id	[illegible]	janv. juill.	505 ••
Union des Gaz	C	40 000	250	id.	[illegible]	janvier..	197 50
FILATURES.							
Haberly (Amiens).......	A	8.000	500	tout	47 ••	septembre	650 ••
Lohen..............	C	40 000	500	id.	40 10	janv. juill	560 ••
Tredin (Comp. continentale..	C	7 [illegible]	500	id.	20 ••	....	•• ••
Lamière..............	C	1 400	500	id	35 81	....	550 ••
Pont-Remy............	A	5 000	1/5000	id	31 ••	10 avril.	480 ••
La F[illegible] (rouennaise)	C	10 000	250	125	•• ••	janv.-juill.	•• ••
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays journ. de l'empire	C	[illegible]	500	tout.	75 ••	janv. juill	900 ••
Glaces de Saint-Gobain......	A	1 [illegible]	1/1152	id.	•• ••	....	31 000 ••
Glaces de Montluçon.......	C	21 000	500	id	•• ••	....	200 ••
Glaces d'Oignies.....Belgique.	A	10 000	1/1000	id	62 45	juill. sept	1.300 ••
Glaces d'Aix-la-Chapelle Prusse	A	2 000	500	id	•• ••	avril. oct.	100 ••
Palais de l'Industrie	A	130 000	100	id	4 0 0	....	56 25
Immeubles Rivoli........	A	240.000	100	id	5 0 0	janv. juill	102 50
Télégraphe sous-marin Manche	C	100.000	25	id.	0 1 2 0 0	mars. sept.	20 ••
— Méditerranée	C	30 000	250	id.	5 0 0	....	100 ••
Cie gén. de Vidanges, Richer et Cie	C	20 000	500	id.	12 50	....	160 ••
Sucreries, Raffineries de Scarpe	C	10 000	250	id.	•• ••	....	•• ••
Substances alimres, Chollet et Cie	C	10 000	100	id.	10 ••	....	90 ••
Docks Louis-Napoléon		••	125	125	•	....	182 50
ASSURANCES.							
Générale..............mar	A	100	12 500	5000	1000 ••	avril	24 0 0 b
Sécurité..............mar	A	300	5 000	1/5	200 ••	....	32 0 0 b
Union des ports........mar.	A	1.000	5.000	750	202 50	avril.....	13 0 0 b
Indemnité ....mar	A	400	5.000	1000	•• ••	....	14 0 0 b
Lloyd français.........mar	A	1 200	5 000	1/5	290 ••	février...	0 0 0 b
Océan ....mar	A	200	5 000	1000	205 50	....	25 0 0 b
Chambre d'assurances....mar	A	1000	5.000	1/5	180 ••	février...	30 0 0 b
Mélusine.............mar	A	400	5.000	1/5	252 50	mars	30 0 0 b
Vigie.................mar	A	200	5.000	1000	915 ••	....	25 0 0 b
Sauvegarde..........mar	A	200	5.000	1000	105 ••	février...	15 0 0 b
Pilote ....mar	A	200	5 000	1000	374 ••	....	••
Comp. franç. de prêts....mar.	A	200	5 000	1000	150 ••	février...	••
Phare maritime........mar	A	200	5 000	1000	•• ••		••
Maritime ....mar	A	1 000	1 000	250	•• ••	....	••
Centrale...............mar	A	1 000	5 000	1000	120 ••	février.	1? 0 0 b
Réunion ....mar	A	1 200	5 000	1000	89 ••	id	20 0 0 b
[illegible]..............mar	A	200	5 000	1000	•• ••	févr. août	••
Générale..............inc	A	400	5.000	tout	2775 ••	avril.....	109 0 0 b
Phénix................inc	A	4 000	1 000	id	115 ••	mai, nov.	220 0 0 b
Nationale.............inc	A	2.000	5 000	1/5	275 ••	mars.....	161 0 0 b
[illegible]..............inc	A	2 000	5.000	1/5	123 ••	avril....	88 0 0 b
Soleil ....inc	A	4 000	5.000	1/5	300 ••	id.....	115 0 0 b
France ....inc	A	2 000	5 000	1/5	200 ••	id......	45 0 0 b
Urbaine ....inc	A	4 000	5 000	1/5	300 ••	id......	102 0 0 b
Providence............inc	A	2 000	2 500	500	10 ••	id......	45 0 0 b
Aigle ....inc.	A	400	5 000	2000	•• •	id......	25 0 0 b
Paternelle ....inc	A	3.000	1 000	200	12 50	id......	pair.
Confiance.............inc.	A	800	5.000	1000	•• ••	id......	7 1/2 0 0
Nord ....inc.	A	2 000	1.000	200	20 ••	id......	12 0 0 b
Générale.............vie	A	400	7.500	tout	2025 ••	t. les 3 ans	103 2/30 0
Nationale ....vie	A	3 000	5.000	1/5	300 ••	t. les 4 ans	23 0 0 b
Union ....vie.	A	2.000	5 000	1/5	100 ••	t. les 3 ans.	15 0 0 b
Phénix ....vie.	A	400	5.000	1000	150 ••	id.......	3 0 0 p
Paternelle ....vie	A	8.000	500	100	1250 ••	avril.....	5 0 0 b
Conservateur.........vie	A	1 000	1.000	500	•• ••	....	•
Impériale ....vie.	A	1.000	500	250	•• ••	....	•
Générale ....grêle		2.000	5.000	1000	50 ••	avril.....	9 0 0 b.

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 28 FÉVRIER AU 6 MARS

Longueur exploitée	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Revenu de chaque act. dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes
782	794	99	450.000	400	tout	61 fr. pour 1855	juillet 1856	Nord
874	1051	95	300.000	500	tout	50 fr. pour 1855	avril 1856	Ouest
520	1774	99	300.000	500	tout	80 fr. pour 1855	avril 1856	Orléans
905	1822	99	250.000	500	tout	78 f. 50 pour 1855	mai 1856	Est
174	•	•	250.000	500	tout	5 fr.	mai 1856	Est nouvelles
665	[illegible]	99	265.000	500	tout	92 f. 50 pour 1855	juillet 1856	Paris à Lyon
75	231	99	80.000	500	375	4 0/0	juillet 1856	Lyon à Genève
551	624	99	90.000	500	tout	86 fr. pour 1855	avril 1856	Lyon à la Méditerr.
108	950	99	134.000	500	tout	10 fr.	juillet 1856	Midi
•	•	•	39 334	100	500	•	juillet 1856	Midi nouvelles
53	52	99	15.000	500	tout		•	Bordeaux à la Teste
175	1054	99	221.000	500	450	4 0/0	juillet 1856	Grand-Central
56	98	99	50.000	500	300	4 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Gren.
	54	99	46.000	500	400	4 0/0	avril	Béziers à Graissessac
•	140	99	42.000	500	250	4 fr. 25	janvier 1857	Ardennes et Oise
•	85	99	100.000	500	250	4 1/2 0/0	juin 1856	Sarde Victor-Emm.
1077	1176	91	400.000	500	325	11 fr. 90	juillet 1856	Chemins autrichiens
··	1012	90	300.000	500	150		•	François-Joseph
414	1051	90	312.500	500	150		•	Lombards-Vénitiens
30	226	99	72.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Central suisse
46	221	99	30.000	500	250	•	juin 1856	Ouest suisse
14	16	99	7.000	250	250	6 0/0	[illegible]	Tarragone à Reus

Noms des lignes	Samedi 28 Compt.	Samedi 28 Terme	Lundi 2 Compt.	Lundi 2 Terme	Mardi 3 Compt.	Mardi 3 Terme	Mercredi 4 Compt.	Mercredi 4 Terme	Jeudi 5 Compt.	Jeudi 5 Terme	Vendredi 6 Compt.	Vendredi 6 Terme
Nord	960 ··	977 50	962 50	965 25	961 50	997 50	960 ··	970 ··	960 ··	981 ··	962 50	970 ··
Ouest	827 50	837 50	835 ··	837 50	845 ··	850 ··	850 ··	845 ··	835 ··	850 ··	831 75	835 ··
Orléans	1427 50	1435 ··	1440 ··	1450 ··	1455 ··	1465 ··	1440 ··	1435 ··	1445 ··	1440 ··	1435 ··	1450 ··
Est	830 ··	830 ··	840 ··	840 ··	842 50	845 ··	830 ··	• ··	845 ··	840 ··	832 50	840 ··
Est nouvelles	770 ··	779 ··	777 50	780 ··	780 ··	• ··	765 ··	• ··	782 ··	777 50	767 50	770 ··
Paris à Lyon	1447 50	1445 ··	1452 50	1455 ··	1460 ··	1490 ··	1480 ··	1487 50	1476 ··	1465 ··	1455 ··	1455 ··
Lyon à Genève	760 ··	757 50	771 ··	775 ··	770 ··	780 ··	800 ··	800 ··	796 25	787 50	765 ··	780 ··
Lyon à la Méditerr.	1840 ··	1840 ··	1895 ··	1886 ··	1890 ··	1910 ··	1910 ··	1910 ··	1925 ··	1920 ··	1890 ··	1895 ··
Midi	782 50	790 ··	790 ··	800 ··	795 ··	805 ··	810 ··	• ··	801 75	802 50	758 75	·· 50
Midi nouvelles	787 50	• ··	790 ··	• ··	800 ··	802 50	800 ··	810 ··	803 75	802 50	• ··	• ··
Bordeaux à la Teste	625 ··	• ··	62 ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	605 ··	• ··
Grand-Central	612 50	611 25	615 75	620 ··	621 ··	625 ··	623 50	623 75	620 ··	617 50	615 ··	617 50
St-Rambert à Gren.	620 ··	• ··	635 ··	• ··	601 ··	603 25	601 50	617 50	• ··	• ··	610 ··	605 ··
Béziers à Graissessac	• ··	• ··	600 ··	602 50	600 ··	• ··	600 ··	611 50	602 50	605 ··	590 ··	597 50
Ardennes et Oise	575 ··	580 ··	591 50	• ··	595 ··	600 ··	• ··	• ··	• ··	• ··	580 ··	• ··
Sarde Victor-Emm.	607 50	608 75	612 50	615 ··	617 50	625 ··	620 ··	622 50	621 ··	612 50	610 ··	610 ··
Chemins autrichiens	765 ··	760 25	781 75	785 ··	790 ··	795 ··	790 ··	791 25	785 ··	782 50	775 ··	780 ··
François-Joseph	528 75	• ··	530 ··	• ··	532 50	• ··	535 ··	• ··	525 ··	• ··	522 50	• ··
Lombards-Vénitiens	520 25	• ··	615 ··	• ··	607 50	• ··	607 50	• ··	611 25	• ··	604 ··	• ··
Central suisse	482 50	• ··	482 50	• ··	482 50	• ··	482 50	• ··	492 50	• ··	• ··	• ··
Ouest suisse	485 ··	• ··	477 50	• ··	485 ··	• ··	500 ··	• ··	497 50	• ··	500 ··	• ··
Tarragone à Reus	• ··	• ··	55 ··	• ··	305 ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'Oblig.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somm. pay. à ce jour	Prix de rembours.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements
1851-52-4	375.000	75 ans	275	tout.	500	avril.	15 ··	janvier juillet.
1851.	2.303	16 —	335	tout.	500	août	20 ··	août
1852.	80.000	50 —	1.000	tout.	1.250	avril.	50 ··	avril octobre.
1855.	100.000	99 —	290	tout.	500	avril	15 ··	D°
1852.	120 000	99 —	500	tout.	625	D°	25 ··	D°
1853.	182.333	99 —	250	tout.	500	D°	15 ··	janvier juillet
1852.	265 024	98 —	500	tout.	650	avril.	25 ··	juin décembre
1854.	120.000	94 —	270	210	500	mars.	15 ··	janvier juillet.
1855.	800.000	98 —	280	tout	500	1858	15 ··	janvier juillet
1842.	8.888	47 —	1.125	tout.	1.250	décembre	50 ··	D°
1848.	13 333	90 —	•	tout.	1.250	D°	50 ··	D°
1852.	130.000	98 —	•	tout.	500	•	15 ··	D°
1854	130.000	97 —	275	tout.	500	•	15 ··	D°
1855.	150.000	96 —	290	tout.	500	•	15 ··	D°
1853.	134.407	99 —	300	tout.	500	décembre.	15 ··	D°
1855.	134.200	99 —	280	tout.	500	décembre.	15 ··	D
1853.	102.614	99 —	500	tout.	625	D°	25 ··	D°
1853.	63.643	99 —	500	tout.	500	D°	15 ··	D°
1855.	87.719	99 —	285	tout.	500	D°	15 ··	D°
1855	300.000	99 —	275	•	500	septembre.	15 ··	septembre mars
1856.	100.500	99 —	285	tout	500		15 ··	janv. juillet.
1856-	•	·· —	•	•	•		·· ··	
1856.	106.000	97 —	295	•	500		15 ··	janv. juillet.
1855.	4.200	61 —	320		500	•	5 0/0	

Noms des compagnies	28	2	3	4	5	6
Nord	285 ··	285 ··	283 75	285 ··	285 ··	285 ··
Nord-Boulogne						
Paris à Lyon	905 ··	900 ··	900 ··	• ··	• ··	905 ··
D° nouvelles	290 ··	290 ··	290 ··	290 ··	290 ··	290 ··
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	495 ··	490 75	495 ··	495 ··	• ··	495 ··
D° Nouvelles 3 0/0	• ··	287 50	287 50	288 75	• ··	287 50
Est	470 ··	468 75	468 75	470 ··	470 ··	480 ··
D° (nouvelles)	281 25	282 50	282 50	282 50	282 50	285 ··
Ouest (nouvelles)	285 ··	285 ··	285 ··	285 ··	283 75	285 ··
Paris à Orléans 1842	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··
D° (Nouvelles 1848)	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··
D° (Nouvelles 1852)	283 75	283 75	285 ··	285 ··	285 ··	285 ··
D° (Nouvelles 1854)	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··
D° (Nouvelles 1855)	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	··
Grand-Central	• ··	280 ··	280 ··	280 ··	• ··	• ··
D° (nouvelles)	272 50	271 50	271 50	275 ··	273 75	273 75
Rhône-et-Loire	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··
D° 3 0/0	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	··
Lyon à Genève	• ··	283 75	280 75	283 75	283 75	285 ··
Autrichiens	285 ··	283 75	283 75	282 50	282 50	281 25
Midi	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··
D° nouvelles	285 ··	285 ··	285 ··	280 75	283 75	285 ··
Lyon-Bourbonnais	282 50	282 50	281 50	281 25	281 25	281 25
Tarragone à Reus	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··	• ··

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 27 février au 5 mars 1857. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	27	28	2	3	4	5
Nord	960 ·· à 983 75	970 ·· à 985 ··	980 ·· à 1000 ··	985 ·· à 1006 25	987 50 à 1000 ··	
Est	830 ·· à 842 50	830 ·· à 837 50	840 ·· à 850 ··	8·· ·· à 8·· 25	841 75 à 850 ··	
Est nouvelles	762 50 à 775 ··	762 50 à 775 ··	762 50 à 775 ··	765 ·· à 782 50	750 ·· à 775 ··	
Orléans	1375 ·· à 1425 ··	1375 ·· à 1445 ··	1405 ·· à 1450 ··	[illegible]	1400 ·· à 1450 ··	
Lyon	1415 ·· à 1437 50	1417 50 à 1445 ··	1445 ·· à 1453 75	1477 50 à 1488 75	1462 50 à 1475 ··	

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination	Samedi 28 Comptant	Samedi 28 Terme	Lundi 2 Comptant	Lundi 2 Terme	Mardi 3 Comptant	Mardi 3 Terme	Mercredi 4 Comptant	Mercredi 4 Terme	Jeudi 5 Comptant	Jeudi 5 Terme	Vendredi 6 Comptant	Vendredi 6 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0	70 15	70 20	70 40	70 45	70 70	71 45	70 80	71 20	70 50	71 15	70 90	70 85
Rentes 4 1/2 0/0	95 25	95 25	95 25	·· ··	95 ··	·· ··	96 ··	·· ··	95 ··	95 25	94 50	95 ··
Emprunt 3 0/0	·· ··	·· ··	·· ··	·· ··	·· ··	·· ··	·· ··	·· ··	·· ··	·· ··	·· ··	·· ··
Emprunt 4 1/2 0/0	·· ··	·· ··	·· ··	• •	·· ··	• •	·· ··	• •	·· ··	• •	·· ··	• •
Banque de France, jouiss., juillet 1856	4200 ··	• •	4200 ··	• •	4200 ··	• •	4200 ··	• •	4200 ··	• •	4200 ··	• •
Comptoir national d'escompte, jouiss. janvier 1856	697 50	• •	695 ··	• •	695 ··	• •	695 ··	• •	695 ··	• •	700 ··	• •
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet	• ··	• •	615 ··	• ··	620 ··	• ··	620 ··	620 •	625 ··	• ··	617 50	• ··
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre	440 ··	• •	• ··	• •	440 ··	• •	440 ··	• •	440 ··	• •	440 ··	• •
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	• ··	• •	400 ··	• •	400 ··	• •	400 ··	• •	• ··	• •	• ··	• •
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	92 50	• •	92 50	• •	92 50	• •	92 50	• •	92 50	• •	92 50	• •
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° d°	85 ··	• •	·· ··	• •	85 ··	• •	·· ··	• •	85 ··	• •	85 ··	• •
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 100 payés, jouiss. mai	915 ·	• •	930 ··	• •	• ··	• •	• ··	• •	·· ··	• •	• ·	• •
Société générale du Crédit mobilier, tout payé, juil. 1856	1422 50	1445 ··	1425 ··	1422 50	1435 ··	1435 ··	1445 ··	1430 ··	1442 50	1445 ··	1392 50	1380 ··
Ville de Paris, obligations 1852, jouiss. juillet 1856	1040 ··	• •	1040 ··	• •	1040 ··	•	1040 ··	• •	1040 ··	• •	1040 ··	• •
d° d° 1855, tout payé jouiss. mars 1857	390 ··	• •	• ··	• •	390 ··	• •	390 ··	• •	390 ··	• •	390 ··	• ··
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	93 3/4	• •	93 1/8	• •	93 7/8	• •	93 3/4	• •	94 1/8	• •	94 ·/·	• •
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1856	·· ·/·	• •	·· ·/·	• •	99 5/8	• •	·· ·/·	• •	·· ·/·	• •	99 1/2	• •
Piémontais. 5 0/0 jouiss. juin 1856	91 ··	• •	91 ··	• •	91 25	• •	91 25	• •	91 25	• •	91 25	• •
— 3 0/0 jouiss., juillet 1856	·· ··	• •	·· ··	• •	·· ··	• •	·· ··	• •	·· ·	• •	·· ··	• •
Autrichien. 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1856	·· ·/·	• •	·· ·/·	• •	·· ·/·	• •	·· ·/·	• •	91 ·/·	• •	91 ·/·	• •
Emprunt Romain, jouiss., juin 1855	88 1/2	• •	88 1/2	• •	91 ·/·	• •	88 1/2	• •	89 ·/·	• •	89 ·/·	• •
Espagne différ. convert. jouiss., juillet	·· ·/·	• •	·· ·/·	• •	·· ·/·	• •	·· ·/·	• •	·· ·/·	• •	·· ·/·	• •
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1856	40 ·/·	• •	·· ·/·	• •	·· ·/·	• •	41 ·/·	• •	·· ·/·	• •	·· ·/·	• •
d° intérieure d°	37 1/4	• •	37 1/2	• •	·· ·/·	• •	38 ·/·	• •	38 ·/·	• •	38 ·/·	• •

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, RUE BERGÈRE, 20

Le Directeur, J. MIRÈS.

Digitized by Google

N° 862 — 16e ANNÉE. — N° 11 — SAMEDI, 14 MARS 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

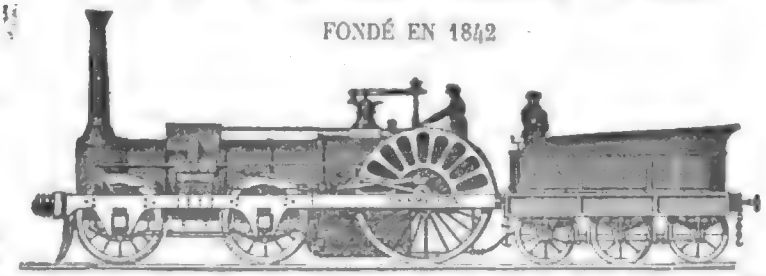
DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :
Paris.. ..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger ..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :
Corps du Journal (la ligne) 3 fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELEY, DANIELS ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, 1, Norfolk street, Strand, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Tout abonné, à partir du 1er janvier 1857, a droit gratuitement à la Carte des chemins de fer de l'Europe, publiée par le *Journal des chemins de fer*.

Cette Carte ne sera remise que sur la présentation de la quittance d'abonnement.

Les personnes dont l'abonnement doit échoir dans le courant de l'année 1857 recevront cette Carte en renouvelant leur abonnement.

Cette Carte, qui doit être prise dans les bureaux du journal, est mise à la disposition des abonnés depuis le 1er mars.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 209. — Société de Crédit mobilier, 210. — Société du Gaz parisien, 211.—Les chemins de fer du Midi, 212. — Impôt sur les valeurs mobilières, 212. — Le chemin de fer d'Orléans et le chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, 213. — Chemins de fer suisses, 213.—Situation de la Banque de France et de ses succursales, 214. — Chronique des chemins de fer, 214. — Banque générale suisse de Crédit international mobilier et foncier, 215. — Banque d'Angleterre, 215. — Compagnie de l'hôtel et des immeubles de la rue de Rivoli, 215. — Avis aux actionnaires, 216. — Bulletin des recettes de la semaine, 216. — Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz; rapport, 217. — Chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante; statuts, 220.—Jurisprudence, 224. — Forges, 224. — Recettes, 225, 226. — Annonces, 227, 228, 229. — Chronique de la bourse, 230. — Cours des valeurs industrielles, 231. — Tableau de la bourse, 232.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

L'amélioration générale des recettes des chemins de fer, l'augmentation de l'encaisse métallique de la Banque de France, l'abaissement du taux de l'intérêt sur les places de l'Allemagne, sont des symptômes qui semblaient indiquer la hausse de la rente française ; cependant, après avoir atteint 71 fr. 40 c., elle a rétrogradé à 71 fr. avec une tendance vers des cours plus bas. On attribue généralement cette faiblesse à l'impôt sur les valeurs mobilières, qui est de nouveau soumis au conseil d'Etat, attendu que la forme présentée par le ministre des finances et celle proposée par le conseil d'Etat ont été renvoyées à un nouvel examen. Nous publions le texte des deux systèmes qui étaient présentés, et l'on pourra reconnaître combien nos indications étaient fondées.

Il paraît qu'un nouveau mode est soumis à la discussion : on augmenterait l'impôt du timbre sur les actions et obligations. Dans l'état actuel on prélève un droit annuel de 5 centimes par 100 fr., et la valeur nominale de l'action sert de base à cet impôt.

Dans le nouveau système, le droit de timbre de 15 centimes par 100 francs serait perçu, pour les nouvelles affaires et pendant les trois premières années, sur le capital nominal; pour les années suivantes et pour les anciennes affaires, le droit serait perçu et réglé de trois ans en trois ans, d'après le cours moyen des actions. Quant aux obligations, le droit de 15 centimes serait fixé d'après le taux d'émission.

De sorte que les Sociétés seraient, dès leur naissance, soumises à un impôt considérable, qu'elles devraient acquitter dans tous les cas, même quand elles perdraient leur capital.

Est-ce équitable ?

Le principe de l'association en est encore à ses premières applications en France, et on ne peut l'embarrasser de difficultés et de restrictions sans arrêter pour longtemps peut-être l'essor qu'il allait prendre. Le Code Napoléon, lorsqu'il facilitait, en l'affranchissant d'entraves fiscales, le capital aggloméré, montrait que son illustre auteur avait bien le sentiment de l'avenir et du rôle que devait jouer l'association des capitaux dans la grandeur et la prospérité des sociétés modernes.

Le moment était-il donc déjà venu de comprimer l'essor de l'association des capitaux dans notre pays? C'est une question à laquelle répondent bien éloquemment l'infériorité de notre marine marchande vis-à-vis de la marine anglaise, et les cours de nos fonds publics. Tout est encore à faire chez nous : notre industrie est dans l'enfance, et notre crédit est hésitant.

Le moment serait singulièrement choisi pour neutraliser les éléments de richesse que nous possédons, et qui ne demandent que la liberté des transactions pour enrichir la France et l'élever au premier rang des nations commerciales et industrielles.

Heureusement, l'Empereur a voulu que toutes ces questions se discutassent en sa présence, et comme nous avons confiance dans le génie et le bon sens qui dirigent ses actes, nous répéterons ce que nous disions dans notre dernier numéro : on ne fera rien, mais notre marché aura besoin de quelque temps pour se remettre des émotions qu'on lui aura inutilement infligées.

Aussi croyons-nous que les préoccupations qui dominent le cours de nos fonds publics doivent être bientôt dissipées et que le mouvement de hausse, momentanément arrêté, reprendra son cours.

Cependant l'argent devient rare et le prix des reports tend à augmenter ; il paraît que

Digitized by Google

la hausse a amené une certaine quantité de titres, et le marché du comptant est moins actif depuis que la rente a dépassé 71 fr.

Les actions de chemins de fer ont, depuis quelques jours, la faveur du marché. Les actions de Lyon et de la Méditerranée ont été plus particulièrement recherchées depuis le rachat du Grand-Central, parce qu'on a supposé que cette opération, en mettant dans les mains de la Méditerranée les deux tiers de la ligne du Bourbonnais, déterminerait plus promptement le traité de *réunion* projeté entre les chemins de Lyon et de la Méditerranée.

On ajoute que dans leurs arrangements avec le gouvernement relativement au Grand-Central, les Compagnies de Lyon et de la Méditerranée auraient demandé la faculté de diviser leurs actions en coupures moins élevés. Nous ne savons pas quelle sera la décision du gouvernement, mais le service rendu par l'absorption du Grand-Central peut faire espérer une solution favorable.

Les actions du Nord sont montées à 975 fr. sous l'influence d'une nouvelle émission d'actions qui, dit-on, serait faite à l'occasion de la concession de quelques sections complémentaires à la ligne du Nord; on ajoute que le cours auquel ces actions seraient données aux actionnaires actuels varierait de 500 à 600 fr. On sait que le pair de ces actions est de 400 fr.

Les actions des ports de Marseille donnent lieu à des transactions considérables; on les a vendues à 167 f. 50, et 180 fr. à prime fin avril, parce qu'on espère qu'à cette époque le traité avec la Société des docks de Marseille sera définitivement conclu.

Les actions de la Caisse générale des chemins de fer sont recherchées à 527 fr. 50 par les capitaux de placement.

Les actions du Crédit mobilier sont fermes de 1,415 à 1,420 fr. Les avis sur le dividende sont bien partagés; les uns prétendent que les administrateurs les plus influents veulent distribuer 125 fr. de dividende, indépendamment de l'intérêt de 25 fr.; d'autres administrateurs voudraient que le dividende ne fût que de 100 fr. par action; d'autres voudraient le réduire à un chiffre encore inférieur.

Nous faisons appel au bon sens : est-il possible qu'il y ait à cet égard divergence d'opinion sur la fixation du dividende, puisque c'est le résultat d'un inventaire dressé depuis le 31 décembre. Il y aurait donc plusieurs manières de présenter les comptes? Evidemment, c'est la malveillance qui propage ces bruits.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 71 20 ferme à 70 90.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 93 coupon détaché, ferme à 92 75.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Midi,	48.0 0/0.
Lyon,	32.5 0/0.
Méditerranée,	26.5 0/0.
Ouest,	12.3 0/0.
Nord,	10.6 0/0.
Est,	8.6 0/0.
Orléans,	5.4 0/0.

Diminution kilométrique.

Bourbonnais,	7.2 0/0.

Le bilan de la Banque au 12 mars, comparé à celui du 12 février dernier, présente :

Une augmentation des espèces de 27 millions; une diminution du portefeuille de 28 millions; une diminution des avances sur effets publics de 3 millions; une diminution de 1 million sur les avances sur chemins de fer; une diminution des billets en circulation de 15 millions; une augmentation du compte courant du Trésor de 23 millions; et une diminution de 12 millions sur les comptes courants particuliers.

C. Devinck.

Résultats comparés du bilan de la Banque de France.

1857.	Espèces.	Portefeuille.	Avances sur effets publics	Avances sur chemins de fer.	Avanc. au trésor et bons.	Billets en circulation.	Comptes-courants du Trésor.	Comptes-courants particuliers.
mois.	millions.	millions.	millions.	millions.	millions	millions.	millions.	millions
Janvier 1857,	191	566	31	23	40	612	76	464
Février,	195	529	28	21	40	595	80	441
Mars,	222	501	25	20	40	580	103	429
Augmentation :	27	»	»	»	»	»	23	»
Diminution :	»	28	3	1	»	15	»	12

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	6 MARS.	13 MARS.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0	70 65	70 90	» 25	» »
CONSOLIDÉS	94 »/»	93 3/4	» »/»	» 1/4
CRÉDIT FONCIER	620 »	620 »	» »	» »
CRÉDIT MOBILIER	1390 »	1420 »	30 »	» »
COMPT. D'ESCOMPTE	700 »	695 »	» »	5 »
ORLÉANS	1430 »	1455 »	25 »	» »
NORD	970 »	975 »	5 »	» »
EST ANCIEN	840 »	845 »	5 »	» »
EST NOUVEAU	770 »	780 »	10 »	» »
LYON	1455 »	1480 »	25 »	» »
MÉDITERRANÉE	1885 »	1900 »	75 »	» »
MIDI	797 50	825 »	27 50	» »
OUEST	830 »	832 50	2 50	» »
GRAND-CENTRAL	617 50	615 »	» »	2 50
GENÈVE	780 »	785 »	5 »	» »
CH. AUTRICHIENS	780 »	790 »	10 »	» »
SAINT-RAMBERT	665 »	672 50	7 50	» »
VICTOR-EMMANUEL	810 »	810 »	» »	» »

SOCIÉTÉ DE CRÉDIT MOBILIER.

Nous disions dans notre numéro du 10 janvier, à l'occasion du dividende de 1856 sur les actions du Crédit mobilier :

« Les actions du Crédit mobilier donnent » lieu à de si nombreuses affaires qu'on ne » ne peut pas les classer dans la catégorie » des autres entreprises dont les actions se » négocient au comptant et ne donnent lieu » qu'à une spéculation très-limitée. Celles-» ci n'éprouvent que des fluctuations mi-» nimes, de sorte que la connaissance anti-» cipée des revenus qu'elles doivent donner » ne peut pas procurer de grands avan-» tages, ni causer de bien grands préjudices. » Il n'en est pas de même pour les actions » du Crédit mobilier. En effet, cette valeur, » par une exception unique, jouit du privi-» lége de la cote à terme, privilége qui man-» que à toutes les autres affaires industriel-» les en dehors des chemins de fer. A cette » circonstance, si favorable pour la spécu-» lation, s'ajoute encore la nature même de » la valeur, dont le revenu est essentielle-» ment aléatoire ou éventuel.

» On connaît l'influence qu'exerce l'inconnu » sur l'imagination du public, et l'on com-» prend par conséquent combien les fluctua-» tions peuvent être considérables sur des ac-» tions dont le revenu est évalué par les » uns à 200 fr., tandis que d'autres ne l'esti-» ment pas au-delà de 115 fr. ou 120 fr.

Digitized by Google

» Nous croyons qu'il y a là des éventualités » de hausse ou de baisse dont les administra- » teurs du Crédit mobilier doivent très-sé- » rieusement se préoccuper pour les amoin- » drir, en faisant cesser l'inconnu dès qu'ils » en auront la possibilité.

» Nous savons très-bien que l'assemblée » générale des actionnaires a seule le droit » de fixer le dividende ; mais il ne saurait y » avoir aucun inconvénient à ce que l'on fît » connaître d'avance les propositions qui doi- » vent être soumises à l'assemblée.

» Les administrateurs du Crédit mobilier, » en prenant cette initiative, feraient une » chose utile, dont le sentiment public leur » tiendrait compte, et nous sommes convaincu » qu'avant peu de temps ils en ressentiraient » les bons effets. »

Deux mois se sont écoulés depuis la publication de ces lignes ; et les actions du Crédit mobilier, sous l'influence de bruits divers qui tantôt élevaient, tantôt abaissaient le chiffre du dividende, sont montées à 1,460 fr. ; descendues à 1,310 fr., remontées à 1,495, puis redescendues à 1,420 fr., prix auquel elles se maintiennent depuis quelques jours, par suite du bruit répandu que les bénéfices espérés sur les actions du Midi permettraient de distribuer un dividende plus élevé qu'on ne le supposait précédemment.

Les administrateurs du Crédit mobilier sont évidemment étrangers à ces suppositions compromettantes. Les gens qui colportent de pareils bruits ignorent le texte formel des statuts du Crédit mobilier, et spécialement de l'article 56 ainsi conçu :

« L'année sociale commence le 1er janvier » et finit le 31 décembre.

« *A la fin de chaque année sociale*, un inven- » taire général de l'actif et du passif est dressé » par les soins du comité de direction. »

Or, pour faire figurer dans les résultats de 1856 les opérations ou les prix du mois de mars, il faudrait d'abord avoir l'adhésion du ministre des finances et du ministre du commerce, chargés par le décret approbatif des statuts d'en surveiller l'exécution ; mais encore, cette autorisation fût-elle donnée, nous ne pensons pas que l'administration du Crédit mobilier pût s'attribuer une pareille faculté ; car si l'on faisait figurer dans les bénéfices de 1856 les opérations faites en 1857, il en résulterait qu'on aurait élevé par des moyens factices les revenus de 1856 aux dépens de l'exercice 1857. Cette opération, qui produirait une hausse sur les actions du Crédit mobilier au préjudice de l'exercice 1857, rentrerait dans les termes de l'article 405 ; et l'opération eût-elle été autorisée par les ministres compétents, les administrateurs n'échapperaient pas à la responsabilité qu'ils auraient encourue.

Les conséquences des projets que l'on prête au Crédit mobilier montrent la sagesse des prévisions que nous exprimions le 10 janvier dernier, quand nous l'invitions à faire connaître les propositions qui doivent être soumises à l'assemblée du mois d'avril, et qui, aux termes des statuts, ont dû être arrêtées à la suite de l'inventaire du 31 décembre.

Si nous pensions le moins du monde que les suppositions dont nous démentrons l'invraisemblance fussent fondées, nous déplorerions un pareil fait, mais nous garderions le silence. C'est parce que nous sommes certains que jamais une telle pensée n'a existé chez les hommes honorables et consciencieux qui dirigent le Crédit mobilier, que nous n'avons pas hésité à publier, pour les stigmatiser, des bruits que nous regardons comme injurieux pour ceux auxquels on ne craint pas d'attribuer des intentions pareilles. Des hommes que la confiance de l'Empereur a placés à la tête d'une si grande institution de crédit, devraient être à l'abri de telles imputations. Les énoncer, d'ailleurs, c'est les réfuter et les détruire ; et c'est pour cela que nous n'avons pas cru devoir nous taire à ce sujet.

C. Devina.

SOCIÉTÉ DU GAZ PARISIEN.

L'assemblée générale des actionnaires de la Société du gaz parisien a eu lieu le samedi 7 mars ; mais les débats orageux qui se sont élevés entre les actionnaires et les administrateurs ont rendu toute délibération impossible, et il a fallu convoquer une nouvelle assemblée pour le 14 avril prochain.

Une discussion de cette nature est un événement grave. Jusqu'à présent les débats entre actionnaires et administrateurs ont été plus ou moins vifs, plus ou moins irréfléchis ; mais dans aucune assemblée générale la discussion n'avait dégénéré en injures et en outrages, comme dans celle des actionnaires du gaz de Paris.

Les actionnaires qui oublient ainsi toutes les convenances mettent la presse dans une situation délicate, car il lui devient difficile de les appuyer sans paraître faire cause commune avec eux. Cependant, nous dirons toute notre pensée, tout en condamnant de la manière la plus sévère le scandale qui s'est produit.

La Société privilégiée pour l'éclairage et le chauffage de la ville de Paris a été formée par la fusion des diverses compagnies qui possédaient précédemment la concession de l'éclairage au gaz. Les conditions sous lesquelles la fusion a été consentie aux termes d'un traité passé entre MM. Pereire et la ville de Paris, ont été soumises successivement aux assemblées de toutes les sociétés en 1855, qui les ont approuvées sans réserve. C'est donc un fait accompli, accepté par chaque actionnaire, et contre lequel toute récrimination serait sans objet. A ceux qui se plaignent si tardivement des conditions auxquelles la fusion a été consentie, on peut faire remarquer que les compagnies anciennes se trouvaient placées dans une alternative à laquelle elles ne pouvaient se soustraire, celle de fusionner ou de périr dans un délai déterminé. Ainsi, la concession du chauffage par le gaz était accordée à MM. Pereire, qui, en même temps, soumissionnaient l'éclairage pour l'époque où le privilége des compagnies expirait, c'est-à-dire l'année 1863 pour la plupart des compagnies. Les administrateurs n'avaient pas la faculté de changer la situation qui leur était faite. Il fallait consentir à la fusion ou voir en peu d'années le capital des compagnies complétement perdu. Ils ont préféré avec raison assurer et consolider le capital de leurs actionnaires, et en même temps leur garantir le privilége du chauffage et de l'éclairage au gaz pendant cinquante années. Cette conduite a été d'autant plus judicieuse de la part des administrateurs, que s'ils avaient refusé, leurs rapports avec l'administration municipale seraient devenus difficiles au détriment de l'exploitation ; d'un autre côté, la certitude de voir finir leurs concession en 1863 les aurait naturellement déterminés à réduire leur dépense d'amélioration ; la canalisation et le matériel en auraient souffert, et n'auraient plus présenté à la fin de l'exploitation qu'une valeur presque nulle.

C'est donc un acte de bonne administration que d'avoir substitué à des Compagnies placées désormais dans une situation précaire, une entreprise puissante et d'un grand avenir ; et les actionnaires en y donnant leur approbation, ont agi sagement au point de vue de leurs intérêts.

Mais les avantages acquis par la consolidation de l'entreprise n'avaient été obtenus qu'en échange de concessions importantes au profit des particuliers comme de la ville de Paris, c'est-à-dire d'un abaissement de tarif qui devait nécessairement réduire les revenus dès les premières années ; il était également certain que le prix des actions se ressentirait de cette situation nouvelle, car personne ne pouvait raisonnablement croire qu'une réduction de 40 0/0 sur le prix net du gaz, n'amènerait pas le produit des actions à un chiffre très inférieur aux revenus acquis en 1854 et 1855.

Cette diminution de revenus entraînant comme conséquence la baisse des actions, tel a été en définitive le prétexte sur lequel se sont appuyés les actionnaires récalcitrants. On assure même, et nous regrettons de le dire, que ce sont généralement d'anciens actionnaires qui ont soulevé la tempête dans l'assemblée du 7 mars Nous aurions mieux compris les plaintes des imprudents qui ont acheté à 1,000 et 1,100 fr. les actions vendues par le Crédit mobilier, qui les avait obtenues à 500 fr. de la Compagnie fusionnée.

Nous aurions également compris qu'on fît entendre des paroles sévères contre ce système déplorable, qui consiste à emprunter en même temps qu'on distribue des dividendes. Une pareille méthode d'administration n'est plus possible aujourd'hui. L'année dernière, nous avons vu la Société des omnibus distribuer 20 f. de dividende par action, représentant une

Digitized by Google

somme totale de 480,000 fr., et se faire autoriser en même temps par les actionnaires à emprunter 500,000 fr. pour augmenter les approvisionnements ; comme s'il n'eût pas été plus simple et plus convenable de ne pas distribuer de dividende et de ne pas emprunter. Mais une certaine quantité d'actions des omnibus souscrites à 500 fr. par le Crédit mobilier avait été vendue 1,000 et 1,100 fr., par le système habituel des affaires factices et à primes; et un intérêt de 25 fr. seulement eût fait trop vivement ressentir l'énormité des prix de vente.

L'affaire du gaz nous offre des symptômes analogues. La Société n'a pas deux ans d'existence, et déjà on demande un emprunt de 11 millions de fr. Pourquoi distribuer alors 40 fr. par action, qui représentent un capital de 4,400,000 fr. ? Pourquoi n'avoir pas constitué la Société avec un capital suffisant pour tous ses besoins ?.....

Nous le disons en toute sincérité, si de pareils errements devaient prévaloir plus longtemps dans la direction des grandes entreprises, l'esprit d'association ne tarderait pas à s'affaiblir, et nous assisterions bientôt à la décadence de nos grands travaux d'utilité publique.

Nous publions le rapport du Conseil d'administration, sur lequel nous reviendrons longuement la semaine prochaine.

C. Devisa.

LES CHEMINS DU MIDI.

Nous l'avons toujours rappelé : lorsque, pour satisfaire à de nombreuses sollicitations, nous nous hasardons à devancer le temps et à prévoir approximativement les revenus probables des chemins dans un avenir plus ou moins éloigné, nos appréciations, quoique consciencieuses, sont quelquefois déjouées par des faits nouveaux ou des circonstances imprévues. Nous nous souvenons qu'en 1852 nous avions publié dans notre numéro du 17 juillet les revenus probables de quatre lignes de chemins de fer, lorsqu'elles seraient achevées. Nous soulevâmes la plus violente colère contre ce qu'on appelait l'exagération de nos prévisions. On nous disait que nous compromettions le marché par les espérances que nous donnions et que chacun appelait chimériques. Et cependant voici quelles étaient nos prévisions. Nous disions que lorsque les lignes suivantes seraient achevées, elles produiraient :

Orléans,	90 fr.	par an.
Strasbourg,	60	—
Lyon,	55	—
Nord,	48	—

On conviendra que nous n'avions rien exagéré et que nos appréciations étaient au contraire très-modérées.

En 1855, nous fûmes également l'objet des plus vives attaques pour avoir annoncé dans le numéro du 1er septembre que les chemins du Midi produiraient 75 fr. par action lorsqu'ils seraient en pleine exploitation. Voici nos calculs, tels que nous les trouvons dans notre numéro du 1er septembre 1855 :

« Les chemins du Midi se divisent en plusieurs sections, savoir :

« Chemin de Bordeaux à Cette.	482 kil.	
« Ligne de Bordeaux (gare St-Jean) à Bayonne	190 kil.	
« Tronçon de Pessac à Ségur	7 »	197 »
« Embranchement de Lamothe à la Teste		12 »
« Embranchement sur Mont-de-Marsan		37 »
« Embranchement sur Perpignan		63 »
« Id. sur Pézenas et Lodève		29 »
« Total		840 kil.

« Sections de Bordeaux à Bayonne, Peissac et embranchements de Lamothe et de Mont-de-Marsan, 246 kilomètres, dont les recettes, nous l'espérons, ne seront pas inférieures à 22,000 fr. par kilomètre, soit . 5,412,000

« Sections de Bordeaux à Cette, 482 kilomètres à 35,000 fr. . . 16,870,000

« Section de Perpignan, Pézénas et Sévère, 92 kilom. à 25,000 fr. 2,300,000

« Recette totale. . . . 24,582,000

« Soit une recette moyenne de 50,000 fr. par kilomètre.

« Les frais d'exploitation, évalués à 50 0/0, laisseraient une recette nette de. 12,582,000

« Le produit du canal, d'après les évaluations de l'Etat. . . . 850,000

« Le revenu net de la Compagnie s'élèverait à. 13,432,000

« La dépense peut être évaluée, y compris une seconde voie sur une partie du parcours, à 220,000 fr. par kilomètre, soit une dépense totale sur 820 kilom. 180,000,000

« A déduire la subvention de l'Etat 51,500,000

« Reste à la charge de la Compagnie 128,500,000

« Sur cette somme, la Compagnie a émis comme capital social 134,000 actions représentant. 67,000,000

« Reste à réaliser sous forme d'emprunt. 61,500,000

« Somme égale. . . 128,500,000

« La Compagnie aurait à prélever l'intérêt et l'amortissement de 61,500,000 fr. à raison de 5 1/2 0/0 par an. 3,382,500

« Il resterait disponible . . 10,049,500

« Somme égale au revenu net 13,432,000

« La somme de 10,049,500 fr. divisée entre 134,000 actions, représente un revenu net d'environ 75 fr. par action ou 15 0/0.

« Quant au partage avec l'Etat des bénéfices excédant 8 0/0, il ne doit s'exercer qu'après l'année 1859, en supposant que de nouvelles conventions ne modifient pas cette disposition. »

Mais à cette époque nous étions sous l'influence du rapport du Conseil d'administration qui ne permettait pas de douter que le capital serait suffisant ; or, depuis lors une nouvelle émission de 116,000 actions a eu lieu, et le capital, qui était représenté par 134,000 actions, est actuellement de 250,000 actions, de sorte que le revenu, se répartissant sur un plus grand nombre d'actions, ne pourra guère s'élever au delà de 40 fr. par action, et encore lorsque l'exploitation sera complète, c'est-à-dire en 1858.

On conviendra que des prévisions qui ont pour base un capital de 134,000 actions ne peuvent avoir le même résultat lorsque la répartition s'exerce sur un chiffre de 250,000 actions que nul ne prévoyait en 1855; et le journal spécial qui nous a reproché samedi dernier ces prévisions aurait dû rappeler l'époque où nous les avions exprimées.

C. Devisa.

Nous reproduisons le texte des deux projets de lois formulés par le ministre des finances et le Conseil d'Etat sur l'impôt nouveau applicable aux valeurs mobilières. On sait que ces deux projets, après avoir été discutés par le Conseil d'Etat, sous la présidence de l'Empereur, ont été renvoyés à un nouvel examen. C'est donc uniquement pour mémoire que nous leur donnons place ici :

PROJET DU MINISTRE DES FINANCES.

A partir de la promulgation de la présente loi, le droit d'enregistrement de demi pour cent, établi par l'art. 69 du paragraphe II, numéro 6, de la loi du 22 frimaire an VII, pour les transmissions entre vifs, à titre onéreux, d'actions ou coupons d'actions mobilières des Compagnies et Sociétés d'actionnaires, est réduit à un quart pour cent.

Le même droit sera perçu pour les cessions d'obligations négociables des départements, communes, établissements publics et Compagnies, sous quelque dénomination que ce soit, dont la cession, pour être parfaite à l'égard des tiers, n'est pas soumise aux dispositions de l'art. 1690 du Code Napoléon.

Ces dispositions seront applicables aux cessions d'actions et d'obligations créées pour des intérêts étrangers, et négociées en France.

Art. 10. Le droit sera perçu par l'agent de change qui aura fait opérer le transfert ou la cession de l'action ou de l'obligation nominative, et par lui versé au Trésor.

Art. 11. Si la cession s'opère sans le ministère d'agent de change, dans la forme prévue par l'art 36 du Code de commerce, le droit sera payé par les directeurs gérants ou agents comptables.

Art. 12. S'il s'agit d'actions au porteur, la valeur sur laquelle sera perçue le droit de cession sera déterminée pour la liquidation et le paiement par l'évaluation qui en sera faite, et portée à vingt fois le montant des dividendes distribués aux actionnaires pendant l'année.

La valeur, quant aux cessions d'obligations, sera déterminée par le capital des obligations,

Digitized by Google

PROJET DU CONSEIL D'ÉTAT.

A partir de la promulgation de la présente loi, un droit de 5 centimes pour 100 francs sera perçu sur toutes les négociations ou transmissions entre vifs, à titre onéreux, d'actions ou coupons d'actions mobilières des Compagnies ou Sociétés d'actionnaires.

Le même droit sera perçu pour les cessions d'obligations négociables émises, sous quelque dénomination que ce soit, par les Compagnies et Sociétés d'actionnaires, par les départements, les communes et les établissements publics.

Ces dispositions sont applicables aux cessions d'actions et d'obligations créées pour des intérêts étrangers et négociées en France.

Art. 10 et 11. Comme au premier projet.

Art. 12 et 13.....

Art. 14. Il est défendu à toute personne de s'immiscer, en aucune manière et sous quelque prétexte que ce soit, dans le ministère des agents de change, soit à l'intérieur, soit à l'extérieur de la Bourse.

Art. 15. Toute négociation faite en contravention de l'article précédent est nulle. Les contrevenants sont, en outre, passibles des peines portées par l'art. 8 de la loi du 28 ventôse an IX, et par le deuxième paragraphe de l'art. 5 de l'arrêté du 27 prairial an X, et des peines portées par l'art. 258 du Code pénal, sans préjudice des dommages-intérêts au profit de qui il appartiendra.

LE CHEMIN DE FER D'ORLÉANS ET LE CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

L'absorption du Grand-Central devait amener des arrangements nouveaux entre les diverses compagnies qui y participent, notamment en ce qui concerne la ligne de Lyon par le Bourbonnais. Voici les principales clauses du traité intervenu entre le chemin d'Orléans et le chemin de la Méditerranée:

La Compagnie d'Orléans cède à la Compagnie de la Méditerranée le tiers qui lui appartient dans le concession du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais; le bilan et les comptes de la Société du Bourbonnais au 31 décembre 1856, serviront de point de départ pour cette cession; et par conséquent toutes les charges comme tous les produits de la part cédée par la Compagnie d'Orléans seront au compte de la Compagnie de la Méditerranée à partir du 1er janvier 1857.

Voici comment sera réglé le prix de cette cession :

1° La Compagnie de la Méditerranée paiera à la Compagnie d'Orléans une indemnité de 1,100,000 fr. par an pour toute la période qui s'écoulera du 1er janvier 1857 jusqu'à l'ouverture de la ligne entière de Paris à Lyon par Roanne et Saint-Etienne.

2° Dans les six mois de l'ouverture de cette ligne, la Compagnie de la Méditerranée délivrera à la Compagnie d'Orléans 133,333 obligations de 500 fr., portant 15 fr. d'intérêt, avec jouissance du semestre qui suivra l'ouverture de la ligne; ces obligations devront être de même nature et de même forme que les obligations 3 0/0 déjà émises de la Méditerranée. .

3° Après trois exercices complets depuis l'ouverture de la ligne entière du Bourbonnais, la valeur du tiers cédé par la Compagnie d'Orléans sera définitivement fixée par arbitres, en tenant compte des dépenses restant à faire pour l'exécution de la section de Roanne à Lyon par Tarare, et des produits probables de cette section.

Il est à remarquer que par le même traité, le tiers du Bourbonnais qui appartenait au Grand-Central a été cédé à la Méditerranée, qui se trouve ainsi posséder les deux tiers du Bourbonnais. Cette situation nouvelle semble indiquer que la *réunion* de la Compagnie de la Méditerranée avec la Compagnie de Paris à Lyon ne peut être qu'une question de temps.

Les conditions de l'absorption du Grand-Central sont définitivement celles que nous avons indiquées : en échange des 224,000 actions comprenant le fonds social de cette Compagnie, il sera délivré 522,666 obligations de 500 fr. chacune, portant un intérêt annuel de 25 fr.

344,950 de ces obligations sont créées par la Compagnie d'Orléans;

177,706 sont créées par la Méditerranée.

C. Devisa.

CHEMINS DE FER SUISSES.

La Société de Crédit mobilier français poursuit l'œuvre qu'elle a commencée en Suisse. On se souvient que, d'après les lettres échangées l'année dernière entre M. Bartholony et M. Pereire, la Société de Crédit mobilier avait aidé à la constitution de plusieurs chemins de fer suisses; et en ce moment elle préside à la fusion d'une partie des Compagnies existantes. Voici sur cette fusion quelques renseignements publiés par le *Journal des travaux publics* :

La fusion des chemins de fer suisses, tentée à plusieurs reprises, vient enfin de s'accomplir, au moins pour une certaine partie des lignes de la Confédération helvétique.

La fusion embrasse quant à présent :

1° *La ligne du Nord Est*, desservant les pays suivants .

Romanshorn-Weinfelden-Frauenfeld-Winterthour-Zurich-Baden-Brugg,
Brugg-Lenzbourg-Arau-Woschnau,
Thurgi Coblentz,
Romanshorn Rorschach.

Cette ligne offre une longueur totale de 34 lieues 70. (La lieue suisse est de 5,800 mètres); 24 lieues 35 sont en exploitation, 4 lieues 25 sont en construction.

2. *La ligne de l'Ouest*, desservent :

Morges-Bussigny-Yverdon,
Lausanne-Bussigny,
Morges-Versoix,
Jougne-Lasarraz-Cossonay-Lausanne-Vevey-Villeneuve-Aigle-Massongex.

La longueur de cette ligne est de 35 lieues 38, sur lesquelles 9 lieues 58 sont en exploitation et 9 lieues 80 en construction.

3° *La ligne du Central*, desservant :

Bâle-Liestal-Sissach,
Sissach-Hauenstein-Olten,
Olten-Woschnau,
Arbourg Zofingue-Sursée-Emmenbrück,
Emmenbrück-Lucerne,
Olten-Arbourg,
Arbourg-Langenthal-Herzogenbuchsée-Berthoup-Berne,
Herzogen-Buchsée-Soleure-Bienne,
Berne-Thoune,
Berne-Thorishaus,
Berne Bienne (ou Neufchâtel),
Bienne-Morat (ou Neufchâtel).

La longueur de cette ligne est de 61 lieues 80, sur lesquelles 47 lieues 27 sont en exploitation, et 25 lieues 55 en construction.

4° Et *la ligne de Fribourg*, desservant :

Thorishaus-Fribourg,
Fribourg-Romont, frontière de Vaud,
Frontière de Vaud-Oron-Lausanne.

La longueur est de 17 lieues 25, sur lesquelles 3 lieues 95 sont en construction.

La situation financière des trois principales lignes fusionnées, le Nord-Est, l'Ouest et le Central, était la suivante, il y a quelques mois; nous empruntons ces chiffres à une notice envoyée par MM. Lombard, Odier et C°, banquiers à Genève, à leurs correspondants :

A. *Nord-Est*.—La dépense totale des 159 kilomètres de chemin de la Compagnie du Nord-Est a été évaluée à 39 millions; il y a été et il y sera pourvu avec les ressources suivantes :

23,045 actions		de l'ancienne Compagnie de Zurich à Romanshorn;
21,064	—	de l'ancienne Compagnie du Nord (Zurich-Baden), converties en actions du Nord-Est;
11,891	—	cédées à MM. de Rothschild frères, au prix de 475 fr.
Tot. 56,000 actions au capital de 28 millions, devant produire.		28,227,500 fr.
4,684 actions anciennes du Nord versées à 175 fr., et converties en obligations 3 0/0. .		817,950
Emprunt 5 0/0 sans prime.		6,000,000
Ensemble. . . .		34,045,450 fr.

B. *Ouest*. — Le capital de la Compagnie se compose :

1° De 16,250 actions de 500 fr. réalisées au pair	8,125,000 fr.
2° De 43,750 actions de 500 fr. cédées à 400 fr. au Crédit mobilier, et libérées de 200 fr. . .	17,500,000
3° De 5,000 obligations de 500 fr., rapportant 20 fr., et réalisées à 400 fr.	2,000,000
4° Emprunt autorisé, non émis	8,000,000

C. *Central*. — Jusqu'à ces derniers temps, le capital, incomplétement placé, se composait :

1° De 27,199 actions		libérées au pair.
2° De 4,113	—	non libérées, mais payables au pair.
3° De 12,000	—	souscrites au pair par les cantons de Lucerne et de Berne.

Ensemble, 43,312 actions, représentant au pair 21,650,000 fr.

Deux emprunts à 5 0/0 ont

Digitized by Google

été, en outre, émis au pair et s'élèvent à 7,000,000

Total des ressources . . 28,650,000 fr.
Les dépenses étant évaluées à 48,000,000

Il restait à pourvoir à une insuffisance d'environ 20 millions.

Pour y faire face, la Compagnie du Central suisse a cédé au Crédit mobilier français 30,000 actions demeurées à la souche, au prix de 460 f. l'une. Ces actions sont livrées en cinq termes contre leur paiement intégral, au prix de 460 f.; une première livraison a eu lieu à la fin d'octobre 1855, en échange d'une somme corrélative en argent et en crédit ouvert.

Postérieurement à la cession des 30,000 actions ci-dessus, la Compagnie a créé un nouvel emprunt de 5 0/0 de 5 millions de francs; son capital actuel se trouve par suite constitué de la manière suivante :

27,602 actions libérées au pair.
3,633 — à libérer au pair.
12,000 — prises au pair par les cantons.
30,000 — cédées à 460 fr. au Crédit mobilier.

Total. 73,235 actions au capital de 36,617,500 f.
devant produire..... 35,417,500 fr.
3 emprunts négociés..... 12,000,000

Ensemble..... 47,417,500 fr.
sur lesquelles il a déjà été reçu 26,735,300 fr.

Sont restées en dehors de la fusion, mais non irrévocablement sans doute :

La ligne du Sud-Est,
La ligne de Saint-Gall-Appenzel,
La ligne du Glatthal,
La ligne de la chute du Rhin,
La ligne Zurich-Zug-Lucerne,
La ligne du Boetzberg,
La ligne du Rheinthal badois,
La ligne Bâle-Saint-Louis,
La ligne Franco-Suisse,
La ligne du Jura industriel,
La ligne de Genève,
La ligne du Valais,
La ligne du Tessin,

La fusion accomplie a lieu aux conditions suivantes :

Les actionnaires recevront la part afférente à chacune des sociétés, moitié en actions au pair de la nouvelle société, moitié en obligations.

Il sera institué une administration commune pour laquelle chaque Compagnie fournira deux administrateurs français et deux administateurs suisses.

Trois comités siégeront à Zurich, à Bâle et à Genève.

A. Sellier.

Il résulte de ces renseignements que l'étendue kilométrique des chemins fusionnés est d'environ 850 kilomètres, dont 425 en exploitation, le reste en construction.

Le capital fusionné et réalisé représente environ 150 millions. Si l'on considère l'état des travaux, on peut évaluer à environ 80 millions la somme qui sera nécessaire pour mettre ces lignes en exploitation, ce qui élèvera la dépense à environ 230 millions, soit environ 270,000 fr. par kilomètre.

C. Devinat.

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 12 mars 1857.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots....	107,156,914	91
Numéraire dans les succursales.	115,128,539	»
Effets échus hier à recouvrer ce jour.....	581,248	61
Portefeuille de Paris, dont 92,954,044 fr. 27 provenant des succursales.....	239,305,911	52
Portefeuille des succursales, effets sur place.....	262,023,580	»
Avances sur lingots et monnaies	615,800	»
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales.....	2,030,900	»
Avances sur effets publics français.....	19,954,136	10
Avances sur effets publics français dans les succursales...	5,632,200	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer.....	14,213,000	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales.....	5,943,150	»
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848.....	55,000,000	»
Escompte au Trésor de bons du Trésor.	40,000,000	»
Rentes de la réserve.	12,980,750	14
Rentes, fonds disponibles. ...	52,274,110	83
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000	»
Immeubles des succursales...	5,150,523	»
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales...	859,036	51
Primes pour achats de matières d'or et d'argent.	1,031,497	98
Effets en souffrance des succursales.....	»	»
Divers.....	774,880	56
	944,656,479	29

PASSIF.

Capital de la Banque.....	91,250,000	»
Réserve de la Banque.....	12,980,750	14
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000	»
Billets au porteur en circulation, de la Banque.....	518,244,000	»
Billets au porteur en circulation, des succursales.....	62,132,275	»
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales.....	5,441,894	36
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales...	4,008,108	»
Compte courant du Trésor, créditeur	103,490,235	31
Comptes courants de Paris....	107,254,685	57
Comptes courants dans les succursales.....	21,466,077	»
Dividendes à payer.....	944,342	25
Arrérages de valeurs transférées ou déposées	906,518	56
Escomptes et intérêts divers à Paris et dans les succursales.	9,215,820	38
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	1,031,788	55
Effets en souffrance.....	9,441	72
Divers.....	1,383,242	45
	944,656,479	29

Certifié le présent état conforme aux écritures de la Banque de France :

Le Gouverneur de la Banque,

Comte d'Argout.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

La Commission nommée par le Ministre des Travaux publics pour la réception de la ligne de Toulouse à Cette, se compose de MM. Dupuit, inspecteur général des ponts et chaussées, Duvignaud, ingénieur en chef, chargé du contrôle de l'exploitation; et Don, ingénieur en chef du département de l'Aude, chargé du contrôle de la construction.

— Le conseil général de l'Hérault a, dans sa dernière session, voté une somme de 4,000 francs pour les études d'un embranchement reliant le Grand-Central à la Méditerranée par Montpellier et Rodez.

La Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers a déjà fait des études d'une ligne qui, partant de Graissessac, se joindrait par Rhodez à la ligne du Grand-Central.

Toutefois, par un arrêté du préfet de l'Hérault, en date du 18 février, une enquête a été ouverte sur l'avant-projet du conseil général.

—Le préfet de l'Isère vient d'être autorisé à faire étudier le tracé par la vallée de l'Hyen, de la ligne de Lyon à Grenoble.

— On écrit de Bayonne, le 3 mars :

« La Commission d'enquête, nommée pour le chemin de fer de Bayonne à Madrid, par les Aldudes, s'est réunie sous la présidence de M. Labat, maire de la ville de Bayonne. M. Chégaray, conseiller d'Etat et membre du conseil général du département, a été nommé rapporteur à l'unanimité.

» M. Daguenet, ingénieur de l'arrondissement, qui avait été chargé par le gouvernement français de faire l'étude des divers tracés de Bayonne à Madrid, et M. le colonel Malcor, chef du génie, ont été entendus par la Commission, à laquelle ils ont communiqué plusieurs observations pleines de justesse et d'intérêt.

» La Commission s'est séparée unanime dans son opinion sur l'importance, l'utilité et l'urgence du chemin de fer par les Aldudes. La Commission d'enquête pour l'arrondissement de Mauléon a dû se réunir dans cette ville le 8 de ce mois, sous la présidence de M. Et-

Digitized by Google

cheverry, député, qui a obtenu à cette occasion un congé du Corps législatif.

» La Commission d'enquête de Pau a dû s'assembler le 10 mars, sous la présidence de M. le général de Sallenave. »

—Un journal local annonce que la ligne de Rouen à Amiens et Saint-Quentin a été concédée au chemin du Nord ; les travaux devraient être exécutés dans le délai de six ans. La ligne appartiendrait à la Compagnie du Nord exclusivement, mais la Compagnie de l'Ouest participerait pour une part aux bénéfices de la nouvelle exploitation.

— M. G. de Lapeyrière, chef de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest, M. A. Baude, M. C. Rhôné, M. Flachat, ingénieur en chef, et plusieurs autres ingénieurs de l'Etat et de la Compagnie, ont visité la semaine dernière la ligne de Laval à Rennes, sur un parcours de 75 kilomètres. Cette réception permet d'espérer sous peu de semaines l'ouverture de cette ligne.

— Nous avons annoncé la concession du chemin de fer de Soissons au chemin de fer du Nord ; mais nous croyons que le traité intervenu entre le ministre et la Compagnie n'a pas encore reçu la forme officielle.

— Le chemin de Mons à Manage a été racheté par l'Etat belge à la Compagnie concessionnaire.

— MM. Darblay, Margueritte et Boucaruc, président de la Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers, ont signé, dit-on, vendredi dernier un traité pour l'achat des mines de Graissessac, qui vont être réunies au chemin de fer. On annonce, en outre, que des négociations sont entamées pour la fusion du chemin de fer de Béziers avec la Compagnie du chemin de fer du Midi.

— Le 5 mars, une partie du tunnel de Bois-l'Hôpital s'est écroulée sur la ligne de Carmaux à Albi.

BANQUE GÉNÉRALE SUISSE

De Crédit International mobilier et foncier.

Assemblée générale et extraordinaire du 2 mars 1857.

La première assemblée générale des actionnaires de la Banque suisse, réunie à Genève le 8 septembre 1856, avait recommandé au Conseil d'administration d'étudier les moyens de simplifier la combinaison statutaire qui faisait représenter le capital social par un double titre, l'un, de capital, n'ayant droit qu'au remboursement ; l'autre, de jouissance, ayant droit à tous les revenus. Cette combinaison avait plusieurs inconvénients. Il était très-difficile de déterminer exactement la valeur relative des deux titres, et le service de l'amortissement des actions de capital en trente ans exigeait un prélèvement annuel sur les bénéfices, qui variait de 1,337,257 fr. 50 c., pour la première année, à 4,170,680 fr. 70 c. pour la trentième.

Le Conseil d'administration, après avoir examiné la question, a réuni les actionnaires en assemblée générale le 2 mars dernier, et a proposé :

1° La suppression de toutes les actions de jouissance, et leur remplacement par des actions de capital, munies de coupons représentant le droit au partage proportionnel des bénéfices ;

2° La suppression du prélèvement annuel pour le service de l'amortissement, reconnu inutile pour une banque dont le capital est toujours représenté ;

3° La conversion des actions de 250 francs en actions de 500 francs, analogues à celles de toutes les autres Sociétés de crédit.

Après une discussion approfondie, les propositions du Conseil d'administration sont adoptées à l'unanimité moins une voix.

BANQUE D'ANGLETERRE.

SITUATION AU 28 FÉVRIER 1857.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Billets émis.	24,113,640	602,841,000
Actif.		
Avances à l'Etat. . . .	11,915,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,459,900	86,497,500
Espèces et lingots (or) .	9,038,040	240,966,000
Somme égale. . .	24,113,640	602,841,000

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque.	14,553,000	363,825,000
Réserve	3,719,854	92,996,350
Compte-courant de l'Etat créditeur.	7,684,189	192,104,725
Comptes particuliers. .	10,715,611	267,890,275
Billets à sept jours et autres	743,563	18,589,075
	37,416,217	935,405,425
Actif.		
Créances sur l'Etat. . .	11,573,880	289,347,225
Créances particulières.	19,620,343	490,508,575
Billets de banque en portefeuille.	5,516,910	137,922,750
Numéraire.	705,073	17,626,875
	37,416,217	935,405,425
Augmentation :		
Compte-courant de l'Etat	228,800	5,722,475
Comptes particuliers..	1,421,102	35,527,575
Créances.	1,908,223	47,705,575
Réserve métallique.. .	198,468	4,961,700
Diminution :		
Billets en circulation..	1,222	30,550
Réserve.	60,975	1,524,375
Portefeuille.	42,550	1,063,750

COMPAGNIE DE L'HOTEL ET DES IMMEUBLES DE LA RUE DE RIVOLI.

Recettes du grand hôtel du Louvre, sans y comprendre le produit de la location des boutiques, ni les locations des autres immeubles de la Compagnie :

	Recettes brutes.	*Moyenne par jour.*
Janvier et février 1857.	338,578 08	5,772 51
Janvier et février 1856.	231,830 »	3,863 83
Différence en fav. de 1857.	106,748 08	
Soit un accr. en moyenne par jour de..		1,908 68

La *Compagnie des chemins de fer sur les voies ordinaires*, dans les Etats sardes, se présente au public dans des conditions exceptionnelles d'honorabilité et d'avenir financier. Son entreprise participe tout à la fois des chemins de fer, des grandes messageries et du roulage, et l'on sait quels bénéfices considérables offrent ces trois branches d'industrie. En effet, *les chemins de fer à traction de cheval* qu'il s'agit d'établir dans les Etats sardes, suivant l'acte passé entre le ministre des travaux publics à Turin et le gérant de la Compagnie, se relieront aux grands chemins de fer à vapeur, traverseront des contrées riches, industrieuses et fertiles, desserviront 994 villes, cités ou communes très-importantes, et offriront, pour les voyageurs et les marchandises, des moyens économiques et rapides de communication. Cependant leur établissement et leurs frais d'exploitation sont DIX FOIS moins élevés que ceux des chemins de fer, tandis que les résultats qu'on doit en attendre, d'après l'expérience faite depuis longtemps en Amérique, seront bien supérieurs à ceux de toute espèce d'entreprise de messageries et de roulage, et pourront soutenir la comparaison avec les meilleures lignes de chemins de fer. D'après les calculs précis pour les trois premières lignes à établir près de Turin, les bénéfices seront de 25 à 30 0/0, sur lesquels 85 0/0 sont attribués aux actionnaires, en outre de l'intérêt à 5 0/0 qui leur sera régulièrement payé tous les six mois.

Les actions de la Compagnie sont de 500 fr. au porteur. On verse un quart en souscrivant (soit 125 fr.) ; les autres quarts ne sont appelés que successivement et d'après l'avis du comité de surveillance.

Les fonds provenant de la souscription ouverte en ce moment seront déposés chaque jour au *Comptoir national d'escompte*, et aucun prélèvement n'aura lieu, sous aucun prétexte que ce soit, avant la réunion du conseil de surveillance, qui sera nommé par les actionnaires.

On souscrit au siége de la Société, à Paris, rue Richelieu, 84. Les souscripteurs des départements peuvent adresser les fonds en espèces par les messageries, les billets de banque ou mandats à vue sur Paris par lettres chargées à la poste, ou les verser à l'une des succursales du Comptoir national d'escompte, au crédit de MM. Serralonga et Cie.

Digitized by Google

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Caisse générale des chemins de fer. — 25 avril, assemblée générale.

Crédit mobilier. — 28 avril, assemblée à 4 heures.

Orléans. — 30 mars, assemblée générale annuelle et extraordinaire, 2 heures et demie.

Ouest. — 28 mars, assemblée à 3 heures et demie.

Bessèges à Alais. — 23 mars, assemblée à 2 heures.

Union financière et industrielle.—30 avril, assemblée générale à 4 heures.

Omnibus. — 31 mars, assemblée à 3 heures.

Compagnie parisienne d'éclairage et chauffage par le gaz. — 14 avril, assemblée à 3 heures, salle Herz.

Compagnie versaillaise du gaz. — 20 mars, assemblée à 1 heure.

Compagnie générale des Eaux. — 2 avril, assemblée à 3 heures.

Victor-Emmanuel.—24 mars, assemblée générale extraordinaire à Paris, à 3 heures.

Tarragone à Reus. — 31 mars, assemblée à 11 heures.

Société mercantile et industrielle à Madrid. — 19 avril, assemblée à midi.

Forges de Denain et Anzin. — 17 mars, à midi.

Glaces de Montluçon. — 16 mars, assemblée à 1 heure.

Montrambert et la Béraudière.—17 mars, assemblée à 1 heure 1/2.

Houillères de Saint-Étienne. — 17 mars, assemblée à 3 heures.

Houillères de Rive-de-Gier. — 16 mars, assemblée à 1 heure.

Caisse hypothécaire. — 30 mars 1857, assemblée. Dépôt, 20 actions.

Carmaux-Toulouse. — 25 mars, assemblée à 3 heures.

ÉCHANGES DE TITRES.

Caisse générale des chemins de fer. — Echange des *actions de la Caisse* et *Journal des chemins de fer* (non négociables aujourd'hui) contre les *actions de la Caisse générale des chemins de fer*, cotées officiellement depuis le 20 janvier.

Chemin des Pyrénées à Madrid. — Echange des titres contre les actions de Madrid à Saragosse.

Compagnie générale maritime. — Mars, échange des titres nominatifs contre les actions au porteur.

APPELS DE FONDS.

Est. — 15 au 25 mars, 70 fr. par obligation, dernière émission 1856.

Chemin du Jura industriel. — 28 février, 50 fr. par action.

Compagnie générale maritime.—1er mars, 150 fr. par action; dernier versement.

Banque de crédit pour le commerce et l'industrie à Vienne. — 1er avril 40 florins; 1er juin 40 florins.

Caisse du commerce et de l'industrie à Turin. — 16-31 mars, 50 fr. par action, nouvelle émission.

Ville de Paris. — 1er-10 mars, 50 fr. par obligation 1855.

Baxin Léon Gay. — 1er juillet 1857, 100 fr. par action (versement de novembre différé.)

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Nord. — 31 janvier, premier tirage de 300 obligations de Charleroy à Erquelines.

Lyon. — 19 mars, tirage de 330 obligations 1855. 1er avril, remboursement à 500 fr.

Méditerranée. — 26 mars. Tirage de 316 obligations emprunt de 60 millions 5 0/0, et de 35 obligations 4 0/0 (Avignon à Marseille); 1er avril, remboursement à 625 fr.

Lyon-Bourbonnais. — 1er avril, remboursement du tirage du 6 novembre.1er janvier, remboursement du tirage du 4 décembre.

Ville de Paris. — 1er février, remboursement des obligations (emprunt de 50 millions) sorties au tirage du 3 novembre.

Mines de la Loire. — 1er février 1857, remboursement des obligations sorties au tirage du 12 décembre.

Sambre à l'Oise. — 1er juillet 1857, remboursement de 21 obligations 1853 sorties au tirage du 16 janvier.

Ouest. — 6 juillet, remboursement du tirage du 15 décembre.

Compagnie générale des Omnibus. — 1er avril, remboursement du tirage du 13 janvier.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Lyon. — 1er avril, intérêts aux obligations 5 0/0 et 3 0/0.

Méditerranée. — 1er avril, 12 fr. 50 c. par obligation. Intérêts.

Bourbonnais. — 1er avril, intérêts aux obligations 1er et 2e ordre d'Andrézieux à Roanne.

Autrichiens. — 1er mars, 7 fr. 50 c. par obligation.

Anvers à Gand. — 15 mars, 17 fr., dividende 1856.

Est de la Bavière. — 14 mai, 1 fr. 21 c., soit 4 1/2 0/0 aux actions, intérêts.

Banque de Darmstadt. — 1er au 30 avril, 80 fr. dividende 1856.

Versailles (R. G.). — Paiement des intérêts échus le 21 février.

Banque de la Martinique et de la Guadeloupe. — 17 fr. 55 c. par action de 500 fr. pour la Martinique, et 17 fr. 50 c. pour la Guadeloupe.

Banque générale suisse. — 2 avril, 4 fr. par action libérée de 125 fr.

Saragosse à Madrid. — 4 mars, 3 fr. 75 c. par action.

Call et Cie. — 1er mars, 22 fr. 32 c. par action.

Long.-Pendu. — 5 mars, dividende du 2e semestre 1856.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1856 en moins.
								0/0	0/0
ORLÉANS (1).	Du 26 février au 4 mars.	1234	1,118,555 »	960 »	1053	958,541 »	910 »	5.4	»
NORD (1).	26 — 4 — ...	795	936,541 »	1,178 »	795	836,490 »	1,052 »	10.6	»
OUEST (1).	26 — 4 — ...	876	739,751 »	844 »	866	665,618 »	751 »	12.3	»
EST (1).	26 — 4 — ...	1122	859,286 »	764 »	1060	781,862 »	731 »	6.6	»
LYON (1).	26 — 4 — ...	656	1,047,462 »	1,596 »	572	689,097 »	1,204 »	32.5	»
LYON-BOURBONNAIS (1).	26 — 4 — ...	255	221,457 »	868 »	255	237,476 »	931 »	»	3.1
MÉDITERRANÉE (1)	26 — 4 — ...	551	611,621 »	1,110 »	523	458,932 »	877 »	26.5	»
MIDI.	26 — 4 — ...	494	185,069 »	374 »	307	77,548 »	252 »	48.6	»
GRAND-CENTRAL.	26 — 4 — ...	125	43,032 »	344 »	»	»	»	»	»
LYON A GENÈVE.	26 — 4 — ...	75	23,168 »	308 »	»	»	»	»	»
				» »	»	»	»	»	»

(1) PRÉLÈVEMENT FAIT DE L'IMPOT SUR LA GRANDE VITESSE.

Digitized by Google

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ.

RAPPORT

PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

A l'assemblée générale extraordinaire du 7 mars 1857.

Messieurs,

L'art. 34 des statuts fixe au mois de juin votre assemblée générale ordinaire. Nous n'avons pas cru devoir attendre cette époque pour vous réunir. Une année s'est écoulée depuis la mise en activité de notre Société, et nous avions hâte de vous faire connaître sa situation et de soumettre à votre approbation les comptes de ce premier exercice. Nous avons à vous proposer en même temps une mesure financière qui n'est que la conséquence nécessaire de l'accroissement de notre entreprise. C'est pour remplir cette double tâche que nous vous avons convoqués en assemblée générale extraordinaire.

Avant d'aborder les questions spéciales sur lesquelles vous aurez à délibérer, il nous paraît utile de vous rappeler quelques-uns des faits qui ont précédé la formation de notre Société et de préciser exactement notre situation nouvelle.

Les six Compagnies qui, avant leur fusion, desservaient, chacune dans son périmètre, l'éclairage de Paris, étaient, vous ne l'avez pas oublié, dans une situation qui semblait prospère; leurs exploitations se développaient d'année en année, et, appuyées sur des tarifs élevés, elles réalisaient des bénéfices considérables. Mais cette position, en apparence très-brillante, était au fond très-précaire : si les revenus s'accroissaient chaque jour, les capitaux engagés n'avaient plus de garantie: le terme des concessions approchait : c'était en 1863 qu'elles devaient expirer, et les Compagnies, dépossédées à cette époque de la canalisation et ne conservant que leurs usines, se seraient trouvées en face d'une concurrence ardente et déjà organisée.

Les Compagnies se reposaient avec raison sur la justice de l'administration municipale et du gouvernement; elles savaient que leurs droits seraient respectés jusqu'à l'expiration de leur traité ; mais à ce terme fatal, elles ne pouvaient plus prétendre, dans une lutte avec des Compagnies rivales, qu'à une préférence chèrement achetée.

D'un autre côté, des éléments nouveaux venaient compliquer leur position. Un abaissement considérable du prix du gaz était réclamé à la fois par le public et par l'administration municipale. Il était admis que les procédés de fabrication, qui s'étaient successivement perfectionnés, permettaient une réduction des tarifs. Des offres de gaz au rabais étaient faites de toutes parts. Les Compagnies, même en se renfermant dans les termes de leur traité, n'auraient pu qu'avec de grandes difficultés maintenir leurs tarifs; elles auraient été en butte à des réclamations qui auraient pu leur susciter de graves embarras et compromettre leurs titres à la bienveillance de l'autorité.

C'est dans ces circonstances qu'elles songèrent à réunir dans un seul intérêt, devenu plus puissant, leurs intérêts communs, et que, fortes de cette unité, elles sollicitèrent de la ville de Paris, comme une mesure de salut général, la prolongation de leur concession, à la charge d'une réduction graduelle des tarifs existants.

Il serait inutile de rappeler ici les phases diverses des longues négociations qui ont abouti au traité actuel. Les propositions des Compagnies, après avoir subi plusieurs transformations, furent profondément modifiées. L'administration exigeait, en dernier lieu, que le public fût admis à profiter immédiatement et sans transition de l'abaissement des tarifs; elle réduisait en même temps de près de moitié les prix payés par la ville et stipulait à son profit des subventions considérables. Les Compagnies n'ont pas adhéré à ces conditions sans en apprécier toute la rigueur; mais en les acceptant elles sauvegardaient leurs capitaux, elles transformaient en une position stable et protégée une position compromise; elles voyaient s'amoindrir leurs revenus, mais elles gagnaient cinquante années d'existence : elles n'ont pas hésité.

Vous connaissez les conditions principales de ce traité :

Réduction de 25 0/0 sur le prix du gaz pour les particuliers;

Réduction de 50 0/0 au profit de la ville et des établissements militaires;

Suppression des usines de l'intérieur de Paris, et, par conséquent, construction à l'extérieur de nouvelles usines destinées à les remplacer;

Remaniement de la canalisation;

Fixation à la somme annuelle de 200,000 fr. du droit de location du sous-sol et liquidation à la même somme de l'arriéré depuis 1845;

Prélèvement par la ville de 2 centimes par mètre cube de gaz livré à la consommation dans Paris;

Réserve au profit de la ville de la moitié des bénéfices, au delà de 10 0/0 du capital, après les seize premières années de la concession;

Enfin, abandon gratuit des conduites à l'expiration de la concession.

Ces conditions, nous le répétons, sont rigoureuses. D'un côté, elles imposent une forte réduction, immédiatement applicable, au lieu d'être graduelle, sur les prix du gaz; d'un autre côté, elles constituent un surcroît de charges entraînant la nécessité d'une augmentation de capital.

Néanmoins, nous avons la conviction, après les avoir mûrement pesées, qu'à côté de ces charges se trouvent les avantages qui doivent les compenser, et que notre entreprise, qui n'a pas cessé d'être bonne, prendra dans l'avenir des proportions qui lui assurent des résultats rémunérateurs.

Nous avons acquis d'abord une sécurité profonde. Nous ne sommes plus sous le coup d'une date fatale qui vienne briser notre industrie. Notre capital social a un abri sûr; un long avenir est assuré à l'œuvre que nous venons de commencer, et nous pouvons nous livrer à tous les travaux qu'elle sollicite, sans autre préoccupation que celle d'en augmenter les produits.

Les anciennes Compagnies, à l'état d'isolement les unes des autres, n'auraient pu sans fléchir supporter les mêmes charges; c'est par la concentration de leurs forces qu'elles ont donné à la Compagnie nouvelle une puissance qui lui permet, dès à présent, de développer largement l'industrie qui s'est assise sur ses capitaux, et de procéder sans délai à toutes les améliorations utiles.

Nous serons soutenus dans cette œuvre par l'administration elle-même; la Société peut se reposer désormais sur sa bienveillante protection. Chargée d'une branche du service public et remplissant les fonctions qui s'y rattachent, elle doit trouver pour l'accomplissement de ces fonctions l'appui qui lui est nécessaire; et comme elle est résolue à l'exécution loyale et régulière de toutes ses obligations, elle est certaine que ce concours ne lui manquera pas.

L'administration s'est, d'ailleurs, associée à notre entreprise, et la part qu'elle prend dans nos bénéfices nous garantit l'intérêt qu'elle a à notre prospérité.

Dans une telle situation, Messieurs, et à l'abri désormais de toute commotion, nos efforts doivent avoir essentiellement pour but :

1° L'augmentation, le perfectionnement et l'économie des moyens de production;

2° Le développement des consommations.

Nous sommes entrés résolument dans cette voie.

Notre premier soin a dû être de régler notre organisation; l'unité de direction en est le principe.

Conformément à l'art. 23 des statuts, nous avons complété le nombre des administrateurs, en appelant à ces fonctions M. F. Margueritte fils et M. Eug. Pereire.

Un comité de six membres a été investi des pouvoirs du Conseil d'administration pour l'exécution de ses décisions, en conformité des articles 25 et 27 des statuts.

Notre service extérieur a été organisé en vue d'aller partout au-devant du public et de faciliter ses rapports avec la Compagnie. A cet effet, notre ressort municipal a été divisé en six sections, et notre ressort de banlieue en trois. Les abonnements et les réclamations sont reçus au siége de ces sections; chacune d'elles est pourvue du personnel nécessaire au service et à la surveillance de l'éclairage public et particulier. L'inspection qu'elles exercent à toutes les heures du jour et de la nuit s'étend à tous les objets qui peuvent intéresser la Compagnie. C'est une sorte d'enquête permanente ouverte à la fois dans toutes les parties du périmètre.

Nous avons conclu avec plusieurs communes de la banlieue, *la Villette*, *Passy*, *Neuilly*, *Courbevoie*, *Auteuil*, *Ivry* et *Gentilly*, des traités qui les rattachent à notre entreprise pour une durée égale à celle de notre traité avec la ville de Paris. Ces traités sont en ce moment soumis à l'approbation de M. le préfet de la Seine.

Il est encore une autre mesure que nous avons prise et dont vous apprécierez l'importance. Une condition de notre industrie est d'apporter dans ses procédés tous les perfectionnements que la science peut découvrir. Il faut que nos appareils, il faut que nos usines soient l'objet de continuelles études, afin d'y réaliser incessamment toutes les innovations utiles. C'est en vue de ces perfectionnements que nous avons désiré le concours de l'un des savants les plus éminents de ce temps; M. Regnault, membre de l'Académie des sciences, a bien voulu être notre conseil scientifique. Aidés de sa haute expérience, nous marcherons d'un pas plus ferme dans la voie des améliorations.

Pour rendre cette intervention plus efficace et pour aller au-devant de la pensée de l'administration, manifestée par l'art. 11 du cahier des charges, lequel, en prévoyant les progrès de la science, a voulu en assurer l'application par notre Société, nous avons décidé qu'une usine expérimentale serait établie dans un emplacement dépendant de l'usine de la Villette, pour servir aux études et aux expériences ayant

Digitized by Google

pour objet le perfectionnement de la fabrication du gaz.

Après vous avoir fait connaître ces premiers actes de notre administration, nous avons à vous rendre compte de nos travaux.

L'une des principales clauses de notre traité est, ainsi que nous venons de vous le rappeler, l'obligation de remplacer par des usines en dehors de Paris, nos usines de l'intérieur.

Nous avions un grand intérêt à la prompte exécution de cette mesure ; d'abord pour répondre aux besoins croissants de la consommation du gaz, ensuite pour faciliter le remaniement de la canalisation; enfin, pour rentrer plus tôt dans le capital que représentent les terrains occupés par les usines à éteindre.

Nous avons décidé en conséquence :

La construction d'une usine à la Villette ;

L'agrandissement de l'usine de Passy ;

La modification partielle de la canalisation ;

Des travaux destinés à augmenter la puissance productive des autres usines ;

Et enfin, l'acquisition de divers terrains contigus à nos usines hors Paris, en prévision de l'extension qu'elles devront recevoir.

L'usine de la Villette est placée dans une situation exceptionnelle, également à portée des chemins de fer et des canaux. Traversée par le chemin de fer de Ceinture, elle touche à celui de l'Est, et une voie du chemin de fer du Nord, prolongée jusque dans l'usine, viendra verser les charbons dans les ateliers mêmes de distillation. Cette situation permettra de réaliser d'importantes économies, notamment sur les transports. Les plans de cette usine ont été combinés de manière à nous approprier tous les perfectionnements que l'expérience a introduits dans la fabrication du gaz ; elle est destinée principalement à remplacer les trois usines de l'avenue Trudaine, du faubourg Poissonnière et de la rue de la Tour.

Placée au bord de la Seine, l'usine de Passy est d'un accès facile pour les charbons venant par la navigation, et sa position lui permettra de distribuer le gaz avec avantage dans le centre de Paris en remontant la ligne des quais.

D'après le système de canalisation que nous avons adopté, une conduite de gaz de 0m,70 de diamètre partira de cette usine dans la direction du pont d'Austerlitz, une autre conduite d'un diamètre égal a pour point de départ l'usine de la Villette, et descend dans Paris pour aller par le boulevard de Sébastopol se relier à la première.

Notre but, en exécutant ces travaux, est de nous mettre en mesure de fournir à une consommation de gaz qui nous paraît devoir, en peu d'années, atteindre le chiffre de 75,000,000 mètres cubes, c'est-à-dire le double de celui auquel pouvaient suffire les anciennes compagnies au moment de leur fusion.

Nous fondons cette prévision sur les résultats déjà obtenus, lesquels ont confirmé, ont dépassé même nos espérances.

Les nécessités économiques qui accroissent incessamment l'usage du gaz sont permanentes ; elles grandissent avec la population, les progrès du commerce, la richesse publique, le nombre et le luxe des constructions. L'expérience a démontré que lorsqu'une chose utile à tous est mise, par l'abaissement de son prix, à la portée de tous, l'usage s'en répand bientôt dans de grandes proportions. L'application de ce principe aux produits de notre industrie les fait entrer dans la catégorie des objets de première nécessité, et par la généralisation de leur emploi le public se trouve doté d'un élément nouveau de vie à bon marché. L'auguste prévision dont l'influence a prévalu dans les stipulations du traité n'a pas tardé à se réaliser.

En effet, la consommation du gaz, en 1856, s'est élevée d'environ 16 0/0 sur celle de l'année précédente. Dans cette même année, le nombre de nos abonnés s'est accru de 4,019, et celui des becs de gaz alimentés par nos usines de 30,991 ; et, en comparant les consommations des mois de janvier et février de cette année avec les consommations des mois correspondants de l'année dernière, nous constatons au profit de 1857 une augmentation de 25 0/0.

Vous savez, Messieurs, que le traité du 25 juillet investit notre Société du privilége de la fourniture du gaz pour le chauffage.

Notre tâche, en ce qui touche cette application encore inusitée du gaz, était d'abord de la faire connaître. Les meilleures choses sont lentes à se propager. Nous avons ouvert une exposition où chacun a pu venir étudier cette nouveauté économique, qui met à la portée de tout le monde un combustible précieux, ménageant à la fois le temps et l'argent du consommateur, et d'un usage facile et commode. Quelques industries s'en servent déjà ; les établissements scientifiques l'ont adopté ; des maisons particulières ont commencé à l'appliquer à la cuisson des aliments. Ces premiers résultats ne nous permettent pas de douter que l'emploi du gaz comme combustible ne finisse par entrer dans les habitudes de la population.

Nous arrivons maintenant à l'exposé des résultats de l'année qui vient de s'écouler.

ETABLISSEMENT.

1° Les nouveaux terrains acquis à la Villette, à la Chapelle, à Passy, à Vaugirard, à Ivry, ont ensemble une superficie de 84,859 mètres, et ont coûté	2,709,135	26
2° Les constructions faites dans diverses usines, les installations, les frais de constitution de Société figurent au compte de premier établissement pour une somme de	2,960,819	44
3° Les travaux entrepris à l'usine de La Villette consistent en : quatre gazomètres chacun de la contenance de 40,000 mètres cubes de gaz, avec les bâtiments, ateliers et appareils de fabrication correspondants ; Ceux de l'usine de Passy, en deux gazomètres d'une contenance égale à ceux de la Villette, avec ateliers de distillation et d'épuration. La portion réglée de ces dépenses s'élève à	3,463,650	80
4° Il a été posé sous les voies publiques 20,342 mètres de conduites ; les dépenses de ce chef s'élèvent à	995,283	07
5° Il a été concédé des branchements et compteurs en location pour une somme de	508,242	69
Ainsi les dépenses passées au compte de premier établissement en dehors des apports sociaux s'élèvent à	10,637,130	96

EXPLOITATION.

L'exploitation en 1856 ne pouvait profiter des avantages qui doivent résulter de nos dispositions nouvelles; elle a subi, au contraire, des mécomptes et des charges qui n'avaient pas grevé les dernières années du régime précédent.

En premier lieu, le prix des charbons, cet élément principal de la fabrication, a éprouvé une hausse de 15 à 20 0/0 que nous avons supportée en partie, mais qui heureusement a commencé à s'amoindrir avec la cessation des grandes consommations dues aux circonstances de la guerre.

Ensuite, le coke, qui tient une si large place dans les produits, a subi une dépréciation notable. Cette dépréciation a tenu à des causes diverses, et notamment au ralentissement de consommation qu'explique la douce température qui a régné pendant l'hiver.

Enfin l'exploitation a été grevée des nouvelles charges municipales qui consistent dans l'élévation à 200,000 fr. du droit ancien de location du sous-sol, et dans le droit nouveau de 2 centimes par mètre cube sur le gaz consommé dans Paris et fabriqué à l'extérieur.

Abstraction faite de ces charges et de ces variations de prix des matières premières, l'exploitation a eu lieu à peu près dans les conditions anciennes.

En attendant l'effet des mesures par lesquelles nous espérons donner à nos cokes un écoulement plus régulier, nous avons réalisé pour les autres sous-produits de la fabrication des combinaisons qui en augmentent sensiblement la valeur.

Ainsi, pour les goudrons, qui étaient vendus par les anciennes Compagnies au prix de 4 fr. à 4 fr. 50 les 100 kilog., nous sommes parvenus, sans engager l'avenir au delà de quatre années, à obtenir de la généralité de nos productions qui n'étaient pas précédemment engagées à long terme, un prix moyen de 6 fr. 50.

L'épuration entraînait des dépenses de matières et de main-d'œuvre, atténuées seulement par le faible produit des eaux ammoniacales vendues à bas prix. Dans une seule des anciennes usines, les eaux étaient converties en sulfate d'ammoniaque, et cette opération présentait des avantages réels. Par une combinaison à laquelle ont adhéré les fabricants de produits chimiques, acheteurs des eaux et fournisseurs brevetés des matières épurantes, nous nous sommes approprié cette industrie, dont nous possédions l'élément principal, et qui, exploitée dans des conditions plus favorables, augmentera sensiblement nos produits en nous exonérant d'une dépense.

Les quantités de charbons distillés se sont élevées à 2,320,432 hectolitres qui ont coûté	5,783,745	97
Il en a été employé à d'autres usages 6,855 hectolitres représentant	20,565	»
L'entretien des usines, des fours et cornues, des conduites et des autres parties du matériel a coûté	435,126	80
Le personnel et la main-d'œuvre	1,737,716	45
Les charges municipales, octroi sur les charbons, droits sur le gaz, droits de location du sous-sol,	1,040,106	16
Frais généraux,	338,675	49
Total des dépenses,	9,360,905	87

Digitized by Google

Les produits en cokes de toute nature, défalcation faite des consommations du chauffage, représentent une somme de	2,163,528 75	
Les produits en goudron et eaux ammoniacales,	330,809 50	
La vente de 44,096,373 mètres cubes de gaz consommés a produit	10,309,500 93	
Le gaz en magasin au 31 décembre 1856 représentait	4,699 40	
Les indemnités pour le service et l'entretien des lanternes publiques et des robinets des abonnés ont été de	464,459 80	
Les locations des branchements et compteurs,	317,136 65	
Les bénéfices sur les travaux divers,	34,577 04	
Les bénéfices sur les produits chimiques,	12,050 28	
Les intérêts de fonds,	393,411 63	
Total des produits,		14,030,173 58
L'excédant du produit sur les dépenses est donc de		4,669,267 81
qui, aux termes des statuts, constituent les bénéfices.		
Sur ces bénéfices il doit être prélevé pour le fonds de réserve 5 0/0, soit		233,463 39
Reste,		4,435,804 42

Malgré le silence des statuts sur une répartition semestrielle du dividende, nous n'avons pas cru devoir déroger aux usages adoptés par les grandes Compagnies et auxquels sont habitués depuis longtemps les actionnaires du gaz. Nous avons donc pris sur nous, lorsque les résultats du premier semestre ont pu être appréciés, de procéder à une répartition de 20 fr. par action à compte du dividende. Cette répartition anticipée a été ouverte le 1er septembre.

Nous vous proposons maintenant de fixer à 40 fr. par action le dividende de 1856, soit		4,400,000 »
Sur ce dividende il a déjà été payé 20 fr., soit	2,200,000	
Le paiement du dividende complémentaire également de 20 fr. par action, soit	2,200,000	
serait effectué dès le 5 avril prochain.		
L'excédant de		35,804 42
serait reporté sur l'exercice de 1857.		

Tels ont été, Messieurs, les résultats de l'exploitation pendant l'année 1856.

Ces résultats s'amélioreront dans les années qui vont suivre, par les économies possibles sur les frais généraux, par la concentration à la Villette des fabrications divisées aujourd'hui entre les trois usines de l'intérieur, par l'extension à donner à des perfectionnements déjà éprouvés, et surtout par l'accroissement des consommations de gaz.

Mais il importe de procéder sans retard à l'ensemble des travaux qui doivent agrandir nos moyens d'action.

Ces travaux comprennent :

1° Le complément de l'usine de la Villette, avec quatre nouveaux gazomètres ;

2° Le complément de l'usine de Passy;

3° La construction d'un gazomètre à l'usine de Vaugirard ;

4° La construction d'un gazomètre à l'usine d'Ivry ;

5° La construction d'ateliers pour le traitement des produits chimiques dans les usines de la Villette, des Ternes et de Vaugirard ;

6° Enfin, le complément du système de canalisation mis en rapport avec les besoins nouveaux de l'éclairage et du chauffage.

Ces travaux exigent de fortes dépenses; mais la Compagnie trouvera dans les avantages qu'ils lui permettent, des compensations certaines.

Nous voudrions vainement, d'ailleurs, nous soustraire à ces dépenses; les besoins de la consommation nous pressent, et nous devons en considérer les exigences comme une heureuse nécessité.

Les terrains que la Compagnie possède dans Paris ont une valeur considérable. Ils ne deviendront libres qu'après la construction des usines hors Paris. Conserver les usines dans Paris serait donc se priver du capital qu'elles représentent et maintenir à la charge de la Compagnie les intérêts de ce capital et tous les frais d'une fabrication devenue onéreuse.

Une grande nécessité domine au reste cette question, c'est celle de la canalisation, dont le remaniement doit être continué, non en vue des usines destinées à disparaître, mais en harmonie avec les usines destinées à rester.

En outre, les usines de l'intérieur, depuis que l'autorité municipale a manifesté l'intention de les éteindre, ne devaient plus exister qu'à l'état d'entretien. Pour les maintenir utilement en activité, il y aurait à faire des dépenses coûteuses d'amélioration. Or, à quoi bon ces dépenses à la veille du terme fatal de la destruction de ces établissements?

Tout se réunit donc pour presser l'extinction des usines dans Paris et la libération des terrains qu'elles occupent,

Il nous reste à vous entretenir des moyens de satisfaire aux nécessités que nous vous avons démontrées.

Le budget de l'ensemble des travaux de construction et de canalisation que nous venons d'énumérer pour les années 1856 et 1857, s'élève à		10,800,000 f. » c.
Les dépenses déjà faites pour les constructions de la Villette et de Passy, et pour le remaniement de la canalisation, sont d'environ		5,300,000 »
Il reste à dépenser en 1857,		5,500,000 f. » c.
D'un autre côté, le chiffre de notre actif immobilier représenté par les apports sociaux et les dépenses de premier établissement en 1856, étant de	60,512,130 f. 96	
et le capital social seulement de	55,000,000 »	
L'excédant des dépenses est de		5,512,130 96
Total.		11,012,130 f. 96 c.

Ainsi, pour couvrir à la fois cet excédant et le budget des dépenses des travaux complémentaires, la somme de fonds nouveaux qui nous est nécessaire est en nombre rond de 11,000,000 fr.

Nous ne pouvions nous arrêter à la pensée d'une émission d'actions.

D'un autre côté, les propriétés immobilières de la Compagnie ne pourraient être réalisées immédiatement sans que la valeur en fût dépréciée; d'ailleurs, elles ne suffiraient pas à la totalité des dépenses, et comme, dans un certain nombre d'années, l'accroissement des consommations rendra probablement insuffisants les travaux entrepris aujourd'hui, nous aurons alors à pourvoir à de nouvelles dépenses, qui seront une nouvelle source de revenus, et le produit des immeubles, dont la réalisation aura pu être effectuée en temps opportun, y sera utilement appliqué.

Nous vous proposons donc de réaliser cette somme de 11,000,000 de francs, par un emprunt par obligations au porteur.

Il nous paraît convenable d'en réserver la souscription de préférence aux actionnaires, et à cette condition, nous pouvons sans regret étendre à de plus larges proportions les avantages assurés au prêteur. Après examen des divers modes d'emprunt entre lesquels un choix pouvait être fait, nous nous sommes arrêtés à la combinaison suivante :

Il serait émis 25,300 obligations au porteur, de 500 fr. chacune, produisant un intérêt annuel de 25 fr., payable par semestre, les 1er janvier et 1er juillet.

Les obligations seraient remboursables en 45 ans, par voie d'amortissement, à dater de 1861.

Leur émission aurait lieu au prix de 435 fr. par obligation.

Le paiement en serait opéré en trois termes:

435 fr. le 1er avril prochain;
450 fr. le 1er juillet;
450 fr. le 1er octobre.

Les obligations auraient la jouissance du 1er juillet.

Pendant un délai de dix jours, les actionnaires de la Compagnie auraient la faculté de souscrire ces actions avec droit de préférence, dans la proportion d'une obligation par 5 actions.

Passé ce délai, et après épuisement de ce droit de préférence, le surplus des obligations serait réparti entre les souscripteurs actionnaires ou non actionnaires, au prorata de leurs souscriptions.

Nous avons maintenant à appeler votre attention sur une disposition des statuts relative à l'amortissement des actions.

Le deuxième paragraphe de l'art. 42 est ainsi conçu :

« Sur ces bénéfices on prélève annuelle-
» ment :

Digitized by Google

« 1° Une retenue qui ne pourra être inférieure à 5 0/0 de ces bénéfices pour former » un fonds de réserve;

» 2° A partir du 1er janvier 1864, une retenue suffisante pour constituer un fonds d'amortissement, au moyen duquel la totalité » des parts soit amortie avant l'expiration de » la concession, à raison d'un prix qui sera » fixé par la première assemblée générale, et » qui, dans aucun cas, ne pourra excéder » 500 fr. »

Nous vous proposons de fixer ce prix à 500 fr.

Nous croyons devoir, à cette occasion, vous rappeler qu'aux termes de l'art. 45 des statuts, les actions amorties seront remplacées dans les mains des porteurs par des actions spéciales, donnant droit à une part proportionnelle dans le partage des dividendes et de l'actif social, après l'amortissement de toutes les actions, et que les porteurs de ces actions spéciales conserveront, du reste, les mêmes droits que les porteurs d'actions non amorties, à l'exception du premier dividende de 5 0/0 affecté à l'amortissement.

Vous avez aussi à fixer, aux termes de l'art. 14 des statuts, la valeur des jetons de présence attribuée aux administrateurs et la rémunération du Comité d'exécution.

Nous avons cru devoir, à titre provisoire et sauf votre approbation, fixer cette valeur à un maximum annuel de 150,000 fr., comprenant à la fois les jetons de présence des administrateurs et la rémunération du Comité d'exécution et de la direction.

En résumé, l'assemblée aura à se prononcer sur les propositions suivantes :

Première résolution.

Les comptes et inventaires de l'exercice 1856 soumis à l'assemblée sont approuvés.

Deuxième résolution.

Le dividende pour l'exercice de 1856 est fixé à 40 fr. par action, dont 20 fr. ont été payés en septembre dernier.

Troisième résolution.

Le Conseil d'administration est autorisé à répartir, le 6 octobre de chaque année, un à-compte de dividende dont il fixera la quotité. Le solde du dividende sera payé le 6 avril suivant, après approbation des comptes par l'assemblée générale.

Quatrième résolution.

L'emprunt de 11,000,000 fr. proposé par le Conseil d'administration en obligations au porteur, aux conditions énoncées dans son rapport, est approuvé.

Cinquième résolution.

Le prix auquel les actions de la Compagnie seront amorties, conformément à l'art. 42 des statuts, est fixé à 500 fr. par action.

Sixième résolution.

La valeur des jetons de présence attribués aux administrateurs à la rétribution du Comité d'exécution et de la direction, est fixée ensemble à un maximum annuel de 150,000 fr.

Nous avons terminé notre exposé.

Vous connaissez maintenant toute notre situation ; elle se résume en peu de mots. Si les revenus acquis à notre industrie sous le régime des anciennes Compagnies ont subi une diminution sensible, le capital est consolidé. Notre Société est investie pour un demi-siècle du privilége de la fourniture du gaz pour l'éclairage et le chauffage de Paris. Il a été donné satisfaction entière à la haute sollicitude qui voulait que le public obtînt le gaz à bon marché, et cet abaissement du prix devient un élément de progrès. Nous avons assuré à la ville de Paris des avantages qu'elle ne trouverait pas dans une exploitation directe. La protection de l'administration nous est doublement acquise par la nature de notre service et par le lien qui unit désormais l'intérêt de la ville à celui de la Compagnie. Après des difficultés d'organisation que nul ne pouvait éviter, l'exploitation va rentrer dans des conditions normales tout en poursuivant la voie des améliorations. Nos moyens de production vont être doublés; le progrès des consommations atteint déjà des proportions inattendues. Cette situation permet de fonder sur l'avenir de larges espérances, et, avec votre appui, tous nos efforts tendront à les réaliser.

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

STATUTS.

TITRE 1er.

Formation et objet de la Société. — Dénomination. — Siége. — Durée.

Art. 1er. Les soussignés fondent avec l'autorisation du gouvernement une Société anonyme qui existera entre tous les propriétaires des actions à émettre d'après les prescriptions des présents statuts.

Art. 2. Cette Société a pour objet :

1° L'exécution et l'exploitation du chemin de fer de Madrid à Saragosse ;

2° L'exploitation du chemin de fer de Madrid à Almanza ;

3° L'exploitation du chemin de fer d'Almanza à Alicante ;

4° La construction, l'achèvement, l'exploitation de tous autres chemins de fer et voies de communication qui pourraient être concédés ultérieurement à la Société, pris à bail ou achetés par elle, par voie de fusion ou autrement, en se conformant en tout point aux dispositions de l'art. 3 de la loi du 11 juillet 1856;

5° Tous services de transport par terre et par eau qui pourraient être établis en correspondance avec les chemins appartenant à la Société ou affermés par elle, sous réserve de tous priviléges et concessions déjà accordés ;

6° La jouissance et l'exploitation de tous les terrains, forêts, mines, usines métallurgiques, fabriques de machines ou autres qui pourraient être ultérieurement concédés à la Société, pris à bail ou achetés par elle, et qui serviraient à l'exploitation des chemins de fer appartenant à la Compagnie, laquelle ne devra toutefois entreprendre les affaires qu'autant qu'il y aura nécessité pour elle.

Art. 3. La dénomination de la Société est : *Compagnie des chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante*

Art. 4. Le siége de la Société est à Madrid.

Art. 5. La Société commencera au jour de sa constitution définitive, et sa durée est de 99 ans.

TITRE II.

Apports en Société.

Art. 6. MM. le comte de Morny, Châtelus, Delahante et le comte Léopold Le Hon, concessionnaires de la ligne de Madrid à Saragosse, en vertu du procès-verbal d'adjudication ci-après annexé, et MM. de Salamanca, Weisviller et Bauer, de la Société espagnole mercantile et industrielle, coparticipants de la même concession, conformément à la déclaration adressée et enregistrée au ministère *del Fomento*, et acceptée par ledit ministère, suivant l'ordre royal en date du 25 juillet dernier,

Apportent et transmettent à la Société, sans aucune restriction ni réserve, tous les droits qu'ils ont obtenus et qui résultent pour eux de la loi du 15 janvier dernier et du cahier des charges y annexé, de l'ordre royal du 19 du même mois, du procès-verbal d'adjudication qui a eu lieu le 8 mars dernier, et du contrat de concession définitive, le tout relatif au chemin de fer de Madrid à Saragosse.

MM. le comte de Morny, Châtelus, Delahante et le comte Léopold Le Hon, et MM. de Rothschild frères, tous copropriétaires des chemins de fer dont il va être parlé, apportent et transmettent à la Société tous les droits qui leur appartiennent relativement au chemin de fer de Madrid à Almanza et d'Almanza à Alicante, aux termes des contrats passés avec don José Salamanca les 7 juillet et 12 décembre 1856, et dont une expédition a été annexée aux présents statuts.

En conséquence de ces apports et transmissions, la Société est mise comme ayant droit au lieu et place de tous les susnommés, à charge par elle de satisfaire à toutes les conditions et obligations qui résultent de tous les actes susénoncés.

En outre, les présents statuts sont faits aux conditions suivantes :

En ce qui concerne le chemin de Madrid à Almanza et d'Almanza à Alicante, à la charge de remettre aux apportants comme plus-value du prix desdits chemins de fer la somme de 10,000 francs par kilomètre, imputable sur le premier paiement de 30 0/0 sur les actions qui leur seront attribuées comme il sera dit ci-après;

En outre, à la charge de leur rembourser toutes les sommes payées à don José Salamanca, en exécution des traités des 7 juillet et 12 décembre 1856, ensemble l'intérêt à 6 0/0 desdites sommes à partir du jour de chaque paiement jusqu'à celui de la constitution définitive de la Société, le tout par imputation aussi sur ledit versement de 30 0/0,

En ce qui concerne le chemin de fer de Madrid à Saragosse :

1° A la charge de payer aux susdits concessionnaires les dépenses d'installation, de voyage et autres frais faits avant l'obtention de la concession, qui sont fixés dès à présent à la somme de 2,400,000 réaux de vellon (631,580 fr.);

2° De supporter les frais et dépenses faits et à faire depuis cette obtention jusqu'à la constitution définitive de la Société;

3° De rembourser auxdits susnommés le dépôt de garantie effectué par eux à l'occasion de la concession dudit chemin de fer.

Il est formellement stipulé à l'égard dudit chemin de fer de Madrid à Saragosse que la Société espagnole mercantile et industrielle est chargée de l'exécution de cette ligne, conformément à l'acte public passé à Madrid le 18 juillet 1856, dont il sera justifié, et ce, moyennant la somme de 207,500 fr. par kilomètre, en se soumettant, pour cette exécution, aux prescriptions des ingénieurs de l'Etat et des ingénieurs de la Compagnie, dans les limites du cahier des charges.

La subvention de 200,999 réaux accordée par l'Etat reste acquise intégralement à la présente Compagnie de chemins de fer.

Tous les apports ci-dessus mentionnés seront soumis à la ratification de la première assemblée générale des actionnaires, qui pourra ordonner toute enquête qu'elle jugera convenable pour la vérification de leurs valeurs.

Quand ces apports auront été acceptés par la première assemblée générale, le paiement s'en effectuera, suivant la décision de cette assemblée, par un traité entre l'administration définitive de la Compagnie et les intéressés, en convertissant le capital qu'ils représentent en actions au porteur libérées de 30 0/0.

Digitized by Google

TITRE III.

Capital social. — Actions. — Versements.

Art. 7. Le capital social est fixé à 456 millions de réaux, soit, au change de 19 réaux pour 5 francs, 120 millions de francs.

Ce capital est représenté par 240,000 actions de 1,900 réaux chacune, soit 500 francs.

Chaque action donne droit à une part proportionnelle dans la propriété de l'actif social et dans la répartition des bénéfices.

Les actions seront libellées de manière à être négociées sur les places d'Espagne et de France indifféremment.

Indépendamment des actions susindiquées, il pourra être créé des obligations au porteur avec intérêt fixe et amortissement déterminé dans la période de la concession de la Société et avec hypothèque sur les chemins de fer et leurs produits. Le capital des obligations émises ne pourra jamais dépasser la moitié du capital réalisé des actions de la Société.

Art. 8. Peuvent être actionnaires les Espagnols et les étrangers.

Les 240,000 actions représentant le fonds social sont entièrement souscrites et appartiennent aux personnes ci-après dénommées dans les proportions suivantes :

MM. le comte de Morny, Chatelus, G. Delahante et le comte Léopold Le Hon.	110,000
MM. de Rothschild frères.	66,000
La Société espagnole mercantile et industrielle	64,000
	240.000

Art. 9. Le premier versement sera de 30 0/0 par action, et devra s'effectuer dans un délai de trente jours à partir de l'approbation des présents statuts par le gouvernement.

Les actions seront au porteur aussitôt qu'il aura été fait un versement de 30 0/0 mentionné sur le titre. Elles seront détachées d'un registre à souche, numérotées, revêtues de la signature de deux administrateurs, ou d'un administrateur et d'un délégué du Conseil d'administration, et frappées du timbre de la Compagnie.

Elles peuvent être cotées et négociées officiellement dans les différentes bourses d'Espagne aussitôt leur émission, et pour leur négociation, elles seront assimilées aux effets publics.

N'auront aucun effet vis-à-vis des cédants de ces actions les dispositions de l'art. 283 du Code de commerce ainsi conçu ;

« Les cédants des actions des Sociétés anonymes » qui n'auront pas acquitté le versement intégral de » chaque action demeurent garants du paiement que » doivent faire les cessionnaires, lorsqu'il sera exigé » par l'administration. »

Art. 10. Tout actionnaire aura le droit de déposer ses actions, soit à Madrid, dans la caisse sociale ; soit à Paris, dans la caisse qui sera désignée par le Conseil d'administration.

Il lui sera délivré pour ce dépôt un récépissé nominatif.

Le Conseil d'administration déterminera la forme du récépissé et les conditions du dépôt.

Art. 11. La cession des actions s'opère par la simple tradition du titre.

Art. 12. Les actions sont indivisibles, et la Société ne reconnaît qu'un seul propriétaire pour chaque action.

Quant aux actions, coupons ou obligations égarées, on suivra les dispositions des lois en vigueur.

Art. 13. Les versements sur les actions sont payables en espèces à Madrid, dans la caisse de la Société, ou à Paris dans la caisse qui sera désignée par le Conseil d'administration, aux époques et suivant les conditions déterminées par ledit Conseil. Il devra toujours exister un intervalle de quinze jours entre un versement et l'autre.

Les versements devront être annoncés un mois au moins avant l'époque fixée pour le paiement, par un avis inséré dans *la Gaceta de Madrid* et dans les journaux de Paris désignés par le Conseil d'administration.

A défaut de versement aux époques déterminées, l'intérêt sera dû par chaque jour de retard, à raison de 6 0/0 par an.

A la demande de quelques actionnaires, le Conseil d'administration pourra autoriser la libération anticipée des actions, mais seulement par voie de mesure générale applicable à toutes les actions.

Art. 14. Chaque paiement fait sur les actions sera constaté sur le titre lui-même.

Les titres qui ne contiendraient pas la mention du paiement des versements échus, ne pourraient être négociés.

Art. 15. Les actions libérées de 30 0/0, dont les versements postérieurs n'auront pas été effectués aux époques fixées, deviendront nulles de plein droit, sans qu'il soit besoin d'aucune déclaration, ni intervention de juge, ni autorité quelconque.

Le Conseil d'administration demeure autorisé à en effectuer la vente à l'époque et dans la forme qu'il croira convenable, par l'intermédiaire d'un agent de change, en créant à cet effet des titres par duplicata en remplacement des anciens, qui, en conséquence, demeurent annulés.

Les numéros desdites actions se publieront dans *la Gaceta* de Madrid et dans les journaux de Paris désignés par le Conseil d'administration, quinze jours avant la vente.

Le produit obtenu par la vente des actions ainsi annulées sera appliqué d'abord au paiement des sommes dont la Compagnie sera à découvert ; l'excédant, s'il y en a, appartiendra au propriétaire desdites actions annulées, après déduction faite toutefois des intérêts à 6 0/0 l'an, pendant le temps couru depuis l'expiration desdits délais jusqu'au jour de la vente.

Si, avant la vente des actions annulées, le propriétaire de ces actions demande à les acquérir de nouveau, le Conseil d'administration pourra déférer à sa demande, mais à la charge par ledit propriétaire de tenir compte de l'intérêt à 6 0/0 tout le temps qu'aura duré le retard.

Art. 16. La souscription ou la possession de une ou plusieurs actions entraîne l'obligation de se soumettre aux statuts et règlements de la Société et aux décisions de l'assemblée générale.

Les porteurs d'actions ne sont obligés qu'au paiement de la valeur représentative de ces mêmes actions aux époques où auront lieu les appels de fonds.

Art. 17. Les héritiers ou créanciers d'un actionnaire ne peuvent, sous aucun prétexte, pratiquer des saisies ou exiger la séquestration des biens et valeurs de la Société, ni demander leur vente ou partage judiciaire, ni s'immiscer en quoi que ce soit dans l'administration. Ils doivent, pour exercer leurs droits, se conformer et s'en tenir aux inventaires sociaux et aux décisions de l'assemblée générale, prises en conformité des statuts.

TITRE IV.

Du Conseil d'administration.

Art. 18. M. le comte de Morny sera président honoraire de la Compagnie, sans que cette nomination puisse faire obstacle aux dispositions de l'art. 39 des présents statuts.

Les affaires de la Compagnies seront administrées par un Conseil composé de vingt membres, dont moitié au moins devront être Espagnols.

Les membres du Conseil seront nommés par l'Assemblée générale et leurs pouvoirs dureront cinq années.

Chaque administrateur devra être propriétaire de cent actions qui seront inaliénables pendant la durée de ses fonctions. Ces actions seront déposées dans la Caisse de la Société ou toute autre désignée à Paris par le Conseil d'administration, comme il est dit en l'art. 15.

Art. 19. Les administrateurs recevront des jetons de présence ou une rétribution fixe qui sera déterminée par la première assemblée générale.

Il pourra en outre leur être alloué une quote part de l'excédant des produits nets annuels, comme il sera dit en l'art. 47.

L'importance de la rétribution fixe comme celle de la part que les administrateurs pourront avoir dans les produits nets annuels, sera déterminée par la première assemblée générale, sans néanmoins que cette participation dans les produits nets annuels puisse en aucun cas dépasser 5 0/0.

Le règlement de la première assemblée générale, sur ces deux points, fera partie intégrante des statuts; en conséquence, une copie authentique de ce règlement leur sera annexée.

Art. 20. Conformément aux dispositions de l'art. 18, le premier Conseil d'administration sera composé des personnes dont les noms suivent, sauf la confirmation de la première assemblée générale et celle du gouvernement :

MM. D. Alexandre Mon.
D. Antonio Rosde Hano, marquis d'Almivia.
D. José Salamanca.
D. Antonio Guillermo Moreno.
D. Alexandre Llorente.
D. Manuel Bermudy do Castro.
D. José de Zaragoza.
Antolin de Ydacta.
Joachim de la Gandara.
D. Gregorio Lopez de Molinedo.
Baron Gustave de Rothschild.
Benoist-Charles-Antoine Chatelus.
Michel Poisat.
Gustave Delahante.
Edouard Blount.
Comte Léopold Le Hon.
Edmond Teisserenc.
Albert Courpon.
Daniel Weisweiller.
Ignace Bauer.

A l'expiration des cinq premières années de l'existence de la Société, le Conseil sera renouvelé tous les ans par cinquième par l'assemblée générale.

Jusqu'au renouvellement complet du premier Conseil, le sort désignera les membres sortants.

Le renouvellement se fera ensuite par ordre d'ancienneté ; les membres sortants pourront toujours être réélus.

Art. 21. Le Conseil d'administration élira tous les ans parmi ses membres un président et deux vice-présidents qui pourront être réélus indéfiniment.

En cas d'absence simultanée du président et des vice-présidents, le Conseil désignera un de ses membres pour remplir les fonctions de président.

Art. 22. Le Conseil d'administration se réunira au siége de la Société sur la convocation du président, ou par les soins de trois administrateurs, aussi souvent que l'intérêt de la Compagnie l'exigera, et au moins une fois par mois.

Les décisions seront prises à la majorité absolue des votes des membres présents ou dûment représentés, conformément à l'art. 23. En cas de partage, la voix du président sera prépondérante.

Quatre administrateurs au moins doivent être présents pour que les délibérations soient valables.

Dans ce cas, les décisions pour être valables devront être prises à l'unanimité.

Art. 23. Les administrateurs qui résident à l'étranger et ceux qui seront accidentellement absents peuvent se faire représenter dans les délibérations du Conseil par un de leurs collègues de Madrid, sans que celui-ci puisse réunir plus de deux votes au sien propre.

Art. 24. Les délibérations du Conseil seront constatées par des procès-verbaux signés du président et de deux autres membres; les copies ou extraits de ces procès-verbaux, pour être valables, devront être signés par le président ou par celui qui en remplira les fonctions et par un membre du Conseil au moins.

Art. 25. En cas de décès ou de démission d'un ou plusieurs administrateurs, il sera pourvu au remplacement par le Conseil même, conformément aux articles 18 et 21.

Les administrateurs ainsi nommés auront les mêmes

Digitized by Google

pouvoirs que les autres administrateurs, mais ils ne demeureront en fonction que pendant le temps d'exercice qui restait à leur prédécesseur.

Ces nominations seront soumises à l'approbation de la plus prochaine assemblée générale. Si cette assemblée n'approuve pas le choix du Conseil d'administration, elle nommera celui ou ceux des actionnaires qui lui paraîtront les plus propres à ces fonctions.

Art. 26. Dans les limites fixées par la loi, le Conseil est investi pour la gestion des affaires de la Société des pouvoirs les plus étendus, savoir :

A. Il conclut et ratifie toutes les conventions ayant trait à l'acquisition, construction, aliénation prise ou mise en ferme de tout chemin de fer ou autre établissement ou entreprise rentrant dans l'objet de la Société ; il autorise ou effectue tous achats ou ventes de terrains et autres immeubles qui seraient nécessaires.

B. Il fait les traités relatifs aux relations à établir avec d'autres chemins de fer ou avec toutes autres entreprises de transport par terre et par eau, pour assurer la correspondance de ces mêmes transports.

C. Il règle l'emploi des fonds de la réserve et détermine le placement des fonds disponibles, en se renfermant dans les prescriptions de l'art. 31 du règlement du 17 février 1848.

D. Il autorise toute aliénation de valeurs, rentes et effets appartenant à la Société.

E. Il fixe et modifie les tarifs et leur mode de perception, il fait les transactions nécessaires et les règlements pour l'organisation du service, pour l'exploitation des chemins de fer et autres établissements.

F. Il traite ou conclut les accords ou traités sur tous les intérêts de la Compagnie.

G. Il adresse au gouvernement toutes demandes de prolongements de chemins de fer ou d'embranchements, de commissions nouvelles, exploitation de mines, création et exploitation d'usines métallurgiques et de tous autres établissements, sauf l'autorisation préalable de l'assemblée générale ou de ratification ultérieure.

H. Il contracte, toujours sauf l'autorisation préalable de l'assemblée, tous les emprunts nécessaires aux opérations de la Société, en se conformant à l'art. 7 de la loi du 11 juillet 1850, et au § 5 de l'art. 7 des présents statuts.

I. Il soumet à l'assemblée générale les propositions sur le prolongement des lignes, la construction d'embranchements, de fusion ou traités avec d'autres compagnies, prorogation ou renouvellement de concessions.

K. Il nomme ou révoque le directeur ou sous-directeur de la Compagnie et fixe leur traitement.

L. Il fixe les dépenses générales de l'administration.

M. Il passe, pour l'entretien et l'exploitation des chemins de fer et toutes les entreprises de la Société, les traités d'achats de ventes et les marchés de toute nature ; il règle les approvisionnements et autorise l'achat ou la vente de tous les matériaux, machines et autres objets nécessaires à l'exploitation ou produits par elle.

N. Il autorise tous retraits, transferts, transports, ventes de valeurs, rentes et effets quelconques de la Société.

O. Il donne toutes quittances et spécialement celles concernant les prix de vente des immeubles.

P. Il demande toutes mainlevées de séquestres judiciaires et de saisie-arrêt, toute radiation d'inscriptions hypothécaires ; il donne tout désistement de priviléges, toutes quittances définitives, renonciations, mainlevée de séquestres et autorisation de radiation.

Q. Il autorise toutes actions judiciaires, toutes mesures conservatoires, toutes transactions et tous compromis.

R. Il nomme et révoque sur la proposition du directeur, tous agents et employés commissionnés ; il fixe leurs attributions et leurs traitements ; leur alloue toute gratification ; enfin, il statue sur tous les intérêts qui rentrent dans l'administration de la Société.

Pour les objets spécifiés de la lettre *A* jusqu'à la lettre *K* inclusivement, le Conseil d'administration devra demander l'avis de la réunion des administrateurs résidant à Paris, et il ne pourra prendre à cet égard une décision valable que quinze jours après, y compris le jour de la mise à la poste de la demande.

Les administrateurs résidant à Paris ont, en ce cas, le droit d'envoyer chacun un vote individuel, qui, s'il est parvenu avant l'expiration des quinze jours susindiqués, sera compté comme s'il était émis par la personne elle-même en séance du Conseil d'administration.

Art. 27. La réunion des administrateurs résidant à Paris représentera exclusivement la Société pour toutes les affaires qu'elle aura en France, en se conformant aux résolutions prises par le Conseil d'administration.

Elle usera en outre de tous les pouvoirs que lui conférera ce même Conseil, et s'acquittera enfin de toutes les affaires dont mandat lui sera donné.

Il sera adressé dans le délai de trois jours, copies certifiées de tous les actes faits en réunion par le Conseil, et chaque mois une analyse des opérations de la Société et de sa balance.

Le Conseil peut déléguer ses pouvoirs en tout ou en partie à un ou plusieurs de ses membres pour un objet déterminé, en se conformant aux dispositions de l'art. 22, et en cas de nécessité il peut donner à un de ses membres les fonctions de directeur provisoire.

Art. 28. La direction de tous les services peut être confiée, sous la surveillance du Conseil d'administration, à un directeur qui prend le titre de directeur général.

Il peut lui être adjoint un ou plusieurs sous-directeurs.

Le directeur assiste aux délibérations du Conseil ; il y a voix consultative ; il est exclusivement chargé de l'exécution des décisions du Conseil ; il a sous ses ordres tous les fonctionnaires ou employés des services administratifs et techniques ; il propose au Conseil d'administration la nomination ou la révocation des employés et la fixation de leur traitement ; il nomme et révoque les employés non commissionnés.

Il propose la modification et la fixation des tarifs, les règlements relatifs à l'organisation du service, il prépare les traités relatifs à la construction et exploitation des chemins de fer et autres entreprises qui forment l'objet de la Société.

Le Conseil d'administration pourra déléguer au directeur tous autres pouvoirs qu'il jugera convenables.

Art. 29. Les membres du Conseil d'administration ne contractent en raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ou solidaire relativement aux engagements de la Société ; ils répondent uniquement de l'exécution de leur mandat et de l'observation des prescriptions des statuts.

Art. 30. Les actes concernant les transferts de rentes et d'effets publics appartenant à la Société, les actes d'acquisition, de vente et échange de propriétés, les transactions, marchés et autres actes pouvant l'engager, les acquits et endossements, ainsi que les mandats sur la Banque et sur tous les dépositaires de fonds de la Société doivent être signés par le conseil, à moins d'une délégation expresse du Conseil à un seul administrateur ou directeur, ou toute autre personne ; dans ce cas, le pouvoir devra être donné devant notaire.

TITRE V.

De l'assemblée générale des actionnaires.

Art. 31. L'assemblée générale, régulièrement constituée, représente l'universalité des actionnaires.

Art. 32. Elle se composera des cent cinquante actionnaires qui réuniront le plus grand nombre d'actions, pourvu que ce nombre ne soit pas moindre de cinquante pour chacun ; ceux des actionnaires qui se trouveront dans ce cas et voudront y prendre part, devront, un mois avant la réunion, déposer dans la caisse indiquée en l'art. 10, les actions qui leur donnent droit d'assister à ladite assemblée.

La caisse délivrera un récépissé nominal indiquant le jour et l'heure du dépôt des titres.

S'il y avait des actionnaires qui eussent un nombre égal d'actions au dernier porteur des cent cinquante actions, on préférera celui qui, le premier, aura fait le dépôt de ses titres.

Art. 33. Le droit de présence à l'assemblée générale ne pourra se déléguer, si ce n'est en faveur d'un autre actionnaire qui tiendra déjà de lui-même le droit d'assister à cette réunion.

Art. 34. Les femmes mariées, les mineurs les corporations et les établissements publics qui auraient droit d'assistance à l'assemblée, pourront être représentés par leurs maris, leurs tuteurs ou curateurs et par leurs administrateurs respectifs, pourvu qu'ils soient munis de pouvoirs ou autres autorisations suffisantes pour prendre part aux délibérations de l'assemblée.

Art. 35. L'assemblée générale ordinaire se réunira tous les ans au mois de mai au siége de la Société.

Elle se réunira en outre extraordinairement toutes les fois que le Conseil d'administration le jugera nécessaire ou que des actionnaires possédant le 1/10 du capital social le demanderont.

Art. 36. Les convocations seront annoncées deux mois au moins avant la réunion par avis insérés dans les feuilles périodiques désignées en l'art. 13.

Art. 37. L'assemblée sera constituée et pourra valablement délibérer toutes les fois que les actionnaires présents ou représentés seront au nombre de soixante-seize au moins et réuniront entre eux la dixième partie des actions émises.

Art. 38. Si, lors d'une première assemblée générale, il ne peut être réuni pour sa validité un nombre suffisant d'actionnaires, une nouvelle convocation sera faite à quinze jours d'intervalle.

Dans cette assemblée, les délibérations seront valables quel que soit le nombre des membres présents et des actions représentées, mais il ne pourra être traité dans cette assemblée que des matières pour lesquelles elle avait été d'abord convoquée.

Art. 39. En l'absence du gouverneur de la province ou d'un délégué nommé à cet effet par le gouvernement, lesquels exercent une présidence purement honoraire, l'assemblée sera présidée par le président du Conseil d'administration ; à son défaut par l'un des vice-présidents ; en cas d'absence, par l'administrateur désigné par le Conseil.

Les deux plus forts actionnaires présents rempliront les fonctions de scrutateurs ; en cas de non acceptation, ces fonctions seront remplies par les deux actionnaires venant immédiatement après sur la liste.

Le président et les scrutateurs désigneront le secrétaire.

Art. 40. Les décisions seront prises à la majorité absolue des votes, en comptant les actionnaires présents et ceux représentés.

Le nombre de cinquante actions donne droit à une voix, celui de cent à deux, et ainsi successivement, en ajoutant une voix pour chaque cinquante actions.

Nul ne peut avoir ni déléguer plus de dix voix, quel que soit le nombre d'actions qu'il possède ; toutefois chacun des actionnaires pourra exercer le droit de tous ceux dont il sera le représentant, mais toujours à la condition de ne pouvoir excéder le nombre de dix voix, comme il a été dit ci-dessus.

Art. 41. L'assemblée générale s'occupera des questions que lui soumettra le Conseil d'administration ; ce Conseil rendra compte, en y ajoutant son avis, des propositions qui auront été présentées, avec l'autorisation et la signature de dix actionnaires ayant droit de voter, douze jours au moins avant celui indiqué pour la réunion de l'assemblée.

Si, pendant la séance, quelque actionnaire fait une nouvelle proposition, elle sera examinée par le Conseil et ne pourra être l'objet d'une délibération qu'après que le Conseil aura émis son opinion ; à moins cependant que la majorité des personnes présentes, vu la gravité et l'urgence des propositions, ne décide que la discussion doit avoir lieu sur-le-champ.

Art. 42. L'assemblée générale entendra le rapport du Conseil relatif à la situation des affaires de la Société.

Digitized by Google

Elle approuvera les comptes s'il y a lieu et la répartition des bénéfices, sauf l'adhésion de la première assemblée générale et en se conformant aux présents statuts.

Elle nommera les administrateurs qui devront remplacer ceux dont les places seront devenues vacantes.

Elle fixera chaque année les dividendes à répartir en présence du bilan général et en se conformant aux présents statuts.

Elle délibérera sur les propositions du Conseil d'administration relativement à l'augmentation du capital social, à la prolongation de la durée de la Société, aux modifications qu'elle croira utile d'introduire dans les statuts et à la dissolution anticipée de la Société, si elle pensait que ce fût nécessaire, enfin sur tous les autres points rentrant dans ses attributions, conformément aux dispositions spéciales des présents statuts.

En outre des pouvoirs concédés à l'assemblée générale des actionnaires, il appartient à la première qui aura lieu, conformément aux dispositions des présents statuts, d'accorder ce qu'il est convenable d'attribuer sur la réserve spéciale, ainsi qu'il est dit en l'art. 47, aux fondateurs de la Société et de déterminer la rémunération due aux administrateurs.

Art. 43. Les délibérations de l'assemblée générale prises en conformité des statuts seront obligatoires pour tous les actionnaires absents ou dissidents.

Art. 44. Les décisions de l'assemblée générales seront rédigées et inscrites sur un registre spécial et seront signées par ceux qui composeront le bureau.

On ajoutera à la minute une liste constatant le nombre des actionnaires qui ont fait partie de l'assemblée et le nombre des votes qu'ils ont eu ou qu'ils ont représenté.

Cette minute sera certifiée par les mêmes signatures.

Art. 45. Quand il sera nécessaire, pour quelque cause que ce soit, de justifier des décisions de l'assemblée générale, des copies ou extraits du registre des procès-verbaux seront délivrés par le secrétaire du Conseil, autorisé par le président de ce Conseil ou par celui qui le remplacera.

TITRE VI.

Comptes annuels. Intérêts. Dividende. Fonds de réserve.

Art. 46. Pendant la durée de la construction des diverses sections des chemins de fer de la Compagnie et jusqu'au moment de la mise complète en exploitation, il pourra être prélevé chaque année sur le capital social la somme nécessaire pour assurer le service des emprunts et distribuer aux actionnaires un intérêt de 6 0/0 sur le capital versé. En outre, si le placement des fonds disponibles, l'exploitation des sections ouvertes au trafic et les autres produits accessoires de l'entreprise donnaient des bénéfices, les frais d'exploitation, d'entretien et d'administration une fois déduits, l'assemblée générale décidera, sur la proposition du Conseil d'administration, quelle part de bénéfices fera retour au fonds social et quelle part sera distribuée à titre de dividende.

Tant que les lignes constituant l'apport social, aux termes de l'art. 6, ne seront pas complétement terminées, la part des bénéfices à répartir ne pourra excéder 75 0/0 du montant de ces bénéfices.

Art. 47. Le bilan de la Compagnie sera arrêté le 31 décembre de chaque année et soumis à l'assemblée générale avec les comptes et les pièces justificatives.

Quand toutes les lignes apportées à la Société seront en état d'exploitation, sur le produit net, c'est-à-dire après déduction de toutes les charges et dépenses d'entretien et d'exploitation, il sera prélevé les sommes nécessaires :

1° Au service des emprunts faits par la Compagnie;

2° Aux intérêts des actions à 6 0/0 sur le capital versé;

3° A la formation d'un fonds de réserve selon les prescriptions de l'art. 48 et suivants;

4° A l'amortissement du capital social.

La somme restant disponible après ces divers prélèvements constituera l'excédant des produits nets annuels.

Cet excédant, déduction faite de la part attribuée aux administrateurs par la première assemblée générale, conformément à l'art. 19, pour leur participation aux bénéfices nets annuels, sera réparti de la manière suivante :

95 0/0 en faveur des actions amorties ou non amorties.

Les premières seront représentées par des coupons de jouissance dont la forme sera déterminée par le Conseil d'administration.

5 0/0 en faveur des fondateurs pour être réparti entre eux dans la proportion de leurs souscriptions respectives.

Lorsque le Conseil d'administration se sera rendu un compte suffisant des bénéfices réalisés pendant le cours d'un semestre, il pourra autoriser le paiement par anticipation des intérêts jusqu'à concurrence de 30 0/0 des versements effectués sur chaque action.

Art. 48. Après le service des emprunts et le paiement des intérêts des actions, il sera prélevé sur le montant des produits nets annuels, une somme de 2 0/0 au moins, destinée à constituer un fonds de réserve pour les dépenses imprévues. Quand la réserve aura atteint 45,600,000 réaux (soit 12 millions de francs), ce prélèvement pourra être réduit ou suspendu.

Il sera rétabli aussitôt que le fonds de réserve sera descendu au-dessous du chiffre de 45,600,000 réaux.

Jusqu'à ce que le capital soit réalisé en entier, le Conseil d'administration aura la faculté de porter au fonds de réserve une part proportionnelle qu'il jugera convenable des produits nets annuels excédant 2 0/0.

Quand le capital sera entièrement réalisé, la somme destinée au fonds de réserve, toujours soumise au minimum de 2 0/0, jusqu'à ce qu'elle ait atteint 10 0/0 du capital social, sera fixée par l'assemblée générale sur la proposition du Conseil d'administration.

Art. 49. Quand d'un inventaire il résultera que le fonds de réserve a diminué, on y appliquera pour le compléter toute la partie des bénéfices qui sera nécessaire, déduction faite de ce qui est indispensable pour pourvoir aux emprunts et aux intérêts des actions, l'excédant, s'il y en a, sera réservé pour le dividende et les autres allocations.

Art. 50. L'amortissement des actions sera effectué en 94 ans à partir du moment où tous les travaux seront terminés; il y sera pourvu par une allocation proportionnelle au capital nominal et par l'intérêt des actions successivement remboursées.

La désignation des actions à amortir aura lieu au moyen d'un tirage au sort, qui se fera publiquement à Madrid, chaque année, aux époques et suivant les formes qui seront déterminées par le Conseil d'administration.

Les porteurs des actions désignées par le tirage au sort pour être remboursées recevront en numéraire le capital versé sur leurs actions, avec les intérêts et les dividendes jusqu'au jour indiqué pour le remboursement, et, en échange de leurs actions primitives, des actions spéciales au porteur ou coupons de jouissance. Ces actions donneront droit à une part proportionnelle dans le partage des 95 0/0 des bénéfices mentionnés dans l'art. 47.

Les porteurs de ces actions de jouissance conserveront les mêmes droits que les porteurs des actions non amorties, sauf l'intérêt de 6 0/0 sur le capital remboursé de leurs actions, auquel ils n'auront plus droit.

Les numéros de ces actions désignés par le sort seront publiés conformément à l'art. 13.

Le remboursement du capital de ces actions sera effectué à Madrid et à Paris, dans les caisses désignées, comme il est dit à l'art. 10, à partir du 1er janvier de l'année suivante.

Art. 51. Le paiement des intérêts et des dividendes a lieu, d'après la décision du Conseil d'administration, par semestre ou par année à Madrid, et à Paris, dans lesdites caisses désignées et aux époques fixées par le Conseil d'administration. Ces époques doivent être publiées de la manière indiquée à l'art. 13.

Tous les intérêts et dividendes qui n'auront pas été touchés à l'expiration de cinq années après cette publication, seront acquis à la Société.

TITRE VII.

Dispositions générales. — Modification des statuts. — Liquidation. — Contestations.

Art. 52. Si l'expérience fait reconnaître la convenance d'apporter quelques modifications ou additions aux présents statuts, l'assemblée générale est autorisée à y pourvoir dans la forme prescrite par les articles 26 et 42.

Les délibérations à cet égard ne seront exécutoires qu'après avoir été approuvées par le gouvernement.

Tous les pouvoirs sont donnés dès à présent et complétement au Conseil d'administration, délibérant à la majorité des deux tiers de ses membres présents, dans une assemblée spécialement convoquée à cet effet, pour consentir les modifications que le gouvernement jugerait nécessaires d'apporter aux décisions votées par l'assemblée générale, pourvu toutefois qu'elles ne soit pas altérées dans leur essence.

Art. 53. La Société sera dissoute de droit à l'expiration des 99 années fixées pour sa durée par l'art. 5 des présents statuts.

Art. 54. La Société pourra être dissoute avant le terme fixé pour sa durée, sur la décision de l'assemblée générale prise sur la proposition du Conseil d'administration, ou d'un nombre d'actionnaires justifiant de la possession de la moitié au moins de toutes les actions.

Art. 55. La dissolution de la Société pourra également être prononcée par décision de l'assemblée générale ou du gouvernement, sur l'avis préalable du Conseil royal, avant l'expiration du terme fixé pour sa durée, dans le cas où, outre les fonds de réserve, la moitié du capital effectif versé par les actionnaires aurait été absorbé.

Art. 56. Pour la validité des décisions que peut prendre l'assemblée générale sur la dissolution de la Société, dans les cas mentionnés aux articles précédents, le nombre des actionnaires présents doit représenter au moins les deux tiers des actionnaires.

Art. 57. Quand, pour quelque cause que ce soit, la dissolution de la Société aura été décidée, l'assemblée générale nommera pour liquidateurs cinq actionnaires ayant droit de vote et ne faisant pas partie du Conseil d'administration, et quatre membres de ce même Conseil.

Les liquidateurs procéderont immédiatement à la liquidation dans les formes prescrites en pareil cas par le Code de commerce. Les fonctions des membres du Conseil d'administration cesseront du moment où commenceront celles des liquidateurs.

Art. 58. Quand la dissolution sera prononcée, l'avoir social sera réalisé en valeurs effectives; toutes les sommes appartenant à des tiers seront remboursées; tous les comptes et dépenses seront liquidés; ce qui restera ensuite sera distribué entre les sociétaires, au prorata des actions qu'ils posséderont.

S'il se présentait quelques difficultés relativement à la dissolution, elles seront résolues comme il va être dit à l'art. 59.

Art. 59. Les contestations qui pourraient s'élever soit entre la Société et des tiers ou quelques-uns des actionnaires, soit entre le Conseil d'administration et des actionnaires, seront soumises au jugement d'arbitres, tiers arbitres et amiables compositeurs qui seront nommés et procéderont comme il est prévu en pareil cas par le Code de commerce et la loi relative aux jugements commerciaux, et la décision de ces juges recevra son exécution, sans qu'il puisse être admis contre elle aucun appel ou recours quelconque.

TITRE VIII.

Dispositions transitoires.

Art. 60. Aussitôt après que les statuts auront été approuvés par le gouvernement, l'assemblée générale sera convoquée conformément à l'art. 6, et les dispositions contenues dans ledit article seront soumises à sa ratification. Cette assemblée générale, qui sera or-

Digitized by Google

dinaire, considérée comme celle de 1857, devra avoir lieu dans le mois qui suivra l'approbation des présents statuts par le gouvernement.

La convocation sera faite dans les journaux mentionnés à l'art. 13, quinze jours au moins avant celui indiqué pour la réunion.

RÉSOLUTIONS

de l'Assemblée générale des actionnaires du 29 janvier 1857.

PREMIÈRE RÉSOLUTION.

L'assemblée générale ayant pris connaissance des statuts et des actes des 7 et 18 juillet, et 12 décembre 1856, accepte les apports dans les termes et aux conditions proposés en l'art. 6 des statuts, et autorise le Conseil d'administration à conclure avec les parties intéressées le traité relatif à cet objet, conformément au susdit article.

DEUXIÈME RÉSOLUTION.

L'assemblée générale, en exécution des dispositions du § 1 de l'art. 19 des statuts, décide que la rémunération fixe du Conseil d'administration sera de 40,000 durcs par an, à répartir entre les membres dans la forme qui leur conviendra.

TROISIÈME RÉSOLUTION.

L'assemblée générale décide que la quote part des produits nets annuels à allouer aux administrateurs sera de 5 0/0, conformément aux dispositions du § 2 de l'art. 19 des statuts. Cette quote part sera répartie entre eux dans la forme qu'ils jugeront convenable.

QUATRIÈME RÉSOLUTION.

L'assemblée générale confirme la nomination des administrateurs désignés par l'art. 20 des statuts.

CINQUIÈME RÉSOLUTION.

L'assemblée générale approuve les dispositions des art. 42 et 47 des statuts, relatives à l'attribution, aux fondateurs de la Société, d'une quote part de 5 0/0 sur l'excédant des bénéfices nets annuels. Cette somme sera divisée entre eux proportionnellement au nombre d'actions respectivement souscrites.

JURISPRUDENCE.

TRIBUNAL CORRECTIONNEL DE PARIS (6e ch.).

Présidence de M. Dubarle.

Audience du 7 mars.

AFFAIRE DES DOCKS-NAPOLÉON. — PRÉVENTION D'ABUS DE CONFIANCE ET D'ESCROQUERIE. — COMPLICITÉ. — CINQ PRÉVENUS. — JUGEMENT.

Le tribunal correctionnel de Paris, dans la séance du 7 mars, a rendu le jugement dans cette affaire qui a si vivement préoccupé l'opinion publique ; en voici le résumé :

» En ce qui touche Joseph Orsi,

» Le tribunal le renvoie de la prévention portée contre lui sans dépens. »

En ce qui concerne les divers inculpés, les condamne savoir :

» Cusin, à trois années d'emprisonnement, 5,000 fr. d'amende ;

» Arthur Berryer, à deux années d'emprisonnement, 5,000 fr. d'amende ;

» Legendre, à une année d'emprisonnement, 2,000 fr. d'amende ;

» Duchesne de Vère, à six mois d'emprisonnement, 2,000 fr. d'amende ;

» Statuant sur les conclusions prises par les administrateurs provisoires des Docks, en leur qualité de parties civiles :

» Attendu qu'un préjudice a été causé, et que le tribunal a les éléments nécessaires pour l'apprécier au moins en partie ;

» Condamne Cusin et Legendre à restituer aux parties civiles les actions et obligations des Sociétés de Pont-Remy et de Javel, qui ont été reconnues avoir été acquises avec les sommes provenant de la Société des Docks-Napoléon ;

» Cusin et Legendre, à restituer aux parties civiles la quantité de 42,176 actions qui ont été détournées par eux de la caisse de la Société des Docks, sinon à en payer la valeur au prix d'émission ;

» Cusin, Legendre et Duchesne de Vère, à restituer aux parties civiles 32,000 actions de la Société des Docks, par eux remises frauduleusement à Fox et Anderson, sinon à payer la valeur au prix d'émission ;

» Arthur Berryer, à payer aux parties civiles, à titre de restitution, la somme de 130,000 fr. montant des sommes par lui reçues ;

» En ce qui touche le surplus des conclusions posées par les parties civiles,

» Attendu que le tribunal n'a pas les éléments nécessaires pour les apprécier, déclare qu'il n'y a lieu à statuer à cet égard, sauf aux parties civiles à se pourvoir ainsi qu'ils aviseront ;

» Condamne tous les inculpés aux frais solidairement. »

La Librairie centrale des Chemins de fer de NAPOLÉON CHAIX ET Ce, rue Bergère, 20, à Paris, vient de mettre en vente un GUIDE *à l'usage* DES MILITAIRES ET MARINS *voyageant isolément* SUR LES CHEMINS DE FER, *soit à leur compte, soit aux frais de l'Etat*, avec *Tarifs militaires pour hommes, chevaux, bagages, etc.*, par M. de Bellefonds, commis de 1re classe au ministère de la guerre. — Prix : broché, 50 c.; relié, 1 fr.

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi, 5 mars :

Le cours de la fonte à puddler reste immobile à 165 fr. Une petite affaire vient d'être traitée à ce prix. Nous savons aussi que ce prix a été unanimement adopté en février pour les marchés en exécution, traités au cours du mois de la livraison.

Des transactions en fonte pour seconde fusion ont marqué le prix de 185 fr. le n° 1.

La demande des fers prend chaque jour de meilleures proportions.

En fers martelés, les demandes sont aussi bien soutenues. Leur cours est ferme à 370 fr., rendu à Saint-Dizier. Des marchés assez importants, de 25,000 kil., ont fait ce prix avec quatre mois de terme.

Les ronds de tréfilerie et les fils de fer sont sans changement, aux cotes de nos précédentes chroniques.

Le dernier tarif des poids ajustés poinçonnés est :

20 kil., 5 fr. 10 ; 10 kil., 2 75 ; 5 kil., » » ; 2 kil. 65 c. ; 1 kil., 35 ; 1/2 kil., 22 ; 2 hect., 13 ; 1 hect., 9 ; 1/2 hect., 7.

BOIS.

On a vendu de l'entrevous à 130 et 135 fr. en bois ordinaire ; ce dernier prix commence à s'établir et on demande 140 fr. pour les bois de bonne qualité. L'échantillon se soutient de 175 à 190 fr., suivant qualité.

Des ventes ont eu lieu à Paris au prix de 155 fr. l'entrevous, 200 fr. l'échantillon, bois tirés, d'une qualité très-ordinaire.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 28 février :

La semaine a été assez animée. On a payé les numéros mélangés, au commencement de la semaine, 94 fr. 35 à livrer d'ici un mois ; 92 80 à livrer immédiatement. Enfin le marché a clôturé comme suit : Gartsherrie n° 1, 98 75 ; autres bonnes marques n° 1, 95 ; numéros mélangés, 93 75 ; n° 3, autres bonnes marques, 90 62.

Londres, 2 mars :

Notre place reste à peu près sans variation ; il y a peu d'animation, mais les prix restent bien fermes. Plusieurs contrats en barres de Galles ont été passés à 212 fr. 50 et 218 75, rendu à bord, à Londres ; en forges, dans le pays de Galles, 25 fr. de moins, soit 187 50 à 193 75. Les rails ont eu quelques affaires dans les prix de 185 à 190 à l'usine. Des vieux rails ont un placement à 137 50 au comptant.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 2 mars :

FONTES. — Le prix de la fonte d'affinage est coté dans certains établissements à fr. 10 25 par 100 kil. Les ventes sont peu abondantes.

FERS. — L'article a encore peu de débouchés pour le commerce. Aussi quelques marchands ont-ils fait des achats livrables en trois ou quatre mois aux prix de 21 50 pour n° 1. 1re classe, ou 22 selon les usines, par 100 kil. pris en forge. D'un autre côté, la vente des rails pour les chemins de fer commence à faire l'objet de nombreux pourparlers. Cet article paraît devoir être beaucoup plus demandé cette année.

MINERAIS. — Les minerais oligistes de 1re qualité sont acceptés pour l'exportation en France à des prix trop élevés pour les consommateurs indigènes. On cite un marché de 500 à 1,000 cenes de mines lavées de Morialmé, conclu à 47 1/2 ou 48 la cene lavée. Pas d'affaires en minerais métis ou tendres.

CHARBONS. — Il ne s'est rien traité de marquant depuis quelque temps. Affaires calmes.

FRET. — Pour Paris 10 fr., Rouen 11 25, Amiens et Reims 9, Retliel 10, Pont-à-Bar 11 50.

— On écrit de Liége :

Légère baisse sur la fonte de moulage, tenue aujourd'hui à fr. 13, 14, 15 et 16 les numéros 4, 3, 2 et 1.

— Dans le couchant de Mons, les affaires ont repris avec activité ; les prix sont fermes.

O. SAUPIQUE.

(L'Ancre de Saint-Dizier).

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1856. id. 795 id.)

Du 26 février au 4 mars 1857.

91,332 voyageurs.....	287,795 83
Bagages, marchandises, etc.....	648 745 92
TOTAL..	936,541 75

Semaine correspondante de 1856.

41,287 voyageurs.....	254,662 62
Bagages, marchandises, etc	581,828 36
PRODUIT total.....	836,490 98

Recette totale depuis le 1er janvier

1857.....	8,129,979 35
1856.....	7,523,173 80
DIFFÉRENCE..	606,805 55

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLEANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Du 26 février au 4 mars 1857.

68,682 Voyageurs...	346,805 »»
Bagages, marchandises, etc.....	838,550 13
TOTAL.....	1,185,355 13
Semaines correspondantes de 1856 .	958,541 63
Différence en faveur de 1857.....	226,813 50
Recettes depuis le 1er janvier 1857.	9,450,182 67
Recette correspondante de 1856	7,772,588 06
Différence en faveur de 1857....	1,677,594 61

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 876 kilomètres)
(1856. id. 806 id.)

Du 26 février au 4 mars 1857

176,804 voyageurs.....	298,037 98
Marchandises, etc., grande vitesse ...	52,018 51
— petite vitesse....	389,675 44
TOTAL de la semaine.....	739,731 93
Semaine correspondante en 1856....	605,618 69
Augmentation en 1857.....	134,133 24
Recettes depuis le 1er janvier 1857	6,190,751 14
id. id. 1856	5,148,630 16
Différence en faveur de 1857.	1,042,120 98

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

(1857. Longueur exploitée, 656 kilom.)
(1856. id. 572 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,596 74.
— 1856, 1,201 72.

Recettes du 26 février au 4 mars 1857

Grande vitesse) 72,460 voyageurs..	312,350 75
Grande vitesse) marchand.....	118,402 42
Petite vitesse) marchand.....	616,709 58
Total.....	1,047,462 75
Semaine correspondante de 1856....	689,097 50
Différence en faveur de 1857	358,365 25
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	8,482,370 34
id. id. 1856	5,925,951 91
Différence en faveur de 1857...	2,556,418 43

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(1857. Longueur exploitée.1122 kilomètres.)
(1856. id. 1069 id.)

8e année. — 9me semaine.

Du 26 février au 4 mars 1857.

81,180 Voyageurs.....	256,818 26
Marchandises.....	602,470 42
TOTAL de la semaine.....	859,288 68
Recettes antérieures.....	6,255,036 30
TOTAL GÉNÉRAL.....	7,114,324 98
9me semaine de 1857	859,288 68
Semaine correspondante de 1856.	781,862 24
Différence en faveur de 1857...	77,426 44
Exercice 1857.....	7,114,324 98
id. 1856	6,697,193 10
Différence en faveur de 1857....	417,131 88

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont et prolongements.

Longueur exploitée : 125 kilomètres

Du 26 février au 4 mars 1857.

Voyageurs.....	16,711 10
Bagages, marchandises, etc.....	26,320 95
Total.....	43,032 05
Recettes antérieures....	257,686 56
Total depuis le 1er janvier.....	300,718 61

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 523 id.

Recettes du 26 février au 4 mars 1857

52,714 Voyageurs.....	189,715 30
Bagages et marchandises	421,906 13
TOTAL de la semaine.....	611 621 43
Semaine correspondante de 1856.. .	458,952 »»
Augmentation.....	152,669 43
TOTAL des recettes, à partir du 1er Janvier 1857.....	5,230,948 31
Période correspondante de 1856 .	4,140,477 60
Augmentation. ...	1,090,466 71

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

(1857. Longueur exploitée, 180 kilom.)

Du 26 février au 4 mars.

(Section de Lyon à Roanne.)

8,»»» Voyageurs.....	32 509 20
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	145,402 20
TOTAL.....	177,911 49
Recettes antérieures.....1,466,013 86	
Total de l'exercice 1857.....	1,643,925 35
Recette correspondante 1856	211,792 73
TOTAL de l'exercice 1856...	1,678,157 11

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).

Voyageurs.....	13,170 62
Bagages, marchandises, etc.....	30,375 01
Total.....	43,545 66
Recettes antérieures	266,800 28
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	310,345 91
Semaine correspondante en 1856.....	25,683 50
Recettes depuis le 1er janvier 1856....	270,398 74
Recettes totales de la semaine sur les 2 sections.....	221,457 15
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....	1,732,814 14
TOTAL.....	1,954,271 29

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 494 kilomètres.
Id. en 1856, 307 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 150 id.

Recettes du 26 février au 4 mars 1857

CHEMIN DE FER.

26,682 voyageurs	75,291 15
Bagages, marchandises, etc	109,758 00
TOTAL	185,049 15
Recettes du CANAL LATÉRAL	21,765 76
Recettes antérieures	1,477,858 67
Total depuis le 1er janvier 1857	1,684,673 58
9e semaine de 1857. Chemin de fer	185,049 15
Id. Canal latéral	21,765 76
Total de la semaine en 1857	206,814 90
9e semaine de 1856. Chemin de fer	77,568 35
Id. Canal latéral	13,935 68
Total de la semaine en 1856	91,485 03
Différence en faveur de 1857.	115,329 88

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857	1,684,673 58
1856	763,700 43
Différence en faveur de 1857	920,973 15

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1857,	374 59	103 64
1856,	252 60	92 91
Augmentation,	121 99	10 73

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Section de Lyon à Bourg.)

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 26 février au 4 mars.

7,493 Voyageurs	17,300 70
Bagages, marchandises, etc	7,858 55
Total	25,168 25
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1857	174,186 70
TOTAL	197,654 95

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

(Lignes de Bâle à Sissach et Aarau-Olten-Lucerne, 84 kilomètres.)

Recettes du 1 au 28 février 1857.

	Voyageurs	Marchandises quintaux à 50 kil.	Recettes.
Du 1er au 28	35,624	80,363	49,444 85
Mois précédents.	48,244	102,794	57,583 85
Totaux..	83,868	183,157	107,028 70

CHEMIN DE FER D'ORSAY.

Circulation et recettes comparatives du mois de

Février 1857.

(1857. Longueur exploitée, 23 kilomètres)

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages etc.	Totaux.
1857.....	40,979	25,732 10	938 40	26,670 50
1856.....	39,396	24,633 60	1,119 95	25,753 55
En faveur de 1857.....	1,481	1,098 50	» »	916 95
En faveur de 1856.....	»	»	181 55	»

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS.

1857. — Longueur exploitée, 402 kilomètres.
1856. — — — 402 —

Janvier 1857.

166,666 voyageurs	344,150 45
13,769 tonnes de marchandises	155,493 09
Total du mois	499,643 45
Mois correspondant 1856	449,943 48
Différence en faveur de 1857	49,699 97

Le nombre des trains de voyageurs a été diminué d'un train par jour, dans chaque sens, en comparaison avec l'année antécédente.

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 26 février au 4 mars 1857.

Voyageurs	25,233 75
Bagages	852 45
Marchandises : grande vitesse	3,295 70
Id., petite vitesse	13,340 27
Produit éventuel	» »
Exploitation de Biella	4,871 23
Ensemble	47,595 60
Recette correspondante de 1856	41,503 67
Différence en faveur de 1857	6,091 83

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. Id. 1,039 Id.

Du 26 février au 4 mars 1857.

	En francs, en charge de 120 1/2
34,537 voyageurs	156,580 06
24,414 tonnes Marchandises	372,126 97
Total de la semaine	528,707 05
Semaine correspond. 1856	503,955 20
Différence en faveur de 1856	24,751 85
Recettes depuis le 1 janvier 1857	4,254,961 00
Recettes depuis le 1 janvier 1856	3,952,011 00
Différence en faveur de 1856	797,930 00

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

9e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 24 février au 2 mars

4,047 voyageurs. — 14,720 quint. bagages, marchandises	fr. 9,107 05
Recette correspondante de 1856	5,203 »
Augmentation	3,904 05
Recettes depuis le 1er janvier 1857	64,504 95
Recette correspondante de 1856	36,827 70
Différence en faveur de 1857	27,677 25

CHEMIN DE FER NORD-EST SUISSE.

1857. — Longueur exploitée : 114.4 kilomètres.
1856. — 100.8 —

Février 1857 (*)

45,000 voyageurs	52,000 »
174,000 quint. marchandises et bagages	69,000 »
Total du mois	121,000 »
Mois correspondant de 1856	64,963 »
Différence en faveur de 1857	56,037 »
Recettes depuis le 1er janvier 1857	262,603 »
Recettes correspondantes 1856	126,436 »
Différence en faveur de 1857	136,169 »

(*) Résultat approximatif.

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 15 au 21 février 1857

2,514 voyageurs	fr. 1,075 55
Marchandises, ouverture 5 janvier 1857	2,572 50
Recettes antérieures à partir du 17 septembre 1856	78,991 90
Total	82,639 95

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

Février 1857

	1857.	1856	1855.
Voyageurs	28,599 45	29,905 10	11,778 85
Bagages	601 70	653 80	227 95
Bétail	935 60	1,572 50	313 15
Marchandises	20,774 71	21,012 97	15,510 72
	50,901 45	53,144 37	27,250 68

Diminution en 1857 de fr. 2,242 92 sur 1856
Augmentation de 23,650 79 sur 1855

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (10e semaine)		Par journée de voiture	
		Omnibus.	de Cabriolets.
Du 1er au 7 mars 1857	306,025 65	74 37	41 68
Semaine correspondante de 1856	171,123 10	60 83	38 09
Rec. depuis le 1er janv. 1857	1,871,694 55	71 36	40 87
Période correspondante de 1856	1,729,331 25	64 30	39 19
Différence en faveur de 1857	142,343 30	7 06	1 68

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

D'ORLEANS.

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale annuelle et *extraordinaire*, pour le lundi 30 *mars* courant, à 2 heures et demie, dans l'hôtel de l'administration, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11.

Les actionnaires porteurs de *vingt* actions ou plus, ou de certificats de dépôts du même nombre d'actions, peuvent seuls, aux termes des statuts, faire partie de l'assemblée.

Pour y être admis, ils doivent déposer dans les bureaux du service central, rue de la Chaussée-d'Antin n° 11, avant le 27 *mars*, soit leurs actions au porteur, soit leurs certificats de dépôt; sont également reçues comme donnant droit d'admission à l'assemblée, toutes pièces constatant des dépôts d'actions de la Compagnie faits, à quelque titre que ce soit, à la Banque de France, au Sous-Comptoir des chemins de fer ou au Crédit mobilier.

Ces titres pourront être déposés, à partir du 10 mars, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, où des cartes personnelles d'admission seront remises en échange à MM. les actionnaires ou à leurs fondés de pouvoirs; ceux-ci, *qui doivent être eux-mêmes actionnaires* de la Compagnie, devront déposer en même temps que les titres, une procuration spéciale dont le modèle est dès à présent délivré au bureau des titres du service central.

Il sera soumis dans cette réunion, à MM. les actionnaires, des propositions sur lesquelles les décisions ne peuvent, aux termes des statuts, être prises que dans une assemblée réunissant au moins le *cinquième* du fonds social, soit 60,000 actions; ils sont donc *instamment* priés d'y assister ou de s'y faire représenter.

Le Directeur de la Compagnie

C. DIDION.

Paris, 5 mars 1857.

COMPAGNIE

D'ORLEANS.

ACTIONS.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le *solde* du dividende de l'exercice 1856 (10e coupon des actions) sera payé à la Caisse centrale à partir du 1er avril 1857.

Les coupons et certificats de dépôt, accompagnés de leurs bordereaux, seront, comme d'ordinaire, reçus dès le *15 mars* dans les bureaux du service des titres, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, où il en sera délivré un récépissé indiquant le jour du paiement.

Paris, 9 mars 1857.

Le Directeur de la Compagnie.

CH. DIDION.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST, 124, rue Saint-Lazare.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 27 des statuts, aura lieu le samedi 28 mars 1857, à trois heures et demie de l'après-midi, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 *bis* (salle Sainte-Cécile).

MM. les actionnaires porteurs de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôts, soit comme fondés de pouvoirs, qui désireront assister à cette assemblée générale, devront déposer leurs titres et leurs procurations, ou présenter leurs certificats de dépôts avant le 25 mars prochain au secrétariat de la Compagnie (service des titres), rue Saint-Lazare, n° 124, à Paris, où leurs titres seront reçus de dix heures du matin à trois heures de l'après-midi, tous les jours, dimanches et fêtes exceptés. Il leur sera remis une carte d'admission. Cette carte est nominative et personnelle.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST.

Paris, 124, rue Saint-Lazare.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le dividende de l'exercice 1856 (4e coupon), sera payé au siége de la Compagnie, 124, rue Saint-Lazare, à partir du 1er avril 1857.

Les coupons et certificats de dépôt, accompagnés de leurs bordereaux, seront reçus à dater du 16 mars courant, de 10 heures du matin à 3 heures de l'après-midi, dans les bureaux du service des titres, 124, rue Saint-Lazare, où il sera délivré un récépissé indiquant le jour du paiement.

CHEMINS DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg.

Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les souscripteurs des obligations émises en décembre dernier, que le troisième et dernier versement de 70 francs par obligation doit être effectué du 15 au 25 mars courant, de 10 à 3 heures, au siége de la Société.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

MM. les porteurs d'obligations 3 0/0 sont prévenus que le jeudi 19 mars 1857, à midi et demi, il sera procédé publiquement, dans une des salles de l'administration centrale, 47, rue de Provence, au tirage au sort des 350 obligations de l'emprunt 1855.

Le capital de chacune des obligations dont les numéros auront été désignés par le sort, sera remboursé à raison de 500 fr. au siége de la Compagnie, à partir du 1er avril 1857.

Le Secrétaire général,

G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

Les coupons d'intérêts des obligations 5 0/0 et 3 0/0, échéant au 1er avril 1857, seront payés, à partir de cette époque, à la Caisse de l'administration centrale de la Compagnie de Lyon, 47, rue de Provence.

Ces coupons peuvent être déposés à l'avance, à partir du vendredi 20 courant, de 10 heures à 2 heures.

Le Secrétaire général,

G. RÉAL.

CHEMIN DE FER DE

LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Le jeudi 26 mars, à deux heures, il sera procédé, en séance publique, dans une des salles de l'administration, rue Laffitte, 23, au tirage au sort :

1° De 316 numéros à rembourser de l'emprunt de 60 millions de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée (obligations 5 0/0);

2° De 35 numéros des obligations créées en représentation des actions de l'ancienne Compagnie du chemin de fer d'Avignon à Marseille (obligations à 0/0).

Les obligations sorties seront remboursées à 625 fr. chacune, à partir du 1er avril prochain, dans les caisses de la Compagnie à Paris, Lyon et Marseille.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Emprunt de 60 millions, — Obligations 5 0/0.

Le semestre d'intérêt échéant le 1er avril prochain sera payé à partir dudit jour à raison de 12 fr. 50 c. par obligation, dans les caisses de la Compagnie à Paris, Lyon et Marseille.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec les coupons à l'appui, à partir du 24 courant.

Les succursales de la Banque de France payent, moyennant une commission de *un quart pour cent*, les intérêts et dividendes des obligations et actions de la Compagnie.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

MM. les porteurs des obligations d'Andrezieux à Roanne, 1er et 2e ordre, sont prévenus que le semestre d'intérêt échéant le 1er avril 1857, leur sera payé à partir de ce jour dans les bureaux de la Compagnie, rue Taitbout, 57.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux, avec coupons ou titres à l'appui, à partir du 20 mars courant, de 10 heures à 2 heures.

Le remboursement des titres sortis au tirage du 6 novembre 1856 se fera également à partir du 1er avril.

Ces titres sont numérotés :

Pour le 1er ordre,	1441	à 1460	20
	3081	à 3100	20
	3361	à 3380	20
	3901	à 3920	20
			80
Pour le 2e ordre,	541	à 560	20
	1341	à 1360	20
			40

Le secrétaire général,

LÉON SAY.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

Dans sa séance publique du 4 décembre 1856, le Conseil d'administration a procédé au tirage de :

720 Obligations du Bourbonnais remboursables à 500 fr. le 1er janvier 1857.
97 Obligations de Rhône-et-Loire (1re série), remboursables à 625 fr. 1er janvier 1857.
118 Obligations de Rhône-et-Loire (2e série), remboursables à 500 f. 1er janvier 1857.
115 Obligations de Saint-Etienne à Lyon (emprunts réunis), remboursables 1,250 fr. 1er janvier 1857.
28 Obligations de St-Etienne à Lyon (emprunt 1850), remboursables à 1,250 fr. 1er janvier 1857.
10 Obligations de Saint-Etienne à la Loire (emprunt 1843, remboursables à 1,000 fr. le 1er janvier 1857.
14 Obligations de Saint-Etienne à la Loire (emprunt 1847), remboursables à 1,000 fr. 1er janvier 1857.

Le sort a désigné les titres suivants :

Obligations du Bourbonnais.

1re série de 47,882 à 48,061—180 ob.
2e série de 147,882 à 148,061—180 »
3e série de 247,882 à 248,061—180 »
4e série de 347,882 à 348,061—180 »

Ensemble... 720

Obligations de Rhône-et-Loire.

1re série de 82,910 à 83,006— 97 obl.
2e série de 53,288 à 53,405—118 »

Obligations de Saint-Etienne à Lyon (emprunts réunis).

de	43 à	70 —	28 obligations.
de	6,687 à	6,714 —	28 »
de	6,911 à	6,934 —	24 »
de	7,045 à	7,079 —	35 »

Ensemble... 115 obligations.

Emprunt 1850.

1re série de 1,039 à 1,045—7 obligat.
2e série de 4,419 à 4,425—7 »
3e série de 6,085 à 6,091—7 »
4e série de 9,280 à 9,286—7 »

Ensemble... 28 obligat.

Obligations de Saint-Etienne à la Loire.

Emprunt 1843.

10 Obligations numérotées : 3, 27, 56, 64, 78, 133, 247, 250, 278, 286.

Emprunt 1847.

14 Obligations numérotées : 62, 83, 225, 240, 350, 385, 418, 419, 490, 498, 532, 538, 558 et 596.

Les porteurs des obligations du Grand-Central, emprunt 1853-1856, profiteront, pour leurs numéros, du tirage des obligations du Bourbonnais.

Le Secrétaire général,

LÉON SAY.

BOIS INJECTÉS.

Procédé Boucherie neveu, s. g. d. g. pour la préparation des bois secs en grume ou équarris.

S'adresser pour cessions ou fournitures en France et à l'étranger, à MM. Dumoulin, Dulys frères, à Bordeaux.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

DE TARRAGONE A REUS,

G. BAGEL et Cᵉ. — MM. les actionnaires sont informés, qu'aux termes de la dernière modification apportée aux statuts, l'assemblée générale aura lieu le 31 mars 1857, à 11 heures du matin, dans la salle Lamardelay, 100, rue Richelieu, pour entendre le compte rendu de la gérance et statuer sur les comptes de l'exercice 1856. Les cartes d'entrée sont délivrées au siége social, sur le dépôt préalable des actions. Quatre actions donnent droit à une voix, et l'on ne peut réunir plus de dix voix.

CHEMIN DE FER

D'ANVERS A GAND

(par Saint-Nicolas et Lokeren).

Le Conseil d'administration porte à la connaissance des intéressés, que le coupon de dividende pour 1856, sera payé à raison de 17 francs, à partir du 15 mars, à la banque de Belgique à Bruxelles, et chez M. Léopold Sᵉ Konigswarter, 34, rue de Provence, à Paris.

Les 31 actions privilégiées qui seront amorties en 1857 portent les numéros suivants : 36, 520, 779, 1,660, 1,683, 1,807, 2,384, 2,625, 3,712, 3,722, 3,824, 3,960, 4,291, 4,825, 4,842, 5,290, 5,505, 5,795, 5,858, 6,097, 6,894, 7,382, 7,431, 7,485, 7,673, 7,855, 8,578, 8,743, 8,921, 8,978 et 8,984.

Elles seront remboursables au pair, de 500 fr. chacune, à partir du 31 décembre prochain.

Conformément à l'art. 34 des statuts les comptes de la Société, avec les pièces à l'appui, seront déposés à l'inspection des actionnaires, au local de la Compagnie, rue Aux Choux, 3 bis, depuis le 1ᵉʳ jusqu'au 30 avril.

CHEMIN DE FER DE MARIEMBOURG A CHIMAY

MM. les actionnaires sont prévenus que, d'après la décision du conseil d'administration, il est fait un appel de fonds de 100 francs par action.

Les paiements devront être effectués le 1ᵉʳ avril prochain à Chimay, au siége de la Compagnie, ou à Paris chez M. F.-A. Seillière, rue de Provence, 70.

Le coupon d'intérêt de 1 fr. échu du 1ᵉʳ janvier dernier, soit deux mois d'intérêts à 4 0/0 l'an sur le premier versement de 150 fr., sera reçu en paiement.

SERVICE DES EMPRUNTS

MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie sont prévenus que les intérêts semestriels dus à ces titres seront payés à partir du 1ᵉʳ avril prochain:

A Chimay, au siége de la Compagnie;

A Paris, chez M. F.-A. Seillière, rue de Provence, 70,

A raison de 5 fr. 50 c. par titre, soit l'intérêt de 5 0/0 pendant 5 mois sur le premier versement de 125 fr., à partir du 31 octobre, et pendant 4 mois sur 175 fr. à partir du 31 novembre.

Le directeur,

E. Bodin.

CHEMIN DE FER

DE L'EST DE BAVIÈRE

L'administration de la Société royale privilégiée des chemins de fer de l'*Est de Bavière*, a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les intérêts dus pour une année, du 14 mai 1856 au 14 mai 1857, sur les sommes versées sur les actions de la susdite Société, seront payés à partir du 14 mai prochain, de 10 heures à 2 heures (les dimanches et fêtes exceptés),

A Paris, chez MM. *de Rothschild frères*, 21, rue Laffitte, au cours du jour sur *Francfort-sur-Mein*, à raison de fr. 1 21, soit à 1/2 0/0 l'an, sur les versements de 15 0/0 par action.

Et également à raison de 4 1/2 0/0 l'an, depuis le jour du versement jusqu'à ladite échéance du 14 mai 1857, sur les actions entièrement libérées.

A cet effet, les titres provisoires doivent être présentés pour être estampillés.

CAISSE DU COMMERCE

ET DE

L'INDUSTRIE A TURIN

(Crédit mobilier).

Le Conseil d'administration rappelle à MM. les actionnaires que le *quatrième versement de cinquante francs* par action de la nouvelle émission devra être fait du 16 au 31 mars courant.

Ce versement peut s'effectuer indifféremment :

A Turin, au siége de la Société ;
A Gênes, à la Caisse générale ;
A Paris, chez MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES MINES ET FONDERIES DE ZINC DE LA SILÉSIE.

MM. les actionnaires de la Société anonyme des mines et fonderies de zinc de la Silésie sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le 1ᵉʳ mai prochain, à midi, au siége de la Société, à Breslau.

Aux termes de l'art. 34 des statuts, l'assemblée générale se compose des actionnaires possesseurs de dix actions au moins.

Les actions doivent être déposées chez les banquiers ou à la caisse de la Société quinze jours au moins avant l'assemblée générale, savoir :

A Breslau, au siége de la Société, ou chez MM. Ruffer et Cᵉ, ou Loebecke, et Cᵉ, banquiers de la Société ;

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier ;

En Belgique, à la caisse de la Société de la Vieille-Montagne, à Angleur, près Liége.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Directeur général,

A. Schneider.

BEAUX WAGONS

de terrassements à céder chez E. Krafft, 8, quai St-Nicolas, à Strasbourg.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET FONDERIES DE ZINC DE LA VIEILLE-MONTAGNE.

MM. les actionnaires de la Vieille-Montagne sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le samedi 18 avril prochain, à midi précis, à Angleur (station de Chênée), près Liége (Belgique).

Pour avoir droit d'assister à cette assemblée, il faut posséder au moins cinquante dixièmes d'actions.

MM. les actionnaires qui désirent y assister sont invités à faire le dépôt de leurs titres, soit à la caisse de la Société à Angleur, soit à celle de Paris, rue Richer, 19.

Il leur sera délivré un récépissé de dépôt de ces titres, qui leur servira de carte d'admission.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le Directeur général,

Sᵗ-Paul de Sincay.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

OMNIBUS DE PARIS.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de la Compagnie générale des Omnibus de Paris, que l'assemblée générale annuelle prescrite par l'article 36 des statuts aura lieu le mardi 31 mars 1857, à trois heures de l'après-midi, rue de la Victoire, nº 48 (salle Herz).

MM. les actionnaires porteurs de six actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôts, soit comme fondé de pouvoirs, qui désireront assister à cette assemblée générale, devront déposer leurs titres et leurs procurations, ou présenter leurs certificats de dépôts, avant le 28 mars prochain, à la caisse de la Société générale du Crédit mobilier, 15, place Vendôme, où leurs titres seront reçus de 10 heures du matin à 3 heures de l'après-midi, tous les jours, dimanches et fêtes exceptés. Il leur sera remis une carte d'admission nominative et personnelle qui servira de récépissé.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés à la Société générale de Crédit mobilier.

COMPAGNIE PARISIENNE

D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ.

MM. les actionnaires de la Compagnie Parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz sont invités à se réunir en assemblée générale extraordinaire, le 14 avril prochain, à trois heures précises, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 (bis). (La salle Herz n'étant pas libre.)

L'assemblée aura à délibérer :

Sur l'approbation des comptes et la fixation du dividende de l'exercice de 1856 ;

Sur une proposition du Conseil d'administration relative aux voies et moyens de création et d'émission d'un emprunt.

Les actionnaires propriétaires de vingt actions qui voudront assister à cette assemblée devront, conformément à l'article 35 des statuts, se présenter au siége de la Société, rue Saint Georges, 1, du 15 mars au 4 avril, de onze heures à trois heures, pour faire le dépôt de leurs titres et retirer leur carte d'admission.

Il suffira à ceux de MM. les actionnaires qui ont déjà déposé leurs titres, pour l'assemblée du 7 mars, de se présenter au siége de l'administration, rue Saint-Georges, nº 1, munis de leur récépissé de dépôt, pour recevoir une carte d'admission.

LA FOUDRE

(Filature rouennaise). — L'assemblée générale ordinaire et extraordinaire aura lieu le 31 mars 1857, à 3 heures du soir, salle Lemardelay, 100, à Paris.

Elle aura pour objet l'approbation de l'inventaire, la fixation du dividende, la nomination des commissaires et la révision des statuts.

L'assemblée se compose de tous les porteurs de dix actions au moins, qui auront déposé leurs titres trois jours d'avance au siége social, ou chez MM. Green et Cᵉ, banquiers, place St-Georges, 28, à Paris.

Les gérants,

Hartog et Cᵉ.

SOCIÉTÉ ANONYME

DE LA

MANUFACTURE DE GLACES D'AIX-LA-CHAPELLE

(Prusse Rhénane).

MM. les actionnaires sont priés d'assister à une assemblée générale extraordinaire qui aura lieu à Aix-la-Chapelle, au siége de la Société, le 17 avril prochain, à onze heures du matin, dans le but de délibérer :

1° Sur un second traité que le Conseil d'administration a provisoirement conclu avec les Sociétés des glaces de Saint-Gobin et Saint-Quirin ;

2° Sur des changements à faire aux statuts.

Conformément à l'art. 37 des statuts, MM. les actionnaires qui voudront assister à cette assemblée auront à déposer leurs titres avant le 2 avril prochain,

Soit à Paris, au bureau de la Société, 47, rue Neuve-de-Luxembourg ;

Soit à Aix-la-Chapelle, chez le directeur général de la Société.

Aix-la-Chapelle, le 9 mars 1857.

Le directeur général,

Herkoch.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

OMNIBUS DE LONDRES.

Les gérants de la Compagnie générale des Omnibus de Londres ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle aura lieu le mardi 31 mars 1857 à 11 heures précises du matin, rue de la Victoire, 48, salle Herz.

MM. les actionnaires porteurs de 50 actions au moins qui désireront assister à l'assemblée générale, devront, aux termes de l'art. 28 des statuts, déposer leurs titres cinq jours au moins avant le 31 mars, soit à Paris, au siége de la Société, rue Vivienne,

Digitized by Google

14, soit à Londres, au siége de l'exploitation, 454, West Strand.

Aux termes de l'art. 24 des statuts, tout propriétaire de 50 actions a le droit de se faire représenter à l'assemblée générale, pourvu que ce soit par un actionnaire ayant lui-même le droit de voter.

Il sera remis à chaque actionnaire une carte d'admission nominative et personnelle au moment du dépôt des titres.

Des modèles de pouvoir sont délivrés à Paris et à Londres au siége de la Société.

LA SAUVEGARDE DES FORTUNES

38, rue Richelieu, à Paris.

INTÉRÊTS PAYÉS :

1re *année*. 1855-1856.		
Trimestres d'avril, juillet, octobre 1855 et janvier 1856 . . .	628,931 f.	25
2e *année*. 1856-1857.		
Trimestres d'avril, juillet et octobre 1856 et janvier 1857	778,108	75
3e *année*. 1857.		
Trimestre d'avril 1857 .	221,503	75
Total des intérêts payés,	1,428,543 f.	75

OBLIGATIONS REMBOURSÉES :

1re *année*. 1855-1856.		
Trimestres d'avril, juillet, octobre 1855 et janvier 1856. Obligations nos 1 à 115.	523,100	»
2e *année*. 1856-1857.		
Trimestres d'avril, juillet, octobre 1856 et janvier 1857. Obligat. nos 116 à 291	916,700	»
3e *année*. 1857.		
Trimestre d'avril 1857. Obligat. nos 241 à 291.	160,000	»
Total des obligations remboursées.	1,599,800 f.	»
Total général des paiements faits par la SAUVEGARDE DES FORTUNES	3,028,343 f.	75

MM. Pioche et Bayerque, banquiers à San-Francisco (Californie), et à Paris, rue Caumartin, 68, ont l'honneur de prévenir les porteurs d'obligations de la SAUVEGARDE DES FORTUNES, que l'intérêt trimestriel des obligations émises du 18 octobre 1854 au 31 octobre 1856, depuis le n° 292 jusqu'au n° 6,075 inclusivement, sera payé rue Richelieu, 62, à partir du 10 avril prochain.

M. Jules Thivier, directeur de la SAUVEGARDE DES FORTUNES, paiera également, et à la même époque, le capital des obligations inscrites sous les nos 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313 et 314, qui se trouveront ainsi remboursées.

Les porteurs d'obligations qui désirent éviter le délai nécessaire à la vérification de leurs titres, sont priés de les déposer quelques jours à l'avance dans les bureaux de la SAUVEGARDE DES FORTUNES.

NOTA. Un certain nombre d'obligations de la SAUVEGARDE DES FORTUNES *ayant été l'objet de négociations diverses auxquelles nous sommes restés étrangers, nous croyons devoir rappeler aux personnes qui n'ont pas pris connaissance des conditions sous lesquelles la* SAUVEGARDE DES FORTUNES *traite avec ses clients, que cette caisse délivre des obligations de CENT FRANCS et au-dessus, moyennant un versement de SOIXANTE FRANCS par chaque somme de CENT FRANCS. Ces obligations sont remboursables par numéros d'ordre et portent un intérêt de 5 0/0 l'an, payable de trois mois en trois mois, le 10 janvier, 10 avril, 10 juillet et 10 octobre de chaque année.*

Cet avis a pour but de bien préciser les avantages que nous offrons et d'éclairer le public sur la valeur des titres émis par nous. On trouvera, au surplus, soit dans les bureaux de la SAUVEGARDE DES FORTUNES, *soit dans nos bureaux, rue Caumartin, 68, tous les renseignements qui concernent les opérations de la* SAUVEGARDE DES FORTUNES, *et toutes les informations relatives à la valeur que les obligations de cette Caisse pourraient avoir acquise au moment où elles seraient négociées.*

Nous rappelons également que, par application des principes qu'elle a posés depuis sa fondation, la SAUVEGARDE DES FORTUNES constitue des *rentes viagères avec* ou *sans aliénation de capital*, payables mensuellement ou trimestriellement, au gré des rentiers, aux conditions suivantes :

Rentes viagères avec aliénation de capital. — A tout âge jusqu'à 55 ans, pour chaque somme de fr. 100, la SAUVEGARDE DES FORTUNES donne une rente annuelle de 11 fr.; — de 55 à 60 ans, 12 fr.; — de 60 à 65 ans, 14 fr.; — de 65 à 70 ans, 15 fr.; — de 70 à 75 ans, 16 fr.; — de 75 à 80 ans, 18 fr.; — de 80 à 85 ans, 20 fr.; — à 85 ans et au-dessus, 25 fr.

Rentes viagères sans aliénation de capital. — A tout âge jusqu'à 55 ans, pour chaque somme de 100 fr., elle donne une rente annuelle de 9 fr.; — de 55 à 60 ans, de 10 fr.; — de 60 à 65 ans, de 11 fr.; de 65 à 70 ans, 12 fr.; — de 70 à 75 ans, 13 fr.; — de 75 à 80 ans, 14 fr.; — de 80 à 85 ans, 15 f.; — à 85 ans et au-dessus, 16 fr.

PIOCHE et BAYERQUE.

BANQUE GÉNÉRALE SUISSE

de crédit international mobilier et foncier.

MM. les actionnaires de la Banque générale suisse sont prévenus que le Conseil d'administration a fixé à 6 fr. par action (soit plus de 5 0/0) l'acompte semestriel, sur les bénéfices de l'exercice courant, qui sera payé, à partir du 2 avril prochain, sur les actions émises des deux premières séries.

Le Conseil d'administration a décidé, en outre, qu'il serait fait, pour la même époque, un appel de fonds de 75 fr. sur chacune des actions émises.

En conséquence, le dividende à payer en à-compte sur les bénéfices de l'exercice, sera déduit du versement appelé, et la somme à payer par les actionnaires sera de 71 fr. par action.

Contre le paiement de la somme ci-dessus et la remise des certificats provisoires, il sera délivré aux actionnaires des titres définitifs portant mention des versements effectués.

MM. les actionnaires sont en outre informés que, dans sa séance du 2 mars courant, l'assemblée générale a décidé :

1° La conversion des actions de 250 fr. en actions de 500 fr.;

2° La suppression des actions de jouissance et la représentation, par un titre unique, des actions de capital et des actions de jouissance.

En conséquence, l'échange des certificats provisoires contre des titres définitifs aura lieu à raison de une action définitive de 500 fr. contre deux actions primitives de 250 fr. chacune. Toutes facilités seront données aux porteurs d'actions primitives en nombre *impair*, pour l'échange de leurs titres.

L'échange de titres prescrit par l'assemblée générale ne modifie pas l'appel de fonds de 75 fr par action ancienne, décidé par le Conseil d'administration. Les nouveaux titres seront délivrés avec mention des versements effectués, jusqu'à concurrence de 400 f. par action.

Les versements doivent être effectués du 2 au 15 avril prochain; passé ce délai, l'intérêt de retard à raison de 5 0/0 l'an, calculé à partir du 2 avril, sera dû sur le montant des versements non effectués.

Les versements se font :

A Genève, au siége social;

A Paris, à la succursale, rue Louis-le-Grand, 30;

A Londres, à l'agence générale de la Banque suisse, 2, Royal Exchange-Buildings.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CARBONISATION DU BOIS

avec extraction des acides pyroligneux

(système Hébert, breveté s. g. d. g.)

Constituée par acte du 24 février 1857 et déposé aux minutes de Me Foucher, notaire à Paris.

Gérant : M. H.-H. EDWARDS, ingénieur civil.

Capital : 1,200,000 francs.

Divisé en 2,400 actions au porteur de 500 francs chacune, donnant droit à 85 0/0 des bénéfices et à une part proportionnelle dans l'actif de la Société.

Siége social : à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 21.

Le Conseil de surveillance est laissé intégralement à la nomination des actionnaires lors de leur première réunion.

Les procédés faisant l'objet de l'exploitation, qui offrent des avantages exceptionnels pour les charbons de bois à tous usages, sont mis en pratique dans les usines de MM. Scribe-Leroy, A. Jullion et Ce, propriétaires des brevets, à Muizon, près Reims, où on sera admis à constater que chaque stère de bois donnera un bénéfice de vingt francs, équivalant à plus de cent pour cent du capital employé.

SOUSCRIPTIONS.

Les promesses d'actions sont délivrées contre le versement de 125 fr. par action :

A Paris, au siége social, 21, rue de la Chaussée-d'Antin, dans les bureaux de la Caisse des Mines;

A Lyon, à l'agence de la Caisse des Mines, rue Constantine, n° 1;

A Saint-Etienne, à l'agence de la Caisse des Mines, rue Royale;

A Londres, à la succursale de la Caisse des Mines, 37, Walbrook;

A Bruxelles, à la succursale de la Caisse des Mines, 2, rue Léopold.

Dans les villes où il existe une succursale de la Banque de France, les versements peuvent être faits au crédit de MM. Paganelli de Zicavo, R. Jéramec et Ce, banquiers de la Société.

Nota. — Les journaux des localités indiqueront les maisons qui seront chargées de recevoir les souscriptions.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les lundis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, tous les jeudis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Deux départs par semaine pour Constantinople :

L'un, tous les lundis, à 3 heures du soir, par Messine et le Pyrée (Athènes), par embranchement et alternativement, Salonique et Nauplie. —

L'autre, tous les jeudis à 10 heures du matin, par Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, correspondance à Constantinople, pour Varna.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le jeudi à dater du 12 juin.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Latsaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie :* (sans transbordement) chaque deux semaines, le jeudi à dater du 12 juin. — *Voie de Smyrne :* chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 19 juin.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des Iles ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi. ORAN. — Départs tous les vendredi à midi. BONE, STORA ET TUNIS. — Départs tous les mercredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale,

A Lyon, place des Terreaux

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La spéculation a repris courage. Elle se tient sur la réserve en attendant que les questions soumises au Conseil d'Etat soient définitivement résolues ; mais elle semble se préparer à une prochaine campagne de hausse, dans la conviction que l'on ne prendra aucune mesure qui puisse faire obstacle au mouvement des capitaux.

Les avis de Londres ne sont pas, il est vrai, très-encourageants : l'argent y est toujours rare, et l'on retire sans cesse de l'or de la Banque d'Angleterre pour acheter des espèces d'argent destinées pour être expédiées aux Grandes-Indes. La crise politique et la prochaine dissolution du Parlement sont aussi des causes d'hésitation pour les spéculateurs de la cité, et il en résulte de la lourdeur sur les consolidés anglais. Mais les nouvelles d'Angleterre ont eu cette semaine peu d'influence à la Bourse de Paris, où tous les regards sont dirigés vers le Conseil d'Etat, dont la décision aura certainement une grande influence sur les oscillations de nos fonds. Comme la question doit être agitée de nouveau et probablement décidée ces jours-ci, il en est résulté un peu d'irrésolution dans les bourses d'hier et d'aujourd'hui.

Le marché de nos chemins de fer a été très-actif. Les cours se sont améliorés sur presque toute la ligne. Les recettes hebdomadaires présentent chaque semaine des augmentations considérables. La spéculation est d'ailleurs tenue en haleine par les négociations pendantes entre plusieurs Compagnies, par les concessions que d'autres sont sur le point d'obtenir, ou par la prochaine ouverture de nouvelles sections. Les actions de Lyon se sont élevées à 1,500, et après avoir rétrogradé brusquement à 1,455, elles se sont raffermies à 1,475 et 1,480. La Méditerranée a une élasticité extraordinaire. Elle est parvenue au cours de 1,975, et l'approche du cours de 2,000 a seule ramené quelques vendeurs sur le marché. Le petit nombre d'actions de cette ligne et le capital considérable qu'elles exigent à leur cours actuel rendent les transactions souvent difficiles et expliquent les brusques mouvements de 40 ou de 50 fr. qui se produisent suivant l'offre ou la demande.

Les actions du Grand-Central sont fort négligées de la spéculation depuis que le sort de cette Compagnie paraît être décidé, et que les actions doivent être converties en obligations.

Les actions du Nord, qui s'étaient améliorées à 987 50, ont retrogradé à 970. L'Est a paru vouloir sortir de sa longue stagnation ; mais le mouvement est plutôt produit par les achats au comptant que par la spéculation, qui jusqu'à présent s'occupe peu de cette valeur.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 5 jusqu'à celle du 12 mars.

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 70 50 à 70 ; elle a repris à 71 et elle est restée à 70 75 ; elle a varié à terme de 71 10 à 70 60 ; elle a repris à 71 40, elle est restée à 71 05.

La rente à 4/2 0/0 a fait 92 25 et 94 75, coupon détaché, elle est restée à 92 25.

La Banque a fléchi de 4,200 à 4,100.

Le Crédit mobilier a fléchi de 1,412 50 à 1,385 ; il a repris à 1,410 et il est resté à 1,412 50.

Les actions d'Orléans ont fléchi de 1,435 à 1,420 ; elles ont repris à 1,460 et ont fermé à 1,450.

Le Nord a fléchi de 980 à 960 ; il a repris à 987 50, il est resté à 970.

L'Est ancien a fléchi de 845 à 832 50 ; il a repris à 855, il est resté à 845. L'Est nouveau a fléchi de 782 50 à 760 ; il a repris à 790, il est resté à 782 50.

Lyon a fléchi de 1,470 à 1,450 ; il a repris à 1,485, il a fermé à 1,475.

La Méditerranée a fléchi de 1,925 à 1,885 ; elle a repris à 1,965, elle est restée à 1 960.

Le Midi ancien a fléchi de 803 75 à 787 50, il a monté à 840, il est resté à 830. Le Midi nouveau a varié de 803 75 à 790 ; il a fermé à 835.

L'Ouest a fléchi de 835 à 830 ; il a repris à 845, il est resté à 837 50.

Le Grand-Central a fléchi de 620 à 612 50, il a repris à 622 50 et a fermé à 615.

Genève a fléchi de 786 25 à 780 ; il a repris à 800, il est resté à 790.

Saint-Rambert a monté de 660 à 672 50, il a fermé à 670.

Béziers a repris de 590 à 607 50, il est resté à 597 50.

Les Autrichiens ont fléchi de 785 à 775 ; ils ont monté à 800, ils ont fermé à 791 25.

L'Ouest suisse a monté de 497 50 à 542 50 ; le Centre suisse, de 485 à 542 50.

Le Victor-Emmanuel a fléchi de 620 à 610, il est resté à 612 50.

Les Lombard-Vénitiens ont varié de 662 50 à 658 75.

Les François-Joseph, de 520 à 530.

Les Saragosse, de 501 25 à 496 25.

Samedi. — Les cours de la rente ont repris beaucoup de fermeté, et les chemins de fer étaient également en hausse. Les affaires étaient très-actives. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 80 c. à 71, et à terme de 55 c à 71 20. Le 4 1/2 0/0, dont on a détaché le coupon de semestre, a varié de 92 50 à 93. Le Mobilier a monté de 7 50 à 1,400 ; Orléans, de 12 50 à 1,447 50 ; le Nord, de 20 à 982 50 ; l'Est ancien, de 10 à 842 50 ; l'Est nouveau, de 12 50 à 780 ; Lyon, de 22 50 à 1,477 50 ; la Méditerranée, de 30 à 1,920 ; le Midi ancien, de 21 25 à 810 ; le Midi nouveau, de 10 à 805 ; l'Ouest, de 3 75 à 837 50 ; le Grand-Central, de 5 à 620 ; Genève, de 2 50 à 787 50 ; les Ardennes de 10 à 590 ; les Autrichiens, de 7 50 à 752 50 ; l'Emmanuel, de 2 50 à 612 50 ; l'Ouest de la Suisse, de 2 50 à 502 50 ; les Lombards, de 1 25 à 661 25 ; le François-Joseph, de 7 50 à 530 ; les Saragosse, de 5 à 500.

Lundi. — La hausse a fait de nouveaux progrès sur toutes les valeurs. La spéculation était très-active sur quelques-unes des lignes de chemins de fer. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 05 à 70 95, et elle a monté à terme de 20 c. à 71 10. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 50 c. à 92 50. La Banque s'est tenue à 4,200. Le Crédit mobilier a monté de 35 à 1,435 ; l'Orléans, de 7 50 à 1,455 ; le Nord, de 2 50 à 985 ; l'Est ancien, de 12 50 à 855. L'Est nouveau s'est tenu à 780. Lyon a monté de 7 50 à 1,485 ; la Méditerranée, de 40 à 1,960 ; le Midi ancien, de 12 50 à 822 50 ; le Midi nouveau, de 15 à 820 ; l'Ouest, de 5 à 842 50 ; Genève, de 2 50 à 790 ; Saint-Rambert, de 2 50 à 662 50 ; Béziers, de 7 50 à 607 50. Le Grand-Central a fléchi de 3 75 à 616 25 ; les Ardennes, de 2 50 à 587 50. Les Autrichiens ont monté de 15 à 797 50 ; le Centre de la Suisse, de 25 à 547 50 ; l'Ouest de la Suisse, de 27 50 à 530 ; l'Emmanuel, de 7 50 à 620. Les Lombards se sont tenus à 661 25 ; le François-Joseph, à 530. Les Saragosse ont fléchi de 1 25 à 498 75.

Mardi. — Le marché était plus faible par suite de réalisations de bénéfices. Toutes les valeurs sont restées offertes. Le 3 0/0 a baissé au comptant de 15 c. à 70 80, et à terme de 25 à 71 15 ; le 4 1/2 0/0, de 25 à 92 25 ; le Mobilier, de 25 à 1,410 ; le Nord, de 7 50 à 977 50 ; l'Est ancien, de 7 50 à 847 50. L'Est nouveau a monté de 5 à 785. Lyon a fléchi de 10 à 1,475 ; la Méditerranée, de 10 à 1,950 ; l'Ouest, de 12 50 à 835. Le Midi a monté de 12 50 à 835 ; le Midi nouveau, de 16 25 à 836 25. L'Orléans s'est tenu à 1,455 ; le Grand-Central, à 616 25 ; Saint-Rambert, à 662 50. Béziers a fléchi de 2 50 à 605. Les Ardennes ont monté de 2 50 à 590. Les Autrichiens ont fléchi de 5 à 792 50 ; l'Emmanuel, de 5 à 615. Le Centre de la Suisse a monté de 22 50 à 540 ; l'Ouest, de la Suisse, de 12 50 à 540 ; les Lombards, de 1 25 à 662 50. Les François-Joseph se sont tenus à 530 ; les Saragosse, à 493 75.

Mercredi. — Les cours sont restés faibles jusqu'à 2 heures ; ils ont repris faveur pour la clôture sur le bruit répandu que l'encaisse de la Banque de France avait augmenté de 25 millions sur le bilan du mois dernier. Le 3 0/0 a monté au comptant de 40 c. à 70 90, et à terme de 45 à 71 30. Le 4 1/2 0/0 de 50 à 93 75 ; le Crédit mobilier, de 10 à 1,420 ; les chemins de fer autrichiens, de 2 50 795 ; le Nord, de 5 à 982 50 ; l'Est ancien, de 2 50 à 850 ; l'Est nouveau, de 2 50 à 787 50 ; Lyon, de 5 à 1,480. La Méditerranée s'est tenue à 1,950. Le Midi ancien a fléchi de 2 50 à 832 50 ; le Midi nouveau, de 3 75 à 832 50. Le Grand-Central a monté d 3 25 à 617 50 ; le St-Rambert, de 7 50 à 670. L'Emmanuel a fléchi de 2 50 à 612 50 ; le Central suisse, de 5 à 535 ; l'Ouest de la Suisse, de 7 50 à 535 ; les Lombards de 2 50 à 660 ; les Saragosse, de 3 75 à 495. Les François-Joseph ont varié de 525 à 530.

Jeudi. — La bourse était très-faible, et le manque absolu d'affaires a déterminé de la baisse sur toutes les valeurs. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 15 à 70 75, et à terme de 25 à 71 05 ; le 4 1/2 0/0, de 50 à 92 25 ; la Banque de 100, à 4,100 ; le Mobilier, de 7 50 à 1,412 50 ; le Nord, de 12 50 à 970 ; l'Est ancien, de 5 à 845 ; l'Est nouveau, de 7 50 à 782 50 ; Lyon, de 5 à 1,425 ; le Midi ancien, de 2 50 à 830 ; le Grand-Central, de 2 50 à 615 ; Béziers, de 7 50 à 597 50. Orléans s'est tenu à 1,450 ; l'Ouest, à 837 50 ; Genève, à 790 ; St-Rambert, à 670. La Méditerranée a monté de 10 à 1,960. Les Autrichiens ont fléchi de 3 75 à 791 32 ; l'Ouest de la Suisse, de 3 75 à 526 25. L'Emmanuel s'est tenu à 612 50. Le François-Joseph a fléchi de 5 à 525 ; les Lombards, de 1 25 à 658 75. Les Saragosse ont monté de 1 25 à 496 25.

LATOUR.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu.
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer.	C	100.000	500	tout.	70 90	janv. juil.	587 50
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	34.000	(1) 500	tout.	45 »»	janv. juil.	830 »»
Omnibus des chemins de fer..	C	3.300	300	id.	10 »»	février....	175 »»
Omnibus de Londres...........	C	250.000	100	id.	6 25	....	112 50
Comp. imp. des voitures de Paris	A	400.000	100	id.	1 65	mars......	86 25
Gondoles parisiennes..........	C	1.700	80	id.	9 50	févr. août	100 »»
Omnibus de Lyon..............	C	»»	100	tout.	»» »»	»	67 50
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital.	A	80.120	1.000	tout.	50 »»	avril, oct.	1105 »»
— act. de jouiss...	A	80.000	1/80000	id.	8 30	1er juin....	100 »»
Bourgogne, action de capital...	A	27.200	1.000	id.	50 »»	avril, oct.	850 »»
— action de jouiss. ...	A	27.200	1/27200		12 50	1er juin ...	140 »»
Arles à Bouc, act. de capital..	A	6.000	1.000	.	50 »»	avril, oct.	»»» »»
Trois canaux, act. de capital...	A	17.000	1.000	id.	50 »»	id.......	»»» »»
Roanne à Digoin............	A	13.000	1/13000	id.	11 »»	mai.......	130 »»
Aire à la Bassée............	A	600	5.000	id.	540 »»	févr. août	8000 »»
Sambre à l'Oise............	A	11.550	1.000	id.	67 50	....	965 »»
Scarpe inférieure............	C	2.200	1.000	id.	129 »»	....	1500 »»
Sambre française canalisée....	A	8.000	1.000	id.	120 »»	....	1350 »»
Canalisation de l'Ebre.........	A	63.000	400	id.	4 0/0	....	»»» »»
Eaux d'Auteuil et de Neuilly...	C	8.000	250	id.	8.70 0/0	avril oct..	235 »»
Compagnie générale des Eaux.	A	80.000	250	125	4 0/0	....	225 »»
PONTS ET PORTS.							
Ports de Marseille...........	C	10000 part	1/100e	150	»» »»	avril, oct..	167 50
Pont, gare et port de Grenelle.	A	7.000	1.000	id.	10 »»	....	»»» »»
Pont de Rouen..............	A	800	1.000	id	42 »»	janv. juill.	»»» »»
Ponts réunis...............	[illegible]	3.000	1.000	id.	5 1/2 0/0	....	»»» »»
Nouveaux Ponts réunis.......	C	4.000	1.000	id.	5 1/4 0/0	....	»»» »»
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Ce.........	C	10.000	500	400	138 78	janv. juill.	570 »»
Compagnie franco-amér. Est.	C	»»	500	tout.	134 21	juin, déc.	472 50
Messageries imp. Serv. marit.	A	40.000	500	tout.	120 »»	janv. juill.	1170 »»
Ce cent. de transp. et de nav..	C	8.400	250	id.	16 »»	....	50 »»
Compagnie générale maritime	A	80.000	500	250	12 50	janv. juill.	494 50
Marc Fraissinet père et fils....	C	»»	500	id.	»» »»	»	632 50
Arnaud Touache fr. et Ce......	C	»»	500	id.	»» »»	»	510 »»
Armements marit. Darbey et Ce	C	»»	500	tout	»» »»	»	445 »»
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)....	C	24000 parts	300	tout.	27 »»	avril, oct.	300 »»
Centre-du-Flénu............	Civ.	3.000	1.000	id.	30 »	....	345 »»
Pont-de-Loup-Sud...........	Civ.	2.800	1.000	id.	70 »»	avril	400 »»
Monceaux-Saint-Etienne......	Civ.	2.800	500	id.	»» »»	....	»»» »»
Blanzy....................	C	30.000	500	id.	»» »»	févr. août	780 »»
Azincourt..................	A	1.500	1/1500	id.	150 »»	....	1450 »»
Chazotte..................	A	3.550	1/3550	id.	48 »»	....	780 »»
Layon-et-Loire.............	A	1.850	1/1850	id.	»» »»	....	400 »»
Loire (quatre groupes)........	A	80.000	1/80000	id.	80 »»	avril oct..	787 50
Loire.....................	A	80.000	1/80000	id.	10 »»	id.......	166 25
St-Etienne................	A	80.000	1/80000	id.	14 »»	id.......	180 »»
Montrambert...............	A	80.000	1/80000	id.	9 »»	id.......	181 25
Rive-de-Gier...............	A	80.000	1/80000	id.	17 »»	id.......	297 50
Mayenne et Sarthe...........	A	13.500	1/13500	id.	34 »»	....	835 »»
Grand'Combe...............	A	24.000	1/24000	id.	60 »»	janv. juill.	925 »»
Haute-Loire (anc. Société)....	Civ.	5.900	500	id.	30 »»	avril oct..	300 »»
Carmaux-Toulouse............	C	116.000	150	id.	»» »»	janv. juill.	150 »»
Houillères réunies-à-Quaregnon	A	6.720	250	id.	»» »»	....	150 »»
Charbonnages belges.........	A	30.000	500	id.	23 »»	....	465 »»
Compagnie générale. Asphalte.	C	8.000	500	id.	»» »»	....	»»» »»
[illegible]................	C	10.000	100	id.	5 0/0	15 janv. juil.	100 »»
Loire, obligations anciennes..	»	4.400	1.250	id.	50 »»	....	1075 »»
— — nouvelles...	»	18.000	1.250	id.	50 »»	févr. août	990 »»
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne.........zinc.	A	90.000	80	tout.	30 »»	mai, nov..	415 »»
Nouvelle-Montagne.......zinc.	A	3.000	1.000	id.	90 »»	....	1080 »»
Stolberg et Westphalie, priv. zinc.	A	40.000	375	id.	5 0/0	octobre ...	380 »»
— non priv. zinc.	A	40.000	375	id.	»» »»	id.......	100 »»
Corphalie................zinc.	A	5.300	1.000	id.	70 »»	....	1075 »»
Bleyberg-ès-Montzen......zinc.	A	5.500	500	id.	»» »	1er juin..	»»» »»
Eschweiler, priv..........zinc.	A	8.500	375	id.	5 0/0	janv. av..	»»» »»
— non priv.....zinc.	A	6.500	375	id.	»» »»	id.......	»»» »»
Silésie..................zinc.	A	50.000	375	id.	8 [illegible]	mai, nov..	200 »»
Mouzaïa (Algérie)......cuivre	C	60.000	100	id.	1 50	août......	30 »»
Tenez (Algérie).........cuivre.	C	24.000	100	id.	»» »»	....	40 »»
Pontgibaud....plomb, argentif.	A	10.000	1/10000	id.	25 »»	....	300 »»
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Ce..............	C	14.000	60	tout.	47 20	sept. mars.	535 »»
[illegible]................	C	40.000	250	id.	»» »»	avril, oct.	»» »»
[illegible]................	C	70.000	100	90	1 75	....	25 »»
Galvanisation du fer.........	C	2.000	500	tout.	40 »»	....	250 »»
[illegible]................	C	2.000	300	id.	58 »»	juin, déc.	750 »»
Gandillot..................	C	2.200	255	id.	25 »»	....	»» »»
Christofle.................	C	4.000	500	id.	110 »»	....	»» »»

(1) Valeur d'émission, 1,000 r

DÉNOMINATION.	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu.
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)	C	20 000	500	tout.	80 »»	déc. juin..	842 50
Loire et Ardèche.............	A	4.000	1/4000	id.	500 »»	....	4200 »»
Allevard...................	A	»»	3.000	id.	» »»	»	4000 »»
Decazeville (Aveyron)........	A	2.400	3 000	id.	250 »»	juin, déc..	3550 »»
Alais (Gard)................	A	16.000	1/16000	id.	»» »»	....	»»» »»
Basse-Indre................	C	5 000	500	id.	60 »»	avril, oct..	700 »»
Châtillon et Commentry.......	C	30.000	500	id.	50 »»	mars, sep.	485 »»
Maubeuge (Nord)............	A	8.000	1/8000	id.	»» »»	....	450 »»
Fourchambault..............	C	50 000	1/50000	id.	50 »»	....	498 75
Marine et des Chemins de fer..	C	54.000	1/54000	id.	70 »»	mai, nov	514 25
Horme....................	A	10.000	1/10000	id.	»» »»	....	583 »»
Côte-d'Or.................	C	8.000	500	»	»» »»	....	592 50
Franche-Comté.............	C	8.000	500	»	»» »»	....	502 50
Méditerranée (forges et chant).	A	»»	400	tout.	»» »»	»»	980 »»
Espérance (Belgique).........	A	4.000	1.000	id.	75 »»	janv. juill.	1 205 »»
Monceau-sur-Sambre (Belgique)	A	4.000	1.000	id.	125 »»	avril. oct.	1.500 »»
Providence (Belgique)........	A	5.560	1.000	id.	105 »»	....	1.540 »»
Phœnix métallurgique........	A	80.000	375	id.	30 »»	janv. juill.	350 »»
Sambre (belgique)...........	A	10.000	500	id.	» »»	....	»»» »»
Sclessin...................	C	11 400	1.000	id.	70 »»	»	1.080 »»
Ougrée (Belgique)...........	A	12.000	1/12000	id.	60 »»	....	630 »»
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)..........	C	24000 part	1/24000	tout.	5 0/0	avril. oct.	» »»
Paris (éclairage et chauffage)...	A	110.000	(1) 500	id.	»» »»	....	710 »»
Nord (Batignolles)...........	C	6.000	500	id.	40 »»	avril. oct.	500 »»
Est (Vincennes).............	C	11.000	500	id.	74 50	....	»» »»
Versailles..................	C	1.200	300	id.	25 »»	mars sept.	300 »»
Wazemmes.................	C	2.100	416	id.	7 50	1er octobre.	175 »»
Amiens...................	C	1.300	300	id.	30 »»	janv. juill.	440 »»
Comp. centrale, Lebon 18 villes	C	15.000	500	id.	24 65	janv. juill.	565 »»
Union des Gaz..............	C	40.000	250	id.	30 »»	janvier..	194 50
FILATURES.							
Maberly (Amiens)...........	A	18.000	500	tout.	47 »»	septembre.	850 »»
Cohin....................	C	10.000	500	id.	49 10	janv. juill.	540 »»
Tradin (Comp. continentale)...	C	7.350	500	id.	20 »»	....	»»» »»
Laimière..................	C	1.400	500	id.	25 61	....	550 »»
Pont-Rémy.................	A	5.000	1/5000	id.	34 »»	30 avril..	480 »»
La Foudre (rouennaise).......	C	10.000	250	125	»» »»	janv. juill.	»»» »»
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	6.000	500	tout.	75 »»	janv. juill.	500 »»
Glaces de Saint-Gobain.......	A	1.152	1/1152	id.	»» »»	....	33.000 »»
Glaces de Montluçon.........	C	24.000	500	id.	»» »»	....	300 »»
Glaces d'Oignies......Belgique.	A	10.000	1.000	id.	62 15	juill. sept.	1.285 »»
Glaces d'Aix-la-Chapelle. Prusse	A	2.000	375	id.	»» »»	avril, oct.	150 »»
Palais de l'Industrie.........	A	130.000	100	id.	4 0/0	....	77 50
Immeubles Rivoli...........	A	240.000	100	id.	5 0/0	janv. juill	106 25
Télégraphe sous-marin. Manche.	C	100.000	25	id.	6 1/2 0/0	mars, sept.	20 »»
— Méditerranée.	C	30.000	250	id.	5 0/0	....	100 »»
Ce gén. de Vidanges, Richer et Ce	C	28 000	500	id.	12 50	....	160 »»
Sucreries, Raffineries de Scarpe	C	10.000	250	id.	»» »»	....	»»» »»
Substances alimres, Chollet et Ce.	C	40.000	100	id.	10 »»	....	90 »»
Docks Louis-Napoléon........		»»	250	125	»	....	185 50
ASSURANCES.							
Générale...............mar.	A	400	12 500	5000	1900 »»	avril	24 0/0 b
Sécurité...............mar.	A	300	5.000	1/5	200 »»	....	32 0/0 b
Union des ports........mar.	A	1.000	5.000	750	262 50	avril......	13 0/0 b
Indemnité.............mar.	A	400	5.000	1000	»» »»	....	14 0/0 b
Lloyd français..........mar.	A	1.200	5.000	1/5	290 »»	février....	30 0/0 b
Océan.................mar.	A	200	5.000	1000	265 10	....	25 0/0 b.
Chambre d'assurances....mar.	A	600	5.000	1/5	150 »»	février....	30 0/ b.
Mélusine..............mar.	A	400	5.000	1/5	253 50	mars......	20 0/0 b
Vigie..................mar.	A	200	5.000	1000	915 »»	....	25 0/0 b.
Sauvegarde............mar.	A	200	5.000	1000	405 »»	février....	15 0/0 b.
Pilote.................mar.	A	200	5.000	1000	374 »»	....	»»
Comp. franç. de prêts....mar.	A	200	5 000	1000	150 »»	février...	»»
Phare maritime.........mar.	A	200	5.000	1000	»» »»	....	»»
Maritime..............mar.	A	1.000	1.000	250	»» »»	....	»»
Centrale...............mar.	A	1.000	5.000	1000	120 »»	février..	10 0/0 b
Réunion...............mar.	A	1.200	5.000	1000	80 »»	id.......	20 0/0 b
Eole..................mar	A	200	5.000	1000	»» »»	févr. août.	»»
Générale...............inc.	A	400	5.000	tout.	1775 »»	avril.....	700 0/0 b
Phénix.................inc.	A	4.000	1.000	id.	215 »»	mai, nov..	230 0/0 b.
Nationale...............inc.	A	2.000	5 000	1/5	675 »»	mars.....	164 0/0 b.
Union..................inc.	A	2.000	5 000	1/5	325 »»	avril.....	86 0/0 b.
Soleil..................inc.	A	1.000	5 000	1/5	300 »»	id.......	115 0/0 b
France.................inc.	A	2 000	5.000	1/5	200 »»	id.......	30 0/0 b.
Urbaine................inc.	A	1.000	5.000	1/5	300 »»	id.......	104 0/0 b.
Providence.............inc.	A	2.000	2 500	500	90 »»	id.......	60 0/0 b.
Aigle..................inc.	A	400	5 000	2000	»» »»	id.......	25 0/0 b.
Paternelle..............inc.	A	3.000	1.000	400	12 50	id.......	pair.
Confiance..............inc.	A	800	5.000	1000	»» »»	id.......	7 1/2 0/0
Nord...................inc.	A	2.000	1.000	200	20 »»	id.......	12 0/0 b.
Générale...............vie.	A	400	7.500	tout.	2025 »»	t. les 3 ans	103 2/3 0/0
Nationale..............vie.	A	3 000	5.000	1/5	300 »»	t. les 4 ans	23 0/0 b
Union.................vie.	A	2.000	5.000	1/6	160 »»	t. les 3 ans.	15 0/0 b
Phénix................vie.	A	800	5.000	1000	150 »»	id.......	3 0/0 p
Paternelle.............vie.	A	6.000	500	100	1250 »»	avril.....	5 0/0 b
Conservateur...........vie.	A	1.000	1.000	500	»» »»	....	»
Impériale..............vie.	A	1.000	500	250	»» »»	....	»
Générale..............grêle		2.100	5.000	1000	50 »»	avril.....	9 0/0 b.

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 7 AU 13 MARS

Longueur exploitée	Longueur totale	Durée des concess.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Reven. de chaque act. dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 7 Compt.	Samedi 7 Terme	Lundi 9 Compt.	Lundi 9 Terme	Mardi 10 Compt.	Mardi 10 Terme	Mercredi 11 Compt.	Mercredi 11 Terme	Jeudi 12 Compt.	Jeudi 12 Terme	Vendredi 13 Compt.	Vendredi 13 Terme
702	704	99	400.000	400	tout	61 fr. pour 1855	juillet 1856	Nord	962 50	970 »»	965 »»	967 50	977 50	980 »»	962 50	972 50	970 »»	975 »»	971 25	973 »»
874	1054	99	300.000	500	tout	50 fr. pour 1855	avril 1856	Ouest	837 50	837 50	842 50	842 50	835 »»	835 »»	837 50	838 50	837 50	835 »»	835 »»	838 75
585	1774	99	300.000	500	tout	83 fr. pour 1856	avril 1856	Orléans	1447 50	1450 »»	1445 »»	1460 »»	1455 »»	1455 »»	1450 »»	1455 »»	1450 »»	1450 »»	1455 »»	1455 »»
905	1922	99	250.000	500	tout	74 f 50 pour 1856	mai 1856	Est	862 50	862 50	855 »»	852 50	847 50	850 »»	850 »»	852 50	845 »»	845 »»	840 »»	845 »»
174	»	»	250.000	500	tout	5 fr.	mai 1856	Est nouvelles	790 »»	» »»	790 »»	792 50	785 »»	785 »»	787 50	790 »»	» »»	» »»	790 »»	790 »»
652	900	99	265.000	500	tout	42 f. 50 pour 1855	juillet 1856	Paris à Lyon	1477 50	1477 50	1485 »»	1490 »»	1475 »»	1477 50	1480 »»	1482 50	1475 »»	1480 »»	1472 50	1480 »»
75	234	99	90.000	500	375	4 0/0	juillet 1856	Lyon à Genève	787 50	790 »»	790 »»	787 50	» »»	» »»	790 »»	790 »»	790 »»	790 »	745 »»	775 »»
551	824	99	90.000	500	tout	60 fr. pour 1855	avril 1856	Lyon à la Méditerr.	1970 »»	1970 »»	1960 »»	1970 »	1950 »»	1960 »»	1950 »»	1965 »»	1950 »»	1957 50	1960 »»	1965 »»
460	950	99	134.000	500	tout	10 fr	juillet 1856	Midi	840 »»	842 50	842 50	840 »»	835 »»	835 »»	832 50	835 »»	840 »»	840 »»	830 »»	835 »»
»	»	»	39.334	700	300	»	juillet 1856	Midi nouvelles	885 »»	» »»	830 »»	832 »»	836 25	835 »»	833 50	835 »»	835 »»	835 »»	» »»	» »»
52	52	99	15.000	500	tout		»	Bordeaux à la Teste	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	630 »»	» »»	» »»	» »»
185	1158	99	234.000	500	450	4 0/0.	juillet 1856	Grand-Central	630 »»	620 »»	616 25	622 50	616 25	617 50	617 50	619 75	615 »»	617 50	615 »»	615 »»
86	98	99	50.000	500	300	4 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Gren.	680 »»	» »»	672 50	670 »»	662 50	667 50	670 »»	675 »»	670 »»	667 50	670 »»	672 50
	54	99	36.000	500	400	4 0/0	avril	Béziers à Graissessac	590 »»	600 »»	» »»	» »»	602 »»	600 »»	» »»	» »»	597 50	600 »»	» »»	» »»
»	140	99	42.000	500	250	4 fr. 25	janvier 1856	Ardennes et Oise	590 »»	590 »»	597 50	592 50	590 »»	590 »»	» »»	» »»	590 »»	» »»	590 »»	587 50
»	85	99	100.000	500	250	4 1/2 0/0	juin 1856	Sarde Victor-Emm.	612 50	615 »	620 »»	617 50	615 »»	615 »»	612 50	615 »»	612 50	610 »»	607 50	608 »»
1077	1176	91	400.000	500	325	31 fr. 90	juillet 1856	Chemins autrichiens	792 50	795 75	797 50	797 50	792 50	794 50	795 »»	794 75	791 25	790 »»	» »»	790 »»
»»	1612	90	300.000	500	150		»	François-Joseph	530 »»	» »»	530 »»	» »»	530 »»	» »»	530 »»	» »»	535 »»	» »»	» »»	» »»
418	1071	90	312.500	500	150		»	Lombardo-Vénitiens	601 25	» »»	601 25	» »»	602 50	» »»	600 »»	» »»	600 75	» »»	» »»	» »»
30	246	99	72.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Central suisse	» »»	» »»	547 50	» »»	540 »»	» »»	545 »»	» »»	541 25	» »»	» »»	» »»
66	231	99	30.000	500	250	»	juin 1856	Ouest suisse	532 50	» »»	530 »»	» »»	542 50	» »»	535 »»	» »»	530 25	» »»	532 50	» »»
14	14	99	7.933	250	250	6 0/0	15 oct. 15 avr.	Tarragone à Reus	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	252 50	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'Obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somm. pay. à ce jour	Prix de rembours.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	7	9	10	11	12	13
1851-53-4	375.000	75 ans	305	tout.	500	avril.	15 »»	janvier juillet.	Nord	295 »»	296 »»	295 »»	296 25	297 50	297 50
1854.	2.263	16 —	335	tout.	500		»» »»		Nord-Boulogne						
»	17.485	88 —	»	tout.	381 50	»	16.87 1/2	D°	Nord-Charleroy	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»
1852.	80.000	50 —	1.060	tout.	1.250	avril.	50 »»	avril octobre.	Paris à Lyon	1000 »»	1000 »»	1000 »	1000 »»	1000 »»	» »»
1855.	160.000	99 —	280	tout.	500	avril	15 »»	D°	D° (nouvelles)	290 »»	290 »»	290 »»	290 »»	290 »»	290 »»
1852.	130.000	99 —	500	tout.	625	D°	25 »»	D°	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	500 »»	472 50	495 »»	495 »»	495 »»	495 »»
1853.	182.333	99 —	350	tout.	500	D°	15 »»	janvier juillet.	D° Nouvelles 3 0/0	290 »»	287 50	290 »»	290 »»	290 »»	290 »»
1852.	265.020	98 —	500	tout.	650	avril.	25 »»	juin décembre.	Est	477 50	475 »»	470 »»	473 »»	475 »»	472 50
1854.	126.000	94 —	270	200	500	mars.	15 »»	janvier juillet.	D° (nouvelles)	283 50	283 75	283 75	285 »»	283 75	283 75
»	2.775	47 —	»	tout.	1.250	»	50 »»	avril octobre.	Strasbourg Bâle	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»
»	34.000	50 —	»	tout.	625	»	25 »»	janvier juillet	D°	470 »»	» »»	470 »»	» »»	470 »»	» »»
1855.	600.000	96 —	290	tout	500	1858	15 »»	D°	Ouest (nouvelles)	282 50	285 »»	283 75	282 50	282 50	280 »»
1842.	6.888	47 —	1.125	tout.	1.250	décembre.	50 »»	D°	Paris à Orléans 1842	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»
1848.	13.333	90 —	»	tout.	1.250	D°	50 »»	D°	D° (Nouvelles 1848)	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»
1852.	430.000	97 —	»	tout.	500	»	15 »»	D°	D° (Nouvelles 1852)	283 75	285 »»	285 »»	285 »»	283 75	285 »»
1853.	131.007	99 —	300	tout.	500	décembre.	15 »»	D°	Grand-Central	280 »»	285 »»	285 »»	285 »»	282 50	280 »»
1855.	134.200	99 —	290	tout.	500	décembre.	15 »»	D	D° (nouvelles)	275 »»	275 »»	273 75	273 75	275 »»	273 75
1853.	102.614	99 —	500	tout.	625	D°	25 »»	D°	Rhône-et-Loire	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»
1853.	63.043	99 —	300	tout.	500	D°	15 »»	D°	D° 3 0/0	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»
1855.	87.719	99 —	285	tout.	500	D°	15 »»	D°	Lyon à Genève	285 »»	285 »»	» »»	285 »»	288 25	287 50
1855	300.000	90 —	275	»	500	septembre.	15 »»	septembre mars	Autrichiens	282 50	284 25	280 »»	» »»	280 »»	» »»
1856.	100.500	99 —	285	tout	500		15 »»	janv. juillet.	Midi	283 75	283 75	284 25	283 75	285 »»	» »»
1856.	186.000	97 —	285	»	500		15 »»	janv. juillet.	Lyon-Bourbonnais	282 50	281 25	280 »»	280 »»	284 25	281 25
1854.	4.314	83 —	250	»	500	25 janvier.	15 »»	1er avril 1er octobre	Tarragone à Reus	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»
1856.	667	82 »»	250	»	500	»	15 »»	1er février 1er juillet	D°	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 6 au 12 mars 1857. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	6	7	9	10	11	12
Nord	967 50 à 975 »»	965 »» à 975 »»	965 »» à 981 25	972 50 à 978 75	968 75 à 977 50	
Est	830 »» à 847 50	830 »» à 845 »»	840 »» à 850 »»	835 »» à 862 50	837 50 à 850 »»	
Est nouvelles	777 50 à 787 50	775 »» à 785 »»	775 »» à 785 »»	765 »» à 775 »»	750 »» à 775 »»	
Orléans	1425 »» à 1475 »»	1425 »» à 1475 »»	1425 »» à 1475 »»	1425 »» à 1475 »»	1425 »» à 1475 »»	
Lyon	1440 »» à 1447 50	1447 50 à 1457 50	1477 50 à 1487 50	1465 »» à 1475 »»	1468 75 à 1478 50	

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination	Samedi 7 Comptant	Samedi 7 Terme	Lundi 9 Comptant	Lundi 9 Terme	Mardi 10 Comptant	Mardi 10 Terme	Mercredi 11 Comptant	Mercredi 11 Terme	Jeudi 12 Comptant	Jeudi 12 Terme	Vendredi 13 Comptant	Vendredi 13 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0	71 »»	71 30	71 05	71 40	70 90	71 15	70 90	71 10	70 75	71 05	70 65	70 80
Rentes 4 1/2 0/0	90 »»	»» »»	92 50	»» »»	92 25	»» »»	92 75	92 90	92 25	»» »»	92 75	92 75
Emprunt 3 0/0	»» »»	»» »»	»» »»	»» »»	»» »»	»» »»	»» »»	»» »»	»» »»	»» »»	»» »»	»» »»
Emprunt 4 1/2 0/0	»» »»	»» »»	»» »»	» »	»» »»	» »	»» »»	» »	»» »»	» »	»» »»	» »
Banque de France, jouiss., juillet 1856	» »»	» »	4200 »»	» »	4200 »»	» »	4200 »»	» »	4100 »»	» »	4100 »»	» »
Comptoir national d'escompte, jouiss. janvier 1856	700 »»	» »	700 »»	» »	710 »»	» »	695 »»	» »	700 »»	» »	695 »»	» »
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss. juillet	620 »»	625 »	» »»	» »»	620 »»	620 »»	620 »»	» »	625 »»	» »»	620 »»	» »»
— Oblig. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre	440 »»	» »	440 »»	» »	440 »»	» »	440 »»	» »	440 »»	» »	440 »»	» »
— Obligat. 1000 fr., 3 0/0 d° d°	400 »»	» »	400 »»	» »	» »»	» »	400 »»	» »	400 »»	» »	400 »»	» »
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	92 50	» »	92 50	» »	92 50	» »	92 50	» »	92 50	» »	92 50	» »
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° d°	82 50	» »	85 »»	» »	»» »»	» »	85 »»	» »	»» »»	» »	82 50	» »
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai.	930 »	» »	» »»	» »	» »	» »	» »»	» »	930 »	» »	930 »	» »
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juill. 1856	1400 »»	1412 50	1435 »»	1435 »»	1410 »»	1422 50	1420 »»	1430 »»	1412 50	1422 50	1415 »»	1420 »»
Ville de Paris, obligations 1852, jouiss. juillet 1856	1040 »»	» »	1040 »»	» »	1040 »»	» »	1040 »»	» »	» »»	» »	1042 50	» »
d° d° 1855, tout payé jouiss. mars 1857	385 »»	» »	385 »»	» »	377 50	» »	377 50	» »	376 25	» »	376 25	» »»
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	94 »/»	» »	93 7/8	» »	93 7/8	» »	93 3/4	» »	93 3/4	» »	93 3/4	» »
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1856	99 1/2	» »	»» »/»	» »	»» »/»	» »	»» »/»	» »	99 1/4	» »	»» »/»	» »
Piémontais, 5 0/0 jouiss. juin 1856	91 »»	» »	91 25	» »	92 »»	» »	91 50	» »	91 50	» »	»» »»	» »
— 3 0/0 jouiss., juillet 1856	56 »»	» »	»» »»	» »	55 »»	» »	54 90	» »	54 90	» »	»» »»	» »
Autrichien, 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1856	»» »/»	» »	91 »/»	» »	»» »/»	» »	91 »/»	» »	91 »/»	» »	»» »/»	» »
Emprunt Romain, jouiss., juin 1855	90 »/»	» »	90 »/»	» »	90 »/»	» »	90 1/4	» »	90 1/4	» »	»» »/»	» »
Espagne différ. convert. jouiss., juillet	»» »/»	» »	»» »/»	» »	»» »/»	» »	»» »/»	» »	»» »/»	» »	»» »/»	» »
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1856	40 »/»	» »	41 »/»	» »	41 1/2	» »	40 3/4	» »	40 3/4	» »	»» »/»	» »
d° intérieure d°	38 »/»	» »	38 »/»	» »	38 »/»	» »	38 »/»	» »	38 3/4	» »	38 1/2	» »

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

Le Directeur, J. MIRÈS.

N° 862 — 16e ANNÉE. — N° 12 — SAMEDI, 21 MARS 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

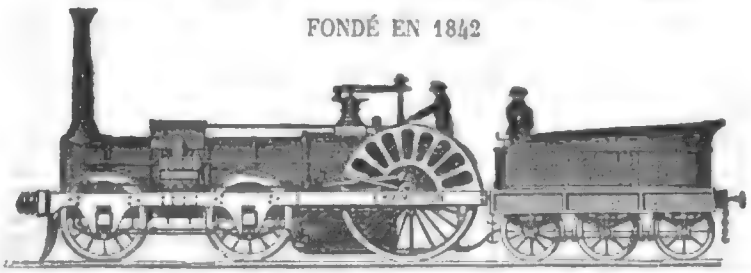
PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 2 fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, Rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELLEY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, 1, Norfolk street, Strand, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Tout abonné, à partir du 1er janvier 1857, a droit gratuitement à la Carte des chemins de fer de l'Europe, publiée par le *Journal des chemins de fer*.

Cette Carte ne sera remise que sur la présentation de la quittance d'abonnement.

Les personnes dont l'abonnement doit échoir dans le courant de l'année 1857 recevront cette Carte en renouvelant leur abonnement.

Cette Carte, qui doit être prise dans les bureaux du journal, est mise à la disposition des abonnés depuis le 1er mars.

Nous prions ceux de nos abonnés qui ne reçoivent pas exactement leur ournal de s'adresser au bureau de la poste de leur localité avant de nous écrire.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 233. — Société de Crédit mobilier, 234. — L'impôt du timbre sur les actions et obligations, 234. — Le chemin de fer de Paris à Lyon et le chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, 235. — Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz, 235. — Chronique des chemins de fer, 235. — Avis aux actionnaires, 235.— Société générale des chemins de fer romains, 235. Etat de la fusion des chemins suisses, 239. — Chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble, 239. — Crédit foncier de France, 240. — Nominations, 240. Bulletin des recettes de la semaine, 240.—Recettes, 241, 242. — Annonces, 243, 244, 245.—Chronique de la bourse, 246.—Cours des valeurs industrielles, 247. — Tableau de la bourse, 248.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Le marché anglais paraît depuis quelques jours subir une influence qui réagit sur nos fonds. Soit que la crise ministérielle et les prochaines élections donnent des préoccupations, soit que les exportations de numéraire s'aggravent, il s'est produit un affaiblissement dans les prix des consolidés qui pèse sur notre 3 0/0. Ce qui nous ferait croire que la baisse des consolidés tient plus particulièrement à la question du numéraire, c'est que le bruit s'est répandu que l'escompte pourrait être augmenté par la Banque d'Angleterre si l'encaisse métallique n'était pas bientôt amélioré.

Toutefois, le 3 0/0 s'est maintenu cette semaine de 71 fr. à 71 fr. 40 c. pour finir à 71 05.

Les actions de chemins de fer ont eu une bonne tenue malgré la décision du Conseil d'Etat, qui a posé en principe l'élévation à 15 c. par 100 fr. du droit de timbre sur les actions et obligations des Compagnies. Nous craignons bien que la physionomie actuelle du marché ne fasse illusion et ne donne le change sur la portée ultérieure de cette décision. Lorsque le Conseil d'Etat discutait le projet d'impôt, il s'agissait du droit du mutation, et sous cette influence, les cours de toutes les valeurs s'étaient affaiblies; mais plus tard, quand on apprit que le nouvel impôt se bornait à une augmentation du droit de timbre, les craintes qu'avait inspirées l'impôt de mutation disparurent, et comme la spéculation ne subit pas les charges de l'impôt du timbre, parce qu'elle entre et sort des valeurs, elle a repris le cours de ses opérations, encouragée par les projets de rachat du Grand-Central par les Compagnies d'Orléans et de la Méditerranée, et la fusion ou la réunion de cette dernière Compagnie avec le chemin de Lyon.

Enfin, la spéculation a été activée sur le Midi par une vaste opération de publicité dans le but de décider les masses à acheter des actions du Midi.

Mais lorsque ces causes diverses disparaîtront et auront été suffisamment escomptées par la spéculation, nous jugerons l'effet de cette augmentation d'impôt qui aggrave, en les complétant, toutes les mesures qui, depuis un an, ont atteint le marché français des capitaux.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 70 90 ferme à 71 05.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 93 25, ferme à 93 25.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

	Augmentation kilométrique.
Méditerranée,	40.0 0/0.
Midi,	36.2 0/0.
Lyon,	28.0 0/0.
Est,	11.9 0/0.
Ouest,	10.6 0/0.
Nord,	10.2 0/0.
Orléans,	10.0 0/0.
Bourbonnais,	5.0 0/0.

C. DEVINA.

Digitized by Google

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	13 MARS.	20 MARS.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0.....	70 90	71 05	» 15	» »
CONSOLIDÉS.....	93 3/4	93 5/8	» 1/8	» 1/8
CRÉDIT FONCIER...	620 »	620 »	» »	» »
CRÉDIT MOBILIER..	1430 »	1450 »	30 »	» »
COMPT. D'ESCOMPTE	695 »	697 50	2 50	» »
ORLÉANS	1455 »	1487 50	32 50	» »
NORD.....	975 »	992 50	17 50	» »
EST ANCIEN.....	845 »	862 50	17 50	» »
EST NOUVEAU.....	780 »	797 50	17 50	» »
LYON.....	1480 »	1532 50	52 50	» »
MÉDITERRANÉE....	1960 »	2042 50	82 50	» »
MIDI	825 »	855 »	30 »	» »
OUEST	832 50	845 »	12 50	» »
GRAND-CENTRAL...	615 »	617 50	2 50	» »
GENÈVE.....	785 »	830 »	45 »	» »
CH. AUTRICHIENS..	790 »	793 75	3 75	» »
SAINT-RAMBERT....	672 50	697 50	25 »	» »
VICTOR-EMMANUEL..	610 »	610 »	» »	» »

SOCIÉTÉ DE CRÉDIT MOBILIER.

Nous signalions, dans notre dernier numéro, les faux bruits répandus par la malveillance au sujet du dividende du Crédit mobilier; ils ont continué cette semaine en changeant de nature. Depuis quelques jours déjà on colportait l'avis que le dividende serait de 135 fr., indépendamment des 25 fr. d'intérêts échu le 1er janvier; mais il y avait encore un peu d'hésitation dans les esprits, lorsque tout à coup il a circulé que le gouvernement autrichien avait homologué la capitalisation des 10 0/0 dans les bénéfices des chemins de fer autrichiens, et que les actions du Crédit mobilier pouraient bien tirer de là un supplément de dividende. Il n'en a pas fallu davantage pour élever le prix de ces actions qui avaient déjà monté sur l'espoir d'un dividende de 135 fr.

Cependant l'imposture était bien grossière. La Société générale de Crédit mobilier n'a rien à voir dans les parts de fondateurs des chemins autrichiens; un certain nombre de ces parts reviennent, il est vrai, aux administrateurs du Crédit mobilier, mais les actionnaires n'y ont aucun droit. C'était donc un bruit faux et mensonger destiné à faciliter une spéculation.

Cette fois, les administrateurs du Crédit mobilier se sont empressés d'adresser à la chambre syndicale des agents de change une lettre par laquelle ils déclarent qu'il n'y a rien d'exact dans l'annonce d'un supplément de dividende, le dividende définitif étant fixé depuis la clôture de l'exercice 1856, et n'étant par conséquent susceptible d'aucune modification. C'est précisément ce que nous avions fait remarquer dans notre dernier article, et nous approuvons pleinement les administrateurs du Crédit mobilier d'avoir pris ce parti que tout leur conseillait depuis longtemps. Il est regrettable seulement qu'ils ne se soient pas arrêtés plus tôt à cette résolution, et qu'elle n'ait pas été explicite en ce qui concerne le chiffre du dividende projeté, de manière à prémunir le public contre toute nouvelle surprise qui pourrait être tentée contre sa bonne foi.

Quoi qu'il en soit, les actions, qui avaient atteint 1,485 fr. le mercredi, sont tombées à 1,470 fr., et ne trouvaient pas d'acheteurs à 1,450 fr. après la Bourse; le lendemain jeudi elles ont fini à 1,445 fr. Ces mouvements brusques et dangereux ne se seraient pas produits si le marché n'avait pas été livré pendant quelques mois à toutes les incertitudes nées du silence que l'on a gardé sur un résultat devenu définitif depuis le mois de janvier. La spéculation aventureuse peut s'accommoder d'un système qui lui permet de réaliser des bénéfices considérables et de pêcher en eau trouble; mais la valeur sur laquelle s'exercent de pareilles manœuvres perd, aux yeux du public honnête, tout caractère solide et sérieux; et les administrateurs du Crédit mobilier se préoccuperont certainement, dans un intérêt de convenance et de moralité, de mettre un terme au déplorable spectacle que donnent non-seulement les actions du Crédit mobilier lui-même, mais encore toutes les autres valeurs patronnées par cet établissement. Ne voyons-nous pas à chaque instant des mouvements extraordinaires se produire subitement sur une valeur longtemps délaissée; le public acheter en masse sur des bruits de hausse habilement semés; puis, la hausse ainsi faite, le silence succéder au bruit, et la valeur s'affaisser successivement, pour revenir à son point de départ? En pareilles circonstances, il suffit que le Crédit mobilier ait vendu quelques valeurs pendant l'explosion de la hausse pour qu'on lui en attribue l'initiative, et c'est ainsi que la spéculation anonyme essaye de jeter du discrédit sur cette institution, qui a besoin plus que tout autre de mériter la considération publique. Il est très-évident que l'administration du Crédit mobilier ne saurait approuver des manœuvres qui, en définitive, lui causent un grave préjudice; car la hausse qui n'est pas le résultat d'opérations sérieuses est toujours éphémère; l'on comprend facilement que les variations brusques auxquelles sont sujettes les valeurs du Crédit mobilier sont le principal obstacle à leur classement définitif entre les mains de porteurs sérieux, et que tant que ce classement n'aura pas eu lieu, ces valeurs, demeurées flottantes, continueront d'être un embarras pour le crédit public en encombrant le marché.

C. DEVINA.

L'IMPOT DU TIMBRE SUR LES ACTIONS ET OBLIGATIONS.

Après une discussion très-laborieuse, le Conseil d'Etat a repoussé les systèmes d'impôts sur les valeurs mobilières proposés sous diverses formes, telles que la patente, le droit de mutation, etc., et il a arrêté en principe une augmentation du droit de timbre et de circulation établi par la loi de 1850, d'après les bases que nous avons énumérées dans notre dernier numéro. Voici en quels termes le *Moniteur* du 14 mars a fait connaître la décision du conseil d'Etat :

« Le Conseil d'Etat a tenu aujourd'hui aux Tuileries sa troisième séance présidée par l'Empereur. Il a été décidé que le projet de loi concernant les obligations et actions des Compagnies serait établi sur les bases ci-après :

» Le droit porté dans la loi du 5 juin 1850 pour le timbre et la circulation de ces valeurs serait élevé de 5 centimes à 15 centimes pour 100 fr. du capital réel, réglé tous les trois ans sur le cours moyen.

» Ce droit serait annuel et obligatoire, et rien ne serait changé au mode de perception actuel, tel qu'il est établi par la loi de 1850.

» Un règlement d'administration publique déterminerait le mode suivant lequel ce droit serait appliqué aux valeurs étrangères négociées en France. »

Les dispositions énoncées dans la note du *Moniteur* forment la substance d'un projet de loi qui va être présenté au Corps législatif. Nous nous réservons d'en aborder la discussion lorsque le texte formel du projet sera livré à la publicité.

L'Empereur, frappé de la persistance des vœux exprimés par le Corps législatif, avait annoncé l'intention de faire étudier la question; cet engagement a été tenu. C'est au Corps législatif, qui a provoqué cet examen, qu'il appartient aujourd'hui de prononcer en dernier ressort sur une question vitale pour l'avenir de notre industrie. Le Corps législatif, on se le rappelle, n'était entré dans cette voie qu'à la suite de ses efforts méritoires pour équilibrer les charges de l'Etat, accrues en 1855 par les dépenses de la guerre. Aujourd'hui la situation est changée. Aucun nuage ne trouble la sécurité de l'Europe. La suppression du deuxième décime de guerre laisse, il est vrai, une lacune d'environ 23 millions dans les ressources du budget; mais l'augmentation du droit de timbre ne saurait produire au delà de 10 à 12 millions tout au plus. Un tel résultat n'est pas de nature à compenser la perturbation que cette augmentation d'impôt pourrait jeter dans l'industrie ni les difficultés qu'il opposerait à la formation d'affaires nouvelles; et, après tout, l'augmentation normale des revenus de l'Etat ne suffirait-elle pas à combler le vide laissé par le deuxième décime de guerre?

C. DEVINA.

Digitized by Google

LE CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON ET LE CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

La réunion ou la fusion de ces deux lignes, que l'on croyait terminée, a été ajournée par suite de nouvelles conditions imposées par S. Exc. M. le ministre des travaux publics. Mais en présence des sacrifices acceptés par les Compagnies, des charges nouvelles dont elles sont menacées, nous sommes convaincu que satisfaction sera donnée aux intérêts engagés, et que la solution de cette immense affaire, pour être retardée, n'en est pas moins certaine.

C. Devina.

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ.

Nous avons publié dans notre dernier numéro le rapport lu à l'assemblée générale du 7 mars.

Ce rapport établit avec une grande précision la situation de l'entreprise et fait ressortir les charges nouvelles qui résultent du traité avec la ville de Paris :

1° Réduction de 25 0/0 sur le prix du gaz pour les particuliers;

2° Réduction de 50 0/0 sur le prix du gaz pour la ville et les établissements militaires;

3° Suppression des usines à l'intérieur de Paris;

4° Remaniement de la canalisation;

5° Fixation à 200,000 fr. du droit de location des sous-sols, non seulement pour l'avenir, mais aussi, rétrospectivement, à partir de 1845;

6° Prélèvement par la ville de 2 centimes par mètre cube de gaz livré à la consommation dans Paris;

7° Réserve au profit de la ville de la moitié des bénéfices au delà de 10 0/0 du capital après les seize premières années de la concession;

8° Enfin, abandon gratuit des conduites à l'expiration de la concession.

Il était évident qu'une Société qui subissait un changement aussi radical devait immédiatement en éprouver les effets; et l'affaiblissement du revenu était une conséquence prévue qui n'aurait dû étonner personne.

Des circonstances particulières ont pesé sur l'exploitation de 1856 : d'une part, l'élévation du prix de la houille, qui a augmenté à une certaine époque de 15 à 20 0/0, et la diminution du prix du coke, due à la fois à sa production plus abondante par suite d'une plus grande consommation de gaz, et à la douceur de la température, qui a diminué les demandes de combustible pour les usages domestiques. Cependant la répartition faite représente un revenu de 8 0/0 sur la valeur de 500 fr. attribuée aux actions.

Les anciens actionnaires font entendre les plaintes les plus vives comme si les termes du traité passé avec la ville ne leur avaient pas été communiqués; ils font le calcul de la perte de capital qu'ils éprouvent, comme si ce résultat n'était pas la conséquence forcée de l'abaissement du prix du gaz et des charges nouvelles qui, en réduisant le revenu, devaient diminuer le capital.

Ces plaintes sont tardives; il fallait les produire lorsque le traité a été soumis à la sanction des anciennes compagnies; c'est alors qu'il fallait protester. Mais on ne l'a pas fait parce que les actions étaient à 1,000 f. et l'on espérait que la fusion en élèverait encore le cours. La baisse étant survenue au lieu de la hausse, les récriminations éclatent, et l'on oublie que toutes les compagnies ont approuvé les propositions qui leur ont été soumises en 1855, après mûr examen et en parfaite connaissance de cause. La plupart des Compagnies ont, en effet, opéré leur liquidation pour ainsi dire à forfait; et sans doute, les anciens commissaires près de chaque Compagnie ont dû exercer leur surveillance afin de sauvegarder les intérêts des Sociétés, de manière qu'aucune réclamation ne pût se produire plus tard.

La physionomie des débats qui ont eu lieu dans l'assemblée du 7 mars, a été vraiment triste. Des hommes qui ont figuré dans les anciennes compagnies ont donné l'exemple de discussions fâcheuses; des actionnaires se sont abandonnés à une mauvaise humeur qui les a conduits jusqu'à l'injure contre le Conseil d'administration, dans lequel figurent des hommes justement considérés. Si les actionnaires devaient donner souvent le spectacle de débats semblables à ceux qui ont eu lieu, les honnêtes gens se retireraient des affaires, et elles seraient alors livrées à des influences déplorables pour l'intérêt même des actionnaires, et funestes pour l'avenir de notre industrie.

Nous espérons que l'assemblée du 14 avril montrera plus de calme et plus de sagesse; et les explications qui seront fournies démontreront sans doute l'injustice des plaintes qui se sont élevées.

C. Devina.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Une députation de la Haute-Garonne, reçue le 15 mars par le ministre des travaux publics, a exprimé le vœu de voir bientôt Alby relié à Toulouse d'une part et de l'autre au Grand-Central. Le ministre a répondu que la concession était arrêtée dans ses bases; que la Compagnie d'Orléans, une fois maîtresse des concessions faites à la Compagnie du Grand-Central, relierait Alby, par Najac, au Grand-Central, au chemin du Midi et au réseau pyrénéen par Toulouse, qui deviendrait la métropole des chemins du midi de la France.

— Le tracé projeté de la ligne de Rouen par Amiens à Saint-Quentin toucherait les points suivants : Rouen, Dernetal, La Bossière, Neufchâtel, Conteville, Abancourt, Fouilloy, Poix, Conty, Amiens, Villers-Bretonneaux, Bayonvillers, Rosières, Bel-Air, Nesle, Ham, Flavy, Mennesis et Saint-Quentin.

— On travaille, sur la ligne de Lisieux à Honfleur, au tunnel long de 2,800 mètres environ de St-André-d'Hébertot à Quetteville. Les terrains que traverse le tunnel sont composés de marne, et dans quelques parties d'argile de Dives. Un autre grand ouvrage d'art sera, sur cette ligne, le viaduc qui aboutira au tunnel.

— Un journal du Var annonce que la concession de la ligne de Toulon à Nice est sur le point d'être donnée au chemin de fer de la Méditerranée.

— L'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer sarde Victor-Emmanuel, convoquée pour le 5 mars, n'a pu avoir lieu faute d'un nombre suffisant de titres déposés. Le Conseil a renvoyé au 24 mars cette convocation, à laquelle nous ne saurions trop engager les actionnaires à se rendre.

C. Devina.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Caisse générale des chemins de fer. — 25 avril, assemblée générale.

Crédit mobilier. — 28 avril, assemblée à 4 heures.

Orléans. — 30 mars, assemblée générale annuelle et extraordinaire, 2 heures et demie.

Ouest. — 28 mars, assemblée à 3 heures et demie.

Besèges à Alais. — 23 mars, assemblée à 2 heures.

Union financière et industrielle. — 30 avril, assemblée générale à 4 heures.

Omnibus. — 31 mars, assemblée à 3 heures.

Compagnie générale des Eaux. — 2 avril, assemblée à 3 heures.

Victor-Emmanuel. — 24 mars, assemblée générale extraordinaire à Paris, à 2 heures.

Mines de la Loire. — 30 mars, assemblée à 3 heures.

Tarragone à Reus. — 31 mars, assemblée à 11 heures.

Compagnie impériale des Voitures de Paris. — 15 avril, assemblée à 3 heures.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Dans notre numéro du 28 février dernier nous avons publié les statuts de la Société générale des chemins de fer romains et les cahiers des charges annexés aux concessions des lignes de Rome à Civita Vecchia et de Rome à Ancône (reliant la Méditerranée à l'Adriatique); d'Ancône à Bologne, avec prolongement sur Ferrare et le Pô.

Nous publions aujourd'hui un travail comparatif, par tableaux, des tarifs des chemins de fer romains, français, sardes, autrichiens, lombard-vénitien et central-italien.

Digitized by Google

COMPARAISON

Des tarifs accordés à la Société générale des chemins de fer ROMAINS avec les tarifs des chemins de fer FRANÇAIS, du chemin de fer sarde VICTOR-EMMANUEL, des chemins de fer AUTRICHIENS, du chemin de fer LOMBARD-VÉNITIEN et du chemin de fer CENTRAL-ITALIEN.

A. — Tarifs romains comparés aux tarifs français.

NATURE des Transports.	TARIF du chemin de fer de Rome à Bologne.	TARIF des Compagnies françaises.	DIFFÉRENCE en faveur des chemins de fer Romains.
Voyageurs.	Par tête et par kilomètre.	Par tête et par kilomètre.	Par tête et par kilomètre.
Première classe	0 fr. 13.4	0 fr. 10.»	0 fr. 03.4, ou 34 pour 100.
Deuxième classe	0 fr. 10.7	0 fr. 07.5	0 fr. 03.2, ou 43 pour 100.
Troisième classe	0 fr. 06.5	0 fr. 05.5	0 fr. 01.», ou 18 pour 100.
Militaires.	Par tête et par kilomètre.	Par tête et par kilomètre.	Par tête et par kilomètre.
(Isolés ou en corps.)	La moitié du tarif ci-dessus.	Le quart du tarif ci-dessus.	100 pour 100.
Bestiaux.	Par tête et par kilomètre.	Par tête et par kilomètre.	Par tête et par kilomètre.
Bœufs, chevaux, etc.	0 fr. 13.4	0 fr. 10.»	0 fr. 03.4, ou 34 pour 100.
Veaux et porcs	0 fr. 04.3	0 fr. 04.»	0 fr. 00.3, ou 7 pour 100.
Moutons, etc.	0 fr. 02.2	0 fr. 02.»	0 fr. 00.2, ou 10 pour 100.
Poissons.	Par tonne et par kilomètre.	Par tonne et par kilomètre.	Par tonne et par kilomètre.
Huitres et poissons frais, etc.	0 fr. 53.6	0 fr. 50.»	0 fr. 03.6, ou 6 pour 100.
Marchandises. (A petite vitesse)	Par tonne et par kilomètre.	Par tonne et par kilomètre.	Par tonne et par kilomètre.
Première classe	0 fr. 37.6	0 fr. 18.»	0 fr. 19.6, ou 109 pour 100.
Deuxième classe	0 fr. 32.3	0 fr. 16.»	0 fr. 16.3, ou 103 pour 100.
Troisième classe	0 fr. 26.9	0 fr. 14.»	0 fr. 12.9, ou 92 pour 100.
Classe spéciale : houille, etc.	0 fr. 21.5	0 fr. 10.»	0 fr. 11.5, ou 115 pour 100.
Objets divers.			
Wagons et chariots passant à vide sur le chemin de fer	0 fr. 16.1	0 fr. 12.»	0 fr. 04.1, ou 29 pour 100.
Toute autre voiture, etc., machines locomotives, etc.	0 fr. 32.3	0 fr. 25.»	0 fr. 07.3, ou 30 pour 100.
Voitures à 2 ou à roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	Par pièce et par kilomètre. 0 fr. 43.»	Par pièce et par kilomètre. 0 fr. 25.»	Par pièce et par kilomètre. 0 fr. 18.», ou 72 pour 100.
Voitures à 2 fonds et à 2 banquettes, etc.	0 fr. 53.8	0 fr. 32.»	0 fr. 21.8, ou 68 pour 100.
Marchandises. (A grande vitesse.)	Par tonne et par kilomètre.	Par tonne et par kilomètre.	Par tonne et par kilomètre.
Classe unique	0 fr. 65.»	0 fr. 36.»	0 fr. 29.», ou 80 pour 100.
Bestiaux. (A grande vitesse.)	Par tête et par kilomètre.	Par tête et par kilomètre.	Par tête et par kilomètre.
Bœufs, etc.	0 fr. 26.8	0 fr. 20.»	0 fr. 06.8, ou 34 pour 100.
Veaux, etc.	0 fr. 08.6	0 fr. 08.»	0 fr. 00.6, ou 7 pour 100.
Moutons, etc.	0 fr. 04.4	0 fr. 04.»	0 fr. 00.4, ou 10 pour 100.
Voitures. (Transportées à grande vitesse.)	Par pièce et par kilomètre.	Par pièce et par kilomètre.	Par pièce et par kilomètre.
Voitures à 1 fond, etc.	0 fr. 86.»	0 fr. 50.»	0 fr. 36.», ou 72 pour 100.
Voitures à 2 fonds, etc.	1 fr. 07.6	0 fr. 64.»	0 fr. 43.6, ou 68 pour 100.

Digitized by Google

B. — Tarifs romains comparés aux tarifs du chemin de fer sarde Victor-Emmanuel.

NATURE des Transports.	TARIF du chemin de fer de Rome à Bologne.	TARIF du chemin de fer Victor-Emmanuel.	DIFFÉRENCE en faveur des chemins de fer Romains.
Voyageurs.	Par tête et par kilomètre.	Par tête et par kilomètre.	Par tête et par kilomètre.
Première classe	0 fr. 13.4	0 fr. 10.»	0 fr. 03.4, ou 34 pour 100.
Deuxième classe	0 fr. 10.7	0 fr. 07.5	0 fr. 03.2, ou 43 pour 100.
Troisième classe	0 fr. 06.5	0 fr. 05.»	0 fr. 01.5, ou 30 pour 100.
Militaires.	Par tête et par kilomètre.	Par tête et par kilomètre.	Par tête et par kilomètre.
(Isolés ou en corps).	La moitié du tarif ci-dessus.	La moitié du tarif ci-dessus.	»
Bestiaux.	Par tête et par kilomètre.	Par tête et par kilomètre.	Par tête et par kilomètre.
Bœufs, etc.	0 fr. 13.4	0 fr. 15.»	»
Veaux, etc.	0 fr. 04.3	0 fr. 05.»	»
Moutons, etc.	0 fr. 03.2	0 fr. 03.»	»
Poissons.	Par tonne et par kilomètre.	Par tonne et par kilomètre.	Par tonne et par kilomètre.
Huîtres et poissons frais, etc.	0 fr. 53.8	0 fr. 50.»	0 fr. 03.8, ou 8 pour 100.
Marchandises.			
(A petite vitesse).	Par tonne et par kilomètre.	Par tonne et par kilomètre.	Par tonne et par kilomètre.
Première classe	0 fr. 37.6	0 fr. 20.»	0 fr. 17.6, ou 88 pour 100.
Deuxième classe	0 fr. 32.3	0 fr. 18.»	0 fr. 14.3, ou 80 pour 100.
Troisième classe	0 fr. 26.9	0 fr. 16.»	0 fr. 10.9, ou 70 pour 100.
Classe spéciale : houille, etc.	0 fr. 21.5	0 fr. 10.»	0 fr. 11.5, ou 115 pour 100.
Objets divers.			
Voitures à 2 ou 4 roues, à 1 fond et 1 banquette, etc.	0 fr. 43.»	0 fr. 25.»	0 fr. 18.», ou 83 pour 100.
Voitures à 2 fonds et à 2 banquettes, etc.	0 fr. 53.8	0 fr. 30.»	0 fr. 23.8, ou 80 pour 100.
Marchandises.			
(A grande vitesse).	Par tonne et par kilomètre.	Par tonne et par kilomètre.	Par tonne et par kilomètre.
Classe unique.	0 f. 65.»	0 fr. 40.»	0 fr. 25.», ou 63 pour 100.
Bestiaux.			
(A grande vitesse.)	Par tête et par kilomètre.	Par tête et par kilomètre.	Par tête et par kilomètre.
Bœufs, etc.	0 fr. 26.8	0 fr. 30.»	»
Veaux, etc.	0 fr. 08.6	0 fr. 10.»	»
Moutons, etc.	0 fr. 04.4	0 fr. 06.»	»
Voitures.			
(Transportées à grande vitesse.)	Par pièce et par kilomètre.	Par pièce et par kilomètre.	Par pièce et par kilomètre.
Voitures à 1 fond, etc.	0 fr. 86.»	0 fr. 50.»	0 fr. 36.», ou 72 pour 100.
Voitures à 2 fonds, etc.	0 fr. 07.6	0 fr. 60.»	0 fr. 47.6, ou 79 pour 100.

C. — Tarifs romains comparés aux tarifs autrichiens et lombard-vénitien.

NATURE des Transports.	TARIF du chemin de fer de Rome à Bologne.	TARIF du chemin de fer Lombard-Vénitien, S. I. R. des chemins de fer Autrichiens et François-Joseph.	DIFFÉRENCE en faveur des chemins de fer Romains.
Voyageurs.	Par tête et par kilomètre.	Par tête et par kilomètre.	Par tête et par kilomètre.
Première classe	0 fr. 13.4	0 fr. 11.3	0 fr. 02.1 ou 18 pour 100
Deuxième classe	0 fr. 10.7	0 fr. 08.5	0 fr. 02.2 ou 26 pour 100
Troisième classe	0 fr. 06.5	0 fr. 05.5	0 fr. 01.» ou 18 pour 100
Marchandises.			
(A petite vitesse.)			
Première classe.	Par tonne et par kilomètre.	Par tonne et par kilomètre.	Par tonne et par kilomètre.
(Troisième des tarifs autrichiens)	0 fr. 37.6	0 fr. 20.»	0 fr. 17.6 ou 88 pour 100
Deuxième classe.			
(Pour tous les tarifs)	0 fr. 32.3	0 fr. 15.»	0 fr. 17.3 ou 115 pour 100
Troisième classe.			
(Première des tarifs autrichiens)	0 fr. 20.9	0 fr. 10.»	0 fr. 10.9 ou 109 pour 100
Classe spéciale : houille, marne, engrais, cendres, pouzzolane	0 fr. 21.5	0 fr. 10.»	0 fr. 11.5 ou 115 pour 100

(1) Les actes de concession des chemins de fer Autrichiens, du Lombard-Vénitien et du Central-Italien n'indiquent, ni tarif de militaires, ni tarifs de bestiaux, ni tarifs de marchandises de grande vitesse, ni tarifs d'objets divers.

Digitized by Google

D. — Tarifs romains comparés aux tarifs du chemin de fer Central-Italien.

NATURE des Transports.	TARIF du chemin de fer de Rome à Bologne.	TARIF du chemin de fer Central-Italien.	DIFFÉRENCE en faveur des chemins de fer Romains.
Voyageurs.	Par tête et par kilomètre.	Par tête et par kilomètre.	Par tête et par kilomètre.
Première classe.....	0 fr. 13.4	0 fr. 10.»	0 fr. 03.4 ou 34 pour 100
Deuxième classe.....	0 fr. 10.7	0 fr. 08.»	0 fr. 02.7 ou 34 pour 100
Troisième classe.....	0 fr. 06.5	0 fr. 06.»	0 fr. 00.5 ou 8 pour 100
Marchandises (à petite vitesse).			
Première classe.	Par tonne et par kilomètre.	Par tonne et par kilomètre.	Par tonne et par kilomètre.
(Troisième du tarif central-italien)....	0 fr. 37.6	0 fr. 20.»	0 fr. 17.6 ou 88 pour 100
Deuxième classe. (Pour les deux tarifs).....	0 fr. 32.3	0 fr. 15.»	0 fr. 17.3 ou 115 pour 100
Troisième classe. (Première du tarif central-italien.)....	0 fr. 26.0	0 fr. 10.»	0 fr. 16.0 ou 160 pour 100
Classe spéciale : houille, marne, engrais, cendres, pouzzolane, etc..... (1)	0 fr. 21.5	0 fr. 10.»	0 fr. 11.5 ou 115 pour 100 (1)

(1) Les actes de concession des chemins de fer Autrichiens, du Lombard-Vénitien et du Central-Italien, n'indiquent ni tarifs de militaires, ni tarifs de bestiaux, ni tarifs de marchandises de grande vitesse, ni tarifs d'objets divers.

Comparaison de la MOYENNE des tarifs de la Société générale des chemins de fer Romains, avec la moyenne des tarifs des chemins de fer Français, Sardes (Victor-Emmanuel), Autrichiens, Lombard-Vénitien et Central-Italien.

a. MOYENNE DES TARIFS DES CHEMINS DE FER ROMAINS, COMPARÉE AVEC LA MOYENNE DES TARIFS DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS.

Voyageurs.

Le tarif moyen, par kilomètre, d'un voyageur sur les chemins de fer romains, est de . . . . . fr. 0,102
sur les chemins de fer français . . . 0,0766

Différence, moyenne, en faveur des chemins romains 0,0254
ou 33 pour 100.

Marchandises de petite vitesse.

Le tarif moyen, par kilomètre, d'une tonne de marchandise de petite vitesse :
Sur les chemins de fer romains, est de 0,296
Sur les chemins de fer français . . 0,145

Différence en faveur des chemins romains 0,151
ou 104 pour 100.

Voyageurs et tonnes de marchandises de petite vitesse, confondus.

Si l'on suppose qu'il y a un nombre de tonnes de marchandises de petite vitesse égal au nombre de voyageurs (ce qui se montre généralement sur la plupart des lignes à longs parcours), on trouve que, sur les chemins de fer romains, le tarif moyen, par kilomètre, d'un voyageur et d'une tonne de marchandises, de petite vitesse, confondus, sera de 0,20
Sur les chemins français 0,111

Différence en faveur des chemins romains 0,089
ou 80 pour 100.

b. MOYENNE DES TARIFS DES CHEMINS DE FER ROMAINS, COMPARÉE AVEC LA MOYENNE DES TARIFS DU CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL.

Voyageurs.

Tarif moyen, par kilomètre, d'un voyageur :
Sur les chemins de fer romains. . 0,102
Sur le Victor-Emmanuel. 0,073

Différence en faveur des chemins romains. 0,029
ou 40 pour 100.

Marchandises de petite vitesse.

Tarif moyen, par kilomètre, d'une tonne de marchandises de petite vitesse :
Sur les chemins romains 0,296
Sur le Victor-Emmanuel 0,16

Différence en faveur des chemins romains. 0,136
ou 85 pour 100.

Voyageurs et tonnes de marchandises de petite vitesse, confondus.

Tarif moyen, par kilomètre, d'un voyageur et d'une tonne de marchandise, de petite vitesse, confondus :
Sur les chemins romains. 0,20
Sur le Victor-Emmanuel 0,116

Différence en faveur des chemins romains 0,084
ou 72 pour 100.

c. MOYENNE DES TARIFS DES CHEMINS DE FER ROMAINS COMPARÉE AVEC LA MOYENNE DES TARIFS DES CHEMINS AUTRICHIENS, LOMBARD-VÉNITIEN ET CENTRAL-ITALIEN.

Voyageurs.

Tarif moyen, par kilomètre, d'un voyageur :
Sur les chemins romains. . . fr. 0,102
Sur les chemins autrichiens, lombard-vénitien et central-italien. . . . 0,084

Différence en faveur des chemins romains. 0,018
ou 21 pour 100.

Marchandises de petite vitesse.

Tarif moyen, par kilomètre, d'une tonne de marchandise de petite vitesse :
Sur les chemins romains. 0,296
Sur les chemins autrichiens, lombard-vénitien et central-italien. . . 0,14

Différence en faveur des chemins romains. 0,156
ou 111 pour 100.

Voyageurs et marchandises de petite vitesse, confondus.

Tarif moyen des voyageurs et des marchandises de petite vitesse, confondus :
Sur les chemins romains. 0,20
Sur les chemins autrichiens, lombard-vénitien et central-italien. . . 0,112

Différence en faveur des chemins romains. 0,088
ou 79 pour 100.

COMPARAISON DU TARIF MOYEN, PAR KILOMÈTRE, D'UN VOYAGEUR ET D'UNE TONNE DE MARCHANDISE, DE PETITE VITESSE, CONFONDUS, SUR LES CHEMINS DE FER ROMAINS, AVEC LA MOYENNE DES TARIFS MOYENS, DE MÊME NATURE, SUR LES CHEMINS DE FER FRANÇAIS, VICTOR-EMMA-

Digitized by Google

NUEL, AUTRICHIENS, LOMBARD-VÉNITIEN ET CENTRAL-ITALIEN.

Tarif moyen romain . . . . . Fr.	0,20
Moyenne des tarifs moyens des lignes françaises, sardes, autrichiennes, lombarde-vénitienne, et centrale-italienne.	0,113
Différence en faveur des lignes de la Société générale des chemins de fer romains. . . . . Fr.	0,087

ou 77 pour 100.

N. B. Nous avons négligé dans ce calcul de moyenne de tarifs, les tarifs de la marchandise de grande vitesse et les tarifs de bestiaux à grande et à petite vitesse, parce que, généralement, les sommes produites par ces derniers transports, ajoutées aux sommes produites par le transport des marchandises de petite vitesse, forment un total bien supérieur au produit des voyageurs (un et demi contre un).

Un calcul de moyenne générale ne pourrait donc jamais être bien juste.

D'ailleurs, comme les tarifs romains sont, à l'égard des marchandises de grande vitesse, des bestiaux et autres objets, supérieurs également de beaucoup, aux tarifs des mêmes sortes de transports sur les chemins de fer qui nous servent de point de comparaison, nos proportions de produits comparatifs resteront toujours les mêmes.

RÉSUMÉ.

Il résulte des relevés comparatifs ci-dessus que le tarif moyen des chemins de fer romains donne les différences suivantes à son profit :

Comparativement au tarif moyen des chemins de fer français.	80 0/0
Comparativement au tarif moyen du chemin de fer Victor-Emmanuel	72 0/0
Comparativement au tarif moyen des chemins de fer autrichiens, lombards-vénitiens et central-italien	79 0/0
Ce qui représente une moyenne générale comparative en faveur des chemins de fer romains, de. . . .	77 0/0

Pour que chacun puisse comprendre l'importance de cette différence des tarifs, nous allons, par une démonstration, en indiquer les conséquences.

En admettant sur les chemins de fer romains un nombre de voyageurs et une quantité de marchandises égal, produisant sur les chemins français, sardes, autrichiens, lombards-vénitiens et central-italien une recette moyenne par kilomètre de 30,000 fr.
la recette serait sur les chemins de fer romains de 53,000 fr.

Mais si la recette brute ne représente qu'une augmentation de 77 pour 100, la différence est bien plus grande comme revenu net.

Ainsi une recette brute sur les chemins français, sarde, autrichiens, lombard-vénitien et central-italien de 30,000 fr.
De laquelle il faudrait déduire 50 pour 100 pour frais d'exploitation, soit 15,000
ne laisserait qu'un produit net de 15,000 fr.

Sur les chemins romains, la même quantité de voyageurs et de marchandises donnant un produit brut par kilomètre de 53,000 fr.
Et la dépense restant la même que sur les autres lignes citées, soit 15,000 fr.
Il resterait un produit net de 38,000 fr.

Soit un accroissement de revenu de plus de 150 pour 100.

AUGUSTE VITU.

ÉTAT DE LA FUSION DES CHEMINS SUISSES.

La fusion des chemins suisses, dont nous avons parlé dans notre dernier numéro, a été signée aujourd'hui vendredi; l'intention qui a présidé à cette fusion est bonne, mais il peut se présenter des difficultés provenant des nombreux intérêts qui restent à concilier et qui sont représentés par des localités nombreuses et puissantes auxquelles il faudra avoir recours pour obtenir la sanction du traité de fusion.

Il faut considérer pour juger ces difficultés que le réseau des chemins suisses ne s'est pas formé par une première conception d'ensemble, chaque canton ayant l'initiative des chemins à établir dans sa localité, et son approbation étant nécessaire pour les prolongements d'un canton à un autre. Au premier aspect, ce point de départ peut paraître vicieux, et donner trop d'importance à des intérêts vulgairement appelés de clocher; mais en Suisse, où, par la configuration du pays et de vieilles habitudes nationales, chaque canton forme un Etat à part, dans lequel s'agitent des intérêts particuliers, qui sont pour chacun d'eux des intérêts généraux, il faut prendre en considération les nécessités qui en résultent, et ne pas les traiter trop légèrement.

On comprend d'après cette explication que l'enfantement d'un réseau général pour la Suisse a dû être long, laborieux et donner lieu à de vifs débats. Mais enfin on en est sorti, et de l'intérêt particulier de chaque canton il est né un ensemble qui, examiné maintenant avec impartialité, semble provenir d'une pensée générale habilement conçue et se trouve conforme au véritable intérêt de tous. Les lignes sont tracées, les Compagnies formées, les chemins commencés, plusieurs achevés, toute chicane de détail est écartée, toutes les autorisations cantonales et fédérales accordées.

Pour fusionner cet ensemble, né, dans chacune de ses parties, d'intérêts très-vifs et qui ont droit de vivre, il fallait accepter ce qui est fait, comme ayant sa raison d'être, et non pas recommencer, dans la fusion, le travail si difficile dont on était heureusement dehors, et ne s'occuper que des conditions financières, sans songer un seul instant à remettre en question ce qui était décidé.

Mais loin de là, dès les premiers mots qui ont été prononcés pour se rapprocher, on a laissé entendre, d'une part, que les chemins du Sud-Est et de Saint-Gall, déjà fusionnés entre eux, seraient exclus de la fusion générale, et cela par suite d'un vieil antagonisme du Nord-Est siégeant à Zurich; d'un autre côté, dans la fusion du chemin de Lausanne à Berne par Oron et Fribourg, chemin qui a donné lieu à de si vifs débats l'année dernière à l'assemblée fédérale, où il a triomphé de ses adversaires, on ne s'est pas gêné pour déclarer que si on l'admettait, c'était dans l'intention bien arrêtée de ne pas l'exécuter. Dans la fusion avec les Verrières, on laisse également comprendre que l'on abandonnerait cette ligne, si l'entrée en Suisse par Jougne venait à se réaliser.

Par ces exemples, on peut juger que l'esprit de la fusion de la part de ceux qui l'ont proposée, paraissant avoir été de reculer le réseau suivant leurs vues, et non de l'exécuter tel qu'il est adopté, à l'instant même tous les antagonismes ont dû se réveiller, et loin d'avoir avancé vers une véritable fusion, qui doit être la conciliation de tous les intérêts, on s'en est éloigné peut-être davantage qu'avant. Aussi, des réclamations contre une fusion ainsi entendue n'ont pas tardé d'arriver de toutes parts; des gouvernements cantonaux mêmes se sont déjà expliqués, et ont déclaré qu'ils ne donneraient pas leur approbation en ce qui les concernait, si on ne leur fournissait pas des garanties que les lignes déjà votées seraient exécutées loyalement. Ceci a jeté du doute entre les premiers contractants eux-mêmes, qui se composaient du Central, du Nord-Est et de l'Ouest. D'un autre côté, une partie des administrateurs du chemin de Lausanne à Berne, par Oron et Fribourg, a protesté contre le projet d'acte de fusion de ce chemin, qui ne leur paraît pas assez clair.

On le voit, malgré la signature du traité entre les Compagnies, la fusion des chemins suisses est encore à l'état de problème, et c'est dommage, car ce serait une des meilleures affaires du moment.

Si l'on ne revient pas aux véritables principes d'une fusion de ce genre, il n'est pas douteux que, dussent les premiers fusionnaires se mettre d'accord entre eux sur la base fautive que nous avons indiquée plus haut, il n'y aurait pourtant rien de fait, car ni les actionnaires des Compagnies, ni plusieurs gouvernements cantonaux, ni l'assemblée fédérale, ne sauraient approuver une fusion de ce genre, qui en réalité n'en serait pas une, et ne serait en fait qu'une ligue de quelques chemins contre les autres, un véritable *sonderbund*.

C. DEVINA.

CHEMIN DE FER DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

On lit dans le *Courrier de l'Isère* du 17 mars 1857 :

«Les travaux du chemin de fer, sur la section de Rives à Grenoble, sont poussés avec une grande activité; déjà les rails sont posés sur une partie du parcours. En ce moment on enlève les derniers cintres du viaduc de la Fure, l'un des travaux les plus remarquables en ce

Digitized by Google

genre qui ait été exécuté en France. On peut même dire que c'est le seul dont la hauteur, pour un seul rang d'arches, s'élève à 42 mètres au-dessus de la plaine, c'est-à-dire plus de deux fois la hauteur d'une maison de cinq étages. Rien de plus beau que la vue de ce pont gigantesque, quand on le considère des bords de la Fure.

» Près de Voiron, le tunnel de Creil, dont la longueur sera de 800 mètres, est pour ainsi dire terminé. En l'état, il ne reste plus à construire que celui de la Roize, à Voreppe, auquel on travaille jour et nuit. Les entrepreneurs ont rencontré là de sérieuses difficultés; il n'a fallu rien moins que détourner le torrent et lui créer un autre lit, afin de pouvoir opérer à l'aise. Le sol a été rendu imperméable au moyen d'une forte couche de terre glaise, qui, en rendant toute filtration impossible, permet maintenant aux ouvriers de continuer sans obstacle leurs travaux. Lorsque ce tunnel, qui aura 350 mètres de longueur, sera terminé, la ligne de Rives à la Buisserate sera complétement finie et prête à entrer en exploitation.

» La pose des rails s'opère sur double voie de Grenoble à la rencontre des lignes de Lyon et Saint-Rambert, de façon à pouvoir, lorsque cela sera nécessaire, satisfaire sur-le-champ aux exigences d'une circulation plus considérable.

» Enfin, une gare en charpente s'élève près du pont de Pique-Pierre, en attendant la solution définitive de la gare de Grenoble. C'est là que débarqueront provisoirement voyageurs et marchandises.

» Quant au viaduc sur l'Isère, sa construction est assez avancée pour n'avoir rien à craindre désormais de la crue des hautes eaux.

» En somme, si rien ne vient déranger les calculs les plus probables, la mise en exploitation de la ligne pourra avoir lieu dans le courant du mois de juin prochain. »

On lit dans le même journal :

« On nous annonce que l'administration du chemin de fer de Saint-Rambert, se préoccupant des besoins de nos principales industries, et désirant faciliter le développement du mouvement commercial de notre département, a soumis à l'homologation de M. le ministre des tarifs spéciaux, à prix réduits, pour :

Les ciments et les plâtres,
Les fers et les aciers,
Le papier et les chiffons,
Les céréales,
Le sel,
Les bestiaux.

» Dans le but de faciliter les échanges, la Compagnie a également préparé un tarif spécial *franco*, pour le retour des sacs, toiles d'emballages et paniers vides.

» Depuis quelque temps déjà, un traité entre le chemin de Saint-Rambert et celui de la Méditerranée a supprimé tous les frais de manutention des marchandises, à l'occasion de leur transmission d'un chemin sur l'autre, et a permis aux wagons partis de Marseille ou de Paris d'arriver à Rives sans rompre charge.

» Un traité est à l'étude, qui supprimera les délais auxquels les Compagnies ont droit à l'occasion de la même transmission.

» Le camionnage établi entre Rives et Grenoble a reçu les développements nécessités par l'accroissement du trafic.

» Quant aux *houilles*, le tarif général de Saint-Rambert les favorisait suffisamment pour qu'on n'eût pas eu besoin de les comprendre au tarif spécial. Le mouvement de cette marchandise, aliment de l'industrie, s'effectue déjà presque tout entier par la voie de Saint-Rambert, d'une manière plus économique que par la voie de terre.

» Cette amélioration sera bien plus sensible encore, lorsqu'au mois de mai prochain la construction du pont de Givors, qui doit relier les chemins du département de la Loire à la Méditerranée, étant terminée, les wagons chargés aux puits de la mine arriveront à Rives sans transbordement. Il est facile d'apprécier les résultats commerciaux d'un fait pareil.

» Le chemin de Saint-Rambert n'a pu répandre suffisamment ses tarifs et ceux des chemins voisins; le calcul de ces prix combinés offre d'ailleurs quelque difficulté aux commerçants; mais ils peuvent trouver tous les renseignements nécessaires, soit dans les stations, soit auprès du chef du service commercial résidant à Rives, soit auprès de l'agent principal commercial, au bureau de la rue Condillac, à Grenoble. »

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Le lundi 23 mars courant aura lieu, à deux heures précises, à l'hôtel de la Société, rue Neuve-des-Capucines, 19, le premier tirage pour 1857, des obligations foncières. (Emprunt de 200 millions.)

NOMINATIONS.

Par décrets, en date du 10 février 1857, M. Mathias (Ferdinand), ingénieur de la traction au chemin de fer du Nord, vient d'être autorisé à accepter et à porter la décoration de chevalier de l'ordre belge de Léopold.

M. Chodskiewicz (Ladislas), inspecteur particulier de l'exploitation commerciale du chemin de fer de Lyon à Genève, a été, à la même date, autorisé à porter la décoration de cinquième classe de l'ordre du Medjidié.

Les autres nominations autorisées par le même décret sont :

Danemark.

Ordre de Danebrog : commandeur, M. Degrand (Georges-Mathieu-Ernest), ingénieur ordinaire des ponts et chaussées.

Sardaigne.

Ordre des Saint-Maurice et Lazare : chevalier, M. Callon (Pierre-Jules), ingénieur en chef des mines.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en moins.
								%	%
ORLÉANS (1)	Du 5 au 11 mars.....	1234	1,176,695 »	951 »	1053	910,529 »	864 »	10.0	»
NORD (1)	5 — 11 — ...	795	937,447 »	1,179 »	795	841,142 »	1,058 »	10.2	»
OUEST (1)	5 — 11 — ...	876	735,131 »	839 »	806	611,305 »	758 »	10.6	»
EST (1)	5 — 11 — ...	1122	906,438 »	806 »	1069	769,631 »	720 »	11.9	»
LYON (1)	5 — 11 — ...	656	1,012,269 »	1,543 »	572	689,067 »	1,204 »	28.0	»
LYON-BOURBONNAIS (1)	5 — 11 — ...	255	256,422 »	1,005 »	255	244,689 »	957 »	5.0	»
MÉDITERRANÉE (1)	5 — 11 — ...	551	663,797 »	1,204 »	523	452,588 »	860 »	40.0	»
MIDI	5 — 11 — ...	494	186,080 »	376 »	307	84,750 »	276 »	36.2	»
GRAND-CENTRAL	5 — 11 — ...	125	42,608 »	340 »	»	»	»	»	»
LYON A GENÈVE	5 — 11 — ...	75	21,409 »	284 »	»	»	»	»	»
				» »	»	»	»	»	»

(1) PRÉLÈVEMENT FAIT DE L'IMPOT SUR LA GRANDE VITESSE.

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1856. id. 795 id.)

Du 5 au 11 mars 1857.

86,699 voyageurs	270,624 08
Bagages, marchandises, etc	667,023 24
Total	937,647 32
Semaine correspondante de 1856.	
81,969 voyageurs	251,760 65
agages, marchandises, etc	589,381 99
Produit total	841,142 64

Recette totale depuis le 1er janvier

1857	9,067,426 07
1856	8,366,316 44
Différence	703,110 23

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLEANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine ;
En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Du 5 au 11 mars 1857.

67,859 Voyageurs	345,096 06
Bagages, marchandises, etc	829,599 56
Total	1,174,695 62
Semaines correspondantes de 1856	910,529 75
Différence en faveur de 1857	264,165 87
Recettes depuis le 1er janvier 1857	10,624,878 29
Recette correspondante de 1855	8,683,117 81
Différence en faveur de 1857	1,941,760 48

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 876 kilomètres)
(1856. id. 806 id.)

Du 5 au 11 mars 1857

159,538 voyageurs	267,453 97
Marchandises, etc., grande vitesse	68,200 09
— petite vitesse	399,477 27
Total de la semaine	735,131 33
Semaine correspondante en 1856	611,365 18
Augmentation en 1857	123,766 15
Recettes depuis le 1er janvier 1857	6,925,882 47
id. id. 1856	5,759,995 34
Différence en faveur de 1857	1,165,887 13

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

(1857. Longueur exploitée, 850 kilom.)
(1856. id. 572 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,563 09.
— 1856, 1,204 66.

Recettes du 5 au 11 mars 1857

Grande vitesse) 67,131 voyageurs	312,544 65
Grande vitesse) marchand	119,509 70
Petite vitesse) marchand	580,215 60
Total	1,012,269 95
Semaine correspondante de 1856	689,067 79
Différence en faveur de 1857	323,202 16
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	9,494,640 29
id. id. 1856	6,015,019 70
Différence en faveur de 1857	3,379,620 59

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(1857. Longueur exploitée, 1122 kilomètres.)
(1856. id. 1069 id.)

8e année. — 10me semaine.

Du 5 au 11 mars 1857.

75,682 Voyageurs	274,803 04
Marchandises	629 545 66
Total de la semaine	904,438 70
Recettes antérieures	7,114,324 98
Total général	8,018,763 68
10me semaine de 1857	904,438 70
Semaine correspondante de 1856.	769,831 38
Différence en faveur de 1857	134,607 32
Exercice 1857	8,018,763 68
Id. 1856	7,467,024 48
Différence en faveur de 1857	551,739 20

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont et prolongements.

Longueur exploitée : 125 kilomètres

Du 5 au 11 mars 1857.

Voyageurs	15,458 25
Bagages, marchandises, etc	27,150 59
Total	42,608 84
Recettes antérieures	300,718 61
Total depuis le 1er janvier	343,327 45

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 523 id.

Recettes du 5 au 11 mars 1857

50,919 Voyageurs	181,536 40
Bagages et marchandises	462,261 03
Total de la semaine	643 797 43
Semaine correspondante de 1856	432,588 »
Augmentation	211,209 43
Total des recettes, à partir du 1er janvier 1857	5,894,741 74
Période correspondante de 1856	4,593,665 60
Augmentation	1,301,076 14

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

(1857. Longueur exploitée, 150 kilom.)

Du 5 au 11 mars.

(Section de Lyon à Roanne.)

2,222 Voyageurs	37 317 01
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	175,344 36
Total	212,661 37
Recettes antérieures	1,643,925 35
Total de l'exercice 1857	1,856,586 72
Recette correspondante 1856	214,514 51
Total de l'exercice 1856	1,923,301 65

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).

Voyageurs	13,172 17
Bagages, marchandises, etc	30,589 17
Total	43,761 34
Recettes antérieures	310,345 94
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	354,107 28
Semaine correspondante en 1856	29,575 13
Recettes depuis le 1er janvier 1856	299,973 87
Recettes totales de la semaine sur les 2 sections	256,423 71
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857	1,954,271 29
Total	2,210,694 »

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 494 kilomètres.
Id. en 1856, 307 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 150 id.

Recettes du 5 au 11 mars 1857

CHEMIN DE FER.

28,262 voyageurs.....	79,927 95
Bagages, marchandises, etc.....	106,152 34
TOTAL.....	186,080 29
Recettes du CANAL LATÉRAL...	20,926 22
Recettes antérieures.....	1,684,073 58
Total depuis le 1er janvier 1857	1,891,078 09
10e semaine de 1857. Chemin de fer..	186,080 29
Id. Canal latéral...	20,926 22
Total de la semaine en 1857	207,004 51
10e semaine de 1856. Chemin de fer..	84,750 95
Id. Canal latéral...	15,811 37
Total de la semaine en 1856	100,562 32
Différence en faveur de 1857.	106,442 19

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857.....	1,891,078 09
1856.....	863,262 75
Différence en faveur de 1857..	1,027,815 34

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1857,	376 08	99 63
1856,	275 00	105 40
Augmentation,	100 62	5 77

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Section de Lyon à Bourg.)

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 5 au 11 mars.

6,524 Voyageurs.....	15,513 45
Bagages, marchandises, etc.....	5,896 20
Total.....	21,409 65
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1857.....	197,654 95
TOTAL.....	219,064 60

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

(Lignes de Bâle à Sissach et Aarau-Olten-Lucerne, 84 kilomètres.)

Recettes du 1 au 28 février 1857.

	Voyageurs	Marchandises quintaux à 50 kil.	Recettes.
Du 1er au 28	35,624	80,343	49,444 85
Mois précédents.	48,244	102,794	57,583 85
Totaux..	83,868	183,137	107,028 70

CHEMIN DE FER D'ORSAY.

Circulation et recettes comparatives du mois de Février 1857.

(1857. Longueur exploitée, 23 kilomètres)

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages etc.	Totaux.
1857.....	40,870	25,732 10	938 40	26,670 50
1856.....	39,398	24,633 60	1,119 95	25,753 55
En faveur de 1857.....	1,481	1,098 50	» »	916 95
En faveur de 1856.....	»	»	181 55	»

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS.

1857. — Longueur exploitée, 402 kilomètres.
1856. — — 402 —

Janvier 1857.

166,466 voyageurs.....	344,150 45
13,709 tonnes de marchandises.....	155,493 00
Total du mois.....	449,643 45
Mois correspondant 1856...	449,943 48
Différence en faveur de 1857..	49,699 97

Le nombre des trains de voyageurs a été diminué d'un train par jour, dans chaque sens, en comparaison avec l'année antécédente.

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 5 au 11 mars 1857.

Voyageurs.....	25,332 15
Bagages.....	781 25
Marchandises : grande vitesse.....	2,863 19
id., petite vitesse.....	15,222 90
Produit éventuel.....	» »
Exploitation de Biella	4,871 23
Ensemble.....	49,271 29
Recette correspondante de 1856..	39,904 17
Différence en faveur de 1857....	9,367 11

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. id. 1,039 id.

Du 5 au 11 mars 1857.

	En francs, en charge de 120 o/o
34,330 voyageurs.....	169,272 50
25,746 tonnes Marchandises.....	371,565 »
Total de la semaine.....	540,937 50
Semaine correspond. 1856.....	559,492 50
Différence en faveur de 1856...	18,555 »
Recettes depuis le 1 janvier 1857.....	4,813,647 50
Recettes depuis le 1 janvier 1856.....	5,633,457 50
Différence en faveur de 1856...	819,810 00

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

10e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 2 au 8 mars

4,326 voyageurs. — 18,752 quint. bagages, marchandises.....	fr. 10,268 »
Recette correspondante de 1856.....	5,419 70
Augmentation.....	4,848 30
Recettes depuis le 1er janvier 1857	74,772 95
Recette correspondante de 1856	42,247 40
Différence en faveur de 1857..	32,525 55

CHEMIN DE FER NORD-EST SUISSE.

1857. — Longueur exploitée : 114.4 kilomètres.
1856. — 100.8 —

Février 1857 (*)

45,000 voyageurs.....	52,000 »
174,000 quint. marchandises et bagages	69 000 »
Total du mois.....	121,000 »
Mois correspondant de 1856.....	64,963 » »
Différence en faveur de 1857.	56,037 » »
Recettes depuis le 1er janvier 1857....	262,605 » »
Recettes correspondantes 1856.....	126,436 » »
Différence en faveur de 1857.	136,169 » »

(*) Résultat approximatif.

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 22 février au 7 mars 1857

5,932 voyageurs..... fr.	4,143 85
Marchandises, ouverture 5 janvier 1857	1,182 70
Total.....	5,326 55
Recettes antérieures à partir du 17 septembre 1856.....	82,639 95
Total.....	87,966 50

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

Février 1857

	1857.	1856	1855.
Voyageurs...	28,599 45	29,905 10	11,778 85
Bagages.....	601 70	653 80	237 94
Bétail.....	925 60	1,572 50	853 15
Marchandises	20,774 71	21,012 97	15,510 72
	50,901 45	53,144 37	27,250 66

Diminution en 1857 de fr. 2,242 92 sur 1856
Augmentation de 23,650 79 sur 1855

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (11e semaine)		Par journée de voiture	
		d'omnibus.	de banlieue.
Du 8 au 14 mars 1857	191,902 05	69 23	39 24
Semaine correspondante de 1856 . .	173,183 30	61 88	37 31
Rec. depuis le 1er janv. 1857 . . .	2,063,576 60	71 16	40 72
Période correspondante de 1856 . .	1,902,298 45	64 06	39 05
Différence en faveur de 1857. . . .	161,278 15	7 10	1 67

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

D'ORLEANS.

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale annuelle et *extraordinaire*, pour le lundi 30 *mars* courant, à 2 heures et demie, dans l'hôtel de l'administration, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11.

Les actionnaires porteurs de *vingt* actions ou plus, ou de certificats de dépôts du même nombre d'actions, peuvent seuls, aux termes des statuts, faire partie de l'assemblée.

Pour y être admis, ils doivent déposer dans les bureaux du service central, rue de la Chaussée-d'Antin n° 11, avant le 27 *mars*, soit leurs actions au porteur, soit leurs certificats de dépôt; sont également reçues comme donnant droit d'admission à l'assemblée, toutes pièces constatant des dépôts d'actions de la Compagnie faits, à quelque titre que ce soit, à la Banque de France, au Sous-Comptoir des chemins de fer ou au Crédit mobilier.

Ces titres pourront être déposés, à partir du 10 mars, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, où des cartes personnelles d'admission seront remises en échange à MM. les actionnaires ou à leurs fondés de pouvoirs; ceux-ci, *qui doivent être eux-mêmes actionnaires* de la Compagnie, devront déposer en même temps que les titres, une procuration spéciale dont le modèle est dès à présent délivré au bureau des titres du service central.

Il sera soumis dans cette réunion, à MM. les actionnaires, des propositions sur lesquelles les décisions ne peuvent, aux termes des statuts, être prises que dans une assemblée réunissant au moins le *cinquième* du fonds social, soit 60,000 actions; ils sont donc *instamment* priés d'y assister ou de s'y faire représenter.

Le Directeur de la Compagnie

C. DIDION.

Paris, 5 mars 1857.

COMPAGNIE

D'ORLEANS.

ACTIONS.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le *solde* du dividende de l'exercice 1856 (10e coupon des actions) sera payé à la Caisse centrale à partir du 1er avril 1857.

Les coupons et certificats de dépôt, accompagnés de leurs bordereaux, seront, comme d'ordinaire, reçus dès le 16 mars dans les bureaux du service des titres, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, où il en sera délivré un récépissé indiquant le jour du paiement.

Paris, 9 mars 1857.

Le Directeur de la Compagnie.

CH. DIDION.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST,

124, rue Saint-Lazare.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 27 des statuts, aura lieu le samedi 28 mars 1857, à trois heures et demie de l'après-midi, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 *bis* salle Sainte-Cécile).

MM. les actionnaires porteurs de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôts, soit comme fondés de pouvoirs, qui désireront assister à cette assemblée générale, devront déposer leurs titres et leurs procurations, ou présenter leurs certificats de dépôts avant le 25 mars prochain au secrétariat de la Compagnie (service des titres), rue Saint-Lazare, n° 124, à Paris, où leurs titres seront reçus de dix heures du matin à trois heures de l'après-midi, tous les jours, dimanches et fêtes exceptés. Il leur sera remis une carte d'admission. Cette carte est nominative et personnelle.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST.

Paris, 124, rue Saint-Lazare.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le dividende de l'exercice 1856 (4e coupon), sera payé au siége de la Compagnie, 124, rue Saint-Lazare, à partir du 1er avril 1857.

Les coupons et certificats de dépôt, accompagnés de leurs bordereaux, seront reçus à dater du 16 mars courant, de 10 heures du matin à 3 heures de l'après-midi, dans les bureaux du service des titres, 124, rue Saint-Lazare, où il sera délivré un récépissé indiquant le jour du paiement.

CHEMINS DE FER

DE L'EST,

rue et place de Strasbourg.

Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les souscripteurs des obligations émises en décembre dernier, que le troisième et dernier versement de 70 francs par obligation doit être effectué du 15 au 25 mars courant, de 10 à 3 heures, au siége de la Société.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

Les coupons d'intérêts des obligations 3 0/0 et 3 0/0, échéant au 1er avril 1857, seront payés, à partir de cette époque, à la Caisse de l'administration centrale de la Compagnie de Lyon, 47, rue de Provence.

Ces coupons peuvent être déposés à l'avance, à partir du vendredi 20 courant, de 10 heures à 2 heures.

Le Secrétaire général,

G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

Emprunt de 1855, 3 0/0.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir les porteurs d'obligations 3 0/0 que les 356 obligations dont les numéros suivent, sont sortis au tirage qui a eu lieu en séance publique le 19 mars courant; elles seront remboursées à raison de 500 fr. chacune, à dater du 1er avril prochain, au siége de l'administration, n° 47, rue de Provence, de 10 heures à 3 heures.

Série 826.

Du n° 82,501 au n° 82,600—100 obl.

Série 436.

Du n° 43,701 au n° 43,775— 75 »

Soit pour la 1re émission, 175 obl.

Série 1,075e

Du n° 107,401 au n° 107,500—100 obl.

Série 1,336.

Du n° 135,501 au n° 135,575— 75 »

Soit pour la 2e émission, 175 obl.

Le Secrétaire général,

G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans ses succursales les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,

G. RÉAL.

CHEMIN DE FER DE

LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Le jeudi 26 mars, à deux heures, il sera procédé, en séance publique, dans une des salles de l'administration, rue Laffitte, 23, au tirage au sort :

1° De 316 numéros à rembourser de l'emprunt de 60 millions de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée (obligations 5 0/0);

2° De 35 numéros des obligations créées en représentation des actions de l'ancienne Compagnie du chemin de fer d'Avignon à Marseille (obligations 5 0/0).

Les obligations sorties seront remboursées à 625 fr. chacune, à partir du 1er avril prochain, dans les caisses de la Compagnie à Paris, Lyon et Marseille.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Emprunt de 60 millions, — Obligations 3 0/0.

Le semestre d'intérêt échéant le 1er avril prochain sera payé à partir dudit jour à raison de 12 fr. 50 c. par obligation, dans les caisses de la Compagnie à Paris, Lyon et Marseille.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec les coupons à l'appui, à partir du 24 courant.

Les succursales de la Banque de France payent, moyennant une commission de *un quart pour cent*, les intérêts et dividendes des obligations et actions de la Compagnie.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

MM. les porteurs des obligations d'Andrezieux à Roanne, 1er et 2e ordre, sont prévenus que le semestre d'intérêt échéant le 1er avril 1857, leur sera payé à partir de ce jour dans les bureaux de la Compagnie, rue Taitbout, 57.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux, avec coupons ou titres à l'appui, à partir du 20 mars courant, de 10 heures à 2 heures.

Le remboursement des titres sortis au tirage du 6 novembre 1856 se fera également à partir du 1er avril.

Ces titres sont numérotés :

Pour le 1er ordre,	1441	à	1460	20
	3081	à	3100	20
	3301	à	3320	20
	3901	à	3920	20
				80
Pour le 2e ordre,	541	à	560	20
	1341	à	1360	20
				40

Le secrétaire général,

LÉON SAY.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE GRAISSESSAC A BEZIERS.

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon du premier semestre 1857, échéant le 5 avril prochain, sera payé à partir de cette époque à la caisse de la Compagnie, à Paris, rue Taitbout, 45, de 10 heures à 2 heures; et à Londres, chez MM. C. Devaux et Ce, banquiers, n° 62, King William street.

CHEMIN DE FER

DES ARDENNES ET DE L'OISE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'il est fait appel d'un versement dans les conditions suivantes :

L'époque du versement est fixée du 10 au 25 avril prochain inclusivement.

Les versements faits après le 25 avril sont passibles d'un intérêt calculé à raison de 5 0/0 l'an, à partir du 10 avril.

Les versements seront reçus à Paris, au siége de la Société, rue de Provence, 70, tous les jours non fériés, de 11 heures à 2 heures.

Le Secrétaire du Conseil,

ARTHUR BAIGNÈRES.

LA FOUDRE

(Filature rouennaise). — L'assemblée générale ordinaire et extraordinaire aura lieu le 31 mars 1857, à 3 heures du soir, salle Lemardelay, 100, à Paris.

Elle aura pour objet l'approbation de l'inventaire, la fixation du dividende, la nomination des commissaires et la révision des statuts.

L'assemblée se compose de tous les porteurs de dix actions au moins, qui auront déposé leurs titres trois jours d'avance au siége social, ou chez MM. Green et Ce, banquiers, place St-Georges, 28, à Paris.

Les gérants,

HARTOG, ET Ce.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

DE ROME A FRASCATI

Et à la frontière de Naples.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le troisième et dernier versement de 62 francs 50 centimes sur les actions de la Compagnie sera exigible du 1er au 20 mai prochain.

Ce versement sera reçu :

A Paris, à la caisse de la Banque générale suisse, rue Louis-le-Grand, n° 30 ;

A Londres, à l'agence de la Banque générale suisse, Royal Echange Building's, 2, et à la caisse de The London and County Bank, Lombard street, 2 ;

A Rome, chez MM. Torlonia et C°.

On réduira sur cet appel le semestre courant, à raison de 7 0/0 l'an, sur les 187 fr. 50c. déjà versés, soit 6 fr. 55 c. par action.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire de l'administration,

A. MALVEZZI.

EMPRUNT DE CINQUANTE MILLIONS

Du département de la Seine. 1857.

Les souscripteurs sont prévenus que l'échange des titres provisoires émis par MM. Saint-Paul et C° contre les certificats du département s'effectuera à partir du 23 mars courant, savoir :

Pour les souscripteurs de Paris, à la préfecture de la Seine, place de l'Hôtel-de-Ville, de 10 heures à 2 heures (division de la comptabilité, 2e bureau), et pour les souscripteurs de la province et de l'étranger, chez MM. Saint-Paul et C°, 8, rue Saint-Arnaud.

MM. Saint-Paul et C° rappellent aux porteurs de leurs titres que le tirage des lots aura lieu le 1er mai prochain, et que faute par eux d'échanger leurs titres avant cette date contre les certificats portant les numéros du département, ils ne pourront prendre part au tirage.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES

OMNIBUS DE LONDRES

Recettes du 8 au 14 mars 1857.

10e semaine.

604 voitures appartiennent à la Compagnie ; 573 ont circulé et ont produit 250,646 fr. 75 c., soit par jour 35,806 fr. 96 c. et par voiture 62 fr. 35 c.

La recette totale du 1er au 14 mars 1857 est de 2,734,576 fr. La moyenne générale par jour et par voiture, comprenant le service de ville et de banlieue, est de 67 fr. 52 c.

Recette comparative :

Depuis le 1er janvier 1857,

2,734,576 fr. » moyenne, 67 fr. 52

Depuis le 1er janvier 1856.

1,053,272 fr. 65 moyenne, 64 fr. 40

Différence en faveur de 1857,

1,681,303 fr. 35 moyenne, 3 fr. 12

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

OMNIBUS DE LONDRES.

Les gérants de la Compagnie générale des Omnibus de Londres ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'aux termes des articles 26, 27 et 32 des statuts, ils sont convoqués pour mardi 31 mars 1857 à 11 heures précises du matin, 68, rue de la Victoire, salle Herz, à Paris, en assemblée générale annuelle et en assemblée générale extraordinaire pour délibérer s'il y a lieu sur des modifications proposées aux statuts.

MM. les actionnaires porteurs de 50 actions au moins qui désireront assister à l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire, devront, aux termes de l'art. 28 des statuts, déposer leurs titres cinq jours au moins avant le 31 mars, soit à Paris, au siége de la Société, 14, rue Vivienne, soit à Londres, au siége de l'exploitation, 456, West Strand.

Aux termes de l'art. 24 des statuts, tout propriétaire de 50 actions a le droit de se faire représenter à l'assemblée générale, pourvu que ce soit par un actionnaire ayant lui-même le droit de voter.

Il sera remis à chaque actionnaire une carte d'admission nominative et personnelle au moment du dépôt des titres.

Des modèles de pouvoir sont délivrés à Paris et à Londres au siége de la Société.

CAISSE DU COMMERCE

ET DE

L'INDUSTRIE A TURIN

(Crédit mobilier).

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le mercredi 15 avril prochain, à une heure de relevée, rue Bogino, à Turin, en l'hôtel de la Dette publique, dans le but de discuter et délibérer sur le projet de réforme des statuts de la Société, qui devra être présenté par le Conseil d'administration, d'après la décision prise dans la dernière assemblée ordinaire.

Turin, 10 mars 1857.

GAZ PORTATIF.

Bureaux : boulevard de Strasbourg, n° 2.

Usine : rue Charonne, n° 104.

Emission de la quatrième série des actions de la Société du gaz général de Paris.

L'augmentation successive du nombre des abonnés nécessitant la création d'un nouveau matériel, l'assemblée générale des actionnaires, dans la séance du 15 janvier 1857, a autorisé l'émission de la quatrième série du capital social, soit :

Un million de francs.

Les actions sont de cinq cents francs chacune et au porteur.

Elles produisent cinq pour cent d'intérêts, lesquels sont payables par trimestre, les 25 janvier, 25 avril, 25 juillet et 25 octobre de chaque année. Elles ont droit, en outre, au dividende qui est réparti tous les six mois.

Pour se faire une idée de l'avenir réservé au gaz portatif, il suffit de constater les développements progressifs de l'entreprise dans l'année qui vient de s'écouler.

Au 1er janvier 1856, la Société prenait une usine dont le matériel permettait à peine de fournir, dans les meilleurs mois de l'année, environ 3,868 fr. de gaz, recette que donne le mois de janvier 1856.

En février, cette recette était de 3,218 fr. ; en mars, 3,245 fr. Elle a atteint successivement dans les mois suivants, 3,965, 6,393, 9,839, 13,108, 17,492, 25,709, 33,240, et enfin elle est arrivée en décembre 1856, à 46,686 fr.

Les actions sont payables moitié en souscrivant, et le surplus sur des appels de fonds régulièrement autorisés.

Toute demande d'actions doit être accompagnée d'un versement de 250 fr. par action.

S'adresser, pour la souscription et les versements, à MM. Pioche et Bayerque, banquiers de la Société, rue Caumartin, 68.

Les versements peuvent être également effectués au crédit de MM. Pioche et Bayerque, à la Banque de France, dans toutes les villes où il existe des succursales.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

Avis aux porteurs d'obligations.

A dater du 1er avril 1857, il sera payé un intérêt de 15 fr. pour le semestre échu afférent à chaque obligation de 500 fr., savoir :

A Paris, au siége de la Société, rue Notre-Dame-des-Victoires, n° 28, de 11 heures à 3 heures.

Et à Marseille, rue Mongrand, 33, à la caisse de la Direction.

Les obligations libérées du dernier versement de 250 fr. auront seules droit au paiement des intérêts.

Les porteurs d'obligations non libérées sont invités à régulariser leurs titres dans le plus bref délai possible.

Le paiement de l'intérêt de 15 fr. ne sera fait que *sur la présentation des titres* dûment libérés, ou des certificats de dépôt.

Pour le Conseil d'administration.

Le secrétaire général,

R. MAIMÉ.

COMPAGNIE

L'UNION DES GAZ.

28, rue Grange-Batelière.

Le gérant de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'en exécution de la délibération de l'assemblée générale du 14 janvier dernier, une assemblée générale extraordinaire est fixée au mardi 31 mars courant, *trois heures* de l'après-midi, salon Lemardelay, rue Richelieu, 100.

Conformément à l'art. 52 des statuts pour être admis aux assemblées générales, il faut être propriétaire de vingt actions au moins, qui devront être visées, trois jours à l'avance, au siége social, de façon à obtenir une carte d'admission, qui servira de carte d'entrée pour l'assemblée.

SOCIÉTÉ ANONYME

DE LA

MANUFACTURE DE GLACES D'AIX-LA-CHAPELLE

(Prusse Rhénane).

Conformément à l'art. 23 des statuts, j'ai l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale extraordinaire du 7 mars dernier, a confirmé la nomination de M. Léopold Scheibler, conseiller de commerce et président de la chambre de commerce d'Aix-la-Chapelle, que le conseil d'administration avait désigné, en vertu de l'art. 27 des statuts, comme administrateur, en remplacement de M. G. Ritz, domicilié à Aix-la-Chapelle, démissionnaire.

Aix-la-Chapelle, le 9 mars 1857.

Le directeur général,

HENOCH.

VILLE DE BRUXELLES.

Emprunt de 7 millions de francs.

Les porteurs d'obligations sont prévenus que le paiement des coupons d'intérêts et le remboursement des obligations sorties au cinquième tirage auront lieu à partir du 31 mars,

A Bruxelles, à la caisse communale ;

A Paris, de *neuf à trois heures*, chez MM. Ad. Bourdon, Dubuit et C°, banquiers, place Boisldieu, 3.

COMPAGNIE

DES

GLACES DE MONTLUÇON.

Le nombre des actions représentées ayant été insuffisant, l'assemblée générale et extraordinaire convoquée pour le 16 courant n'a pu avoir lieu.

Les actionnaires présents ont décidé que pour préparer et terminer certains travaux et négociations qui seront soumis à la prochaine assemblée, il y avait lieu à la proroger au 15 mai prochain.

La séance sera ouverte à une heure précise, au siége de la Société, rue de la Douane, 22.

Quel que soit le nombre des actionnaires présents, les délibérations de ladite assemblée seront valables.

Ceux de MM. les actionnaires qui ont droit d'y assister doivent, aux termes des statuts, déposer leurs titres avant le 1er mai, au secrétariat de la Compagnie.

BOIS INJECTÉS.

Procédé Boucherie neveu, s. g. d. g. pour la préparation des bois secs en grume ou équarris.

S'adresser pour cessions ou fournitures en France et à l'étranger, à MM. Dumoulin, Dulys frères, à Bordeaux.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

ait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

Digitized by Google

COMPAGNIE FRANCAISE

DE

Navigation à Vapeur

DE ROULAGE ET DE MESSAGERIE

CLOTURE DE LA SOUSCRIPTION

C'est irrévocablement le 25 de ce mois pour Paris et le 31 pour les Départements qu'aura lieu la CLOTURE DE L'ÉMISSION des actions de 500 fr. de la *Compagnie française de Navigation à vapeur, de Roulage et de Messagerie.*

On verse 100 francs par action en souscrivant.

La répartition des actions se fera au prorata des demandes dans les premiers jours du mois prochain.

Toute demande non accompagnée du versement de 100 francs par chaque action demandée sera considérée comme non avenue.

On recevra les Souscriptions, jusqu'aux époques ci-dessus indiquées, dans les Établissements principaux de la Compagnie, savoir :

Chez MM. EUGÈNE BONJOUR, 27, rue de l'Échiquier, à Paris.

Chez MM. FAURE, MÉAUX et BRIFFAUX, rue du Temple, 190, à Paris.

Chez MM. ED. MUSTEL, QUESNOT et GALLAND, rue des Vinaigriers, 44, à Paris.

Dans toutes les villes où il existe des succursales de la Banque de France, on peut verser, au crédit de M. D. GALLAND, 100 fr. par chaque action souscrite.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Les variations ont eu peu d'importance depuis huit jours sur la rente. On a repris à peine de 70 90 à 71 40, et l'on est revenu à 70 90. Mais les cours sont tenus avec beaucoup de fermeté chaque fois qu'une réaction fait reculer la rente à 71.

Le mouvement ascensionnel de nos fonds a été entravé par les nouvelles de Londres, qui, chaque jour, annonçaient la rareté des capitaux, la continuation de la sortie de l'or et la lourdeur des consolidés. Mais une partie des métaux qui sortent de la Banque d'Angleterre vient en France, et ce qui le prouve, c'est que la situation de la Banque de France continue à s'améliorer.

Les actions du Crédit mobilier sont sorties de leur longue stagnation ; elles ont reparu de 1,472 50 à 1,485; mais elles ont ensuite reculé à 1,450.

Les affaires ont été excessivement actives sur le marché des chemins de fer ; quelques lignes ont obtenu d'importantes améliorations sur les cours. Depuis que la spéculation sait à quoi s'en tenir sur l'importance du nouveau droit qui doit frapper les valeurs mobilières, elle ne s'en préoccupe plus et elle a même recommencé ses achats. Ses opérations à la hausse sont basées tantôt sur l'importance des recettes qui doivent accroître les revenus de ces valeurs, tantôt sur les nouvelles concessions qui doivent être données à certaines lignes, tantôt enfin sur les négociations relatives à des traités de fusion. On prétendait ces jours-ci que les négociations étaient sur le point d'aboutir entre les compagnies de Lyon et de la Méditerranée, et les cours de ces deux lignes se sont élevés rapidement : Lyon a fait 1,530 et 1,535 ; la Méditerranée a franchi sans difficulté le cours de 2,000, et elle s'est élevée à 2,030 et 2,040. La hausse de ces deux chemins a entraîné le Genève, qui a monté de 790 à 825. On suppose que la compagnie de Genève devra profiter dans certaines limites de la fusion projetée entre Lyon et la Méditerranée.

Le Nord s'est relevé brusquement de 970 à 1,000, et il est ferme à 995. La faveur dont jouit ce chemin est attribuée à la concession attendue de la ligne de Soissons.

Une spéculation très-animée a eu lieu sur les actions du Midi. Les acheteurs ont appuyé leurs opérations d'explications peut-être prématurées sur les avantages de ce chemin, et de levées de titres en liquidation. Les actions anciennes ont fait 870, et elles ont reculé à 850.

Le Grand-Central est stationnaire de 615 à 620.

Les actions d'Orléans ont monté rapidement de 1,450 à 1,495.

Voici qu'elles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 12 jusqu'à celle du 19 mars :

La rente 3 0/0 a monté, au comptant de 70 75 à 71 ; elle est restée à 70 65; elle a varié, à terme, de 71 05 à 71 40; elle est restée à 70 90.

Le 4 1/2 0/0 a monté de 92 25 à 93 25, il a fermé à 93.

La Banque a repris de 4,400 à 4,200.

Le Crédit mobilier a monté de 1,412 50 à 1,475, il a fermé à 1,440.

L'Orléans a monté de 1,450 à 1,490, il a fermé à 1,475.

Le Nord a repris de 970 à 997 50, il est resté à 982 50.

L'Est ancien a monté de 845 à 867 50, il est resté à 860. L'Est nouveau a monté de 782 50 à 800, il a fermé à 795.

Lyon a monté de 1,475 à 1,530, il est resté à 1,520.

La Méditerranée a monté de 1,960 à 2,020, elle a fermé à 2,015.

Le Midi ancien a monté de 830 à 870, il est resté à 850. Le Midi nouveau a monté de 835 à 872 50, il est resté à 860.

L'Ouest a monté de 837 50 à 850, il a fermé à 835.

Le Grand-Central a monté de 615 à 620, il est resté à 615.

Genève a monté de 790 à 825, il est resté à 805 au comptant et à 822 50 à terme.

Saint-Rambert a monté de 670 à 700, il est resté à 695.

Les Ardennes ont fléchi de 590 à 582 50.

Les Autrichiens ont fléchi de 791 25 à 782 50, ils ont fermé à 785.

Le Victor-Emmanuel a fléchi de 612 50 à 607 50.

Le Central suisse a varié de 523 75 à 530; l'Ouest suisse, de 540 à 532 50.

Les Lombard-Vénitiens, de 658 75 à 655.

Les François-Joseph, de 527 50 à 525.

Les Saragosse, de 495 à 498 75.

Samedi. — Les cours étaient très-fermes sur la rente, et les chemins étaient en voie de hausse, malgré l'approche de la liquidation de quinzaine. La rente 3 0/0 a monté au début de 45 c. à 70 90, et à terme de 30 c. à 71 20; 4 1/2 0/0, de 75 c. à 93 25. La Banque était sans variations à 4,440. Le Crédit mobilier a monté de 10 à 1,425. Les actions d'Orléans se sont tenues de 1,450 à 1,445; le Nord, de 977 50 à 990; l'Est ancien, de 840 à 850; l'Est nouveau, de 780 à 795; Lyon, de 1,480 à 1,490; la Méditerranée, de 1,965 à 1,977 50; le Midi ancien, de 825 à 828 75; le Midi nouveau, de 825 à 832 50; l'Ouest, de 835 à 840; le Grand-Central, de 615 à 618 75; Genève, de 785 à 790; Saint-Rambert, de 665 à 670; les Autrichiens, de 790 à 791 25; l'Emmanuel, de 607 50 à 610. L'Ouest de la Suisse a fait 528 75; le Central-Suisse, 517 50; les Lombards, 660; les François-Loseph, 525; les Saragosse, 497 50 à 496 25.

Lundi. — La rente s'est soutenue, mais la spéculation se portait de préférence sur les chemins, qui étaient fort recherchés, quoique la liquidation se soit faite avec des reports assez élevés. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 10 à 71; elle a varié à terme de 71 30 à 71 20. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 25 à 93. La Banque a monté de 75 à 4,475; le Mobilier, de 2 50 à 1,427 50; l'Orléans, de 25 à 1,470. Le Nord a fléchi de 2 50 à 987 50; le Grand-Central, de 3 75 à 610; les Ardennes, de 2 50 à 577 50; Béziers, de 2 50 à 600; les Autrichiens, de 6 25 à 785. L'Est ancien a monté de 7 50 à 857 50. L'Est nouveau a baissé de 5 à 790. Lyon a monté de 15 à 1,505; la Méditerranée, de 12 50 à 1,990; le Midi ancien, de 21 25 à 850; l'Est nouveau, de 22 50 à 855; l'Ouest, de 10 à 850; Saint-Rambert, de 10 à 680; le Central-Suisse, de 7 50 à 525; l'Ouest de la Suisse, de 6 25 à 536. Genève s'est tenu à 790; l'Emmanuel, à 610. Les Francois-Joseph ont monté de 1 25 à 526 25. Les Lombards ont fléchi de 5 à 655; les Saragosse, de 1 25 à 495.

Mardi. — Les affaires étaient très-calmes sur la rente, et les prix étaient lourds. Les chemins de fer étaient au contraire demandés. Les principales lignes se sont encore améliorées. La rente 3 0/0 a fléchi de 10 c. à 70 90 au comptant, et de 05 à terme à 71 15. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 10 à 93. La Banque a varié de 4,450 à 4,475. Le Crédit mobilier a monté de 7 50 à 1,435; l'Orléans, de 10 à 1,480 ; l'Est ancien, de 5 à 862 50; l'Est nouveau, de 7 50 à 797 50; Lyon, de 15 à 1,520; la Méditerranée, de 30 à 2,040; le Midi, de 10 à 860; le Midi nouveau, de 17 50 à 872 50; le Grand-Central, de 2 50 à 612 50. Le Nord a fléchi de 2 50 à 985; l'Ouest, de 2 50 à 847 50. Genève a monté de 17 50 à 807 50; Béziers, de 3 75 à 603 75 ; Saint-Rambert, de 7 50 à 687 50; les Ardennes, de 2 50 à 580; l'Ouest de la Suisse, de 15 à 550; les Lombards, de 2 50 à 657 50; les François Joseph, de 1 25 à 527 50. Le Central-Suisse a fléchi de 1 25 à 523 75; les Saragosse, de 1 25 à 495. L'Emmanuel s'est tenu à 610; les Autrichiens, à 785.

Mercredi. — Bourse nulle pour la rente ; les affaires se portaient toujours de préférence sur les chemins. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 15 à 70 85 ; il a varié à terme de 71 25 à 71 15. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 93; la Banque, à 4,475. Le Crédit mobilier a varié de 1,440 à 1,475 ; il est resté à 1,470. Orléans a varié de 1,485 à 1,480; le Nord, de 985 à 987 50; l'Est ancien, de 862 50 à 860; l'Est nouveau, de 790 à 800; Lyon, de 1,517 50 à 1,530; la Méditerranée, de 2,000 à 2,010; le Midi ancien, de 865 à 860 ; le Midi nouveau, de 857 50 à 870; l'Ouest, de 845 à 842 50; le Grand-Central, de 617 50 à 616 25; Genève, de 810 à 805; Saint-Rambert, de 690 à 697 50; les Ardennes, de 580 à 582 50; les Autrichiens, de 785 à 787 50; le Victor-Emmanuel, de 610 à 615; l'Ouest suisse, de 545 à 540.

Jeudi. — Les valeurs étaient très-lourdes. La baisse a été générale quoique peu importante. La rente 3 0/0 a fléchi de 20 c. à 70 65 au comptant, et de 25 à 70 90 à terme. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 93. La Banque a monté de 25 à 4,200. Le Crédit mobilier a fléchi de 30 à 1,440; Orléans, de 5 à 1,475; le Nord, de 5 à 982 50; l'Est ancien, de 2 50 à 857 50; l'Est nouveau, de 5 à 795; Lyon, de 10 à 1,520. La Méditerranée a monté de 5 à 2,015. Le Midi ancien a fléchi de 10 à 860; le Midi nouveau, de 10 à 860; l'Ouest, de 7 50 à 835 ; le Grand-Central, de 1 25 à 615; Saint-Rambert, de 2 50 à 695; les Autrichiens, de 2 50 à 785; le Victor-Emmanuel, de 7 50 à 607 50; l'Ouest suisse, de 7 50 à 532 50.

Vendredi. — La bourse a été très-ferme. La rente a repris un peu faveur, mais il y avait surtout des affaires animées sur les chemins de fer. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 20 c. à 70 85, et à terme de 15 c. à 71 05 La Banque a fléchi de 25 à 4,475. Le Crédit mobilier a monté de 6 25 à 1,445 25; les Autrichiens, de 5 à 790; Orléans, de 5 à 1,480; le Nord, de 7 50 à 790. L'Est ancien s'est tenu à 860. L'Est nouveau a monté de 3 75 à 795 75; Lyon, de 2 50 à 1,522 50; la Méditerranée, de 20 à 2,035 ; Genève, de 15 à 820 ; l'Ouest, de 10 à 845; le Midi ancien, de 10 à 860. Le Midi nouveau s'est tenu à 860 ; le Grand-Central, à 613 75; l'Emmanuel, à 607 50; les Ardennes, à 580 ; Béziers, à 595.

LATOUR.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.[1]	Anonyme ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer.	C	100.000	500	tout.	79 90	janv. juil.	135 75
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	24.000	(1) 500	tout	45 ..	janv., juil	[illegible]
Omnibus des chemins de fer..	C	3.200	300	id.	10 ..	janvier...	175 ..
Omnibus de Londres.........	C	250.000	100	id.	6 25	....	112 50
Comp. imp. des voitures de Paris	A	400.000	100	id.	1 65	mars.....	86 ..
Gondoles parisiennes	C	1.700	80	id	9 50	févr. août	100 ..
Omnibus de Lyon...........	C	..	100	tout.	.. ..	.	67 50
CANAUX ET EAUX.							
Quatre canaux, act. de capital	A	69 120	1 000	tout.	50 ..	avril, oct.	1105 ..
— act. de jouiss..	A	69 120	1/69120	id.	8 30	1er juin. ..	100 ..
Bourgogne, action de capital ..	A	27.210	1.000	id	50 ..	avril, oct.	250 ..
— action de jouiss. ..	A	27.210	1/27210		12 50	1er juin ..	110 ..
Arles à Bouc., act. de capital.	A	6.000	1.000	.	50 ..	avril, oct	... ..
Trois canaux, act. de capital...	A	17.000	1 000	id.	50 ..	id ...	.. ..
Roanne à Digoin...........	A	13.000	1/13000	id	31 ..	mai. ..	530 ..
Aire à la Bassée	A	600	5.000	id	510 ..	févr. août	8000 ..
Sambre à l'Oise	A	11.500	1 000	id.	67 50	....	[illegible]
Scarpe inférieure.........	C	2 100	1.000	id	120 ..	....	1500 ..
Sambre française canalisée....	A	6 000	1 000	id	120 ..	....	1300 ..
Canalisation de l'Èbre.......	A	62.000	400	id	4 0.0	....	.. ..
Eaux d'Auteuil et de Neuilly...	C	8.000	250	id	8.70 0 0	avril oct.	250 ..
Compagnie générale des Eaux	A	80.000	250	125	4 0.0		235 ..
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille........	C	100000 part.	1/100000	150	.. ..	avril, oct	180 ..
Pont, gare et port de Grenelle	A	7.100	1 000	id	10 ..	....	... ..
Pont de Rouen.............	A	800	1 000	id	42 ..	janv., juil	... ..
Ponts réunis..............	C	3.000	1 000	id	5 1 2 0	....	... ..
Nouveaux Ponts réunis......	C	4.000	1.000	id	5 1.4 0.0	....	... ..
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Ce.	C	10 000	500	400	146 78	janv. juill.	500 ..
Compagnie franco-amér. Est	C	..	500	tout.	134 21	juin, déc.	472 50
Messageries imp. Serv. marit	A	40.000	500	tout	120 ..	janv. juill	[illegible]
Ce cent. de transp. et de nav	C	8 100	250	id	16 ..	....	11 ..
Compagnie générale maritime	A	60 000	500	250	13 50	janv. juill	540 ..
Marc Fraissinet père et fils.	C	..	500	id	.. ..	.	[illegible]
Arnaud Touache fr. et Ce ..	C	..	500	id	.. ..	.	510 ..
Armements marit. [illegible] et Ce	C	..	500	tout	16 0 0	.	.....
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard). ..	C	24000 parts	300	tout	27 ..	avril, oct.	300 ..
Centre-du-Flénu...........	Civ.	3 100	1 000	id	20 .	....	245 ..
Ponts-de-Loup-Sud	Civ.	2.800	1 000	id.	70 ..	avril	400 ..
Monthieux-Saint-Étienne	Civ.	2 800	500	id.	.. ..	....	... ..
Blanzy....................	C	30 000	500	id.	31 ..	févr. août	725 ..
Azincourt.................	A	1.500	1/1500	id	150 ..	....	1400 .
Chazotte..................	A	3 000	1/3000	id	41 ..	....	700 ..
Layon-et-Loire............	A	1 800	1/1800	id	.. ..	....	400 ..
Loire (quatre groupes)......	A	80 000	1/80000	id	60 ..	avril oct	788 75
Loire.....................	A	80 000	1/80000	id.	10 ..	id	100 25
St-Étienne................	A	80 000	1/80000	id.	14 ..	id.......	155 ..
Montrambert...............	A	80 000	1/80000	id.	9 ..	id	152 50
Rive-de-Gier..............	A	80 000	1/80000	id.	27 ..	id...	285 15
Mayenne et Sarthe	A	11 000	1/11000	id.	34 ..	....	625 .
Grand-Combe..............	A	24 000	1/24000	id.	60 ..	janv. juill	900 ..
Basse-Loire anc. Société ...	Civ.	3 200	500	id.	30 ..	avril oct	300 ..
[illegible]	C	116.100	150	id	.. ..	janv. juill	150 ..
[illegible]	A	6 700	250	id.	.. ..	....	450 ..
Charbonnages belges.	A	30 000	500	id	25 ..	....	405 ..
Compagnie générale. Asphalte	C	8 400	500	id	.. ..	....	... ..
Seyssel	C	10 000	100	id	5 0 0	15 janv. juil	100 ..
Loire, obligations anciennes	.	4 104	1 250	id	50 ..	....	[illegible]
— — nouvelles.	.	15 000	1.250	id	50 ..	févr. août	950 ..
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne..........zinc	A	90 000	80	tout	20 ..	mai, nov.	415 ..
Nouvelle-Montagne.......zinc	A	3 000	1 000	id	90 ..	....	1050 ..
Stolberg et Westphalie priv. zinc	A	40.000	375	id.	5 0.9	octobre...	350 ..
— non priv. zinc	A	40.000	375	id.	.. ..	id.....	100 ..
Corphalie ....zinc.	A	5 000	1.000	id	70 ..	....	1035 ..
Bleyberg-ès-Montzen.....zinc	A	5 500	500	id.	.. .	1er juin.	... ..
Eschweiler, priv.........zinc	A	6.500	375	id	5 0.0	janv. av.	... ..
— non priv.....zinc.	A	6 500	375	id	.. ..	id	.. ..
Silésie ....zinc.	A	50 000	375	id.	8 42	mai, nov..	200 ..
Mouzaïa (Algérie)......cuivre	C	60.000	100	id.	1 50	août.	36 ..
Tenès (Algérie).........cuivre.	C	24 000	100	id	.. ..	....	40 ..
Pontgibaud. .. plomb, argentif.	A	10.000	1/10000	id.	25 ..	....	210 ..
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Ce.	C	11.000	50	tout	47 [illegible]	sept. mars	555 ..
Septèmes	C	40.000	250	id	.. ..	avril, oct.	.. ..
Caronte...................	C	70.000	100	60	1 75	....	35 ..
Galvanisation du fer........	C	2.000	500	tout	40 ..	....	350 ..
Chameroy	C	2 000	500	id.	58 ..	juin, déc.	750 ..
Gandillot.................	C	2.350	225	id.	35 ..	....	.. ..
Christofle	C	4.000	500	id.	110 ..	....	.. ..

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

DÉNOMINATION.	Anonyme ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)	C	[illegible]	500	tout.	80 ..	déc. juin.	850 ..
Loire et Ardèche	A	4 000	1/4000	id.	200 ..	....	4000 ..
Allevard..................	A	..	5.000	id.	.. ..	.	4000 ..
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	[illegible]	id	350 ..	juin, déc.	2500 ..
Alais (Gard)	A	18 500	1/18500	id.	.. ..	....	... ..
Basse-Indre	C	5 400	500	id	80 ..	avril, oct	760 ..
Châtillon et Commentry......	C	50 000	500	id.	50 ..	mars, sep	420 ..
Maubeuge (Nord)	A	6 000	1/6000	id.	.. ..	....	450 ..
Fourchambault..............	C	50 000	1/50000	id.	50 ..	....	500 ..
Marine et des Chemins de fer.	C	54 000	1/54000	id	7 ..	mai. nov	517 50
Horme....................	A	10 000	1/10000	id.	.. ..	....	500 ..
Côte-d'Or.	C	6 000	500	.	.. ..	....	540 ..
Franche-Comté	C	6 000	500	.	.. ..	....	465 75
Méditerranée (forges et chant.)	A	..	400	tout	.. ..	..	542 50
Espérance (Belgique)	A	4.000	1 000	id.	75 ..	janv. juill	[illegible]
Monceau-sur-Sambre (Belgique)	A	4 000	1 000	id	125 ..	avril, oct.	1 500 ..
Providence (Belgique)	A	[illegible]	1 000	id	105 ..	....	1 400 ..
Phénix métallurgique........	A	60 000		id	31 ..	janv. juill	400 ..
Sambre (belgique)	A	10 000	500	id	.. ..	....	.. ..
Sclessin...................	C	11 000	1 000	id	70 ..	.	1 150 ..
Ougrée (Belgique)	A	12 000	1/12000	id.	60 ..	....	[illegible]
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et usages industriels)	C	24000 part	1/24000	tout	5 0 0	avril oct.	. ..
Cie parisienne d'éclairage et chauffage	A	110 000	(1) 500	id.	.. ..	..	727 50
Nord (Batignolles)...........	C	8 000	500	id.	40 ..	avril. oct	500 ..
Est (Vincennes)............	C	4 000	500	id.	71 50	....	.. ..
Versailles.................	C	1 200	500	id	35 ..	mars sept	900 ..
Wazemmes.................	C	2 400	416	id.	1 50	1er octobre.	125 ..
Amiens....................	C	4 000	500	id	30 ..	janv. juill	440 ..
Comp. centrale, Lebon (6 villes)	C	15 000	500	id.	31 85	janv. juill.	[illegible]
Union des Gaz..............	C	10 000	250	id.	20 ..	janvier.	[illegible] 50
FILATURES.							
Haberly (Amiens).	A	8 000	500	tout	43 ..	septembre	450 ..
Coton....................	C	40 000	500	id	49 10	janv. juill	500 ..
Trudon Comp. continentale	C	7 000	500	id	20 ..	....	.. ..
Lamière..................	C	1 400	500	id	35 61	....	550 ..
Pont-Rémy................	A	5 000	1/5000	id	31 ..	30 avril .	480 ..
La Foudre (rouennaise)	C	10 000	250	125	.. ..	janv. juill	... ..
DIVERS							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'Empire)	C	5.000	500	tout	75 ..	janv. juill.	500 ..
Glaces de Saint-Gobain	A	4 152	1/4152	id.	.. ..	....	11 000 ..
Glaces de Montluçon.......	C	24 000	500	id.	.. ..	....	500 ..
Glaces d'Oignies. ...Belgique.	A	10 000	1 000	id.	62 15	juill. sept	[illegible]
Glaces d'Aix-la-Chapelle. Prusse	A	2 000	375	id.	.. ..	avril, oct.	[illegible]
Palais de l'Industrie.........	A	120 000	100	id	4 0.0	....	[illegible]
Immeubles Rivoli..........	A	210.000	100	id.	5 0.0	janv. juill	[illegible]
Télégraphe sous-marin Manche	C	100 000	25	id.	6 1 2 0.0	mars, sept	20 ..
— Méditerranée	C	30 000	250	id.	5 0 0	....	100 ..
Ce gén. de Vidanges, Richer et Ce	C	28 000	500	id.	12 50	....	150 ..
Sucreries, Raffineries de Scarpe	C	16 000	250	id.	.. ..	....	... ..
Substances alimt, [illegible] et Ce.	C	40 000	100	id	10 ..	....	90 ..
Docks Louis-Napoléon		..	250	125	.	....	[illegible]
ASSURANCES.							
Générale ....mar.	A	400	12 500	5000	1000 ..	avril	24 0.0 b.
Sécurité.................mar.	A	300	5.000	1/5	200 ..	....	12 0 0 b.
Union des ports ....mar	A	1.000	5.000	750	212 50	avril.	13 0.0 b.
Indemnité...............mar	A	400	5.000	1000	.. ..	....	14 0 0 b.
Lloyd français...........mar.	A	1.200	5.000	1/5	290 ..	février.	20 0 0 b.
Océan ....mar.	A	200	5,000	1000	205 90	....	25 0 0 b.
Chambre d'assurances.....mar.	A	600	5,000	1/5	180 ..	février....	10 0 0 b.
Mélusine ....mar	A	400	5.000	1/5	252 50	mars.....	20 0 0 b.
Vigie...................mar.	A	200	5.000	1000	915 ..	....	25 0 0 b.
Sauvegarde..............mar.	A	200	5.000	1000	405 ..	février.	15 0 0 b.
Pilote..................mar	A	200	5.000	1000	374 ..	....	..
Comp. franç. de prêts.....mar.	A	200	5 000	1000	150 ..	février .	..
Phare maritime...........mar	A	200	5.000	1000	.. ..	....	..
Maritime.................mar	A	1 000	1.000	250	.. ..	....	..
Centrale ....mar	A	1.000	5 000	1000	120 ..	février	18 0.0 b.
Réunion ....mar.	A	1 200	5.000	1000	80 ..	id.	20 0 0 b.
Éole.....................mar	A	200	5.000	1000	.. ..	févr. août.	..
Générale ....inc.	A	400	5.000	tout.	2775 ..	avril. ...	700 0 0 b.
Phénix...................inc.	A	4 000	1 000	id.	215 ..	mai, nov.	220 0 0 b.
Nationale ....inc.	A	2.000	5 000	1/5	675 ..	mars. ...	164 0 0 b.
Union ....inc	A	2.000	5.000	1/5	325 ..	avril. ...	90 0 0 b.
Soleil...................inc	A	4 000	5 000	1/5	300 ..	id. ..	115 0 0 b.
France ....inc	A	2 000	5 000	1/5	200 ..	id	50 0 0 b.
Urbaine ....inc.	A	1.000	5 000	1/5	300 ..	id.......	107 0 0 b.
Providence ....inc	A	2.000	2 500	500	10 ..	id.......	60 0 0 b.
Aigle ....inc.	A	400	5 000	2000	.. ..	id.......	25 0 0 b.
Paternelle ....inc	A	3.000	1 000	400	12 50	id......	pair
Confiance...............inc.	A	800	5.000	1000	.. ..	id......	7 1/2 0 0
Nord....................inc.	A	2 000	1.000	200	20 ..	id......	12 0 0 b
Générale................vie	A	400	7 500	tout	[illegible] ..	t. les 2 ans	[illegible]
Nationale ....vie	A	3 000	5 000	1/5	300 ..	t. les 4 ans	23 0 0 b
Union ....vie	A	2.000	5.000	1/5	180 ..	t. les 3 ans.	15 0 0 b
Phénix ....vie	A	800	5.000	1000	130 ..	id.......	3 0 0 p
Paternelle ....vie.	A	8.000	500	100	1250 ..	avril.....	5 0.0 b
Conservateur.............vie	A	1 000	1.000	500	.. ..	....	.
Impériale................vie.	A	1.000	500	250	.. ..	....	.
Générale ....grêle		2 000	5.000	1000	50 ..	avril...	9 0 0 b.

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 14 AU 20 MARS

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions.	Valeur d'émiss.	Somme payée.	Revenu de chaque act. dans la répartition du dernier exercice.	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 14 Compt.	Samedi 14 Terme	Lundi 16 Compt.	Lundi 16 Terme	Mardi 17 Compt.	Mardi 17 Terme	Mercredi 18 Compt.	Mercredi 18 Terme	Jeudi 19 Compt.	Jeudi 19 Terme	Vendredi 20 Compt.	Vendredi 20 Terme
792	704	99	400.000	400	tout	61 fr pour 1855	juillet 1856	Nord	900 »	907 50	907 50	900 »	905 »	900 »	907 50	905 »	902 50	905 »	900 »	902 50
874	1051	99	300.000	500	tout	50 fr. pour 1855	avril 1856	Ouest	840 »	840 »	850 »	845 »	847 50	842 50	842 50	842 50	835 »	840 »	845 »	845 »
585	1774	99	300.000	500	tout	80 fr. pour 1856	avril 1856	Orléans	1455 »	1465 »	1470 »	1470 »	1480 »	1480 »	1485 »	1485 »	1475 »	1480 »	1480 »	1487 50
905	1022	99	250.000	500	tout	78 f.50 pour 1855	mai 1856	Est	860 »	850 »	857 50	855 »	863 50	865 »	860 »	860 »	860 »	857 50	860 »	862 »
174	»	»	250.000	500	tout	5 fr.	mai 1856	Est nouvelles	795 »	» »	790 »	792 50	797 50	795 »	800 »	800 »	795 »	800 »	798 75	797 50
653	900	99	265.000	500	tout	92 f.50 pour 1855	juillet 1856	Paris à Lyon	1490 »	1492 50	1505 »	1500 »	1520 »	1510 »	1530 »	1527 50	1500 »	1518 75	1522 50	1532 50
75	234	99	90.000	500	375	4 0/0	juillet 1856	Lyon à Genève	790 »	791 50	790 »	» »	807 50	810 »	805 »	812 50	805 »	822 50	820 »	820 »
551	824	99	90.000	500	tout	86 fr. pour 1855	avril 1856	Lyon à la Méditerr.	1977 50	1975 »	1990 »	» »	2010 »	2015 »	2010 »	2030 »	2015 »	2030 »	2035 »	2042 50
609	950	99	134.000	500	tout	40 fr	juillet 1856	Midi	629 75	628 25	650 »	660 50	660 »	665 »	660 »	656 25	650 »	652 50	660 »	665 »
»	»	»	39.334	700	500	»	juillet 1856	Midi nouvelles	631 50	635 »	655 »	625 »	673 50	665 »	670 »	662 50	670 »	657 50	660 »	660 »
51	52	99	15.000	500	tout		»	Bordeaux à la Teste	610 »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
185	1158	99	224.000	500	450	4 0/0.	juillet 1856	Grand-Central	616 75	618 25	610 »	611 25	612 50	612 50	616 25	617 50	615 »	615 »	618 75	617 50
36	96	99	30.000	500	300	4 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Gren.	670 »	675 »	690 »	690 »	697 50	695 »	697 50	695 »	695 »	690 »	693 75	697 50
	54	99	36.000	500	410	4 0/0	avril	Béziers à Graissessac	» »	» »	600 »	605 »	603 75	600 25	600 »	607 50	» »	» »	505 »	» »
»	140	99	42.000	500	250	4 fr. 25	janvier 1856	Ardennes et Oise	580 »	593 50	577 50	580 »	580 »	» »	592 50	» »	592 50	» »	590 »	593 50
»	85	99	100.000	500	250	4 1/2 0/0	juin 1856	Sarde Victor-Emm.	610 »	610 »	640 »	645 »	610 »	612 50	615 »	» »	607 50	610 »	607 50	610 »
1077	1176	93	400.000	500	325	31 fr. 90	juillet 1856	Chemins autrichiens	791 25	792 25	785 »	790 »	785 »	795 »	787 50	785 »	785 »	790 »	790 »	793 75
»	1012	90	300.000	500	150		»	François-Joseph	525 »	» »	530 25	» »	527 50	» »	523 75	» »	525 »	» »	532 50	» »
414	1071	90	312.500	500	150		»	Lombards-Vénitiens	600 »	» »	655 »	» »	657 50	» »	653 »	» »	655 »	» »	655 »	» »
30	236	99	72.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Central suisse	547 50	» »	535 »	» »	522 75	» »	» »	» »	530 »	» »	» »	» »
48	231	99	30.000	500	250	»	juin 1856	Ouest suisse	508 75	» »	535 »	» »	530 »	» »	540 »	» »	542 50	» »	545 »	» »
14	11	99	7.933	250	250	6 0/0	15oct. 15avril	Tarragone à Reus	» »	» »	255 »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'Obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somme pay. à ce jour	Prix de rembours.	Époques des tirages.	Intérêts par an	Époques des paiements.	Noms des compagnies	14	16	17	18	19	20
1851-52-4	375.000	75 ans	285	tout.	500	avril.	15 »	janvier juillet.	Nord	287 50	287 50	287 50	287 50	287 50	287 50
1851.	2.363	46 —	285	tout.	500		» »		Nord-Boulogne						
»	17.448	88 —	»	tout.	562 50	»	16.87 1/2	D°	Nord-Charleroy	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1852.	80.000	50 —	1.050	tout.	1.250	avril.	50 »	avril octobre.	Paris à Lyon	1010 »	1010 »	» »	1010 »	1010 »	1010 »
1855.	160.000	99 —	290	tout.	500	avril	15 »	D°	D° (nouvelles)	290 »	290 »	285 »	293 75	298 50	291 25
1852.	120.000	99 —	500	tout.	625	D°	25 »	D°	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	495 »	500 »	497 50	497 50	500 »	500 »
1853.	162.333	99 —	350	tout.	500	D°	15 »	janvier juillet.	D° Nouvelles 3 0/0	290 »	290 »	288 75	290 »	290 »	290 »
1852.	265.024	98 —	500	tout.	650	avril.	25 »	juin décembre.	Est	475 »	472 50	475 »	475 »	475 »	472 50
1854.	126.000	94 —	270	200	500	mars.	15 »	janvier juillet.	D° (nouvelles)	282 50	284 50	284 50	282 50	282 50	281 25
»	2.775	47 —	»	tout.	1.250	»	50 »	avril octobre.	Strasbourg-Bâle	» »	» »	» »	» »	» »	» »
»	24.000	50 —	»	tout.	625	»	25 »	janvier juillet	D°	470 »	475 »	490 »	» »	470 »	» »
1855.	600.000	94 —	290	tout	500	1858	15 »	D°	Ouest (nouvelles)	281 25	284 25	282 50	282 50	282 50	281 25
1842.	8.000	47 —	1.125	tout.	1.250	décembre.	50 »	D°	Paris à Orléans 1842	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1848.	12.333	90 —	»	tout.	1.250	D°	50 »	D°	D° (Nouvelles 1848)	» »	» »	950 »	» »	» »	» »
1852.	450.000	97 —	»	tout.	500	»	15 »	D°	D° 3 0/0	295 »	293 75	295 »	293 75	293 75	293 75
1853.	131.007	99 —	300	tout.	500	décembre.	15 »	D°	Grand-Central	» »	282 50	290 »	290 »	» »	290 »
1855.	134.200	99 —	290	tout.	500	décembre.	15 »	D	D° (nouvelles)	275 75	275 »	275 »	275 »	275 »	276 25
1853.	108.644	99 —	500	tout.	625	D°	25 »	D°	Rhône-et-Loire	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1853.	63.043	99 —	300	tout.	500	D°	15 »	D°	D° 3 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1855.	87.719	99 —	285	tout.	500	D°	15 »	D°	Lyon à Genève	285 25	287 50	287 50	» »	286 25	» »
1855	300.000	90 —	275	»	500	septembre.	15 »	septembre mars	Autrichiens	290 »	290 »	291 25	291 25	291 25	291 25
1856.	160.500	99 —	285	tout	500		15 »	janv. juillet.	Midi	285 »	283 75	283 75	283 75	285 »	285 »
1856.	186.000	97 —	285	»	500		15 »	janv. juillet.	Lyon-Bourbonnais	290 »	290 »	290 »	290 »	292 50	293 50
1854.	4.200	83 —	250	»	500	15 janvier.	15 »	1er avril 1er octobre	Tarragone à Reus	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1856.	667	82 —	250	»	500	»	15 »	1er février 1er juillet	D°	» »	» »	» »	» »	» »	» »

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 13 au 19 mars 1857. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	13	14	16	17	18	19
Nord	960 » à 967 75	965 » à 972 50	965 » à 972 50	975 » à 987 50	965 » à 981 25	
Est	835 » à 843 75	835 » à 840 »	835 » à 843 75	855 » à 862 50	855 » à 861 50	
Est nouvelles	777 50 à 787 50	765 » à 775 »	765 » à 775 »	780 » à 800 »	780 » à 800 »	
Orléans	1400 » à 1470 »	1410 » à 1450 »	1400 » à 1475 »	1425 » à 1445 »	1425 » à 1475 »	
Lyon	1450 » à 1468 75	1456 » à 1475 »	1465 » à 1475 »	1500 » à 1512 50	1510 » à 1531 25	

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination.	Samedi 14. Comptant.	Samedi 14. Terme.	Lundi 16. Comptant.	Lundi 16. Terme.	Mardi 17. Comptant.	Mardi 17. Terme.	Mercredi 18. Comptant.	Mercredi 18. Terme.	Jeudi 19. Comptant.	Jeudi 19. Terme.	Vendredi 20. Comptant.	Vendredi 20. Terme.
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0	70 90	71 00	71 »	71 20	71 00	71 15	70 85	71 15	70 85	70 90	70 85	71 05
Rentes 4 1/2 0/0	92 25	» »	93 10	» »	93 »	» »	93 »	93 »	93 »	» »	93 25	» »
Emprunt 3 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
Emprunt 4 1/2 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
Banque de France, jouiss., juillet 1856	4170 »	» »	4175 »	» »	4175 »	» »	4175 »	» »	4200 »	» »	4175 »	» »
Comptoir national d'escompte, jouiss. janvier 1856	695 »	» »	697 50	» »	697 50	» »	» »	» »	700 »	» »	» »	» »
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss. juillet	» »	» »	» »	» »	» »	» »	620 »	» »	630 »	» »	620 »	» »
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre	440 »	» »	440 »	» »	440 »	» »	440 »	» »	440 »	» »	440 »	» »
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° » d°	400 »	» »	400 »	» »	» »	» »	400 »	» »	410 »	» »	» »	» »
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° » d°	» »	» »	» »	» »	92 50	» »	92 50	» »	92 50	» »	92 50	» »
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° » d°	» »	» »	78 50	» »	» »	» »	81 75	» »	81 50	» »	81 50	» »
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouis. mai.	» »	» »	» »	» »	930 »	» »	930 »	» »	930 »	» »	930 »	» »
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1856	1425 »	1427 50	1427 50	1430 »	1435 »	1445 »	1470 »	1470 »	1440 »	1447 50	1446 25	1450 »
Ville de Paris, obligations 1852, jouiss. juillet 1856	1050 »	» »	1045 »	» »	1050 »	» »	1055 »	» »	1060 »	» »	1030 »	» »
d° d° 1855, tout payé jouiss. mars 1857	376 25	» »	377 50	» »	» »	» »	378 75	» »	378 75	» »	380 »	» »
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	93 1/4	» »	93 1/2	» »	93 3/8	» »	93 1/8	» »	93 1/2	» »	93 5/8	» »
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1856	» »	» »	» »	» »	99 3/4	» »	100 »	» »	» »	» »	» »	» »
Piémontais. 5 0/0 jouiss. juin 1856	91 »	» »	91 25	» »	91 25	» »	91 25	» »	91 25	» »	» »	» »
— 3 0/0 jouiss., juillet 1856	54 50	» »	» »	» »	54 50	» »	54 50	» »	» »	» »	54 50	» »
Autrichien, 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1856	90 3/4	» »	90 1/2	» »	90 1/4	» »	» »	» »	90 »	» »	» »	» »
Emprunt Romain, jouiss., juin 1855	89 »	» »	89 1/4	» »	» »	» »	89 1/4	» »	89 1/4	» »	» »	» »
Espagne différ. convert. jouiss., juillet	25 1/2	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1856	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	40 3/4	» »	» »	» »
d° Intérieure d°	38 1/2	» »	» »	» »	38 3/4	» »	38 1/2	» »	38 1/8	» »	38 3/4	» »

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Ce, RUE BERGÈRE, 20

Le Directeur, J. MIRÈS.

Digitized by Google

N° 864 — 16e ANNEE. — N° 13 — SAMEDI, 28 MARS 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

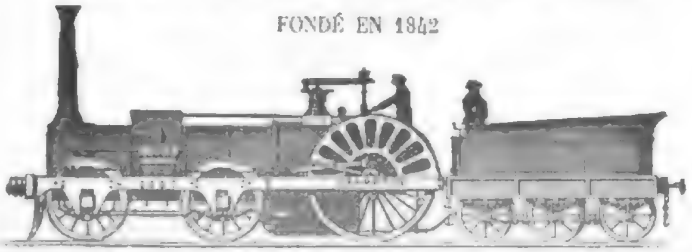
PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 2fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à Londres à l'Agence de Publicité de MESSRS. DAVENPORT [illegible] Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Tout abonné, à partir du 1er janvier 1857, a droit gratuitement à la Carte des chemins de fer de l'Europe, publiée par le *Journal des chemins de fer*.

Cette Carte ne sera remise que sur la présentation de la quittance d'abonnement.

Les personnes dont l'abonnement doit échoir dans le courant de l'année 1857 recevront cette Carte en renouvelant leur abonnement.

Cette Carte, qui doit être prise dans les bureaux du journal, est mise à la disposition des abonnés depuis le 1er mars.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 249. — Le chemin de fer de Paris à Lyon et le chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, 250. — Société générale des chemins de fer romains, 251. — Décret de concession du prolongement de Bologne à Ferrare et au Pô, 252. — Chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble, 252. — Chemins de fer sarde Victor-Emmanuel, 252. — Société des Docks de Marseille, 253. — Chemin de fer de l'ouest de la Bohême, 253. — Le budget de 1858, 253. — Chronique des chemins de fer, 254. — Comptoir d'escompte de Paris, 254. — Banque d'Angleterre, 255. — Nominations, 255. — Crédit foncier de France, 255. — Communication à l'Académie de médecine, 255. — Avis aux actionnaires, 255. — Tableau des recettes, 256. — De la fusion des chemins de fer suisses, 257. — Chemin de fer Victor-Emmanuel; rapport, 259. — Crédit mobilier autrichien; rapport, 262. — Actes officiels, 262. — Société des ingénieurs civils, 263. — Forges, 271. — Compagnie d'armements maritimes, 272. — Bulletin des recettes de la semaine, 273. — Recettes, 274, 275. — Annonces, 276, 277, 278. — Chronique de la bourse, 279. — Cours des valeurs industrielles, 280. — Tableau de la bourse, 281.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Le budget a été présenté cette semaine; nous en indiquerons plus loin les résultats généraux, qui se traduisent par un excédant de recettes prévues de 20 à 25 millions de francs. Le nouvel impôt de timbre et de circulation sur les actions et obligations des valeurs industrielles y figure pour un chiffre de recettes de 14 millions de francs.

On avait pu penser que la présentation de ce projet d'impôt au Corps législatif allait affaiblir le cours des valeurs de chemins de fer, et, par contre, améliorer celui de la rente. L'événement a bouleversé toutes les prévisions. La rente a été faible, tandis que les actions et obligations des chemins de fer ont acquis une plus-value sensible.

Il n'est pas sans intérêt de rechercher l'explication d'un pareil phénomène, et nous croyons l'avoir trouvée.

En frappant le capital associé, on porte atteinte au principe admis par la législation passée, qui avait voulu favoriser les grandes agglomérations de capitaux, parce qu'elles seules pouvaient entreprendre et accomplir les travaux publics, fonder les usines, créer de vastes ateliers, construire des manufactures de toutes sortes, exploiter nos mines, etc.

Désormais, avec un impôt préventif sur l'association, impôt qui frappera différemment, il est vrai, mais qui frappera les sociétés qui prospèrent et celles qui ne prospèrent pas, la création de nouvelles sociétés est problématique.

En effet, supposons une société formée pour l'exploitation d'une mine ou pour l'établissement d'une usine pour le fer, ou une manufacture, ou une raffinerie, etc. Avant que le capital puisse espérer une rémunération, il s'écoulera deux ou trois ans. Pendant ce temps, l'impôt demandera chaque année 15 centimes par 100 fr., soit, pour trois années, 45 centimes par 100 francs, c'est-à-dire 1/2 0/0 sur le capital associé.

Il est vrai que si M. de Rothschild, le Crédit mobilier ou la Caisse générale des chemins de fer veulent fonder une usine avec leurs capitaux, ils ne paieront rien, de sorte que c'est uniquement l'association qui est atteinte.

La conséquence du système nouveau, c'est que, comme il ne se créera pas de sociétés nouvelles, celles qui existent sont à l'état de privilége de fait. Le principe même de la concurrence est entamé.

Pour les chemins de fer, la situation qui est faite aux Compagnies existantes est encore plus favorable. D'abord, toute Compagnie nouvelle serait obligée, jusqu'à l'achèvement des travaux, de payer 15 centimes par 100 francs pour an, travaux qui durent en moyenne cinq années, ce qui élève le droit à 75 centimes par 100 francs, soit 3/4 0/0 du capital associé, avant l'exploitation.

Il est évident que les Compagnies qui demanderont des concessions tenteront d'obtenir une compensation à cette charge. Le gouvernement ne l'accordera certainement pas, car il ne veut plus favoriser la formation des sociétés nouvelles, et il préfère au contraire restreindre le nombre des compagnies de chemins de fer qui existent.

Mais le gouvernement en empêchant la création de nouvelles compagnies, poursuit en même temps l'achèvement du réseau des chemins de fer français : or les concessions nouvelles qu'il fera, seront forcément attribuées aux compagnies actuellement existantes, et désormais les actions de celles-ci sont assurées chaque année de participer à une émission nouvelle d'actions ou d'obligations.

Digitized by Google

Les Compagnies sont donc dégagées de toute crainte de concurrence, et en définitive pour une somme de 15 centimes par 100 francs du cours de leurs actions, compensée du reste par l'augmentation des recettes, elles ont acquis des avantages nouveaux. Chacun l'a bien compris, et la hausse qui a eu lieu en est la conséquence.

Quant à la rente, au cours de 71 francs, elle rapporte 4 1/2 0/0.

Si l'on considère combien toutes les dépenses sont augmentées depuis quelques années, on reconnaîtra qu'un rentier qui avait 200,000 fr. de fortune il y a six ans, et qui avec 10,000 fr. de rente avait une existence aisée, n'est plus dans la même situation. Premièrement, son revenu a été réduit de 1,000 fr. par la conversion, et ensuite avec l'augmentation des loyers et de toutes les choses indispensables à la vie, il ne peut plus vivre avec le revenu que lui donne sa rente; il cherche par conséquent, soit dans la spéculation, soit en achetant des actions de chemins de fer, un accroissement de revenu.

Cette cause d'affaiblissement pour la rente a encore l'inconvénient d'amener sur le marché de nouveaux titres, quand déjà il est surchargé des rentes provenant des emprunts récents.

Si maintenant on songe que l'esprit de spéculation envahit toutes les classes de la société, que la plupart des gens veulent gagner beaucoup et immédiatement, que la rente offre peu de chances de hausse tant que les titres flottants ne sont pas absorbés; on comprendra par comparaison, que l'impôt nouveau ait eu un effet contraire à celui qu'on avait prévu.

La marche de la rente a été régulièrement en décroissance depuis samedi dernier, elle avait fermé ce jour-là à 70 90; le lundi et le mardi elle a fermé à 70 75; le mercredi à 70 65; le jeudi à 70 60, et le vendredi à 70 55.

Les chemins, au contraire, ont plus ou moins progressé :

L'Orléans a monté de	1487 50	à	1530	»
Le Nord	990 »	à	1027	50
L'Est ancien	860 »	à	867	50
L'Est nouveau	800 »	à	812	50
Le Lyon	1535 »	à	1540	»
La Méditerranée	2065 »	à	2080	»
Le Midi	855 »	à	857	50
Le Genève	835 »	à	847	50

Le Crédit mobilier qui avait clôturé samedi à 1,447 50, s'est élevé le mercredi jusqu'à 1,480, et ferme le jeudi à 1,467 50, en hausse de 20 f. Le bruit s'est répandu que le dividende pour 1856 était définitivement connu, et qu'il atteignait 92 50 à 95 f., non compris les 25 fr. d'intérêts; ce serait donc un produit total d'au moins 117 50 à 120 f. par action.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Méditerranée,	43.0 0/0.
Midi,	37.8 0/0.
Lyon,	27.0 0/0.
Nord,	12.0 0/0.
Ouest,	11.6 0/0.
Orléans,	9.6 0/0.
Bourbonnais,	4.6 0/0.

Diminution kilométrique.

Est,	2.1 0/0.

C. Devina.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	20 mars.	27 mars.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0	71 95	70 55	» »	» 50
CONSOLIDÉS	93 5/8	93 3/4	» »/»	» 1/2
CRÉDIT FONCIER	620 »	620 »	» »	» »
CRÉDIT MOBILIER	1450 »	1467 50	17 50	» »
COMPT. D'ESCOMPTE	697 50	695 »	» »	2 50
ORLÉANS	1487 50	1530 »	42 50	» »
NORD	992 50	1027 50	35 »	» »
EST ANCIEN	862 50	867 50	5 »	» »
EST NOUVEAU	797 50	812 50	15 »	» »
LYON	1532 50	1540 »	7 50	» »
MÉDITERRANÉE	2042 50	2080 »	37 50	» »
MIDI	855 »	857 50	2 50	» »
OUEST	845 »	840 »	» »	5 »
GRAND-CENTRAL	617 50	617 50	» »	» »
GENÈVE	830 »	847 50	17 50	» »
CH. AUTRICHIENS	793 75	785 »	» »	8 75
SAINT-RAMBERT	697 50	697 50	» »	» »
VICTOR-EMMANUEL	610 »	607 50	» »	2 50

LE CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON ET LE CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Ainsi que nous l'avons dit, les arrangements entre les Compagnies de Paris à Lyon et de la Méditerranée sont terminés.

Mais une difficulté est survenue par suite du refus des Compagnies d'accepter le nouveau cahier de charges préparé par l'administration des travaux publics. Le conseil d'Etat est, dit-on, saisi de ce différend.

Nous concevons que les représentants des Compagnies n'acceptent pas volontairement des conditions nouvelles qui puissent aggraver leurs charges. L'absorption du Grand-Central, les nouveaux chemins qu'elles s'engagent à construire et l'impôt nouveau qui va peser sur tout leur capital, constituent des obligations assez lourdes pour qu'elles ne consentent pas facilement à les étendre encore.

Les conditions de la fusion arrêtées entre les deux Compagnies sont résumées ainsi :

Les actions de la Compagnie de Lyon formeraient le type de la fusion, et l'on donnerait à la Compagnie de la Méditerranée 120,000 actions du Lyon, en échange de 70,000 actions formant son capital social.

En admettant le cours des actions du Lyon à 1,500 fr., et en attribuant ainsi 4 actions du Lyon pour 3 de la Méditerranée, ces dernières seraient, par conséquent, prises à raison de 2,000 fr.

On ajoute que les deux Compagnies fusionnées demandent l'autorisation d'accroître le nombre de leurs actions sans création nouvelle, c'est-à-dire sans appel de fonds ni versement.

Ce système a été déjà suivi par les Compagnies d'Orléans et de Saint-Germain. On se souvient que lorsque la Compagnie d'Orléans forma sa fusion avec Bordeaux, Nantes et le Centre, elle donna aux actionnaires 8 actions de 500 fr. en échange de 5 actions anciennes : en d'autres termes, pour un capital primitif de 2,500 fr., elle rendit un capital de 4,000 fr.

La Compagnie de Saint-Germain opéra différemment : elle dédoubla purement et simplement ses actions, qui ne furent plus que des actions de 250 fr.

Nous ne savons à quel parti on s'arrêtera, mais nous espérons que l'autorisation nécessaire pour faire cette transformation sera accordée sans aucun sacrifice nouveau pour la Compagnie.

Voici quelle serait l'importance du capital actuel dans les deux hypothèses :

En doublant le nombre d'actions et en conservant à l'action le capital de 500 fr. ou en le divisant en actions de 250 fr.

Le chemin de Lyon a 265,000 actions de 500 fr., par conséquent le nombre serait porté à	530,000 actions.
Il a été alloué à la Méditerranée 120,000 actions de Lyon, qui seraient doublées dans la nouvelle combinaison,	240,000
Ensemble,	770,000 actions.

Le bruit a circulé, cette semaine, que les chemins de Genève et du Midi seraient compris dans la fusion. Nous croyons qu'il y a eu des pourparlers, mais qu'on ne s'est pas entendu. Il paraît que les actions de Genève et du Midi auraient été comprises dans la fusion pour 750 francs et auraient reçu une action de Lyon pour deux Genève ou deux Midi.

Ces deux chemins ajoutés à la fusion

Digitized by Google

dans les conditions ci-dessus, auraient augmenté le nombre d'actions de 230,000, et par suite le capital de la fusion aurait été représenté par un million d'actions.

C. Devina.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Depuis quelque temps les journaux et les correspondances étrangères s'entretiennent de la Société générale des chemins de fer romains et de sa fusion probable avec la Compagnie des chemins lombards-vénitiens.

Ces bruits sont prématurés. L'importance du réseau romain, sa jonction à Bologne avec les chemins lombards-vénitiens, ont pu faire naître la pensée d'une réunion entre les deux lignes. Quelques personnes, en considérant la carte des chemins de fer de l'Italie, ont remarqué que les chemins lombards-vénitiens, pour atteindre le port d'Ancône, empruntent 206 kilomètres à la Société générale des chemins romains, et ont pu en conclure qu'une fusion devait avoir lieu. Toutes ces suppositions ont accrédité un bruit actuellement sans fondement. Il a pu y avoir, à Paris comme à Rome, entre les administrateurs des deux lignes, des pourparlers à cet égard; mais nulle conférence officielle n'a eu lieu, et, par conséquent, le bruit de fusion qui a circulé est, nous le répétons, prématuré.

Du reste, les chemins lombards-vénitiens et le réseau des chemins romains constituent deux entreprises si brillantes qu'elles n'ont pas besoin, comme les lignes secondaires, de se réunir ou de se fusionner pour accroître leur prospérité.

Les concessions faites par S. S. le Pape à la Société générale des chemins romains forment une ligne unique et non interrompue, partant de Civita-Vecchia sur la Méditerranée, allant à Rome et aboutissant directement à Ancône sur l'Adriatique. D'Ancône, la ligne se dirige à travers les pays les plus riches et les plus peuplés du monde jusqu'à Bologne et Ferrare.

L'étendue de cette ligne est de 619 kilomètres, d'une exploitation d'autant plus productive et facile qu'elle n'est grevée d'aucun embranchement ni d'aucune section parasite. Pour bien faire comprendre l'importance de ces concessions, à ce point de vue, nous citerons par analogie les chemins français qui desservent les grands centres de population : Paris à Bordeaux, Paris à Lyon, Paris à Strasbourg, Paris à Lille; qu'on s'imagine les compagnies de ces divers chemins dégagées de la charge des lignes de second et troisième ordre qui leur ont été imposées, et qu'on juge à quel chiffre s'élèveraient leurs revenus si elles n'exploitaient que les grands centres de population et les points intermédiaires !

Cet avantage, la Société générale des chemins romains le possède; car les 619 kil. qui composent sa concession, non-seulement relient par le tracé le plus court la Méditerranée à l'Adriatique; mais desservent encore directement les centres les plus importants de la Péninsule.

Pour se rendre un compte fidèle de l'avenir des chemins de fer en Italie, il faut considérer d'abord que cette contrée forme le point intermédiaire du commerce et des communications des deux mondes, et de plus qu'elle est la partie la plus peuplée de presque toute l'Europe. Ainsi on compte en France une population par kilomètre de 67 habitants;
En Autriche, de 76 id.
En Italie, de 95 id.

La ligne concédée à la Société générale des chemins romains se divise en quatre parties principales :

Civita-Vecchia à Rome . . .	80 kilom.
Rome à Ancône.	280
Ancône à Bologne	206
Bologne à Ferrare	53
Ensemble. . .	619 kilom.

Le capital social a été fixé à 175 millions de francs, divisé comme suit :
85 millions représentés par 170,000 actions de 500 fr. ;
90 millions en obligations.

La dépense est par conséquent de 280,000 f. par kilomètre.

Sur les chemins autrichiens, sardes, lombards-vénitiens, etc., la dépense varie par kilomètre de 250 à 280,000 fr.

Les avantages accordés par S. S. le Pape à la Société générale des chemins de fer romains sont de diverses natures :

1° Exemptions générales d'impôts, de droits d'enregistrement, de droits de douanes, pendant toute la durée des concessions.

2° Tarifs. — Les tarifs concédés sont par kilomètre :

Pour les voyageurs de 1re classe,	13 c.	4/10
» de 2e »	10 »	7/10
» de 3e »	6 »	5/10
Pour les marchdises de 1re classe,	37 c.	6/10
» de 2e »	32 »	3/10
» de 3e »	26 »	9/10
houille,	21 »	5/10

3° Garanties d'intérêts:

La garantie d'intérêt accordée par S. S. le Pape s'élève annuellement, pour le chemin de Rome à Ancône et à Bologne, à	10,000,000 fr.
Pour la section de Bologne à Ferrare, elle est de	500,000
Pour la section de Civita-Vecchia à Rome, le revenu est de	1,600,000
Produit garanti ou assuré	12,100,000 fr.

Soit environ 7 0/0 du capital social.

Sur les chemins sardes, la garantie accordée n'est que de	4 1/2 0/0
Sur les chemins autrichiens, elle n'est que de	5 0/0
Sur les chemins lombards-vénitiens, elle est de	5 0/0

En général, et surtout dans les pays riches et populeux comme l'Italie, on peut compter sur des produits tellement assurés, qu'ils rendent la garantie d'intérêt purement nominale ; aussi, pour connaître la valeur véritable des chemins de fer, doit-on étudier l'importance des transports et le chiffre des tarifs.

Nous avons donné plus haut les tarifs des voyageurs et des marchandises sur les lignes appartenant à la Société générale des chemins de fer romains; ces tarifs représentent pour un voyageur ou une tonne de marchandise une moyenne de 20 centimes par kilomètre. .

Les tarifs concédés en France et en Italie ne donnent en moyenne pour un voyageur ou une tonne de marchandise que :

Pour les chemins français, 11 cent. 1/10,
Pour les chemins autrichiens, lombards-vénitiens, etc., etc., 11 cent. 2/10.
Pour les chemins sardes, 11 cent. 6/10.

Ces tarifs, comparés à la moyenne de 20 centimes concédée à la Société générale des chemins romains donnent en leur faveur un produit brut de 77 0/0 en plus, et comme revenu net une augmentation de 150 0/0.

Pour rendre notre pensée, nous allons citer un exemple :

Supposons une quantité de voyageurs et de marchandises susceptible de produire sur les chemins français, italiens ou autrichiens, une recette brute par kilomètre de 30,000 fr.
Les frais d'exploitation, calculés à 50 0/0, sont de 15,000
Il reste un revenu net de 15,000 fr.

Sur les chemins romains, et avec le bénéfice de leurs tarifs, la même quantité de voyageurs et marchandises produira une recette brute par kilomètre de 53,000 fr.
En déduisant les mêmes frais d'exploitation que ci-dessus, 15,000
Le revenu net s'élèvera par kil. à 38,000 fr.

Ce revenu appliqué au capital de 280,000 f. par kilomètre, donnera les résultats suivants :
Le capital en obligations d'environ 140,000 fr. par kilomètre coûte de dépense, à 6 0/0 d'intérêt, 8,400 fr.
Le capital en actions, qui sera par conséquent de 140,000 fr. par kilomètre, bénéficiera de l'excédant du revenu, soit 29,600

Ce qui donnerait un revenu net de 21 0/0 pour les actions.

Des résultats semblables ont dû naturellement faire naître la pensée d'une réunion entre les chemins romains et les lombards-vénitiens.

En effet, ces Compagnies sont toutes deux favorablement placées ; elles desservent des pays riches et populeux ; les chemins lombards-vénitiens rayonnent sur les deux rives du Pô, reliant Milan, Venise, Pavie, Vérone, pour atteindre d'un côté le réseau romain à Bologne, les chemins toscans à Pistoia, les chemins sardes à Mortara. Les chemins romains, de leur côté, parcourent le centre de

Digitized by Google

la Péninsule, de Civita-Vecchia à Rome, Ancône, Bologne et Ferrare, et forment le groupe intermédiaire destiné à relier le royaume de Naples au reste de l'Italie; ils faciliteront le transit entre l'est et l'ouest, et offriront la ligne la plus courte pour le commerce de l'Inde lorsque le percement de l'isthme de Suez, en cours d'exécution, aura supprimé le voyage du cap de Bonne-Espérance.

Il est donc bien certain qu'une entente entre ces deux Compagnies s'expliquerait par leur importance respective, comme par la communauté des intérêts qu'elles représentent. Quoi qu'il en soit, isolées ou réunies, elles n'en restent pas moins les entreprises les plus utiles et les plus productives qui depuis longtemps aient été formées en Europe.

C. Devina.

Pour compléter la publication des pièces officielles concernant le réseau des chemins de fer romains (voir le numéro du *Journal des Chemins de fer* du 28 février 1857), nous donnons aujourd'hui le texte du décret de concession du chemin de fer de Bologne à Ferrare et au Pô, formant prolongement direct vers Padoue, Venise, Udine, Trieste et toute l'Allemagne, de la ligne de Rome à Bologne par Ancône :

Décret de concession du prolongement de Bologne à Ferrare et au Pô.

ÉTAT PONTIFICAL.

MINISTÈRE DU COMMERCE ET DES TRAVAUX PUBLICS.

Vu le décret du 24 décembre 1856, par lequel la Société concessionnaire du chemin de fer longitudinal, dans les Etats pontificaux, a été autorisée à faire les études de la portion de chemin de fer de Bologne à Ferrare, sauf à traiter ensuite les conditions de cette concession;

Sur la demande des représentants et administrateurs de la Société, pour que l'on établisse maintenant ces conditions, le Saint Père, le conseil des ministres entendu, a daigné ordonner, à l'audience de ce jour, ce qui suit :

Art. 1er. — La concession du droit d'exécuter et d'exploiter à ses risques et périls le prolongement de la ligne de Bologne à Ferrare jusqu'au Pô, non compris le pont sur ce fleuve, est accordée à la Société de la ligne Pio-Centrale, avec une garantie de la part du gouvernement.

Art. 2. — La Société présentera au ministre des travaux publics, dans le délai de trois mois, à partir de la date du présent décret de concession, un itinéraire de la direction qui semblera s'adapter le mieux aux exigences topographiques et aux intérêts du gouvernement.

Cet itinéraire se composera :

(*a*) D'un plan topographique à une échelle qui ne sera pas moindre de $\frac{1}{100,000}$;

(*b*) De tronçons de profil en long et, s'il était nécessaire, de profils en travers, dans les points les plus difficiles;

(*c*) D'un rapport justificatif de la direction adoptée, eu égard aux intérêts du gouvernement et des localités traversées; ce rapport contiendra une estimation sommaire des dépenses.

2. Un mois après la remise dudit itinéraire, le gouvernement, d'accord avec la Société, donnera son approbation au tracé à adopter.

Art. 3. — La Société sera obligée d'exécuter à ses frais, risques et périls, et d'achever, dans le délai fixé pour la ligne de Rome à Bologne, tous les travaux nécessaires à l'établissement de la section de Bologne à Ferrare jusqu'au Pô.

Art. 4. — Le gouvernement pontifical garantit, à forfait, à la Société, pour ladite section de chemin de fer, un produit net annuel minimum de 500,000 fr.

Art. 5. — La garantie établie à l'article précédent ne commencera à être appliquée qu'à partir du moment où toute la ligne de Rome à Bologne sera achevée et ouverte à l'exploitation.

Art. 6. — Le gouvernement s'engage à ne point concéder d'autres chemins de fer qui se joindraient d'une manière quelconque, sur deux ou plusieurs points, à celui qui fait l'objet de la présente concession, ou qui suivraient parallèlement tout ou partie de ce chemin.

Art. 7. — La Société est autorisée à combiner l'opération financière pour se procurer le capital nécessaire à cette nouvelle entreprise, sur les bases et dans les formes qu'elle jugera les plus favorables à ses intérêts.

Art. 8. — Comme garantie des engagements que la Société prend en acceptant la présente concession, elle devra, dans les deux mois qui suivront le commencement des travaux, déposer dans les caisses du gouvernement la somme de 40,000 écus, à titre de cautionnement.

2. Cette somme de 40,000 écus produira un intérêt de 4 0/0 l'an, en faveur de la Société, à partir du jour où le versement en sera effectué.

3. Ledit cautionnement sera rendu à la Société par dixièmes, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, de manière que la Société soit remboursée de la totalité de ce cautionnement lorsqu'elle aura fait, sur ladite section de chemin de fer de Bologne à Ferrare jusqu'au Pô, des dépenses en travaux, approvisionnements ou achats de terrains, se montant à 1 million de francs.

Art. 9. — Sauf ce qui est prescrit dans les articles qui précèdent, sont confirmés dans tout leur contenu et déclaré entièrement applicables à la présente concession, le décret et le cahier des charges, du 21 mai 1856, établis et acceptés pour le chemin de fer de Rome à Ancône et Bologne.

Rome, le 11 mars 1857.

Le Ministre,
Signé G. Milesi.

CHEMIN DE FER DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

On savait depuis l'année dernière que la concession des chemins de fer destinés à relier directement Grenoble à Lyon et à Valence, était assurée à la Compagnie du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble.

Cette concession vient d'être officiellement accordée par décret en date du 18 mars courant.

Elle se compose :

1° D'une ligne qui partant de Lyon viendrait s'embrancher à Beaucroissant sur la ligne de Saint-Rambert à Grenoble, en passant par ou près Bourgoin et la Tour-du-Pin;

2° D'une ligne qui, partant de Valence, viendrait se ressouder à Moirans sur le tronc commun de Saint-Rambert à Grenoble, en suivant la vallée de l'Isère.

La longueur de la première ligne de Lyon à Beaucroissant serait environ de 90 kilom., et celle de Valence à Moirans d'environ 71, qui, ajoutés aux 92 kilomètres de la ligne principale de Saint-Rambert, donnerait un réseau de 253 kilomètres.

Dans l'exposé des motifs présenté au Corps législatif en 1856, la dépense était évaluée, pour la ligne de Lyon à Beaucroissant, à. 23,000,000

Soit environ 255,500 fr. par kilomètre;

Et la ligne de Valence à Moirans, à. 20,000,000

Soit environ 281,700 fr. par kilomètre.

La ligne de Saint-Rambert, exploitée aujourd'hui jusqu'à Rives, coûtera. 32,000,000

Soit environ 347,800 fr. par kilomètre;

L'ensemble des dépenses de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Rambert s'élèverait à. 75,000,000

Les actions que la Compagnie du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble émettra pour former le capital complémentaire, ne pourront être négociées qu'après le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action.

C. Devina.

CHEMIN DE FER SARDE VICTOR-EMMANUEL

Assemblée du 24 mars 1857.

L'assemblée générale extraordinaire, convoquée une première fois pour le 5 mars et remise définitivement au 24, a eu lieu à cette dernière date sous la présidence de M. Chares Laffitte.

M. E. Barbier, délégué de la Compagnie, a lu, au nom du Conseil d'administration, le rapport auquel nous renvoyons nos lecteurs, pour l'exposé de la situation générale de la Compagnie.

L'assemblée était appelée à approuver l'usage que le Conseil avait fait des pouvoirs qui lui avaient été conférés par l'assemblée du 15, c'est-à-dire la convention avec le gouvernement sarde, et le traité avec le chemin de Novare.

De plus, les actionnaires avaient à accorder de nouveau les mêmes pouvoirs pour conclure tous les arrangements nécessaires à l'incorporation du chemin de Suze dans le Victor-Emmanuel; pour faire les arrangements nécessaires à l'établissement d'une ligne de Fourneau à Suze et concourir aux dépenses pour une somme *maxima* de 20 millions; pour traiter avec le gouvernement des modifications à apporter aux traités, statuts, cahier des charges de la Compagnie, et enfin à émettre des actions ou des obligations, pour donner au Conseil les ressources nécessaires à la réalisation des traités conclus ou à conclure.

Toutes ces propositions ont été adoptées à l'unanimité de 274 votants représentant 19,470 actions.

C. Devina.

Digitized by Google

SOCIÉTÉ DES DOCKS DE MARSEILLE.

Les journaux judiciaires publient la constitution de la Société des docks de Marseille. Cette Société, qui sera prochainement formée en Société anonyme pour l'exploitation du privilége des docks qui lui a été concédé, va bientôt commencer ses travaux. Le commerce de Marseille attend avec une légitime impatience la réalisation de cette œuvre, confiée à la haute intelligence de M. Paulin Talabot.

C. Devina.

CHEMIN DE FER DE L'OUEST DE LA BOHÊME.

L'empereur d'Autriche vient d'accorder une nouvelle concession de chemins de fer, qui n'intéresse pas seulement les États autrichiens, mais aussi tout le réseau européen. On avait signalé très-souvent la lacune qui sépare au nord les lignes autrichiennes des lignes bavaroises. Les chemins de fer polonais et autrichiens aboutissent à Prague, capitale de la Bohême, mais ils s'y arrêtent ; tandis qu'une ligne est-ouest tirée de Prague sur Bayreuth, Lichtenfelt on Furth, en Bavière, constituerait la communication la plus courte entre l'Orient et l'Occident, au grand profit des voyageurs, du commerce et de l'industrie. C'est pour remplir cette lacune que l'empereur François-Joseph a décidé la construction d'un réseau de chemins de fer qui, partant de Prague, rayonnera vers la Bavière. La concession a été faite à M. le chevalier Léopold Laemel, banquier à Prague et à Vienne, de concert avec LL. AA. les princes de Metternich, de Windischgraetz et de La-Tour-et-Taxis.

Le capital social sera de 75 millions de fr., sur lesquels le gouvernement autrichien accorde, comme il l'a fait pour les chemins de la Société I. R. P., et pour le réseau François-Joseph, une garantie d'intérêt de 5 0/0, plus 2/10 0/0 d'amortissement. Une partie de ce capital pourra être émis en obligations.

Quant à l'amortissement des actions, il aura lieu par leur remboursement au moyen d'un tirage au sort, et les actions ainsi amorties seront remplacées par des actions de jouissances ne portant plus intérêt, mais prenant part au dividende.

Du reste, il paraît que les fondateurs vont commencer les travaux au moyen des capitaux dont ils disposent personnellement, tout en se réservant d'appeler ultérieurement le public et à s'intéresser dans l'entreprise.

La direction générale de la principale ligne sera de Prague à Pilsen, se reliant, à Furth, au réseau bavarois, sur une longueur de 225 kilomètres, et constituera la ligne la plus courte entre les contrées orientales et occidentales de l'Europe, car elle abrégera de 248 kilomètres la route de

Varsovie
Cracovie
Lemberg
Breslau
Prague
} à Paris.

Elle met, de plus, en communication l'Elbe et le Danube, et doit profiter de l'immense mouvement commercial de chacun de ces fleuves.

Du reste, on sait que la Bohême est l'une des plus belles provinces de l'empire autrichien. Prague, qui compte cent quarante mille habitants, est déjà en communication par les chemins de fer avec Vienne, Dresde et tout le réseau allemand. La nouvelle concession va mettre Prague sur la grande route de Paris. La Bohême, le pays le plus avancé de l'Autriche au point de vue industriel, renferme des richesses immenses en métaux et en combustibles. La houille, analogue, par sa qualité à celle de Newcastle, y abonde précisément dans la direction que traversera le nouveau chemin de fer ; et l'on a calculé que le mouvement du transport local entre l'ouest de la Bohême et l'est de la Bavière en houille, minerai de fer, fer brut, fontes, bois, etc., suffira à lui seul pour assurer au chemin de fer un transport régulier de 560,000 à 700,000 tonnes par an, sur une distance moyenne de 105 kil., avec un tarif concédé de 13 c. 1/2 par tonne et par kilomètre ; et l'on n'évalue pas à moins de 11 ou 12 millions le chiffre auquel pourra s'élever la recette brute en voyageurs et marchandises réunis.

Lorsque le réseau de l'ouest de la Bohême sera définitivement tracé, nous entrerons dans une appréciation détaillée de cette entreprise, qui paraît appelée à un bel avenir.

C. Devina.

LE BUDGET DE 1858.

Le budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1858 vient d'être présenté au Corps législatif, en vertu d'un décret du 21 mars.

Les crédits ouverts pour la dette publique et les services généraux constituant effectivement les charges de l'Etat, sont de	1,171,321,798
Les frais de perception et les droits d'ordre, de	545,664,392
Soit une dépense totale de	1,716,986,190
Les recettes prévues s'élèvent à	1,737,115,171
Somme sur laquelle pour ordre compensant la même somme portée aux dépenses.	545,664,392 f.
Il reste donc	20,120,981

Cet excédant peut être considéré comme certain ; car l'évaluation des recettes, le produit des impôts et revenus indirects, qui sont toujours en accroissement, ont été estimés seulement à 1 milliard 30 millions, au lieu de 1 milliard 33 millions qu'ils ont produit en 1856.

On a tenu compte, dans ces évaluations, d'un dégrèvement de 24 millions provenant du double décime de guerre, qui cessera d'être perçu à partir du 1er janvier 1858, et d'une augmentation de 14 millions de francs correspondant au porduit probable de droit de timbre sur les actions et obligations des sociétés industrielles et financières. Les dépenses dépassent de 17 millions les dépenses du budget de 1857 ; mais c'est pour améliorer toutes les branches des services publics. Les paquebots transatlantiques seront dotés d'une subvention de 5 millions ; les services des postes, des douanes, des contributions, etc., seront mieux rétribués, au moyen d'une allocation supplémentaire de 5 millions ; enfin notre marine receva 11 millions pour lui permettre de se maintenir au niveau des progrès incessants de la science navale.

Cinq millions seront destinés à payer l'annuité due à la Banque de France, sur le prêt de 176 millions fait par elle à l'Etat en 1848. C'est la première fois que figure au budget cette dépense, qui était payée annuellement par la dette flottante. Cette somme s'ajoute aux 20 millions d'excédant prévu, ce qui porte l'excédant à 25 millions, et qui seront employés à diminuer d'autant le montant de la dette flottante. L'émission des bons du Trésor est limité pour 1858 à 250 millions.

Nous extrayons de l'exposé des motifs du projet de loi la partie qui concerne les modifications à la loi du 5 juin 1850, et l'élévation du droit de timbre sur les actions et obligations négociables des Compagnies françaises et étrangères. En voici le texte :

Conformément au vœu exprimé plusieurs fois par le Corps législatif, l'Empereur nous a chargés de vous proposer l'établissement d'un droit nouveau sur les valeurs mobilières.

La loi du 5 juin 1850 (titre II) établit un droit de *timbre proportionnel* sur les *actions* et *obligations* négociables des compagnies.

Ce droit est de 50 centimes par 100 fr. du capital nominal de l'action, si la durée de la société n'excède pas dix ans ; il est de 1 fr. si la durée de la société dépasse dix ans. Ce droit proportionnel une fois payé, l'action acquiert, sous le régime de la loi de 1850, un double avantage : *elle n'a plus de timbre à payer* pendant toute la durée de la société, même si le titre vient à être renouvelé ; et, de plus, elle est exempte, pendant le même espace de temps, de tout droit et de toute formalité d'enregistrement en cas de transfert.

Aux termes de cette même loi, si les compagnies veulent se dispenser de payer le droit proportionnel, elles *peuvent* contracter un abonnement annuel pour toute la durée de la société. Dans ce cas, elles paient chaque année 5 centimes par 100 francs du capital : telle est l'économie générale de la loi de 1850.

Nous conservons aux valeurs mobilières tous les avantages à elles conférés par cette loi, mais nous proposons de convertir *ce droit de timbre proportionnel une fois payé* en un droit annuel et obligatoire *de 15 centimes* par 100 fr. du *capital réel* de l'action. Par là, le droit proportionnel d'émission disparaît, et l'abonnement, de facultatif qu'il était, devient obligatoire.

Diverses considérations nous ont paru devoir recommander ce projet à votre sérieux examen.

En premier lieu, il nous dispense de créer et d'introduire dans nos lois un impôt *nouveau*, ce qui semble difficile et peut-être même dangereux. Nous trouvons dans une loi établie le principe et la base du droit nouveau à percevoir.

En second lieu, le droit de timbre annuel laisse aux actions mobilières toute leur liberté, et n'intervient en aucune façon dans les négociations diverses dont elles sont l'objet.

Maintenu et, pour ainsi dire, encadré dans la loi de 1850, il éloigne toute crainte raisonnable d'extension.

Digitized by Google

Simple et facile dans sa perception, modéré dans son exigence, il ne gênera pas le progrès industriel, et son produit n'est destiné à s'accroître que par le développement même de la matière imposable.

Voici, en outre, les articles du titre Ier du projet de loi qui se rattachent, au droit de timbre sur les actions et obligations, aux imprimés, et à la suppression du second décime de guerre :

Art. 6. A partir de la promulgation de la présente loi, les droits établis par les articles 14, 22, 27 et 31 de la loi du 5 juin 1850, sur les actions et obligations des sociétés, compagnies et entreprises quelconques financières, commerciales, industrielles ou civiles, sont convertis en un droit unique et obligatoire de 15 centimes par 100 fr., et par an, du capital desdites actions et obligations.

Ce droit sera perçu sur les actions et obligations de toutes les sociétés, compagnies et entreprises désignées au paragraphe précédent, dans le cas même où leurs titres auraient été émis antérieurement au 1er janvier 1851.

Art. 7. Le droit, pour les sociétés qui seront créées à l'avenir, sera déterminé, pendant les trois premières années, à l'égard des actions, d'après le capital nominal, et, à l'égard des obligations, d'après le taux d'émission ; il sera perçu, pour les années suivantes, sur le capital déterminé, de trois en trois ans, d'après le cours moyen des actions et obligations pendant la période triennale précédente.

Pour les sociétés créées antérieurement à la promulgation de la présente loi, le droit sera perçu, pendant la première période triennale, d'après le cours moyen des trois années précédentes. Si la société n'a pas trois ans d'existence, le cours moyen sera établi sur le temps écoulé depuis sa création.

Art. 8. Le montant du droit proportionnel acquitté, en vertu des articles 14 et 27 de la loi du 5 juin 1850, par les sociétés créées antérieurement à la promulgation de la présente loi, sera imputé sur les droits qu'elles auront à payer à l'avenir en vertu de l'article précédent.

Art. 9. Les actions et obligations émises par les sociétés ou compagnies étrangères seront soumises en France à un droit dont le taux ne pourra excéder 15 centimes pour 100 francs et par an de leur valeur réelle.

Un règlement d'administration publique déterminera la quotité, le mode d'établissement et de perception de ce droit.

Art. 10. Le même règlement déterminera toutes les mesures nécessaire pour l'exécution de la présente loi.

Art. 11. Chaque contravention aux dispositions de ce règlement sera passible d'une amende de 50 à 300 fr.

Art. 12. Est abrogé l'art. 24 de la Loi du 5 juin 1850.

Art. 13. Est abrogé l'art. 1er de la loi du 6 prairial an VII, qui assujettit au timbre spéciale les avis imprimés qui se crient et se distribuent dans les rues et lieux publics, ou que l'on fait circuler de toute autre manière.

Art. 14. Le second décime établi sur les droits d'enregistrement cessera d'être perçu à partir du 1er janvier 1858.

L'art. 5 de la loi du 14 juillet 1855 continuera à recevoir son exécution pour l'exercice 1858, en ce qui n'est pas contraire à la disposition du paragraphe précédent.

Nous trouvons également dans le titre III de la loi des finances, à l'art. 21, une disposition qui intéresse les chemins de fer.

Nous nous réservons d'examiner quel pourra être l'influence de cette disposition sur les intérêts de la Compagnie. En voici le texte :

Art. 21. Le ministre des finances est autorisé à convertir les dettes de l'Etat envers les compagnies de chemins de fer en cinquante annuité au plus, comprenant l'intérêt et l'amortissement. Cette conversion aura lieu dans la forme et aux conditions qui concilieront le mieux les intérêts du trésor avec la facilité de l'opération.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

La section de Niort à la Rochelle et à Rochefort, formant le complément de la ligne de Poitiers à la Rochelle, a été parcourue en partie au commencement de ce mois, jusqu'à Mauzé, par les ingénieurs. La pose de la voie, poussée activement au-delà de cette ville, sera promptement terminée, et permettra de livrer à la circulation, sous trois ou quatre mois, la ligne jusqu'à la mer.

— Par décision du ministre des travaux publics en date du 12 mars, prise en Conseil général des ponts et chaussées, au sujet de la ligne de Mont-de-Marsan à Rabastens :

1° Le chemin de fer par Riscle, Castelnau et Maubourguet est approuvé en principe, à l'exclusion du tracé par Plaisance.

2° MM. les ingénieurs sont invités à étudier un nouveau projet d'après une combinaison consistant à utiliser, pour l'établissement du chemin de fer, le pont sur l'Adour, ainsi qu'une partie de la rectification de la route impériale n° 135, aux abords de ce pont.

3° Il sera procédé ultérieurement à une enquête sur la question de savoir s'il y a lieu d'établir, suivant une nouvelle direction, la partie de la rectification de la route impériale n° 135, qui serait utilisée pour la construction du chemin de fer.

— Par une autre décision du 11 mars, le ministre des travaux publics a fixé la répartition du service du chemin de fer d'Agen à Tarbes, dans le département du Gers.

— La circonscription du nord, qui sera confiée à M. Bauby, sera formée de la portion de la ligne comprise entre la limite du département de Lot-et-Garonne et la station d'Auch inclusivement. La circonscription du sud, qui sera confiée à M. Bayard, sera formée de la partie de la ligne comprise entre la station d'Auch et la limite du département des Hautes-Pyrénées.

— La voie est posée sur 10 kilomètres jusqu'à Lourches, sur la ligne de Lamais à Busigny.

— Les travaux de percement du tunnel du Credo sur le chemin de Lyon à Genève, des deux côtés à la fois, ont abouti le 18 du mois, et le passage est maintenant ouvert. La distance entre les deux points est de 700 mètres, dont une partie en courbe. 2,300 mètres de revêtement en maçonnerie sont exécutés dans le tunnel, et bientôt les déblais seront terminés pour la construction des têtes. Le tunnel du Paradis, long de plus d'un kilomètre, a été percé de part en part le 14 mars. Le tunnel de Génissiat, qui offre de plus grandes difficultés, sera percé vers le 15 avril au plus tard.

Les ouvrages d'art dans la partie de Seyssel à Bellegarde sont très-avancés. Il règne beaucoup d'activité au viaduc de La Valserine, et tout fait présumer qu'à la fin du mois de mai on pourra placer le grand cintre de la grande arche, qui a une portée de 32 mètres sur une hauteur d'environ 46 mètres du fond du précipice.

C. Devina.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS

Bilan au 28 février 1857

ACTIF.

Caisse :		
Espèces en caisse. 1,662,494 41 / Espèces à la Banque..... 1,353,761 47		3,016,255 88
Portefeuille :		
Paris..... 26,630,644 40 / Province..... 10,095,185 24 / Étranger..... 1,387,609 51		38,113,439 15
Actions de la Banque de France....		»
Immeubles.....		421,312 42
Avances sur fonds publics et actions diverses.....		2,707,013 69
Correspondants :		
De province ..... 9,373,339 90 / Étrangers..... 428,666 »		9,802,005 99
Frais de premier établissement....		»
Frais généraux.....		123,416 50
Effets en souffrance. — Exercice courant.....		10,373 49
Actions à émettre.....		20,000,000 »
Divers.....		2,446,354 65
		76,640,671 70

PASSIF.

Capital :		
Actions réalisées.. 20,000,000 » / Actions à émettre 20,000,000 »		40,000,000 »
Capital des Sous-Comptoirs.....		4,050,744 90
Réserve.....		3,330,973 74
Comptes courants d'espèces		16,630,479 67
Acceptations à payer.....		423,769 94
Dividendes à payer.....		115,529 20
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers..... 6,105,767 69 / Par faillites du Tribunal de Comm. 100,172 22		6,205,939 91
Correspondants :		
De province..... 4,922,896 85 / Etrangers..... 394,999 20		5,317,896 05
Profits et pertes.....		482,269 08
Rentrées. — Effets en souffrance des exercices clos.....		11,995 66
Divers.....		264,215 47
		76,649,671 70

Risques en cours au 28 février 1857 :

Effets à échoir restant en portefeuille	38,113,439 15
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir.....	24,275,483 45
	62,388,922 60

Certifié conforme aux écritures :

Le Directeur,

Pisard.

Digitized by Google

BANQUE D'ANGLETERRE.

SITUATION AU 28 FÉVRIER 1857.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Billets émis.	24,998,845	662,451,125
Actif.		
Avances à l'État. . . .	11,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,450,900	86,497,500
Espèces et lingots (or) .	9,633,045	240,576,125
Somme égale. . .	24,098,045	602,451,125

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque.	14,553,000	363,825,000
Réserve	3,786,603	94,665,075
Compte-courant de l'État créditeur.	8,137,341	203,433,525
Comptes particuliers. .	9,955,503	248,887,600
Billets à sept jours et autres	739,595	18,489,875
	37,172,043	929,301,075
Actif.		
Créances sur l'Etat. . .	11,678,516	291,962,900
Créances particulières.	19,335,190	483,379,900
Billets de banque en portefeuille.	5,270,880	131,772,000
Numéraire.	687,451	17,186,275
	37,172,043	929,301,075
Augmentation :		
Compte-courant de l'Etat	452,152	11,328,800
Créances.	19,480	487,000
Billets en circulation. .	220,667	5,121,675
Réserve.	66,749	1,668,725
Diminution :		
Comptes particuliers. .	760,107	19,002,675
Réserve métallique. . .	33,219	830,475
Portefeuille.	263,654	6,591,350

SITUATION AU 7 MARS 1856.

ÉMISSION.

	LIV. ST	FRANCS.
Passif.		
Billets émis.	24,049,625	601,240,625
Actif.		
Avances à l'État . . .	11,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,450,900	86,497,500
Espèces et lingots (or).	9,574,625	239,365,625
Somme égale. .	24,049,625	601,240,625

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque. .	14,553,000	363,825,000
Réserve	3,800,464	95,011,600
Compte courant de l'État créditeur.	8,671,486	216,862,200
Comptes particuliers. .	9,798,857	244,971,425
Billets à sept jours et autres.	739,367	17,509,175
	37,527,176	938,179,400
Actif.		
Créances sur l'État . .	11,696,733	292,418,325
Créances particulières.	19,575,143	489,378,575
Billets de banque en portefeuille.	5,532,260	138,306,500
Numéraire.	723,040	18,076,000
	37,527,176	938,179,400
Augmentation :		
Compte courant de l'État	537,147	13,428,675
Créances.	58,164	1,454,100
Réserve	13,861	346,525
Portefeuille.	296,969	7,424,225
Diminution :		
Comptes particuliers. .	156,647	3,916,175
Réserve métallique. . .	12,831	320,775
Billets en circulation. .	349,028	8,725,700

NOMINATIONS.

Agents de change.

Par décret de Sa Majesté Impériale en date du 18 mars 1857, M. Norzy (Jonathan-Emile), a été nommé agent de change près la Bourse de Paris, en remplacement de M. Norzy (Eugène), son frère, démissionnaire.

Toscane.

Ordre de Saint-Joseph : M. Darondeau (Benoit-Henri), ingénieur hydrographe de première classe.

Turquie.

Ordre du Medjidié : quatrième classe, M. De Coppier (Hyacinthe-Joseph), ingénieur de la marine ;

M. Rostand (Albert-Bruno-Marie), directeur des services maritimes des Messageries impériales.

L'Annuaire officiel des Chemins de fer pour 1857, par M. Petit de Coupray, formant un beau volume de 700 pages avec carte des chemins de fer de l'Europe, paraîtra mardi prochain 31 mars, chez MM. Napoléon Chaix et Cie, propriétaires-éditeurs, rue Bergère, 20. — Prix : 5 fr. broché, et relié 6 fr. — *Franco* par la poste, 7 fr. — Envoyer un mandat sur Paris, ou des timbres postes. — Prix de la collection des sept volumes reliés, 42 fr.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Aujourd'hui, 23 mars, il a été procédé publiquement, au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, n° 19, au premier tirage trimestriel, pour 1857, de l'emprunt de 200 millions.

Le n° 25,979 a gagné. . .		100,000 fr.
Le n° 82,790	— . . .	50,000
Le n° 7,563	— . . .	20,000

Il a été ensuite extrait de la roue 1,138 numéros d'obligations appelées au remboursement.

Un tirage spécial préalable, applicable au remboursement des obligations 5 0/0, avait désigné 54 obligations de cette catégorie.

Nous publierons la liste complète dans notre prochain numéro.

M. H. de Martinet a communiqué à l'Académie de médecine, dans une de ses dernières séances, une Note relative à une affection spéciale aux mécaniciens et aux chauffeurs attachés aux chemins de fer. Voici quelques détails :

« L'exposition sans abri sur les locomotives, dit l'auteur, expose les mécaniciens :

» 1° A un inconvénient professionnel, dont on peut se rendre compte en passant la tête hors des wagons, c'est-à-dire à une trombe d'air froid qui paralyse la respiration, congestionne la face ;

» 2° A une maladie professionnelle développée par l'aspiration des gaz oxyde de carbone, acide carbonique qui s'échappent du foyer.

» Le système nerveux est lésé, les sujets maigrissent, une faculté importante s'éteint ; le corps est agité de soubresauts, de convulsions ; l'intelligence faiblit. Des affusions froides sur le rachis me paraissent être, sous le rapport médical et hygiénique, le moyen principal à employer. Comme prophylaxie, je voudrais demander aux administrateurs de réduire le travail des ouvriers en doublant leur nombre ; d'adapter aux machines une galerie protectrice dans le genre de celle qui existe à la machine Crampton, soit mieux une galerie vitrée ou un treillage métallique. Non-seulement il s'agit de la santé de plusieurs milliers d'ouvriers, mais aussi de la sécurité des voyageurs ; car la fatigue produite par un long travail et l'exposition à l'air froid paralysent les forces des conducteurs et ne leur laissent pas assez de présence d'esprit pour la conduite de leur machine. »

MM. Serres, Rayer et Séguier ont été chargés d'examiner cette communication.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Caisse générale des chemins de fer. — 25 avril, assemblée générale.

Crédit mobilier. — 28 avril, assemblée à 4 heures.

Lyon. — 28 avril, assemblée ordinaire et extraordinaire à 3 heures.

Méditerranée. — 29 avril, assemblée ordinaire et extraordinaire à 3 heures.

Orléans. — 30 mars, assemblée générale annuelle et extraordinaire, 2 heures et demie.

Ouest. — 28 mars, assemblée à 3 heures et demie.

Midi. — 30 avril, assemblée ordinaire et extraordinaire, à 4 heures. Dépôt, 40 actions.

Genève. — 28 avril, assemblée ordinaire à 3 heures et demie.

Saint-Rambert à Grenoble. — 29 avril, assemblée générale.

Graissessac à Béziers. — 27 avril, assemblée générale à 3 heures. Dépôt, 20 actions.

Chemins de la ligne d'Italie. — 29 avril, assemblée ordinaire et extraordinaire.

Union financière et industrielle. — 30 avril, assemblée générale à 4 heures.

Omnibus. — 31 mars, assemblée à 3 heures.

Compagnie générale des Eaux. — 2 avril, assemblée à 3 heures.

Compagnie générale maritime. — 29 avril, assemblée générale à 4 heures. Dépôt 20 actions.

Digitized by Google

Houillères et chemins d'Épinac.—17 avril, assemblée générale à 1 heure.

Charbonnages belges. — 26 avril, assemblée extraordinaire à 11 heures, et ordinaire à midi.

Fourchambault, Montluçon, Imphy. — 8 avril, assemblée.

Glaces de Montluçon. — 15 mai, assemblée.

Caisse du commerce et de l'industrie de Turin. — 15 avril, assemblée extraordinaire.

Mines de la Loire. — 30 mars, assemblée à 3 heures.

Tarragone à Reus. — 31 mars, assemblée à 11 heures.

Compagnie impériale des Voitures de Paris. — 15 avril, assemblée à 3 heures.

Silésie. — 1er mai, assemblée générale ordinaire à midi.

Société mercantile et industrielle à Madrid. — 19 avril, assemblée à midi.

Caisse hypothécaire. — 30 mars 1857, assemblée. Dépôt, 20 actions.

Carmaux-Toulouse. — 25 mars, assemblée à 3 heures.

ÉCHANGES DE TITRES.

Caisse générale des chemins de fer. — Echange des *actions de la Caisse* et *Journal des chemins de fer* (non négociables aujourd'hui) contre les *actions de la Caisse générale des chemins de fer*, cotées officiellement depuis le 20 janvier.

Chemin des Pyrénées à Madrid. — Echange des titres contre les actions de Madrid à Saragosse.

Compagnie générale maritime. — Mars, échange des titres nominatifs contre les actions au porteur.

APPELS DE FONDS.

Est. — 15 au 25 mars, 70 fr. par obligation, dernière émission 1856.

Ardennes et Oise. — 10 au 25 avril, 100 fr. par action.

Madrid à Saragosse et Alicante. — 25 mars au 7 avril, 100 fr. par action.

Crédit en Espagne. — 20 au 31 mars, 100 fr. par action.

Banque de crédit pour le commerce et l'industrie à Vienne. — 1er avril 40 florins; 1er juin 40 florins.

Caisse du commerce et de l'industrie à Turin. — 16-31 mars, 50 fr. par action, nouvelle émission.

Bazin Léon Gay. — 1er juillet 1857, 100 fr. par action (versement de novembre différé.)

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Nord. — 31 janvier, premier tirage de 300 obligations de Charleroy à Erquelines.

Lyon. — 1er avril, remboursement des obligations 3 0/0 sorties au tirage du 19 mars.

Lyon-Bourbonnais. — 1er avril, remboursement du tirage du 6 novembre. 1er janvier, remboursement du tirage du 4 décembre.

Sambre à l'Oise. — 1er juillet 1857, remboursement de 21 obligations 1853 sorties au tirage du 10 janvier.

Ouest. — 6 juillet, remboursement du tirage du 15 décembre.

Compagnie générale des Omnibus. — 1er avril, remboursement du tirage du 13 janvier.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Lyon. — 1er avril, intérêts aux obligations 5 0/0 et 3 0/0.

Méditerranée. — 1er avril, 12 fr. 50 c. par obligation. Intérêts.

Bourbonnais. — 1er avril, intérêts aux obligations 1re et 2e ordre d'Andrézieux à Roanne.

Graissessac à Béziers. — 5 avril, intérêts actions.

Autrichiens. — 1er mars, 7 fr. 50 c. par obligation.

Anvers à Gand. — 15 mars, 17 fr., dividende 1856.

Est de la Bavière. — 14 mai, 1 fr. 21 c., soit à 1/2 0/0 aux actions, intérêts.

Banque de Darmstadt. — 1er au 30 avril, 80 fr. dividende 1856.

Versailles (R. G.). — Paiement des intérêts échus le 21 février.

Banque de la Martinique et de la Guadeloupe. — 17 fr. 55 c. par action de 500 fr. pour la Martinique, et 17 fr. 50 c. pour la Guadeloupe.

Saragosse à Madrid. — 4 mars, 3 fr. 75 c. par action.

Cail et Cie. — 31 mars, 22 fr. 32 c. par action.

Long.-Pendu. — 5 mars, dividende du 2e semestre 1856.

Banque de Belgique. — 31 mars, intérêts 40 fr., dividende 30 fr.; intérêts 40 fr., actions de la 2e émission.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857			1856			DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856	
		Kilomètres exploités	RECETTES BRUTES	RECETTES PAR KIL.	Kilomètres exploités	RECETTES BRUTES	RECETTES PAR KIL.	en plus.	en moins
								%	%
ORLÉANS (1)	Du 12 au 18 mars.....	1234	1,182,497 »	958 »	1053	920,612 »	874 »	9.6	»
NORD (1)	12 — 18 — ...	795	926,973 »	1,166 »	795	818,861 »	1,025 »	13.0	»
OUEST (1)	12 — 18 — ...	876	680,484 »	776 »	876	609,082 »	695 »	11.6	»
EST (1)	12 — 18 — ...	1122	853,881 »	761 »	1069	832,014 »	778 »	» »	2.1
LYON (1)	12 — 18 — ...	656	1,013,730 »	1,543 »	572	692,716 »	1,211 »	27.0	»
LYON-BOURBONNAIS (1)	12 — 18 — ...	255	240,807 »	942 »	255	229,627 »	900 »	4.6	»
MÉDITERRANÉE (1)	12 — 18 — ...	551	692,130 »	1,249 »	523	457,031 »	873 »	43.0	»
MIDI	12 — 18 — ...	494	183,801 »	372 »	307	82,723 »	269 »	37.8	»
GRAND-CENTRAL	12 — 18 — ...	125	40,911 »	327 »	»	»	»	»	»
LYON A GENÈVE	12 — 18 — ...	75	23,281 »	310 »	»	»	»	»	»
				» »	»	»	»	»	»

(1) PRÉLÈVEMENT FAIT DE L'IMPOT SUR LA GRANDE VITESSE.

Digitized by Google

DE LA FUSION DES CHEMINS DE FER SUISSES.

Ainsi que nous l'avons dit dans notre dernier numéro, la fusion entre quelques compagnies de chemins suisses est loin de pouvoir être considérée comme une fusion générale qui l'autorise à prendre le titre ambitieux de *Société générale des chemins suisses*. Bien plus, cette fusion, qui n'est que partielle, n'est pas vue de bon œil, dans l'esprit qui l'a dirigée, par les gouvernements cantonaux, de l'approbation desquels elle a besoin.

La fusion se compose de la réunion des Compagnies du Nord-Est (Zurich), du Central (Bâle), de l'Ouest (Vaud), des Verrières (Neufchâtel) et de Lausanne, Oron, Fribourg, Berne (Fribourg).

En se combinant, ces cinq Compagnies pouvaient facilement arriver à contenter les intérêts qu'elles ont laissés de côté, ou qu'elles se proposent de heurter de front, si elles avaient été animées du désir sincère d'arrêter et de compléter le réseau suisse d'après ce qui est déjà voté et d'après ce qui est nécessaire.

Mais d'après les appréciations que nous avons entendu faire aux personnes qui sont très versées dans les complications suisses, il paraît que la forme, le sens et la direction de cette fusion ne sont considérés que comme une véritable coalition des intérêts exceptionnels, et même qualifiés d'égoïsme, du Central (de Bâle) et de l'Ouest (du canton de Vaud).

Le refus d'admettre dans la fusion presque une moitié des chemins suisses, ceux du Sud-Est (de Saint-Gall), etc., déjà, eux, ralliés ensemble sous le titre d'*Union suisse*, société patronnée par la réunion financière de Paris, n'a pas d'autre motif que d'empêcher ces chemins, qui auront un débouché en Italie, de communiquer plus directement avec Bâle et le centre de la Suisse que ne le désire *le Central*, dont tous les tracés ont été conçus dans l'intérêt bâlois le plus égoïste. On a beau dire que les chemins de l'Est, aujourd'hui constitués sous le titre d'*Union suisse*, pourront se réunir quand ils voudront à la Société générale qui se crée : cela n'est pas exact ; et dans ces derniers jours, où tous les représentants des lignes suisses étaient à Paris, aucune tentative dans ce genre n'a été faite. Le véritable caractère de la prétendue fusion générale en excluait la pensée. Pour le moment donc la Suisse présente le spectacle, non pas d'une fusion générale de ses chemins, mais de deux réunions jusqu'à un certain point hostiles l'une à l'autre.

En outre, dans la fusion qui prend le titre de *Société générale*, il est reconnu en principe que de certains chemins, comme celui de Lausanne à Berne, par Oron et Fribourg, doivent être sacrifiés. Or, un tel sacrifice serait évidemment contre l'intérêt de plusieurs cantons et contre les votes positifs de l'Assemblée fédérale : aussi croit-on de toutes parts en Suisse que les approbations cantonales et fédérales feront entièrement défaut au traité qui vient d'être signé à Paris.

Nous donnons ci-dessous ce traité, dans lequel les personnes au courant des questions de chemins de fer suisses trouveront confirmées toutes les prévisions indiquées ci-dessus :

C. Devinl.

Entre :

1° La Compagnie du chemin de fer du Nord-Est Suisse, qui a son siége à Zurich, pour laquelle agissent :

MM. Alfred Escher, président du Comité de Direction ; J.-F. Peyer im Hof, de Schaffausen ;

2° La Compagnie du chemin de fer Central Suisse, qui a son siége à Bâle, pour laquelle agissent :

MM. Geigy, président du Comité de Direction ; J. Trog, membre du Comité de Direction ; Adolphe Marcuard, membre du Conseil d'Administration ;

3° La Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses, qui a son siége à Lausanne, pour laquelle agissent :

MM. Emile Pereire, président du Comité de Paris ; L. Aubert, président du Comité de Direction ; Ch. Odier, membre du Conseil d'Administration ;

4° La Compagnie du chemin de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise, qui a son siége à Fribourg, pour laquelle agissent, en vertu de la délibération du Conseil d'Administration, en date du dix de ce mois :

MM. Jean-Charles Rivet, président du Conseil d'Administration ; Antoine-Pierre Hély-d'Oissel, membre du Conseil d'Administration ;

5° La Compagnie du chemin de fer Franco-Suisse, qui a son siége à Neufchâtel, pour laquelle agissent :

MM. Henri Hottinguer, membre du Conseil d'Administration ; L. Denzler, membre du Conseil d'Administration.

Cette dernière se portant fort pour l'adhésion de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, à laquelle, par traité du deux avril mil huit cent cinquante-six, l'exploitation des lignes concédées à la Compagnie Franco-Suisse avait été remise,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er.

Les Compagnies du Nord-Est Suisse, du Central Suisse, de l'Ouest des chemins de fer suisses, du chemin de fer de Fribourg, et du Franco-Suisse, cette dernière, en ce qui concerne la partie de sa concession, située sur le littoral du lac de Neufchâtel, et compreprenant le parcours entre la frontière vaudoise, près Vaumarcus et la Thielle, frontière du canton de Berne, se réunissent en une seule et même Compagnie, qui prend le nom de Société générale des chemins de fer suisses.

Cette fusion a lieu aux conditions ci-dessous énoncées.

Art. 2.

Chacune des trois Compagnies du Nord-Est Suisse, du Central Suisse et de l'Ouest des chemins de fer suisses, apporte à la Société générale des chemins de fer suisses les lignes qu'elle possède, les concessions qu'elle a obtenues jusqu'à ce jour, les subventions de toute nature qui lui ont été accordées, en un mot tous les droits qu'elle possède.

La Compagnie du chemin de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise apporte à la Société générale des chemins de fer suisses les droits qui résultent pour elle de la convention du huit avril mil huit cent cinquante-six et des divers actes qui s'y rattachent.

En outre, la Compagnie du chemin de fer de Fribourg se porte fort pour la cession de la ligne de Genève-Versoix par la Compagnie de Lyon-Genève à la Société générale des chemins de fer suisses ; ou, à défaut, pour la conclusion d'un bail d'exploitation en faveur de la Société générale des chemins de fer suisses pour la durée de la concession.

La Compagnie Franco-Suisse apporte à la Société générale des chemins de fer suisses la concession de la ligne du littoral du lac de Neufchâtel, de la frontière vaudoise, près Vaumarcus, à la Thielle, frontière du canton de Berne. (N'est pas comprise dans cet apport la ligne de Neufchâtel à la frontière française, aux Verrières.)

En échange de ces apports, la Société générale des chemins de fer suisses se met au lieu et place de chacune des compagnies contractantes.

Il est bien entendu qu'en ce qui concerne la Compagnie Franco-Suisse, la Société générale des chemins de fer suisse n'accepte que les charges qui se rapportent à la ligne dont la Compagnie Franco-Suisse fait l'apport. Quant aux charges intéressant l'ensemble de la concession et aux frais généraux, au moment où le présent traité sera devenu définitif pour la Compagnie Franco-Suisse, ces charges et ces frais seront supportés par moitié entre la Société générale des chemins de fer suisses et la Compagnie Franco-Suisse.

Art. 3.

La Société générale des chemins de fer suisses construira la ligne de Brugg à Waldshutt, aussitôt que le Conseil d'administration de la Compagnie du Nord-Est, après s'être mise d'accord avec le gouvernement du grand-duché de Bade sur les conditions auxquelles cette ligne sera construite, en fera la demande.

Art. 4.

Dans le cas où la Compagnie du Nord-Est Suisse aurait à se prononcer avant le 20 mai prochain au sujet de la construction d'une ligne tendant de Zurich à la frontière du canton de Zug, la décision qu'elle aura prise sera obligatoire pour la Société générale des chemins de fer suisses. Passé le 20 mai, toute décision à cet égard appartiendra à la Société générale des chemins de fer suisses.

Art. 5.

La Compagnie du Central Suisse s'engage à demander immédiatement la concession de la section du chemin de fer comprise entre la frontière du canton de Neufchâtel, près la Neuveville, et Bienne, sur la rive gauche du lac de Bienne, et à poursuivre l'adjudication de cette concession. Les travaux seront exécutés et la ligne livrée à l'exploitation dans le délai de trois ans, à partir de la date où cette concession sera ratifiée par l'autorité fédérale.

Il est bien entendu que les obligations contractées au présent article par la Compagnie du Central suisse deviendront obligatoires passé le 20 mai pour la Société générale des chemins de fer suisses.

Art. 6.

Le réseau des chemins de fer qui constituera la propriété de la Société générale des chemins de fer suisses sera divisé, en ce qui concerne la construction et l'exploitation, en trois arrondissements, savoir : l'arrondissement du Nord-Est, l'arrondissement du Central et l'arrondissement de l'Ouest.

Art. 7.

Jusqu'à l'entier achèvement d'une ligne continue de Genève-Bâle-Romanshorn, mais sans que, dans aucun cas, ce délai puisse dépasser le 1er juillet 1859, l'administration de la Société générale des chemins de fer suisses sera constituée comme suit :

Les conseils d'administration et de direction du Nord-Est suisse, du Central suisse et de l'Ouest des chemins de fer suisses resteront composés comme ils le sont, sauf les adjonctions prévues à l'art. 8, et continueront de fonctionner comme ils l'ont fait jusqu'à présent, sous la réserve des attributions conférées à l'assemblée générale des actionnaires et aux Conseils institués dans le présent article.

Dans le but de mettre dans l'établissement de toutes les lignes l'uniformité désirable et de centraliser l'administration générale de la Société, il sera institué un Comité central de direction et un Conseil général d'administration.

Les attributions du Comité central de direction seront stipulées dans les dispositions transitoires des statuts.

Digitized by Google

Il sera composé de douze membres : neuf devront être Suisses, domiciliés en Suisse; ils seront désignés par chacun des trois Conseils d'administration, à raison de trois par Conseil. Les autres membres seront désignés par la réunion des administrateurs siégeant à Paris.

Les administrateurs siégeant à Paris devront être consultés sur certaines questions générales et importantes, qui seront déterminées dans les dispositions transitoires des statuts. Un délai de dix jours, y compris le jour de l'envoi de la communication du Comité central et celui de l'arrivée de la réponse des administrateurs parisiens, sera accordé à ceux-ci pour présenter leurs observations au Comité central.

Le Comité central prendra ses décisions à la majorité absolue des membres présents, en admettant le vote par écrit des membres parisiens du Comité central, s'il est arrivé dans le délai ci-dessus mentionné, comme s'ils étaient présents à la séance. En cas d'empêchement, les membres suisses pourront donner leur procuration à un de leurs collègues, sans que celui-ci puisse avoir plus de deux voix.

En cas de partage, la voix du président sera prépondérante.

Le Conseil général d'administration sera composé de la réunion de tous les membres des Conseils d'administration du Nord-Est, du Central et de l'Ouest. Ses attributions seront déterminées dans les dispositions transitoires des statuts. Il se réunira au moins tous les trois mois, sur la convocation du Comité central, qui pourra, en cas d'urgence, le convoquer extraordinairement.

L'assemblée générale des actionnaires représentera l'universalité des actionnaires de la Société générale des chemins de fer suisses, et se composera des porteurs de cinq actions au moins.

Le Comité central se réunira dans celles des deux villes de Zurich ou de Bâle qui aura été désigné par l'assemblée générale des actionnaires pour être le siége de la Société générale des chemins de fer suisses.

Les réunions du Conseil d'administration et les assemblées générales des actionnaires ordinaires et extraordinaires auront lieu dans celle des deux villes ci-dessus indiquées qui n'aura pas été désignée comme siége de la Société. Néanmoins, dans des cas exceptionnels, le Comité central pourra convoquer les assemblées générales extraordinaires en toute autre ville suisse située sur le réseau exploité par la Société.

Lors des assemblées générales, les actionnaires recevront avec leur carte d'admission une carte de circulation gratuite pour l'aller et le retour.

Art. 8.

En considération de la part que la Compagnie de Fribourg et la Compagnie Franco-Suisse prennent à la présente convention, et pour égaliser l'influence des trois arrondissements dans le Conseil général d'administration, il est entendu que le nombre des membres suisses, domiciliés en Suisse, sera porté de huit à seize, savoir : les huit membres actuels; deux nouveaux membres suisses au choix des administrateurs actuels; deux membres suisses du Conseil d'administration de la Compagnie de Fribourg; deux membres suisses du Conseil d'administration de la Compagnie de Lyon-Genève; deux membres suisses du Conseil d'administration de la Compagnie Franco-Suisse.

Un membre suisse du Conseil d'administration de la Compagnie Franco-Suisse sera adjoint au Conseil d'administration du Central Suisse.

Trois des membres parisiens du Conseil d'administration de la Compagnie de Fribourg, et un des membres parisiens du Conseil d'administration de la Compagnie Franco-Suisse seront adjoints aux administrateurs parisiens de la Société générale des chemins de fer suisses.

Ces nouveaux membres seront soumis aux mêmes charges et jouiront des mêmes droits que les membres actuels de ces conseils.

L'adjonction de ces nouveaux membres aura lieu aussitôt après l'approbation de la présente convention par les assemblées générales des actionnaires des compagnies contractantes.

Ils seront désignés par les conseils d'administration de leurs compagnies.

Art. 9.

En cas de vacance par décès ou démission, le membre décédé ou démissionnaire sera remplacé :

1° S'il fait partie du Comité central de direction, par le Conseil d'administration qui avait délégué le membre remplacé; si c'est un membre parisien, par la réunion des administrateurs siégeant à Paris;

2° Si c'est un membre d'un Comité de direction d'arrondissement, par le Conseil d'administration de ce même arrondissement;

3° Si c'est un membre d'un Conseil d'administration, par ce même Conseil.

Art. 10.

Les statuts définitifs de la Société générale des chemins de fer suisses devront contenir les dispositions suivantes :

a. L'administration de la Société est confiée à un Conseil d'administration composé de trente-six membres.

b. Les membres qui composeront ce Conseil pendant les cinq premières années à partir de l'achèvement de la ligne continue Genève-Bâle-Romanshorn, ou au plus tard à partir du premier juillet mil huit cent cinquante-neuf, seront désignés par les trois Conseils d'administration du Nord-Est, du Central et de l'Ouest, qui en nommeront chacun douze. Pour cette nomination, les membres parisiens seront considérés comme faisant partie des Conseils d'administration des Compagnies auxquelles ils appartiennent.

c. A l'expiration de la cinquième année de son entrée en fonctions, le Conseil d'administration sera renouvelé, par quart chaque année, par l'assemblée générale des actionnaires. Jusqu'au renouvellement intégral du premier conseil, le sort désignera l'ordre de sortie des administrateurs à raison de neuf par année, dont trois pris dans chacun des groupes formés aux termes du paragraphe 6 du présent article. Après ce premier renouvellement intégral, les membres sortiront par rang d'ancienneté. Les membres sortants seront immédiatement rééligibles.

d. Le Conseil d'administration règlera la forme à donner à la direction de l'entreprise. Il déterminera les attributions de la direction.

e. Les Conseils de la Société générale des chemins de fer suisses doivent être composés aux trois quarts, au moins, de Suisses domiciliés en Suisse.

f. Dans le Conseil d'administration de la Société générale des chemins de fer suisses, il devra y avoir au moins un ressortissant de chacun des cantons traversés par la ligne.

g. La division du réseau en arrondissements du Nord-Est, du Central et de l'Ouest, sera maintenue. La circonscription de ces arrondissements pourra toujours être remaniée.

h. Le siége de la Société générale des chemins de fer suisses sera établi dans une des deux villes de Zurich ou de Bâle, suivant qu'il en sera décidé par la première assemblée générale des actionnaires.

i. La direction et le comité permanent du Conseil d'administration, s'il en est établi un, siégeront dans celle de ces deux villes qui aura été désignée pour être le siége de la Société. Les réunions du Conseil d'administration et des assemblées générales des actionnaires auront lieu dans celle des deux villes ci-dessus mentionnées qui n'aura pas été désignée pour être le siége de la Société. Néanmoins, dans des cas exceptionnels, les réunions extraordinaires du Conseil ou de l'assemblée générale des actionnaires pourront être convoquées en une autre ville suisse située sur le parcours de la ligne.

Art. 11.

L'adoption de la présente convention par les Compagnies contractantes entraînera de plein droit celle des statuts de la nouvelle Société, annexés au présent traité.

Art. 12.

Le présent traité deviendra exécutoire à partir du 20 mai 1857, s'il a reçu l'approbation des assemblées générales des actionnaires des Compagnies du Nord-Est, du Central et de l'Ouest.

A cette époque, les Conseils d'administration de ces trois Compagnies complétés, comme il est dit en l'art. 8, désigneront les membres du comité central de direction dont la nomination leur est réservée. Les administrateurs parisiens désigneront aussi les trois membres dudit comité dont la nomination leur est réservée.

Le Comité central de direction se réunira dans le plus bref délai, à Aarau, sur la convocation du plus âgé de ses membres. Il nommera son bureau. Il prendra connaissance de l'état des affaires des Compagnies contractantes. Il convoquera l'assemblée générale des actionnaires de la nouvelle Société; il tirera au sort, entre les deux villes de Zurich et de Bâle, celle où cette réunion devra avoir lieu. Il désignera celui de ses membres qui devra présider cette assemblée générale. Il exercera les pouvoirs qui lui sont attribués dans les dispositions transitoires des statuts de la Société générale des chemins de fer suisses.

Art. 13.

Avant le trente juin mil huit cent cinquante-sept, l'assemblée générale des actionnaires de la nouvelle Société devra être réunie pour se prononcer sur le choix du siége de la Société générale des chemins de fer suisses.

Dans cette première assemblée, les porteurs de cinq actions auront droit à une voix; pour chaque dix actions en sus de cinq, tout porteur aura droit à une voix de plus. Aucun actionnaire ne pourra, par lui-même ou comme fondé de pouvoir, avoir plus de cent voix.

Les récépissés nominatifs mentionnés en l'article 14 donneront les mêmes droits que les titres des actions.

Dans le cas où le choix fait par l'assemblée générale du siége de la Société générale des chemins de fer suisses soulèverait des objections de la part des gouvernements cantonaux intéressés, la décision prise, à cet égard, par l'assemblée générale ne sera que provisoire, jusqu'à la solution de ces difficultés.

Art. 14.

Les conditions financières auxquelles la présente fusion est opérée sont les suivantes :

1° Les actions libérées de cinq cents francs des Compagnies contractantes seront échangées contre des actions de cinq cents francs de la nouvelle Société, libérées seulement de deux cent cinquante francs, et contre des obligations de cinq cents francs entièrement libérées portant vingt-cinq francs d'intérêt annuel, payable par semestre, et remboursables à sept cent cinquante francs, par tirages annuels, à partir du premier janvier mil huit cent soixante-huit, dans l'espace de quatre-vingt-neuf ans. Cet échange aura lieu de la manière suivante : deux actions libérées de cinq cents francs seront échangées contre deux actions nouvelles libérées de deux cent cinquante francs, et une obligation de cinq cents francs entièrement libérée.

Néanmoins, les porteurs d'actions libérées qui ne consentiront pas à cet échange, recevront contre chaque action libérée une action nouvelle entièrement libérée.

2° Les actions qui ne sont encore libérées que de deux cent cinquante francs, seront échangées contre une action nouvelle libérée aussi de deux cent cinquante francs, à la condition de souscrire une obligation de la nouvelle Société pour deux actions libérées de deux cent cinquante francs. Sur cette obligation, cent francs devront être versés en souscrivant; les versements subséquents seront appelés au fur et à mesure des besoins de la Société.

Si les porteurs de ces actions ne veulent pas souscrire à ces obligations, ils devront opérer de suite le versement complémentaire de deux cent cinquante francs sur leurs actions, qui seront échangées contre des titres entièrement libérés de la nouvelle Société.

3° Il sera délivré à la Compagnie du chemin de fer de Fribourg dix-huit mille actions de la nouvelle Société, et dix-huit mille obligations. Sur les unes et les autres il sera opéré un premier versement de cent francs. Les versements subséquents seront appelés au fur et à mesure des besoins de la Société. Mais les titres des actions ne seront délivrés aux ayants droit que lorsque, par leurs versements, ils auront libéré

Digitized by Google

leurs actions de la même somme que celle alors versée sur les actions de la Société. Il leur sera remis, en attendant ce moment, des récépissés nominatifs non transmissibles. Ils auront le droit d'anticiper leurs versements, et recevront alors leurs titres au porteur.

4° Il sera remis à la Compagnie Franco-Suisse huit mille actions libérées de deux cent cinquante francs de la nouvelle société, et huit mille obligations de cinq cents francs libérées de cent francs. Le versement de deux cent cinquante francs sur les actions, et de cent francs sur les obligations, devra être effectué contre la livraison des titres au porteur. Les versements subséquent seront appelés au fur et à mesures des besoins de la Société.

Quant aux emprunts déjà conclus par les Compagnies contractantes, la Société générale des chemins de fer suisses les accepte pour son compte.

ART. 15.

Jusqu'à l'achèvement de la ligne de Genève au lac de Bienne, et de Bienne à Bâle et à Romanshorn, l'intérêt sera payé aux actionnaires à raison de cinq pour cent l'an sur les sommes versées.

A partir du jour où les lignes ci-dessus mentionnées seront livrées à l'exploitation, les produits nets de l'exploitation seront répartis en entier à titre de dividendes.

Il sera payé aux actionnaires, en outre de ce dividende, un intérêt de cinq pour cent l'an sur les sommes employées sur les lignes en construction. Les intérêts seront portés au débit des comptes de construction.

ART. 16.

La présente convention sera soumise à la ratification des Conseils d'administration et des assemblées générales des actionnaires des Compagnies contractantes avant le quinze mai mil huit cent cinquante-sept.

Chacune des Compagnies fera connaître son adhésion par communication faite aux quatre Compagnies co-contractantes, le vingt mai mil huit cent cinquante-sept, au plus tard.

Si, à cette époque, les ratifications des trois Compagnies, du Nord-Est, du Centre et de l'Ouest, ne sont pas échangées, la présente convention sera considérée comme nulle et non avenue.

Si les Compagnies de Fribourg ou du Franco-Suisse n'ont pas à cette même époque transmis leur adhésion, celle qui se trouverait dans ce cas serait considérée comme renonçant, en ce qui la concerne, aux stipulations du présent traité.

Fait et signé à Paris, le vingt et un mars mil huit cent cinquante-sept, en cinq exemplaires dont un pour chacune des parties contractantes.

Signé : A. ESCHER.
J.-F. PREVA DE HOR.
GRIOT.
TROG.
AD. MARCUARD.
L. AUBERT.
EMILE PERREIRE.
CH. ODIER.
JEAN-CHARLES RIVET.
HÉLY-D'OISSEL.
H. HOTTINGUER.
L. DENIELER.

CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL.

Assemblée générale extraordinaire des actionnaires réunie à Paris le 24 mars 1857.

Présidence de M. Charles Laffitte.

M. E. Barbier, délégué de la Compagnie, donne, au nom du Conseil d'administration, lecture du rapport suivant :

Messieurs,

Pour la troisième fois depuis la constitution de notre Compagnie, le Conseil d'administration du chemin de fer Victor-Emmanuel vous réunit en assemblée générale extraordinaire.

Cette réunion devait avoir lieu le 5 de ce mois ; mais, malgré les avis pressants publiés dans les journaux, le nombre des actions déposées est demeuré un peu au-dessous du chiffre statutaire.

Nous avons dû en conséquence ajourner l'assemblée ; mais nous avons eu soin de restreindre cet ajournement au délai moral le plus court possible.

Aujourd'hui, aux termes de vos statuts, l'assemblée serait en droit de voter, quel que fût le nombre des actions déposées ; mais de nouvelles incriptions ont eu lieu du 2 au 21 mars, et le chiffre des dépôts s'est élevé au delà de celui qui aurait été nécessaire le 5 de ce mois pour valider vos résolutions ; d'un autre côté, quelques retraits ont eu lieu à la dernière liquidation.

Tout en regrettant un retard qu'il n'a pas tenu à nous d'éviter, nous avons trouvé dans les résultats de cette convocation un enseignement qui n'est pas sans intérêt pour la Compagnie.

Lors de la dernière assemblée extraordinaire le 15 décembre 1855, 464 actionnaires avaient déposé 36,567 actions.

Le 2 mars 1857, 294 actionnaires avaient déposé 18,769 actions.

De la comparaison de ces chiffres, qui sont à peu près dans la proportion de 4 à 1, vous pouvez conclure que vos actions sont beaucoup plus disséminées qu'elles ne l'étaient il y a quinze mois à peine ; qu'elles sont classées, en un mot, dans tous les rangs de la société, et que votre Compagnie est assise aujourd'hui sur la base la plus large et la plus solide.

Pour les membres du Conseil d'administration, il a été très-satisfaisant, Messieurs, de voir s'étendre d'année en année le nombre de ceux de leurs cointéressés qui ont le droit de prendre part aux résolutions les plus importantes de la Compagnie.

Aujourd'hui, particulièrement, lorsque nous devons stipuler les conditions de la traversée des Alpes, qui exercera sur notre avenir une influence décisive ; le Conseil, en vous exposant ses vues et en s'inspirant de vos intentions, avait à cœur de se trouver au milieu d'une assemblée nombreuse.

Peut-être était-il revêtu de pouvoirs suffisants pour donner suite aux mesures qui vont vous être communiquées, sans qu'il fût nécessaire de vous demander un nouveau mandat ; peut-être, Messieurs, pouvait-il vous épargner ce déplacement ; mais il n'a pas voulu prolonger l'usage des pouvoirs qu'il avait reçus de vous, lors de votre dernière réunion extraordinaire. Le moment lui a semblé venu de les faire régénérer par une nouvelle adhésion, si vous êtes d'avis qu'il faille persévérer dans le système que vous avez suivi jusqu'à ce jour avec tant d'unanimité, d'énergie et de succès.

Avant de vous soumettre de nouvelles propositions, nous croyons devoir, Messieurs, résumer rapidement les faits accomplis, et vous rappeler les conditions dans lesquelles nous nous sommes déjà réunis.

La première fois, le 23 mai 1855, nous nous trouvions au milieu des armements de l'Europe, en présence d'une crise dont on ne pouvait prévoir l'issue. Le crédit public et privé en subissait l'influence. Vous avez pensé qu'il fallait se mettre en garde contre les conséquences de cette situation inattendue.

Il vous a semblé prudent alors de restreindre l'importance de notre concession. Vous avez demandé au gouvernement de la réduire provisoirement de 200 et quelques kilomètres à 85, et de 80 millions de francs à environ 45 millions. Sans rien perdre de nos droits, nous avons par là diminué nos engagements, quand chacun de ces engagements pouvait être un danger.

Pendant cette situation provisoire, nous devions exécuter la section d'Aix-les-Bains à Saint-Jean-de-Maurienne, c'est-à-dire celle qui se trouvait au cœur même du réseau projeté de la Savoie, et que nous avons récemment livrée à la circulation.

Vous répondiez ainsi, soit aux nécessités les plus étroites et les plus impérieuses, si les circontances demeuraient contraires aux développements de l'industrie générale et de vos travaux particuliers, soit à des projets plus étendus, si la paix ramenait la confiance et le mouvement des affaires.

Dans cette dernière hypothèse, la loi demandée et obtenue vous assurait la faculté de rendre à votre concession son importance primitive.

Vous aviez donc sauvegardé le présent et garanti l'avenir.

Dès le 15 décembre 1855, dans votre seconde assemblée extraordinaire, vous aviez eu lieu de vous applaudir des mesures auxquelles vous vous étiez arrêtés l'année précédente.

La confiance avait précédé la paix et vous permettait de rentrer dans la plénitude de vos droits.

Les dix-huit mois qui s'étaient écoulés depuis la première assemblée extraordinaire, avaient en outre permis de faire sur le terrain des études approfondies. On avait reconnu la convenance d'introduire dans le tracé indiqué au cahier des charges primitif des modifications qui amélioraient beaucoup la condition générale du chemin.

On avait aussi posé les bases d'une alliance avec le chemin de fer de Lyon à Genève, et on vous soumettait les clauses d'un traité passé avec votre Compagnie ; ce traité était sanctionné par votre approbation.

On avait examiné s'il ne convenait pas de faire entrer l'établissement thermal d'Aix dans l'ensemble de nos opérations. Une certaine combinaison d'intérêts pouvait rendre cette adjonction convenable, vous avez admis cette possibilité ; mais après un long examen, et d'accord avec le ministre sarde, le Conseil d'administration a décidé qu'il n'userait pas à cet effet des pouvoirs que vous lui aviez conférés.

Notre but principal avait été d'assurer aux eaux d'Aix l'importance qu'elles comportaient, et d'augmenter l'affluence des voyageurs appelés par l'énergique efficacité de ses eaux. Il en devait résulter pour nous un grand développement de trafic, et pour la Savoie une nouvelle source de prospérité ; mais lorsque le pays, ému par votre initiative, manifesta l'intention de réaliser par ses propres ressources le progrès signalé à son attention, il nous sembla, Messieurs, que notre devoir comme notre intérêt nous ordonnaient de nous retirer et de simplifier votre action de tout ce que vous pouviez laisser à l'action locale et gouvernementale.

D'un autre côté, le Conseil d'administration avait eu le temps de mûrir différents projets qui devaient un jour assurer à votre concession les développements nécessaires pour faire du chemin Victor-Emmanuel une grande ligne internationale, une ligne vraiment européenne.

Il vous avait indiqué ses tendances aussi nettement que le permettaient les ménage-

Digitized by Google

ments dus à des négociations délicates et dont l'issue était encore incertaine.

Malgré cette réserve obligée, la pénétration de l'assemblée avait facilement pressenti quels devaient être les premiers progrès de notre réseau, et, par un vote de confiance, elle nous avait tracé nos devoirs, en approuvant d'avance les fusions prévues.

A la suite des résolutions de décembre 1855, et pour mettre en œuvre le principe que vous aviez posé, le Conseil chercha les moyens de prolonger votre action jusqu'au Tessin. C'est là que vous deviez rencontrer le réseau lombardo-vénitien, comme vous aviez déjà décidé le raccordement du chemin Victor-Emmanuel avec la ligne de Lyon à Genève, et avec la ligne de Mâcon, Paris et Londres.

Pour arriver à ce but, l'ensemble qu'il fallait constituer se composait : 1° de notre concession primitive légèrement modifiée ; 2° de la traversée du mont Cenis; 3° du chemin de fer de Suse à Turin ; 4° et enfin, du chemin de Turin à Novare et au Tessin.

Réservant alors la question de la traversée des Alpes, sur laquelle nous obtenions cependant un droit de préférence, nous devions d'abord nous assurer la jouissance de la ligne de Suse à Turin, qui nous séparait de celle de Novare.

Le gouvernement, qui s'était réservé l'administration, l'exploitation et la moitié des actions de la ligne de Suse, nous concéda cette administration et cette exploitation, en même temps que les 6,423 actions qui lui appartenaient.

Il nous concédait en même temps le droit de rachat au pair, et dans un délai déterminé, des autres actions formant le solde du capital constitutif, droit qu'il s'était également réservé.

Quelques difficultés, inhérentes à l'organisation même de la Société de Suse, n'ont pas encore permis une incorporation plus absolue de cette ligne avec le surplus de notre réseau; mais l'exposé que nous venons de vous soumettre suffit pour vous faire reconnaître dans ces difficultés une simple question de forme, et dans les droits qui vous sont acquis, la libre disposition d'un chemin qui vous était indispensable. Quant aux mesures à prendre avec nos cointéressés actuels de Suse, une fois leur position bien définie, vous comprendrez, Messieurs, la réserve que nous impose la publicité de cette assemblée; mais vous partagerez notre confiance dans la prochaine conclusion d'arrangement équitables et avantageux de part et d'autre.

Par le chemin de Suse, nous nous trouvions, à l'aide d'un raccordement de peu d'importance, reliés, aux portes mêmes de Turin, avec la gare du chemin de Novare, qui nous ouvrait une communication directe avec Milan, comme le chemin de l'Etat nous mettait en rapport avec Gênes sans transbordement.

Mais la Compagnie de Novare partageait encore avec nous l'exploitation de la grande ligne de l'ouest à l'est des Etats sardes, que vous vouliez ramener à l'unité. L'acquisition de ce chemin était alors l'objet essentiel de la mission que vous nous aviez confiée. Les autres obstacles une fois levés, les négociations depuis longtemps engagées avec Novare furent suivies avec une activité nouvelle. Après de difficiles préliminaires, le président du Conseil d'administration se rendit à Turin avec l'adhésion et les pouvoirs de ses collègues, et, le 26 août dernier, la fusion fut enfin conclue à des conditions que les organes de la publicité vous ont fait connaître depuis longtemps, et sous la réserve de l'approbation législative.

La ligne de Novare est ouverte sur 90 kilomètres. Son dernier tronçon, celui qui s'étend de cette ville à la frontière lombarde, sur une longueur de 17 kilomètres, sera terminé au mois de juillet prochain. Les recettes de la Compagnie augmentent avec rapidité. Alimentées par une population nombreuse et un territoire dont la richesse est proverbiale, elles contribueront dans une notable proportion à la somme de nos revenus. Cette ligne commande, d'ailleurs, plusieurs concessions accessoires. En la confondant avec le chemin Victor-Emmanuel, nous réunissons encore dans l'ensemble de notre service la ligne de Biella à Santhia, ouverte depuis très-peu de mois sur 30 kilomètres ; celle de Verceil à Valence, d'une longueur de 39 kilomètres, est ouverte, depuis le 21 de ce mois, jusqu'à Casale, sur 21 kilomètres; et enfin celle de Chivassa à Ivrée, qui sera livrée au public dans quelques mois, sur environ 30 kilomètres. Les Compagnies propriétaires de ces trois différentes lignes ont traité en effet avec celle de Novare, qui s'est chargée de leur exploitation à des conditions satisfaisantes, et que nous avons adoptées sans hésitation.

Ce sont autant d'affluents qui, en se ramifiant à l'extrémité orientale de la ligne-mère, commencent dès à présent à l'enrichir de leur trafic, sans que nous ayons eu à faire les dépenses de leur construction.

Les deux sections d'Arona et d'Alexandrie à Novare, exploitées par le gouvernement, nous apporteront également leur tribut.

On peut enfin estimer que la prochaine ouverture du tronçon lombard, de Milan au Tessin, où il se rencontrera avec le chemin de Novare, augmentera le pro uit international dans une mesure considérable.

En vertu de cet arrangement, et à la fin du printemps où nous venons d'entrer, il ne restera plus que deux lacunes entre la France et les possessions autrichiennes, reliées par le chemin Victor-Emmanuel.

La première de ces lacunes est la traversée du Rhône et du petit lac du Bourget, de Culoz à Aix ;

La seconde, au mont Cenis.

Les travaux du premier de ces tronçons, d'une longueur de 17 kilomètres seulement, avancent avec rapidité ; mais en attendant que le raccordement de notre ligne de Savoie avec celle de l'Ain soit achevé, un service de bateaux à vapeur suppléera la voie ferrée.

Un traité récemment passé entre les Compagnies de chemins de fer de Lyon à Genève et de Victor-Emmanuel d'une part, et la Compagnie générale de navigation de Lyon, d'autre part, assure le service des voyageurs et des marchandises, qui seront directement transbordés de ces chemins sur les bateaux, en deux points choisis, l'un sur le Rhône et l'autre sur le lac de Bourget.

Ainsi, dans quelques semaines, on pourra se rendre de Paris à Aix-les-Bains en 14 heures; à Chambéry en 15 heures, à Saint-Jean-de-Maurienne en 18 heures, à Turin en 33 heures, à Gênes en 38 heures, à Milan en 41 heures, à Venise en 54 heures.

Dès la fin de l'année le temps de ce parcours sera encore abrégé de beaucoup, par l'ouverture de nouveaux tronçons en Lombardie.

Nous avons dit, Messieurs, que notre seconde lacune était au mont Cenis.

De ce côté encore, nous avons à vous communiquer des détails satisfaisants appuyés sur des faits nouveaux.

Pendant le cours de l'année dernière, et suivant ce que nous avons eu l'honneur d'annoncer à l'assemblée ordinaire de juillet 1856, nous avons fait étudier par un de vos ingénieurs, M. Lehaître, la traversée des Alpes à un niveau élevé.

Ces études difficiles et laborieuses ont été complétées avec zèle et distinction. Elles ont valu à leur auteur les plus honorables suffrages.

Le gouvernement, de son côté, poursuivait des études et des expériences confiées à plusieurs des ingénieurs sardes les plus éminents ; c'étaient des conquêtes nouvelles de la science, des travaux longs et sérieux, dirigés par MM. Sommeiller, Grandis et Grattone, à qui M. Ranco, ingénieur en chef de notre chemin, a prêté le concours de ses lumières et les conseils d'une pratique exercée.

Ces expériences avaient pour but de démontrer la possibilité de percer en peu de temps, à la base de la montagne, un souterrain, d'une douzaine de kilomètres, qui mit en rapport les deux vallées de Modane et de Bardonnèche, c'est-à-dire les deux côtés opposés des Alpes, par des moyens de traction ordinaires et un parcours de quelques minutes.

La question de temps résolue, quant à l'exécution du travail, ce système, qui abrégeait de beaucoup le trajet de Modane ou plutôt de Fourneau à Suse, était évidemment préférable à celui du passage supérieur.

A cet avantage matériel s'engageait l'honneur d'une invention brillante, le mérite d'une grande difficulté vaincue, l'intérêt d'une communication simple et rapide entre le Piémont et la Savoie.

Aussi, ni les encouragements ni la persévérance du ministère, ni les subsides du parlement n'ont fait défaut aux ingénieurs dont l'œuvre doit concourir dans une si large mesure à la gloire, à la fortune et à l'unité nationales.

La Compagnie Victor-Emmanuel ne pouvait demeurer indifférente à ces épreuves, quand elle était si intéressée à leurs conséquences.

Malgré la discrétion prudente dont les ingénieurs sardes environnaient leurs travaux, elle les suivait avec une vive sollicitude.

Lorsqu'enfin, il y a quelques semaines, les premières expériences, faites sur une grande échelle, semblèrent de nature à inspirer de la confiance, M. le président du Conseil d'administration fut mandé par M le comte de Cavour.

Après s'être concerté avec ses collègues, il se rendit à Nice auprès de Son Excellence, avec le délégué et l'ingénieur en chef de la Compagnie.

Là, dans l'hypothèse d'un succès définitif, furent posées, avec M. le président du conseil des ministres, les bases d'une convention nouvel, dont nous allons vous faire connaître les principales conditions.

Les détails en devront être réglés dans des conférences ultérieures, et soumises très prochainement à la sanction parlementaire.

Par suite de ces arrangements, le gouvernement prendrait à son compte l'exécution du chemin de fer de Fourneau à Suse, sur une longueur d'une cinquantaine de kilomètres, y compris la percée du tunnel des Alpes.

Aux clauses et conditions à fixer ultérieurement, comme il vient d'être dit, la Compagnie Victor-Emmanuel représentant, outre son chemin primitif, les intérêts de Suse et de Novare,

Digitized by Google

Interviendrait, dans la dépense totale de cette section pour une somme déterminée d'avance, et qui ne devrait pas excéder 20 millions.

Sur cette somme, un intérêt de 4 1/2 0/0 serait garanti par l'État, et il serait tenu un compte à part pour l'exploitation de la section de Fourneau à Suse.

Un tarif exceptionnel serait établi de Saint-Jean à Suse.

Dès que l'ensemble du chemin Victor-Emmanuel, y compris cette section, rapportera 6 0/0, il ne serait plus tenu de compte spécial pour la section de Fourneau à Suse, dont l'exploitation se confondrait avec celle du réseau tout entier.

La brièveté relative du temps qu'exigera le percement du tunnel des Alpes, rendant inutilement onéreuse l'exécution du train-way projeté du mont Cenis, la Compagnie ne devra pas le construire.

Mais, en raison du grand intérêt qu'elle aura provisoirement à l'entretien de la route royale entre Fourneau et Suse, elle s'en chargera pendant trois ans, moyennant l'abandon du péage des barrières du mont Cenis, et un subside à déterminer.

Cette combinaison permettra de satisfaire au vœu du gouvernement et de la Compagnie, en assurant aux voyageurs, pendant le trajet qu'ils auront à faire par la route royale, ces soins et ce confort qu'ils sont habitués à trouver dans les chemins de fer.

Nous avons tout lieu d'espérer que les moyens puissants et expéditifs dont il doit être fait usage pour le tunnel des Alpes, mettront promptement terme à cette situation provisoire.

Nous pouvons à ce sujet vous donner communication d'une dépêche télégraphique adressée par M. le comte de Cavour à M. Charles Laffitte, à la suite de nouvelles expériences.

« Turin, 3 mars 1857.

» Hier on a fait l'essai du nouvel appareil » pour creuser les tunnels, en présence du mi- » nistre des travaux publics, de plusieurs in- » génieurs et du soussigné. Les résultats obte- » nus ont été très-satisfaisants.

» C. Cavour. »

L'exposé que nous venons de vous soumettre peut se résumer ainsi :

Constitution d'une ligne directe de 350 kilomètres environ, dont 230 sont déjà en exploitation et traversent la Savoie et le Piémont d'une extrémité à l'autre, avec embranchement de 60 kilomètres sur Annecy, dans la direction de Genève.

A son extrémité occidentale, cette ligne se ramifie sur la France et la Suisse, et par là sur l'Espagne, l'Angleterre, la Belgique, la Hollande et une partie de l'Allemagne.

A son extrémité orientale, elle forme la tête des chemins qui desservent déjà ou desserviront bientôt la Lombardie, Gênes, Venise, les Principautés, les Etats-Romains; en un mot, la Péninsule italique.

En y comprenant les chemins accessoires dont nous avons parlé, l'exploitation du chemin Victor-Emmanuel se trouvera, dès le vote de la loi, portée à 285 kilomètres, et, dès le mois de juillet, à 300 kilomètres.

Un publiciste éclairé a démontré tout récemment l'importance des voies de fer italiennes, qui, à travers la population la plus compacte de l'Europe, doivent conduire les voyageurs et le trafic aux ports les plus voisins de l'Orient, et rouvrent même, par l'Egypte, l'ancienne route des Indes.

Cette notice a fait mention du rôle considérable que le chemin Victor-Emmanuel est appelé à remplir dans ces rapports de l'Europe avec l'Asie. L'auteur aurait pu ajouter que, pendant de longues années, votre chemin semble devoir conserver le privilége de ce grand mouvement.

Le Piémont en est le passage obligé, et le chemin Victor-Emmanuel en est l'artère principale.

La configuration géographique des Alpes et les dispositions du gouvernement sarde sont d'accord pour vous assurer cet avantage exclusif.

Nous devons à ce sujet vous communiquer l'extrait du remarquable exposé des motifs, présenté au parlement par M. le commandeur Paleocapa, ministre des travaux publics, à l'occasion d'une loi récente.

« Toutes les pensées et tous les soins du gouvernement, disait Son Excellence, doivent » être nécessairement dirigés vers le meilleur » moyen de traverser ces chaînes de montagnes » qui séparent les unes des autres les provinces » de l'Etat, comme la chaîne de Giovi, qui sé- » parait le Piémont du duché de Gênes, ou » comme celle du mont Cenis, qui sépare le » Piémont de la Savoie.

» Si des moyens et des ressources limités » en raison de l'étendue de notre territoire » avaient été consacrés à l'entreprise longue, » difficile et dispendieuse de surmonter à la » fois les principaux passages montueux qui » traversent le pays ou le séparent des Etats » voisins, nul doute que ces moyens eussent » fait défaut au milieu de l'œuvre; tandis » qu'en étudiant successivement les différents » passages, et en *concentrant toute la puis- » sance de ses forces morales et matérielles* sur » les passages les plus importants, de même » qu'on est parvenu à traverser les Giovi à » l'aide d'un tunnel et de plans inclinés qui » présentaient les plus grandes difficultés, de » même *l'expérience acquise, la confiance qui » naît du succès, l'amélioration de la situation » financière, les nouveaux procédés mécaniques » dont les épreuves commencent, nous donnent » l'assurance que* LE PROJET SI DÉSIRÉ DU PAS- » SAGE DU MONT CENIS NE TARDERA PAS A SE » TRADUIRE EN FAIT, si le parlement adopte » les plans que le ministère se dispose à lui » soumettre, en accomplissement de ses pro- » messes, et pour se conformer à la résolution » votée par les deux chambres dans la dernière » session. »

Telles sont, Messieurs, les déclarations explicites du ministre dans la séance du 22 janvier dernier.

C'est depuis ce temps que les expériences dont nous avons parlé ont eu lieu, et le 16 mars M. le comte de Cavour, confirmant l'annonce faite par son collègue, a déclaré à la chambre qu'il allait présenter le projet de percement du mont Cenis.

Pour concourir à ce travail et à l'établissement du chemin de Fourneau à Suse, nous aurons à prendre des mesures pour lesquelles nous venons vous demander une autorisation spéciale.

Du côté de Suse nous pouvons avoir aussi des arrangements à conclure.

Enfin, un des articles de notre fusion avec Novare exige la création d'actions nouvelles, dont le capital doit être incorporé dans celui du chemin Victor-Emmanuel.

D'après une des hypothèses adoptées par le traité de fusion, nous pouvons avoir à remettre aux actionnaires de Novare deux actions Victor-Emmanuel, portant reçu de 250 fr. pour une action de Novare libérée de 500 fr.; or, Novare ayant émis 32,000 actions, nous pourrons être, par cela même, conduits à créer 64,000 actions de Victor-Emmanuel.

Ces actions portant un reçu de 250 fr., et ayant encore 250 fr. à verser, constitueraient avec les 100,000 actions actuelles du chemin Victor-Emmanuel un capital de 82 millions, si nous appelions la totalité des 500 fr., chiffre nominal de chacune de ces actions.

Mais ces 82 millions excéderaient de 8 millions environ la somme nécessaire, tant à la constitution des 50 millions, montant de notre capital primitif, qu'à celle des 24,320,000 fr. représentant, en cas de remboursement, le capital de Novare.

Nous pouvons donc vous déclarer dès aujourd'hui que, quoi qu'il arrive, après cette création, les actions du chemin Victor-Emmanuel devront être libérées à 450 fr. au maximum, et pourraient être libérées à 300 fr. au minimum. Le droit de créer des obligations, qui est assuré à la Compagnie par son cahier des charges, et dont elle n'a pas encore usé, lui donnera la faculté de se mouvoir entre ces deux termes extrêmes.

Les négociations ouvertes pour la réalisation du capital nécessaire ne sauraient, sans inconvénient, être livrées aujourd'hui à la publicité. Nous nous empresserons de vous en faire connaître les conditions dans la prochaine assemblée ordinaire.

Mais, de ce que nous venons de dire, comme des actes antérieurs de notre administration, vous pouvez conclure qu'une des préoccupations les plus constantes du Conseil est de ménager les appels de fonds autant que la prudence peut le permettre.

Ces appels, d'ailleurs, devant porter à l'avenir sur un nombre d'actions plus considérable que par le passé, en seront réduits d'autant pour chaque action, quand le service de nos travaux rendra un versement nécessaire.

Ainsi, Messieurs, comme vous l'avez déjà compris, chacune des concessions ajoutées à notre concession première en développe l'artère principale en ligne directe. Tandis que d'autres chemins sont appauvris par le nombre croissant de leurs embranchements, nous trouvons dans chacun de nos prolongements une nouvelle garantie de prospérité; et, malgré l'importance de ces développements, qui portent à plus de 400 kilomètres la totalité du chemin Victor-Emmanuel, et à plus de 500 kilomètres l'étendue de notre exploitation, le Conseil espère se mettre en mesure de diminuer les charges de votre souscription primitive.

Il a l'honneur, Messieurs, de vous proposer les résolutions suivantes.

Résolutions proposées à l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires du chemin de fer Victor-Emmanuel, le 24 mars 1857.

« L'assemblée générale extraordinaire des » actionnaires du chemin de fer Victor-Em- » manuel, réunie à Paris, le 24 mars 1857, en » donnant son approbation à l'usage que le » Conseil d'administration a fait des pouvoirs » qui lui ont été conférés par l'assemblée gé- » nérale extraordinaire du 15 décembre 1855, » et notamment à la convention passée avec le » gouvernement sarde, le 9 mai 1856, et suivie » de la loi du 14 juin de la même année, ainsi

Digitized by Google

» qu'au traité passé en date du 28 août 1856 » avec la Compagnie de Novare, autorise le » Conseil d'administration :

» 1° A retenir lesdits pouvoirs, et à en faire » usage, notamment pour conclure tous les » arrangements pouvant conduire à l'entière » incorporation du chemin de Suse dans le » chemin Victor-Emmanuel ;

» 2° A faire, soit par lui-même, soit par délégués, avec le gouvernement sarde, tous les » arrangements ou conventions qui lui sembleraient conformes aux intérêts de la Compagnie pour l'établissement d'un chemin de » fer entre Fourneau et Suse, y compris la » percée des Alpes, et à concourir aux dépenses » de cette section pour une somme qui ne devra » pas excéder 20 millions ;

» 3° A consentir, soit par lui-même, soit par » délégués, avec le gouvernement sarde, toutes » modifications aux traités, actes, cahiers des » charges ou statuts engageant la Compagnie, » pour les mettre en harmonie avec la situation » nouvelle du chemin Victor-Emmanuel ;

» 4° A se procurer, en conséquence, soit par » l'émission d'actions ou d'obligations, soit par » emprunts, soit simultanément sous ces différentes formes et aux conditions qui lui paraîtront les plus favorables aux intérêts de » la Compagnie, les ressources nécessaires pour » la réalisation des traités conclus ou à conclure ultérieurement, dans les limites des » présentes résolutions ;

» 5° A faire, soit par lui-même, soit par délégués, avec le gouvernement sarde, tous les » arrangements qui lui sembleraient convenables pour l'amélioration provisoire de la » route royale entre Fourneau et Suse. »

Ces diverses résolutions sont adoptées *à l'unanimité* par 274 votants représentant 49,470 actions.

CRÉDIT MOBILIER AUTRICHIEN.

Assemblée générale du 2 mars, à Vienne.

La séance s'est ouverte par la lecture du rapport du Conseil d'administration, lecture faite par le premier directeur du Crédit mobilier, M. Richter. Les débats pour le choix des scrutateurs, qui fixaient d'abord l'attention générale de l'assemblée, furent interrompus par M. le commissaire du gouvernement, qui, en vertu de ses fonctions, décida que le Conseil d'administration devait nommer scrutateurs six actionnaires, pris entre ceux qui possédaient le plus d'actions. Ensuite on procéda au vote sur les propositions du Conseil d'administration, qui toutes furent adoptées, les membres de l'assemblée se levant en signe d'approbation. Voici ces propositions : 1° Les trois membres du Comité de surveillance, nommés aujourd'hui, examineront les comptes de l'année 1856 ; 2° s'ils trouvent ces comptes exacts, ils ont pouvoir pour les approuver. S'ils ne les trouvent pas exacts, il y aura lieu à convoquer une assemblée générale extraordinaire et les résultats de l'examen des comptes lui seront soumis ; 3° dans le cas où les comptes seraient approuvés, le dividende à payer est de 42 florins par action, et voici comment : le Conseil d'administration propose que, du bénéfice net qui se monte à 4,510,279 florins, on déduise 10 0/0, soit 451,027 florins, et qu'on les consigne dans le fonds de réserve, et que du bénéfice restant après cette opération, on prenne une somme de 59,250 florins pour la porter au compte des bénéfices de l'année courante. Des 4 millions qui restent alors à partager comme bénéfices, on déduirait 5 0/0 pour le Conseil d'administration et 5 0/0 pour les directeurs et les employés à titre de tantième, et il resterait ainsi une somme de 3,600,000 fl., ou 42 florins par action comme dividende.

Un plus long débat s'est élevé à propos de l'observation de M. Warens, qui demandait des éclaircissements sur l'état des actions du chemin de fer du Nord, achetées par le Crédit mobilier. M. le directeur Richter répondit à cette question ; il dit que le Crédit mobilier avait actuellement en sa possession près de seize cents actions du chemin de fer du Nord ; que cependant la perte que ces papiers avaient subie, à cause de la différence des cours du 31 décembre au 28 février, était compensée par les bénéfices réalisés par le Crédit mobilier sur d'autres valeurs. Une proposition de M. Zang, relative au changement des statuts, ne trouva pas dans l'assemblée l'appui nécessaire d'après les statuts. Puis, après que le dividende de 42 florins et la part de 10 0/0 des bénéfices faits cette année pour le fonds de réserve eurent été approuvés, après même que l'on eut distribué les bulletins de vote pour la nomination de trois membres du Conseil d'administration et des membres du Comité de surveillance, M. Warens fit différentes motions. L'opinant demanda d'abord que l'on fît rentrer les affaires de primes dans le ressort des affaires permises à la Société. En outre, il voulait que les parts des employés du Crédit mobilier fussent changées en rémunérations. En troisième et dernier lieu, M. Warens voulait que tout actionnaire ou fonctionnaire de la Compagnie qui, contrairement au § 24 des statuts, chercherait, par quelque manœuvre que ce fût, à se procurer plus de dix voix dans l'assemblée générale, fût déclaré déchu de son droit de vote ou destitué de ses fonctions. M. le vice-président répondit là-dessus : 1° qu'une enquête tendante à obtenir l'autorisation d'étendre le cercle des affaires du Crédit mobilier était déjà soumise au Conseil d'État ; 2° que le Conseil d'administration prendrait en considération la proposition de transformer les parts d'employés en rémunérations. Enfin, sur la proposition d'une peine à infliger pour avoir réuni illégalement un certain nombre de voix, M. le vice-président dit que l'on était bien loin d'une assemblée générale extraordinaire ; il présenta encore quelques observations, convint que les trois propositions qui venaient d'être faites avaient en elles-mêmes une grande valeur, et termina la discussion de l'assemblée générale. Voici le résultat du scrutin pour la nomination des trois membres du Conseil d'administration : sur 1,697 voix, M. Péter Murman en a obtenu 1,558 ; M. le comte Mercandin, 1,304, et M. le conseiller aulique de Zsédényi, 1,244. En conséquence, ces Messieurs entrent au Conseil d'administration.

ACTES OFFICIELS.

CHEMIN DE FER DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français, à tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu notre décret du 7 mai 1853 et la loi du 10 juin de la même année, relatifs au chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble, ensemble le cahier des charges y annexé ;

Vu la loi du 21 juillet 1856, dont l'article unique est ainsi conçu :

« Dans le cas où la concession de chemins de fer destinés à lier directement la ville de Grenoble à celle » de Lyon et de Valence serait faite à la Compagnie » concessionnaire du chemin de fer de Saint-Rambert » à Grenoble, le ministre des travaux publics est autorisé à appliquer à l'ensemble des trois lignes la » subvention de sept millions de francs (7,000,000 fr.) » et la garantie d'un intérêt de trois pour cent sur un » capital de vingt-cinq millions de francs (25,000,000 f.) » accordé, par la loi du 10 juin 1853, pour l'exécution » de la ligne de Saint-Rambert à Grenoble, et dans les » conditions approuvées par ladite loi ; »

Vu la soumission présentée par la Compagnie du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble pour la concession 1° d'un chemin de fer entre Lyon et la ligne de Saint-Rambert à Grenoble, 2° d'un chemin de fer entre Valence et la même ligne ;

Vu les plans et profils composant les avant-projets desdits chemins ;

Vu les pièces de l'enquête ouverte sur l'avant-projet du chemin de fer de Valence à la ligne de Saint-Rambert à Grenoble, et notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête en date des 6 et 7 décembre 1855 ;

Vu les pièces de l'enquête ouverte sur l'avant-projet du chemin de Lyon à la ligne de Saint-Rambert à Grenoble, et notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête en date des 5 et 15 mars 1856 ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées en date du 14 janvier 1856 ;

Vu les avis du comité consultatif des chemins de fer, en date des 1er mars et 5 avril 1856 ;

Vu l'avis de notre ministre de la guerre, en date du 12 mai 1856 ;

Vu la loi du 3 mai 1841 ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, article 4 ;

Vu la convention provisoire passée le 16 mars 1857, entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble ;

Vu le certificat délivré par le directeur général de la Caisse des dépôts et consignations, constatant le versement d'un cautionnement de un million deux cent mille francs (1,200,000 fr.) ;

Notre conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Est approuvée la convention passée le 16 mars 1857, entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la compagnie du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble, pour la concession de deux lignes de chemins de fer se détachant dudit chemin et se dirigeant, l'une sur Lyon, l'autre sur Valence.

En conséquence, toutes les conditions stipulées tant dans ladite convention que dans les cahiers des charges indiqués dans son article 4, soit à la charge de l'État, soit à la charge de la Compagnie, recevront leur pleine et entière exécution.

Art. 2. Les nouvelles actions à émettre par la Compagnie ne pourront être négociées qu'après le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action.

Art. 3. Notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au Bulletin des lois.

Fait au palais des Tuileries, le 6 décembre 1857.

Digitized by Google

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances,

Vu les décrets des 7 et 8 mars 1848, relatifs aux comptoirs d'escompte, et le décret du 24 du même mois, concernant les sous-comptoirs de garantie ;

Vu la loi du 10 juin 1853, qui autorise la prorogation de ces établissements ;

Vu l'avis de la chambre de Commerce de Paris et celui de la Commission municipale de la même ville ;

Vu les articles 29 à 37, 40 et 45 du Code de commerce ;

Notre conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. La durée de la Société anonyme formée à Paris pour l'administration du sous-comptoir des chemins de fer est prorogée pour dix années à partir du 18 mars 1857.

La Société continuera, aux termes de la loi du 10 juin 1853, à profiter du bénéfice des dispositions des articles 9 et 10 du décret du 24 mars 1848, et du deuxième alinéa de l'article 2 du décret du 23 août de la même année.

Art. 2. Sont approuvés les nouveaux statuts de ladite Société, tels qu'ils sont contenus dans l'acte passé les 18 et 19 mars 1857, devant Me Cottin et son collègue, notaires à Paris, duquel acte une expédition en forme restera annexée au présent décret.

Art. 3. La présente autorisation pourra être révoquée en cas de violation ou de non-exécution des statuts, sans préjudice des droits des tiers.

Art. 4. La Société sera tenue de publier tous les mois sa situation dans les journaux d'annonces judiciaires du département de la Seine.

Elle remettra un relevé de cette situation au ministre des finances, au préfet de la Seine, au préfet de police, à la chambre de commerce de Paris et au greffe du tribunal de commerce de la Seine.

Art. 5. La Société devra fournir, en outre, au ministère des finances, sur sa demande ou à des époques par lui déterminées, des états présentant la situation de la caisse, du portefeuille et des comptes, ainsi que le mouvement des opérations.

Art. 6. La gestion de la Société pourra être soumise à la vérification des délégués du ministère des finances, toutes les fois que celui-ci le jugera convenable. Il sera donné à ces délégués communication des registres des délibérations, ainsi que de tous les livres, souches, comptes, documents et pièces appartenant à la Société. Les valeurs de caisse et de portefeuille leur seront également représentées.

Art. 7. Notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des lois*, inséré au *Moniteur* et dans les journaux d'*annonces judiciaires* du département de la Seine.

Fait au palais des Tuileries, le 19 mars 1857.

SOUS-COMPTOIR DES MÉTAUX.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des finances ;

Vu les décrets des 7 et 8 mars 1848, relatifs aux comptoirs d'escompte, et le décret du 24 du même mois concernant les sous-comptoirs de garantie ;

Vu la loi du 10 juin 1853, qui autorise la prorogation de ces établissements ;

Vu l'avis de la chambre de Commerce de Paris et celui de la commission municipale de la même ville ;

Vu les articles 29 à 37, 40 et 45 du Code de commerce ;

Notre conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. La durée de la Société anonyme formée à Paris pour l'administration du sous-comptoir des métaux est prorogée pour trente années à partir du 18 mars 1857.

La Société continuera, aux termes de la loi du 10 juin 1853, à profiter du bénéfice des dispositions des art. 9 et 10 du décret du 24 mars 1848 et du deuxième alinéa de l'art. 2 du décret du 23 août de la même année.

Art. 2. Sont approuvés les nouveaux statuts de ladite Société tels qu'ils sont contenus dans l'acte passé les 18 et 19 mars 1857 devant Me Cottin et son collègue, notaires à Paris, duquel acte une expédition en forme restera annexée au présent décret.

Art. 3. La présente autorisation pourra être révoquée en cas de violation ou de non-exécution des statuts, sans préjudice des droits des tiers.

Art. 4. La Société sera tenue de publier tous les mois sa situation dans les journaux d'annonces judiciaires du département de la Seine.

Elle remettra un relevé de cette situation au ministre des finances, au préfet de la Seine, au préfet de police, à la chambre de commerce de Paris et au greffe du tribunal de commerce de la Seine.

Art. 5. La Société devra fournir, en outre, au ministre des finances, sur sa demande ou à des époques par lui déterminées, des états représentant la situation de la caisse, du portefeuille et des comptes, ainsi que le mouvement des opérations.

Art. 6. La gestion de la Société pourra être soumise à la vérification des délégués du ministre des finances toutes les fois que celui-ci le jugera convenable. Il sera donné à ces délégués communication des registres des délibérations, ainsi que de tous les livres, souches, comptes, documents et pièces appartenant à la Société. Les valeurs de caisse et de portefeuille leur seront également représentées.

Art. 7. Notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des lois*, inséré au *Moniteur* et dans tous les journaux d'*annonces judiciaires* du département de la Seine.

Fait au palais des Tuileries le 19 mars 1857.

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 9 janvier 1857.

(Suite.)

Présidence de M. Charles CALLON.

Ces inondations ont été attribuées d'abord à des infiltrations dans la maçonnerie des égouts, ensuite au bassin de Chaillot, et plus tard aux déperditions du bassin de la Villette et du canal Saint-Martin.

M. VUIGNER explique que les eaux d'inondations sont toujours plus élevées que les eaux dans les égouts; qu'en admettant des infiltrations dans les maçonneries du bassin de Chaillot, les produits de ces infiltrations seraient versés immédiatement dans la Seine et ne remonteraient pas dans le quartier du Temple et du Marais, et qu'en conséquence, des pertes dans les égouts ou dans le bassin de Chaillot ne peuvent pas produire des inondations souterraines. En ce qui concerne le bassin de la Villette et le canal Saint-Martin, il fait observer que des inondations souterraines ont eu lieu avant leur mise en eau, et qu'on ne peut raisonnablement leur attribuer ces inondations, puisque ce serait attribuer des effets momentanés, et qui ne se reproduisent qu'à de longs intervalles, à une cause permanente; que la meilleure preuve qu'on puisse donner à l'appui de cette assertion, c'est qu'il s'est passé dix ans entre les inondations de 1846 et celles de 1856, que dans ce laps de temps il n'a été apporté aucun changement au régime des eaux de ces canaux.

M. VUIGNER pense que les inondations souterraines ne peuvent avoir pour cause réelle que des amoncellements d'eau produits par des pluies persistantes ou très-abondantes, et dont les produits s'écoulent sur les versants des collines de Charonne, de Ménilmontant, de Belleville, de Montmartre et du Roule.

Il explique qu'en effet les inondations souterraines dans les quartiers nord de Paris ont toujours été précédées d'inondations souterraines semblables sur les plateaux supérieurs, et notamment sur le plateau qui domine la vallée de la Marne au nord, à Montfermeil, Belleville et Ménilmontant.

Les eaux de surface ne s'infiltrent pas au travers le banc d'argile d'une grande puissance qui recouvre les masses de gypse formant ces plateaux; elles s'amassent, débordent sur le sol et finissent par descendre sur les versants des collines pour se rendre à la Seine, leur réceptacle naturel.

Avant 1740, ces eaux se réunissaient, comme toutes les eaux de surface, dans un fossé creusé de plusieurs mètres en dessous du sol, connu alors sous le nom de grand égout découvert, qui partait des environs de la rue actuelle des Fossés-du-Temple, suivait à peu près l'emplacement des rues Neuve-Saint-Nicolas, Neuve-Saint-Jean, des Petites-Ecuries, Richer, de Provence, Saint-Nicolas, et venait se jeter dans la Seine sous le quai de Billy, à Chaillot. Elles s'écoulaient ainsi rapidement, sans pouvoir causer d'autres dégâts que ceux produits à de rares intervalles par des débordements de courte durée.

Il n'en fut plus ainsi lorsque après les premiers mois de 1740 on eut substitué à ce fossé découvert un aqueduc voûté, élevé de plusieurs mètres au-dessus du sol naturel. Les eaux souterraines et de surface viennent s'amasser contre les parois en maçonnerie de cet aqueduc; elles sont encore retenues par les rues formant bâtardeaux qu'on a successivement établies dans les quartiers des anciens marais longeant le ruisseau de Ménilmontant, et par les remblais qu'on y a faits pour en exhausser le sol. Elles ne peuvent plus ainsi s'écouler dans la Seine que beaucoup plus lentement, et dans certaines conditions atmosphériques déterminées, elles occasionnent un exhaussement de nappes souterraines assez considérable pour inonder toutes les caves des quartiers nord creusées au-dessous du sol naturel, et qui forment ainsi des solutions de continuité sur son passage.

Tous ces phénomènes, ajoute M. Vuigner, n'ont pas été constatés par lui seul; MM. Bonami, Peyronnet, Girard, Mary et autres ingénieurs les ont aussi reconnus à diverses époques. M. Héricart de Thury même a constaté que pour faire cesser les inondations de 1818,

Digitized by Google

il avait suffi de faire des percements dans les murs du grand égout.

M. Girard avait dit en 1818 que, d'après ce qui s'était passé précédemment, il était probable que toutes les fois que la hauteur d'eau tombée à Paris dans l'espace de deux années consécutives se sera élevée au-dessus de 1m,20, et qu'il y aura eu dans le même intervalle de temps plus de trois cent vingt jours de pluie, les quartiers nord de Paris seraient exposés pour l'année suivante à une inondation souterraine qui se manifesterait quelquefois dans le courant de la seconde année pluviale.

L'expérience des faits est venue pleinement justifier cette prévision; c'est après des circonstances atmosphériques de cette nature qu'ont eu lieu, depuis 1816 comme avant, les inondations souterraines qu'on a eu à déplorer et qui ont toujours été précédées par des inondations souterraines sur les plateaux.

Les circonstances n'ont pas été complétement les mêmes dans les années 1854 et 1855; mais les pluies diluviennes du mois de mai 1856, qui ont occasionné tant de désastres en France comme dans les pays voisins, ont été tellement abondantes qu'elles ont produit un amoncellement d'eaux aussi considérable que des pluies persistantes, puisqu'il en est résulté une inondation souterraine sur les plateaux et qu'elles ont dû nécessairement produire les mêmes effets dans les quartiers nord de Paris.

M. VUIGNER fait observer en outre que l'exhaussement de 1m,50 de la nappe d'eau souterraine qui a eu lieu dans le mois de juin dans les quartiers nord de Paris, a eu lieu aussi sur la rive gauche de la Seine, et que si les caves de ces quartiers n'ont pas été inondées, c'est que la nappe souterraine se tient beaucoup plus bas à l'étiage dans ces quartiers que dans les quartiers nord par rapport au sol des caves.

Arrivant au moyen de se mettre à l'abri de ces inondations, M. Vuigner indique qu'il faut envelopper les caves d'une chemise en béton hydraulique, comme le conseille la commission de 1837, ou établir des drainages suffisants pour mettre les caves en communication avec les égouts, au moyen de pierrées et de barbacanes pratiquées dans les murs des égouts.

UN MEMBRE objecte que si les barbacanes établissant une communication entre les égouts et les caves servent à les délivrer des eaux d'inondation, elles peuvent y faire déverser, au contraire, les eaux qui emplissent les égouts en temps d'orage.

M. VUIGNER répond que cet inconvénient n'existerait pas si on garnissait les barbacanes de clapets qui se fermeraient naturellement lorsque les eaux des égouts seraient plus élevées que les eaux d'inondation, et qui s'ouvriraient dans le cas contraire. Il ajoute que des drainages de cette nature ont été faits déjà pour mettre les caves des diverses maisons construites dans les anciens marais avec des égouts secondaires, et que ces caves ont été garanties.

UN MEMBRE partage l'opinion de M. Vuigner sur les causes des inondations souterraines des quartiers nord de Paris et sur les moyens de les prévenir, et il mentionne une des causes de l'exhaussement de la nappe d'eau souterraine dont n'a pas parlé M. Vuigner. C'est la construction des murs de quai en mortier de chaux hydraulique, descendus jusqu'au sol imperméable, qui forment un barrage tout le long des berges de la Seine, et empêchent les eaux de se rendre à leur réceptacle naturel.

MM. Regad, Bolvin, Armengaud jeune, Schlumberger, Delanney, Paillet, ont été reçus membres de la Société.

M. le général Poncelet, de l'Institut, est nommé membre honoraire de la Société à l'unanimité des suffrages.

Séance du 23 janvier 1857.

Présidence de M. FAURE, vice-président.

M LE PRÉSIDENT donne communication d'une lettre de M. le général Poncelet, remerciant la Société de l'avoir nommé membre honoraire, et lui promettant, sinon l'assiduité de sa présence, à cause de sa santé, du moins tout son intérêt et son dévouement.

M. le président ajoute que la Société des ingénieurs civils a dû tenir d'autant plus à compter le savant général parmi ses membres, que ses ouvrages furent longtemps la source presque unique où les plus anciens d'entre nous ont pu puiser des notions exactes sur la mécanique industrielle.

M. FAURE rend compte à la Société des deux bulletins de la Société des ingénieurs civils anglais qui ont été renvoyés à son examen. L'un d'eux contient un mémoire de M. Bell, lu à la Société de Londres, le 9 décembre 1856, sur les lois de la résistance du fer et de la fonte. Le bureau examinera s'il peut être utile ou intéressant de faire imprimer cette analyse.

L'autre bulletin contient une analyse du rapport annuel fait à l'assemblée générale du 16 décembre 1856. M. Faure résume ainsi qu'il suit ce document :

Dans l'année écoulée, bien que la paix ait été faite, la crise monétaire venant à la suite des frais de la guerre, a retardé la reprise des travaux publics et privés.

Constatons cependant l'heureuse ouverture et l'extension de l'East Indian Railway, entrepris sous la direction de feu M. Rendel. A ce sujet M. Macdonald-Stephenson a été fait chevalier; le premier il a étudié et conduit l'exécution des premières parties du vaste réseau destiné à produire une véritable et heureuse révolution dans l'empire indien. — Même distinction au docteur O'Shaughnessy, qui a étudié et construit un système de télégraphe électrique ayant un développement de 7,436 kilomètres à travers les jongles les plus fourrés, ou sur les vastes plaines, les rivières et les montagnes de l'Inde.

Le railway péninsulaire indien, construit par M. James Berkley sous la direction de M. R. Stephenson, a maintenant près de 460 kilomètres en activité, et le grand travail de son prolongement sur Sholapoor est très-avancé, tandis que l'exécution de la ligne du Nord-Est vers Nagpore et Jubbulpore, vers les *Berar Cotton-Fields*, va être bientôt commencé.

Les railways de Madras, Bombay, Baroda et du Scind ont été vigoureusement poursuivis; d'autres lignes sont projetées, entre lesquelles la ligne partant de Séleucia sur la Méditerranée pour aller joindre Jabr-Castle sur l'Euphrate, fleuve sur lequel la navigation au moyen de navires à vapeur à faible tirant d'eau a été proposée. Cet important projet a été confixé à M. Mac-Neill.

Depuis que le royaume d'Oude a été annexé aux possessions anglaises, on a pris des arrangements pour faire participer ce pays au bénéfice du système de lignes ferrées. On commencera par la construction d'une ligne de 80 kilomètres de longueur entre Cawnpore et Lucknow, avec des embranchements sur les plus importants districts et en les reliant avec le chemin oriental indien.

D'autres lignes sont proposées encore pour Gorruckpore, Tirhoot et Purneah, toutes combinées pour compléter les communications intérieures de l'Inde.

La poursuite des travaux des chemins de fer de Fernambouc, dont l'exécution a coûté la vie à M. Borthwick, a été confiée à M. Peniston, et les progrès de cette entreprise sont très-satisfaisants.

Le railway de Don Pédro II, partant de Rio-Janeiro, franchissant le fleuve Serra dans la vallée de Parahiba et traversant les districts principaux de la culture du café, aura 322 kilomètres de longueur. La première section, qui comprend 64 kilomètres, commencée en 1855, sera complétée vers le milieu de l'année prochaine.

Son tracé traverse une épaisse forêt vierge, et en plusieurs points des flaques d'eau de 5 à 6 pieds (1m,60 à 1m,80) de profondeur; le travail des terrassements a présenté des difficultés énormes, obligé qu'on était de le faire avec des esclaves et des outils non spéciaux, non appropriés. Peu à peu, cependant, les méthodes européennes ont été introduites par l'entrepreneur, M Price, et sous la direction de M. Lane, ingénieur en chef au département de l'intérieur du gouvernement brésilien; ce chemin promet de devenir une belle entreprise.

M. Ch. Neate a été aussi engagé par le gouvernement brésilien pour construire à Rio-Janeiro d'importants travaux hydrauliques. Ce sont des murs de quai, avec moles et jetées, sur le rivage de la mer. Ils doivent être construits en granit et mortier hydraulique. La chaux est expédiée d'Angleterre.

Au Canada, le chemin de fer entrepris par MM. Peto, Brassey, Betts et Jackson, peut être regardé comme achevé, à l'exception du trait d'union formé par le pont tubulaire Victoria, jeté sur le fleuve Saint-Laurent, et qui est maintenant assez avancé.

Sur le continent on a étendu progressivement les lignes principales. Le réseau lombardo-vénitien est passé dans les mains d'une compagnie puissante qui se prépare à en poursuivre l'exécution avec une grande énergie. La ligne Victor-Emmanuel, sous la direction de M. Bartlett, attaché à l'entrepreneur M. Brassey, s'approche de la chaîne des Alpes. Les préparatifs pour la traverser sont faits, et l'on a essayé sur une grande échelle les appareils destinés à ouvrir les tunnels.

La portion de cette ligne partant d'Aix-les-Bains, traversant Chambéry et atteignant Saint-Jean-de-Maurienne, a été livrée au public sur une longueur de 88 kilomètres en octobre dernier.

Dans le principe, les travaux ont été conduits et développés sur une grande étendue par M. Nieumann, auquel a succédé, l'année dernière, M. Ricceo.

En Turquie, en Russie, de vastes projets de

Digitized by Google

chemins de fer, de navigation à vapeur ont été agités.

En Egypte, l'énergique Said-Pacha a complété le railway qui met Suez en communication avec le Caire, franchissant le Nil par un vaste pont en fer à Kaffre Azzayat. Il a confié à Mougel-Bey la construction des travaux préliminaires au percement de l'isthme de Suez, patronné par M. F. de Lesseps.

Enfin il a autorisé sur le Nil et le canal Mahmoudieh l'établissement d'un système complet de touage à vapeur des navires et des bateaux, maintenant en cours d'exécution.

L'un des plus importants et des plus intéressants projets de la période dont nous faisons l'historique rapide, est sans contredit le câble du télégraphe sous-marin qui doit partir de Valentia, sur la côte irlandaise, pour aboutir à Saint-Jean de Terre-Neuve, s'étendant sur une longueur de 9,654 kilomètres, longeant le banc ou plateau découvert par le lieutenant Maury, et sur lequel la profondeur d'eau ne doit pas excéder 3,740 mètres.

Au moyen d'une méthode nouvelle pour enfermer les fils conducteurs isolés, dans une enveloppe en cordages composée de grelins commis en sens opposé à celui du commettage du câble, on obtient un câble flexible et léger, qui a été reconnu capable cependant de résister à l'effort nécessaire pour le déposer dans les plus grandes profondeurs, sans que l'on doive craindre une tendance du câble à s'entortiller ou à faire *des coques* avant l'immersion. Cette ingénieuse modification apportée au mode ordinaire d'exécution, a été imaginée par M. Brunel, en coopération avec MM. Cyrus Field et W. Brett, les auteurs des projets, aidés des avis du professeur Morse.

L'heureux résultat de ce gigantesque projet pour relier l'ancien monde et le nouveau sera plus efficace que tous les efforts de la diplomatie pour cimenter cette union intime, si désirable au point de vue des véritables intérêts des deux continents.

Les questions vitales de la construction du système d'égouts et d'assainissement de la métropole, de l'édification de rues nouvelles, de ponts nouveaux, demeure aussi indécise qu'elle l'était il y a une année.

Entre les principaux mémoires lus à la Société des ingénieurs civils de Londres dans l'année qui finit, il faut faire une mention spéciale des communications de M. Bidder *sur le calcul mental*. Elles ont eu pour but de démontrer que le système peut être appris aux enfants, et qu'ils peuvent se l'approprier avec moins de peine que l'arithmétique la plus ordinaire.

A la fin de cette séance d'assemblée générale, des remerciements particuliers ont été adressés au secrétaire, M. Ch. Manby.

Sur la proposition de M. Flachat, la Société des ingénieurs civils français s'associe de cœur à ce témoignage par lequel la Société des ingénieurs civils anglais a exprimé sa reconnaissance pour les gracieux services que M. Charles Manby a rendus pendant les dix-sept années qu'il a été secrétaire de cette association.

La Société française remercie M. Manby pour l'accueil bienveillant et les bons services ou conseils que ceux de ses membres ayant visité l'Angleterre ont reçus de lui ; conseils par lesquels il a toujours facilité les missions qu'ils avaient à remplir, les aidant à recueillir les notions qu'ils allaient chercher en Angleterre sur les progrès continus que font en ce pays les travaux de notre profession.

L'ordre du jour appelle la reprise de la discussion sur la nouvelle locomotive de MM. Petiet et Nozo.

M. NOZO dépose sur le bureau le modèle *au dixième* de cette locomotive. Il explique d'abord les avantages que présente la construction, à peu de frais, d'un semblable modèle toutes les fois qu'il s'agit de réaliser des dispositions nouvelles où la mécanique *de position* joue toujours un rôle si important.

M. Nozo lit ensuite les deux dernières parties du mémoire qu'il a rédigé sur la locomotive nouvelle : il expose, en premier lieu, les considérations qui se rattachent à l'établissement dynamique en indiquant que le point de départ doit toujours être le diamètre à donner aux roues motrices.

Ce diamètre, c'est à la pratique seule qu'il faut le demander. En s'appuyant sur le service des machines de la Compagnie du Nord, on eût pu le fixer à un mètre, en n'exigeant du mécanisme qu'*une* révolution *cinq dixièmes* par minute ; on a adopté 1m,06, en ne demandant par conséquent qu'*une* révolution *trente-trois centièmes*.

Il examine à ce propos les avantages et les inconvénients qu'aurait pu amener l'adoption d'un plus grand diamètre ; il ne trouve en faveur de l'agrandissement qu'une plus grande durée des bandages à mettre en balance avec les inconvénients qui seraient résultés d'un accroissement notable du poids de la machine, provenant, d'une part, de l'augmentation du poids des roues et des cylindres ; d'autre part, de l'accroissement de la surface de la grille et de la surface de chauffe.

Pour prouver que tout agrandissement du diamètre des roues motrices, lorsqu'il s'agit de fournir la même vitesse kilométrique, entraîne nécessairement un accroissement du poids de la locomotive, M. Nozo démontre que la production de vapeur, par mètre carré de surface de chauffe, dans deux chaudières identiques, est d'autant plus grande que la vitesse de rotation du mécanisme est elle-même plus considérable. Il faut donc alors, lorsqu'on veut des machines légères, s'appliquer à ne pas donner aux roues motrices un diamètre plus grand que celui qu'autorise l'expérience.

Une fois le diamètre des roues motrices connu, on a calculé les dimensions des cylindres à vapeur, en partant de cette considération qu'il fallait laisser entre les voies et les bielles, arrivées au point le plus bas de leur course, autant de jeu que dans les machines récemment construites.

Quant à la surface de chauffe, elle devait être relativement plus grande que dans les machines où la vitesse de *rotation* est aussi plus considérable. La formule indiquée par M. Le Chatelier aurait donné 110 *mètres carrés*; pour se placer dans de bonnes conditions, on a adopté 125 *mètres*. D'un autre côté, les dernières machines à marchandises de la Compagnie offrent environ 0m,49 carrés par force de cheval, la machine projetée offrira 0m,60 carrés.

M. Nozo conclut de là que la nouvelle locomotive soutiendra sa *vitesse normale* de marche avec tout autant de régularité et sans doute encore avec plus de facilité que les locomotives du chemin du Nord auxquelles on l'a comparée.

Dans la troisième partie de son mémoire, qui traite de l'établissement mécanique, M. Nozo fait comprendre que le problème se présente sous des formes très-complexes, et qu'il faut une grande expérience pour parvenir aux solutions les plus favorables.

Il ne suffit pas en effet, dit-il, d'avoir établi qu'une locomotive portera un générateur offrant tant de mètres carrés de surface de chauffe ; qu'elle recevra des cylindres à vapeur de tel ou tel diamètre ; qu'elle roulera sur des roues de telle ou telle dimension ; il faut encore déterminer :

1° Les relations les plus convenables entre les différentes parties constitutives de la chaudière, surface de grille, section de cheminée, section totale des tubes à air chaud, longueur de ces tubes, réservoir de vapeur, etc. ;

2° La position des cylindres, celle des roues, le nombre des essieux à coupler éventuellement ;

3° Le système de construction du châssis, sa position par rapport aux roues, la répartition du poids total sur les essieux ;

4° Le mode de distribution de la vapeur et d'alimentation de la chaudière ;

5° La nature des métaux à employer pour la construction de chaque espèce de pièces.

Toutes ces questions, dit M. Nozo, sont du domaine de la pratique, et l'on sait fort bien qu'en pratique les faits s'imposent plus qu'ils ne se discutent ou ne se démontrent. Lorsque des dispositions nouvelles viennent donc à se produire, il n'y a généralement, jusqu'à la sanction de l'expérience, que le bon sens pratique du novateur qui puisse les faire accepter.

En suivant cet ordre d'idées, il analyse plutôt qu'il ne les discute, toutes les dispositions nouvelles qui entrent dans l'établissement mécanique du projet. A propos de la chaudière, il entre dans quelques développements sur les sections relatives de la grille et des tubes. Il indique en passant une nouvelle forme de foyer applicable au cas où l'on est obligé de placer la boîte à feu en porte-à-faux au delà du dernier essieu, tout en lui donnant une grande longueur. Cette disposition consiste à limiter le foyer à l'arrière par un plan fortement incliné à l'horizon, donnant ainsi à la boîte à feu la forme d'un coin tronqué.

Les générateurs tubulaires que la Compagnie du Nord a fait construire pour ses machines fixes présentent cette disposition, qui a permis d'accroître notablement la section de la grille sans augmenter le poids du foyer, et surtout la force des armatures.

Après avoir dit que le mécanisme ne présente rien de nouveau, M. Nozo passe à l'examen du châssis dont les particularités appellent davantage l'attention. Il signale particulièrement son extrême rigidité obtenue par les caisses d'avant et d'arrière, par un système d'entretoises transversales, et surtout par l'entretoisement que produit la caisse à eau.

Il démonte ensuite le petit modèle dans ses parties essentielles, de manière à faire comprendre qu'en trois manœuvres de grues, on met le bâti et le mécanisme complétement à nu, après avoir enlevé successivement la caisse à coke, la chaudière et la caisse à eau.

Il fait remarquer tout particulièrement combien la liaison de ces diverses parties devient intime après l'assemblage, et combien cependant le démontage et la visite sont chose facile et prompte.

UN MEMBRE déclare que, dès le premier abord, les idées nouvelles et les tendances de cette machine lui ont paru devoir être approuvées. Dans les machines de l'ancien système à trois paires de roues, d'une part, la surface de chauffe peut à peine atteindre le maximum insuffisant de 125 mètres carrés ; et d'autre part, on n'a pu faire porter au moteur

Digitized by Google

ses approvisionnements qu'en exagérant la charge des roues d'une manière désastreuse pour la voie comme pour les bandages.

Le système Engerth est venu faire en cela une révolution qui ouvre un nouvel avenir à l'exploitation des voies ferrées. Le chemin de fer du Nord s'est déjà emparé de ce principe dans la construction de locomotives à quatre grandes roues couplées, atteignant en service courant jusqu'à 60 kilomètres à l'heure Mais le nouveau projet joint à la faible charge des roues du système Engerth tous les mérites inhérents à la machine-tender et la meilleure combinaison d'organes que puisse désirer un ingénieur dans la pratique du service.

Toutefois il croit que la caisse à eau, intercalée entre la chaudière et les longerons, élève trop le centre de gravité de l'appareil. Quoique l'on ne cite guère d'accidents dus à cette surélévation, il déclare qu'elle a toujours néanmoins fait l'objet de ses préoccupations dans les machines.

M. PETIET répond que beaucoup de locomotives existant en France ou à l'étranger ont leur centre de gravité aussi élevé que dans la machine projetée.

Il ajoute que ce qui la caractérise essentiellement est la possibilité de porter ses provisions d'eau, de combustible et d'agrès, sans excéder la charge voulue des roues. Quant au diamètre de celles-ci, quant à la surface de chauffe et à la capacité du cylindre, il s'en réfère à ce que vient d'établir M. Nozo et à ce qu'il a dit lui-même dans la séance du 5 décembre 1856. Répondant toutefois au reproche qu'on lui a fait de ne pas avoir donné assez de surface de chauffe par rapport aux cylindres, il ajoute qu'elle aurait pu être facilement portée à 160 mètres carrés et au delà, mais qu'il en fût résulté un accroissement de poids tel, qu'on eût été forcé de mettre sur un tender séparé l'eau, le combustible et les outils, conditions contraires au problème donné.

M. NOZO revient sur l'allégement qu'on s'est appliqué à chercher dans la construction de la chaudière. On est revenu à l'ancien système de Stephenson, à foyer renflé, de préférence au type Crampton, dans lequel le corps cylindrique continue le foyer sans renflement. On a ainsi diminué l'épaisseur de la lame d'eau entourant inutilement les tubes et le diamètre lui même du corps cylindrique, dont les tôles ont pu être, par suite, moins épaisses.

Quant aux parties planes, M. Nozo dit que, bien que destinées à supporter huit atmosphères de pression, elles n'auront pas besoin d'avoir plus de 10 millimètres d'épaisseur, les entretoises d'armatures devant être plus rapprochées que de coutume, et affecter, d'ailleurs, la disposition spéciale qui va être signalée ci-après.

De l'ensemble de ces dispositions résulte, suivant M. Nozo, un très-grand allégement de la chaudière et surtout du foyer, dont on ne saurait jamais trop réduire le poids quand il est en porte-à-faux. Ce dernier point lui paraît si important, qu'il croit devoir rappeler l'attention sur la nouvelle forme de foyer ci-dessus décrite.

UN MEMBRE objecte que la surface de chauffe directe sera ainsi très-réduite.

M. NOZO répond que la partie de la surface de chauffe supprimée est loin d'avoir l'efficacité que lui suppose l'objection; que la face inclinée du nouveau foyer obtiendra une puissance vaporisatrice bien capable de compenser la réduction; que ce qu'il faut considérer dans un foyer de locomotive, c'est moins le rapport de la surface directe de ce foyer à celle des tubes, que le rapport de celle-ci à la section de la grille, et qu'il espère convaincre plus tard la Société que toutes ces allégations reposent sur des faits pratiques certains.

M. NOZO termine en appelant l'attention de la Société sur la nouvelle installation d'entretoises qui seront adoptées dans la nouvelle locomotive, et sur les vices de l'installation actuelle.

On sait qu'au bout d'un certain temps de service, le cuivre du foyer se bombe entre les entretoises. M. Nozo a reconnu que, dans cette déformation, la paroi se détachait, à l'intérieur, des filets de l'entretoise, à ce point qu'il a pu constater entre eux une sensible couche de tartre remplissant la cavité. L'armature des deux parois reliées du foyer ne s'opère plus alors que par la tête rabattue de l'entretoise, dont les filets ne servent presque plus. Cette tête est elle-même souvent rongée par le feu ou aigrie par la percussion; elle n'offre, d'ailleurs, qu'une très-faible surface. En somme, l'armature du foyer est très-incomplète, et de là, des explosions bien expliquées. M. Nozo remplacera, dans la nouvelle machine, ces entretoises à petites têtes rivées par des entretoises à écroux, selon l'ancien type Buddicom, qui présentent à la retenue de la paroi du foyer plus de surface si les filets s'en séparent, et dont on peut, en outre, changer les têtes quand elles sont rongées par le feu.

M. HOUEL déclare que les idées qui viennent d'être émises ne soulèvent de sa part aucune objection; il les recommande à la Société. Quant à la nouvelle machine, elle lui paraît réunir les conditions voulues pour le service spécial que l'on compte lui demander.

La Société a reçu :

1° De la Société d'encouragement, un exemplaire de son bulletin de décembre 1856;

2° Du journal *The Engineer*, les numéros des 9 et 16 janvier;

3° De M. Boutigny, d'Evreux, membre de la Société, des exemplaires des planches représentant son *Générateur de vapeur à diaphragmes;*

4° De MM. Perdonnet et Polonceau, membres de la Société, les deux premières livraisons du *Nouveau portefeuille de l'ingénieur des chemins de fer;*

5° De M. Mesmer, membre de la Société, un spécimen de *moulures et d'assemblages faits par les machines à bois* exposées en 1855, par l'usine de Graffenstaden.

MM. Brozier, Diard, Deblé, Heurtebise, Houlbrat, Lambert, Roy, Tardieu, Colladon et Saraxin ont été reçus membres de la Société.

Séance du 6 février 1857.

Présidence de M. CALLON.

M. LE PRÉSIDENT annonce que MM. Salvetat, Emile Barrault et Hervey Picard ont offert leur concours pour les comptes-rendus analytiques des publications adressées à la Société.

MM. Ferd. Mathias et Faure se sont en outre chargés de rendre compte : le premier, des quatre derniers numéros du *Journal des ingénieurs autrichiens*; le second, du compte-rendu de la dernière séance de la Société des ingénieurs civils anglais.

Parmi les autres publications adressées à la Société, M. le président fait une mention spéciale d'un exemplaire des expériences exécutées par MM. Combes, Couches et Piobert, sur le frein autocoteur de M. Guérin, à l'usage des chemins de fer, et dont la Société des ingénieurs civils s'est occupée précédemment.

M. FAURE, après avoir rappelé l'initiative de la Société dans l'étude de ce nouveau mécanisme, dit que M. Guérin lui-même se plaît à proclamer que, si le problème des freins automoteurs est aujourd'hui résolu par un système dont l'idée première lui appartient, son succès est dû aussi pour une large part à la collaboration aussi dévouée que désintéressée de M. Forquenot, l'un de nos vice-présidents.

M. CALLON entretient la Société d'une nouvelle découverte intéressant l'agriculture et qui vient d'appeler l'attention de l'Académie des sciences. Un intérêt considérable, dit M. Callon, trop justifié par l'insuffisance des dernières récoltes, s'attache aujourd'hui aux progrès de l'industrie agricole.

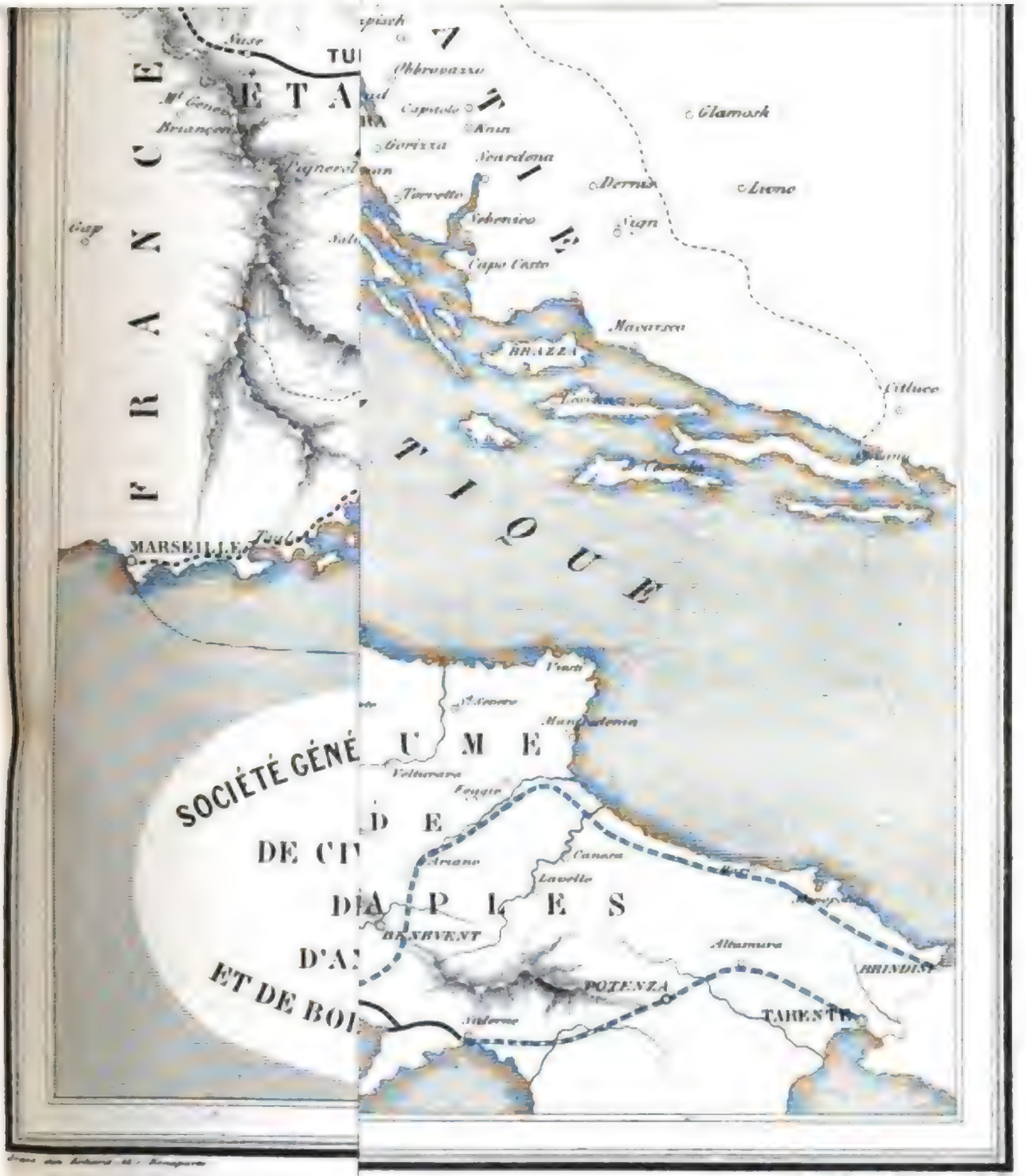
La Société des ingénieurs civils a récemment accordé son attention aux communications faites par M. Faure, au nom de M. Mangon, sur l'utilisation comme engrais des eaux d'égouts, par M. Wicksteed; et précédemment elle a accueilli avec non moins d'intérêt les communications qui lui ont été faites à plusieurs reprises sur le drainage, sur les machines rurales, etc. La Société a ainsi prouvé qu'elle aime à s'entretenir des travaux relatifs à cette industrie agricole, qui réclame de jour en jour le concours des ingénieurs.

Tout le monde connaît la belle application qui a été faite des noirs de raffinerie à la fabrication de très-riches engrais, qui doivent leur qualité à la grande quantité de phosphate qu'ils contiennent; or il ne s'agit de rien moins aujourd'hui que de la découverte de gisements de phosphate de chaux fossile, sous forme de nodules empâtés dans la craie et formant des bancs énormes jusqu'à fleur de sol dans différents départements. Ces nodules contiennent de 15 à 22 0/0 d'acide phosphorique propre à être employé à la fabrication d'engrais composés, sur lesquels se fondent des espérances bien supérieures à celles que l'emploi, toujours un peu restreint, des noirs de raffineries a pu réaliser. Ces nouveaux engrais ont été déjà remis à divers cultivateurs, et essayés sur une grande échelle; leurs qualités seront prochainement jugées, et si les phosphates découverts sont vraiment reconnus propres à l'amendement des terres, leur abondance et leur extraction facile deviendront un événement aussi important pour l'agriculture que le fut pour l'industrie la découverte des chaux hydrauliques de Vicat, qui, suivant Arago, ont permis de réaliser en France plusieurs centaines de millions d'économie dans les travaux publics où elles ont été employées.

La Société des ingénieurs civils accueillera donc avec le plus grand intérêt, comme paraît l'avoir fait l'Académie des sciences, la découverte de ces grandes masses de phosphate de chaux, et leur introduction dans certains engrais composés, que viennent de faire MM. de Melun et Thurneisen, d'une part, et MM. Dugiéré, d'autre part.

M. ÉMILE BARRAULT a la parole pour donner

Digitized by Google



Digitized by Google

communication de l'étude qu'il a faite conjointement avec M. Piquet, son collègue, sur quelques nouveaux procédés métallurgiques.

Il fait remarquer d'abord, comme signe caractéristique de notre siècle industriel, que, dans tous pays, et sur tous les points à la fois, les questions se trouvent étudiées en même temps, sans relâche, jusqu'à solution partielle ou complète ; il attribue cette attaque générale d'une seule question, cette fièvre particulière à notre siècle, aux moyens rapides de communication actuellement établis, qui font que dans tous les pays à la fois on est informé presque en même temps des besoins existants, des théories nouvelles émises et des propositions qui, bien souvent, sont jetées à la face de l'industrie par le besoin de tel ou tel produit, par la cherté de telle matière première, par telle nécessité de situation, d'hygiène ou même de politique.

M Barrault fait remarquer alors que l'une des études les plus suivies est celle des perfectionnements de la fabrication du fer et de l'acier; il indique qu'il veut éviter toutes questions d'antériorité, et que son seul but est d'examiner les moyens proposés au point de vue du meilleur effet pratique; pour cela, il a voulu d'abord examiner les trois procédés connus sous le nom de :

1° Procédé Uchatius (Lentz);
2° Procédé Bessemer;
3° Procédé Tessié du Motay et Fontaine.

M. Barrault s'exprime ainsi au sujet de ces trois systèmes. Le procédé Uchatius consiste à opérer la transformation rapide de la fonte en acier par le mélange intime de la fonte en grains ou morceaux (2,000 environ par kil.) avec du fer spathique et du manganèse, ou avec toute autre substance contenant de l'oxygène et de l'eau, et pouvant l'abandonner à une haute température pour réduire le carbone de la fonte.

Nous n'insisterons pas sur les détails de ces procédés et les résultats qu'on peut en obtenir. M. Vissocq en ayant rendu compte à la Société d'une manière détaillée; de plus, un rapport étendu a été publié dans les *Annales des Mines*, qui détaille les expériences faites au chemin du Nord et conclut à un examen plus approfondi de ce nouveau procédé, qui peut apporter de notables économies dans la fabrication de l'acier.

En effet, l'on prétend que cet acier pourra se livrer en France à 40 ou 45 centimes.

Malgré la constatation, que nous croyons sérieuse, des échantillons soumis aux épreuves de la commission, nous ne pensons pas que le succès réponde aux espérances que ce procédé a su éveiller.

En effet, le procédé Uchatius repose sur l'emploi de mélanges destinés à enlever au fer son carbone et sur l'intimité de l'action que l'on obtient par la division aussi complète que possible de la fonte.

Or, il faut une attention bien soutenue pour graduer les proportions suivant la qualité des fontes, et les études déjà faites dans ce sens ont démontré que l'acier obtenu ne présentait pas toujours toutes les qualités voulues.

Sans rien préjuger, nous croyons qu'il faut attendre la pratique pour apprécier sainement un pareil procédé.

En métallurgie, il ne suffit pas d'établir une théorie et de fournir des échantillons satisfaisants à l'épreuve, il faut que la pratique permette l'usage industriel des procédés indiqués, sans qu'il soit besoin de la surveillance incessante d'hommes spéciaux chargés d'un dosage constamment renouvelé; il faut avoir des signes certains pour connaître la marche et la fin des opérations; il faut enfin que les échantillons fassent partie d'une quantité considérable de produits dont on sache exactement le prix de revient.

Passons au procédé Bessemer.

Dans une des dernières séances, M. Barrault a exposé ce procédé, dont l'essence est de faire agir l'air froid ou chaud en jets divisés sur la fonte encore en fusion, dans un four ou dans des creusets, où cette fonte est reçue à la coulée du haut-fourneau.

On voit qu'ici l'intimité d'action est obtenue par la liquidité du métal mis en contact avec les jets divisés du gaz décarburant.

M. le président avait bien voulu demander quelques détails sur les expériences faites en Angleterre ; il est à regretter que jusqu'à présent ces expériences ne présentent pas tous les caractères d'une démonstration complète et suffisante.

M. Bessemer ne veut agir que sur certains minerais et dans des conditions particulières, et les produits qu'il obtient sont loin de présenter l'homogénéité que l'on pourrait désirer.

D'après le rapport d'hommes compétents qui ont expérimenté pendant quelques jours avec l'inventeur, M. Bessemer n'obtiendrait que des fers de mauvaise qualité, constituant un mélange hétérogène de fer brut, de fer, d'acier et de fonte qui, présentés sous le marteau-pilon à l'état de loupe, se gerce et se brise faute d'homogénéité.

M. Bessemer opère mieux dans des creusets que dans des fours, ainsi du reste que nous l'avons pressenti dans la communication que nous avons déjà faite à la Société.

L'inventeur s'est attaché jusqu'à présent à fabriquer du fer, qu'il ne peut obtenir de bonne qualité, tandis que son procédé s'applique mieux et d'une façon plus rationnelle à la production d'acier d'assez bonne qualité.

Ce fait se comprend aisément : en effet, pour la fabrication du fer, aucun signe ne permet de diriger et d'arrêter l'opération en temps voulu, tandis que pour l'acier, combinaison plus définie, l'acier restant liquide, on peut arriver en prenant des échantillons et les comparant à des types connus, à arrêter l'opération juste à temps pour que la masse fluide puisse couler dans les lingotières et fournir une matière à peu près identique aux types voulus.

Du reste M. Bessemer continue ses études et ses expériences et perfectionne chaque jour ses procédés. Qu'il dirige ses perfectionnements vers les appareils dans lesquels il opère, de manière à mieux répartir et régler l'action de ses gaz, et l'avenir lui tient en réserve un succès cherché longtemps avant lui dans cette même voie.

Le procédé de MM. Tessié du Motay et Fontaine se présente dans des conditions plus satisfaisantes ; car, d'une part, ces Messieurs ont présenté à la Société des produits faisant partie de livraisons considérables opérées depuis trois mois, et, d'autre part, ils ont bien voulu communiquer leur théorie, dont les aperçus nouveaux frapperont d'autant plus que la pratique les confirme, et qu'ils expliquent certains faits jusqu'à présent inexpliqués en métallurgie.

Le système d'affinage de MM. Tessié du Motay et Fontaine a pour but de transformer dans les feux d'affineries, et plus spécialement dans les fours à puddler, les fontes au bois de toutes provenances, les fontes mixtes au charbon de bois et au coke, et quelques fontes au coke de provenances spéciales en fers forts, c'est-à-dire en fers analogues à ceux produits par l'affinage au charbon de bois des fontes issues des minerais carbonatés, des oxydules magnétiques ou même des pyrolites du Berry et de la Franche-Comté.

Dans ce nouveau système, on opère à l'aide de sornes artificielles ou d'agents chimiques, réagissant soit ensemble, soit séparément sur les fontes au coke ou au bois, pendant leur réduction à l'état de fer, sans rien changer d'ailleurs à la conduite ordinaire des fours de fineries et puddlage.

Les sornes artificielles, quoique dérivant d'un même type, peuvent être constituées selon les deux modes suivants :

Premier mode. — On fond la *scorie*, communément employée dans les fours de fineries et de puddlage, avec un *silicate d'alumine*, provenant soit des argiles, des feldspaths, des terres réfractaires ; soit des marnes ou de tous autres silicates d'alumine combinés avec des silicates alcalins, alcalins-terreux ou métalliques. On ajoute à cette sorne, avant ou pendant sa fusion : 1° un *bicarbonate* de *potasse* ou de *soude*; 2° un *silicate* de *protoxyde* de *fer* ou *tout autre silicate anhydre.*

Deuxième mode. — On fond la *scorie* communément employée dans les fours de fineries et de puddlages, avec un *silicate d'alumine* provenant soit des argiles, des feldspaths, des terres réfractaires, soit des marnes ou de tous autres silicates d'alumine, combinés avec des silicates alcalins, alcalins-terreux ou métalliques.

On *affine* ou on *puddle dans cette sorne*, soit de la fonte au bois, soit de la fonte au coke. Pendant cet affinage ou ce puddlage, les oxydes de fer produits s'unissent à cette sorne, à laquelle on ajoute un *silicate de protoxyde de fer ou tout autre silicate anhydre.* Les sornes artificielles étant constituées selon l'un des deux modes ci-dessus décrits, on les fait couler et refroidir.

On garnit ensuite, soit les fours à puddler, soit les creusets de finerie, des silicates et des oxydes du fer communément employés pour l'affinage et le puddlage des fontes au bois ou au coke. Avec ces silicates et ces oxydes, on fond indistinctement la première ou la seconde sorne artificielle.

On affine ou on puddle dans ce laitier de la fonte au bois ou au coke.

Au moment où cette fonte est en partie décarburée, on jette dans le creuset de finerie ou dans le four du puddlage, soit un *hypochlorite de potasse, de soude, de chaux, de magnésie, de strontiane ou de baryte*, soit un *bicarbonate de potasse ou de soude.*

Le carbonate de magnésie basique peut être également employé.

On peut remplacer les sels ci-dessus par les mélanges ou accouplements de sels et d'oxydes tels que : carbonates doubles de fer ou de manganèse et d'un alcali (potasse, soude, chaux ou magnésie); carbonates d'un alcali et chlorure de calcium, potassium, sodium ou magnesium ; oxyde de manganèse, chrome ou fer et chlorure de sodium, potassium, calcium, magnésium ou barium.

Dans les opérations suivantes, que l'on emploie ou que l'on n'emploie pas les agents chimiques ci-dessus, on continue à ajouter aux laitiers : 1° une fraction de la première ou de la seconde sorne artificielle; 2° les battitures de fer provenant du martelage ou du laminage

Digitized by Google

des loupes produites par le procédé. Selon la qualité des fontes à réduire, on ajoute une quantité plus ou moins grande de l'une ou l'autre des sornes artificielles ci-dessus décrites ou des sels et des oxydes sus-nommés; en général, la quantité employée ne dépasse pas cent pour cent du poids de la fonte brute traitée.

Les hypochlorites, les bicarbonates et les autres sels et oxydes ci-dessus peuvent être utilisés pour l'épuration des fontes au bois ou au coke, sans l'emploi des deux sornes artificielles plus haut décrites, à la condition surtout que l'on ajoute aux scories communément employées pour l'affinage ou le puddlage des fontes, une certaine quantité d'un silicate de protoxyde de fer ou de tout autre silicate anhydre.

On voit que ce système repose :

1° Sur la fabrication et l'emploi raisonné de sornes facilement réductibles, fournissant des fers pyrophoriques;

2° Sur l'emploi des substances oxydantes à bas prix, cédant facilement leur oxygène;

3° Sur le choix des moments convenables pour faire agir les sornes et substances oxydantes sur les fontes réduites dans des fours à puddler.

C'est en se fondant sur le fait déjà connu que le fer réduit en présence de l'alumine est pyrophorique, et qu'il peut supporter une température élevée dans un milieu réducteur sans changer d'état, que l'on est arrivé à composer une scorie d'affinage remplissant la triple condition :

1° De contenir des oxydes qui se réduisent en fer pyrophorique;

2° De produire par son action oxydante sur la fonte qu'elle décarbure une notable proportion de fer intermédiaire;

3° De permettre au silicium et aux phosphores oxydés de s'unir à elle sous forme de silicate et de phosphate d'alumine.

Toutefois, ce n'est pas en projetant ou en mêlant de l'alumine, comme on l'a essayé en maintes circonstances, avec des silicates de fer basiques ou avec des oxydes, que cette scorie d'affinage peut être normalement constituée.

L'oxyde de fer contenu dans une sorne ainsi formée ne se transformerait que peu ou point en fer pyrophorique.

La scorie d'affinage qui remplit les conditions ci-dessus énumérées est un silicate d'alumine et de fer complexe dans lequel la silice est combinée, d'une part avec du protoxyde de fer uni ou non uni à une ou plusieurs bases alcalines, terreuses ou métalliques, et d'autre part avec de l'alumine unie à des oxydes magnétiques ou à des protoxydes de fer.

Cette sorne d'affinage qui, employée dans les fours à puddler, permet de fabriquer des fers fort semblables aux meilleurs fers au bois de l'Ariége et des Pyrénées, peut également être utilisée avec avantage dans les feux des forges pour affiner des fontes au coke et pour produire avec ces fontes des fers fins d'une qualité supérieure.

La qualité du fer fabriqué par ces procédés est aujourd'hui reconnue comme supérieure.

De nombreux essais pratiques ont eu lieu dans diverses usines.

Des livraisons importantes ont été faites au commerce; plusieurs rapports ont constaté que ces fers pouvaient être comparés aux meilleurs fers connus.

Les procédés de MM. Tessié du Motay et Fontaine économisent 80 fr. au moins sur la production d'une tonne de fer affinée au bois.

M. BARRAULT, après avoir indiqué le détail des prix de revient, expose alors une théorie très-détaillée, trop longue pour être reproduite au bulletin, qui repose d'une part sur les théories déjà connues de MM. Kastern, Chevreul, Ebelmen et Leplay, et d'autre part sur les observations personnelles de MM. Tessié du Motay et Fontaine.

Il fait remarquer que cette théorie a pour objet d'indiquer la pensée dirigeante de MM. Tessié du Motay et Fontaine, et qu'il la donne comme explication caractérisant bien la nouveauté du procédé qui consiste surtout, d'après lui, dans la combinaison nouvelle de moyens déjà employés, soit isolément, soit autrement, mais jamais dans les conditions qu'il expose et donnant des résultats constants, identiques et supérieurs par des opérations raisonnées.

M. Barrault cite ensuite des expériences détaillées, faites dans plusieurs ateliers et à différents chemins de fer; les résultats de ces expériences indiquent des qualités supérieures dans le fer Tessié du Motay et Fontaine, et le font comparer aux fers d'Audincourt et de la Grainerie.

Enfin, M. Barrault conclut ainsi :

La tendance signalée dans les procédés Uchatius et Bessemer consiste dans l'action intime des réactifs sur la matière à transformer, à savoir : l'oxygène et l'eau du fer spathique agissant sur des fontes divisées mécaniquement, ou bien l'oxygène de l'air en jets divisés agissant sur de la fonte en fusion.

Ces procédés sont les résultats d'une théorie juste, faite de prime abord, mais ne tenant pas compte de tous les phénomènes pratiques; la tendance est bonne, elle peut produire des résultats dans des circonstances favorables, mais non pas d'une manière permanente.

On constitue ainsi des systèmes ingénieux, mais non industriels; la pratique et l'étude pourront les compléter et en tirer plus tard des ressources importantes.

Le procédé du Motay et Fontaine, au contraire, découle d'une étude laborieuse des faits et théories connus et constatés, et reste dans les données usuelles, tout en se les appropriant d'une manière neuve.

Les changements qu'il apporte ne sont pas de nature à troubler les ouvriers spéciaux, qui peuvent de suite diriger des opérations qui leur sont familières; il réalise l'instantanéité d'action tout en suivant la tradition; en un mot, il constitue une innovation pratique, radicale par le fond, minime par la forme; il utilise le matériel existant et donne des fers remarquables à tous égards, pouvant fournir des aciers supérieurs, comparables aux plus beaux échantillons connus.

M. LE PRÉSIDENT remercie M. Barrault de sa communication. Il fait observer que, pour avoir une idée exacte de la valeur des essais dont il a été parlé dans le mémoire, il serait bon de connaître le prix commercial des échantillons de fer de Mareuil et de MM. Tessié et Fontaine, qui ont été comparés seulement sous le rapport de la qualité.

UN MEMBRE dit qu'il avait eu communication du travail de M. Barrault avant qu'il fût lu à la Société. Après l'avoir écouté de nouveau avec attention, il lui semble que le mémoire n'a pas complétement tenu les promesses du titre. Dans ces dernières années, les études métallurgiques ont été poursuivies par un grand nombre d'ingénieurs. MM. Uchatius et Bessemer ont fait connaître des procédés dont les résultats, s'ils ne sont pas encore régulièrement obtenus, sont cependant remarquables. L'auteur du mémoire annonçait une comparaison qu'il paraît ne pas avoir faite.

Il regrette surtout que le nom de M. Adrien Chenot, qui a beaucoup fait pour le progrès de la métallurgie dans ces vingt dernières années, n'ait pas été prononcé. Dans un mémoire publié en 1855 par cet ingénieur, on trouve cependant bon nombre des idées émises par MM. Tessié et Fontaine, et notamment celles qui se rattachent au rôle que jouent le fer pyrophorique et l'oxygène à l'état naissant.

Le mémoire de M. Barrault se contente de donner d'une manière un peu trop générale peut-être la théorie de MM. Tessié et Fontaine sur les réactions métallurgiques et sur le rôle qu'y jouent certains silicates artificiels plus ou moins complexes; mais le vague laissé sur la composition de ces silicates, sur le mode et sur l'instant de leur emploi, ne permet peut-être pas de bien comprendre et d'apprécier le procédé réellement appliqué par les inventeurs.

Un grand nombre de systèmes métallurgiques exploités dans les derniers temps sont basés sur les mêmes principes. La fabrication directe des aciers a fait, dans ces dernières années, des progrès considérables que le travail de M. Barrault aurait pu rappeler, puisqu'il avait pour but un examen comparatif. Les beaux produits de MM. Pétin et Gaudet et ceux d'autres métallurgistes français auraient pu, de même, être indiqués. Néanmoins, si les échantillons produits par MM. Tessié et Fontaine peuvent être obtenus *couramment* aux prix annoncés, on doit reconnaître à leur procédé un avenir sérieux. Ainsi, tout le monde sait qu'à Seraing notamment, on produit dans le four à puddler des aciers qui se vendent à des prix réduits.

UN AUTRE MEMBRE remarque que le fait d'obtenir du fer de très-bonne qualité par le four à puddler n'est pas nouveau; à Vierzon et à Rozières on fabrique de cette manière du fer excellent pour la marine.

M. BARRAULT répond qu'il y a cette différence, que les fers de MM. Tessié et Fontaine sont obtenus à la houille, tandis que ceux de Vierzon et de Rozières sont des fers au bois.

Il indique que son mémoire actuel ne porte l'examen que sur trois procédés, ce qui explique pourquoi il n'a cité ni M. Chenot ni les produits de MM. Pétin et Gaudet, ayant du reste indiqué qu'il évitait toutes questions d'antériorités.

LE PREMIER MEMBRE constate que les beaux résultats de la fabrication du fer remontent à l'introduction au Creuzot, à Vierzon, des fours à puddler à haute température, dits fours bouillants. On a pu de cette manière, dit-il, obtenir par le brassage, un mélange plus intime qui favorise les réactions. On a pu surtout additionner, dès lors, en proportions plus grandes, des scories qui, liquéfiables à haute température, ont pu céder à l'état naissant si favorable, l'oxygène et le fer qu'elles contiennent. Tous les essais de nouveaux procédés datent de cette époque, et sont fondés à peu près sur les mêmes principes.

Digitized by Google

UN MEMBRE demande si on a comparé les fers de MM. Tessié et Fontaine avec ceux des forges de Clavières et de Boissy. Il remarque que l'essai sur quelques échantillons est tout à fait insuffisant, car il se présente souvent dans des fers de même provenance des différences considérables. Il demande en outre si le prix de revient des fers de MM. Tessié et Fontaine ont été comparés avec ceux des fers de Vierzon, fabriqués au four à puddler.

M. BARRAULT répond que les fers essayés ont été fabriqués en présence de M. Callon, ingénieur des mines, frère de notre honorable président, et que les échantillons ont été choisis par lui. Quant à la comparaison des prix de revient, il manque de renseignements à ce sujet, les expériences se faisant en ce moment; aussitôt qu'il en aura reçu, il s'empressera de les communiquer à la Société.

La Société a reçu :

1° De la Société des ingénieurs de Londres, le résumé de la séance du 13 janvier;

2° De M. Meller jeune, une notice sur le chauffage des wagons et un projet de frein hydraulique;

3° De la Société des ingénieurs autrichiens, les numéros de juillet, août, septembre et octobre 1856 de leur journal;

4° De M. Oppermann, les numéros de janvier et février 1857 des *Nouvelles annales de la construction*;

5° Les numéros des 23 et 30 janvier 1857 du journal *The Engineer*;

6° De M. Forquenot, membre de la Société, des exemplaires du rapport sur le frein automoteur de M. Guérin.

Séance du 20 février 1857.

Présidence de M. CALLON.

M. LE PRÉSIDENT annonce que la Société a reçu, par l'intermédiaire de M. E. Flachat, une lettre de M. Manby, secrétaire de la Société des ingénieurs civils de Londres. M. Manby remercie la Société de sa nomination de membre de la Société, et il ajoute que ce nouveau titre lui fait un devoir d'accueillir avec plus d'empressement encore que par le passé les ingénieurs français qui visitent l'Angleterre.

M. LE PRÉSIDENT communique à la Société un beau travail de M. Jeanneney, membre de la Société, ancien élève de l'Ecole centrale, sur l'éclairage au gaz. Ce travail très-compacte et par suite difficile à analyser, a été publié dans les bulletins de la Société industrielle de Mulhouse; il est intitulé : *Notions sur l'emploi du gaz, avec tableaux et courbes représentatives.*

Le but de ces tableaux et de ces courbes est, d'après l'auteur, « *d'enseigner comment on doit brûler le gaz, pour en tirer le plus grand pouvoir éclairant, avec la moins grande dépense possible.* »

M. Jeanneney a fait un grand nombre d'expériences qu'il est impossible d'exposer complétement, mais voici les plus remarquables :

Première série d'expériences. — Si l'on prend deux becs du même genre (dits *brûleurs à deux trous*) et qu'on leur fasse dépenser le même volume de gaz sous des pressions différentes, on obtient les résultats suivants :

L'un, dépensant 100 litres de gaz à la houille sous une pression de 18 millimètres d'eau, a un pouvoir éclairant de 3 bougies 1/2.

L'autre, dépensant le même volume sous 7 millimètres de pression, a un pouvoir éclairant égal à celui de 7 bougies.

Deuxième série d'expériences. — Si l'on prend deux becs de même genre, mais de grosseurs très-différentes, et qu'on brûle du gaz dans chacun d'eux sous la même pression, on observe que :

L'un, brûlant 50 litres à la pression de 7 millimètres, a un pouvoir éclairant égal à celui de 2,25 bougies;

L'autre, brûlant 125 litres sous la même pression, a un pouvoir éclairant de 11,25 bougies.

Le même volume, 125 litres, brûlé dans des becs semblables au premier, n'aurait donné qu'un pouvoir éclairant de

$$125/50 \times 2{,}25 = 5{,}62 \text{ bougies.}$$

Il résulte évidemment de ces expériences que pour tirer du gaz la plus grande lumière possible, il faut marcher à *basse pression* et à *grosse flamme*. En un mot, on peut dire que le litre de gaz pour un bec donné est en raison directe du volume brûlé et en raison inverse de la pression sous laquelle on le brûle.

Il existe cependant une limite qu'il ne convient pas de dépasser et qui est indiquée par le moment où le gaz commence à donner de la fumée.

Pour mieux faire comprendre les résultats de ces expériences, M. Jeanneney a tracé des courbes représentatives du titre du gaz. Il y a une courbe pour chaque pression de 2 à 18 millimètres. Les abcisses représentent les dépenses du gaz, et les ordonnées indiquent les titres correspondants. On voit ainsi d'un coup d'œil que la courbe, dans ces limites de pressions, s'éloigne de plus en plus de l'axe des abcisses.

Pour tirer de ces résultats un avantage pratique, il fallait trouver le moyen de réduire la pression d'une manière simple et commode dans les appareils existants. Pour cela on pouvait fermer au degré voulu, soit le robinet du compteur, soit le robinet de chaque bec. Mais, dans le premier cas, comme la résistance au mouvement du gaz n'est pas la même pour chaque bec, les pressions auraient été très-différentes d'un bout de la salle à l'autre. Dans le second cas, la manœuvre ayant été confiée à des domestiques, aurait été mal faite, et il n'y aurait pas eu d'avantage sensible. M. Jeanneney a proposé de mettre sur chaque bec deux robinets : l'un caché, et que l'on règle au degré voulu une fois pour toutes; l'autre libre, et semblable aux robinets ordinaires. De cette façon on peut régler la pression comme on l'entend et d'une manière permanente,

M. Faure présente à la Société une nouvelle soupape en caoutchouc, imaginée par M. Perreaux, constructeur d'instruments de précision. Cette soupape, remarquable par sa simplicité et qui peut résister aux plus grandes pressions (40 atmosphères), commence à être appliquée sur les chemins de fer.

M. LEPELLERIN donne ensuite communication de son mémoire sur les chaudières qui ont fonctionné à l'Exposition universelle de 1855.

Ce mémoire est divisé en trois parties :

1° Disposition des générateurs;
2° Résultat des expériences;
3° Observations générales.

PREMIÈRE PARTIE.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Les générateurs exposés dans le palais de l'Industrie sont les suivants :

— La chaudière tubulaire à foyer intérieur et fumivore de MM. Molinos et Pronnier, construite par MM. Nepveu;

— Trois chaudières cylindriques à foyer extérieur, à tubes réchauffeurs superposés, de M. Farcot;

— Deux chaudières appartenant à MM. Pommereau et C°, avec application du système fumivore de M. Beaufumé, construites par MM. Cail et C°;

— Une chaudière de locomotive du chemin de fer de Lyon, construite par MM. Cail et C°;

— Une chaudière à deux bouilleurs et tube réchauffeur latéral, de M. Durenne;

— Une chaudière tubulaire verticale, de M. Zambaux.

— Une chaudière tubulaire dite *gazéificateur inexplosible*, de M. Clavières.

LA CHAUDIÈRE DE MM. MOLINOS ET PRONNIER est composée, comme les chaudières des locomotives, d'une boîte à feu de grande dimension, et au milieu de laquelle se trouve un bouilleur, d'un corps cylindrique et d'une boîte à fumée. Le tirage s'effectue au moyen d'un ventilateur qui envoie de l'air 1° sous la grille; 2° au-dessus du foyer, latéralement, au moyen d'entretoises creuses, et 3° au-dessus de l'autel. On produit ainsi un mélange complet de cet air avec la fumée. Au moyen de registres, on règle l'entrée de l'air de manière à n'introduire que la quantité nécessaire.

La surface de la grille est de	0 m. q. 65
Id. de chauffe,	24 m. q. 69
Le nombre de tubes,	33
Diamètre, id.	0 m. 045
Surface de chauffe des tubes,	18 m. 502
Id. id. totale,	24 m. 686
Volume de l'eau contenue dans la chaudière, en litres,	2,460
Volume de la chambre de vapeur,	800

CHAUDIÈRES FARCOT. — Ces trois chaudières sont semblables : les deux premières sont de 40 chevaux; la troisième, de 25 chevaux.

Elles sont composées d'un corps cylindrique ou évaporateur, et de deux tubes réchauffeurs légèrement inclinés et placés latéralement.

L'eau suit une marche inverse de celle de la fumée : elle monte toujours en s'échauffant, tandis que les gaz de la combustion descendent en se refroidissant.

Dimensions des chaudières Farcot.

	N°s 1 et 2.	N° 3.
Dimension de la grille,	1 m. q. 70	1 m. 37
Surface de chauffe,	50 m. q. 00	32 m. q. 00
Distance de l'autel à la chaudière,	0 m. 20	0 m. 12
Distance de la grille à la chaudière,	0 m. 45	0 m. 37
Contenance d'eau en litres,	7,730	

SYSTÈME BEAUFUMÉ. — On produit dans un appareil spécial appelé *gazogène*, des gaz combustibles, et on les brûle ensuite au-dessous d'une chaudière dans le but d'obtenir ainsi la combustion complète de la fumée.

Digitized by Google

Ce système s'applique à toutes sortes de chaudières. Le gazogène est une caisse carrée en tôle à doubles parois entretoisées, fonctionnant comme chaudière à haute pression. Le foyer est alimenté au moyen de chargeoirs placés au-dessus et formés à leurs extrémités de manière à pouvoir introduire le combustible sans que les gaz puissent s'échapper.

La hauteur du charbon dans le gazogène est 60 à 70 centimètres.

L'air poussé dans le foyer au moyen d'un ventilateur se combine avec le carbone et l'hydrogène du combustible, en produisant d'abord de l'acide carbonique et de la vapeur d'eau ; sous l'influence de la chaleur et du charbon en excès, ces produits sont décomposés en oxyde de carbone et en hydrogène.

Ces gaz combustibles sont amenés dans une boîte en tôle à compartiments, et dans ces compartiments, et en alternant, arrive également de l'air.

Au moyen de registres, on règle à volonté l'admission de l'air et des gaz combustibles, et lorsque ces derniers sont dans un état convenable, on les enflamme. Le mélange de gaz est poussé dans des carneaux placés sous les chaudières et ressortent complétement brûlés.

CHAUDIÈRE LOCOMOTIVE DE LYON. — Cette chaudière n'a rien de particulier ; la prise de vapeur se fait latéralement sur la boîte à soupapes. Le tirage se fait par une cheminée de 12m,50 de hauteur et de 0m,35 de diamètre, sans jet de vapeur.

La surface de la grille est de	1m.q.121
— de chauffe du foyer	7 » 22
Il y a 144 tubes de 0m,045 de diamètre et de 3m,40 de longueur, donnant une surface	73 » 92
Surface de chauffe totale	81 » 14

CHAUDIÈRE DURENNE. — Elle se compose d'un corps cylindrique, de deux bouilleurs et d'un tube réchauffeur.

La fumée, après avoir passé sous les bouilleurs et la chaudière, cède l'excès de la chaleur qu'elle emporte à l'eau du réchauffeur, autour duquel elle circule deux fois.

La surface de la grille est de	2m.q.09
— de chauffe	47 » 32
La distance de la grille à la chaudière	0m.48
La contenance d'eau en litres	5200

CHAUDIÈRE VERTICALE DE M. ZAMBAUX. — Elle est à tubes verticaux et foyer intérieur. Au moyen de deux enveloppes en tôles concentriques, placées autour des tubes, et formant comme une sorte de siphon, M. Zambaux force l'eau à mouiller les tubes dans toute leur hauteur, lorsque la chaudière est en pression.

Hauteur totale de la chaudière	1m.700
Surface de grille	0m.q.120
Diamètre du foyer	0m.50
Hauteur du foyer	0m.50
Longueur des tubes	1m.160
Diamètre	0m 040
Surface de chauffe du foyer	0m.q.785
— de 60 tubes	8m.741
— de chauffe totale	9m.526
Force nominale chevaux	12m.000

ROSQUIN DE RUFFILLE.

(*La suite prochainement.*)

ORDONNANCES RENDUES PAR M. LE PRÉFET DE POLICE, EN MATIÈRE DE TARIFS, PENDANT LE COURANT DU MOIS DE DÉCEMBRE.

CHEMINS	DATES	TITRES DES ORDONNANCES	OBSERVATIONS
OUEST.....	1 décembre	Ordonnance concernant les billets d'aller et retour entre Paris et Saint-Cyr.	Délivrance de billets d'aller et retour entre Paris et Saint-Cyr, valables le dimanche. 1re classe 4 fr., 2e classe 3 fr.
ORLÉANS...	2.....	Ordonnance concernant le transport des sommes provenant de remboursement.	Le tarif ordinaire des finances et valeurs est appliqué au transport des sommes envoyées en remboursement des marchandises expédiées à la grande vitesse.
ORLÉANS...	3.....	Ordonnance concernant une modification au tarif spécial, n° III-11.	Modification d'une disposition relative au transport à la petite vitesse des bœufs et vaches.
ORLÉANS...	4.....	Ordonnance concernant le transport du lait.	Les expéditions effectuées entre deux stations quelconques du réseau distantes entre elles de plus de 300 kilomètres, seront taxées au poids, conformément au tarif général des denrées.
ORLÉANS...	5.....	Ordonnance concernant une modification aux tarifs spéciaux nos VIII-15, VIII-16, VIII-17 et VIII-18.	Pour jouir du bénéfice des tarifs spéciaux ci-contre, les expéditeurs doivent prendre l'engagement de remettre à la Compagnie, jusqu'au 31 décembre 1858, la totalité de leurs expéditions en grains, farines et issues en provenance ou en destination des localités desservies par la ligne.
EST.....	6.....	Ordonnance concernant un tarif spécial pour le transport à la petite vitesse des bonbonnes vides.	Tarif à 0,06 par tonne et par kilomètre pour les expéditions, au départ de la Villette, par wagon complet de 5,000 kilogrammes.
LYON.....	17.....	Ordonnance concernant le tarif des voyageurs sur l'embranchement d'Auxonne à Gray, mis en rapport avec les diverses stations du réseau du chemin de fer de Lyon.	
EST-LYON.....	17.....	Ordonnance concernant une addition aux tarifs communs pour le transport de marchandises diverses à la petite vitesse.	Tarifs communs entre la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et la Compagnie des chemins de fer de l'Est, réglant le transport des marchandises expédiées de Schlestadt, Colmar, Bolwiller, Mulhouse, Thann et Bâle à Dijon, Dôle, Beaune, Chalon-sur-Saône, Tournus, Mâcon, Belleville, Villefranche et Lyon (Vaise), et *vice versâ* (addition à l'ordonnance du 19 juillet 1856).

Digitized by Google

SUITE DES ORDONNANCES RENDUES PENDANT LE MOIS DE DÉCEMBRE.

Ouest....	19.....	Ordonnance concernant un tarif spécial d'abonnement pour le transport de diverses marchandises.	1re catégorie : tarif à 0,08, fécule de pommes de terre, sucre candi, sucre en pains. 2e catégorie, tarif à 0,06, betteraves desséchées, dextrine, glucose, mélasse, pommes de terre, sirop de fécule, sucre brut. 3e catégorie : tarif à 0,05, betteraves non desséchées.
Ouest....	20.....	Ordonnance concernant le transport des voyageurs entre Chatou et les stations de la ligne d'Auteuil.	Réduction du prix des places pendant la semaine.
Orléans...	21.....	Ordonnance concernant un tarif temporaire pour le transport des grains, riz et maïs.	
Est.....	31.....	Ordonnance concernant le passage à niveau établi à la rencontre du chemin vicinal de grande communication de Romainville à Saint-Denis.	
Ceinture..	31.....	Ordonnance concernant les passages à niveau.	

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi, 12 mars :

La fonte a fait quelques transactions dans cette dernière huitaine ; les prix raisonnés ont varié de 165 à 170 fr. pour la fonte de forge.

Quant à la fonte de seconde fusion, les prix de 175 et 185 fr. pour les numéros 2 et 1 sont tenus fermes ; on a reçu plus d'ordres que d'habitude, probablement à cause de la tendance de hausse signalée sur le marché de Glascow.

Comme nous nous y attendions, le prix des fers n'a pas éprouvé de changement : fers laminés au bois, 340 fr. la 1re classe, franco dans toutes les gares de Saint-Dizier, Paris, Strasbourg et Mulhouse ; fers martelés demi-roches, 370 fr. en gare la plus rapprochée de l'usine. Les commandes en fers sont par continuation bonnes.

Les ronds de tréfilerie sont toujours fort recherchés et conséquemment fermes aux prix suivants : n° 20 seul, 440 à 450 ; n° 21 seul, 400 à 410 ; nos 20 et 21, ensemble 430 fr.

Jeudi, 19 mars :

La fonte à puddler est assez demandée. Plusieurs transactions ont eu lieu depuis huit jours. On a traité encore à 165 fr., mais les jours suivants la même fonte obtenait 167 50 ; des affaires ont été aussi conclues à 170. Il se présente encore des acheteurs, et on trouve peu de disponible. On prétend que des offres à 170 fr. sont refusées. Les demandes signalées sont principalement pour les groupes voisins.

La fonte pour deuxième fusion profite de cette fermeté et reste invariable à 185 fr. le n° 1, 175 le n° 2, pris à Saint-Dizier.

Le prix des fers ne bouge pas à 340 fr. les fers laminés 1re classe, franco en gare dans le rayon de vente.

La bonne situation des fers martelés s'affermit. Voici les cours actuels :

Fers marchands, 370 fr. ; courbes, 380 ; essieux, de 15 à 99 kil., 390 ; id., de 100 à 150 kil., 420 ; id., de 10 à 14 kil., 420 ; carrés, de 100 à 110 millim., 420 ; id., de 15 à 20 millim., 400 ; les mille kilogrammes, à Saint-Dizier, quatre mois de terme ou 2 0/0 d'escompte.

PARIS.

La vente en magasin est bonne ; les constructions sont actives et assurent pendant la durée de la campagne un bon écoulement.

Prix : fers au bois, 44 fr. ; fers au coke français, 42.

Le peu de fers anglais sur place y reste sans cours nominal. On ferait facilement une différence de 20 fr. avec la qualité similaire française.

Sous l'influence des avis du marché régulateur, la fonte pour deuxième fusion est plus ferme. La Gartsherrie n° 1 se paie 192 50.

Le tarif de pointes, porté par quelques fabricants à 50 fr. le n° 18, est revenu généralement fixe à 57 fr.

10 mars :

Dans les magasins on continue à coter : laminés au bois, 340 ; laminés au coke français, 320 ; id. anglais, 300 310 ; martelés, 390 à 400 ; fers du Berry, 340 à 350.

On paie de la machine à 450 fr. en n° 20, 420 le n° 21 ; cet article est sans cesse recherché. La pointe n'a pas changé de tarifs, les producteurs craignant, en augmentant, d'encourager la hausse des petits ronds.

La fonte pour deuxième fusion se place à 192 fr. 50 et 195 la Gartsherrie ; en fonte française on a vendu à 190 fr. en gare.

La tôle n'a pas de cours réel. On fait : tôle anglaise, 44 à 48 ; tôle douce des Ardennes, 63 à 64 ; tôle fine, 70 à 72.

MÉTAUX.

Cuivre. — La demande est toujours abondante à Londres ; cependant, vu les prix réalisés à la vente des minerais, il y a plutôt de la baisse que de la hausse à attendre.

Cote de Paris : cuivre de Russie, 345 à 370 ; du Chili, 330 335.

Etain. — Cet article a fait fl. 93 à Amsterdam.

Cote de Paris : Banca, 405 à 410.

Plomb. — Généralement en assez bonne demande.

Cote de Paris : plomb de France, 69 à 70 ; d'Espagne, 70 ; laminé, 78.

Zinc. — On a fait à Hambourg mb. 19,8.

Cote de Paris : brut, 81 à 82 fr. ; laminé, 95 à 100.

10 mars :

Cuivre. — Aux *ticketings* de Cornouailles on remarque une baisse de 100 fr. par tonne sur les prix de la semaine dernière.

Cote de Paris :

Russie Demidoff,	»	355	Corocoro affiné,		»
— Paschkoff,	»	370	Du Chili,		325
Anglais,	340	350	Laminé jaune,		330
Minerai Corocoro,	330	335	— rouge,		370

Etain. — Le Banca se raisonne à fl. 92 sur le marché régulateur d'Amsterdam.

Cote de Paris :

Banca,	407 50	410	Anglais en baguettes,		410
Anglais,		390	Des Détroits,		395

Plomb. — Maintenu sur la place de Londres ; sans changement à Marseille ; 60 fr. à Rouen.

Cote de Paris :

De France,	68	69	D'Espagne,	69	70
Laminé,		78			

Zinc. — Cet article s'est payé en dernier lieu, à Hambourg, mb. 19 1/2. On fait à Rouen 80 50 à 81.

Cote de Paris :

Silésie brut,	81	82	Laminé,		100
Vieille-Montagne,		95			

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 7 mars :

Cette huitaine, il s'est fait beaucoup d'affaires et l'opinion reste à la hausse ; nos exportations se sont élevées à 13,500 tonnes pendant la semaine dernière et le stock (warrants) est actuellement de 28,500 tonnes seulement :

On raisonne :

Gartsherrie n° 1, 99 fr. 30 à 100.
Calder n° 1, 97 25 à 97 75.
Autres bonnes marques n° 1, 93 63.
Numéros mélangés, 95.
N° 3 bonnes marques, 91 88.

Londres, 8 mars :

Peu de changements dans le cours des fers ; en voici les divers prix aux lieux de production :

Fers de Galles, marques ordinaires, 200 205.

Digitized by Google

— bonnes marques, 205 à 210.
Fers du Staffordshire, marques ordinaires, 210 215.
— bonnes marques, 220 225.
Fers d'Ecosse Monkland et autres marques ordinaires, 225.
Iron Company, 232.
Govan ordinaire, 232.
Id. Best, 263.
Id. Best Best, 288 fr.

(La tonne de 1,015 kil., franco à bord, au comptant sous escompte 3 0/0.)

Londres, 15 mars :

Les barres, les cercles et les tôles du Staffordshire jouissent d'une bonne demande; il est cependant possible d'acheter les rails à 6 fr. 25 de baisse. Passablement de transactions ont eu lieu sur les barres de Galles à la cote dernière; il n'y a pas de doute, toutefois, que pour des ordres importants et de bons échantillons, on ne fasse une concession de 3 fr. 12.

Voici les derniers prix de Glascow :

Gartsherrie n° 1, 99 fr. 35.
Calder n° 1, 97 80.
Blair et Eglinton n° 1, 95 »».
Warrants, bonnes marques, n°s mélangés, 94 65.

On voit par ces prix que le mouvement de hausse signalé dans notre précédent avis s'est arrêté et a fait place à un peu de faiblesse; la cause en est attribuée à la situation politique.

Les frets de Glascow pour la France sont :

Abbeville, 22 50 à 23 »».
Boulogne, 18 »» à 18 50.
Bordeaux, 27 50 à 28 50.
Brest, 19 à 19 50.
Calais, 18 »» à 18 50.
Charente, 21 25.
Cherbourg, 19 à 19 50.
Dieppe, 18 »» à 18 50.
Dunkerque, 18 »» à 18 50.
Fécamp, 18 »» à 18 50.
Havre, 18 »» à 18 50.
Nantes, 27 50 à »» »».
Rouen, 21 25 à »».

Par tonne.

Cours des charbons à Newcastle :

Charbon pour foyer, 1re qual., fr. 12 par tonne; id., 2e qual., fr. 11; charbon pour machines à vapeur, 1re qual., fr. 11 28; id., 2e qual., fr. 10 34; pour gaz et coke, non criblés, 1re qual., fr. 8 66; id., 2e qual., fr. 8 19; non criblé, pour usages divers, fr. 8 19; pour forges, menu deux fois criblé, fr. 7 50 à 8; id., menu une fois criblé, fr. 5 94 à 6 56.

Cours des charbons du Sunderland :

Charbon pour machines à vapeur, raffineries, etc.: gros charbon, 1re qual., fr. 11 par tonne; id., id. 2e qual., fr. 8 46 à 10 34; tout venant, 1re qual., fr. 8 66; id., id., 2e qual., fr. 7 à 8 20; pour gaz et coke tout, 1re qual., fr. 9 à 9 20; id., 2e qual., fr. 8 46; pour forges, noisettes deux fois criblés, 1re qual., fr. 7 25; id., id., 2e qual., fr. 6 78; id., menu une fois criblé, 5 37.

Coke, 1re qual., fr. 18 75; id., 2e qual., fr. 16 25.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 8 mars :

Coke. — Tous les marchés sont à la veille d'être terminés; l'on s'attend à leur renouvellement pour le mois prochain. On cote fr. 23 50 pour hauts-fourneaux et fr. 24 pour locomotives, les 1,000 kil.

Fret. — Pour Paris, fr. 10.
Rouen, 11 25.
Amiens, 9.
Reims, 9.
Réthel, 10.
La Fère, 6.

Beaucoup de bateaux en chargement :

Bruxelles, 3 25.
Anvers, 6 25.

Charleroi, 15 mars :

Métallurgie. — Quelques affaires en fonte affinage ont été traitées cette semaine à fr. 10 25 à 10 50, et l'on parle de plusieurs propositions qu'on espère voir se résoudre en contrats. Ce n'est pas encore une reprise, mais c'est peut-être un réveil. Il y a eu cette semaine un peu plus de mouvement dans les fontes de moulage, qui sont fermes à fr. 12, 13, 14 et 15 les numéros 5, 4, 3 et 2 les 100 kil., pris aux usines. Les fers marchands continuent de jouir d'une bonne activité et les prix sont très-tenus pour les bonnes qualités.

Minerais. — Toujours même calme dans cet article. Les maîtres de forges vivent sur leurs approvisionnements et ne font pas de marchés.

Charbons. — Les expéditions en tout-venant ont été cette semaine fort nombreuses pour les fabriques et manufactures, qui profitent du cours du fret, et il en est résulté une grande activité dans tous les rivages en amont comme en aval de la Sambre. Les prix sont avantageux. La gailletterie est calme. Cet article n'a pas été favorisé par la saison. On tient néanmoins les bonnes qualités de fr. 22 à 23. La grosse houille à fr. 24 est en général prise par les chemins de fer et surtout par la Compagnie du Nord. On n'en fait pas assez.

Coke. — Sans changement.

Fret. — Paris, fr. 10.
Elbeuf, 11.
Rouen, 11 25.
Reims, 9.
Amiens, 9.
Creil, 7 25.
Saint-Quentin, 6 50.

Il y a des bateaux.

BOIS.

Rien n'est venu modifier sensiblement la situation du marché des bois. Plusieurs acheteurs ont visité nos ports encore cette semaine; ils n'ont pas acheté, probablement, à cause des hauts prix tenus, mais la rareté des bois et la facilité de leur placement sont une cause constante de fermeté. On raisonne l'entrevous de 130 à 137 50 suivant la qualité.

Les beaux lots d'échantillon bien exploités et bien assortis sont tenus à 200 fr.; ceci s'explique par la pénurie des lots de qualité, la majeure partie des belles coupes en chênes ayant été exploitée pour les besoins de charpente.

Au grand regret des exploitants, les arrivages sont retardés en ce moment par les travaux des semailles.

On nous dit que les charpentes disponibles sur les ports de Troyes et de Brienne ont été accaparées par deux marchands de Paris, ce qui nous confirme une fois de plus dans notre opinion sur l'avenir favorable réservé à cet article.

Les flottages sont poussés avec la plus grande activité, mais sont contrariés par les eaux trop basses. Le prix est de 12 fr.

19 mars :

Le mouvement d'affaires sur les bois n'a rien perdu son empressement; il accuse depuis huit jours une bonne continuation d'activité. On a payé de l'entrevous 125 fr., 10 de fournitures et 10 de terme; 130, 12 et 12, en bois ordinaire; ce prix a été obtenu en offrant le paiement comptant. A peu près en même temps, il se traitait à la petite Bourse, à 132 fr. 50, des bois provenant du pays haut, dont la qualité est inférieure, mais généralement plus étoffés et mieux purgés de rebuts totaux.

Nous n'avons rien appris touchant l'échantillon, si ce n'est la vente d'un lot de bois ordinaire à 185 fr. Le placement facile de l'entrevous est attribué à la grande consommation qui en est faite pour le parquetage dans les nombreuses constructions élevées chaque jour; c'est ce qui expliquerait la faveur dont jouit cet article tandis que l'échantillon est moins recherché.

L'empressement des exploitants à écouler leurs marchandises et à en réaliser le prix, se traduit par l'augmentation accordée sur les prix de main-d'œuvre. Les scieurs sont à 13 fr. 13 50 et même 14 fr. dans les coupes, où les principaux arbres ont été convertis en charpente, au lieu de 12 fr., prix courant au commencement des exploitations.

Il s'est fait des acquisitions de coupes de bois appartenant à des particuliers, dont le prix total est inconnu. La moyenne peut être calculée comme suit : grosses solives, 7 fr. à 7 50; douzièmes, 5; petites, 3 50 à 4.

Le marché de la charpente est tombé dans un grand calme; on espérait que l'accaparement fait sur la plus grande partie des bois disponibles donnerait un vigoureux élan aux transactions et aux prix de cet article; cette espèce de protection de la spéculation n'a produit aucun effet. S'est-on trompé sur la réalité des besoins, ou bien veut-on forcer la main aux détenteurs en retardant les approvisionnements ?

Quelques pluies ont favorisé le départ de trains de charpente qui n'attendaient pour partir qu'une légère crue d'eau.

O. Sauvique.
(L'Ancre de Saint-Dizier)

COMPAGNIE D'ARMEMENTS MARITIMES.

L.-T. BARBET ET Cie.

Depuis son origine, cette Société a toujours été dans une situation des plus prospères; ses succès vont toujours croissant; elle occupe dans le monde maritime une place réellement importante.

A la dernière assemblée générale de MM. les actionnaires, il a été constaté, par le rapport du gérant, que le matériel naval de la Société était, au 31 décembre 1856, de 73 navires, dont 39 navires à flot et 34 en construction.

Sa flotte dessert soit à elle seule, soit en participation avec la Compagnie générale maritime, la Nouvelle-Grenade, les ports nord du Brésil, Valparaiso; les intermédios, Lima, les lignes du Chili, de la Californie, du Mexique, de la Plata, de la Réunion et de l'Inde. Elle est en position de satisfaire, par des départs réguliers et à jour fixe, aux justes exigences du commerce d'importation et d'exportation.

Les résultats obtenus par la Société en 1856 sont des plus brillants.

Sur un capital émis, souscrit et versé, de 15 millions de francs, les produits en 1856 ont été de 16 0/0 nets
Plus 6 0/0 mis à la réserve

Soit ensemble, 22 0/0

Ces résultats ne peuvent que s'accroître pour les années suivantes, qui verront à flot tous les navires aujourd'hui en construction, et le trafic ou le fret s'augmenter par la régularité et la multiplicité des communications.

On annonce que la Société va se pouvoir en autorisation pour sa conversion en Société anonyme et donner à ses opérations tout l'élan qu'elles comportent.

COMPAGNIE DES HOUILLÈRES ET CHEMINS DE FER DE CARMAUX-TOULOUSE.

	Extraction. tonnes.	kilogr.	Recet. brutes. fr.	c.
Mois de janvier.	11,253	994	173,032	75
Mois de février.	11,193	540	201,034	70
Situation au 28 février 1857...	22,447	540	374,567	45

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1856. Id. 795 id.)

Du 12 au 18 mars 1857.

83,681 voyageurs	254,062 17
Bagages, marchandises, etc.	672 911 11
Total	926,973 28

Semaine correspondante de 1856.

77,657 voyageurs	258,133 70
agages, marchandises, etc.	556,728 »
Produit total	814,861 70

Recette totale depuis le 1er janvier

1857	9,994,399 99
1856	9,179,178 14
Différence	815,221 81

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Du 12 au 18 mars 1857.

67,385 Voyageurs	347,178 39
Bagages, marchandises, etc.	835,319 35
Total	1,182,497 74
Semaines correspondantes de 1856	920,612 43
Différence en faveur de 1857	261.885 31
Recettes depuis le 1er janvier 1857	11,807,376 03
Recette correspondante de 1856	9,603,730 24
Différence en faveur de 1857	2,203,645 79

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 876 kilomètres)
(1856. Id. 876 id.)

Du 12 au 18 mars 1857

150,781 voyageurs	366,926 60
Marchandises, etc., grande vitesse	49,776 43
— petite vitesse	363,881 40
Total de la semaine	680,484 43
Semaine correspondante en 1856	609,082 03
Augmentation en 1857	71,402 40
Recettes depuis le 1er janvier 1857	7,606,366 90
Id. Id. 1856	6,369,077 37
Différence en faveur de 1857	1,237,289 53

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

(1857. Longueur exploitée, 656 kilom.)
(1856. Id. 572 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,543 80.
— 1856, 1,211 04.

Recettes du 12 au 18 mars 1857

Grande vitesse) 63,442 voyageurs	293,770 25
Grande vitesse) marchand	127,817 55
Petite vitesse) marchand	591,142 45
Total	1,012,730 25
Semaine correspondante de 1856	692,716 54
Différence en faveur de 1857	320,013 71
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	10,597,370 54
id. id. 1856	7,397,736 24
Différence en faveur de 1857	3,199,634 30

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(1857. Longueur exploitée, 1122 kilomètres.)
(1856. Id. 1069 id.)

8e année. — 11me semaine.

Du 12 au 18 mars 1857.

71,321 Voyageurs	253,498 54
Marchandises	601,386 81
Total de la semaine	853,881 35
Recettes antérieures	8,018,763 68
Total général	8,872,645 03
11me semaine de 1857	853,881 35
Semaine correspondante de 1856	832,014 35
Différence en faveur de 1857	21,867 00
Exercice 1857	8,872,645 03
Id. 1856	8,299,038 83
Différence en faveur de 1857	573,606 20

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont et prolongements.

Longueur exploitée : 125 kilomètres

Du 12 au 18 mars 1857.

Voyageurs	15,064 40
Bagages, marchandises, etc.	25,847 48
Total	40,911 88
Recettes antérieures	343,327 45
Total depuis le 1er janvier	384,239 33

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. Id. 523 id.

Recettes du 12 au 18 mars 1857

49,718 Voyageurs	183,279 05
Bagages et marchandises	506,851 26
Total de la semaine	692,130 31
Semaine correspondante de 1856	457,031 20
Augmentation	235,099 11
Total des recettes, à partir du 1er janvier 1857	6,536,872 05
Période correspondante de 1856	5,050,096 80
Augmentation	1,536,775 25

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

(1857. Longueur exploitée, 166 kilom.)

Du 12 au 18 mars.

(Section de Lyon à Roanne.)

»,»»» Voyageurs	29,474 02
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	164,878 42
Total	194,352 44
Recettes antérieures	1,856,586 72
Total de l'exercice 1857	2,050,939 16
Recette correspondante 1856	204,480 65
Total de l'exercice 1856	2,095,477 05

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).
(1857. Longueur exploitée, 105 kilom.)

Voyageurs	12,519 20
Bagages, marchandises, etc.	33,435 80
Total	45,955 »
Recettes antérieures	354,107 28
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	400,062 28
Semaine correspondante en 1856	25,146 81
Recettes depuis le 1er janvier 1856	325,120 70
Recettes totales de la semaine sur les 2 sections	240,307 44
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857	2,210,694 »
Total	2,451,001 44

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 494 kilomètres.
Id. en 1856, 307 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 160 id.

Recettes du 12 au 18 mars 1857

CHEMIN DE FER.

20,698 voyageurs.....	75,473 35
Bagages, marchandises, etc.....	108,328 56
TOTAL.....	183,801 91
Recettes du CANAL LATÉRAL...	22,125 39
Recettes antérieures.....	1,891,676 09
Total depuis le 1er janvier 1857	2,097,605 39
11e semaine de 1857. Chemin de fer..	183,801 91
id. Canal latéral...	22,125 39
Total de la semaine en 1857	205,927 30
11e semaine de 1856. Chemin de fer..	82,723 00
id. Canal latéral...	19,621 91
Total de la semaine en 1856	102,344 91
Différence en faveur de 1857.	103,582 39

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857.....	2,097,605 39
1856.....	966,607 66
Différence en faveur de 1857..	1,130,997 73

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1857,	372 06	105 35
1856,	259 45	130 81
Augmentation,	102 61	25 46

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Section de Lyon à Bourg.)

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 12 au 18 mars.

6,524 Voyageurs.....	15,513 45
Bagages, marchandises, etc.....	5,896 20
Total.....	21,409 65
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1857.....	219,064 60
TOTAL.....	197,654 95

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

(Lignes de Bâle à Sissach et Aarau-Olten-Lucerne, 84 kilomètres.)

Recettes du 1 au 28 février 1857.

	Voyageurs	Marchandises quintaux à 50 kil.	Recettes.
Du 1er au 28	35,624	80,343	49,444 85
Mois précédents.	48,244	102,794	57,583 85
Totaux..	83,868	183,137	107,028 70

CHEMIN DE FER D'ORSAY.

Circulation et recettes comparatives du mois de Février 1857.

(1857. Longueur exploitée, 23 kilomètres)

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages etc.	Totaux
1857.....	40,879	25,732 10	938 40	26,670 50
1856.....	39,398	24,633 60	1,119 95	25,753 55
En fa eur de 1857.....	1,481	1,098 50	» »	916 95
En faveur de 1856.....	»	»	181 55	»

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS.

1857. — Longueur exploitée, 402 kilomètres.
1856. — — — 402 —

Février 1857.

(1) 159,035 voyageurs.	345,765 40
12,901 tonnes de marchandises.....	155,016 25
Total du mois.....	500,781 65
Mois correspondant 1856...	491,374 00
Différence en faveur de 1857..	9,407 65

Le nombre des trains de voyageurs a été diminué d'un train par jour, dans chaque sens, en comparaison avec l'année antécédente.

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 12 au 18 mars 1857.

Voyageurs.....	23,612 »
Bagages.....	720 70
Marchandises : grande vitesse.....	2,191 23
Id., petite vitesse.....	14,059 50
Produit éventuel.....	» »
Exploitation de Biella	4,871 23
Ensemble.....	46,054 66
Recette correspondante de 1856..	39,807 88
Différence en faveur de 1857....	6,276 78

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. id. 1,039 id.

Du 12 au 18 mars 1857.

	En francs, en charge de 120 c/o
34,330 voyageurs.....	169,272 50
25,744 tonnes Marchandises.....	371,665 »
Total de la semaine.....	540,937 50
Semaine correspond. 1856.....	559,492 50
Différence en faveur de 1856...	18,555 »
Recettes depuis le 1 janvier 1857.....	4,813,667 50
Recettes depuis le 1 janvier 1856.....	5,633,457 50
Différence en faveur de 1856...	819,810 00

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 278 kilom.)

Du 28 février au 6 mars 1857.

6,131 Voyageurs.....	24,207 19
Bagages, marchandises, etc.....	63,095 26
Total.....	87,302 45

Du 7 au 13 mars 1857.

6,536 Voyageurs.....	29,149 05
Bagages, marchandises, etc.....	71,563 60
TOTAL de la semaine.....	100,712 65

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

11e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 9 au 15 mars

4,413 voyageurs, — 18,783 quint. bagages, marchandises.....	fr. 10,190 45
Recette correspondante de 1856.. ..	5,425 50
Augmentation.....	4,764 95
Recettes depuis le 1er janvier 1857	84,963 40
Recette correspondante de 1856	47,672 90
Différence en faveur de 1857..	37,290 50

CHEMIN DE FER NORD-EST SUISSE.

1857. — Longueur exploitée : 114.4 kilomètres.
1856. — 100.8 —

Février 1857 (*)

45,000 voyageurs.....	52,000 »
174,000 quint. marchandises et bagages	69,000 »
Total du mois.....	121,000 »
Mois correspondant de 1856.....	64,963 » »
Différence en faveur de 1857.	56,037 » »
Recettes depuis le 1er janvier 1857....	262,605 » »
Recettes correspondantes 1856.....	126,436 » »
Différence en faveur de 1857.	136,169 » »

(*) Résultat approximatif.

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 22 février au 7 mars 1857

5,932 voyageurs..... fr.	4,143 85
Marchandises, ouverture 5 janvier 1857	1,182 70
Total.....	5,326 55
Recettes antérieures à partir du 17 septembre 1856.....	82,639 95
Total.....	87,966 50

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (12e semaine)		Par journée de voiture (recettes. de bailleur.	
Du 15 au 21 mars 1857	209,758 35	75 85	41 97
Semaine correspondante de 1856 . .	168,514 45	67 49	39 74
Rec. depuis le 1er janv. 1857 . . .	2,273,334. 95	71 57	40 53
Période correspondante de 1856 . .	2,088,721 85	66 39	39 84
Différence en faveur de 1857.	184,613 10	7 27	1 79

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

D'ORLEANS.

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale annuelle et *extraordinaire*, pour le lundi 30 *mars* courant, à 2 heures et demie, dans l'hôtel de l'administration, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11.

Les actionnaires porteurs de *vingt* actions ou plus, ou de certificats de dépôts du même nombre d'actions, peuvent seuls, aux termes des statuts, faire partie de l'assemblée.

Pour y être admis, ils doivent déposer dans les bureaux du service central, rue de la Chaussée-d'Antin n° 11, avant le 27 *mars*, soit leurs actions au porteur, soit leurs certificats de dépôt; sont également reçues comme donnant droit d'admission à l'assemblée, toutes pièces constatant des dépôts d'actions de la Compagnie faits, à quelque titre que ce soit, à la Banque de France, au Sous-Comptoir des chemins de fer ou au Crédit mobilier.

Ces titres pourront être déposés, à partir du 10 mars, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, où des cartes personnelles d'admission seront remises en échange à MM. les actionnaires ou à leurs fondés de pouvoirs; ceux-ci, *qui doivent être eux-mêmes actionnaires* de la Compagnie, devront déposer en même temps que les titres, une procuration spéciale dont le modèle est dès à présent délivré au bureau des titres du service central.

Il sera soumis dans cette réunion, à MM. les actionnaires, des propositions sur lesquelles les décisions ne peuvent, aux termes des statuts, être prises que dans une assemblée réunissant au moins le *cinquième* du fonds social, soit 60,000 actions; ils sont donc *instamment* priés d'y assister ou de s'y faire représenter.

Le Directeur de la Compagnie
C. DIDION.

Paris, 5 mars 1857.

COMPAGNIE

D'ORLEANS.

ACTIONS.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le *solde* du dividende de l'exercice 1856 (10e coupon des actions) sera payé à la Caisse centrale à partir du 1er avril 1857.

Les coupons et certificats de dépôt, accompagnés de leurs bordereaux, seront, comme d'ordinaire, reçus dès le *15 mars* dans les bureaux du service des titres, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, où il en sera délivré un récépissé indiquant le jour du paiement.

Paris, 9 mars 1857.

Le Directeur de la Compagnie.
CH. DIDION.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST,

124, rue Saint-Lazare.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 27 des statuts, aura lieu le samedi 28 mars 1857, à trois heures et demie de l'après-midi, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 *bis* salle Sainte-Cécile).

MM. les actionnaires porteurs de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôts, soit comme fondés de pouvoirs, qui désireront assister à cette assemblée générale, devront déposer leurs titres et leurs procurations, ou présenter leurs certificats de dépôts avant le 25 mars prochain au secrétariat de la Compagnie (service des titres), rue Saint-Lazare, n° 124, à Paris, où leurs titres seront reçus de dix heures du matin à trois heures de l'après-midi, tous les jours, dimanches et fêtes exceptés. Il leur sera remis une carte d'admission. Cette carte est nominative et personnelle.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST.

Paris, 124, rue Saint-Lazare.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le dividende de l'exercice 1856 (4e coupon), sera payé au siége de la Compagnie, 124, rue Saint-Lazare, à partir du 1er avril 1857.

Les coupons et certificats de dépôt, accompagnés de leurs bordereaux, seront reçus à dater du 16 mars courant, de 10 heures du matin à 3 heures de l'après-midi, dans les bureaux du service des titres, 124, rue Saint-Lazare, où il sera délivré un récépissé indiquant le jour du paiement.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

Emprunt de 1855, 3 0/0.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir les porteurs d'obligations 3 0/0 que les 350 obligations dont les numéros suivent, sont sortis au tirage qui a eu lieu en séance publique le 19 mars courant; elles seront remboursées à raison de 500 fr. chacune, à dater du 1er avril prochain, au siége de l'administration, n° 47, rue de Provence, de 10 heures à 3 heures.

Série 826.

Du n° 82,501 au n° 82,600 — 100 obl.

Série 438.

Du n° 43,701 au n° 43,775 — 75 »

Soit pour la 1re émission, 175 obl.

Série 1,075e

Du n° 107,401 au n° 107,500 — 100 obl.

Série 1,356.

Du n° 135,501 au n° 135,575 — 75 »

Soit pour la 2e émission, 175 obl.

Le Secrétaire général,
G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

Les coupons d'intérêts des obligations 3 0/0 et 3 0/0, échéant au 1er avril 1857, seront payés, à partir de cette époque, à la Caisse de l'administration centrale de la Compagnie de Lyon, 47, rue de Provence.

Ces coupons peuvent être déposés à l'avance, à partir du vendredi 20 courant, de 10 heures à 2 heures.

Le Secrétaire général,
G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

Messieurs les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus, aux termes de l'article 36 des statuts, que l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire est convoquée pour le mardi 28 avril 1857, à trois heures de l'après-midi, salle Sainte-Cécile, 49 bis, rue de la Chaussée-d'Antin, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration, de statuer sur les comptes annuels de la Société et de délibérer s'il y a lieu :

1° Sur un projet de réunion avec la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée;

2° Sur divers projets de traités avec l'Etat et avec les Compagnies d'Orléans et du Grand-Central, ayant pour objet des concessions nouvelles et l'extension du réseau actuel;

3° Sur les voies et moyens à créer;

4° Sur les modifications aux statuts résultant de la réunion projetée avec la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée et des extensions apportées à la concession;

5° Sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration aux effets ci-dessus;

6° Sur toutes autres questions qui pourront être mises à l'ordre du jour de l'assemblée extraordinaire, en conséquence des traités sus-mentionnés.

L'assemblée générale extraordinaire ne peut délibérer sur ces propositions qu'à la condition de réunir le cinquième du fonds social; en conséquence, messieurs les actionnaires ayant au moins quarante actions sont invités à se rendre à cette assemblée et, aux termes de l'art. 35 des statuts, ils doivent à cet effet se présenter à l'administration centrale de la Compagnie, 47, rue de Provence, du mardi 31 mars au mardi 14 avril, de 10 heures à 2 heures, pour y déposer leur titres.

Une carte d'admission, nominative et personnelle, sera remise à chacun d'eux. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

Le Secrétaire général,
G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

AVIS A MM. LES ACTIONNAIRES.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 29 avril 1857.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée a l'honneur d'inviter MM. les actionnaires à se réunir en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, le 29 avril prochain, à 3 heures précises, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 49 *bis*, à l'effet d'entendre le rapport et recevoir les comptes du Conseil d'administration pour l'exercice 1856, et de délibérer s'il y a lieu :

1° Sur un projet de réunion avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon;

2° Sur divers projets de traités avec l'État et avec les Compagnies d'Orléans et du Grand-Central, ayant pour objet des concessions nouvelles et l'extension du réseau actuel;

3° Sur les voies et moyens à créer;

4° Sur les modifications aux statuts, résultant de la réunion projetée avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et des extensions apportées à la concession;

5° Sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration aux effets ci-dessus;

6° Sur toutes autres questions qui pourront être mises à l'ordre du jour de l'assemblée extraordinaire, en conséquence des traités sus-mentionnés.

L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires de 20 actions au moins, déposées au siége de la Société quinze jours au plus tard avant l'époque fixée pour la réunion.

L'assemblée générale extraordinaire ne délibérera valablement sur les objets mis à l'ordre du jour qu'à la condition de réunir le cinquième du fonds social. En conséquence, MM. les actionnaires sont invités à se rendre à l'assemblée et à effectuer en temps utile le dépôt des titres nécessaires à cet effet.

CHEMIN DE FER DE

LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Le jeudi 26 mars, à deux heures, il sera procédé, en séance publique, dans une des salles de l'administration, rue Laffitte, 23, au tirage au sort :

1° De 316 numéros à rembourser de l'emprunt de 60 millions de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée (obligations 5 0/0);

2° De 35 numéros des obligations créées en représentation des actions de l'ancienne Compagnie du chemin de fer d'Avignon à Marseille (obligations 4 0/0).

Les obligations sorties seront remboursées à 625 fr. chacune, à partir du 1er avril prochain, dans les caisses de la Compagnie à Paris, Lyon et Marseille.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Emprunt de 60 millions, — Obligations 3 0/0.

Le semestre d'intérêt échéant le 1er avril prochain sera payé à partir dudit jour à raison de 12 fr. 50 c. par obligation, dans les caisses de la Compagnie à Paris, Lyon et Marseille.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec les coupons à l'appui, à partir du 24 courant.

Les succursales de la Banque de France payent, moyennant une commission de *un quart pour cent*, les intérêts et dividendes des obligations et actions de la Compagnie.

BOIS INJECTÉS. Procédé Boucherie neveu, s. g. d. g. pour la préparation des bois secs en grume ou équarris.

S'adresser pour cessions ou fournitures en France et à l'étranger, à MM. Dumoulin, Dulys frères, à Bordeaux.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

Conversion des emprunts des anciennes Compagnies de Saint-Etienne à Lyon, de Saint-Etienne à la Loire, et d'Andrezieux à Roanne.

MM. les porteurs des obligations des anciennes compagnies de Saint-Etienne à Lyon, de Saint-Etienne à la Loire et d'Andrezieux à Roanne, sont prévenus que la conversion de leurs titres contre des obligations 3 °/₀ de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, se continue à Paris, au siége de la Société du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais, 57 rue Taitbout. Les obligations de Rhône-et-Loire données en échange, garanties par l'Etat (loi du 10 juin 1853) sont productives d'un intérêt annuel de 15 fr. et remboursables à 500 fr. Les produits de l'exploitation des chemins de fer de Saint-Etienne à Lyon, de Saint-Etienne à la Loire et d'Andrezieux à Roanne, formant aujourd'hui la section de Rhône-et-Loire, sont, après prélèvement des frais annuels, d'entretien et d'exploitation, affectés par privilége et préférence au paiement des intérêts et de l'amortissement des dites obligations.

La conversion est faite dans les proportions suivantes :

Trois obligations et demie de Rhône-et-Loire, pour une obligation des emprunts réunis de la Compagnie de Saint-Etienne à Lyon.

Trois obligations un cinquième pour une obligation de l'emprunt de 1850 de la même Compagnie.

Trois obligations et demie pour une obligation dite reconnaissance de capitalisation de la même Compagnie.

Trois obligations pour une obligation de l'emprunt de 1843 de la Compagnie de Saint-Etienne à la Loire.

Trois obligations pour une obligation de l'emprunt de 1847 de la même Compagnie.

Une obligation un tiers pour une obligation de premier ordre de la Compagnie d'Andrezieux à Roanne.

Une obligation un quart pour une obligation de deuxième ordre de la même Compagnie.

Le secrétaire-général de la Compagnie du Bourbonnais,

LÉON SAY.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

MM. les porteurs des obligations du chemin de fer Grand-Central (emprunt 1853-1854) sont prévenus que la Société du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais fait l'échange de leurs obligations du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais, titre contre titre, numéro pour numéro, au siége de son administration, rue Taitbout, 57, tous les jours, de dix heures à deux heures (dimanches et fêtes exceptés).

Ces obligations ont été créées conformément à l'article 2 de la convention passée entre les trois Compagnies, et approuvée par décret de l'Empereur du 7 avril 1855. Elles sont remboursables à 500 fr., de ce jour en 96 ans, et portent 15 fr. d'intérêt annuel. Les trois Compagnies d'Orléans, de Lyon et du Grand-Central en sont solidairement responsables.

Le Secrétaire général de la C^e du Bourbonnais,

LÉON SAY.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

MM. les porteurs des obligations d'Andrezieux à Roanne, 1er et 2e ordre, sont prévenus que le semestre d'intérêt échéant le 1er avril 1857, leur sera payé à partir de ce jour dans les bureaux de la Compagnie, rue Taitbout, 57.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux, avec coupons ou titres à l'appui, à partir du 20 mars courant, de 10 heures à 2 heures.

Le remboursement des titres sortis au tirage du 6 novembre 1856 se fera également à partir du 1er avril.

Ces titres sont numérotés :

Pour le 1er ordre,	1441	à	1460	20
	3081	à	3100	20
	3361	à	3380	20
	3901	à	3920	20
				80
Pour le 2e ordre,	541	à	560	20
	1341	à	1360	20
				40

Le secrétaire général,

LÉON SAY.

CHEMIN DE FER

DES ARDENNES ET DE L'OISE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'il est fait appel d'un versement de 100 fr. dans les conditions suivantes :

L'époque du versement est fixée du 10 au 25 avril prochain inclusivement.

Les versements faits après le 25 avril sont passibles d'un intérêt calculé à raison de 5 0/0 l'an, à partir du 10 avril.

Les versements seront reçus à Paris, au siége de la Société, rue de Provence, 70, tous les jours non fériés, de 11 heures à 2 heures.

Le Secrétaire du Conseil,

Arthur BAIGNIÈRES.

CHEMIN DE FER
de

LYON A GENÈVE.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire.

MM. les actionnaires du chemin de fer de Lyon à Genève sont invités à se réunir en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, le mardi 28 avril, à trois heures et demie précises, salle Herz, rue de la Victoire, 48, pour entendre le rapport du Conseil d'administration et les comptes de l'exercice 1856.

Ils auront à délibérer :

Sur un projet de rétrocession d'une partie de la concession en Suisse ;

Sur un projet d'augmentation du fonds social et de modification des statuts ;

Et sur toutes autres questions qui pourront être mises à l'ordre du jour.

MM. les actionnaires possesseurs de vingt actions ou plus, qui désireront assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres, huit jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion :

A Paris, au siége de la Compagnie, rue Laffitte, 23, de dix à deux heures ;

A Lyon, dans les bureaux de l'exploitation, quai Bonne-Rencontre, 5 ;

A Genève, chez MM. Ch. Kohler et Ce, banquiers.

Aux termes des statuts, nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires s'il n'est actionnaire lui-même. — Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie, et une carte d'admission, nominative et personnelle, sera remise à chaque déposant.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'aux termes de l'art. 31 des statuts, l'assemblée générale annuelle aura lieu le 27 avril prochain, à 3 h., à la salle Herz, rue de la Victoire, 48.

MM. les actionnaires propriétaires de vingt actions entièrement libérées devront, aux termes de l'art. 35 des statuts, se présenter à Paris, au siége de la Compagnie, rue Taitbout, 45, et à Londres, chez MM. C. Devaux et Ce, 62, King-William street, avant le 17 avril, de dix heures à quatre heures, pour retirer leurs cartes d'admission en déposant leurs titres.

CHEMIN DE FER

DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prier MM. les actionnaires en retard, de compléter dans le plus bref délai les versements restants à effectuer. Ils seront reçus au siége de la Compagnie, rue Taitbout, 45, de dix heures à trois heures.

LE CONSEIL

d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble a l'honneur de prévenir Messieurs les actionnaires que, conformément à l'art. 31 des statuts, l'assemblée générale annuelle se réunira le mercredi 29 avril 1857, à 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires de vingt actions au moins déposées à Paris à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, et à Grenoble, chez MM. Caillard père, fils et Ce, banquiers, trois jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

CHEMIN DE FER

DE MARIEMBOURG A CHIMAY.

— MM. les actionnaires de la Compagnie sont prévenus qu'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire aura lieu le 30 avril, à 10 heures du matin, à Chimay, au siége de la Société, conformément aux articles 47 et 55 des statuts.

Objet principal de la réunion :

1° Prolongement du chemin de fer de Chimay vers la frontière française ;

2° Modifications des statuts en vue de ce prolongement.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE LA

LIGNE D'ITALIE.

MM. les actionnaires sont convoqués à Genève, au siége de la Compagnie, place du Port, n°s 1 et 2, en assemblée générale annuelle et en assemblée extraordinaire pour le 2 avril 1857, à 3 heures précises.

MM. les actionnaires auront à délibérer en assemblée extraordinaire :

Sur les propositions du Conseil d'administration relatives à diverses concessions de la ligne d'Italie, d'un côté au chemin de fer de Lyon à Genève, et de l'autre côté au chemin de fer d'Arona à Novare.

MM. les actionnaires ou fondés de pouvoirs, porteurs de quarante actions actions au moins, qui désirent assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres d'ici au 15 avril, soit à Paris, rue de Londres, n° 12, soit à Londres, à l'agence de la Compagnie, Threadneedle street, 22, soit à Genève, place du Port, n°s 1 et 2, où il leur sera remis un récépissé en échange de leurs actions et une carte d'admission pour assister à l'assemblée.

Des modèles de procuration sont déposés à Paris, rue de Londres, 12, à Londres, Treadneedle Street, 28, à Genève, place du Port, n°s 1 et 2.

COMPAGNIE

D'ARMEMENTS MARITIMES

L. T. BARBEY ET Ce,

Rue Drouot, n° 20, à Paris.

MM. les actionnaires de 3e série qui n'ont pas encore effectué les paiements *échus* pour l'entière libération de leurs actions, sont priés de le faire *avant le 1er avril prochain*, SOUS PEINE D'ENCOURIR L'APPLICATION DE L'ART. 13 DES STATUTS.

LA FOUDRE

(Filature rouennaise). — L'assemblée générale ordinaire et extraordinaire aura lieu le 31 mars 1857, à 3 heures du soir, salle Lemardelay, 100, à Paris.

Elle aura pour objet l'approbation de l'inventaire, la fixation du dividende, la nomination des commissaires et la révision des statuts.

L'assemblée se compose de tous les porteurs de dix actions au moins, qui auront déposé leurs titres trois jours d'avance au siége social, ou chez MM. Green et Ce, banquiers, place St-Georges, 28, à Paris.

Les gérants,

HARTOG et Ce.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER DE

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de Madrid a Saragosse et à Alicante a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'un appel de cent francs par action et fait en exécution de l'art. 13 des statuts de la Compagnie.

Les versements seront reçus à partir du 25 mars courant, jusqu'au 7 avril prochain, tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés, de 10 heures à 3 heures :

A Madrid, à la caisse de la Société;

A Paris, chez MM. Rothschild, frères, rue Laffitte, 21;

A Lyon, à la caisse syndicale des agents de change.

Après le 7 avril prochain, les versements en retard devront un intérêt de 6 0/0.

BANQUE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE A DARMSTADT.

L'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que l'assemblée générale ordinaire aura lieu à Darmstadt le 4 mai.

MM. les actionnaires qui désirent y assister doivent faire déposer, jusqu'au 5 avril, vingt actions au moins chez chez MM. Leiden Premsel et C°, à Paris, 13, rue Taitbout. Ces actions seront converties en titres nominatifs et pourront être échangées en titres au porteur, après l'assemblée générale, sur la demande du titulaire.

BANQUE

du commerce et de l'industrie

A DARMSTADT.

L'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le dividende de l'exercice 1856, fixé à 15 0/0, soit 37 1/2 florins ou 80 francs par action de la première série, sera payé sur la présentation du coupon n° 2, à Paris, chez MM. Leiden, Premsel et C°, 13, rue Taitbout, à partir du 1er jusqu'au 30 avril prochain, ou plus tôt, au choix des porteurs, sous escompte. Passé ce délai, les coupons doivent être encaissés à Darmstadt, au siége de la Banque.

BANQUE

du commerce et de l'industrie

A DARMSTADT.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que, conformément aux résolutions adoptées par l'assemblée générale extraordinaire du 20 janvier et approuvées depuis par le gouvernement grand-ducal, ils sont appelés à participer pour 5 millions de florins dans la nouvelle émission, ce qui représente une action nouvelle pour cinq anciennes.

Pour jouir de cette faveur, MM. les actionnaires auront à se présenter, du 15 février au 31 mars, à Paris, chez MM. Leiden, Premsel et C°, 13, rue Taitbout, pour faire estampiller leurs actions anciennes et recevoir, sur cinq anciennes, une promesse d'action nouvelle.

Passé ce délai du 31 mars, ce droit est périmé. Ces promesses d'actions peuvent être libérées, au choix des porteurs, par le versement de 250 florins, soit 537 fr. 50 c. par action, plus 4 0/0 d'intérêts à partir du 1er janvier de l'année de leur libération, et jouiront du dividende de la même année. Toutefois, elles doivent être libérées jusqu'au 1er juillet 1858 au plus tard sous peine de nullité.

MANUFACTURE DE

GLACES, VERRES A VITRE, CRISTAUX ET GOBELETERIES, *rue de Jéricho, 3, à Bruxelles.*

— L'administration a l'honneur d'inviter MM. les actionnaires de la Société à se réunir en assemblée générale extraordinaire le mardi 21 avril prochain, à onze heures du matin, au siége de la Société, à l'effet de délibérer sur la proposition qui sera faite par le conseil d'administration de prolonger la durée de la Société, et d'apporter quelques modifications à ses statuts.

Pour faire partie de cette assemblée générale extraordinaire, les propriétaires d'actions devront, avant le 15 avril prochain, faire connaître le nombre et les numéros de leurs actions; sur la production de ces actions le jour de l'assemblée ou d'un certificat de dépôt de MM. Mallet frères et C°, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 13, à Paris, ils y seront admis.

On ne pourra pas s'y faire représenter par mandataire.

Bruxelles, le 20 mars 1857.

L'administrateur-gérant,
A. CUTTIER.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES. *Avis aux porteurs d'obligations.*

A dater du 1er avril 1857, il sera payé un intérêt de 15 fr. pour le semestre échu afférent à chaque obligation de 500 fr., savoir :

A Paris, au siége de la Société, rue Notre-Dame-des-Victoires, n° 28, de 11 heures à 3 heures.

Et à Marseille, rue Mongrand, 33, à la caisse de la Direction.

Les obligations libérées du dernier versement de 250 fr. auront seules droit au paiement des intérêts.

Les porteurs d'obligations non libérées sont invités à régulariser leurs titres dans le plus bref délai possible.

Le paiement de l'intérêt de 15 fr. ne sera fait que *sur la présentation des titres* dûment libérés, ou des certificats de dépôt.

Pour le Conseil d'administration.

Le secrétaire général,
R. MAINIÉ.

GAZ PORTATIF.

Bureaux : boulevard de Strasbourg, n° 2.

Usine : rue Charonne, n° 104.

Emission de la quatrième série des actions de la Société du gaz général de Paris.

L'augmentation successive du nombre des abonnés nécessitant la création d'un nouveau matériel, l'assemblée générale des actionnaires, dans la séance du 15 janvier 1857, a autorisé l'émission de la quatrième série du capital social, soit :

Un million de francs.

Les actions sont de cinq cents francs chacune et au porteur.

Elles produisent cinq pour cent d'intérêts, lesquels sont payables par trimestre, les 25 janvier, 25 avril, 25 juillet et 25 octobre de chaque année. Elles ont droit, en outre, au dividende qui est réparti tous les six mois.

Pour se faire une idée de l'avenir réservé au gaz portatif, il suffit de constater les développements progressifs de l'entreprise dans l'année qui vient de s'écouler.

Au 1er janvier 1856, la Société prenait une usine dont le matériel permettait à peine de fournir, dans les meilleurs mois de l'année, environ 3,868 fr. de gaz, recette que donne le mois de janvier 1856.

En février, cette recette était de 3,218 fr.; en mars, 3,245 fr. Elle a atteint successivement dans les mois suivants, 3,945, 6,393, 9,839, 13,108, 17,492, 24,709, 33,260, et enfin elle est arrivée en décembre 1856, à 48,486 fr.

Les actions sont payables moitié en souscrivant, et le surplus sur des appels de fonds régulièrement autorisés.

Toute demande d'actions doit être accompagnée d'un versement de 250 fr. par action.

S'adresser, pour la souscription et les versements, à MM. Pioche et Bayerque, banquiers de la Société, rue Caumartin, 68.

Les versements peuvent être également effectués au crédit de MM. Pioche et Bayerque, à la Banque de France, dans toutes les villes où il existe des succursales.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

VILLE DE BRUXELLES.

Emprunt de 7 millions de francs.

Les porteurs d'obligations sont prévenus que le paiement des coupons d'intérêts et le remboursement des obligations sorties au cinquième tirage auront lieu à partir du 31 mars,

A Bruxelles, à la caisse communale;

A Paris, de *neuf à trois heures*, chez MM. Ad. Bourdon, Dubuit et C°, banquiers, place Boisdidou, 3.

EMPRUNT DE CINQUANTE MILLIONS

Du département de la Seine. 1857.

Les souscripteurs sont prévenus que l'échange des titres provisoires émis par MM. Saint-Paul et C° contre les certificats du département s'effectuera à partir du 23 mars courant, savoir :

Pour les souscripteurs de Paris, à la préfecture de la Seine, place de l'Hôtel-de-Ville, de 10 heures à 2 heures (division de la comptabilité, 2e bureau), et pour les souscripteurs de la province et de l'étranger, chez MM. Saint-Paul et C°, 8, rue Saint-Arnaud.

MM. Saint-Paul et C° rappellent aux porteurs de leurs titres que le tirage des lots aura lieu le 1er mai prochain, et que faute par eux d'échanger leurs titres avant cette date contre les certificats portant les numéros du département, ils ne pourront prendre part au tirage.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES MINES ET FONDERIES DE ZINC DE LA SILÉSIE.

MM. les actionnaires de la Société anonyme des mines et fonderies de zinc de la Silésie sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le 1er mai prochain, à midi, au siége de la Société, à Breslau.

Aux termes de l'art. 34 des statuts, l'assemblée générale se compose des actionnaires possesseurs de dix actions au moins.

Les actions doivent être déposées chez les banquiers ou à la caisse de la Société quinze jours au moins avant l'assemblée générale, savoir :

A Breslau, à la caisse de la Société, ou chez MM. Ruffer et C°, ou Lombecke, et C°, banquiers de la Société;

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier;

En Belgique, à la caisse de la Société de la Vieille-Montagne, à Angleur, près Liége.

Outre les questions à décider en assemblée générale ordinaire, l'assemblée aura encore à statuer, conformément à l'ordonnance royale du 3 septembre 1856, si l'article 16 des statuts concernant le tantième revenant aux administrateurs doit être changé et dans quelle forme.

Le Conseil d'administration.

En vente chez GUILLAUMIN et C°
14, rue Richelieu :

DES OPÉRATIONS DE BOURSE, *Manuel des fonds publics et des Sociétés par actions dont les titres se négocient en* FRANCE, *en* BELGIQUE *et en* SUISSE, précédé d'une appréciation des opérations de bourse dites *de jeu*, et des rapports de la Bourse avec le Crédit public et les finances de l'Etat, par A. COURTOIS fils, membre de la *Société libre d'Economie politique de Paris.* — DEUXIÈME ÉDITION *revue et augmentée.*

Prix. . . . 6 fr. 50 c.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La rente était de nouveau sur le second plan pendant toute cette semaine. Elle était complétement négligée de la spéculation, qui se jetait avec une ardeur extraordinaire sur les actions de chemins de fer. Les prix du 3 0/0 ont été continuellement lourds, et ont fléchi seulement, et presque sans réaction, de 70 90 à 70 60. On s'est surtout occupé depuis huit jours à faire des reports, et les principaux acheteurs se sont fait reporter de 40 à 45 c.

Il n'a été question depuis huit jours que des négociations des grandes Compagnies et des projets d'arrangements et de fusion, ou des prochaines concessions de nouvelles lignes. On a cité plusieurs combinaisons comme étant adoptées par les Compagnies de Lyon, de la Méditerranée et de Genève, et des achats considérables ont eu lieu sur ces diverses lignes. Les actions de la Méditerranée ont atteint 2,120 mais elles ont rétrogradé à 2,075. Les actions de Lyon se sont élevées à 1,575, et elles sont retombées à 1,540. Le Genève, qui était introuvable à 885 au commencement de la bourse de mardi dernier, a reculé rapidement à 850.

Le décret qui acorde à la Compagnie de Saint-Rambert à Grenoble les lignes du Dauphiné sur Lyon et Valence avait provoqué de nombreux achats avant de paraître au *Moniteur*, et les actions de Saint Rambert avaient monté tout à coup de 690 à 720. Mais dès que le fait a été accompli, c'est-à-dire aussitôt que le décret a été publié, les cours ont rétrogradé à 700.

Les actions du Nord ont éprouvé ces jours-ci une reprise rapide de 985 à 1,040, et elles n'ont pas même été entraînées par la réaction des autres lignes.

L'Orléans a également soutenu son prix au dessus de 1,500.

Les actions du Midi ont éprouvé peu de variations; elles se sont tenues de 858 à 860.

Les cours se sont améliorés sur les actions anciennes et nouvelles de l'Est. L'écart se tient à 60 fr.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 19 jusqu'à celle du 26 mars :

La rente 3 0/0 a marché de 70 65 à 70 80; elle est restée à 70 25. Elle a varié à terme de 70 90 à 70 60.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 93 à 93 50, elle est restée à 92 25.

La Banque n'a pas varié du cours de 4,200.

Le Crédit mobilier a monté de 1,440 à 1,485, il est resté à 1,462 50.

Les actions d'Orléans ont monté de 1,475 à 1,510; elles ont fermé à 1,500.

Le Nord a monté de 982 50 à 1,040, il est resté à 1,040.

L'Est ancien a monté de 860 à 870, il a fermé à 867 50. L'Est nouveau a monté de 795 à 810.

Lyon a monté de 1,520 à 1,570, il est resté à 1,540.

La Méditerranée a monté de 2,015 à 2,120, elle a fermé à 2,075.

Genève a monté de 805 à 885; il est resté à 842 50.

Le Midi ancien a monté de 8 0 à 860, il est resté à 857 50. Le Midi nouveau a monté de 860 à 872 50, il a fermé à 862 50.

Le Grand-Central a monté de 615 à 620, il est resté à 615.

Saint-Rambert a monté e 695 à 720, il a fermé à 700.

Les Ardennes ont varié de 577 50 à 590, ils ont fermé à 590.

Béziers a repris de 595 à 612 50, il est resté à 600.

Les Autrichiens ont monté de 785 à 790, ils ferment à 785.

Le Central suisse a monté de 530 à 540, il est resté à 525.

L'Ouest suisse a monté de 532 50 à 551 25, il est resté à 530.

Le Victor-Emmanuel a varié de 612 50 à 607 50.

Les Lombard-Vénitiens ont varié de 655 à 651 25.

Les François-Joseph ont varié de 525 à 520.

Les Saragosse ont varié de 497 50 à 500.

Samedi. — Le marché a été lourd et les cours ont légèrement fléchi sur presque toutes les valeurs, mais il n'y avait presque pas d'affaires. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 15 c. à 70 70, et à terme de 10 c. à 70 90; le 4 1/2 0/0, de 25 c. à 93. La Banque s'est tenue à 4,200. Le Crédit mobilier a fléchi de 1 25 à 1,445. L'Orléans s'est tenu à 1,480; l'Ouest, à 845; Béziers, à 595; les Autrichiens, à 790. Le Nord a fléchi de 2 50 à 987 50; le Midi, de 1 25 à 858 75. Le Midi nouveau a monté de 2 50 à 862 50; l'Est ancien, de 2 50 à 862 50; l'Est nouveau, de 2 50 à 801 25; Lyon, de 10 à 1,532 50; la Méditerranée, de 25 à 2,060; les Ardennes, de 2 50 à 582 50; le Grand-Central, de 1 25 à 615; Genève, de 10 à 830; Saint-Rambert, de 1 25 à 695; l'Ouest suisse, de 6 25 à 551 25; le François-Joseph, de 5 à 527 50. Le Victor-Emmanuel a fléchi de 2 50 à 607 50. Les Lombards se sont tenus à 655; les Saragosse à 500.

Lundi. — La rente était toujours très-faible; la spéculation se portait uniquement sur les chemins de fer, qui donnaient lieu à de nombreuses transactions. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 15 c. à 70 55, et à terme de 15 c. à 70 75. Le 4 1/2 0/0 a monté de 50 c. à 73 50. La Banque s'est tenue à 4,200; le Crédit mobilier, à 1,445. L'Orléans a monté de 10 à 1,490. Le Nord s'est tenu à 987 50; l'Est ancien, à 862 50. L'Est nouveau a monté de 1 25 à 801 25; Lyon, de 7 50 à 1,540; la Méditerranée, de 20 à 2,080; Genève, de 35 à 856; Saint-Rambert, de 20 à 715; le Midi ancien, de 1 25 à 860. Le Midi nouveau a fléchi de 5 à 857 50; l'Ouest, de 5 à 840; les Ardennes, de 5 à 577 50; les Autrichiens, de 5 à 785. Béziers s'est tenu à 595; le Grand-Central, à 615. L'Emmanuel a monté de 7 50 à 612 50. L'Ouest de la Suisse a fléchi de 1 25 à 540. Le Central-Suisse s'est tenu à 540. Les François-Joseph ont fléchi de 3 75 à 523 75; les Lombards, de 6 25 à 648 75; Saragosse, de 2 50 à 497 50.

Mardi. — La rente est restée stationnaire, mais les cours se tenaient lourdement. Les chemins de fer étaient excessivement animés au début; ils ont éprouvé à la fin de la bourse un mouvement de réaction assez rapide. Le 3 0/0 a monté au comptant de 10 c. à 70 65, il a varié à terme de 70 85 à 70 75. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 50 c. à 93. La Banque s'est tenue à 4,200. Le Mobilier a varié de 1,450 à 1,445; Orléans, de 1,497 50 à 1,500; le Nord, de 980 à 987 50; l'Est ancien, de 862 50 à 867 50; l'Est nouveau, de 802 50 à 810; Lyon, de 1,565 à 1,550; la Méditerranée, de 2,120 à 2,090; le Midi ancien, de 855 à 860; le Midi nouveau, de 857 50 à 865; l'Ouest, de 840 à 845; le Grand-Central, de 615 à 617 50; Genève, de 875 à 870; St-Rambert, de 730 à 750; les Ardennes, de 580 à 582 50; Béziers, de 592 50 à 610; les Ardennes, de 580 à 582 50; Béziers de 592 50 à 610; les Autrichiens, de 780 à 782 50; l'Emmanuel, de 607 50 à 612 50; le Central-Suisse, de 537 50 à 540; l'Ouest de la Suisse, de 545 à 550; les Lombards, de 650 à 652 50; les François-Joseph, de 521 25 à 525, les Saragosse, de 498 75 à 500.

Mercredi. — La rente a continué à fléchir, mais les affaires étaient presque nulles et la baisse presque insensible. Les réalisations continuent sur les chemins de fer, qui sont restés en baisse. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 25 à 70 50, et à terme de 10 c. à 70 65. Le 4 1/2 0/0 a varié de 92 75 à 93. La Banque s'est tenue à 4,200. Le Mobilier a varié de 1,470 à 1,465; le Nord, de 995 à 990; l'Orléans, de 1,505 à 1,492 50; l'Est ancien, de 865 à 867 50; l'Est nouveau, de 802 50 à 807 50; Lyon, de 1,552 50 à 1,540; la Méditerranée, de 2,100 à 2,075; le Midi ancien, de 852 50 à 860; le Midi nouveau, de 855 à 860; l'Ouest, de 835 à 842 50; le Grand-Central, de 615 à 617 50; Genève, de 857 50 à 870; Saint-Rambert, de 705 à 712 50; les Ardennes, de 580 à 585; Béziers, de 605 à 600; les Autrichiens, de 780 à 790; l'Emmanuel, de 612 50 à 607 50. Le Central suisse a fléchi de 6 25 à 533 75; l'Ouest suisse, de 7 50 à 532 50; le François-Joseph, de 3 75 à 521 25. Les Lombards se sont tenus à 652 50, et les Saragosse à 500.

Jeudi. — Le début de la bourse était encore assez ferme, mais toutes les valeurs étaient en baisse et très-offertes à la clôture. Le 3 0/0 a fléchi de 25 c. au comptant à 70 25, et de 05 à 70 60 à terme; 4 1/2 0/0, de 75 c. à 92 25; le Crédit mobilier, de 2 50 à 1,462 50; le Midi, de 2 50 à 857 50; l'Ouest, de 7 50 à 835; le Grand-Central, de 2 50 à 615; Genève, de 27 50 à 842 50; Saint-Rambert, de 12 50 à 700. Orléans a monté de 2 50 à 1,500; le Nord, de 20 à 1,010; l'Est nouveau, de 2 50 à 810. L'Est ancien est resté sans changement à 867 50; Béziers, à 600. Le Midi nouveau a monté de 2 50 à 862 50; les Ardennes, de 5 à 590. Les Autrichiens ont fléchi de 5 à 785; l'Ouest de la Suisse, de 12 50 à 530; le Central suisse, de 8 75 à 525.

Vendredi. — La bourse a été très-lourde sur la rente. Les chemins de fer ont également été offerts à l'exception des lignes du Nord et d'Orléans, qui étaient fort recherchées. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 05 à 70 30, et elle a fléchi de 05 à 70 55. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 15 à 92 40; la Banque, de 25 à 4,175; le Crédit mobilier, de 5 à 1,457 50; Lyon, de 10 à 1,530; la Méditerranée, de 5 à 2,070; Genève, de 2 50 à 840; l'Est ancien, de 2 50 à 865. L'Est nouveau s'est tenu à 810; le Midi ancien, à 860. Le Midi nouveau a fléchi de 2 50 à 860. Orléans a monté de 12 50 à 1,512 50; le Nord, de 10 à 1,022 50; le Grand-Central, de 3 75 à 618 75. Béziers a fléchi de 7 50 à 592 50; les Autrichiens, de 2 50 à 782 50; l'Emmanuel, de 7 50 à 600; le Central suisse, de 5 à 520. L'Ouest suisse a monté de 2 50 à 532 50. Les Lombards ont baissé de 1 25 à 650; les Saragosse, de 1 25 à 498 75. Les François-Joseph se sont tenus à 520.

LATOUR.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque du paiement des revenus	Dernier cours connu
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer.	C	100 000	500	tout	70 00	jan. et juil.	557 50
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	24 000	(1) 500	tout	45 ..	janv. juil	837 50
Omnibus des chemins de fer..	C	3 200	300	id.	10 ..	février	175 ..
Omnibus de Londres..........	C	250 000	100	id.	6 25	.....	104 75
Comp. imp. des voitures de Paris	A	400 000	100	id.	1 65	mars.....	82 50
Gondoles parisiennes	C	1 700	80	id	9 50	févr. août	100 ..
Omnibus de Lyon............	C	..	100	tout.	.. ..		50 ..
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital.	A	60 120	1 000	tout.	50 ..	avril oct	1105 ..
— act. de jouiss..	A	58 000	1/58000	id.	8 30	1er juin	100 ..
Bourgogne, action de capital ..	A	27 000	1 000	id.	50 ..	avril oct	1025 ..
— action de jouiss. ..	A	27 200	1/27200		12 50	1er juin	119 ..
Arles à Bouc., act. de capital..	A	8 000	1 000		50 ..	avril, oct	... ..
Trois canaux, act. de capital...	A	17 600	1 000	id.	50 ..	id	.. ..
Roanne à Digoin............	A	12 000	1/12000	id.	11 ..	mai	135 ..
Aire à la Bassée...........	A	100	5 000	id	540 ..	févr. août	8000 ..
Sambre à l'Oise...........	A	11 550	1 000	id.	67 50	....	965 ..
Scarpe inférieure...........	C	2 200	1 000	id.	120 ..	.....	1500 ..
Sambre française canalisée ...	A	5 000	1 000	id.	120 ..	....	1350 ..
Canalisation de l'Èbre........	A	61 020	400	id.	1 0 0	....	... ..
Eaux d'Auteuil et de Neuilly...	C	8 000	250	id	8 70 0 0	avril oct	255 ..
Compagnie générale des Eaux.	A	80 000	250	125	4 0 0	....	235 ..
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille..........	C	20000 part	1/40000	150	.. ..	avril, oct.	185 ..
Pont, gare et port de Grenelle	A	7 000	1 000	id.	10 ..	....	... ..
Pont de Rouen...........	A	800	1 000	id	42 ..	janv. juill	... ..
Ponts réunis............	C	3 0 0	1 000	id.	5 1 2 0	....	... ..
Nouveaux Ponts réunis	C	1 000	1 000	id.	51 4 0 0	....	... ..
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Ce.	C	10 000	500	100	150 78	janv. juill	505 ..
Compagnie franco-amér. Est	C	..	500	tout	156 21	juin, déc	400 ..
Messageries Imp. Serv. marit	A	48 000	500	tout.	120 ..	janv. juill	1090 ..
Ce cent. de transp. et de nav	C	8 000	250	id	10 ..	....	50 ..
Compagnie générale maritime	A	60 000	500	350	13 50	janv. juill	487 50
Marc Fraissinet père et fils ..	C	.	500	id	.. ..	.	400 ..
Arnaud Touache fr. et Ce....	C	..	500	id	.. ..	.	510 ..
Armements marit. Barbey et Ce	C	..	500	tout	16 0 0	.	... ..
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)....	C	24000 parts	300	tout	27 ..	avril. oct	300 ..
Centre-du-Flénu...........	Civ.	3 600	1 000	id.	20 .	....	245 ..
Pont-de-Loup-Sud..........	Civ.	2 000	1 000	id.	20 ..	avril ...	400 ..
Monceau-Saint-Etienne......	Civ.	2 800	500	id.	.. ..	....	... ..
Blanzy................	C	20 000	500	id.	35 ..	févr. août	725 ..
Azincourt...............	A	1 500	1/1500	id.	150 ..	....	1450 ..
Chazotte...............	A	3 500	1/3500	id	42 ..	....	180 ..
Layon-et-Loire............	A	1 850	1/1850	id.	.. ..	....	400 ..
Loire (quatre groupes)......	A	80 000	1/80000	id.	00 ..	avril oct.	300 ..
Loire	A	80 000	1/80000	id.	10 ..	id	105 ..
St-Étienne	A	80 000	1/80000	id.	14 ..	id	155 ..
Montrambert.............	A	80 000	1/80000	id.	9 ..	id	105 ..
Rive-de-Gier	A	80 000	1/80000	id.	17 ..	id.	300 ..
Mayenne et Sarthe.........	A	13 200	1/13200	id	34 ..	....	625 ..
Grand'Combe	A	24 000	1/24000	id	00 ..	janv. juil	980 ..
Haute-Loire (anc. Société)....	Civ.	5 250	500	id	20 ..	avril oct	300 ..
Carmaux-Toulouse	C	110 000	150	id.	.. ..	janv. juill	147 50
Houillères réunies-à-Quaregnon	A	8 420	250	id	.. ..	....	150 ..
Charbonnages belges.......	A	30 000	500	id	25 ..	....	400 ..
Compagnie générale. Asphalte	C	8 000	500	id	.. ..	....	... ..
Seurannes	C	10 000	100	id	5 0 0	15 janv. juil	100 ..
Loire, obligations anciennes...	.	6 100	1 250	id	50 ..	....	1075 ..
— — nouvelles...	.	18 000	1 250	id	50 .	févr. août	965 ..
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne.........zinc	A	90 000	80	tout	20 ..	mai, nov	420 ..
Nouvelle-Montagne......zinc	A	3 000	1 000	id.	90 ..	....	1025 ..
Stolberg et Westphalie, priv. zinc.	A	40 000	375	id	5 0 0	octobre ..	300 ..
— non priv. zinc	A	40 000	375	id	.. ..	id.....	100 ..
Corphalie ....zinc	A	5 500	1 000	id	70 ..	....	1025 ..
Bleyberg-ès-Montzen......zinc	A	5 500	500	id	.. .	1er juin.	... ..
Eschweiler, priv.........zinc	A	8 500	375	id	5 0/0	janv. av	... ..
— non priv.....zinc.	A	8 500	375	id	.. ..	id.	... ..
Silésie.................zinc	A	50 000	375	id.	4 42	mai, nov.	170 ..
Mouzaïa (Algérie)......cuivre	C	60 000	100	id.	1 50	août ...	30 ..
Tenès (Algérie) ....cuivre.	C	24 000	100	id	.. ..	....	40 ..
Pontgibaud....plomb, argentif	A	10 000	1/10000	id	25 ..	....	200 ..
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Ce..........	C	14 000	00	tout	17 20	sept mars	600 ..
Septèmes...............	C	40 000	250	id	.. ..	avril, oct.	.. ..
Caronte................	C	70 000	100	90	7 75	....	25 ..
Galvanisation du fer........	C	2 000	500	tout	10 ..	....	250 ..
Chamerroy	C	2 000	500	id.	58 ..	juin. déc.	750 ..
Gandillot...............	C	2 250	255	d.	35 ..	....	.. ..
Chenetaie..............	C	4 000	500	d.	110 ..	....	.. ..

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr

DÉNOMINATION.	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)	C	24 000	500	tout.	40 ..	déc. juin.	851 25
Loire et Ardèche	A	4 000	1/4000	id.	500 ..	....	4190 ..
Allevard................	A	..	5 000	id.	. ..	.	4000 ..
Decazeville (Aveyron)......	A	2 400	2 000	id.	150 .	juin, déc	800 ..
Alais (Gard)	A	18 000	1/18000	id.	.. ..	....	... ..
Basse-Loire	C	5 000	500	id.	40 ..	avril, oct.	700 ..
Châtillon et Commentry......	C	50 000	500	id	50 ..	mars, sep	810 ..
Maubeuge (Nord)	A	6 000	1/6000	id	.. ..	....	450 ..
Fourchambault	C	50 000	1/50000	id	50 ..	....	497 50
Marine et des Chemins de fer.	C	54 000	1/54000	id.	70 ..	mai, nov	512 50
Horme................	A	10 000	1/10000	id.	.. ..	....	325 ..
Côte-d'Or	C	8 000	500	.	.. ..	....	580 ..
Franche-Comté	C	6 000	500	.	.. ..	....	497 50
Méditerranée (forges et chant.).	A	..	100	tout	.. ..	..	842 50
Espérance (Belgique)	A	5 000	1 000	id	75 ..	janv. juill	1 250 ..
Moreau-sur-Sambre (Belgique)	A	4 000	1 000	id	125 ..	avril oct.	1 300 ..
Providence (Belgique)	A	5 500	2 000	id	105 ..	....	1 450 ..
Phénix métallurgique......	A	60 000	375	id.	30 .	janv. juill	350 ..
Sambre (Belgique).........	A	16 000	500	id.	. ..	....	... ..
Selessin	C	11 000	1 000	id.	70 ..	.	1.660 ..
Ougrée (Belgique)........	A	12 000	1/12000	id.	60 ..		648 75
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)	C	24000 part	1/24000	tout	5 0 0	avril oct.	. ..
Paris (éclairage et chauffage)..	A	110 000	(1) 500	id.	.. ..	....	715 ..
Nord (Batignolles).........	C	6 000	500	id	10 ..	avril. oct	500 ..
Est Vincennes	C	1 000	500	id.	74 50	....	.. ..
Versailles..............	C	1 200	500	id	35 ..	mars sept	300 ..
Wazemmes.............	C	2 400	416	id.	7 50	1er octobre	175 ..
Amiens	C	1 000	500	id	30 ..	janv. juill	440 ..
Comp. centrale, Lebon 18 villes	C	15 000	500	id.	34 85	janv. juill.	565 ..
Union des Gaz...........	C	40 000	250	id.	20 ..	janvier	135 ..
FILATURES.							
Moberly (Amiens).........	A	8 000	500	tout.	47 ..	septembre	650 ..
Colin	C	40 000	500	id	19 10	janv. juill.	540 ..
Teudin (Comp. continentale).	C	7 000	500	id.	20 ..	....	.. ..
Lamière..............	C	1 400	500	id.	35 81	....	550 ..
Pont-Remy	A	5 000	1/5000	id.	31 ..	30 avril..	180 ..
La Poudre cotonneuse	C	10 000	250	125	.. ..	janv. juill.	... ..
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'Empire)	C	6 000	500	tout.	75 ..	janv. juill.	500 ..
Glaces de Saint-Gobain.....	A	1 152	1/1152	id.	.. ..	....	31 000 ..
Glaces de Montluçon......	C	24 000	500	id.	.. ..	....	200 ..
Glaces d'Oignies, ...Belgique.	A	10 000	1 000	id	62 15	juill. sept	1.200 ..
Glaces d'Aix-la-Chapelle (Prusse)	A	2 000	375	id	.. ..	avril, oct.	115 50
Palais de l'Industrie	A	120 000	100	id.	4 0 0	....	77 50
Immeubles Rivoli.........	A	240 000	100	id	5 0 0	janv. juill	103 75
Télégraphe sous-marin Manche	C	100 000	25	id	6 1 2 0 0	mars, sept	20 ..
— Méditerranée	C	30 000	250	id	5 0 0	....	160 ..
Ce gén. de Vidanges, Richer et Ce	C	38 000	500	id	12 50	....	140 ..
Sucreries. Raffineries de Scarpe	C	16 000	250	id.	.. ..	....	... ..
Substances alimres, Cnodet et Ce	C	40 000	100	id	10 ..	....	90 ..
Docks Louis-Napoléon		..	25	125	.	....	150 50
ASSURANCES.							
Générale...............mar	A	400	12 500	5000	1000 ..	avril	24 0/0 b
Sécurité...............mar	A	300	5 000	1/5	200 ..	....	32 0 0 b
Union des ports ....mar.	A	1 060	5 000	750	202 50	avril.	13 0/0 b
Indemnité.............mar	A	400	5 000	1000	.. ..	....	14 0 0 b
Lloyd français..........mar.	A	1 200	5 000	1/5	290 ..	février. ...	20 0 0 b
Océan ....mar	A	200	5 000	1000	235 90	....	25 0 0 b.
Chambre d'assurances.....mar.	A	400	5 000	1/5	180 ..	février...	20 0/ b
Mélusine..............mar	A	400	5 000	1/5	252 50	mars	20 0 0 b
Vigie.................mar	A	200	5 000	1000	915 ..	....	25 0/0 b
Sauvegarde.............mar	A	200	5 000	1000	105 ..	février	15 0/0 b
Pilote.................mar	A	200	5 000	1000	174 ..	....	..
Comp. franç. de prêts. ...mar.	A	200	5 000	1000	150 ..	février...	..
Phare maritime ....mar	A	200	5 000	1000	.. ..	....	..
Maritime...............mar	A	1 000	1 000	250	.. ..	....	..
Centrale...............mar	A	1 000	5 000	1000	150 ..	février ..	18 0 0 b
Réunion ....mar	A	1 200	5 000	1000	90 ..	id. ..	20 0 0 b
Éole..................mar	A	200	5 000	1000	.. ..	févr. août.	..
Générale ....inc.	A	400	5 000	tout	2775 ..	avril ..	300 0/0 b
Phénix................inc	A	4 000	1 000	id	115 ..	mai, nov.	220 0 0 b
Nationale ....inc.	A	2 000	5 000	1/5	875 ..	mars, ...	164 0 0 b
Union ....inc	A	2 000	5 000	1/5	125 ..	avril. ...	88 0 0 b
Soleil.................inc	A	4 000	5 000	1/5	500 ..	id... ...	165 0 0 b
France ....inc	A	2 000	5 000	1/5	200 ..	id.	50 0 0 b
Urbaine ....inc	A	1 000	5 000	1/5	300 ..	id.......	102 0 0 b
Providence ....inc	A	2 000	2 500	500	10 ..	id.......	60 0 0 b
Aigle ....inc	A	400	5 000	2000	.. ..	id..	25 0 0 b
Paternelle ....inc	A	3 000	1 000	400	12 50	id.......	pair
Confiance..............inc.	A	800	5 000	1000	.. ..	id.......	7 1/2 0 0
Nord..................inc.	A	2 000	1 000	200	20 ..	id.......	12 0 0 b
Générale...............vie	A	400	7 500	tout.	2025 ..	t. les 3 ans	103 2/30 0
Nationale ....vie	A	3 000	5 000	1/5	300 ..	t. les 4 ans	23 0 0 b
Union ....vie	A	2 000	5 000	1/5	100 ..	t. les 3 ans.	15 0 0 b
Phénix ....vie	A	400	5 000	1000	150 ..	id..	3 0/0 p
Paternelle ....vie.	A	6 000	500	100	1250 ..	avril.	5 0/0 b.
Conservateur ....vie	A	1 000	1 000	500	.. ..	....	.
Impériale..............vie.	A	1 000	500	250	.. ..	....	.
Générale ....grêle		2 000	5 000	1000	50 ..	avril.....	9 0/0 b.

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 21 AU 27 MARS

Longueur expl.	Longueur établ.	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Revenu de chaque act. dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 21 Compt.	Samedi 21 Terme	Lundi 23 Compt.	Lundi 23 Terme	Mardi 24 Compt.	Mardi 24 Terme	Mercredi 25 Compt.	Mercredi 25 Terme	Jeudi 26 Compt.	Jeudi 26 Terme	Vendredi 27 Compt.	Vendredi 27 Terme
792	791	99	400.000	400	tout	61 fr pour 1855	juillet 1856	Nord	987 50	990 ..	987 50	990 ..	987 50	990 ..	990 ..	1000 ..	1010 ..	1010 ..	1022 50	1027 50
874	1051	99	300.000	500	tout	50 fr. pour 1855	avril 1856	Ouest	845 ..	840 ..	840 ..	845 ..	845 ..	840 ..	842 50	842 50	835 ..	837 50	837 50	840 ..
525	1774	99	300.000	500	tout	90 fr. pour 1855	avril 1856	Orléans	1490 ..	1487 50	1490 ..	1495 ..	1500 ..	1507 50	1497 50	1505 ..	1500 ..	1507 50	1512 50	1530 ..
665	1822	99	250.000	500	tout	78 f.50 pour 1855	mai 1856	Est	862 50	860 ..	862 50	862 50	860 ..	865 ..	867 50	865 ..	867 50	862 50	860 ..	857 50
174	•	•	250.000	500	tout	5 fr.	mai 1856	Est nouvelles	801 25	800 ..	800 ..	802 50	810 ..	805 ..	807 50	810 ..	810 ..	810 ..	811 ..	812 50
655	988	99	265.000	500	tout	82 f.50 pour 1855	juillet 1856	Paris à Lyon	1542 50	1540 ..	1540 ..	1545 ..	1550 ..	1555 ..	1540 ..	1542 50	1540 ..	1537 50	1535 ..	1540 ..
75	231	99	80.000	500	375	4 0/0	juillet 1856	Lyon à Genève	880 ..	835 ..	865 ..	867 50	870 ..	868 75	870 ..	865 ..	842 50	850 ..	849 ..	847 50
531	824	99	90.000	500	tout	95 fr. pour 1855	avril 1856	Lyon à la Méditerr.	2050 ..	2065 ..	2080 ..	2090 ..	2090 ..	2100 ..	2075 ..	2040 ..	2075 ..	2075 ..	2070 ..	2080 ..
468	950	99	134.000	500	tout	10 fr	juillet 1856	Midi	858 75	855 ..	860 ..	855 ..	860 ..	860 ..	860 ..	857 50	857 50	857 50	857 50	857 50
•	•	•	39.331	700	500	•	juillet 1856	Midi nouvelles	870 ..	860 ..	857 50	858 75	865 ..	862 50	860 ..	865 ..	862 50	865 ..	860 ..	863 75
53	53	99	15.000	500	tout		•	Bordeaux à la Teste	655 ..	• ..	655 ..	• ..	• ..	• ..	655 ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..
125	1058	99	221.000	500	450	4 0/0.	juillet 1856	Grand-Central	615 ..	616 25	615 ..	617 50	617 50	618 75	617 50	617 50	615 ..	615 ..	618 75	617 50
56	96	99	50.000	500	200	4 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Grenoble	680 ..	697 50	715 ..	700 ..	710 ..	705 ..	712 50	707 50	700 ..	705 ..	700 75	697 50
	54	99	36.000	500	400	4 0/0	avril	Béziers à Graissessac	605 ..	580 ..	595 ..	600 ..	610 ..	605 ..	600 ..	607 50	600 ..	• ..	592 50	600 ..
•	140	99	42.000	500	250	4 fr 25	janvier 1856	Ardennes et Oise	582 50	580 ..	577 50	580 ..	582 50	587 50	585 ..	590 ..	590 ..	590 ..	590 ..	592 50
•	85	99	100.000	500	250	4 1/2 0/0	juin 1856	Sarde Victor-Emm.	605 ..	608 75	612 50	607 50	612 50	612 50	607 50	610 ..	607 50	611 50	600 ..	607 50
1077	1176	92	400.000	500	325	28 fr. 90	juillet 1856	Chemins autrichiens	790 ..	790 ..	785 ..	785 ..	781 50	783 75	780 ..	785 ..	785 ..	783 75	781 50	785 ..
..	1012	90	300.000	500	150		•	François-Joseph	525 ..	• ..	523 75	• ..	525 ..	• ..	531 25	• ..	520 ..	• ..	510 ..	• ..
414	1071	90	312.500	500	150		•	Lombards-Vénitiens	665 ..	• ..	648 75	• ..	652 50	• ..	652 50	• ..	661 25	• ..	650 ..	• ..
39	126	99	72.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Central suisse	540 ..	• ..	540 ..	• ..	540 ..	• ..	533 75	• ..	525 ..	• ..	530 ..	• ..
46	22	99	30.000	500	250	•	juin 1856	Ouest suisse	551 25	• ..	550 ..	• ..	550 ..	• ..	542 50	• ..	530 ..	• ..	532 50	• ..
14	14	99	7.931	250	250	4 0/0	15oct 15avril	Tarragone à Reus	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'Obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somm. pay. à ce jour	Prix de rembours.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	21	23	24	25	26	27
1851-52-4	375.000	75 ans	285	tout.	500	avril.	15 ..	janvier juillet.	Nord	280 25	286 25	287 50	287 50	278 25	286 25
1851.	2.383	16 —	835	tout.	500		.. ..		Nord-Boulogne						
•	17.418	86 —	•	tout.	262 50	•	15,87 1/2	D°	Nord-Charleroy	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..
1852.	80.000	50 —	1.000	tout.	1.250	avril.	50 ..	avril octobre.	Paris à Lyon.	1010 ..	• ..	• •	1010 ..	1010 ..	• ..
1855.	100.000	99 —	290	tout.	500	avril	15 ..	D°	D° (nouvelles)	290 ..	291 25	290 ..	287 50	290 ..	287 50
1852.	120.000	99 —	500	tout.	625	D°	25 ..	D°	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	• •	500 ..	497 50	500 ..	495 ..	495 ..
1853	182.333	99 —	350	tout.	500	D°	15 ..	janvier juillet	D° Nouvelles 3 0/0	290 ..	291 50	292 50	294 25	290 ..	288 75
1852.	265.000	98 —	500	tout.	650	avril	25 ..	juin décembre	Est	471 25	471 25	471 25	470 ..	471 25	470 ..
1854.	126.000	94 —	270	210	500	mars.	15 ..	janvier juillet.	D° (nouvelles)	274 25	290 ..	276 25	273 75	275 ..	276 25
•	2.775	47 —	•	tout.	1.250	•	50 ..	avril octobre.	Strasbourg Bâle	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..
•	24.000	50 —	•	tout.	625	•	25 ..	janvier juillet	D°	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..
1855.	600.000	98 —	290	tout	500	1858	15 ..	D°	Ouest (nouvelles)	290 ..	291 25	290 ..	290 ..	290 ..	293 50
1842.	8.888	47 —	1.125	tout.	1.250	décembre.	50 ..	D°	Paris à Orléans 1842	• ..	• ..	• ..	1005 ..	• ..	• ..
1848.	13.333	90 —	•	tout.	1.250	D°	50 ..	D°	D° (Nouvelles 1848)	• ..	• ..	1050 ..	• ..	• ..	• ..
1852.	130.000	97 —	•	tout.	500	•	15 ..	D°	D° 3 0/0	285 ..	285 ..	285 ..	282 50	283 75	283 50
1853.	181.007	99 —	300	tout	500	décembre.	15 ..	D°	Grand-Central	• ..	• ..	280 ..	280 ..	280 ..	• ..
1855.	131.200	99 —	290	tout.	500	décembre.	15 ..	D°	D° (nouvelles)	277 50	276 25	277 50	275 ..	275 ..	275 ..
1853.	102.614	99 —	500	tout.	625	D°	25 ..	D°	Rhône-et-Loire	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..
1853.	83.643	99 —	500	tout.	500	D°	15 ..	D°	D° 3 0/0	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..
1855.	87.719	99 —	285	tout.	500	D°	15 ..	D°	Lyon à Genève	281 50	282 50	283 75	283 75	• ..	282 50
1855	300.000	90 —	275	•	500	septembre.	15 ..	septembre mars	Autrichiens	282 50	281 25	282 50	281 25	282 50	284 25
1856.	100.540	99 —	285	tout	500		15 ..	janv. juillet	Midi	283 75	283 75	283 75	285 ..	283 75	285 ..
1856.	196.000	97 —	285	•	500		15 ..	janv. juillet	Lyon-Bourbonnais	282 50	281 50	280 ..	281 25	280 ..	280 ..
1854.	4.200	62 —	250	•	500	25 janvier	15 ..	1er avril 1er octobre	Tarragone à Reus	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..
1856.	567	62 ..	250	•	500	•	15 ..	1er février 1er juillet	D°	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 20 au 26 mars 1857. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	20	21	23	24	25	26
Nord	980 .. à 987 50	982 50 à 990 ..	985 .. à 992 25	990 .. à 997 50	995 .. à 1000 ..	
Est	857 50 à 862 50	857 50 à 862 50	857 50 à 862 50	862 50 à 868 75	862 50 à 868 75	
Est nouvelles	790 .. à 800 ..	785 .. à 800 ..	775 .. à 800 ..	775 .. à 800 ..	775 .. à 800 ..	
Orléans	1450 .. à 1500 ..	1475 .. à 1500 ..	1475 .. à 1500 ..	1475 .. à 1487 50	1475 .. à 1525 ..	
Lyon	1500 .. à 1518 75	1530 .. à 1540 ..	1530 .. à 1537 50	1550 .. à 1580 ..	1540 .. à 1566 25	

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination	Samedi 21 Comptant	Samedi 21 Terme	Lundi 23 Comptant	Lundi 23 Terme	Mardi 24 Comptant	Mardi 24 Terme	Mercredi 25 Comptant	Mercredi 25 Terme	Jeudi 26 Comptant	Jeudi 26 Terme	Vendredi 27 Comptant	Vendredi 27 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0	70 70	70 90	70 55	70 75	70 65	70 75	70 50	70 65	70 25	70 25	70 30	70 35
Rentes 4 1/2 0/0	93 ..	.. ..	93 10	.. ..	93 ..	.. ..	93 ..	.. ..	92 25	.. ..	92 10	93 25
Emprunt 3 0/0	.. ..	.. •	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Emprunt 4 1/2 0/0	.. ..	.. ..	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •
Banque de France, jouiss. juillet 1856	4250 ..	• •	4250 ..	• •	4200 ..	• •	4200 ..	• •	• ..	• •	4175 ..	• •
Comptoir national d'escompte, jouiss. janvier 1856	697 50	• •	695 ..	• •	697 50	• •	695 ..	• •	695 ..	• •	695 ..	• •
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss. juillet	612 50	• •	615 ..	617 50	615 ..	620 ..	620 ..	• •	• ..	• ..	• ..	• ..
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre	• ..	• •	430 ..	• •	440 ..	• •	440 ..	• •	437 50	• •	430 ..	• •
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	400 ..	• •	• ..	• •	• ..	• •	400 ..	• •	• ..	• •	• ..	• •
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	92 50	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	92 50	• •	.. ..	• •	90 ..	• •
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° d°	82 50	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	82 50	• •	82 50	• •	.. ..	• •
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai	• •	• •	• ..	• •	• •	• •	930 ..	• •	• •	• •	930 •	• •
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1856	1445 ..	• •	1445 ..	1450 ..	1445 ..	1451 50	1465 ..	1462 50	1462 50	1465 ..	1457 50	1467 50
Ville de Paris, obligations 1852, jouiss. juillet 1856	1060 ..	• •	• ..	• •	• ..	•	1060 ..	• •	• ..	• •	1050 ..	• •
d° d° 1855, tout payé jouiss. mars 1857	390 ..	• •	390 ..	• •	390 ..	• •	390 ..	• •	385 ..	• •	390 ..	• ..
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	93 3/4	• •	93 5/8	• •	93 5/8	• •	93 5/8	• •	93 3/4	• •	93 3/4	• •
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss. mai 1856	100 1/2	• •	100 3/4	• •	.. ..	• •	101 ..	• •	101 ..	• •	.. ..	• •
Piémontais. 5 0/0 jouiss. juin 1856	91 25	• •	91 ..	• •	91 ..	• •	.. ..	• •	91 ..	• •	91 75	• •
— 3 0/0 jouiss., juillet 1856	.. ..	• •	54 90	• •	55 90	•	55 ..	• •	56 ..	• •	56 ..	• •
Autrichien. 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1856	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	•	91 ..	• •	90 ..	• •	90 ..	• •
Emprunt Romain, jouiss., juin 1856	89 3/4	• •	89 ..	• •	90 ..	• •	.. ..	• •	89 ..	• •	89 ..	• •
Espagne différ. convert. jouiss., juillet	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1856	.. ..	• •	.. ..	• •	42 ..	• •	41 ..	• •	.. ..	• •	41 ..	• •
d° intérieure d°	38 3/4	• •	39 ..	• •	39 ..	• •	39 1/4	• •	39 ..	• •	39 ..	• •

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

Le Directeur, J. MIRES.

Digitized by Google

N° 865 — 16e ANNÉE. — N° 14 — SAMEDI, 4 AVRIL 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

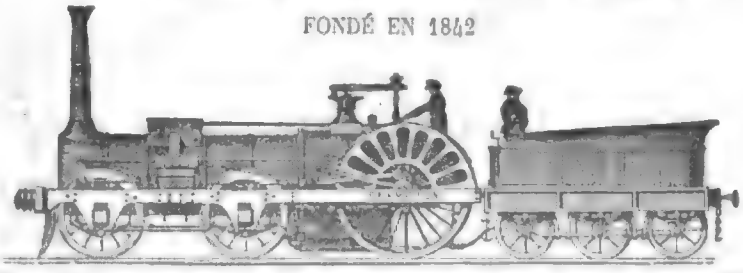
PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris.. ..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger ..... 16 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 2fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, Rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, 1, Norfolk street, Strand, and 1, Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Tout abonné, à partir du 1er janvier 1857, a droit gratuitement à la Carte des chemins de fer de l'Europe, publiée par le *Journal des chemins de fer*.

Cette Carte ne sera remise que sur la présentation de la quittance d'abonnement.

Les personnes dont l'abonnement doit échoir dans le courant de l'année 1857 recevront cette Carte en renouvelant leur abonnement.

Cette Carte, qui doit être prise dans les bureaux du journal, est mise à la disposition des abonnés depuis le 1er mars.

Nous prions ceux de nos abonnés qui ne reçoivent pas exactement leur ournal de s'adresser au bureau de la poste de leur localité avant de nous écrire.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 281. — Société générale des chemins de fer romains, 282. — Chemin de fer Grand-Central, 284. — Chemins de fer de l'Ouest, 285. — Chemin de fer d'Orléans et prolongements, 286. — Entreprise générale des omnibus, 287. — Compagnie générale des eaux, 287. — Chronique des chemins de fer, 287.—Crédit foncier de France, 287. — Avis aux actionnaires, 287. — Bulletin des recettes de la semaine, 288. — Chemins de fer de l'Ouest; rapport, 289. — Chemin de fer d'Orléans, rapport, 292. — Compagnie générale des omnibus; rapport, 298. — Forges, 303. — Compagnie d'armements maritimes, 304. — Recettes, 305, 306. — Annonces, 307, 308, 309. — Chronique de la bourse, 310. — Cours des valeurs industrielles, 311. — Tableau de la bourse, 312.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La liquidation de la rente a démontré combien notre marché éprouve de difficultés pour retrouver une situation régulière ou normale. Depuis plusieurs mois la Caisse générale des chemins de fer avait suffi pour satisfaire aux besoins de la place; mais à la liquidation du 31 mars, ses efforts ont été impuissants. On savait que quelques maisons importantes avaient pris beaucoup de papier sur Londres (on dit 50 à 60 millions de francs); on ajoutait que cet argent manquerait à la liquidation. En même temps, les Compagnies de chemins de fer et autres, dont les dividendes se paient dans le mois d'avril, ont retiré leurs fonds employés en reports; ensuite le talon de l'emprunt, qui paraît avoir été en grande partie livré ce mois-ci, est venu aggraver la situation de la place.

D'un autre côté, le marché de Londres présentait un aspect moins satisfaisant, et l'on craignait une augmentation du taux de l'escompte à la Banque d'Angleterre. Toutes ces causes devaient exercer leur influence et compromettre la liquidation de la rente. Une autre circonstance a encore contribué à accroître les difficultés du moment. Beaucoup de personnes, prévenues qu'un impôt sur les mutations des valeurs mobilières allait atteindre les Compagnies, ont pu penser que les actions de chemins de fer baisseraient, et que la rente, qui échappait à l'impôt, étant ainsi privilégiée, éprouverait un mouvement de hausse; ces personnes ont pu opérer en conséquence et vendre des actions de chemins de fer pour acheter de la rente. Cet arbitrage, en favorisant la hausse sur la rente dès le début, a masqué jusqu'à un certain point la situation en élevant le cours du 3 0/0; mais l'impôt sur les mutations ayant été repoussé et transformé en une simple augmentation du timbre, l'effet prévu n'a pas été produit : au contraire, la tendance du gouvernement à réduire les divers réseaux de chemins de fer, en formant de grandes et puissantes compagnies auxquelles seraient réservées forcément toutes les concessions placées dans leur périmètre, cette tendance, disons-nous, a eu pour effet de constituer, de grandes sociétés investies d'un monopole de fait, et d'accroître pour les actions les chances de bénéfice. Ainsi, jusqu'à présent, les actionnaires pouvaient craindre que des lignes rivales ne vinssent affaiblir leurs revenus, actuellement cette préoccupation a disparu; au contraire les actionnaires comptent trouver dans ces nouvelles lignes, qui appartiendraient de droit aux compagnies actuelles, de nouveaux éléments de bénéfices, puisque les titres qui seraient ultérieurement créés reviendraient de droit aux porteurs des actions actuelles.

D'un autre côté, la prévision du dédoublement des actions dès qu'elles atteignent un cours élevé est encore un appât en faveur des titres de chemins de fer.

Enfin, l'accroissement continu des recettes, et par conséquent la perspective d'un accroissement permanent de revenu, sont des causes de faveur pour les actions, qui attirent vers elles tous les capitaux et les détournent en même temps d'entrer dans les fonds publics.

Cette situation nous paraît la conséquence forcée des obstacles qui ont été mis au développement de l'esprit d'entreprise. En arrêtant ce développement et en reportant sur quelques Compagnies toutes les concessions à venir, on a concentré toute les ressources financières de la France sur les valeurs actuellement en possession de la faveur publique.

Digitized by Google

Quant aux obligations de chemins de fer, la certitude désormais acquise que les Compagnies vont avoir à en émettre indéfiniment pendant dix années, empêchera qu'une forte hausse en élève le prix, et, par conséquent, elles continueront à faire coccurrence à la rente au préjudice du crédit de l'Etat.

La division des titres des chemins de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée a été modifiée, dit-on, dans un système autre que celui qu'on croyait adopté dans le principe. Ce ne seraient plus les actions de Lyon qui serviraient de type et seraient divisées en deux ; on aurait choisi pour type divisible l'action de la Méditerranée, qui, dans la nouvelle Compagnie, serait divisée en deux actions. Voici le résultat de cette combinaison nouvelle : la Compagnie de Lyon attribuerait toujours à la Méditerranée une plus-value de trente-trois pour cent ; mais au lieu de donner 120,000 actions de Lyon à la Compagnie de la Méditerranée, ce serait au contraire cette dernière Compagnie qui, devenant un type, serait partagée en deux actions. Quant aux actions de Paris à Lyon, elles recevraient six actions nouvelles pour quatre actions actuelles ; par suite, le capital nouveau de la Compagnie fusionnée représenterait :

Provenant de la Méditerranée, à raison de deux actions nouvelles pour une action.	180,000 actions.
Provenant de la Compagnie de Lyon, à raison de six actions nouvelles pour quatre anciennes.	353,333 »
Ensemble. . . .	533,333 actions.

Il y a eu un mouvement assez prononcé cette semaine sur les chemins de l'Est. Ce mouvement a coïncidé avec un appel de fonds sur les Ardennes ; on dit qu'il y a des pourparlers entre quelques personnes des deux Compagnies pour une entente. On ne s'explique pas, dans cette situation, un appel de fonds qui a eu pour résultat de faire baisser les actions des Ardennes.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 70 65 ferme à 70 25.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 92 50, ferme à 92 50.

Les reports se sont élevés à cette liquidation à 75 c. au parquet et à 80 c. dans la coulisse.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Méditerranée,	40.2 0/0.
Midi,	39.6 0/0.
Bourbonnais,	33.1 0/0.
Lyon,	24.0 0/0.
Nord,	12.7 0/0.
Ouest,	10.1 0/0.
Est,	4.2 0/0.
Orléans,	2.5 0/0.

C. Devinck.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	27 mars.	3 avril.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0.....	70 55	70 25	» »	» 30
CONSOLIDÉS.....	93 3/8	93 3/8	» »	» 3/8
CRÉDIT FONCIER...	620 »	610 »	» »	10 »
CRÉDIT MOBILIER..	1507 50	1490 »	» »	17 50
COMPT. D'ESCOMPTE	605 »	607 50	2 50	» »
ORLÉANS	1530 »	1507 50	37 50	» »
NORD	1037 50	1037 50	10 »	» »
EST ANCIEN.....	967 50	995 »	27 50	» »
EST NOUVEAU.....	812 50	845 »	32 50	» »
LYON.....	1550 »	1585 »	65 »	» »
MÉDITERRANÉE....	3080 »	3175 »	95 »	» »
MIDI	857 50	872 50	15 »	» »
OUEST	850 »	830 »	» »	20 »
GRAND-CENTRAL...	617 50	615 »	» »	2 50
GENÈVE.....	847 50	840 »	» »	7 50
CH. AUTRICHIENS..	785 »	772 50	» »	12 50
SAINT-RAMBERT....	607 50	705 »	7 50	» »
VICTOR-EMMANUEL..	607 50	600 »	» »	7 50

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Aux conditions exceptionnellement favorables auxquelles le gouvernement pontifical a concédé le réseau des chemins romains, le Saint-Père a voulu ajouter son appui, son concours moral, en faisant adresser au clergé de l'Europe, par son ministre des travaux publics, Mgr Milesi, la lettre suivante :

ÉTAT PONTIFICAL.

Ministère du commerce et des travaux publics.

« Excellence, ainsi que V. Exc. le sait déjà, le Saint-Père a approuvé les décrets de concession des chemins de fer de Rome à Civita-Vecchia, à Foligno, Ancône, Bologne et Ferrare.

» Le gouvernement pontifical, en accordant ces concessions, avait en vue les considérations suivantes :

» Il réfléchissait que, tous les jours ce mode de communication devenant général, il ne pouvait différer plus longtemps d'en faire l'application à l'Etat, et qu'il était convenable que Rome, centre de la véritable religion, devint d'un accès plus facile à tous ceux qui viennent pour adorer les tombeaux des Apôtres et pour se consoler par la vue du Vicaire de Jésus-Christ.

» Ensuite, il estimait qu'inviter les grands capitaux étrangers à un placement sur son propre territoire devait amener la consolidation de son crédit public, produire une impulsion favorable à l'agriculture et au commerce, et donner plus d'extension aux affaires entre les provinces et la capitale, sans compter le grand nombre d'ouvriers et d'artisans qui, par la construction des chemins de fer, trouveront du travail et des moyens d'existence.

» Le Saint-Père a daigné permettre que son nom vénéré figurât le premier sur la liste des actionnaires.

» Aujourd'hui le moment de l'émission des actions des chemins de fer indiqués plus haut est arrivé.

» J'invite expressément V. Exc. à vouloir bien activement prendre les mesures opportunes pour que les sujets pontificaux de votre province ne restent pas en arrière des étrangers dans une question qui nous touche de si près.

» Et par des moyens prudents et sages qui vous sont propres, je vous prie d'intéresser votre administration provinciale, celle des communes, les institutions commerciales et agricoles, de manière qu'elles participent par tous les moyens d'action qui leur appartiennent au succès de cette entreprise d'une commune utilité.

» Pour votre règle, je puis vous dire les conditions de la souscription.

(Suit l'énoncé des conditions.)

» J'attends de votre bonté d'être mis au courant sans retard des mesure que vous prendrez et, avec les sentiments d'estime très-distinguée, je suis, de Votre Excellence.

» *Le Ministre,*

» Signé : J. Milesi. »

CONSTITUTION DE LA SOCIÉTÉ. — FONDS SOCIAL. — NATURE DES CONCESSIONS. — ÉTENDUE KILOMÉTRIQUE. — GARANTIE DE PRODUIT DE LA PART DU GOUVERNEMENT PONTIFICAL. — PRIVILÉGES ET TARIFS. — AVANTAGES COMPARÉS.

CONDITIONS DE LA SOUSCRIPTION.

1° *Constitution de la Société.*

La Société est constituée en société anonyme, et ses statuts ont été approuvés par décret du gouvernement pontifical, en date du 16 août 1856.

2° *Fonds social.*

Le fonds social est de	175,000,000 fr.
divisé en	85,000,000
représentés par 170,000 actions de 500 fr., et	90,000,000
représentés par des obligations.	

3° — *Concession.*

Le réseau de la Société générale des chemins de fer romains comprend :

1° La ligne de Rome a Civita-Vecchia, concédée par décret pontifical en date du 23 avril

Digitized by Google

1856, et d'une longueur totale de 80 kilom.

2° La ligne de ROME A ANCONE, concédée par décret pontifical en date du 21 mai 1856, et d'une longueur de 280 »

Ces deux lignes servent à relier LA MÉDITERRANÉE A L'ADRIATIQUE, et devront à la fois amener à Rome les voyageurs de l'Orient et de l'Occident.

3° La ligne d'ANCONE A BOLOGNE, concédée par décret pontifical du 21 mai 1856, d'une longueur de 206 »

4° La ligne de BOLOGNE A FERRARE, prolongée jusqu'au Pô, concédée par décret pontifical en date du 11 mars 1857, d'une longueur de 53 »

Ces deux dernières lignes rattachent le réseau de chemins de fer romains au réseau des chemins de fer lombards, en deux points différents ; *elles servent seules de jonction directe et continue entre l'Italie, Vienne, tout le nord et l'est de l'Europe.*

L'étendue totale du réseau romain est de 619 kilom.

La durée des concessions est :

Pour la ligne de Rome à Civita-Vecchia, de 99 années.

Pour les autres lignes, de 95.

4° *Garantie de produit de la part du gouvernement pontifical.*

Le gouvernement pontifical a garanti à la Société :

1° Pour les deux lignes de Rome à Ancône et d'Ancône à Bologne, un produit net, annuel, de dix millions de francs ; ci 10,000,000

Cette garantie doit s'exercer à raison de 20,000 fr. nets par kilomètre, au fur et à mesure de l'ouverture de chaque section

2° Pour la ligne de Bologne à Ferrare, jusqu'au Pô, un produit net annuel de 500,000

Total, 10,500,000

Représentant déjà sur le capital de 175 millions l'intérêt à 6 0/0

Il faut encore ajouter à ce total le produit de la ligne de Civita-Vecchia à Rome.

En évaluant le produit de cette dernière ligne à 20,000 fr. par kilomètre, on obtient une moyenne bien modérée pour une ligne qui joint Rome à la mer, et sert ainsi, sans concurrence possible, de ligne de transit pour les voyageurs et les marchandises à destination de Rome. Cette moyenne produira 1,600,000

Produit total assuré 12,100,000 fr.

Le capital social est de 175 millions ; il représente, pour la construction de 619 kilomètres, une dépense de 282,000 fr. par kilomètre. Cette moyenne ne peut être dépassée ; car la moyenne ordinaire est inférieure à ce chiffre, et notamment pour les chemins lombards, où elle n'est que de 276,000 fr. par kilomètre. Il faut ajouter que pour les chemins de fer romains, l'allégement des frais de douane, le bon marché de la main-d'œuvre et des terrains, les priviléges de toute espèce accordés par les cahiers des charges, procureront de grandes économies.

Or, si l'on déduit du produit de 12,100,000 fr.

la somme nécessaire pour le service des intérêts et de l'amortissement de 90 millions d'obligations émises à 6 0/0, soit, 5,400,000

Il restera net pour revenu assuré du capital actions, 6,700,000 fr.

soit par action 39 fr. 40, ou 7.88 0/0, comme *minimum* résultant de la garantie d'intérêt accordée par le gouvernement pontifical.

5° REVENUS PROBABLES

Résultant des tarifs et autres avantages concédés.

Les avantages accordés par le gouvernement pontifical sont :

1° Exemption des droits généraux d'enregistrement, de timbre, d'inscription hypothécaire et de mutation (art. 32 et 33).

2° Exemption de l'impôt foncier pendant vingt années (art. 34).

3° Exemption des droits de douane, pendant toute la durée des concessions, pour tout ce qui est nécessaire à la construction, à l'exploitation et à l'entretien des chemins de fer (art. 35).

4° Engagement par le gouvernement pontifical de refuser toute concession de ligne parallèle ou rivale.

5° Droit de parcours. Le droit imposé à d'autres Compagnies, au profit des embranchements ou des lignes de jonction, n'existe pas pour la Société générale des chemins de fer romains.

6° Tarifs concédés. Les tarifs accordés à la Société générale des chemins de fer romains représentent :

Par kilomètre, pour un voyageur ou une tonne de marchandise, un tarif moyen de 20 cent.

Les tarifs concédés en France, en Autriche et en Italie, donnent, comme moyenne, les résultats suivants :

Pour les chemins de fer français,	11 c. 4/10
Pour les autrichiens, lombardo-vénitiens et central italien,	11 2/10
Pour les chemins sardes (Victor-Emmanuel),	11 6/10

Ces divers tarifs, comparés à la moyenne de 20 centimes, accordée pour les tarifs des chemins romains, constituent en leur faveur une différence de 77 0/0 dans le produit brut, et de 450 0/0 dans le produit net.

Pour bien faire comprendre l'importance de cette différence des tarifs, il suffit d'une simple démonstration :

Supposant, par exemple, une quantité de voyageurs et de marchandises susceptible de produire sur les chemins français, italiens ou autrichiens, une recette brute par kilomètre de 30,000 fr.

Les frais d'exploitation, calculés à 50 0/0, seraient de 15,000

Il resterait donc un revenu net de 15,000 fr.

Sur les chemins romains, et avec le bénéfice de leurs tarifs, la même quantité de voyageurs et de marchandises produirait une recette par kilomètre de 63,000 fr.

En déduisant les mêmes frais d'exploitation que ci-dessus, 15,000

Le revenu s'élèverait par kilomètre à 38,000 fr.

Ce revenu appliqué au capital de 282,000 fr. de dépenses de construction par kilomètre, donnerait les résultats suivants :

Le capital en obligations représentant environ 142,000 fr. par kilomètre coûtera, comme charge annuelle à 6 0/0 d'intérêt, 8,520

Le capital en actions, qui sera par conséquent de 140,000 fr. par kilomètre, bénéficiera de l'excédant du revenu, soit, 29,840

Ce qui donnerait, dans ce cas, un revenu net de 21 0/0 pour les actions.

Il faut ajouter que le trafic de la Société des chemins de fer romains, comparé avec celui des autres voies ferrées, doit être proportionné à la population qu'elle est appelée à desservir.

Or, en France, d'après l'*Annuaire du Bureau des longitudes*, la population est de 67 habitants par kilomètre carré.

Dans les Etats de l'Eglise, la moyenne est, pour la même superficie, de 82 habitants.

Entre Ferrare, Bologne et Ancône, elle s'élève à 402 habitants.

SOUSCRIPTION GÉNÉRALE DES ACTIONS.

Répartition.

1° Selon le désir de S. S. le Pape, il a été attribué aux Etats de l'Eglise et établissements religieux, 40,000 actions.

2° Il a été réservé aux actionnaires de la Caisse générale des chemins de fer, 25,000 —

3° Il reste pour la souscription publique, 105,000 —

Condition de la souscription publique.

Malgré les avantages considérables résultant pour la Société des concessions accordées par Sa Sainteté le Pape, l'administration de la Caisse générale des chemins de fer, fidèle à son système d'associer équitablement le public à ses entreprises, délivre les actions des chemins romains au pair, moyennant une commission de 2 0/0, soit 10 fr. par action de 500 fr.

En conséquence, on verse en souscrivant 60 fr. par action.

Un second versement de 100 fr. devra être effectué immédiatement après la répartition.

Les actions de 500 fr., libérées de 150 fr., sont au porteur.

Il ne sera fait un nouvel appel de fonds de 100 fr. qu'en 1858, après l'achèvement de la ligne de Rome à Civita-Vecchia.

Les derniers appels de fonds n'auront lieu qu'après l'achèvement de la section de Bologne à Ancône.

Ces deux sections, qui représentent à peu près la moitié des concessions, sont les plus productives de la ligne.

Les actions sont en quatre langues : française, italienne, allemande et anglaise.

Les intérêts et dividendes sont payables à Paris et à Rome en avril et octobre de chaque année — Le premier coupon sera payé en octobre prochain.

La souscription est ouverte à partir du lundi 30 mars, chez MM. J. Mirès et C°, banquiers à Paris, 99, rue Richelieu.

La clôture de la souscription est fixée au 8 avril.

Adresser les demandes de souscription à MM. J. Mirès et C°, auxquels les fonds devront

Digitized by Google

être envoyés par la poste, les messageries ou les chemins de fer.

Dans les villes où la Banque de France a des succursales, les fonds pourront être versés au crédit de MM. J. Mirès et Cᵉ.

Toute souscription qui ne sera pas accompagnée d'un versement de 60 fr. par action sera considérée comme nulle et non avenue.

Souscription des 25,000 actions réservées aux actionnaires de la Caisse générale des chemins de fer.

Ces 25,000 actions sont attribuées, par privilége et sans réduction, aux actionnaires de la Caisse générale des chemins de fer, à raison d'une action des chemins romains pour 4 actions de la Caisse.

Il est versé, en souscrivant, 160 f. par action des chemins de fer romains.

La souscription est ouverte, à partir de lundi, 30 mars, chez MM. J. Mirès et Cᵉ, banquiers à Paris, 99, rue Richelieu.

La clôture de la souscription est fixée au 8 avril.

Les actionnaires de la Caisse, devront, pour souscrire, présenter ou faire présenter leurs titres d'actions, sur lesquels sera immédiatement apposé un timbre constatant l'exercice de leur droit.

MM. J. Mirès et Cᵉ ont déjà reçu un grand nombre de lettres par lesquelles on leur demande des actions de la Société générale des chemins de fer romains sans que ces lettres soient accompagnées du premier versement de 60 francs par action. — MM. J. Mirès et Cᵉ s'empressent de faire connaître que toute demande qui ne sera pas accompagnée du premier versement de 60 fr. par action sera considérée comme nulle et non avenue.

M. le ministre des travaux publics des Etats-Romains vient d'adresser à MM. Mirès et Cᵉ une première liste de souscriptions reçues à la Banque romaine pour la Société générale des chemins de fer romains. Nous en publions l'extrait suivant :

Sa Sainteté le pape Pie IX,
Sa Majesté la reine Christine,
S. E. Mgr. le cardinal Antonelli.
S. E. Mgr le cardinal Wiseman.
Mgr Batta Arnaldi, archevêque de Spolète.
Mgr Domenico Guadalupi, délégat apostolique de Spolète.
Le révérendissime chapitre de la cathédrale de Spolète.
Le très-illustre conseil municipal de Spolète.
La commission provinciale de la province de Spolète.
Le commandeur Parenzi, conseiller de délégation.
Mgr le délégat apostolique de Rieti.
M. Louis Cesaretti, secrétaire de police à Rieti.
M. Tancrède Bella, délégat apostolique de Pérouse.
Le chevalier Innocent Scariglia, conseiller de délégation à Pérouse.
La commission administrative de la province de Pérouse.
La chambre de commerce de Civita-Vecchia.
La commission administrative de la province de Civita-Vecchia.
Le conseil municipal de Civita-Vecchia.
Mgr Bacchetoni, évêque de Norcia.
Le vénérable séminaire de Norcia.
Mgr l'évêque d'Amelia.

L'élan donné par l'administration supérieure et le haut clergé a été suivi par les capitalistes et le commerce des Etats-Romains. L'affluence est considérable dès l'ouverture de la souscription.

On écrit de Rome à l'agence Havas :

« La grande affaire du moment est l'émission des actions de la Société générale des chemins de fer romains.

» Le Saint-Père et le cardinal secrétaire d'Etat attachent la plus grande importance à ce que tout le clergé et toutes les corporations religieuses s'associent à cette affaire ; ils ont fait comprendre l'intérêt pour le catholicisme de développer la prospérité des pays qui lui sont soumis directement, et de consolider ainsi le crédit du gouvernement pontifical.

» Aussi, en ce moment, les souscriptions du clergé et des corporations religieuses des Etats-Romains arrivent en foule à la Banque romaine, dont le comte Antonelli est le gouverneur.

» Les villes des Etats-Pontificaux s'associent à ce mouvement ; on cite Bologne, Ferrare, Civita-Vecchia, qui ont déjà fait connaître leurs souscriptions.

» Il est à croire que tout le clergé et tous les fidèles des différents Etats catholiques prendront part à ce mouvement. Plusieurs souverains, et le cardinal Wiseman lui-même, ont déjà fait connaître leurs souscriptions. »

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL.

On nous annonce que, contrairement à ce qui avait été précédemment décidé, l'assemblée générale des actionnaires du Grand-Central va être convoquée pour ratifier, à son tour, le traité de fusion intervenu entre cette Compagnie et les Compagnies d'Orléans et de la Méditerranée.

On avait pensé d'abord qu'en raison des pouvoirs conférés l'année dernière au Conseil d'administration par l'assemblée générale des actionnaires du Grand-Central, on pouvait se dispenser de les consulter de nouveau avant d'aliéner leur propriété. Il paraît que tel n'a pas été le sentiment des jurisconsultes qui ont été appelés à interpréter ces pouvoirs et qui ont donné raison à la minorité du Conseil d'administration du Grand-Central, dont l'avis avait été de réunir simultanément les assemblées générales des trois Compagnies intéressées.

Cette décision du Grand-Central aura l'inconvénient d'amener un nouvel ajournement dans la conclusion définitive de son absorption par l'Orléans et la Méditerranée ; mais néanmoins nous félicitons la Compagnie du Grand-Central d'une détermination qui est un acte de convenance.

C. Devinck.

CHEMIN DE FER DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

Les concessions accordées à la Compagnie de Saint-Rambert vont nécessiter quelques mesures financières et administratives, que le Conseil d'administration a fait pressentir dans la dernière assemblée générale, mais sur lesquelles il est opportun de donner de nouvelles explications.

Le décret qui vient d'être rendu autorise la Compagnie à créer 50,000 actions pour l'exécution de la ligne de Lyon, et 25 millions d'obligations pour l'exécution de la ligne de Valence.

Il n'est pas question en ce moment de l'émission des obligations pour cette dernière ligne, dont l'exécution ne doit pas être immédiate, mais seulement de l'émission de 50,000 actions pour la ligne de Lyon.

Il a été dit que ces actions avaient été souscrites jusqu'à concurrence de 40,000 par la Société du Crédit mobilier, associée aux premières maisons de banque de Lyon, pour le compte de divers, et que les 10,000 actions restantes seraient attribuées aux porteurs des actions de Saint-Rambert dans la proportion d'une action pour cinq.

Cette émission aura lieu aussitôt que le Conseil d'État aura approuvé les modifications que la Compagnie de Saint-Rambert a apportées à ses statuts, par suite des concessions nouvelles. Les modifications se bornent à porter le capital social de 25 millions d'actions à 75 millions, tant en actions qu'en obligations, et à substituer le nom de Compagnie des chemins du Dauphiné à celui de Compagnie du chemin de Saint-Rambert à Grenoble.

En attendant, la Compagnie donne aux souscripteurs nouveaux des certificats de versement, avec jouissance à dater du 1ᵉʳ janvier 1857. Les versements sont de 250 fr. par action, et les certificats seront échangés, comme pour les actions anciennes, contre des actions nouvelles, aussitôt que les statuts seront approuvés.

En ce qui touche les porteurs actuels des actions de Saint-Rambert ils n'ont aucune disposition à prendre, aucun versement à effectuer. Il a été expliqué, dans l'assemblée des actionnaires, qu'ils recevraient six actions libérées de 250 fr. pour cinq actions libérées de 300 fr., et qu'ils jouiraient ainsi du bénéfice de la plus-value d'une action sur cinq, sans avoir aucun versement à faire, et par le seul fait de l'échange de cinq actions contre six.

Ils seront prévenus par un avis publié dans les journaux, du jour où ils devront se présenter pour opérer cet échange.

Quant aux appels de fonds qui seront nécessaires à l'avenir, on peut affirmer dès aujourd'hui que le versement qui va être fait, de 250 f. par action, sur 40,000 actions, permettra à la Compagnie de continuer les travaux prévus pour l'année 1857, sans faire aucun appel de fonds. Enfin, on doit ajouter que ces travaux embrassent

1° L'exécution complète de la ligne de Saint-Rambert à Grenoble, dont l'ouverture est annoncée pour le mois de juin prochain ;

2° L'exécution de la ligne de Lyon à Bourgoin, qui devra être livrée à la circulation au mois de juin de l'année prochaine, et dont les produits, calculés d'après les statistiques officielles, promettent d'égaler ceux des lignes de premier ordre, indépendamment du tarif spécial de la ligne de Saint-Rambert, qui est

Digitized by Google

appelée à desservir les relations du bassin de la Loire avec le Dauphiné et la Savoie.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Compagnie de l'Ouest a eu lieu, dans la salle Sainte Cécile, le 28 mars dernier, sous la présidence de M. le baron de l'Espée, président du Conseil d'administration. Cette assemblée, à laquelle assistaient près de 700 actionnaires, avait à entendre le rapport du Conseil et à délibérer sur les comptes de l'exercice 1856.

Le rapport, que nous publions plus loin, se divise en trois parties. La première expose l'état d'avancement des différentes lignes du réseau en construction; la deuxième, les travaux complémentaires et de réfection des lignes déjà exploitées, ainsi que les livraisons et commandes de matériel roulant; la troisième présente les résultats de l'exploitation.

Parmi les lignes en construction, la section de Laval à Rennes (73 kilomètres) sera ouverte aux marchandises vers le 15 avril courant, et aux voyageurs le 1er mai prochain. L'ouverture de cette section complétera la ligne de Paris à Rennes, et reliera ainsi directement la Bretagne avec Paris.

Sur la ligne du Mans à Mézidon, destinée à mettre le centre de la France en communication avec les ports de la Manche, la section d'Alençon à Séez, d'une longueur de 20 kilomètres, pourra être livrée à la circulation dans le courant du premier semestre de cette année.

Les travaux exécutés sur les lignes en exploitation se sont appliqués principalement aux gares Saint-Lazare, du Montparnasse, de Versailles, de Poissy, de Mantes, de Rouen, du Havre et de Dieppe, pour lesquelles le développement de leur trafic nécessitait des aménagements nouveaux.

Ces mêmes besoins du trafic ont rendu indispensable la commande de 30 locomotives, 45 voitures à voyageurs, et 602 wagons; ce qui porte l'effectif total du matériel de la Compagnie à 348 machines.

1,254 voitures à voyageurs.
341 wagons divers.
4,421 wagons à marchandises.
258 wagons de terrassements.

Les travaux de reconstruction en fonte des ponts en bois de la ligne de Rouen ont suivi leur cours. Le pont sur la Seine, à Rouen, est complétement terminé; ceux du Manoir, d'Oissel, de Maisons et de Bezons le seront dans le cours du présent exercice ou dans celui de 1858.

Il a été pourvu à toutes ces dépenses de construction au moyen de la négociation du solde des 600,000 obligations non absorbées par l'échange des obligations anciennes, et par la réalisation d'une partie de la dernière émission de 100,000 obligations souscrites par la Société générale de Crédit mobilier.

Quant à l'exploitation, elle a donné, pour l'année 1856, les résultats suivants :

Les recettes de toute nature se sont élevées à	42,498,270 25
desquels il y a eu à déduire pour dépenses d'ordre	3,930,856 05
Ce qui laisse. . .	38,567,414 20
Déduisant de cette somme les dépenses de l'exploitation, soit.	17,929,348 21
Le bénéfice net est de. .	20,638,065 99
sur lesquels il est prélevé pour le service des emprunts à la charge de l'exploitation	8,582,596 »
Ce qui réduit le bénéfice net à	12,055,469 99
ainsi répartis :	
Intérêts à 3 1/2 0/0 payés aux actionnaires le 1er octobre 1856. . .	5,250,000 »
soit 17 50 par action. A distribuer comme dividende.	6,805,469 99
soit 22 50 Somme égale.	12,055,469 99

soit 40 » par action pour l'année entière, en laissant un solde de 55,469 fr. 99 c. à reporter en recette sur le prochain exercice.

Le dividende de 22 fr. 50 c. est payable à la caisse de la Compagnie depuis le 1er avril courant

La lecture du rapport achevée, un actionnaire a présenté des observations au sujet du projet d'impôt sur les actions et les obligations de chemins, actuellement soumis au Corps législatif. Après avoir fait ressortir ce que l'application de ce nouvel impôt aurait de rigoureux et d'onéreux pour la Compagnie, dont il diminuerait sensiblement le revenu, il a conclu en invitant l'assemblée à protester contre l'introduction d'une pareille aggravation de charges, en dehors des termes de la loi de concession, et à exprimer le vœu que des démarches fussent faites par le Conseil d'administration dans le but d'obtenir le retrait du projet de loi qui aurait pour effet, en triplant le droit actuel de timbre sur les actions et les obligations de la Compagnie, de porter une grave atteinte à ses intérêts. L'assemblée tout entière s'est associée à cette proposition.

Quelques observations ont été produites sur les charges de l'exploitation résultant des emprunts, et sur l'opportunité qu'il pourrait y avoir à appeler les actionnaires à souscrire aux futures émissions d'obligations.

La question du dépôt des titres et de la garantie des Conseils d'administration a été abordée. Un actionnaire a demandé si en cas de perte ou de détournement de titres déposés dans la caisse de la Compagnie, la responsabilité pèserait sur la Société ou sur le Conseil d'administration.

Cette question a été d'abord l'occasion, pour M. le président, de déclarer que l'inventaire général des titres déposés dans la caisse de la Compagnie avait été fait de la manière la plus minutieuse, et avait donné les résultats les plus satisfaisants, tant sous le rapport de l'intégrité des dépôts que sous celui de l'ordre et des garanties que présente ce service.

Passant à la question de principe, un membre du Conseil a fait observer qu'aux termes de l'art. 9 des statuts, dont il donné lecture, « l'établissement d'une caisse de dépôts, purement facultatif d'ailleurs, est un service organisé dans l'intérêt de la Société et des actionnaires, et que, en conséquence, les risques doivent en incomber à la Société; » qu'il résulte de l'esprit et des termes mêmes de l'art. 9 que le Conseil d'administration, après avoir assuré la bonne organisation de la caisse des dépôts, ne peut être rendu responsable de faits de détournements qui échappent à son action et doivent être considérés comme des cas de force majeure; mais que si, d'ailleurs, il pouvait s'élever dans l'esprit des actionnaires le moindre doute à ce sujet, il ne resterait au Conseil qu'à décliner immédiatement cette responsabilité et à inviter les déposants à retirer leurs titres de la caisse de la Compagnie. Il devait donc être bien entendu que le Conseil n'encourait en aucune façon la moindre responsabilité à l'occasion du dépôt des titres dans la caisse de la Compagnie.

Ces observations ont reçu l'approbation de l'assemblée générale, qui s'est séparée après avoir voté l'approbation du rapport et des comptes.

Nous ne pouvons pas laisser passer sans y ajouter quelques remarques les résultats constatés dans le compte rendu qui précède, résultats qui ont déconcerté les prévisions les mieux fondées.

Dans le numéro du 25 août 1856 du *Journal des Chemins de fer*, nous avions calculé que le revenu probable des actions de l'Ouest, pour l'année 1856, serait d'environ 50 fr., et cependant ce revenu est définitivement fixé à 40 fr. par action. Il nous importe de remettre sous les yeux de nos lecteurs les données qui servaient alors de base à nos appréciations.

Nous avions estimé les recettes totales de l'exercice à 38,908,495 fr. Elles ont été de 38,856,862 fr. 46 c.

Nous avions estimé la charge des emprunts à 8,100,000 fr.; ces charges ont été réellement de 8,582,596 fr.

Ces prévisions, comme on le voit, étaient d'une justesse presque mathématique; le faible écart qu'elles présentent avec les chiffres vrais correspondrait à peine à une variation d'un franc sur le revenu de chaque action. Ce n'est donc pas là qu'il faut chercher l'explication de la diminution de 20 0/0 que présente le dividende de 1856 sur celui de 1855. Cette explication, la voici :

Les recettes brutes de 1856 se sont élevées à	38,567,414 20
Celles de 1855 étaient de	33,856,862 46
Il y a donc pour 1856 un accroissement de recettes brutes de	4,710,551 74

Mais en 1856 les frais

Digitized by Google

Report. . . .	4,710,551 74

d'exploitation proprement dits se sont élevés à. 17,929,348 21
soit à peu près 46 0/0 de la recette brute.
Ils n'avaient été, en 1855, que de. . . 13,857,458 62
soit 40 0/0.

Les frais d'exploitation se sont donc accrus en 1856 de.	4,071,889 59

qui annulent, sauf un appoint de. 638,662 15
la totalité de l'augmentation des recettes brutes.

Nous avions, nous, évalué les dépenses de l'exploitation d'après la proportion fournie par les comptes de 1855, c'est-à-dire à 40 0/0, ce qui donnait une prévision d'environ 15 millions et demi. La dépense réelle s'est élevée à 18 millions en nombres ronds; c'est une différence de près de 8 fr. 50 c. par action, qui, jointe à la différence d'un franc que nous avons indiquée tout à l'heure, et qui résulte d'un accroissement de 500,000 f. sur le chiffre prévu des emprunts, forme la différence totale de 10 fr. qui existe entre nos prévisions du mois d'août dernier et la réalité.

Mais qui aurait pu imaginer qu'une augmentation de recettes brutes de près de 5 millions serait presque entièrement absorbée par une augmentation aussi sensible dans les frais d'exploitation? Il en est résulté que la Compagnie, pour couvrir l'intérêt du capital afférent aux nouvelles sections et qui grevait son exploitation pour 1856 d'une somme de. . . . . fr. 3,600,000
n'a eu que les 600,000 fr. demeurés nets sur la plus-value des recettes, ci 600,000

Ce qui l'a laissée à découvert, comparativement à l'exercice précédent, d'une somme de . . 3,000,000
représentant précisément 10 fr. par action.

Nous nous bornons à constater ces faits généraux, qui, peut-être, s'expliquent en partie par la prédominance du trafic de la petite vitesse sur les autres natures de transport, trafic qui entraîne, on le sait, des dépenses d'exploitation bien plus élevées que le transport des voyageurs. Au surplus, nous renvoyons au texte du rapport pour le développement de ce dernier point de vue.

C. Devinck.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Assemblée du 30 mars.

L'assemblée générale annuelle a eu lieu le 30 mars, sous la présidence de M. Bartholony, dans une des salles de l'hôtel de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin. Plus de 75,000 actions avaient été déposées et plus de 1,100 actionnaires assistaient à cette réunion.

MM. le comte d'Hautpoul et de Périnel figuraient au bureau comme scrutateurs.

Le rapport du Conseil d'administration, lu à la suite du rapport de la commission de vérification des comptes antérieurs à 1856, se divise en deux parties, la partie financière et l'exploitation, et se termine par un exposé d'objets divers concernant les intérêts de la Compagnie.

D'après le rapport, les recettes du compte d'établissement, qui s'élèvent à. 347,358,110 09
présentant sur les dépenses qui sont de 340,551,422 38

un excédant de. 6,806,687 71
les ressources de la Compagnie, y compris cet excédant, les versement à effectuer sur les obligations diverses, et les subventions à recevoir, s'élèvent à. . . 49,944,745 96

Outre les travaux de construction que poursuit la Compagnie, elle a dû réparer les ouvrages détruits par les terribles inondations de 1856. Ces inondations ont coûté, par la perturbation de l'exploitation, en travaux, secours et pertes de la régie de traction, 4,000,000 de francs, et l'on estime qu'il reste encore à dépenser 275,000 fr. pour terminer ces réparations.

La construction des lignes nouvelles avance promptement; les travaux permettront de livrer à l'exploitation sous quelques mois de Niort à la Rochelle et Rochefort; la ligne de Tours au Mans pourra être ouverte à la circulation au printemps de 1858, et sur la ligne de Nantes à Châteaulin, les études jusqu'à Savenay sont presque terminées.

Les résultats de l'exploitation qui composent la seconde partie du rapport, se résument par une recette totale de 63,928,753 f. 66 c. dont voici le détail :

Reliquat 1855.	286,176 95
Produit du domaine . . .	636,049 08
Finances et portefeuille. .	4,310,957 24
Exploitation.	53,691,636 12
Omnibus, factage, etc. . .	831,341 10
Recettes d'ordre.	2,722,745 16
Recettes des exercices clos.	1,449,847 21
Somme égale. . .	63,928,753 66

De cette somme il faut déduire les dépenses, qui s'élèvent à 36,687,252 fr. 38 c., dont voici le détail :

Administration, frais généraux		912,232 30
Domaine		259,110 02
Service des emprunts	1er.	528,950 »
	2e .	687,000 »
	3e .	6,945,955 32
Exploitation.		8,419,039 20
Service des ingénieurs . .		5,532,413 49
Dépenses d'ordre.		2,722,745 06
Exercices clos.		521,035 05
Somme égale. . . .		36,687,252 38

Les recettes nettes de l'exploitation proprement dite se divisent ainsi :

Voyageurs et grande vitesse	23,140,723 57
Petite vitesse	29,843,274 57
Ce qui donne une somme de.	52,983,998 14

Et les dépenses nettes, déduction faite des éléments qui n'ont rien de commun avec l'exploitation, sont de 37.22 0/0, soit. 19,721,131 66
donnant un produit net de. 32,262,866 48

Le bénéfice réel, défalcation faite de toutes les dépenses et charges, s'élève donc à. 27,241,501 28

Il a été réparti comme suit :

Au compte d'amortissement, à M. Leconte, aux employés	2,039,429 88
Aux actionnaires	25,202,071 40
Somme égale.	27,241,501 28

Sur la somme de 25,202,071 40 à répartir aux actionnaires, un à-compte de 9,000,000 a été distribué au mois d'octobre 1856, à raison de . . . . . 30 fr. par action.
Le reliquat, qui représente. . . . . 54 fr. par action,
porte le dividende total à. . . . . 84 fr. par action.

C'est donc une augmentation de 4 fr. sur le dividende de 1855, qui avait été de 80 fr. Ce chiffre de 84 fr., tout à fait conforme à nos prévisions, eût été, ainsi que nous avons dû le faire remarquer, sensiblement plus élevé, s'il n'eût pas fallu défalquer des recettes, pour réparer les dommages causés par les inondations, 4 millions, qui, répartis entre les 300,000 actions, auraient représenté 13 fr. 33 c. par action.

La troisième partie du rapport, lue par M. le baron Paul de Richemont, expose les projets, les négociations intervenues entre les Compagnies qui entourent la Compagnie d'Orléans, et résume toutes les questions diverses qui touchent aux intérêts de l'Orléans. Nous y renvoyons les lecteurs.

Les pouvoirs ont été donnés au Conseil d'administration relativement aux négociations intervenues ou à intervenir entre la Compagnie d'Orléans et les Compagnies du Grand-Central, d'Orsay, du Bourbonnais.

Enfin, M. A. Revenaz, dont le concours avait été réclamé provisoirement pour remplacer M. le duc de Mouchy, décédé, a été nommé membre du Conseil d'administration dans le sein duquel il avait déjà plusieurs fois siégé pendant plusieurs années, et dans lequel il avait, par son expérience spéciale, rendu des services que n'avait pas oubliés la Compagnie.

Digitized by Google

Toutes les résolutions qui sont publiées à la suite du rapport ont été votées à l'unanimité, et c'est avec des manifestations de reconnaissance que l'assemblée s'est séparée après avoir voté des remerciments aux administrateurs.

C. Devina.

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

L'assemblée générale ordinaire a eu lieu le 31 mars, sous la présidence de M. Moreau-Chaslon. Quatre cents actionnaires environ étaient présents pour entendre les comptes de 1856, présentés dans le rapport du Conseil d'administration.

Il résulte de ce rapport que les recettes se sont élevées, sur les lignes d'omnibus de Paris, à 9,359,903 85
et sur les lignes de banlieue, à 1,571,476 70
Les recettes diverses ont produit 268,608 61
Total des recettes. . 11,199,989 16

Dont il faut déduire 74.55 0/0 pour les dépenses d'exploitation, soit. 8,347,689 70
Les droits au Trésor et à ville. 804,915 05
Intérêts des obligations. . 200,000 »
Ce qui porte les dépenses, charges totales de l'entreprise, à 9,352,604 75

Les bénéfices nets de l'exercice sont de. 1,847,384 41
Sur lesquels 25 fr. par action ont été distribués, 640,100 40
Il reste donc à distribuer.. 1,207,284 41
Plus le solde de 1855.. . 8,114 67
Soit. 1,215,399 08

Cette somme a été répartie comme il suit :
Pour le fonds de réserve.. 92,369 22
Pour le fonds d'amortissem' 292,500 »
Et 30 fr. par action pour solde du dividende 1856, soit 833,520 86
Reste 9 fr. 86 à reporter à l'exercice courant. »

Les résultats du deuxième exercice social se résument par un dividende de 55 fr., dépassant de 10 fr. celui de 1855, et par un accroissement considérable du nombre des voitures, des chevaux, des harnais, du mobilier d'exploitation, des propriétés, des approvisionnements. Les recettes ont justifié les prévisions, et si les dépenses ont été accrues, l'accroissement provient de la cherté des fourrages et des chevaux, d'une part, et de l'autre, de ce que la Compagnie n'a pas reculé devant la nécessité de mieux rémunérer ses agents, ni d'améliorer ses services. L'ancien matériel transformé permettra de mettre en circulation chaque jour 130 voitures à impériale de plus : aussi les conditions dans lesquelles commence le troisième exercice paraissent-ils devoir être les plus favorables à l'entreprise.

Le rapport des commissaires chargés en 1856 par l'assemblée de vérifier les comptes de 1855, en a constaté la régularité, ainsi que la bonne tenue de toute l'administration.

Les actionnaires ont voté à l'unanimité l'approbation des comptes, et l'assemblée s'est terminée par des remerciements aux administrateurs et aux commissaires qui avaient bien voulu se charger de la vérification des comptes de 1855 ; cette commission a été réélue à l'unanimité.

C. Devina.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

L'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie générale des Eaux a eu lieu hier, 2 avril, sous la présidence de M. le comte Siméon. Le rapport du Conseil d'administration a fait connaître le but du dernier appel de fonds et son emploi à l'acquisition de toutes les entreprises d'eau déjà en exploitation dans la banlieue de Paris, ce qui constitue pour la Société un ensemble d'affaires dont le revenu assuré, à partir du 1er juillet prochain, sera de 6 0/0.

La lecture de ce rapport, écoutée avec le plus vif intérêt, a obtenu l'entière approbation des actionnaires, qui ont adopté à l'unanimité toutes les propositions qui leur ont été présentées.

Nous sommes forcés d'ajourner au prochain numéro la publication de ce rapport et des résolutions.

C. Devina.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Avant-hier, 2 avril, a eu lieu l'inauguration de la ligne entière de Bordeaux à Cette.

— Le 15 avril, la ligne de Laval à Rennes sera ouverte au service des marchandises, et le 1er mai à la circulation des voyageurs.

— C'est le 7 de ce mois que doit avoir lieu la réception de la section du chemin de fer de Blesmes et Saint-Dizier à Gray, comprise entre Donjeux et Chaumont. On pense généralement que cette partie de la ligne sera livrée à l'exploitation vers le 20 avril.

Un voyage d'exploration, auquel ont été convoqués les actionnaires de la Compagnie, aura lieu le samedi 18 avril, de Paris à Chaumont.

— Les travaux de la section de Rives à Grenoble sont poussés avec une grande activité ; les rails sont posés sur une grande partie du parcours. On enlève les derniers cintres du viaduc de La Fure, qui sur un seul rang d'arches, s'élève à 42 mètres au-dessus du lit du torrent.

Le tunnel de Creil, près de Voiron, d'environ 600 mètres, est presque terminé. Reste à construire celui de la Roize sous Voreppe, auquel on travaille jour et nuit.

Le sol, rendu imperméable au moyen d'une forte couche de terre glaise, permet aux ouvriers de continuer leurs travaux. Ce tunnel, de 300 mètres, terminé, la ligne de Rives à la Buisserate pourra entrer en exploitation.

La pose des rails s'opère à double voie de Grenoble à la rencontre des lignes de Lyon et de Saint-Rambert.

Le viaduc sur l'Isère est très-avancé ; la mise en exploitation de la ligne pourra avoir lieu dans le courant du mois de juin prochain.

— M. Van de Wynkèle, chef du service commercial des chemins de fer de l'Est, vient d'être nommé directeur général de la Société royale grand-ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg.

— La chambre des députés de Turin vient de voter un projet de loi qui autorise la concession à la Compagnie du chemin de fer de l'Italie par le Simplon :

1° De la ligne de jonction entre Genève et le chemin de fer du Valais, passant par Thonon, Evrin et Saint-Gengolph (Chablais.)

2° Du chemin d'Arona (lac Majeur) à Domo d'Ossola avec prolongement éventuel jusqu'au chemin de fer suisse de la vallée du Rhône.

La même chambre est saisie d'un projet portant autorisation au gouvernement sarde de concéder la ligne dite de la Corniche, le long du littoral de la Méditerranée, moyennant une garantie d'un revenu brut d'environ 25,000 fr. par kilomètre. Cette garantie peut sembler très modeste si l'on réfléchit que les dépenses de l'établissement d'un chemin de fer dans ces contrées abruptes sont estimées à environ 500,000 fr. par kilomètre.

C. Devina,

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

MM. les actionnaires du *Crédit foncier de France* sont convoqués en assemblée générale ordinaire, en exécution de l'art. 40 des statuts, pour le mercredi 29 avril courant, à deux heures précises, à l'hôtel de la Société, rue Neuve-des-Capucines, 19, à l'effet d'entendre le rapport annuel du gouverneur sur les affaires sociales, d'arrêter les comptes et de fixer le dividende.

Des lettres de convocation seront directement adressées aux deux cents plus forts actionnaires qui, aux termes de l'art. 38 des statuts, composent l'assemblée.

Les cartes d'admission à l'assemblée générale seront délivrées au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, 19, à partir du 20 avril courant.

Paris, le 1er avril 1857.

Le Gouverneur,
Comte Ch. de Germiny.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Caisse générale des chemins de fer. — 25 avril, assemblée générale.

Crédit mobilier. — 28 avril, assemblée à 4 heures.

Lyon. — 28 avril, assemblée ordinaire et extraordinaire à 3 heures. Dépôt 40 actions.

Digitized by Google

Méditerranée. — 29 avril, assemblée ordinaire et extraordinaire à 3 heures. Dépôt 20 actions.

Nord. — 30 avril, assemblée générale ordinaire et extraordinaire à 3 heures. Dépôt, 40 actions.

Est. — 30 avril, assemblée générale ordinaire et extraordinaire à 3 heures. Dépôt, 40 actions anciennes ou nouvelles.

Midi. — 30 avril, assemblée ordinaire et extraordinaire, à 4 heures. Dépôt, 40 actions.

Genève. — 28 avril, assemblée ordinaire à 3 heures et demie. Dépôt, 20 actions.

Saint-Rambert à Grenoble. — 29 avril, assemblée générale. Dépôt, 20 actions.

Ardennes et Oise. — 29 avril, assemblée générale ordinaire et extraordinaire à midi. Dépôt, 20 actions.

Graissessac à Béziers. — 27 avril, assemblée générale à 3 heures. Dépôt, 20 actions.

Central suisse. — 30 avril, assemblée générale annuelle à 10 heures, à Bâle.

Lausanne à Fribourg. — 30 avril, assemblée générale ordinaire et extraordinaire à 3 heures et demie. Dépôt, 10 actions.

Marienbourg à Chimay. — 30 avril, assemblée à 10 heures, à Chimay.

Chemins de la ligne d'Italie. — 29 avril, assemblée ordinaire et extraordinaire à Genève. Dépôt, 40 actions.

Naples à Nocéra. — 15 avril, assemblée générale à midi.

Crédit foncier. — 29 avril, assemblée générale ordinaire.

Union financière et industrielle. — 30 avril, assemblée générale à 4 heures.

Banque de Darmstadt. — 4 mai, assemblée générale à Darmstadt. Dépôt, 20 actions.

Compagnie parisienne du gaz. — 14 avril, assemblée générale extraordinaire à 3 heures. Dépôt, 20 actions.

Compagnie générale maritime. — 29 avril, assemblée générale à 4 heures. Dépôt 20 actions.

Houillères et chemins d'Épinac. — 17 avril, assemblée générale à 1 heure.

Charbonnages belges. — 26 avril, assemblée extraordinaire à 11 heures, et ordinaire à midi.

Fourchambault, Montluçon, Imphy. — 8 avril, assemblée.

Glaces de Montluçon. — 15 mai, assemblée.

Caisse du commerce et de l'industrie de Turin. — 15 avril, assemblée extraordinaire.

Compagnie impériale des Voitures de Paris. — 15 avril, assemblée à 3 heures. Dépôt, 50 actions.

Vieille-Montagne. — 18 avril, assemblée générale annuelle à Angleur, à midi. Dépôt, 50 dixièmes.

Silésie. — 1er mai, assemblée générale ordinaire à midi, à Breslau.

Société mercantile et industrielle à Madrid. — 19 avril, assemblée à midi.

APPELS DE FONDS.

Ardennes et Oise. — 10 au 25 avril, 100 fr. par action.

Madrid à Saragosse et Alicante. — 25 mars au 7 avril, 100 fr. par action.

Crédit en Espagne. — 20 au 31 mars, 100 fr. par action.

Banque de crédit pour le commerce et l'industrie à Vienne. — 1er avril 40 florins; 1er juin 40 florins.

Caisse du commerce et de l'industrie à Turin. — 16-31 mars, 50 fr. par action, nouvelle émission.

Bazin Léon Guy. — 1er juillet 1857, 100 fr. par action (versement de novembre différé.)

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Nord. — 31 janvier, premier tirage de 300 obligations de Charleroy à Erquelines.

Lyon. — 1er avril, remboursement des obligations 3 0/0 sorties au tirage du 19 mars.

Méditerranée. — 5 avril, remboursement à 625 fr. des obligations 5 0/0 et des obligations Avignon-Marseille, sorties au tirage du 25 mars.

Lyon-Bourbonnais. — 1er avril, remboursement du tirage du 6 novembre. 1er janvier, remboursement du tirage du 4 décembre.

Sambre à l'Oise. — 1er juillet 1857, remboursement de 21 obligations 1853 sorties au tirage du 10 janvier.

Ouest. — 6 juillet, remboursement du tirage du 15 décembre.

Compagnie générale des Omnibus. — 1er avril, remboursement du tirage du 13 janvier.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Orléans. — 1er avril, solde du dividende de 84 fr. de 1856, soit 54 fr. par action.

Ouest. — 1er avril, solde du dividende de 50 fr. pour 1856, soit 22 fr. 50 c. par action.

Lyon. — 1er avril, intérêts aux obligations 5 0/0 et 3 0/0.

Méditerranée. — 1er avril, 12 fr. 50 c. par obligation. Intérêts.

Bourbonnais. — 1er avril, intérêts aux obligations 1er et 2e ordre d'Andrézieux à Roanne.

Graissessac à Béziers. — 5 avril, intérêts actions.

Autrichiens. — 1er mars, 7 fr. 50 c. par obligation.

Messageries impériales, services maritimes. — 1er avril, 15 fr. obligations.

Omnibus. — 1er juillet, solde du dividende de 55 fr. de 1856, soit 30 fr. par action.

Anvers à Gand. — 15 mars, 17 fr., dividende 1856.

Est de la Bavière. — 14 mai, 1 fr. 21 c., soit 4 1/2 0/0 aux actions, intérêts.

Banque de Darmstadt. — 1er au 30 avril, 80 fr. dividende 1856.

Versailles (R. G.). — Paiement des intérêts échus le 21 février.

Banque de la Martinique et de la Guadeloupe. — 17 fr. 55 c. par action de 500 fr. pour la Martinique, et 17 fr. 50 c. pour la Guadeloupe.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en moins
								%	%
ORLÉANS (1)	Du 19 au 25 mars	1234	1,163,927 »	943 »	1053	969,475 »	920 »	2.5	»
NORD (1)	19 — 25 —	795	952,134 »	1,197 »	795	844,369 »	1,062 »	12.7	»
OUEST (1)	19 — 25 —	876	713,665 »	814 »	876	647,718 »	739 »	10.1	»
EST (1)	19 — 25 —	1122	850,957 »	758 »	1060	777,581 »	727 »	4.2	»
LYON (1)	19 — 25 —	656	1,008,112 »	1,536 »	572	707,770 »	1,187 »	24.0	»
LYON-BOURBONNAIS (1)	19 — 25 —	255	257,144 »	1,008 »	255	193,088 »	757 »	33.1	»
MÉDITERRANÉE (1)	19 — 25 —	551	670,643 »	1,217 »	523	456,207 »	868 »	40.2	»
MIDI	19 — 25 —	494	180,066 »	364 »	307	80,105 »	260 »	39.6	»
GRAND-CENTRAL	19 — 25 —	125	44,393 »	356 »	»	»	»	»	»
LYON A GENÈVE	19 — 25 —	75	23,861 »	318 »	»	»	»	»	»
				» »	»	»	»	»	»

(1) PRÉLÈVEMENT FAIT DE L'IMPOT SUR LA GRANDE VITESSE

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

A l'assemblée générale des actionnaires du 28 mars 1857.

Messieurs,

Pendant l'exercice qui vient de s'écouler, nous avons poursuivi, autant que nous l'a permis la situation générale du crédit public, la construction des lignes formant le réseau de votre Compagnie. Ayant, aux termes de notre cahier des charges, à nous procurer, par voie d'emprunts, les sommes nécessaires à ces travaux, nous avons dû, en nous conformant aux intentions du gouvernement, restreindre nos appels en proportion de la gêne ressentie sur le marché financier. Aussi les lignes nouvelles ont-elles été poussées avec moins d'activité que nous ne l'eussions fait dans une année plus prospère. Néanmoins, tout en maintenant les dépenses dans la mesure des ressources réalisables, nous avons fait faire à l'achèvement du réseau des progrès que vous allez être à même de constater.

TRAVAUX.

Section du Mans à Laval.

Cette section est livrée à l'exploitation depuis le 14 août 1855. Elle est pourvue d'une double voie, entre Evron et Laval, sur 30 kilomètres de longueur. Mais l'importance du trafic nous a décidés à faire continuer la pose de la deuxième voie entre le Mans et Evron, de manière à la prolonger sur toute l'étendue de la section. Une portion de ce travail sera terminée vers le milieu d'avril, entre Evron et Sillé-le-Guillaume ; deux mois plus tard, la double voie, établie sur les 90 kilomètres qui séparent les deux villes du Mans et de Laval, assurera d'une manière complète la régularité du service entre Paris et Rennes.

Section de Laval à Rennes.

L'État a livré les terrains, terrassements et ouvrages d'art de la section de Laval à Rennes, dans le milieu de l'année 1856. Les travaux ont été poussés par la Compagnie avec la plus grande activité. La voie est aujourd'hui posée, et l'avancement des stations est tel, que la ligne pourra être ouverte aux marchandises le 15 avril, et aux voyageurs le 1er mai de cette année. Ces stations sont au nombre de sept, réparties sur une distance de 73 kilomètres.

La gare de Rennes a dû recevoir des développements en rapport avec les trois lignes de Brest, de Redon et de Saint-Malo, qui divergent presque dès la sortie de la station. La halle couverte des voyageurs a 131 mètres de longueur, comme le front des bâtiments. Nous avons ouvert, à frais communs avec la ville, une avenue large de 24 mètres pour accéder à la station. Bien que les travaux n'aient pu commencer avant le mois d'août 1856, par suite d'une opposition du génie militaire, les bâtiments seront assez avancés le 1er mai pour recevoir les voyageurs.

Ainsi on aura livré en 1857, deux mois avant l'époque fixée par le cahier des charges, la totalité de la ligne de Paris à Rennes, longue de 373 kilomètres, qui avait fait l'objet de la concession de la loi du 13 mai 1852.

LIGNE DE LISIEUX A HONFLEUR (42 kilomètres).

1re Section. — *De Lisieux à Pont-l'Évêque.*

Les projets ont été approuvés le 16 juin 1856. Aux termes du cahier des charges, elle devrait être terminée pour le 1er juillet 1857; mais les sommes que M. le ministre des travaux publics nous a autorisés à y consacrer sont insuffisantes pour l'achever cette année. Nous avons dû, en conséquence, nous borner jusqu'ici aux ouvrages d'art principaux et aux acquisitions de terrains, partout où ne l'ont pas empêché les difficultés rencontrées chez les propriétaires.

Le souterrain de Lisieux doit avoir 980 mètres ; il est attaqué dans la partie située sous le boulevard de la ville ; il est voûté sur une longueur de 600 mètres. Ce travail serait même aujourd'hui plus avancé, si l'opposition des propriétaires du sol n'avait empêché de l'entamer sur d'autres points.

Un second souterrain de 2,950 mètres de longueur est nécessaire pour franchir, avec le maximum des inclinaisons indiquées au cahier des charges, le faîte qui sépare le bassin de la Touques de celui de la Seine. Ce souterrain est ouvert dans des bancs de craie ; on y a déjà percé 10 puits et 300 mètres de galerie. Ces premiers travaux ont confirmé les prévisions des études géologiques du pays, et font présumer que l'on ne rencontrera de difficultés sérieuses dans aucun des souterrains de la ligne.

Ces deux tunnels sont exécutés à forfait.

2e Section. — *Pont-l'Évêque à Honfleur.*

L'administration supérieure a approuvé, le 8 novembre 1856, les projets de la section du Pont-l'Evêque à Honfleur.

Les enquêtes du titre II de la loi du 3 mai 1841 ont eu lieu pour la ligne entière, et n'ont soulevé aucune objection ; nous pouvons donc espérer obtenir bientôt la désignation du jury d'expropriation dans les arrondissements traversés.

LIGNE DE CHERBOURG.

1re Section. — *De Mantes à Caen* (182 kilom.).

Nous avons employé l'année 1856 à compléter la ligne de Mantes à Caen. Elle avait été livrée à l'exploitation avec une seule voie, conformément aux prévisions du cahier des charges ; mais les difficultés qu'a présentées, pour le mouvement des trains, l'absence de la deuxième voie sur une longueur de 182 kilomètres, ont promptement fait reconnaître la nécessité de poser cette voie entre Mantes et Bernay. Cette pose est achevée de Bernay à Evreux, sur une étendue de 51 kilomètres ; elle le sera pour le début du prochain service d'été, sur les 51 kilomètres compris entre Mantes et Evreux.

Les travaux d'art sont partout terminés ; le souterrain de Boissy est livré à la circulation.

Nous avons établi dans les stations intermédiaires tous les aménagements qu'a exigés le trafic, et poussé avec activité les travaux de la gare définitive de Caen. Sur ce dernier point, les tranchées et les remblais présentaient un cube énorme de matériaux à déplacer. Ces terrassements sont aujourd'hui fort avancés ; il en est de même du bâtiment principal, où tout est préparé pour poser la couverture. L'exploitation pourra donc, vers le mois de juillet prochain, prendre possession de la gare de Caen, et se trouvera en état de desservir largement le trafic de cette importante tête de ligne.

2e Section. — *De Caen à Cherbourg.*

Les difficultés financières ont fait ajourner pendant un certain temps les travaux de cette section; mais à partir de cette année, nous les avons attaqués sur toute la longueur de la ligne.

Nous nous sommes occupés, jusqu'à la fin de 1856, d'acheter les terrains nécessaires ; déjà les deux tiers ont été acquis à l'amiable, et nous attendons, pour entrer en possession du reste, que les jugements d'expropriation aient été rendus. Dès à présent nous avons entamé les travaux entre Caen et Bayeux, et déjà ils ont atteint un certain degré d'avancement. Sur les autres points, les approvisionnements de matériaux s'opèrent, et rien ne sera négligé pour que la ligne soit ouverte dans le plus court délai possible.

LIGNE DU MANS A MÉZIDON.

(138 kilomètres).

1re Section. — *Du Mans à Alençon* (52 kilomètres).

Cette partie, ouverte le 15 mars 1856, a reçu dans le courant de l'année les compléments nécessaires à son exploitation. Elle peut être considérée comme terminée, sauf quelques travaux d'appropriation des gares.

2e Section. — *D'Alençon à Argentan* (43 kilom.).

Cette section comprend deux parties :

1° D'Alençon à Séez,	20 kilomètres.
2° De Séez à Argentan,	23 kilomètres.

Nous vous avions annoncé que la première partie pourrait être achevée pour le mois de juillet 1856 ; le ralentissement que, pour nous conformer aux intentions de l'administration supérieure, nous avons dû apporter dans les travaux, n'a pas permis de réaliser cette prévision ; toutefois, il est probable que vers la fin d'avril la voie sera posée en totalité.

Pour la deuxième partie, nous vous rappellerons que le tracé primitif a été modifié, afin de faciliter le raccordement avec la ligne de Paris à Granville.

Les travaux, suspendus jusqu'à l'approbation du nouveau tracé, ont été repris et sont déjà parvenus aux deux tiers de leur avancement.

3e Section. — *D'Argentan à Mézidon* (43 kilom.).

Cette section se divise en trois parties :

1° D'Argentan à Villiers,	10 kilomètres.
2° De Villiers à Jort,	20 kilomètres.
3° De Jort à Mézidon,	13 kilomètres.

Les travaux de la première partie marchent parallèlement à ceux de la précédente section, et sont, comme eux, exécutés aux deux tiers. Ils seraient même plus avancés, si nous avions reçu en temps utile l'approbation des projets soumis par nous à MM. les ingénieurs du contrôle.

Les plans de la troisième partie ont été récemment approuvés, et nous en avons entamé les terrassements sur tous les points où il nous a été possible d'occuper les terrains. Le relief du sol ne présente d'ailleurs aucun obstacle au tracé.

Sur la deuxième partie, nous avions, comme nous vous l'annoncions l'année dernière, cherché à nous rapprocher de Falaise en modifiant notre tracé primitif qui en passe à 7 kilomètres. Ces nouvelles études nous ont amenés à adopter un tracé qui passe à 4 kilomètres de la ville. En outre, pour répondre, autant qu'il dépendrait de nous aux vives réclamations de la commune de Falaise, fortement appuyées par l'administration supérieure, nous avons offert d'établir entre la ville et la station la plus rapprochée, un service gratuit d'omnibus.

Notre tracé a reçu, le 23 septembre 1856, l'approbation de M. le ministre des travaux publics. Nous nous mettons en mesure de commencer les travaux aussitôt que nous nous serons mis d'accord sur quelques points qui restent à régler avec l'administration.

LIGNE DE FÉCAMP (19 kilomètres).

La partie comprise entre la station de Beuzeville et la station provisoire de Fécamp, est ouverte depuis le 25 février 1856. Elle est aujourd'hui entièrement achevée.

Le traité par lequel la ville de Fécamp s'engage à contribuer par une subvention de 200,000 fr. au prolongement de la ligne jusqu'au port, a été approuvé par le gouvernement à la date du 13 décembre dernier. Nous avons pris immédiatement les mesures nécessaires pour son exécution. Un marché a été passé pour les travaux ; une partie des terrains est dès ce moment achetée ; nous aurons dans un an livré à l'exploitation ce prolongement qui, en augmentant l'importance et les produits du port, doit accroître d'une manière notable la valeur de l'embranchement.

ETUDES.

LIGNE DE SERQUIGNY A ROUEN.

La direction de la ligne qui part de Serquigny pour aller rejoindre le chemin de fer de Rouen vers Tourville, doit être déterminée par l'administration supérieure. Dans le mois de septembre 1856, la Compagnie a envoyé deux projets comparatifs à M. le ministre des travaux publics, en désignant celui qu'elle préfère.

La question sera soumise au Conseil général des ponts et chaussées, et nous commencerons les études définitives lorsque nous serons fixés sur le choix du tracé.

LIGNE PRISE SUR L'EMBRANCHEMENT DE MÉZIDON

Et aboutissant à la ligne de Paris à Rennes.

De nouveaux avant-projets, comparatifs des directions vers les lignes de Rennes et de Caen, ont été demandés à la Compagnie par M. le ministre des travaux

Digitized by Google

publics. Ces projets ont été soumis aux enquêtes dans les quatre départements traversés. Trois de ces commissions ont confirmé presque unanimement le choix fait par la Compagnie, du raccordement, vers Saint-Cyr, sur la ligne de Bretagne.

Il nous reste à attendre le décret impérial, rendu en Conseil d'Etat, qui doit fixer les conditions générales du tracé.

Les études définitives de cette première section du chemin de fer de Paris à Grandville, longue de 158 kilomètres, sont très-avancées. Elles sont même complétement terminées entre Saint-Cyr et Dreux, sur 63 kilomètres de longueur.

LIGNE D'ARGENTAN A GRANVILLE.

La Compagnie est obligée, par son cahier des charges, à exécuter la ligne d'Argentan à Grandville, longue d'environ 130 kilomètres, moyennant une subvention de 4 millions de francs, fournie par les localités intéressées.

D'après la répartition proposée aux Conseils généraux par M. le ministre des travaux publics,

L'Orne serait imposé à		2,000 000 de francs,
Le Calvados	— à	400,000
La Manche	— à	1,600,000

Dans la session de 1856, le département de la Manche n'a pas voté la subvention de 1,600,000 fr., et le département du Calvados a lié le vote de la subvention de 400,000 fr. qui lui était demandée, à l'exécution d'un autre chemin qui n'est pas compris dans les obligations que notre concession nous impose.

Le département de l'Orne, au contraire, a voté une imposition de 2 millions de francs, et a même proposé de la payer dans le cas où le chemin de fer serait construit jusqu'à la limite du département, vers Flers, dans un délai de sept années à partir du 1er janvier 1857.

Ces votes ne répondaient pas, dans leur ensemble, au vœu de la loi, et la Compagnie a dû ajourner les études sur la ligne d'Argentan à Granville.

LIGNE DU MANS A ANGERS (97 kilomètres).

Nous avons terminé les études de cette ligne. Un projet définitif de la première section, du Mans à Sablé, sur 55 kilomètres de longueur, a été adressé le 10 juillet 1856 à M. le ministre des travaux publics. Bien qu'il semble résulter du silence du cahier des charges que le choix du tracé était remis à la Compagnie, l'administration supérieure a demandé deux avant-projets, l'un passant par la Flèche, l'autre par Sablé, afin de les soumettre aux enquêtes. Dès le 4 septembre, ces avant-projets ont été produits.

La Compagnie a vu l'immense majorité des Commissions d'enquête se prononcer pour le tracé qu'elle avait préféré; les trois départements traversés, la Sarthe, la Mayenne et Maine-et-Loire ont adopté la ligne passant par Sablé. Nous attendons la décision de l'administration supérieure pour présenter la seconde partie du projet, entre Sablé et Angers.

LIGNE DE RENNES A SAINT-MALO.

Sur la première section, entre Rennes et Combourg, les projets sont terminés; ils ont été adressés à M. le ministre des travaux publics le 26 novembre 1856.

La deuxième partie est encore à l'étude, mais les plans seront prochainement en état d'être remis.

LIGNE DE RENNES A REDON.

Le projet complet du chemin de fer de Rennes à Redon a été envoyé à M. le ministre des travaux publics, le 16 avril 1856. Nous avons reçu, le 5 décembre suivant, l'avis de son approbation. Dans l'intervalle, on a dressé les plans parcellaires, fait les estimations de détail et passé un marché pour l'exécution des travaux.

Les difficultés soulevées par l'administration de la guerre, au sujet de la proximité du polygone de l'Ecole d'artillerie de Rennes, ont fait modifier le projet sur les huit premiers kilomètres à partir de son origine. Cette question est aujourd'hui résolue.

Enfin, M. le ministre des travaux publics avait demandé l'étude d'une variante entre le 30e et le 62e kilomètre, dans le but de raccourcir le chemin de fer en se maintenant à côté de la rivière de la Vilaine. Il résulte des études faites que cette variante, outre l'inconvénient de s'éloigner de deux chefs-lieux de canton importants, Bain et Fougeray, aurait pour résultat d'augmenter la dépense d'au moins 2 millions. Aussi, nous avons la confiance que le tracé proposé par la Compagnie sera maintenu.

LIGNE DE RENNES A BREST.

Deux sections sont en ce moment approuvées :

La première, de Rennes à Saint-Méen, longue de 45 kilomètres, l'a été à la date du 28 juillet 1856; elle a reçu un commencement d'exécution;

La deuxième, de Saint-Méen à Moncontour, longue de 30 kilomètres, est approuvée depuis le 11 septembre 1856.

La Compagnie a adressé, le 2 juillet 1856, à M. le ministre des travaux publics, les projets d'une troisième section, de Moncontour à Quintin. Le tracé de cette partie de la ligne a soulevé des objections de la part des villes du littoral, telles que Saint-Brieuc, Guingamp, Morlaix. Ces objections nous ont portés à étudier un tracé plus rapproché de la mer et des localités que nous venons de citer. Nous nous sommes occupés de réunir tous les renseignements qui pourraient nous éclairer sur la préférence à donner à l'une ou à l'autre de ces deux directions. Cette question est en ce moment l'objet d'une étude approfondie de la part de notre service de construction et de notre service commercial. Nous espérons être mis à même, sous peu de temps, de reconnaître la solution la plus conforme aux intérêts généraux de notre entreprise et des contrées à desservir.

Dans le doute où nous sommes sur cette partie du chemin, nous avons porté nos études sur d'autres points, et nous serons bientôt en mesure de produire un projet entre Pleyberchrist et Landerneau, partie commune à toutes les directions.

Quant à la question de la gare de Brest, qui se rattache à l'agrandissement de l'enceinte de la ville et à l'établissement d'un port de commerce, elle a fait quelques progrès. L'emplacement proposé par la Compagie a reçu l'approbation unanime de la Commission instituée par l'arrêté du 21 avril 1856 de M. le préfet du Finistère.

De plus, il a eu la sanction du conseil général des ponts et chaussées. Il nous reste à attendre une décision officielle qui nous permette de faire des projets définitifs entre Landerneau et Brest.

Nous avons fait connaître, l'année dernière, les démarches que nous avions faites auprès de M. le ministre des travaux publics au sujet des chemins de fer à établir entre notre réseau et ceux des Compagnies du Nord et d'Orléans. La résolution prise par le gouvernement d'ajourner toute concession nouvelle nous a d'abord empêchés d'insister pour obtenir une solution, et l'année a dû s'écouler sans que nous ayons pu renouveler nos démarches. Cependant il est devenu notoire que des négociations ont été ouvertes entre le gouvernement et d'autres Compagnies; sans paraître toucher directement à notre réseau, elles pourraient aboutir à des concessions dont l'issue n'est pas sans importance pour nous. D'un autre côté, nous avons été informés que le gouvernement avait jugé indispensable d'établir une ligne de jonction entre les chemins du Nord et les lignes de Normandie. Ce chemin est le prolongement naturel des lignes transversales qui, par notre réseau, relient Rouen avec Tours et Angers; il comble la dernière lacune qui reste à former pour établir entre les départements du Nord et ceux de l'ouest et du sud-ouest de la France une communication dont ils sont restés privés jusqu'à ce jour.

Vivement touchés de ce qu'avaient de grave pour votre Compagnie les questions ainsi soulevées, nous avons de nouveau saisi M. le ministre des travaux publics de nos réclamations. Disposés, comme nous l'avons toujours été, à nous entendre avec les deux Compagnies voisines de vos concessions, nous avons fait appel à la bienveillante équité du gouvernement, pour qu'une satisfaction soit donnée à vos intérêts, jusqu'ici des moins bien partagés au milieu de tant d'autres intérêts en présence. Nous ne pourrions concevoir que notre Compagnie, qui est appelée à desservir une des parties les plus importantes du territoire, qui s'est toujours si complétement associée aux efforts dont le pays recueille enfin les fruits, ne fût pas associée également aux bienfaits d'une répartition équitable entre les grands réseaux qui doivent former des groupes distincts. Nous suivons avec persévérance les négociations entamées, et vous pouvez compter que nous n'épargnerons rien pour faire prévaloir vos droits.

Indépendamment des sections nouvelles dont il a été parlé plus haut, nous avons dû porter notre attention sur les lignes dont l'exploitation remonte à une date plus ancienne. La circulation tend à s'y accroître, par suite de l'ouverture des embranchements qui s'y rattachent, ainsi que par le développement des transports de marchandises encombrantes. L'expérience nous a démontré qu'avec l'extension progressive du réseau, des faits analogues se reproduiront chaque année, et nous nous sommes en conséquence occupés d'y pourvoir. Après avoir terminé les agrandissements indiqués dans notre dernier rapport, nous les avons complétés de manière à suffire aux transports actuels et à ceux que nous réserve l'avenir.

La gare de Paris (rue Saint-Lazare) a reçu de nouvelles extensions du côté de la rue de Londres; un vaste emplacement y a été déblayé, puis recouvert et affecté au service des marchandises de grande vitesse.

Le service des voyageurs recevra en même temps des aménagements devenus indispensables. A la salle des bagages, dont l'insuffisance est reconnue, nous allons en substituer une dont l'étendue répondra de la manière la plus satisfaisante aux convenances de ce genre de service.

Un service de douane fonctionne à la gare de marchandises de Batignolles, ainsi que nous vous l'avions annoncé l'année dernière.

Nous y avons ajouté un entrepôt d'une capacité de 10,000 tonnes, relié par des rails à la gare et au chemin de Ceinture. Là, sous la surveillance établie par l'administration des douanes, d'un commun accord avec la Compagnie, le commerce trouvera de tels avantages que votre trafic ne peut manquer d'en recevoir une notable amélioration. De plus, nous construisons aux Batignolles des ateliers en rapport avec les besoins d'un réseau dont la longueur atteint en ce moment 876 kilomètres, et qui devra, dans quelques années, en avoir plus de 2,000.

Les gares de Montparnasse, de Versailles; de Poissy, de Mantes, de Saint-Sever, du Havre, de Dieppe, ont reçu des extensions en rapport avec les exigences de leur service et l'augmentation de leur trafic.

Dans la plupart des stations, de nouveaux aménagements ont pu être établis, et le matériel fixe augmenté.

La voie de fer de la ligne de Versailles (rive gauche) a été remplacée, comme l'avait été celle de la rive droite, par des rails d'un poids plus considérable, mieux appropriés aux trains pesants de la ligne de Bretagne.

Trois nouvelles stations intermédiaires ont été établies sur les lignes de Saint-Germain et de Dieppe.

Nous avons poursuivi la reconstruction en fonte des ponts en bois de la ligne de Rouen. Cette opération est entièrement terminée pour le pont de Rouen; elle le sera cette année pour ceux d'Oissel et du Manoir, dont les travaux sont en cours d'exécution. Les ponts de Maisons et de Besons, préparés pour les constructions nouvelles, seront attaqués et terminés l'année prochaine.

Enfin, pour suffire à l'affluence des marchandises encombrantes, il a été nécessaire, indépendamment du matériel roulant affecté aux prolongements mis en exploitation, d'augmenter de nouveau celui des lignes anciennes.

Depuis le 31 mars 1856, il a été commandé en tout, pour ces deux destinations :

30 locomotives;
45 voitures à voyageurs;
602 wagons.

Par suite de ces commandes, le matériel de la Compagnie se trouve comprendre un effectif résumé dans le tableau ci-après :

Digitized by Google

VEHICULES.

	Machines.	Voitures à voyageurs.	Wagons divers.	Wagons de marchandises.	Wagons de terrassement.	TOTAL.
	—	—	—	—	—	—
Matériel total de l'effectif	346	1,234	341	4,421	258	6,274
Sur lequel il reste à livrer	80	45	»	550	»	595

Les sommes consacrées au matériel roulant, dans l'année qui vient de s'écouler, se sont élevées,

Pour les lignes nouvelles, à	6,725,906 79
Pour les lignes anciennes, à	3,963,209 72
Total	10,688,116 51

Ces dépenses, ainsi que nous l'avons dit, étaient imposées par la marche ascendante du trafic. Elles sont compensées par les produits, et nous voyons, dès à présent, l'extension des transports répondre à nos efforts et à nos dépenses. En résumé, il a été porté dans le courant de l'année, au compte de l'établissement des lignes de la Compagnie, une dépense de 45,806,022 16

qui se répartit comme suit :

Dépenses générales, intérêts pendant la construction	1,860,841 30
Direction et surveillance	1,446,627 99
Terrains	2,005,530 80
Etablissement des lignes	21,586,494 13
Matériel fixe et matériel roulant	10,963,334 73
Travaux à forfait	7,892,903 21
Chemin de Ceinture	50,000 »

Nous avons couvert ces dépenses au moyen d'une partie des obligations, qu'aux termes des articles 7 et 12 du cahier des charges, et de l'article 17 des statuts, le Conseil d'administration est autorisé à émettre.

Une première série de 600,000 obligations, remboursables à 500 francs, et rapportant 15 francs d'intérêt annuel, a été, comme nous l'avons déjà exposé, créée en 1855.

Il en a été appliqué, à l'échange des obligations des anciennes Compagnies, 398,358.

Nous avons été autorisés par le gouvernement à disposer des 201,642 obligations formant le solde de la série. Elles ont été négociées au fur et à mesure des besoins de la Compagnie et des autorisations successives de M. le ministre des travaux publics, c'est-à-dire :

Le 10 novembre 1855,	65,000 à 280 fr.
Le 19 février 1856,	40,000 à 280
Le 25 avril 1856,	90,000 à 285
Ensemble	195,000

Le surplus, soit 6,642, a été négocié à des taux variables et par petites fractions.

Nous avons, en outre, au commencement de l'année présente, émis une nouvelle série de 100,000 obligations, au taux de 273 fr. 75 c.

Ces différents emprunts ont été souscrits en totalité par la Société générale du Crédit mobilier. En se reportant aux circonstances dans lesquelles ces opérations ont eu lieu, et notamment à la dernière émission, il est facile de reconnaître que la Compagnie a obtenu un prix d'émission satisfaisant, en même que la certitude d'une prompte et régulière réalisation.

Par suite de ces nouvelles émissions, les charges résultant pour la Compagnie, du service des emprunts, se sont élevées, dans l'exercice 1856, à 10,068,340 50

sur lesquels l'exploitation supporte une part de 8,562,586 71

Elle n'en supportait, en 1855, que 4,801,781 »

Augmentation en 1856, 3,690,802 71

soit 12 fr. par action.

Cette différence se compose de deux éléments :

En premier lieu, nous vous rappellerons que les intérêts du capital consacré aux lignes de Nantes à Caen, du Mans à Laval, du Mans à Alençon, de Beuzeville à Fécamp, ont été portés, en 1855, au compte de l'établissement jusqu'au jour de la mise en exploitation de ces différentes lignes. C'est pour cette raison que vous avez vu figurer, dans les comptes de l'année dernière, une somme de 2,936,044 fr. 31 c. sous le titre de : Dépenses générales, intérêts pendant la construction. Le service ayant été ouvert sur tous ces chemins dans le courant de 1855 ou dès le commencement de 1856, les intérêts de leur capital doivent être actuellement supportés par l'exploitation.

Le surplus des charges de l'exercice provient de l'intérêt des sommes affectées aux lignes exploitées ; telles sont, en premier ordre, les dépenses qui ont eu pour but de terminer les sections nouvellement ouvertes ; telles sont également celles consacrées aux agrandissements et aux améliorations sur les parties anciennes du réseau, et notamment au matériel roulant, aux ponts, aux gares et aux ateliers.

EXPLOITATION.

Les détails que nous avons donnés jusqu'ici sont résumés par les comptes de l'établissement, annexés à ce rapport. Il nous reste à appeler votre attention sur les résultats de l'exploitation pendant le dernier exercice.

Le total des recettes provenant des transports s'est élevé, dans l'année 1856, à 41,632,325 fr. 56 c., qui se répartissent ainsi qu'il suit sur les trois divisions du réseau :

Lignes de banlieue (comprenant les deux chemins de Versailles, ceux de Saint-Germain, d'Argenteuil et d'Auteuil	5,661,278 70
Lignes de Normandie (Rouen, Havre, Dieppe, Fécamp),	21,484,874 76
Ligne de Caen	4,368,421 60
Ligne de Bretagne	9,766,350 20
Ligne du Mans à Mézidon (section du Mans à Alençon),	349,400 30
La recette de l'année dernière avait été de	35,452,110 11
Il y a donc, en 1856, une augmentation brute de	6,180,215 45

Si, pour rechercher l'origine de cette augmentation, l'on compare, sur les diverses sections, les recettes des deux années, on trouve que, sur la ligne de Normandie, les recettes se sont accrues de 1,021,467 83

Sur la ligne de Caen,	3,184,953 18
— de Bretagne,	1 823,082 76
— d'Alençon,	349,400 30

Par contre, sur les lignes de banlieue, la recette a diminué de 198,689 fr. 60 c. Dans le chiffre de 6,180,215 fr. 45 c., les voyageurs et les transports de grande vitesse figurent pour 5,072,833 fr. 30 c.

Ces chiffres permettent d'apprécier les faits qui se sont produits relativement à vos transports.

Par suite de l'ouverture des nouvelles sections, la longueur moyenne exploitée s'est trouvée d'une année, à l'autre portée de 639 à 866 kilomètres, c'est-à-dire accrue de 35 0/0 ; vous venez de voir que les recettes ne se sont accrues, dans le même intervalle, que de 18 0/0.

Une addition de 227 kilomètres à votre exploitation ne pouvait être immédiatement suivie d'un développement proportionnel dans le trafic. Il est impossible, en effet, que le parcours, sur les lignes nouvelles, ne soit pas inférieur durant les premiers temps à ce qu'il doit être dans une situation normale. Divers motifs engagent à ouvrir le service dès que la voie est praticable avec sécurité et sans attendre l'entier achèvement des travaux ; l'impatience des populations appelle avec vivacité le moment où elles seront mises en possession de ce nouveau moyen de transport, et il est de votre intérêt d'abréger le temps durant lequel le capital employé à la construction demeure improductif. Mais pendant un certain intervalle, l'imperfection de la ligne, jointe à la gêne qu'imposent les travaux d'achèvement, viennent entraver la circulation et créer des obstacles au trafic. D'ailleurs, les relations qui doivent alimenter ce trafic, les changements à introduire dans ce but parmi les habitudes locales, ne peuvent être établis sans des délais plus ou moins longs. Aussi, tout chemin nouvellement ouvert a-t-il à traverser une période de début, pendant laquelle ses moyens sont insuffisants, sa clientèle restreinte. Telle a été, pendant l'année qui vient de s'écouler, la situation des parties nouvelles de votre réseau. Aussi n'ont-elles pu compenser tout d'abord, par leurs produits, l'accroissement qui est résulté dans les charges de la Compagnie, des intérêts du capital qu'elles représentent.

Ces circonstances ont pesé lourdement sur l'exercice 1856 ; toutefois, les résultats obtenus récemment nous permettent de constater une rapide amélioration. Ainsi, sur la ligne de Caen, l'extension, pour ne pas dire l'existence du trafic de la petite vitesse était subordonnée à l'établissement d'une double voie de Mantes à Bernay ; cette voie est aujourd'hui posée en partie, ainsi que vous l'avez vu plus haut, et vous aurez un exemple du progrès qui s'en est suivi, quand vous saurez que le transport des bestiaux, presque nul auparavant, s'est élevé dans les derniers mois de 1856, en nombres ronds, à 50,000 têtes, produisant une recette de 200,000 fr.

Sur la ligne de Bretagne, la pose de la double voie entre le Mans et Laval n'a pas amené des résultats moins satisfaisants.

Il convient en outre d'observer que ce brusque allongement de plus d'un tiers amené sur vos lignes d'une année à l'autre, ne saurait se représenter désormais ; en effet, d'une part, les délais d'exécution nous permettront de répartir plus lentement l'ouverture des sections nouvelles sur les exercices qui suivront ; d'autre part, l'influence momentanée des accroissements sera de moins en moins sensible sur l'ensemble de votre réseau, à mesure qu'il aura acquis une étendue plus considérable.

Il est un autre point de vue sous lequel les résultats de l'exploitation diffèrent sensiblement de ceux de l'année précédente.

Vous avez dû remarquer plus haut que les marchandises de petite vitesse figurent pour 5,072,833 f. 30, c'est-à-dire pour plus des 5/6, dans l'augmentation du produit brut, bien qu'elles tiennent seulement une proportion de 44 0/0 dans les recettes de l'année. Cette augmentation se répartit de la manière suivante :

Normandie,	1,605,315 04
Caen,	1,802,585 10
Bretagne,	1,541,643 26
Alençon,	123,289 90
	5,072,833 30

D'où il résulte que non-seulement l'accroissement de 1,021,467 fr. 83 c., obtenu sur l'ensemble des lignes de Normandie, est dû en totalité aux marchandises, mais encore que les trains de voyageurs ont présenté un déficit de 583,847 fr. 21 c., qui a été compensé par les progrès du trafic de la petite vitesse.

En rapprochant de ce chiffre la diminution de 198,689 fr. 60 c. éprouvée par la banlieue, on est conduit à reconnaître que le mouvement des voyageurs a subi, pendant l'année dernière, un notable ralentissement sur une partie des directions du ré-

Digitized by Google

sean. Ce fait s'explique si l'on observe que l'année 1856 n'a pas vu se reproduire les circonstances qui avaient, en 1855, attiré vers Paris une grande affluence d'étrangers. L'effet n'en a pas été ressenti par la ligne de Bretagne, placée en dehors du sens de ce mouvement. Mais il n'en a pas été de même sur la ligne de Paris au Havre et sur celles de la banlieue, et vous venez de le voir par la diminution de 782,536 fr. 81 c. qu'elles ont éprouvée sur le produit des voyageurs. Il est donc évident que les bénéfices de l'année 1855 avaient profité d'une recette extraordinaire, laquelle a manqué en 1856. Ce vide a sans doute été compensé par le progrès du trafic habituel ; mais la proportion plus forte pour laquelle les marchandises sont entrées dans l'ensemble des transports a, par contre, grevé l'exploitation de frais plus considérables. Il ne faut pas oublier, en effet, que les marchandises paient un tarif moins rémunérateur que celui des voyageurs, et qu'elles entraînent des dépenses de manutention qui réduisent encore le produit net. Aussi trouverez-vous, dans les comptes de l'exploitation, que le chiffre des frais s'élève à 17,421,620 fr. 85 c., soit 43.15 0/0 de la recette. Ce rapport n'avait été que de 39.75 0/0 l'année précédente. C'est une surcharge de 3.40 0/0 dont nous venons de vous exposer les causes. Elle a réduit les bénéfices de l'exploitation proprement dite, déduction faite de l'impôt sur les transports, à 20, 70,988 71, soit 1,044,948 72 seulement de plus qu'en 1855, malgré l'augmentation de 6,180,215 45 sur les recettes brutes.

Tout en constatant ce désavantage pour le dernier exercice, nous ne pensons pas qu'il y ait lieu de s'en alarmer pour l'avenir. Comme vous l'avez vu, le progrès est général sur les branches du trafic indépendantes de l'influence des événements particuliers. Tandis que le mouvement des voyageurs étrangers faisait défaut aux lignes de Normandie, le tonnage de leurs marchandises croissait de 25 0/0 ; sur les autres lignes, les résultats sont plus encourageants encore, et ceux obtenus depuis le commencement de l'année courante viennent les confirmer.

Nous avons donc la certitude qu'en dehors des bénéfices accidentels, la masse de vos transports n'a pas cessé de se développer.

La disette qui s'est fait sentir pendant les années dernières a persisté en 1856. Nous avons dû continuer à prendre les moyens de venir en aide à la partie du personnel de la Compagnie qui a le plus à souffrir de la cherté des subsistances. Nous avons prolongé la mesure déjà suivie dans les Compagnies de notre réseau, de ramener au maximum de 40 c. par kilogramme le prix du pain consommé dans la famille des employés. La différence entre le prix de 40 c. et la taxe légale a été parfaite au moyen d'une indemnité mensuelle, calculée d'après les bases fixées pour la consommation. Ce supplément s'est étendu aux traitements inférieurs à 1,800 fr. pour les employés mariés, et aux traitements inférieurs à 1,500 fr. pour les employés non mariés. Cette répartition, la plus équitable en ce qu'elle est proportionnelle aux charges de chaque famille, représente, dans le dernier exercice, une somme de 276,615 fr. 43 c. La diminution du prix du pain a fait cesser aujourd'hui cette dépense sur presque tous les points ; les apparences favorables de l'année nous autorisent à penser qu'il n'y aura pas lieu de la reprendre, et que l'exploitation en sera dégrevée en grande partie pour l'exercice 1857.

Nous avons payé, l'année dernière, une somme de 337,375 fr. 53 c., pour des indemnités relatives aux accidents survenus en 1855.

Cette somme a été, comme précédemment, imputée sur le compte de réserve. Ce compte s'est accru du bénéfice réalisé sur la négociation de 460 actions formant le solde du capital de la Compagnie ; nous y avons également porté le montant des coupons échus antérieurement au 31 décembre 1851, et dont le paiement n'a point été réclamé ; ces coupons, aux termes de l'art. 45 des statuts, sont acquis à la Société.

Vous remarquerez parmi les dépenses d'ordre qui viennent en déduction des recettes, un chiffre d'une importance encore inaccoutumée. Nous voulons parler de l'impôt du dixième perçu sur les transports en vertu de la loi du 15 juillet 1855, et qui figure dans les comptes de cette année pour 2,496,000 fr. » c.

C'est une augmentation de 936,000 »
sur le chiffre de l'année précédente qui était de 1,560,610 45

et qui portait sur une recette relativement supérieure.

Une question récemment soulevée a déjà donné l'occasion de faire connaître quelle part cet impôt prélève sur le dividende. Dans beaucoup de circonstances, le tarif perçu avant la promulgation de la loi avait dû être ramené, dans l'intérêt du trafic, au-dessous du tarif porté au cahier des charges. Les raisons qui avaient obligé la Compagnie à consentir ce rabais subsistent indépendamment de toute disposition nouvelle dans les lois de finances ; elles n'ont pas permis de relever le tarif en y ajoutant le montant de l'impôt du 10e. Aussi, sur les 2,496,000 fr., perçus cette année par l'État sur vos recettes, il n'a pu être recouvré sur le public, par voie de surtaxe, que 1,024,000 fr., et votre dividende se trouve diminué du surplus, 1,472,000 fr., soit, à quelques centimes près, 3 fr. par action.

En résumé, l'ensemble de recettes de toute provenance a été de : 42,598,270 25
D'où il convient de retrancher les dépenses d'ordre. 3,930,856 05

Ce qui laisse une somme de 38,567,414 20
L'ensemble des dépenses générales et proprement dites de l'exploitation a été de 17,929,348 21

Le bénéfice est de 20,638,065 99
Desquels il y a à déduire :
1° Pour la part du service des emprunts à la charge de l'exploitation, 8,562,596 »
2° Intérêts à 3 1/2 0/0, payés aux actionnaires le 1er octobre 1856, 5,250,000 »

Ensemble. 13,832,596 »

Ce qui laisse à distribuer une somme de 6,805,469 f. 99 c. soit 22 fr. 50 c. par action, en reportant sur l'exercice prochain un solde de 55,469 fr. 99 c.

Ce dividende de 22 fr. 50 c., ajouté à la somme de 17 fr. 50 c. montant de l'intérêt à 3 1/2 0/0, porte le revenu total de l'action, pour 1856, à 40 fr.

Si vous approuvez la distribution du dividende, le paiement en aura lieu, à la caisse de la Compagnie, à dater de mercredi prochain, 1er avril.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS.

RAPPORT

Présenté à l'assemblée générale des actionnaires dans la réunion annuelle et extraordinaire tenue le 30 mars 1857 par le Conseil d'administration de la Compagnie.

Messieurs,

Le caractère de cette réunion, qui est à la fois *ordinaire* et *extraordinaire*, doit vous faire pressentir que vous ne serez pas seulement appelés à statuer sur des questions relatives à l'exercice expiré. Nous aurons en effet à vous soumettre, indépendamment des comptes annuels, un ensemble de combinaisons qui intéressent au plus haut degré l'avenir de la Compagnie. Le rapport que nous avons l'honneur de vous présenter traitera successivement tous ces points dans la forme consacrée déjà par d'anciennes habitudes. Ainsi, les deux premiers chapitres comprendront l'exposé de notre situation financière, l'aperçu de nos travaux de construction, les faits principaux et les résultats de notre exploitation pendant l'exercice 1856. Le troisième chapitre sera spécialement réservé pour ce qui a trait à l'administration générale de nos affaires et aux négociations que nous avons suivies tant avec le gouvernement qu'avec d'autres Compagnies.

CHAPITRE PREMIER.

Situation financière. — Compte de premier établissement.

Ce compte présente les dépenses dont l'accroissement avait été prévu dès l'année dernière et auxquelles il a été pourvu par des ressources de deux natures,

Savoir :

1° Les obligations reçues des Compagnies du Bourbonnais et du Grand-Central, pour prix des cessions qui leur ont été faites ;

2° Les obligations de la Compagnie d'Orléans émises à valoir sur l'emprunt de 110 millions que vous nous avez autorisés à contracter.

Recettes.

1° Montant du fonds social,		150,000,000 »
2° Réalisation du capital du 1er emprunt,		9,999,000 »
3e Réalisation du capital du 2e emprunt,		9,999,750 »
4° Reçu à-compte du 3e emprunt,		
Savoir :		
1re série,	51,000,000 »	
2e série,	35,750,000 »	
3e série,	43,473,000 »	
4e série,	10,285,767 95	
		140,508,767 95
5° Subventions reçues à-compte sur les 4 millions dus par les départements et les villes de la section de Poitiers à la Rochelle et à Rochefort,		2,761,941 75
6e Réalisation de 86,000 obligations reçues de la Compagnie du Bourbonnais,		24,510,000 »
7e Réalisation de 33,645 obligations reçues de la Compagnie du Grand-Central,		9,296,510 75
8e Recettes diverses,		282,139 64
Total,		347,358,110 09

Il reste à recouvrer un reliquat de 27,000 fr. sur la troisième série du troisième emprunt, et à réaliser environ 38,000,000 fr. pour complément de la quatrième série dudit emprunt, se composant de 170,000 obligations.

Nous avons, en outre, à recevoir environ 7,200 obligations de la Compagnie du Bourbonnais et 7,000 obligations de la Compagnie du Grand-Central, pour solde du prix des sections vendues, indépendamment des ressources qui sont à imputer sur le crédit de 110 millions ouvert l'année dernière.

Dépenses.

Les dépenses s'élevaient au 28 février 1856 à	298,334,377 03
Les dépenses effectuées sur toutes les sections, du 28 février 1856 au 28 février 1857, s'élèvent à	42,217,045 35
Total,	340,551,422 38

Résumé.

Les recettes s'élèvent à	347,358,110 09
Les dépenses, à	340,551,422 38
L'excédant des recettes sur les dépenses est de	6,806,687 71
En ajoutant à cet excédant le solde créditeur des comptes divers, qui s'élève à	14,692,622 40
On obtient un total de	21,499,310 11

Ce solde, d'accord avec la balance générale des écritures au 28 février 1857, était représenté de la manière suivante :

Espèces en caisse,	2,648,667 96
Valeurs en portefeuille,	18,850,642 15
Somme égale,	21,499,310 11

Nous venons d'établir que le reliquat de nos ressources actuelles était de 6,806,687 71

Si nous ajoutons :

1° Ce qui reste à recevoir des troisième et quatre séries du troisième

Digitized by Google

emprunt, environ	38,000,000	»
2° Le montant des obligations que le Bourbonnais et le Grand-Central nous doivent encore, soit environ	3,000,000	»
3° Le solde des subventions que nous aurons à recevoir des départements et des villes de la section de Poitiers à la Rochelle et Rochefort,	1,238,058	25
Nous arrivons à un total de	49,944,745	96

qui eût suffi pour couvrir les dépenses à effectuer en 1857, s'il n'eût rien été changé aux conditions dans lesquelles nous nous trouvions l'année dernière. Mais les combinaisons dont nous vous parlerons tout à l'heure modifieront naturellement les prévisions anciennement établies. La question de notre situation financière devra donc être examinée à un point de vue nouveau.

En attendant que le moment de s'en occuper soit venu, nous avons à vous rendre compte des travaux effectués pendant le dernier exercice, à l'aide des sommes mises à notre disposition.

Au 1er janvier 1856, la Compagnie d'Orléans exploitait pour son compte une longueur de 1,053 kilom.

Dans le courant de cette année, la section d'Argenton à Limoges, d'une longueur de 107

a été ouverte le 2 juin pour le service des marchandises, et le 16 juin pour le service des voyageurs.

Le 17 juillet, la Compagnie livrait à la circulation la section de Poitiers à Niort, d'une longueur de 75

Ce qui porte la longueur du réseau exploité, au 31 décembre 1856, à 1,234 kilom.

Sur le réseau ouvert au 1er janvier 1855, les travaux d'agrandissement ont continué pendant l'exercice 1856.

A Ivry, la Compagnie poursuit les projets d'extension de ses gares, projets dont vous avez été entretenus l'année dernière.

Entre Paris et Orléans, le renouvellement des voies, effectué déjà sur une longueur de 105 kilomètres, a été complétement achevé. Ce travail considérable a entraîné une dépense totale de 2.709,726 fr., déduction faite du produit des anciens matériaux. *Cette dépense ne figure en rien dans notre compte de premier établissement. Elle a été exclusivement imputée au budget de l'exploitation.*

La Compagnie a dû d'ailleurs, dès 1856, renouveler sur la section d'Orléans à Tours 5 kilomètres de voie simple, dont les matériaux ont été employés à l'entretien des voies de même modèle de la ligne d'Orléans à Bordeaux.

Cette année, elle compte, tant sur le Centre que sur la ligne d'Orléans à Tours, opérer un travail analogue sur 55 kilomètres.

Chaque exercice portera ainsi successivement sa part de cette charge si importante du renouvellement des voies. Vous verrez plus loin que nous procédons de la même manière en ce qui touche le renouvellement du matériel, fidèles en cela au principe depuis longtemps adopté par la Compagnie, que *l'exploitation doit payer tout ce qu'elle consomme.*

L'ancien réseau du Centre n'a, pendant l'année 1856, exigé aucun travail neuf qui mérite de vous être signalé.

A Orléans, nous attendons depuis longtemps l'approbation du projet que nous avons présenté à l'administration supérieure pour la construction d'une gare définitive aux Aubrais, point de bifurcation des lignes de Bordeaux et du Centre. Nous espérons qu'une plus saine appréciation de nos demandes fera cesser l'opposition locale que nous avons rencontrée, et que l'administration supérieure voudra bien sanctionner notre projet qu'ont approuvé successivement le Conseil des ponts et chaussées et le Conseil d'Etat.

Sur les prolongements du Centre, nous n'avons plus à ouvrir que la section de Saint-Germain-des-Fossés à Roanne, d'une longueur de 65 kilomètres. Chargée à forfait de l'exécution de cette section, la Compagnie a poussé activement ses travaux. Elle livrera, vers le 15 mai prochain, la section de Saint-Germain à la Palisse, d'une longueur de 18 kilomètres, et un an après, la section de la Palisse à Roanne, pour laquelle l'importance des travaux d'art nous oblige de profiter de la totalité des délais prévus au cahier des charges.

Vous savez, Messieurs, que la ligne de Saint-Germain à Roanne fait partie des sections cédées à la Compagnie du Bourbonnais et qu'elle doit, en vertu de conventions que vous avez approuvées, être exploitée pour compte de cette Compagnie, à dater de son ouverture partielle ou totale.

Entre le Guétin et Clermont, nous avons à terminer la courbe de raccordement avec Nevers, le bâtiment des voyageurs à Clermont et la pose de la deuxième voie sur la section de Moulins à Varennes.

Entre Châteauroux et Limoges, il ne nous reste à achever que les bâtiments des stations comprises entre la Souterraine et Limoges. Ces constructions, que, peu de temps avant l'ouverture, l'Etat avait traitées à forfait avec la Compagnie, seront terminées vers le mois de juin prochain.

Le réseau d'Orléans à Bordeaux et à Nantes, n'a exigé de travaux importants qu'à Poitiers et à Tours.

A Poitiers, on a continué les travaux de remaniement de la gare, qui ne pouvait, dans son état ancien, servir de bifurcation pour le chemin de la Rochelle et de Rochefort.

A Tours, la Compagnie a poursuivi l'exécution des raccordements qui doivent souder les voies de Paris à celles de Bordeaux et à celles de Nantes. Nous espérons qu'il nous sera possible de livrer ces voies nouvelles pour le prochain service d'été.

Au milieu des travaux que nécessitait le développement de notre réseau, nous avons été, sur une partie de nos lignes, atteints par les inondations qui, au printemps dernier, ont dévasté les vallées du Cher et de la Loire.

Le 11 mai 1856, une première inondation du Cher a coupé, à la bifurcation de Vierzon, notre ligne de Bourges dans une longueur 800 mètres; et, sur la ligne de Châteauroux, un petit cours d'eau, l'Arnou, démesurément grossi, a emporté un pont de cinq arches.

Vingt heures après la baisse des eaux, nous avions rétabli la circulation sur la ligne de Bourges. Trois jours après la chute du pont de l'Arnou, nous avions repris le service sur la ligne de Châteauroux.

Mais, le 31 mai, une seconde crue, plus forte que la précédente, coupait de nouveau et aux mêmes points la ligne de Bourges, en emportant ses remblais; la ligne de Châteauroux, en ébranlant notre pont provisoire.

Comme la première fois, des ordres énergiques, promptement exécutés, rétablirent en très peu de temps la circulation.

Malheureusement notre ligne devait être atteinte d'une manière plus grave sur d'autres points.

Le 1er juin, la Loire, débordée, amenait d'immenses désastres sur tout son parcours : elle interrompait la circulation entre le Guétin et Nevers, en emportant le pont par-dessous rails, construit sur la route impériale n° 76.

Le 2 juin, elle coupait en deux points le remblai qui, à Orléans, traverse le val de la Loire, y pratiquait deux brèches d'une longueur d'environ 100 mètres et démontait la voie sur 3 kilomètres d'étendue.

Un peu plus tard, elle rompait ses digues à Amboise, détruisait la gare et couvrait les rails jusqu'au delà de Vernon.

Le même jour, le Cher intercepta it la circulation entre Montlouis et Tours, et entre Tours et Langeais.

Le 3 juin, la Loire franchissait encore ses digues à Conneuil et au canal, inondait Tours, ainsi que les rails de la gare, et prenait son cours entre nos remises de machines.

Là ne s'arrêtaient pas ses ravages. La grande digue nommée la Levée, qui depuis 200 ans protége toute la belle vallée de la rive droite, était renversée, et notre ligne se trouvait coupée à Savonnières, à Cinq-Mars, à Langeais, à la Chapelle, à la Bohalle, et plus bas à Varades et à Anetz, où 25,000 mètres cubes de remblais étaient enlevés.

Les voies étaient ainsi, de Blois à Ancenis, bouleversées ou couvertes sur une longueur de plus de 97 kilomètres

Bien que les ouvrages détruits eussent été établis dans les conditions de la loi de 1842, c'est-à-dire par le gouvernement, et malgré les réserves faites par les anciennes compagnies concessionnaires, nous avons dû pourvoir sans délai à la réparation de tant de dommages.

Dès que les eaux commencèrent à se retirer, les travaux furent entrepris.

Le 6 juin, on livrait passage sur le remblai du val de Loire, et on rétablissait la marche normal des trains entre Paris et les deux lignes du Centre.

La gare de Tours, qui, dès le 2 juin, n'avait plus communiqué qu'avec Bordeaux, et qu'il avait fallu abandonner le 3 juin, reprenait le 6 juin ses expéditions sur Bordeaux.

A Amboise, où la Loire s'était creusé un lit qui, sur l'emplacement du chemin de fer, atteignait jusqu'à 5 mètres de profondeur, nos voies étaient soudées et le service des trains repris le 17 juin.

La reconstruction des digues était à la charge de l'Etat : on s'occupait de fermer les brèches, lorsqu'une crue nouvelle, ne laissant pas le temps d'achever ce travail, recommençait l'œuvre de destruction dont les populations locales et la Compagnie avaient déjà tant souffert. Le 19 juin, nos remblais et nos rails étaient encore une fois emportés. Repris le 23, nos travaux furent menés à bonne fin le 26, et, à partir de cette époque, la circulation se trouva définitivement rétablie de Paris à Bordeaux.

Entre Tours et Nantes, la retraite des eaux, plus lente que dans la partie haute du fleuve, avait mis obstacle à ce qu'on commençât aussi promptement les travaux de réparation. Nous profitâmes de ce temps pour réunir partout des ateliers fortement organisés, qui mirent la main à l'œuvre dès que le niveau des eaux cessa d'être un empêchement absolu.

Mais, à la Chapelle-sur-Loire, nous eûmes à constater un immense dommage. La Loire, rentrant par la brèche dans un de ces anciens lits, avait formé un large bras à travers notre station et y précipitait ses eaux avec une grande violence. Il fallait avant tout barrer ce bras par une digue provisoire.

D'accord avec MM. les ingénieurs de l'Etat, qui se chargèrent de l'exécution d'une partie du travail, la Compagnie porta sur ce point tous ses efforts. A l'aide de remorqueurs à vapeur, requis pour ce service par M. le préfet de la Loire-Inférieure, elle transporta de Montsoreau à la Chapelle les pierres et moellons nécessaires pour constituer le corps du barrage principal, commencé et complété avec les matériaux mêmes des maisons démolies.

Ce bras de la Loire une fois barré, le rétablissement des voies fut vigoureusement conduit à la Chapelle, comme il l'était depuis plusieurs jours sur les autres points de la ligne de Nantes.

Grâce à ces efforts, nous pûmes reprendre la circulation entre Angers et Nantes le 26 juin; entre Tours et Angers le 8 juillet.

Nous avons donc, pendant l'année 1856, subi une interruption de trois ou quatre jours entre Vierzon et Bourges, de six ou sept jours entre Vierzon et Châteauroux, de sept jours entre Orléans et Vierzon, de vingt-deux jours entre Orléans et Tours, de quatre jours entre Tours et Bordeaux, de trente-huit jours entre Tours et Nantes.

La perturbation apportée dans nos services a nécessairement affecté les résultats de notre exploitation, et nous n'évaluons pas à moins de 1,700,000 » la recette brute que nous avons perdue.

D'autre part, nous avons dépensé, en 1856, au compte spécial des inondations :

1° Pour travaux et réparations de la voie,	2,009,163	69
2° Pour secours aux inondés,	148,217	»
3° Pour pertes de la régie de traction,	86,323	20
Les inondations nous ont donc coûté	3,943,703	89

soit en compte rond, à millions.

Nous estimons qu'il nous reste à dépenser sur l'exercice 1857 une somme d'environ 275,000 fr. pour terminer les travaux des réparations de la voie et des ouvrages d'art.

Digitized by Google

Nous sommes heureux, Messieurs, de déclarer devant vous que, pendant ces difficiles épreuves, nous avons trouvé chez nos agents, à tous les degrés et dans tous les services, un dévouement complet, un concours énergique, et vous vous associerez aux remercîments que le Conseil a adressés aux fonctionnaires, ingénieurs et employés qui se sont le plus particulièrement signalés en cette circonstance.

Nous terminerons ce chapitre par quelques renseignements au sujet de nos lignes en construction.

Les travaux de la ligne de Nantes à Saint-Nazaire, longtemps contrariés par le débordement de la Loire dans les prairies de Chantenay, sont à peu près terminés ; la voie est posée entre Saint-Etienne et Méan, et, comme nous l'annoncions l'année dernière, l'exploitation pourra avoir lieu au mois de juin prochain.

Malgré les plus vives instances, nous n'avons pu obtenir encore la décision qui doit fixer l'emplacement de la gare de Saint-Nazaire, et la disposition des voies destinées à relier les quais du bassin avec le chemin de fer ; mais toutes les enquêtes sont terminées, et nous devons espérer une solution très-prochaine. Seulement, il résultera de ces retards, bien indépendants de nous, qu'à Saint-Nazaire, l'exploitation ne pourra commencer que sur des voies et dans des bâtiments provisoires, ce qui est toujours une condition défavorable.

Le bassin à flot peut d'ailleurs être considéré comme ouvert à la navigation, et les services qu'il est appelé à rendre au commerce dateront du jour même où vos voies de fer arriveront sur ses quais.

Pour la traversée de Nantes, nous attendons également encore l'approbation des dispositions à adopter pour les stations ; et les nouvelles difficultés aujourd'hui soulevées feront peut-être regretter à la Compagnie d'avoir cédé aux instances de la ville de Nantes, qui désirait vivement que le tracé du chemin de Saint-Nazaire, au lieu de contourner son enceinte, fût dirigé le long de ses quais.

Pour le chemin de Tours au Mans, nous avions dû, suivant la demande qui nous en avait été faite par l'administration, ralentir un moment les travaux, à cause de la situation financière du pays ; mais ces difficultés ayant disparu, une nouvelle impulsion a été donnée à tous les travaux sur l'ensemble de la ligne.

Le pont sur la Loire est aujourd'hui complétement terminé ; on construit les voûtes des ponts sur le Loir et sur l'Huisne, dont les fondations avaient été établies l'année dernière. La plupart des ouvrages d'art sont achevés, et les terrassements vont avancer rapidement.

Les matériaux pour la voie commencent aussi à arriver dans les chantiers, et tout nous fait espérer que la ligne de Tours au Mans pourra être livrée à l'exploitation au printemps de 1858.

Nous avons déjà annoncé que la première section du chemin de Poitiers à la Rochelle, entre Poitiers et Niort, avait été livrée à l'exploitation le 7 juillet dernier.

Les travaux de la deuxième section, de Niort à la Rochelle et à Rochefort, doivent être considérés aujourd'hui comme terminés ; la voie est posée sur 30 kilomètres, et nous pensons que la ligne pourra être livrée dans quelques mois jusqu'à la Rochelle et jusqu'à Rochefort.

Nous arriverons ainsi le même jour dans ces deux villes maritimes. A la Rochelle, nous espérons entrer alors sous la halle du débarcadère définitif ; tandis qu'à Rochefort, nous serons obligés d'avoir une installation provisoire, parce que l'emplacement de la gare n'a pu être encore arrêté par les trois ministères intéressés.

Sur la ligne de Nantes à Châteaulin, les études sont aujourd'hui presque complètes entre Savenay, point d'embranchement sur le chemin de Saint-Nazaire, et le port de Lorient. Nous espérons soumettre prochainement à l'administration le projet de la première partie comprise entre Savenay et Hennebon.

La question des abords de Lorient devra faire l'objet d'un projet séparé, parce qu'elle devra être simultanément examinée par les ministères des travaux publics et de la guerre.

CHAPITRE II.

§ 1er.

Résultat de l'exercice 1856.

Les recettes de toute nature s'élèvent à la somme de 63,928,753 66

Les dépenses, *y compris les charges d'emprunt*, à celle de 36,687,252 38

D'où il suit que l'excédant des recettes sur les dépenses est de 27,241,501 28

RECETTES.

La somme de 63,928,753 fr. 66 c., formant le montant des recettes, se répartit ainsi qu'il suit :

Reliquat de l'exercice 1855, 266,176 95

Ire Partie. — *Domaine.*

Produit du domaine, 636,049 98

IIe Partie. — *Finances et Portefeuille.*

1° L'intérêt de placements temporaires de fonds,	1,320,957 24	
2° Intérêts des obligations des Compagnies du Bourbonnais et du Grand-Central,	1,890,000 »	
3° Produit du chemin de fer du Bourbonnais,	1,100,000 »	
		4,310,957 24

IIIe Partie. — *Exploitation.*

Voyageurs (nombre, 3,822,635),	16,566,274 89	
Bagages (poids taxé, 5,136,082 kil.),	637,683 74	
Chiens (nombre, 23,512),	46,778 28	
Chevaux (nombre, 16,738),	331,522 64	
Bestiaux (nombre, 612,070),	2,637,083 31	
Service des dépêches,	375,000 »	
Voitures de poste (nombre, 1,000),	149,482 93	
Finances (somme, 283,208,818),	309,899 88	
Denrées (poids, 16,705,069 kil.),	1,987,098 16	
Articles de messagerie (p., 15,079,218 k.),	2,162,824 10	
Marchandises transportées à petite vitesse (poids, 1,575,530 t.).	27,242,174 »	
Subventions de l'administration des postes, pour l'entrepôt des dépêches et recettes diverses,	125,214 10	
	53,691,636 12	
Omnibus, factage et camionnage,	831,341 10	
		54,522,977 22

IVe Partie. — *Recettes d'ordre.*

Recettes pour le compte du Trésor des impôts sur les transports à grande vitesse, 2,722,745 06

Ve Partie.

Recettes des exercices clos.

1° Recettes diverses provenant de l'exercice clos de 1855,	699,847 21	
1° Produit du chemin du Bourbonnais en 1855,	750,000 »	
		1,449,847 21
Total général des recettes,		63,928,753 66

DÉPENSES.

La somme de 36,687,252 fr. 38 c., formant le montant des dépenses, se répartit ainsi qu'il suit :

Ire Partie. — *Administration de la Compagnie.*

Frais généraux de l'exploitation :

Appointements du personnel des bureaux	860,772 38	
Service de santé	51,459 92	
		912,232 30

2e Partie. — *Domaine.*

Loyers, impôts et assurances 250,110 82

IIIe Partie. — *Service des Emprunts.*

1er Emprunt.

1° Intérêts de 7,879 obligations à 50 fr. l'une	393,950 »	
2° Amortissement de 108 obligations	135,000 »	
		528,950 »

2e Emprunt.

1° Intérêts de 13,190 obligations à 50 fr. l'une	659,500 »	
2° Amortissement de 22 obligations	27,500 »	
		687,000 »

3e Emprunt (1re Série)

1° Intérêts de 149,450 obligations à 15 fr. l'une	2,241,750 »	
2° Amortissement de 288 obligations	144,000 »	
3° Timbre. (Abonnement annuel	37,364 10	
		2,423,114 10

3e Emprunt (2e Série).

1° Intérêts de 129,523 obligations à 15 fr. l'une	1,942,845 »	
2° Amortissement de 249 obligations	124,500 »	
3° Timbre	32,382 13	
		2,099,727 13

3e Emprunt (3e Série).

1° Intérêts de 149,450 obligations à 15 fr. l'une	2,241,750 »	
2° Amortissement de 288 obligations	144,000 »	
3° Timbre	37,364 09	
		2,423,114 09
		8,161,945 32

IVe Partie. — *Exploitation.*

1° Charges imposées par l'administration publique	198,199 95
2° Subvention aux omnibus et voitures en correspondance avec le chemin de fer, indemnités diverses, factage et camionnage	1,538,970 08
3° Indemnités pour avaries, pertes et accidents, détaxes et non-valeurs	253,019 18
4° Dépenses causées par l'inondation de 1856	2,243,703 89
5° Dépenses générales de l'exploitation (personnel et matériel)	5,715,007 93
6° Traction, savoir :	
Frais de traction, entretien des ma-	

Digitized by Google

chines et dépenses diverses	6,699,353 47	
Frais d'entretien des voitures et wagons et dépenses diverses	1,719,685 73	
		8,419,039 20
		18,367,548 33

Ve Partie. — *Service des ingénieurs.*

Dépenses du service central des ingénieurs		209,862 81
Surveillance de la voie, entretien et renouvellement de la voie, des bâtiments et du matériel,		
Savoir :		
Entretien et renouvellement	4,527,563 59	
Surveillance	1,004,849 90	
		5,532,413 49
		5,742,276 30

VIe Partie. — *Dépenses d'ordre.*

Remboursement au Trésor des impôts sur les transports à grande vitesse	2,723,743 06

VIIe Partie. — *Dépenses des exercices clos.*

Dépenses diverses concernant l'exercice 1855	521,035 05
Total général des dépenses	**30,687,152 38**

Le compte dont les développements viennent de vous être soumis se résume donc, Messieurs, de la manière suivante :

Recettes totales	63,928,753 66
Dépenses totales	36,687,252 38
Produit net	**27,241,501 28**

Ce produit net dépasse de 814,543 fr. 49 c. celui de l'exercice précédent, et c'est un résultat d'autant plus digne de remarque, que l'exercice 1856 a eu à faire face à des accroissements de charges considérables. Ainsi, indépendamment d'une somme de plus de 1,500,000 fr. consacrée au renouvellement des voies, au renouvellement du matériel fixe et du matériel roulant, nous avons compris dans les frais d'exploitation une somme de 2,423,115 fr. 09 c. pour le service des intérêts et de l'amortissement de la 3e série du 3e emprunt 3 0/0 qui, l'année précédente, figurait encore, suivant les principes établis, au compte de premier établissement. De plus, l'exercice 1856 a eu à subir les pertes de recettes et les dépenses extraordinaires qu'ont entraînées les inondations. Vous avez vu plus haut qu'à elles seules, ces pertes et ces dépenses s'élèvent à près de 4 millions. Nous aurions pu sans doute, sans manquer aux règles d'une sage administration, répartir sur un certain nombre d'années les conséquences pécuniaires d'une calamité qui est, de sa nature, tout à fait exceptionnelle, et dont le retour sera, il faut l'espérer, épargné au pays par l'active sollicitude que le gouvernement a manifesté. Mais, en présence du résultat qu'il nous a été donné d'atteindre, malgré ces causes spéciales d'amoindrissement dans nos revenus, nous n'avons pas cru devoir rejeter cette charge sur l'avenir, et cette décision, que vous approuverez sans doute, sera une considération nouvelle des principes qui ont toujours guidé la Compagnie dans le classement de ses dépenses.

Si des chiffres des recettes et dépenses totales énoncés plus haut on retranche tout ce qui n'a rien de commun avec l'exploitation proprement dite, et notamment les éléments de dépenses que nous venons d'énumérer, on arrive au résultat suivant :

Recettes nettes d'exploitation,	52,983,992 14
Dépenses,	19,721,131 66
Produit net de l'exploitation,	**33,262,860 48**

Et le rapport de la recette à la dépense est de 37.22 0/0. C'est sensiblement le chiffre de l'an dernier (36 fr 99).

La recette des voyageurs et des marchandises à grande vitesse, qui avait été en 1855 de 25,379,680 80 est tombée en 1856 à 23,140,723 57

Diminution, 2,238,757 23

Cette différence de plus de 10 0/0 est due à deux causes distinctes :

D'abord, à l'interruption complète de la circulation sur plusieurs sections de notre réseau à la suite des débordements du Cher et de la Loire ; et en second lieu, à l'absence de cette circulation supplémentaire et considérable de voyageurs à longs parcours qu'avait fait naître l'exposition universelle de 1855.

Malgré cette diminution de recettes, nous nous sommes constamment attachés à améliorer le service des voyageurs. Sur plusieurs sections, le nombre des trains a été augmenté, et leur vitesse accélérée, de manière à donner une satisfaction complète aux besoins du public.

La circulation de petit parcours dans les banlieues des grandes villes a fixé depuis longtemps notre attention. Des trains fréquents desservent les banlieues de Paris, de Bordeaux et de Nantes ; des réductions de tarifs au moins égales, sinon supérieures, à celles qu'ont faites les autres Compagnies, ont été offertes au public, sous forme de billets simples, billets d'aller et retour, billets et cartes d'abonnement. Nous avons le regret de vous dire que ces facilités n'ont pas donné les résultats qu'on pouvait en attendre et n'ont amené dans la circulation que des progrès insignifiants.

La recette des marchandises à petite vitesse, qui avait été en 1855 de	27,075,410 58
S'est élevé en 1856 à	29,843,274 57
Augmentation,	**2,767,863,99**

Cette augmentation, qui dépasse 10 0/0, doit être attribuée au grand développement que nous avons donné à nos correspondances et à la diminution progressive de nos tarifs.

Sur tous les points importants de notre ligne, nous pourrions presque dire à toutes les stations, nous avons assuré, avec l'approbation de l'administration publique, des services de réexpédition desservant toutes les routes, les rivières et les canaux qui y aboutissent. Ces services sont confiés à des transporteurs de la localité dont nous connaissons l'honorabilité et l'exactitude ; ils sont faits à leurs risques et périls, et par conséquent avec toute l'économie que conseille l'intérêt privé. Des tarifs discutés avec soin règlent les prix et les délais du transport. Le public a promptement apprécié les avantages de ce système, qui, en l'affranchissant des commissions à payer aux intermédiaires, a rendu plus directs, plus simples et plus économiques les rapports des expéditeurs et des destinataires, et par conséquent les a notablement multipliés.

Aux extrémités de notre réseau, à Paris, Bordeaux et Nevers, nous sommes entrés en correspondance directe avec les diverses compagnies de chemins de fer, et nous avons ainsi développé les relations commerciales des contrées que nous desservons avec celles qui sont traversées par les autres lignes. A Paris, l'établissement du chemin de Ceinture a singulièrement facilité cette correspondance ; dans le courant de l'exercice 1856, nous avons reçu ou expédié par son intermédiaire sur les autres chemins de fer 313,000 tonnes.

Dans les ports de mer que nous touchons, nous essayons de nouer des relations de correspondances avec les différentes lignes de navigation qui ont ces ports pour point d'attache. A Nantes, notamment, une honorable Société vient d'établir avec notre concours un service régulier de bateaux à vapeur desservant, trois fois par mois, Vigo, Lisbonne, Cadix et Malaga.

A mesure que les relations commerciales se développent, les échanges portent sur des marchandises et des matières premières dont la valeur est de moins en moins grande, et qui ne peuvent, par conséquent, payer que des tarifs de plus en plus réduits. D'un autre côté, les échanges à grande de distance tendent à se multiplier, et cette tendance ne peut être favorisée que par un abaissement relatif dans les prix de transport.

Les tarifs différentiels sagement combinés nous ont permis de seconder ce double mouvement, si utile à la prospérité publique, en réduisant nos prix en faveur des matières premières et des marchandises de long parcours, sans diminuer en rien les autres sources de vos produits.

Notre tarif moyen, perçu par tonne de marchandise et par kilomètre, qui, d'après notre cahier des charges, pourrait être de 0,16 c., qui, en 1854, était de 0,1353, a été abaissé successivement au chiffre très-réduit de 0,07 c. 1/2. Ce chiffre prouve que la Compagnie, interprétant largement son cahier des charges, a su faire bon marché des taxes qu'elle était autorisée à percevoir toutes les fois qu'il s'est agi de répondre aux besoins réels du public. Lors même qu'elle n'aurait pas compris d'assez haut ses obligations morales pour prendre l'initiative de ces abaissements de tarifs, son propre intérêt l'aurait poussée dans cette voie. L'accroissement de vos produits, rapproché des réductions de prix que nous venons de signaler, le démontre suffisamment.

Les populations que nous desservons sont essentiellement agricoles ; il était de notre devoir de les aider de tous nos efforts à améliorer leur sol souvent ingrat. Ne sommes-nous pas, d'ailleurs, les premiers qui doivent gagner à leur richesse, puisque cette richesse même augmente la masse des échanges dont le chemin de fer est l'intermédiaire naturel ? Aussi n'avons-nous pas hésité à faire en leur faveur de larges sacrifices, laissant à l'avenir le soin de nous rémunérer.

L'agriculture du Bordelais et de la basse Loire réclamait des plâtres pour fertiliser ses prairies artificielles ; mais il fallait les lui donner à un prix très-modique, pour que l'emploi en fût fait suivant les besoins, c'est-à-dire sur une grande échelle. Nous n'avons pas craint, dans des traités basés sur des prix différentiels, et communiqués à l'administration publique, de descendre jusqu'à 0,02 c. par tonne et par kilomètre ; ce qui met le prix de la tonne de plâtre, à Nantes, à 1à fr. 50 c., et à Bordeaux, à 17 fr. 50. Nous en avons transporté, en 1856, 60 000 tonnes.

La Sologne avait besoin de marne pour donner à ses sables argileux un élément de fertilité qui leur manquait. Le gouvernement a réclamé notre concours, et malgré la faible longueur du parcours, qui ne dépasse pas 35 kilomètres en moyenne, et les retours de matériel qui se font toujours à vide, nous avons dans un traité particulier, réduit le prix de transport à 0.03 c. par tonne et par kilomètre. En 1856, nous avons transporté dans ces conditions 27,000 tonnes.

La crise des subsistances que nous subissons depuis trois ans, et à laquelle, espérons-le, la prochaine récolte mettra fin, nous créait aussi des devoirs vis-à-vis du public et vis-à-vis de nos employés.

En 1856, comme en 1855, nous avons fait des tarifs réduits, dans le but de faciliter l'introduction des grains étrangers et leur répartition entre les marchés d'approvisionnements des populations qui avaient le plus à souffrir de la disette. Ici encore, les tarifs différentiels ont été d'une grande utilité, en permettant en quelque sorte de graduer nos prix suivant les exigences des besoins qu'il fallait satisfaire. Ces taxes ont été abaissées jusqu'à 0.05 c. par tonne et par kilomètre. Si l'on veut bien remarquer que le transport des céréales est un des éléments les plus importants de nos recettes, on jugera des sacrifices que cet abaissement nous a imposés. Mais, Messieurs, il ne faut pas les regretter, car ils constituent pour nous un titre à la reconnaissance du pays. En 1847, époque analogue à celle que nous venons de traverser, les prix exorbitants qui étaient demandés par les transporteurs d'alors aggravèrent tellement les conditions auxquelles on pouvait se procurer du blé, que beaucoup de localités se virent presque réduites à la famine. En 1855 et 1856, les Compagnies de chemins de fer ont distribué avec promptitude et régularité les céréales d'une extrémité de la France à l'autre, moyennant des taxes tellement réduites, que toutes les populations ont pu assurer leur approvisionnement, sans que les prix du pain se trouvât pour elles sensiblement élevé par suite des frais du transport.

En 1856, comme en 1854 et 1855, nous sommes venus en aide aux agents peu rétribués de nos divers services.

Il a été accordé aux employés ayant charge de fa-

Digitized by Google

mille, dont le traitement est inférieur à 1,500 fr., un supplément de solde de 25 c. par jour, et il résulte de ce chef une dépense totale de 337,939 fr. 50 c.

De plus, il a été distribué en secours aux agents ayant des charges exceptionnelles, une somme de 56,100 »

Dans ces moments difficiles, les fonds résultant du prélèvement de 15 0/0 ont été une ressource précieuse pour soulager bien des misères.

Sur la portion de ces fonds affectée spécialement à cet objet, il a été distribué 92,726 29

Et enfin, sur la portion de ces fonds déposée à la caisse d'épargne au nom des employés individuellement, il a été retiré, par des motifs dont le Conseil a eu à apprécier la légitimité dans chaque cas particulier, une somme de 136,820 61

Vous voyez, Messieurs, que la Compagnie tient à honneur de suivre les traditions auxquelles l'assemblée des actionnaires a plus d'une fois applaudi. Tous les employés devant travailler à sa prospérité dans la mesure de leurs forces et de leur situation, il est juste qu'à son tour elle fasse ce qui est possible pour leur épargner les souffrances qu'amènent les époques de disette et de cherté dans le prix des subsistances.

La Compagnie n'a pas oublié non plus les populations avec lesquelles elle se trouve en contact, le jour où une grande calamité est venue les frapper à l'improviste. Indépendamment de la part qu'elle avait versée dans la souscription générale des chemins de fer en faveur des inondés, elle a répandu directement dans les localités les plus maltraitées de son parcours, quoique bien gravement atteinte elle-même, une somme de 120,000 fr., destinée aux premiers besoins des victimes de ce désastre. Vous approuverez, sans aucun doute, cette distribution de secours, qui ne peut que répondre à vos propres sentiments.

Conformément à une résolution votée l'année dernière, nous avons définitivement signé les actes relatifs à l'acquisition des immeubles des Messageries impériales. Le but de cette acquisition était de conserver au public un centre d'expédition vaste, commode et connu depuis longtemps. Nous nous occupons maintenant d'y préparer les combinaisons de service les plus propres à réaliser cette idée, dont vous avez reconnu toute l'utilité.

§ II.

Répartition du produit net.

Ainsi qu'il a été dit tout à l'heure, les recettes présentent sur les dépenses un excédant de 27,241,501 28

D'après les statuts et les décisions de l'assemblée générale, cette somme appartient,

Savoir :

1° A l'amortissement du fonds social pour,	254,520	»
2° A M. Leconte pour,	12,000	»
3° Aux employés de la Compagnie pour (1),	1,772,900	88
Ensemble,	2,039,420	88
4° Aux actionnaires pour,	25,202,071	40
Total égal,	27,241,501	28

(1) Produit,	27,241,501	28
Dont il convient de déduire d'abord la somme de, qui se compose de la part de la Compagnie dans le produit du Bourbonnais, et de l'intérêt des obligations reçues en paiement des sections cédées,	2,540,000	»
Reste,	24,701,501	28

A déduire avant le prélèvement de la participation,

Savoir :

Amortissement du capital social,	254,520	»
40 fr. par action ou 8 0/0 du capital social,	12,000,000	»
Pension de M. Leconte,	12,000	»
Reste,	12,434,981	28

Sur cette somme de 12,434,881 fr. 28 c., le prélèvement en faveur des employés doit être exercé, aux termes des statuts, de la manière suivante :

1° 15 0/0 sur la somme de 10,588,235 fr. 29 c. nécessaire pour parfaire un dividende de 70 fr., avec la somme de 12,266,520 fr. déduite ci-dessus,	1,588,235	29
2° 10 0/0 sur la somme de 1,846,745 fr. 99 c. formant le reliquat des 12,434,981 fr. 28 c.,	184,674	59
Total,	1,772,909	88

Sur cette somme de	25,202,071	40
Il a déjà été payé aux actionnaires, en octobre dernier, 30 fr. par action, représentant une année d'intérêt de 15 fr. et un à-compte de 15 fr. sur le dividende, soit,	9,000,000	»
Reste à répartir,	16,202,071	40

Ce qui donne par action 54 fr., et laisse un reliquat de 2,071 fr. 40 c. qui seront portés au compte de l'exercice 1857, comme premier article de recette.

Si vous admettez la proposition que nous avons l'honneur de vous faire, vous aurez fixé à 84 fr. le revenu de chaque action pour 1856.

Comparativement au revenu de l'année précédente, c'est une augmentation de 4 fr., et il est inutile de faire observer que cette augmentation eût été notablement plus importante sans le sinistre de l'inondation.

Le solde du dividende, soit 54 fr., sera payé à partir du 1er avril prochain, à la caisse du service central de la Compagnie.

Tous les comptes que nous venons de présenter seront, comme par le passé, soumis à une commission spéciale, dont l'assemblée aura elle-même à choisir les membres dans son sein.

CHAPITRE III.

Objets divers.

La plupart d'entre vous ont sans doute déjà entendu parler des négociations que nous avons suivies avec le gouvernement et la Compagnie du Grand-Central. Ces négociations, en effet, ont été aussi longues que difficiles, et c'est seulement depuis quelques semaines qu'elles ont pris un caractère qui permit d'espérer une issue favorable. Il serait sans intérêt maintenant de retracer devant vous les diverses phases que l'affaire a traversées. Le résultat mérite seul d'occuper votre attention, et nous devons vous l'exposer d'une manière d'autant plus complète, qu'il vous sera tout à l'heure proposé une résolution tendant à conférer au Conseil le pouvoir de signer, s'il y a lieu, les conventions préparées en vue d'un arrangement définitif.

Vous connaissez tous dans quelles conditions le chemin de fer Grand-Central s'est établi. Par son existence isolée entre les lignes du Sud-Est et les lignes du Sud-Ouest, par les extensions qu'il avait déjà acquises ou qu'il sollicitait encore pour s'ouvrir des débouchés nécessaires, ce chemin n'était pas seulement un obstacle à la formation des grands réseaux ; il constituait, en outre, un voisinage dangereux, car il ne pouvait plus se développer qu'au détriment des Compagnies placées à côté de lui.

Il y a longtemps que, pour notre compte, nous étions préoccupés de ce péril, et voilà pourquoi, à diverses époques, nous avons été conduits à adopter certaines combinaisons dont le sens vrai a pu échapper jusqu'ici. Si, dès 1855, nous vous demandions l'autorisation de nous associer à l'affaire du chemin de Lyon par le Bourbonnais ; si, depuis, nous avons cherché par tant de démarches à assurer à la Compagnie d'Orléans la possession exclusive d'une nouvelle ligne entre Tours et Paris, ce n'était pas, croyez-le bien, Messieurs, pour obéir à un besoin irréfléchi d'agrandissement et d'action. Tout cela n'avait pour but que de parer aux conséquences d'une situation menaçante, et de créer d'avance à la Compagnie des moyens de défense contre les éventualités dont notre vigilance s'alarmait à bon droit.

Nous avons donc dû accueillir avec faveur, lorsqu'elle s'est produite, la proposition d'un arrangement qui coupait court à toute inquiétude et à tout embarras. D'après la proposition dont il s'agit, le Grand-Central disparaissait comme entreprise séparée, et cette combinaison, en rendant possible la création de grands réseaux indépendants, n'importait pas moins à l'avenir de l'industrie des chemins de fer en général qu'aux intérêts actuels des Compagnies qui devaient être le plus directement atteintes dans l'hypothèse contraire. La réalisation d'un tel projet était certainement de nature à justifier la persévérance qu'il nous a fallu déployer dans la négociation d'une affaire aussi compliquée. Non moins frappée que nous de l'importance de la question, la Compagnie de la Méditerranée, agissant tant en son nom qu'au nom de la Compagnie de Lyon, s'est, dans ces derniers temps, associée à nos efforts ; de sorte que la solution qui vous sera soumise ne se présente à vous qu'après avoir été mûrement examinée dans le sein de trois Conseils d'administration, qui l'ont successivement approuvée.

En quoi consiste cette solution ?

Toutes les concessions du grand-Central, telles qu'elles résultent des lois et décrets qui l'ont constitué ou étendu, avec la garantie d'intérêt et les subventions qui y sont affectées, seraient partagées entre la Compagnie d'Orléans et la Compagnie de la Méditerranée.

Ce partage se ferait, sous le rapport kilométrique, dans la proportion des trois quarts pour la première et du quart pour la seconde. Le point de séparation serait établi à Arvant, dans la vallée de l'Allier, et la part de la Compagnie d'Orléans se composerait :

1° De la ligne de Limoges à Agen ;

2° De la ligne de Coutras à Périgueux ;

3° De la ligne de Périgueux au Lot ;

4° De la ligne du Lot à Montauban, avec embranchement sur Rodez ;

5° De la ligne d'Arvant, par Aurillac, à la ligne de Périgueux au Lot ;

6° De la ligne de Montluçon à Moulins ;

7° Des droits éventuels et des engagements relatifs aux concessions des embranchements sur Cahors, Villeneuve-d'Agen, Bergerac et Tulle.

Comme la pensée fondamentale de cet arrangement était de laisser à chaque grand réseau toute sa sphère d'activité, elle ne comportait plus l'association à trois qui possède aujourd'hui la ligne du Bourbonnais. Cette ligne devait naturellement rentrer dans le groupe du Sud-Est représenté par les Compagnies de Lyon et de la Méditerranée. Le Grand-Central, vous ne l'ignorez pas, est aujourd'hui propriétaire d'un tiers dans l'association du Bourbonnais, la Compagnie d'Orléans d'un autre tiers, et le reste appartient à la Compagnie de Lyon. Pour atteindre le but essentiel de la nouvelle combinaison, c'est-à-dire l'unité des réseaux, il fallait donc que la part du Grand-Central échût tout entière à la Compagnie de la Méditerranée, et que notre propre part lui fût également cédée.

Mais cette double cession ne pouvait être faite à titre gratuit.

En ce qui touche la part du Grand-Central, la Compagnie d'Orléans se trouve indemnisée de deux manières pour ce qu'elle abandonne.

En premier lieu, elle reçoit, sur les 78 millions de subvention que doit l'État pour l'exécution du réseau Grand-Central, une somme de 72 millions, soit 12 millions de plus que la quotité à laquelle elle aurait droit dans les conditions du partage kilométrique.

En second lieu, elle ne supporte que les *deux tiers* des charges résultant de l'acquisition du réseau Grand-

Digitized by Google

Central, bien que l'étendue des lignes qui lui sont départies représente les trois quarts de ce réseau.

Ainsi, accroissement de subvention proportionnelle, diminution du prix à payer, tels sont les deux modes de dédommagement qui vous sont assurés pour ce qui pourrait vous revenir sur le tiers appartenant au Grand-Central dans la société en participation du Bourbonnais.

Quant au tiers qui vous appartient à vous-mêmes, voici à quelles conditions il serait cédé.

Jusqu'à l'ouverture de la ligne entière de Paris à Lyon par Roanne et Saint-Étienne, on vous paierait une rente de 1,000,000 fr., chiffre égal au produit que vous avez retiré de l'association en 1856.

Dans les six mois qui suivront l'ouverture de cette ligne, la rente servie à la Compagnie d'Orléans serait portée à 2 millions.

A l'expiration des trois premiers exercices complets, c'est-à-dire quand l'expérience même aurait révélé la valeur véritable du Bourbonnais, un tribunal arbitral fixerait, d'après les produits réalisés, le prix définitif de la propriété vendue. Par conséquent, rien d'aléatoire, nulle chance de mécompte. Votre tiers du Bourbonnais vous serait payé exactement tout ce qu'il peut valoir.

Le réseau propre du Grand-Central qui serait acquis en commun par les Compagnies d'Orléans et de la Méditerranée, se compose de 1,230 kilomètres. Les lignes à incorporer aux concessions actuelles d'Orléans représentent une étendue de 930 kilomètres, soit, comme nous l'avons déjà dit, 76 0/0 ou les trois quarts environ de ce réseau.

D'après les conventions intervenues entre les parties, chaque action libérée du Grand-Central serait rachetée moyennant 2 obligations 1/3 des Compagnies d'Orléans et de la Méditerranée. Mais, ainsi que nous l'avons déjà expliqué plus haut, la Compagnie d'Orléans, bien que recevant 76 0/0 des concessions du Grand-Central, n'en doit supporter les charges que dans la proportion de 66 0/0.

Les forges, mines et fonderies d'Aubin deviennent la propriété de la Compagnie d'Orléans, qui prend spécialement à sa charge le service de 44,000 obligations du Grand-Central, et qui conserve d'ailleurs la faculté de disposer d'Aubin comme elle l'entendra.

Pour achever l'exécution des lignes rachetées et pour les mettre en produit, il reste à faire des dépenses considérables dont nous ne pouvions évidemment nous charger sans qu'il nous fût assuré d'un autre côté des avantages suffisants. Ici commençait l'intervention de l'Etat, qui, dans sa prérogative souveraine, peut seul, tout en sanctionnant les conventions particulières entre Compagnies, et en retour des obligations que celles-ci contractent ou qu'il leur impose lui-même, créer ces droits nouveaux qu'à juste titre on a toujours considérés comme ayant la valeur d'un capital.

M. le ministre des travaux publics a demandé aux trois Compagnies de Lyon, de la Méditerranée et d'Orléans qu'elles s'engageassent à fournir la subvention de 21 millions promise par la loi pour le réseau pyrénéen. Un tiers de cette somme, soit 8 millions, serait donc mis à notre charge par suite de cet engagement, et c'est là une dépense additionnelle dont il a dû être tenu compte dans le règlement des compensations qui nous seraient données.

Une première compensation, dont l'importance sera appréciée par vous tous, c'est que le gouvernement reporte à onze ans, à partir d'aujourd'hui, le délai fixé pour l'achèvement des sections qui composent le réseau Grand-Central. Il est en outre formellement stipulé que, durant toute cette période, les dépenses comme les produits de ce réseau, portés dans une comptabilité séparée, figureront au budget de premier établissement. Par ce mot *dépenses*, on ne doit pas seulement entendre les frais de construction ; les intérêts des obligations émises ou à émettre, ainsi que l'annuité nécessaire pour l'amortissement, s'y trouvent également compris. D'où il résulte que, *pendant onze ans*, les revenus propres de nos concessions présentes ne risquent pas d'être arrêtés, par un surcroît de charges inattendu, dans leur tendance progressive.

Un autre résultat est obtenu, et celui-là intéresse principalement l'avenir de la Compagnie.

Il n'y a aucun de vous qui ne comprenne de quelle importance il est pour la Compagnie d'Orléans que, par des trouées dirigées à travers les pays qu'elle parcourt, on ne puisse venir altérer les conditions normales de son exploitation, violenter l'économie de ses tarifs, et la condamner à une de ces luttes qui, loin de profiter à personne, n'amènent que la déperdition des forces et des ressources sociales.

De plusieurs côtés à la fois, la Compagnie est menacée aujourd'hui, et nous avons pensé que lui donner immédiatement la sécurité sur tous les points où cette sécurité lui manque, c'était un avantage qui pouvait expliquer de certains sacrifices.

Nos négociations avec le gouvernement ont été dirigées dans cette conviction, et nous pouvons dire qu'elles ont atteint le but. En effet, aux termes d'un projet de convention avec M. le ministre des travaux publics, l'Etat s'engage à concéder exclusivement à la Compagnie d'Orléans, par des décrets ultérieurs, et qui comporteraient pour les délais d'exécution une marge suffisante, les chemins ci-après désignés :

1° De Paris à Tours, par Châteaudun et Vendôme;

2° De Montluçon à Bourges ;

3° De Nantes à Napoléon-Vendée ;

4° De Toulouse à un point qui sera ultérieurement déterminé, des chemins de fer de Montauban à la rivière du Lot; ladite ligne desservant, soit directement, soit par embranchement, la ville d'Alby ;

5° De Tours à Vierzon ;

6° De Montluçon à Limoges, passant par ou près Guéret, et se raccordant avec la ligne de Châteauroux à Limoges, au sud de la Souterraine ;

7° D'Orléans vers un point du chemin du Bourbonnais à déterminer entre Montargis et Briare ;

8° D'Angers à Niort ;

9° De Poitiers à la Souterraine.

En jetant un instant les yeux sur la carte, vous vous convaincrez aisément que, par ce système d'embranchements défensifs, le développement naturel de notre trafic serait à l'abri de toute tentative faite pour l'entraver. Le groupe des chemins du Sud-Ouest se trouverait désormais constitué dans des conditions telles, que chacun d'eux étant, par rapport à l'ensemble, affluent direct et débouché unique, la fécondité générale du réseau pourrait donner sans obstacle tous les résultats qu'il est permis d'en attendre. L'expérience a déjà dépassé bien des prévisions en ce qui touche la puissance productive des chemins de fer : elle multipliera d'autant plus ces heureux démentis, qu'on laissera aux grandes entreprises qui ont créé ces voies nouvelles une plus réelle liberté d'action pour s'adapter aux besoins toujours croissants de l'industrie et du commerce, dans la zone qui leur est respectivement dévolue.

C'est là le point de vue élevé auquel il faut se placer pour juger convenablement les combinaisons qui vous sont soumises. Nous ne dissimulons point le côté onéreux qu'on peut y signaler, comme dans tous les arrangements où des intérêts divers sont appelés à traiter ensemble. Nous ne venons point vous dire que tout y soit également satisfaisant. Mais, en regard des sacrifices acceptés, nous voyons des avantages faciles à saisir pour tout le monde : — un réseau dont l'étendue portée à 4,000 kilomètres dessert à la fois cinq ports de mer et embrasse l'activité de plus de 30 départements ; — des garanties efficaces contre une concurrence qui pourrait entamer profondément votre trafic actuel ; — la fusion de 1852 complétée et fortifiée dans ses résultats ; — la certitude que, pendant tout le temps employé à l'achèvement des sections du Grand-Central qui nous sont échues, les produits de notre exploitation actuelle ne sauraient être altérés ; — l'espoir fondé qu'à l'époque encore éloignée où les dépenses de ces constructions viendront peser sur l'exploitation, des produits nouveaux et plus qu'équivalents seront versés dans la masse de nos recettes. — Tout cela, Messieurs, nous a paru de nature à être pris en sérieuse considération, et soyez persuadés que nous avons une trop haute idée du mandat que nous exerçons, pour chercher jamais à faire naître en vous une confiance que nous n'aurions pas.

Un seul point reste encore en suspens dans les conventions dont nous venons de vous exposer les clauses principales. Le gouvernement a saisi le Conseil d'État d'un projet de cahier de charges général qu'il voudrait substituer aux cahiers de charges particuliers qui régissent aujourd'hui les diverses Compagnies. Si ce projet se bornait, comme on l'a prétendu, à codifier dans une rédaction uniforme des dispositions réglementaires sans importance essentielle, personne n'aurait eu la pensée de le repousser. Mais les modifications proposées vont beaucoup plus loin. Contre l'intention sans doute du gouvernement, elles touchent aux droits les plus incontestables des Compagnies, et celles-ci ont dû résister au nom des grands intérêts qui leur sont confiés.

En ce qui nous concerne, dans les négociations qui ont eu lieu avec M. le ministre des travaux publics, nous avons réservé toute liberté pour la Compagnie d'Orléans de débattre contradictoirement les conditions définitives du cahier des charges, et il demeure entendu que la conclusion des divers traités est subordonnée à un arrangement amiable sur cette question.

L'année dernière, nous vous avons dit quelques mots d'une convention passée avec la Compagnie d'Orsay, et par suite de laquelle la propriété du chemin exploité par cette Compagnie devait être acquise à la Compagnie d'Orléans, moyennant 5,000 obligations rapportant 15 fr. d'intérêt annuel. Bien que cette convention ait dû, à certains égards, recevoir un commencement d'exécution, elle n'en a pas moins conservé jusqu'à ce jour un caractère provisoire, parce qu'elle se rattachait à des projets dont l'accomplissement n'était pas encore mûr. Mais si, comme il y a tout lieu de le penser, aucun obstacle sérieux ne doit s'opposer à la conclusion de l'arrangement général que nous vous avons fait connaître, le moment serait venu de consacrer par un vote définitif la convention dont il s'agit. Elle sera donc comprise dans la résolution qui vous sera soumise, et nous vous prierons en même temps de ratifier les mesures que nous avons été obligés de prendre pour assurer, en attendant votre sanction, les divers services de la Compagnie d'Orsay. Le vote que nous sollicitons de vous à cet égard se lie naturellement à ceux qui vous seront demandés pour tous les autres traités. Cette convention au sujet du chemin d'Orsay est en effet le complément nécessaire de la combinaison, puisqu'elle donne une tête sur Paris au chemin de Tours par Vendôme.

Dans cet ordre d'idées, vous vous expliquerez sans peine que les prévisions financières de notre dernier rapport doivent, ainsi que nous vous le disions en commençant, subir de notables changements. Il resterait à les mettre en harmonie avec les devoirs nouveaux qui seraient imposés à la Compagnie ; mais il n'y a aucune urgence à voter des moyens d'exécution.

Dans votre assemblée du mois de mars 1856, vous nous avez accordé des facultés d'emprunt, s'élevant à 110 millions, pour faire face aux engagements contractés et aux travaux prévus à cette époque. Nous n'avons encore usé de ces facultés que dans des limites fort étroites, et, pour le moment, il suffira de nous autoriser à appliquer, le cas échéant, les ressources qui sont encore à réaliser, non plus seulement aux destinations spécifiées dans le rapport de 1856, mais à l'ensemble même de l'entreprise, telle qu'elle peut être modifiée par les nouvelles conventions.

Ceci, bien entendu, ne se rapporte qu'aux dépenses des travaux, et nullement à la création des obligations qui doivent être échangées contre les titres des chemins dont nous deviendrions acquéreurs.

Pour l'émission de ces obligations, une autorisation spéciale est dès aujourd'hui nécessaire, et nous vous la demanderons.

Le projet de budget présenté au Corps législatif, en élevant, dans une proportion qui varie du triple au décuple, les droits annuels de timbre sur les titres mis en circulation par les Compagnies, porte une atteinte assez grave à leurs intérêts pour qu'elles aient dû s'en émouvoir. La Conférence des chemins de fer, après une discussion à laquelle nous avons pris part comme toutes les autres Compagnies, a résolu de présenter des observations contre cet impôt, qui, par une préférence singulière, frappe exclusivement les *capitaux d'association*, c'est-à-dire ceux qui sont l'instrument le plus actif et le plus direct de la prospérité publique. Ces observations seront soumises en temps utile aux grands pouvoirs de l'Etat qui ont mission de statuer sur le projet. Nous ne pouvons ici que faire des vœux pour que les Compagnies, qui contribuent

Digitized by Google

déjà sous tant de formes diverses aux besoins du Trésor, ne soient pas grevées d'une surcharge aussi difficile à justifier sous le rapport de l'équité qu'au point de vue des vrais principes économiques.

La question du dépôt des titres dans les caisses de la Compagnie n'a jamais cessé d'occuper la sollicitude du Conseil, et des événements récents ont prouvé combien cette sollicitude est fondée. Disons tout de suite que le service de nos caisses, constamment surveillé par des administrateurs délégués à cet effet, n'a jusqu'ici rien laissé à désirer. La caisse des titres, en particulier, présente les garanties de la plus complète régularité, et une vérification générale, faite tout récemment avec le plus grand soin, nous permet de consigner ici une déclaration sans réserves.

Toutefois, nous ne vous tairons pas que le désir du Conseil est de voir la Compagnie affranchie des dangers inhérents à la garde et à la manutention d'un si grand nombre de valeurs au porteur. Deux intérêts, dans cette question, doivent être conciliés : l'intérêt des déposants, qui depuis longtemps trouvent dans l'état actuel des choses une sécurité qu'ils tiennent naturellement à conserver, et l'intérêt de la Compagnie, qui, malgré le contrôle le plus scrupuleux de la part de ses administrateurs, peut se trouver exposée à des dommages plus ou moins considérables. C'est avec la résolution de satisfaire également à ces deux intérêts que nous recherchons les moyens de constituer dans d'autres conditions les dépôts de titres. Diverses combinaisons sont à l'étude. Aucune n'est encore assez complétement élaborée pour que nous puissions vous soumettre aujourd'hui une proposition formelle. Nous nous bornons à vous faire part de nos dispositions, en y joignant l'assurance que, dans le choix d'un système nouveau, nous nous attacherons avant tout à écarter ce qui pourrait jeter quelque perturbation dans les habitudes établies.

Il nous reste, Messieurs, à vous faire connaître les noms des administrateurs dont les pouvoirs expirent cette année. Ce sont :

MM. Bénat (Gustave).
Durand (Adolphe).
Fougères (Gustave de).
Lacroix (Albert).
Marc (Amédée).

Vous savez qu'aux termes de l'art. 19 des statuts, qui prescrit le renouvellement du Conseil par cinquième les administrateurs sortants peuvent être réélus.

Depuis votre dernière réunion, nous avons jugé nécessaire de pourvoir, en vertu de l'art. 26 des mêmes statuts, au remplacement de M. le duc de Mouchy, décédé. Le Conseil, en cette circonstance, a été heureux de retrouver le concours de M. Amédée Revenaz, qui avait déjà siégé dans son sein pendant plusieurs années, et dont l'expérience spéciale se recommandait par des services qu'aucun de nous ne pouvait avoir oubliés. C'est avec une pleine confiance que nous soumettons ce choix à votre ratification, persuadés que vos suffrages ne sauraient se porter sur un candidat plus honorable ni plus utile.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

PREMIÈRE RÉSOLUTION

Relative aux pouvoirs à donner au Conseil d'administration concernant :

1° Les conventions relatives au chemin de fer de Paris à Sceaux et à Orsay ;

2° La cession à la Compagnie d'une partie du réseau concédé à la Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France ;

3° La cession à faire par la Compagnie de ses droits dans la Société du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais ;

4° Les concessions de nouvelles lignes de prolongements et embranchements.

L'assemblée générale :

Conformément à la proposition du Conseil d'administration, développée dans le rapport,

Donne au Conseil d'administration tous pouvoirs à l'effet de ratifier en son nom et conclure définitivement, s'il y a lieu, la convention provisoire passée, le 18 juin 1855, entre le Conseil d'administration et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Sceaux et à Orsay, et par laquelle il a été fait cession à la Compagnie d'Orléans dudit chemin de fer, et les conventions postérieures des 27 mars et 21 novembre 1856.

En outre, l'assemblée générale approuve l'exécution provisoire qui a été donnée aux clauses et conditions desdites conventions et tous paiements faits en conséquence.

L'assemblée générale donne au Conseil d'administration tous pouvoirs à l'effet de ratifier ou conclure, s'il y a lieu :

1° Toutes conventions intervenues ou à intervenir avec la Compagnie du chemin de fer Grand-Central, relativement à la cession à faire par cette Compagnie à la Compagnie d'Orléans, d'une portion des lignes qui lui ont été concédées et des établissements d'Aubin, avec leurs dépendances ;

2° Toutes conventions intervenues ou à intervenir avec les Compagnies des chemins de fer de Lyon à la Méditerranée et de Paris à Lyon, pour la cession à faire à l'une ou à l'autre de ces Compagnies ou à toutes deux réunies, de tout ou partie des droits de la Compagnie dans la Société du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais ;

3° Toutes conventions intervenues ou à intervenir avec Son Excellence M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, concernant les cessions à faire à la Compagnie ou par la Compagnie, en exécution des conventions ci-dessus, et la concession qui lui serait faite de nouvelles lignes de prolongements ou embranchements ;

Discuter et arrêter les cahiers de charges relatifs aux nouvelles concessions, consentir toutes modifications aux cahiers des charges qui régissent la Compagnie, en vertu des lois et décrets antérieurs à ce jour ;

Appliquer, s'il y a lieu, à l'exécution des conventions ci-dessus, partie de la somme de 110 millions que le Conseil a été autorisé à se procurer par la résolution de l'assemblée générale du 29 mars 1856 ;

Créer le nombre d'obligations, portant intérêt de 15 fr. par an et remboursables au taux de 500 fr., qui sera nécessaire pour opérer l'échange des actions des Compagnies des chemins de fer de Paris à Sceaux et à Orsay et Grand-Central.

Le Conseil est autorisé à déléguer, en tout ou partie, les pouvoirs qui lui sont conférés par la présente résolution à un ou plusieurs de ses membres qu'il désignera.

DEUXIÈME RÉSOLUTION

Relative à la fixation du dividende de l'exercice 1856.

Conformément à la proposition du Conseil d'administration, développée dans le rapport, le dividende de l'exercice 1856 est fixé à 84 fr. par action.

En conséquence, et attendu qu'une somme de 30 fr. par action a déjà été payée à titre d'intérêt et d'acompte sur le dividende, le solde restant à payer est fixé à 54 fr.

TROISIÈME RÉSOLUTION

Relative à la nomination d'une commission de quatre actionnaires pour l'examen des comptes de l'exercice 1856.

Conformément à la proposition du Conseil d'administration, développée dans le rapport, les comptes des recettes et dépenses, tant de premier établissement que d'exploitation, pendant l'exercice 1856, seront soumis à une commission d'actionnaires, chargée d'en faire son rapport à l'assemblée générale, dans sa réunion ordinaire de l'an prochain.

Sont élus membres de cette commission :

MM.

Blondel, conseiller référendaire honoraire à la Cour des comptes ;

Esquirol, conseiller référendaire à la Cour des comptes ;

Le comte de la Panouse, propriétaire, membre de plusieurs Conseils d'administration de Sociétés anonymes ;

Le vicomte Edmond de Saint-Aignan, ancien conseiller d'Etat.

QUATRIÈME RÉSOLUTION

Relative à la nomination d'un administrateur en remplacement de M. le duc de Mouchy, décédé.

M. Revenaz (Amédée) est nommé administrateur en remplacement de M. le duc de Mouchy, décédé.

CINQUIÈME RÉSOLUTION

Relative à la nomination de cinq administrateurs, par suite d'expiration de mandat

Sont réélus administrateurs pour cinq années :

MM. Gustave Bénat.
Adolphe Durand.
Gustave de Fougères.
Albert Lacroix.
Amédée Marc.

COMPACNIE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Assemblée générale ordinaire du 31 mars 1857.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Nous vous avons soumis, dans votre assemblée générale du 14 mai 1856, l'emploi du capital de quatre millions mis à notre disposition par les statuts primitifs.

L'augmentation de ce capital étant devenue nécessaire, vous nous avez donné tous pouvoirs à l'effet d'obtenir du gouvernement l'autorisation d'émettre et de vendre 6,000 actions nouvelles.

Nous avons poursuivi activement cette autorisation, qui nous a été accordée par décret impérial du 16 octobre 1856.

Par suite des modifications apportées à nos statuts par ce décret, un article ainsi conçu a été ajouté à l'article 6, sous le n° 6 bis :

« La Société est en outre autorisée à émettre un » nombre d'actions qui ne pourra pas dépasser 6,000 » actions, dont 697 seront livrées à M. Loubat pour » représenter la valeur du cautionnement de l'entre- » prise, ainsi que ses dépenses antérieures au 15 » juin 1854, conformément à l'article 5 ci-dessus, et » dont le reste *sera vendu à la Bourse de Paris, par* » *le ministère d'un agent de change, pour le compte* » *de la Société*.

» La vente des actions nouvelles sera effectuée au » fur et à mesure des besoins, dans le délai, aux » époques et aux conditions fixés par le Conseil d'ad- » ministration. »

Vous n'avez pas oublié, Messieurs, que, d'après les résolutions votées par votre assemblée du 14 mai 1856, le produit de ces 6,000 actions était destiné à nous procurer une somme de cinq millions avec laquelle nous devions pourvoir :

1° A l'exécution du traité fait avec M. Loubat pour cession de son chemin de fer dit Américain, jusqu'à concurrence de	2,500,000
2° A l'augmentation du fonds de roulement jusqu'à concurrence de	500,000
3° Aux dépenses de capital faites ou à faire, jusqu'à concurrence de	2,000,000
Total,	5,000,000

Vous savez également que, sur les 6,000 actions à émettre, il en revenait 697 à M. Loubat, qui lui ont été remises au pair, conformément à l'article 6 bis de nos statuts modifiés.

Ces 697 actions ne devant être comptées que pour	348,500
Il nous restait à négocier 5,303 actions pour nous procurer une somme de	4,651,500
et obtenir ainsi la somme de	5,000,000

jugée nécessaire aux besoins de la Compagnie.

Digitized by Google

Pour réaliser ces 5,000,000 il eût fallu vendre chacune des 5,303 actions à négocier au prix de 800 fr. environ, nets de courtage. Ce prix, qu'on aurait pu sans doute obtenir dans des circonstances favorables, ne pouvait être atteint à la fin de 1856 et au commencement de 1857, en raison de la dépréciation qui pesait sur les meilleures valeurs.

Dans cet état de choses, nous avons agi avec la réserve et la prudence qui nous étaient commandées par l'intérêt de la Compagnie et par le désir de ne pas déprécier vos titres.

Nous avons réussi à placer 2,987 actions, et cette opération a été conduite de telle sorte que les demandes précédant toujours les offres, cette vente n'a point pesé sur le cours, et que notre émission a même eu ce résultat remarquable de faire rechercher nos titres plus qu'ils ne l'étaient auparavant.

Nous avons donc l'espoir fondé de vendre à un prix convenable les actions qui nous restent à placer, et qui seront d'autant plus recherchées que les résultats de notre entreprise seront mieux connus, et que sa situation nous permet d'attendre des circonstances favorables

Les 2,987 actions vendues nous ont procuré une somme de 2,410,072 fr. 75 c.

Savoir : 907 actions vendues, du 11 novembre au 31 décembre 1856, aux prix moyen de 820 fr. 72 c., courtage de l'agent de change déduit, et avec jouissance du coupon de janvier, soit		744,393 35
Et 2,080 actions, coupon de janvier détaché, vendues, savoir :		
1,185 du 1er janv. au 7 fév. 1857, au prix moyen de	786 34	
et ayant produit		929,443 20
530 du 8 février au 5 mars	818 73	433,929 20
365 du 6 mars au 20 mars	828 25	302,307 »
Soit au total		2,410,072 75
Les 697 actions remises au pair à M. Loubat devant être comptées pour une somme de		348,500 »
Le capital réalisé jusqu'à ce jour est donc, pour 3,684 actions émises, de		2,758,572 75
qui, ajoutés au 3,000,000 fr. restant du capital primitif, après prélèvement d'un million pour fonds de roulement, ci		3,000,000 »
élèvent le capital total employé ou à employer pour l'installation et l'organisation de l'entreprise, à		5,758,572 75

Nous avons maintenant à vous rendre compte de cet emploi.

COMPTE DU CAPITAL.

Frais de premier établissement.

Le compte des frais de premier établissement, qui était, au 31 décembre 1855, de	705,185 54
s'est augmenté de	87,033 94

Cette somme comprend les droits de timbre des actions et obligations, les frais de confection et d'échange de titres, de modifications aux statuts, de travaux d'appropriation dans nos nombreux bureaux de station et dépôts de voitures et de chevaux, etc. Ces dépenses n'ont rien qui doive surprendre si l'on considère tout ce qu'exige l'installation d'une entreprise comme la nôtre.

Il importe de vous faire observer que ce compte de frais de premier établissement disparaîtra entièrement, d'ici à quelques années, de notre bilan. En effet, dans dix ans nous aurons complétement amorti, par des prélèvements successifs sur nos bénéfices, les 4,000,000 d'obligations qui chargent notre passif, et dont la contre-valeur est représentée à notre actif par les sommes employées en frais de premier établissement, de constructions, achats de matériel, d'ateliers et de propriétés.

Dès cette année, nous employons à cet amortissement 292,500 fr. Il est donc tout à fait logique, en même temps que nous effaçons cette somme de notre passif, de faire disparaître de notre actif, jusqu'à due concurrence, tout ce qui, ayant été payé avec le produit des obligations, n'est pas représenté par des valeurs commerciales susceptibles d'être vendues et de produire en espèces des sommes égales à leur prix estimatif, comme les 414,000 fr. exigés par la ville, conformément au cahier des charges, pour redevance antérieure à notre entrée en jouissance, comme les frais de constitution et d'installation de la Société, de modifications aux statuts, etc. C'est là le moyen de ne présenter dans notre bilan que des résultats vrais et certains et d'éviter toute chance de déception pour l'avenir.

En appliquant en 1857, à la décharge des frais de premier établissement, la somme de 292,500 fr., qui sera payée, comme il est dit ci-dessus, pour amortissement des obligations, nous diminuerons à la fois notre actif et notre passif de cette somme, et ces frais de premier établissement, qui figurent aujourd'hui dans nos comptes pour 792,219 fr. 48 c., n'y figureront plus, en 1857, que pour 499,719 fr. 48 c.

ACHALANDAGE DES SERVICES DE BANLIEUE.

Nous avions annoncé, dans notre précédente assemblée générale, que les sommes à payer par la Compagnie pour l'achalandage des services de banlieue dont elle avait fait l'achat, avaient été fixées par experts à 105,000 fr., qui figureraient dans les comptes de 1856, où vous les voyez en effet.

ACHATS DE CHEVAUX.

Au 31 décembre 1855, le compte des achats de chevaux s'élevait à 1,065,580 fr.; dans le cours de 1856, nous avons perdu 205 chevaux et nous en avons réformé 727 pour incapacité de service.

Le total des chevaux sortis de l'effectif est donc de 932, représentant un cinquième de cet effectif, qui s'élevait, au 31 décembre 1856, à 4,671 chevaux.

Ce résultat montre que le renouvellement des chevaux défectueux dont nous avons hérité de quelques-unes des anciennes entreprises, une fois achevé, nous pouvons obtenir de nos chevaux une durée moyenne de plus de cinq années.

Nous avons acheté en 1856 au prix moyen de 864 fr. 75 c.	1,214 chevaux	
Les sorties étant, comme nous l'avons dit, de	932	
Nous avons en plus pour les besoins croissants de la circulation.	282 chevaux	
En résumé, les sommes payées pour achat de 1,214 chevaux s'élèvent à		1,049,813 45
En retranchant de cette somme le produit des 932 chevaux sortis de l'effectif total, soit		204,827 50
Il reste en dépense effective . .		844,985 95
Sur cette somme, celle de		329,075 95
est à la charge de l'exploitation comme dépense ordinaire pour la dépréciation résultant d'une année de service, calculée à raison de 20 centimes environ par cheval et par jour.		
Restent donc à la charge du compte capital, savoir :		515,910 »
1° Pour 282 chevaux neufs en plus, au prix moyen de 864 fr. 75 c.,		243,850 50
2° Pour différence de prix entre 932 chevaux sortis au prix de 572 f. 85 c., et remplacés au prix de 864 fr. 75 c.		272,059 50
Total égal,		515,910 »

Vous avez tous remarqué l'amélioration qui s'est produite depuis la fusion, à la grande satisfaction du public, dans le choix des chevaux et dans la marche des voitures; ce résultat, si favorable à l'accroissement des recettes, n'a pu être obtenu qu'en réformant ceux des anciens chevaux incapables de suffire à la traction de nos nouvelles voitures dans les conditions voulues de régularité et de vitesse. Les épurations qui ont été faites en remplaçant des chevaux défectueux par des chevaux de prix ayant augmenté la valeur réelle du capital, il est juste que ce soit le compte du capital qui en supporte les frais.

ACHATS DE VOITURES.

Harnais et mobilier d'exploitation.

Le total des dépenses de ce chapitre était, au 31 décembre 1855, de 466,574 fr. 20 c.

Ces mêmes dépenses se sont élevées, en 1856, à 430,615 fr. 52 c., savoir :

1° Pour achat de 20 voitures neuves à 24 places, et pour les modifications qui y ont été apportées, à 3,000 fr. par voiture,	60,000 »
2° Pour transformation de 173 anciennes voitures à 17 places, en voitures neuves à 24 places, modifications à ces voitures par suite des prescriptions de police, changements d'itinéraires, etc., 1,200 fr. par voiture,	228,343 70
3° Pour voitures diverses nécessaires au service de la Compagnie,	38,754 14
4° Pour augmentation du matériel des harnais,	31,230 30
5° Pour augmentation des ustensiles d'écurie et mobilier d'exploitation,	77,287 38
Total,	430,615 52

La nécessité de ces dépenses est prouvée par l'augmentation des recettes, à laquelle les nouvelles voitures et les accessoires qu'elles exigent ont puissamment contribué.

Notre matériel est aujourd'hui composé de :

339 voitures à 24 places;
223 voitures à 17 places,
131 voitures de banlieue à 14 et 16 places,
61 voitures de banlieue à 10 et 12 places,
3 chars à bancs à 24 places,
47 chariots et charrettes,
5 tonneaux à eau montés,
16 voitures diverses,

Total 825 voitures de toutes sortes.

ATELIERS DE CARROSSERIE.

Les dépenses faites jusqu'à ce jour pour l'installation et l'outillage de nos ateliers de carrosserie s'élèvent à 465,000 fr., non compris 40,000 fr. environ qui restent encore à payer.

Nous trouvons déjà la compensation de ces dépenses considérables dans l'économie, la rapidité et la solidité des travaux que nous exécutons dans ces ateliers à l'aide d'une série d'outils à travailler les bois et les fers, d'une scierie complète, et de machines à fabriquer les roues, le tout fonctionnant par la vapeur.

La puissance de nos moyens d'exécution, qui s'est ainsi successivement accrue, nous a mis à même de construire dans le cours de 1856, sans nuire aux travaux ordinaires d'entretien, 173 voitures neuves à impériale dans des conditions et à des prix auxquels le commerce ne pouvait nous les fournir.

Nous avons pu, en outre, profiter d'occasions favorables qui se sont offertes pour réaliser les marchés qui nous avaient été légués par les anciennes entreprises pour l'entretien et le renouvellement de plus 220 de nos voitures. Au moyen d'une indemnité de 30,000 fr. que nous avons accordée à l'un de nos anciens entrepreneurs, nous nous sommes assuré, par ces réalisations, une économie dans nos dépenses annuelles de 50,000 fr. environ.

ACHATS DE PROPRIÉTÉS.

Nous avions acheté, en 1855, trois propriétés, situées : la première quai Jemmapes, la deuxième à Grenelle et la troisième à la gare d'Ivry.

Dans la prévision du développement du transport en commun dans Paris et des besoins prochains auxquels nous aurons à satisfaire par suite d'expropriations et de cessation de baux, nous avons annexé à la propriété du quai Jemmapes un terrain de 1,000 mètres environ enclavé dans notre première acquisition comprenant déjà 5,250 mètres d'un seul tenant, et dont il augmente la valeur. Cette annexe nous revient à 63 fr. le mètre, soit 6 fr. 24 c. de plus seulement que le prix payé pour l'établissement principal.

Digitized by Google

Le dépôt de Grenelle étant insuffisant pour le nombre de chevaux dont nous avons besoin sur ce point, nous avons acheté, rue Fondary, un terrain de 1,000 mètres environ, couvert de quelques constructions et contigu à une de nos propriétés. Cette acquisition, qui nous a coûté 25,000 fr., nous permettra d'établir, au moyen de constructions dont le prix ne dépassera pas 70,000 fr., un dépôt de 150 chevaux nécessaires pour l'exploitation d'une des lignes de Grenelle.

Nos deux propriétés de Jemmapes et de Grenelle peuvent donc maintenant suffire à tous les besoins du service des localités qu'elles avoisinent; mais nous avons dû, pour parer à d'autres besoins non moins pressants, faire en outre l'achat de cinq nouvelles propriétés destinées, comme les premières, à procurer à la Société, dans de bonnes conditions de salubrité, de commodité pour le service et d'économie dans les dépenses, une partie des nombreux dépôts de chevaux et de voitures qu'exige l'exploitation de nos lignes et que nous ne pouvions nous procurer à loyer.

La première et la plus importante des propriétés acquises en 1856 est située boulevard des Fourneaux, près la barrière du Maine, et comprend 5,110 mètres; elle nous revient, avec les frais et les constructions, à 387,472 fr. 53 c.; l'intérêt à 5 0/0 de cette somme, déduction faite de 6,500 fr. que nous recevons pour prix de la location d'une partie de la propriété, nous représente un loyer de 53 fr. 19 c. par tête de cheval, loyer d'autant plus avantageux que nous plaçons dans cet établissement, en même temps que nos chevaux, un grand nombre de voitures et d'importants approvisionnements de fourrages.

La deuxième propriété, située à Vincennes, et contenant 1,202 mètres, nous revient, avec les constructions, à 81,500 fr. environ. Nous y logeons 90 chevaux, ce qui, à raison de 5 0/0 du capital employé, met le loyer annuel, par tête de cheval, à 45 fr. 30 c.

La troisième est simplement une écurie annexe d'un établissement important que nous occupons aux Batignolles. Cette écurie nous coûte 30,600 fr. environ. Le loyer, par tête de cheval, y est de 30 fr. 60 c. seulement, ce qui s'explique par ce fait qu'elle est dépourvue de cour pour remiser les voitures et de grenier à fourrage.

La quatrième de ces propriétés est située à Courbevoie; elle est en façade sur trois rues aboutissant au marché et à la place principale, et consiste en un grand terrain de 4,156 mètres environ, sur lequel nous pouvons construire des écuries pour 280 chevaux, avec les greniers et les hangars nécessaires. Le prix d'achat de ce terrain est de 85,000 fr., soit 20 fr. environ par mètre. Cette acquisition, faite d'ailleurs dans de très-bonnes conditions, était d'autant plus nécessaire que le bail du dépôt actuel de Courbevoie, déjà insuffisant pour nos services, touche à son terme, et que nous sommes menacés d'être expropriés de notre grand établissement de la barrière de l'Etoile.

Enfin, nous avons dû profiter, pour un terrain situé quai de Billy et indispensable à l'exploitation de la voie ferrée, de la faculté que M. Loubat s'était réservée, en louant ce terrain, de s'en rendre acquéreur moyennant la somme de 60,000 fr. de prix principal.

Les acquisitions dont nous venons de vous rendre compte offrent pour l'avenir la perspective d'une excellente affaire immobilière, en même temps qu'elles améliorent et consolident l'entreprise au point de vue de l'exploitation. Ces acquisitions, jointes aux baux que nous avons obtenus pour plusieurs établissements, sauvegardent aujourd'hui nos services sur presque tous les points de Paris. Nous avons donc accompli presque entièrement la tâche difficile d'assurer à la Société les nombreux dépôts de chevaux et de voitures qu'exigent dans tant de localités différentes l'exécution de son cahier des charges et le succès de son exploitation. Ce qui reste maintenant à faire est peu de chose, relativement à ce qui est déjà fait, et notre situation, sous ce rapport, peut se résumer ainsi qu'il suit.

La Compagnie pourrait placer, au besoin, dans sept de ses propriétés, ainsi que dans neuf dépôts que nous tenons à loyer, savoir : cinq pour toute la durée de la Société et quatre dont les baux n'expirent que de 1873 à 1877, 3,467 chevaux, 340 voitures, 40,000 quintaux d'avoine, 557,000 bottes de foin et paille.

Elle occupe, en outre, le dépôt dit de la barrière de Longchamps en vertu d'un bail qui a 13 ans encore de durée, et qui lui donne la faculté, jusqu'au 1er avril 1860, d'acquérir la propriété tout entière dont fait partie ce dépôt, moyennant 500,000 fr. payables en cinq années par cinquièmes. Si nous usions de cette faculté, nous pourrions au besoin installer sur ce point 800 chevaux, 89 voitures, et emmagasiner 15,000 quintaux d'avoine, 100,000 bottes de foin et paille.

Enfin, nous avons dans Paris six autres dépôts utiles à l'exploitation. Un d'eux n'a qu'une valeur déterminée; les autres baux finissent de 1860 à 1869. Ces dépôts peuvent contenir 756 chevaux, 109 voitures, 4,555 quintaux d'avoine, 99,000 bottes de foin et paille.

Dans une aussi bonne situation, nous attendons les événements avec une sécurité que nous étions loin d'avoir au début de la Société, et nous nous félicitons avec juste raison d'un résultat qui nous permettra de centraliser de plus en plus nos services et de réaliser des économies importantes partout où un grand dépôt pourra faire l'office de deux petits.

Par suite des opérations dont nous venons de vous rendre compte, ainsi que des constructions et installations que nous avons été obligés de faire dans divers dépôts loués, les sommes employées sur le capital, qui étaient au 31 décembre 1855, de. . 2,992,191 26
s'élevaient, au 31 décembre 1856, à 5,664,217 28
savoir :

RÉCAPITULATION.

	Du 1er mars au 31 déc. 1855.	Du 1er janvier au 31 déc. 1856.	Totaux au 31 déc. 1856.
1° Frais de premier établissement	705,185 58	87,033 90	792,219 48
2° Prix d'achalandage des services de banlieue	» »	105,000 »	105,000 »
3° Achat de chevaux	1,065,580 »	515,910 »	1,581,490 »
4° Achats et construction de voitures, achats de harnais et mobilier d'exploitation	466,474, 20	430,615 52	897,089 72
5° Ateliers de carrosserie	155,201 83	319,074 96	465,276 79
6° Achats et constructions de propriétés	328,665 15	537,577 17	866,242 31
7° Constructions et installation dans divers dépôts loués	106,093 33	96,392 78	203,386 13
8° Loyers payés d'avance	161.001 20	8,022 78	172,023 98
	2,992,191 26	2,099,627 15	5,082,728 41
En y ajoutant nos avances pour le chemin de fer Loubat, montant au 31 décembre à fr.			581,488 87
Le total général est de fr.			5,664,217 28

Le décret qui nous transmet la concession du chemin de fer de Loubat a précédé de si peu de temps la clôture de l'exercice, que nous n'avons pu rien faire dans l'intervalle qui mérite de vous être signalé. Nous devons cependant vous rendre compte de l'exécution de l'un des articles du traité primitif, dont partie seulement a été sanctionnée par le gouvernement et dont l'autre a cessé d'être obligatoire pour la Compagnie. Dans ce traité approuvé par les deux assemblées générales ordinaire et extraordinaire qui ont précédé l'assemblée actuelle, il avait été stipulé que M. Loubat ferait partie du Conseil d'administration avec un autre administrateur désigné par lui, afin que ses intérêts fussent équitablement représentés dans la fusion. Depuis la création de la Société, deux places avaient été réservées à cet effet dans notre Conseil, et l'année dernière, bien qu'il y eût à pourvoir à quatre vacances, l'assemblée générale n'a nommé que deux administrateurs, par ce motif que les deux autres devaient être considérés comme nommés implicitement par le traité même.

Le gouvernement n'a pas pensé que ces deux nominations convenues, entre les parties dans un intérêt de bonne administration et d'équité, dussent être exprimées dans les modifications apportées à nos statuts. En effet, les statuts anciens vous donnent tous pouvoirs pour la nomination de vos administrateurs; il est donc inutile et contraire à la jurisprudence de les modifier pour un cas particulier.

Dans cet état de choses, le Conseil, en exécution de vos délibérations des 21 avril 1855 et 14 mai 1856, a dû se compléter en nommant administrateurs M. Loubat, et sur la désignation de ce dernier, M. le comte Léopold Le Hon.

PRODUITS DE L'EXPLOITATION.

Recettes des lignes d'omnibus.

Notre premier exercice d'exploitation se comprenant que les dix derniers mois de 1855, nous avons dû nous borner à comparer ces dix derniers mois avec les dix mois correspondants de 1856.

Il résulte de cette comparaison que la recette brute a augmenté sur vingt-trois de nos lignes d'omnibus, et a baissé sur deux.

La recette moyenne par voiture et par jour n'a augmenté que sur dix-sept lignes et a diminué sur huit, qui, en 1855, desservaient plus spécialement le palais de l'Industrie, ou qui ont été plus ou moins affectées par des modifications ou prolongations de parcours, utiles d'ailleurs à l'ensemble de l'exploitation.

En tenant compte de ces changements dans la situation, on ne peut que se féliciter d'avoir maintenu ces lignes, à peu de chose près, au taux d'une année aussi exceptionnellement favorable que celle de l'Exposition universelle.

Les augmentations obtenues sur les autres lignes proviennent du développement de la circulation, du bon agencement de nos lignes et de nos correspondances, que le public apprend chaque jour à mieux connaître, et enfin de la mise en service d'un plus grand nombre de voitures à impériale et à vingt-quatre places, en remplacement d'anciennes voitures à dix-sept places.

Nous comptons en plus, par jour, dans le dernier exercice, cent voitures environ à vingt-quatre places et à impériale. Ces voitures ont circulé sur quatorze lignes.

Trois de ces lignes, celles de la barrière Montparnasse à Ménilmontant, de Grenelle à la porte Saint-Martin, et de la place des Victoires à Belleville, présentent, par voiture à impériale et par jour, une augmentation de 19 fr. 80 c., terme moyen. Quatre autres lignes, celles de la gare d'Ivry à la place Cadet, de la barrière Charenton à Saint-Philippe-du-Roule, des Batignolles à l'hôtel de ville, et de Saint-Sulpice à la Villette, en présentent une de 17 fr. 10 c.

Digitized by Google

L'augmentation est de 13 fr. 38 c. pour la ligne de la barrière de l'Étoile à Belleville par les boulevards extérieurs; de 10 fr. 82 c. pour celle de la barrière du Maine au chemin de fer du Nord. Elle n'est que de 8 fr. 87 c. pour la ligne des Ternes au boulevard des Filles-du-Calvaire; mais la prolongation de cette ligne de la barrière du Roule à l'église des Ternes sans augmentation du prix des places, et surtout la prolongation de la ligne de la barrière de Charenton jusqu'à Saint-Philippe-du-Roule, par suite de laquelle la clientèle du faubourg Saint-Honoré est partagée entre les deux lignes, altère considérablement les éléments de comparaison. On peut néanmoins en conclure avec certitude que si l'ancien état de choses eût été maintenu, l'augmentation de recette produite par chaque voiture à impériale mise en service sur la ligne des Ternes eût été bien supérieure à 8 fr. 87 c.

Quatre autres lignes, à savoir : celles de la place du Havre à Vaugirard, de l'Odéon à la barrière Blanche, de la Bastille à Grenelle et de la barrière Fontainebleau à Notre-Dame-de-Lorette, ne répondent pas complétement à ce que nous en espérions, car l'augmentation sur ces quatre lignes se réduit, terme moyen, à 7 fr. 77 c. par voiture et par jour. Ce résultat peut s'expliquer par le grand nombre de voyageurs de correspondance dont ces lignes sont chargées au détriment de leur recette effective mais à l'avantage de celles des autres lignes avec lesquelles elles sont en correspondance.

Enfin, compensation faite d'une diminution sans importance sur la ligne du Père-Lachaise à la Bastille, et malgré le désavantage résultant d'une comparaison avec l'année exceptionnelle de l'Exposition universelle, l'augmentation est encore de 13 fr. 82 c., terme moyen, par jour et par chacune des voitures à vingt-quatre places que nous avons mises successivement en service dans le cours de l'année 1856, en remplacement de voitures à dix-sept places.

Tout au contraire, les lignes desservies dès 1855 par des voitures impériales, et dont les produits avaient atteint leur maximum sous l'influence de l'Exposition, ont, comme on devait s'y attendre, diminué en 1856 dans leurs recettes moyennes de 0 fr. 81 c. par voiture et par jour, pendant que les voitures restées à dix-sept places pendant les deux exercices, et qui étaient en rapport beaucoup moins direct avec l'Exposition, ont augmenté, terme moyen, par voiture et par jour, de 0 fr. 91 c.

Enfin, par une coïncidence remarquable, l'augmentation de la recette brute par mois, qui s'est élevée, terme moyen, en 1856, à 125,662 fr. 68 c., comparativement aux cinq mois de 1855, qui sont restés en dehors de l'influence de l'Exposition, n'est que de 33,407 fr., terme moyen, par rapport aux cinq autres mois.

Néanmoins, tel a été le progrès de l'entreprise, qu'il n'est pas un seul des mois de l'Exposition dans lequel le nombre des voyageurs transportés ne soit, pour l'ensemble de nos lignes, au-dessous du mois correspondant de 1856.

Après cet exposé, nous laissons, Messieurs, à votre appréciation les résultats de l'exploitation de nos omnibus de Paris, qui se résument, ainsi que vous pouvez le voir dans l'état n° 2 que vous avez entre les mains, par une recette brute de 9,359,903 fr. 85 c. pour l'année, et comparativement aux dix mois dont se compose l'exercice précédent, par une augmentation de 800,349 fr. 98 c. dans la recette brute, avec six à sept voitures seulement en service de plus chaque jour, et enfin par une augmentation moyenne de 5 fr. 87 c. par voiture et par jour.

Ces résultats, nous le pensons, ne peuvent laisser aucun doute dans vos esprits sur la marche progressive de l'exploitation et sur les espérances qu'elle inspire pour l'avenir.

RECETTES DES SERVICES DE BANLIEUE.

Nous avons donné tous nos soins à l'étude de nos services de banlieue. Le nombre des départs de nos voitures a été modifié sur plusieurs lignes où il n'était point en rapport avec l'importance de la circulation. C'est ainsi que nous avons amélioré les recettes de presque tous les services.

Trois d'entre eux seulement présentent des diminutions qui méritent de fixer votre attention ; à savoir : ceux de Passy, Courbevoie et Suresnes. Ces diminutions s'expliquent par la préférence acquise à nos services d'omnibus de Passy au Palais-Royal et de Neuilly au Louvre, qui attirent de plus en plus les habitants des environs par la fréquence de leurs départs et leur tarif plus réduit que celui des voitures de banlieue, avec lesquelles elles marchent parallèlement pendant une partie de leur parcours.

Pour diminuer les inconvénients de cette concurrence que nous nous faisons à nous-mêmes, nous avons changé l'itinéraire de la ligne de Courbevoie en lui faisant abandonner la rue de Rivoli jusqu'à l'Hôtel-de-Ville, pour la diriger par les boulevards jusqu'à la porte Saint-Martin. Ce changement nous promet de bons résultats pour l'avenir.

La concurrence que nous fait le chemin de fer de Lyon sur Charenton n'a point empêché les recettes de cette ligne de progresser dans une forte proportion. La légère diminution que présentent les recettes de la ligne de Nogent ne provient que d'une réduction de service et se trouve, à peu de choses près, compensée par une diminution correspondante dans les dépenses. Quant au produit de cette ligne par voiture et par jour, il s'est parfaitement maintenu au taux de l'année dernière, malgré la concurrence du chemin de fer de Mulhouse.

Ces résultats remarquables prouvent que la concurrence des chemins de fer n'est pas aussi redoutable qu'on a pu le supposer pour celles de nos voitures de banlieue qui n'ont pas de longues distances à parcourir. Nous avons en effet l'avantage de prendre et de déposer le plus grand nombre des voyageurs avec leurs bagages et leurs provisions à la porte de leur domicile ou sur le point qui leur convient le mieux.

Nos bureaux de départ et d'arrivée sont placés au cœur même des localités, tandis que les stations des chemins de fer en sont plus ou moins éloignées. La marche sur les voies ferrées est à la vérité beaucoup plus rapide que sur les routes ordinaires, mais il faut faire une course pour les aller chercher et une autre pour se rendre à sa destination.

Enfin les chemins de fer, en nous enlevant une partie de notre ancienne clientèle, nous font profiter, par compensation, du développement qu'ils impriment à la circulation partout où ils fonctionnent.

Forts de notre organisation, de notre système général de correspondances, de la fréquence de nos départs, de nos itinéraires par les routes et les rues les plus populeuses, nous pouvons espérer d'exploiter parallèlement avec eux et même avec avantage une grande partie de la banlieue.

De pareils résultats sont d'autant plus satisfaisants que nous devions nous attendre à des diminutions, plutôt qu'à des augmentations, dans l'année qui a suivi celle de l'Exposition universelle.

Il y a donc tout lieu de croire que ces lignes de banlieue, qui rendent de si grands services à de nombreuses populations, deviendront de plus en plus le complément nécessaire et avantageux de notre entreprise, dont ils complètent le réseau et à laquelle ils procurent une précieuse augmentation de clientèle.

Leurs produits ont augmenté en 1856 de 2 fr. 52 c. par voiture et par jour, terme moyen, sur les produits des périodes correspondantes de 1855 avec lesquelles elles sont comparées dans l'état n° 3 ci-joint. On peut se faire une idée de leur importance par leurs recettes, qui se sont élevées à 1,571,476 fr. 70 c. pour l'année, représentant le 7e environ des recettes totales des services de l'entreprise.

DÉPENSES.

L'augmentation des recettes est compensée en partie par des augmentations de dépenses que nous devons justifier à vos yeux.

Nous vous ferons d'abord observer que l'exercice précédent, commencé le 1er mars 1855 avec une exploitation restreinte, ne comprend que 10 mois au lieu de 12.

Cet exercice incomplet, le premier d'une exploitation qui n'a pas cessé de se développer et de se perfectionner, sans que nous ayons pu encore y mettre la dernière main, ne peut fournir à tous égards des éléments vrais de comparaison par rapport à 1856. En effet, dans ces commencements difficiles, si les services n'ont pas toujours été aussi productifs qu'ils auraient pu l'être, certaines dépenses, d'un autre côté, sont restées au-dessous de leur taux normal.

Enfin, l'exploitation a pris un développement rapide dont l'influence sur les dépenses, bien qu'elle ne puisse dans certains cas être calculée exactement, n'en est pas moins incontestable.

Il importe de tenir compte de cet état de choses dans l'examen des augmentations en diminution de dépense qui se produisent dans chacune des divisions où ces dépenses sont classées par chapitres.

Première division. — Administration centrale et dépenses générales.

La création d'un emploi de secrétaire général de la Compagnie, des augmentations de traitement à des employés qui n'étaient pas suffisamment rétribués, la régularisation des assurances qui s'étendent aujourd'hui à tout le matériel et à tous les approvisionnements de la Compagnie; enfin, diverses dépenses qui ne se sont pas produites en 1855, comme l'entretien des cours et bâtiments, ou qui ne se sont produites qu'en partie dans ce même exercice, comme le chauffage, l'éclairage, les droits de patente et de stationnement de banlieue; enfin l'accroissement de travail d'impressions et de fournitures résultant de l'extension de l'entreprise, ont augmenté les dépenses de la première division de 0,46 c. 51 par voiture.

Deuxième division. — Trafic, service des voyageurs.

Le développement de la circulation générale dans les omnibus et notamment le développement de nos correspondances ont exigé la création de nouveaux bureaux et l'agrandissement de plusieurs bureaux anciens.

D'un autre côté, les conducteurs et cochers des voitures à impériale jouissent, en raison du surcroît de fatigue et de responsabilité que le service de ces voitures exige, d'une augmentation de 0,50 c. chacun par journée sur l'ancien prix de 3 fr. 50 c. que nous avons maintenu pour les conducteurs et cochers des voitures à 17 places.

Il nous a semblé juste et nécessaire de faire participer ces agents à l'augmentation des produits que procurent les voitures à impériale, ainsi que cela avait déjà lieu sous les anciennes entreprises. Nous avons dû aussi augmenter les traitements de nos inspecteurs et de nos contrôleurs buralistes pour les mettre plus en rapport avec l'importance de leurs fonctions, ainsi qu'avec les besoins de la vie, considérablement augmentés depuis quelques années par la cherté croissante des subsistances et des loyers. Chacun de vous, Messieurs, peut facilement se rendre compte des devoirs imposés à nos employés. La prospérité de l'exploitation dépend en grande partie de leur zèle et de leur fidélité, et pour qu'ils nous servent bien, il faut qu'ils puissent vivre de leur état. Telles sont les causes qui ont augmenté les dépenses de la deuxième division de 0,09 c. 41 par voiture. Ces augmentations étaient commandées tout à la fois par la justice et par l'intérêt du service; elles obtiendront donc votre approbation.

Troisième division. — Matériel roulant.

Les dépenses d'entretien et de renouvellement de nos voitures ressortaient dans l'exercice précédent à 3 fr. 50 c. seulement par voiture et par jour, prix inférieur à celui que nous payions à nos anciens entrepreneurs. L'économie obtenue, grâce à la bonne organisation de nos ateliers, s'est encore augmentée dans le dernier exercice de 07 c. 84 par voiture.

Il importe de vous faire observer qu'à la fin de 1858, notre ancien matériel sera complétement renouvelé en voitures neuves à impériale, et que nous entrerons alors dans une période nouvelle à partir de laquelle nos ateliers, débarrassés des travaux considérables et coûteux que leur impose encore aujourd'hui le remplacement successif des anciennes voitures, n'auront plus à pourvoir qu'aux travaux ordinaires d'entretien et de renouvellement. C'est alors que nous entrerons en pleine jouissance des économies qu'ils nous promettent, et que nous pourrons nous rendre un compte exact des avantages de leur puissant outillage.

Quatrième division — Chevaux et fourrages.

L'augmentation des dépenses de cette division est de

Digitized by Google

1 fr. 62 c. 88 par voiture ; elle tient à deux causes principales : d'abord à des augmentations de solde en faveur des chefs de dépôt, piqueurs, palefreniers et autres agents, augmentations dont nous vous avons déjà fait connaître les motifs ou pour mieux dire la nécessité ; elle tient en second lieu à un excédant de chevaux que nous avons dû appliquer aux services de la Compagnie.

D'une part, en effet, la marche de nos voitures est plus accélérée que par le passé ; de l'autre, elles sont plus chargées de voyageurs, et leur traction sur le macadam est plus pénible que sur le pavé. Dans ces conditions, il était impossible que l'accroissement des voyageurs transportés par chaque voiture ne donnât pas lieu à un accroissement de dépenses ; en effet, nous avons été obligés, dans l'intérêt de la conservation de la cavalerie, d'augmenter le nombre des chevaux d'un et quelquefois de deux par voiture sur certaines lignes, et notamment sur celles qui sont macadamisées et desservies par des voitures à impériale.

Les sacrifices qu'il nous en a coûté profiteront à la Société dans un avenir prochain, car ils auront pour résultat de prolonger la durée de nos chevaux, et, par conséquent, de diminuer les frais de leur renouvellement annuel. Vous penserez sans doute avec nous que les prix de plus en plus élevés de nos remontes nous font un devoir de ménager beaucoup notre cavalerie et de ne rien négliger pour sa conservation.

Les frais de nourriture des chevaux entrent dans les dépenses de la quatrième division pour 3,857,108 fr. 26 c., et la ration journalière de chaque cheval nous est revenue à 2 fr. 32 c. 72, composée ainsi qu'il suit :

Avoine	7 kilog. 947	au prix de	1 fr.	50 c.	11
Foin	0 botte 934	—	0	43	99
Paille	1 — 033	—	0	20	65
Son	0 kilog. 547	—	0	08	13
Orge	0 — 030	—	0	00	84
		Soit	2 fr.	32 c.	72

c'est 0 fr. 06 c. 63 seulement de moins que dans l'exercice précédent ; mais la cherté des grains qui qui grève notre premier exercice ayant malheureusement continué dans le second, nous n'avons pu obtenir une plus forte diminution sur le coût de la ration.

Espérons qu'après quatre mauvaises récoltes successives, nous serons enfin favorisés par une année d'abondance qui nous permettra de remplir nos greniers à des prix avantageux et de réduire dans une proportion considérable la dépense des fourrages.

Nous avions au 31 décembre dernier en magasin :

20,971 quintaux d'avoine, au prix moyen de 18 fr. 89 c. le quintal,

614,231 bottes de foin, au prix moyen de 49 fr. 60 c. les 100 bottes,

161,162 bottes de paille, au prix moyen de 28 fr. 56 c. les 100 bottes,

ayant coûté 960,600 fr. et au paiement desquels nous avons pourvu, tant avec le fonds de réserve qu'avec les autres sommes restant disponibles après paiement des marchandises nécessaires à nos ateliers de carrosserie d'une valeur de 600,000 fr. environ.

Un pareil approvisionnement et les quantités que nous avons en outre à recevoir de divers fournisseurs avec lesquels nous avons fait des marchés à livrer, assurent notre consommation pour l'avoine jusqu'au mois de septembre ; pour le foin, jusqu'au 30 novembre, et pour la paille jusqu'au 15 juillet, à des prix un peu plus avantageux qu'en 1856.

Si donc ces prix n'augmentent pas dans les derniers mois de 1857, nous aurons une diminution d'au moins 80,000 fr. dans la dépense des fourrages de l'exercice courant ; enfin, le résultat sera bien meilleur encore si la récolte prochaine nous favorise.

Cinquième division. — Frais de surveillance de l'Etat et charges de l'entreprise.

Votre Conseil n'a aucune action sur ces dépenses, qui ont augmenté dans des plus fortes proportions que les autres, notamment par le paiement des intérêts de nos quatre millions d'obligations qui n'ont été dus intégralement qu'à partir de 1856.

STATISTIQUE DE L'EXPLOITATION.

Résumé des recettes, des dépenses et des bénéfices.

Le nombre des voitures mises en mouvement a été, par jour, pour les lignes d'omnibus, de 352
Et pour celles de banlieue, de 96

Ce qui donne pour les deux services un total de 448

voitures par jour. Chaque voiture a parcouru par jour, terme moyen, 87 kilomètres, ce qui représente, pour l'ensemble des 448 voitures, 38,976 kilomètres par jour, et pour toute l'année, 14,313,376 kilom.

Le travail moyen de chaque cheval a été par jour de 17 kilomètres environ.

Le nombre total des voyageurs transportés par toutes les voitures de l'entreprise a été de 49,590,421 ; soit 50,000,000 environ qui se répartissent ainsi qu'il suit :

1° Pour les omnibus de Paris, 45,530,210 ; soit 124,740 voyageurs par jour ; 353 par voiture et 23 par course ;

2° Pour les lignes de banlieue, 4,060,211 ; soit 11,123 par jour. 115 par voiture et 8 par course.

Sur le nombre total de 45,530,210 voyageurs que nous avons transportés dans les omnibus de Paris, 37,206,338 ont payé place entière, soit 30 c. dans l'intérieur et 15 c. sur l'impériale ; les autres, c'est-à-dire 8,323,872 voyageurs, ont profité des correspondances établies et joui gratuitement d'une seconde voiture.

En résumé, ainsi que le constate le tableau n° 6, les services d'omnibus et de banlieue ont produit		10,931,380 55
Les recettes diverses,		268,608 61
Total,		11,199,989 16
Les dépenses d'exploitation proprement dites ont été de	8,347,089 70	
Soit 74 53/100 0/0 de la recette. Cette proportion est un peu inférieure à celle de l'année dernière, qui était de 74 75/100 0/0.		
Mais il faut ajouter à ces dépenses les impôts et charges de l'entreprise, savoir : 304,915 f. 05 c. pour les droits payés à la ville et au trésor, et 200,000 fr. pour intérêts des obligations. Cette catégorie de dépenses, qui, ainsi que nous l'avons déjà dit, reste en dehors de notre action, est beaucoup plus élevée que dans l'exercice précédent, et monte à	1,004,915 05	
En résumé, les dépenses s'élèvent en totalité à	9,352,004 75	9,35,004 75
représentant 83 11/100 0/0 de la recette, soit 2 0/0 de plus que pour les dix derniers mois de 1855, dans lesquels le rapport de la dépense à la recette était représenté par 83 11/100 0/0.		
Vos bénéfices de l'exercice sont de		1,847,384 41
sur lesquels vous avez déjà reçu, pour un à-compte de 25 fr. par action sur 25,604 actions, une somme de		640,100 »
Différence,		1,207,284 41
En ajoutant à cette somme la solde de 1855, soit		8,114 67
Il reste à répartir,		1,215,399 08

Savoir :

1° Au fonds de réserve, pour le prélèvement statutaire,	92,569 23
2° Au fonds d'amortissement, pour remboursement de 585 obligations,	292,500 »
3° Aux 24,000 premières actions et aux 3,684 de la nouvelle émission ; soit, au total, 27,684 actions,	830,520 86

Cette dernière somme représente un dividende de 30 fr. par action, avec un petit appoint de 9 fr. 86 c. à reporter sur l'exercice suivant.

Nous vous soumettons avec confiance et satisfaction ce résultat de notre deuxième exercice social.

En effet, le développement des recettes a justifié nos prévisions, et si le chiffre des dépenses est élevé, cela tient, d'une part, à la cherté des chevaux et des fourrages, de l'autre, à ce que nous n'avons reculé ni devant la nécessité de mieux rémunérer nos agents, ni devant celle d'améliorer nos services. En fait d'omnibus, l'exploitation la moins coûteuse n'est pas celle qui donne le plus de bénéfices. Un personnel de choix, de bonnes voitures, de bons chevaux, des correspondances bien organisées et bien installées, tout cela coûte cher, mais contente le public et fait prospérer les recettes.

Aussi notre avenir se présente-t-il sous de favorables auspices. Nous continuons activement la transformation de notre ancien matériel, et nous aurons cette année en circulation, chaque jour, 130 voitures à impériale de plus, terme moyen, qu'en 1856. C'est, pour 1857, un nouvel élément de profit de 200 à 300,000 fr.

D'un autre côté, le rapide accroissement de population qui, dans Paris et la banlieue, de 1851 à 1856, a été de 305,000 âmes ; la création de boulevards et de voies magnifiques remplaçant des rues étroites qui, au centre de Paris, s'opposaient comme un immense obstacle à la circulation générale ; les quartiers, même les plus excentriques, rapprochés du cœur de la ville et se couvrant d'un grand nombre de maisons, enfin les constructions se multipliant avec une prodigieuse rapidité dans la banlieue, dont les habitants s'épargnent à peu de frais les inconvénients de la distance par l'emploi de nos voitures ; toutes ces améliorations, décrites dans un rapport récent de M. le préfet de la Seine, celles qui s'accomplissent encore dans ce moment, et que le gouvernement projette pour l'avenir, nous font espérer que nous exploiterons utilement pour nos actionnaires le champ ouvert à nos travaux.

RAPPORT

Rapport fait le 31 mars 1857, par N. Cauchon, au nom de la commission spéciale (1) nommée pour la vérification des comptes de l'exercice 1856.

Messieurs,

Je viens au nom de la Commission que vous avez nommée dans votre assemblée de 1856, vous présenter le résultat de sa mission.

C'est, depuis l'existence de la nouvelle Société, qui a réuni toutes les anciennes entreprises, la première fois que votre Conseil d'administration vous rend compte de l'exercice d'une année entière.

Le rapport qui vous a été fait l'année dernière ne comprenait que les comptes de dix mois, puisque votre Société n'avait commencé que le 1er mars 1855.

Vous n'oublierez pas, Messieurs, et votre Commission vous le rappelle avec satisfaction, que c'est à l'initiative du Conseil d'administration que nous devons la création d'une commission chargée de la vérification des comptes annuels. Je ne pourrais vous dire quel motif a pu faire omettre dans les actes de Société l'institution d'un Conseil de surveillance ; j'en constate le fait.

Quoi qu'il en soit, votre Conseil d'administration a été au devant du désir que les actionnaires doivent naturellement avoir et qui doit être partagée par des administrateurs consciencieux, et cette initiative a

(1) Cette commission est composée de MM. le vicomte de la Tour du Pin Chambly ; Cauchon avoué honoraire, et Orfil Marrast.

Digitized by Google

peut-être prévenu une discussion qui naguère, dans cette enceinte, a été si orageuse dans une réunion d'actionnaires d'une autre Société.

L'étendue du rapport de votre Conseil d'administration, la clarté de son exposé, les détails dans lesquels il est entré et les tableaux qui accompagnent ce rapport, dont la distribution vous sera faite, dispenseront votre Commission d'entrer dans de grands développements qui ne seraient que la répétition de ce que vous venez d'entendre.

Si elle avait dans son examen à vous signaler des erreurs, des irrégularités de quelque nature qu'elles fussent, elle n'hésiterait pas à le faire.

Mais elle a la satisfaction de vous attester que l'examen qu'elle a fait des écritures, d'une grande partie des pièces à l'appui des dépenses lui a donné la preuve que les écritures et les pièces comptables concordaient parfaitement entre elles; que toutes les dépenses comme les recettes étaient parfaitement justifiées, et que tout était dans l'ordre que les actionnaires les plus sévères peuvent exiger.

Cette opinion de vos commissaires est le résultat de l'examen qu'ils ont fait, soit séparément dans le cours de l'année, soit ensemble dans ces derniers temps. Vos administrateurs ont mis à notre disposition tous les documents que nous leur avons demandés.

Plusieurs membres de votre comité de direction nous ont accompagnés dans la visite que nous avons faite de plusieurs de vos établissements et de vos ateliers de la Chapelle-Saint-Denis.

Cette visite nous a mis à même de constater le zèle et l'intelligence que chacun des membres du Conseil de direction apporte dans la partie qui lui est confiée.

Nous avons vu avec une grande satisfaction que les principaux établissements sont la propriété de la Compagnie, dont ils assurent les services avec économie dans les dépenses. Ces acquisitions ont été faites à des prix avantageux et obtiendront certainement dans l'avenir une plus-value considérable.

Nous avons apprécié, comme chacun de vous peut le faire tous les jours en voyant circuler nos voitures, le bon choix de vos chevaux, leur force, leur état parfait de santé. Ils sont dans des écuries bien aérées, très-saines, placés par attelage. Leur entretien est est bien important, car c'est une des fortes dépenses de l'exploitation : aussi avez-vous un grand nombre d'employés chargés de les soigner. Un palefrenier doit panser 10 à 12 chevaux.

Le rapport vous donne l'état de votre cavalerie au 31 décembre dernier. Cet exercice avait commencé avec 4,389 chevaux; il en a été acheté, en 1856, 1,214; il en était sorti 932, savoir : 205 qu'on avait perdus, et 727 qui avaient été réformés; il en est résulté que votre cavalerie était, au 31 dernier 1856, de 4,671, c'est-à-dire 282 de plus qu'au 31 décembre 1855. L'acquisition de ces 1,214 chevaux a occasionné une dépense de fr. 1,049,813 45
qui est réduite à 844,985 50
en retranchant du prix d'acquisition le produit de la vente de 932 chevaux réformés.

Les chevaux acquis en 1856 l'ont été au prix moyen de 864 fr. 75 c., qui est plus élevé que celui de 1855. Cependant vos commissaires peuvent vous certifier que, d'après les renseignements recueillis, soit auprès de l'administration de la guerre, soit auprès de Compagnies analogues à la vôtre, ce prix de revient est inférieur à celui payé par ces administrations.

Plusieurs de Messieurs les actionnaires savent que la cavalerie est recrutée par M. Meuron, l'un des membres du comité, qui a eu si longtemps, comme entrepreneur de services publics, les écuries les mieux montées de Paris, et qui, grâce à ses soins et à sa longue expérience, procure les mêmes avantages à la Compagnie des omnibus.

Après votre cavalerie, vos fourrages sont une branche importante de votre administration. Aussi prend-on le plus grand soin pour les approvisionnements et pour leur conservation dans des greniers dans lesquels l'air circule convenablement.

Les fourrages se sont tenus à des prix assez élevés pendant l'exercice qui vient de s'écouler.

Ils figurent dans vos dépenses pour près de quatre millions de francs. On espère que les prix baisseront cette année.

Vous avez un approvisionnement qui assure le service pour une grande partie de l'exercice courant, et à des prix qui, d'après le mode d'achats directs suivi par M. Jules Moreau, administrateur chargé de ce service, sont beaucoup moins élevés que si l'on traitait avec des fournisseurs pour l'approvisionnement de l'entreprise.

Nous avons dit que nous avions visité vos ateliers établis à la Chapelle-Saint-Denis; ces ateliers emploient 400 à 450 ouvriers.

Un directeur, un contre-maître et un contrôleur, sous l'inspection et la direction de M. Bucher, l'un des administrateurs faisant partie du comité de direction, suffisent pour l'administration de ces ateliers.

C'est là que se fabriquent maintenant toutes vos voitures; une machine à vapeur fait mouvoir tous les rouages, ainsi qu'une scierie.

Au moyen de cet établissement, vous n'avez plus à recourir aux fabricants de voitures, aux forgerons, aux serruriers, aux menuisiers : tout ce qui constitue une voiture s'y fabrique, et on obtient une diminution très-forte sur les prix de commerce, en même temps qu'une fabrication meilleure et plus prompte, avec une précision parfaite.

Cette économie sera encore plus sensible dans nos prochains exercices.

Dans votre dernière assemblée, vous avez voté la création de 6,000 actions pour obtenir une somme de cinq millions dont vous connaissez la destination.

Sur ces 6,000 actions, 697 ont dû être remises à M. Loubat, aux termes du traité que nous avons dû faire avec lui pour entrer dans les vues de l'autorité.

2,987 actions ont été vendues, par le ministère d'agent de change, à 784 fr. 34 c., 818 fr. 73 c. et 828 fr. 24, nets de courtage.

Ces ventes ont produit une somme de 2,410,072 fr. 75 c., ce qui donne une plus-value de 916,572 fr. 75 c., dont 290,793 fr. 35 c. entrent dans l'exercice de 1856, et le surplus entre dans celui de 1857; il reste à négocier 2,316 actions qui le seront au fur et à mesure des besoins.

Du compte présenté par votre Conseil d'administration il résulte :

1° Que le nombre de vos voitures mis en mouvement chaque jour a été de 448;

2° Que chaque voiture a parcouru chaque jour, terme moyen, 87 kilomètres;

3° Que le travail moyen de chaque cheval a été par jour de 17 kilomètres environ;

4° Que vous avez transporté près de 50 millions de voyageurs;

5° Que le produit de l'exercice a été de 11,199,989 16
Les dépenses de 9,352,604 75
y compris 1,004,915 fr. 05 c. pour les impôts et les charges de l'entreprise.
et que le bénéfice de l'exercice a été de 1,847,384 41
ce qui, déduction faite de 640,100 »
qui vous ont été payés pour les intérêts des actions, en y ajoutant 8,114 fr. 67 c. formant le solde de 1855, donne une somme de 1,215,399 08
sur laquelle il faut prélever pour le fonds de réserve, 5 0/0, soit 92,369 22
Pour amortissement de 585 obligations, 292,500 » 384,869 22

Il en résulte qu'il reste à distribuer 830,529 86 aux 24,000 premières actions et aux 3,684 de la nouvelle émission.

Ce qui donne un dividende de 30 fr. par action et un appoint de 9 fr. 86 c. à reporter à l'exercice de 1857.

Ce dividende, réuni aux 25 fr. qui ont été payés, donne une somme de 55 fr., soit 11 0/0 du capital nominal des actions.

Il nous paraît satisfaisant, surtout pour une seconde année d'exploitation. Nous avons, en effet, de lourdes charges; nous payons à la Ville et au Trésor des redevances élevées; nous avons dû payer les chevaux, les fourrages fort cher.

Nous avons un personnel de plus de 2,000 individus dont il a fallu augmenter les traitemens et salaires à cause de la cherté des loyers et des subsistances.

En compensation des charges qui pèsent sur l'exploitation, nous verrons s'accroître de plus en plus le chiffre de nos recettes; on peut s'attendre aussi à voir le prix des fourrages diminuer, et on profitera de cette diminution pour s'assurer des approvisionnements considérables.

Déjà le rapport constate que la ration de chaque cheval est d'un prix moins élevé. Plusieurs dépenses, nécessitées par un premier établissement, ne se représenteront pas, et tout fait espérer une amélioration dans les revenus qui, il faut le reconnaître, sont dans les circonstances actuelles déjà satisfaisantes.

Votre Conseil d'administration est au complet, par l'adjonction de M. Loubat et d'un autre administrateur désigné par lui, conformément aux termes de son traité avec vous.

En terminant, on fait observer qu'un crédit de 120,000 fr. est ouvert au Conseil d'administration pour chaque exercice social comme représentation de la valeur des jetons de présence attribués aux membres du Conseil et de la rémunération du comité de direction.

La somme dépensée sur ce crédit n'a été que de 83,646 fr. 62 c., et il y a une économie sur cet article de 36,353 fr. 38 c.

Nous devons espérer, Messieurs, que le dévoûment et le zèle des fonctionnaires et des employés de votre Compagnie, dont l'exemple part du grade le plus élevé et trouve des imitateurs dans tous les rangs, contribuera à l'amélioration du service et amènera un résultat de plus en plus avantageux.

Dans ces circonstances, Messieurs, votre Commission vous propose, à l'unanimité, l'adoption des comptes de l'exercice de 1856.

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi, 26 mars :

La fonte affinage continue à se raisonner de 165 à 170 fr.; la fonte pour seconde fusion à 185 et 195, les numéros 1 et 2, en gare de Saint-Dizier.

Les moulages sont assez bien demandés; voici les prix de quelques articles :

Plaques unies et figurées, les 1,000 kil., 205 210 fr.
Colonnes pleines unies et assorties, 230.
Gargouilles simples et doubles, 250 275.
Tuyères de forge, 235 260.
Barreaux de fourneaux, 260.
Poids d'horloge, au-dessus de 3 kil., 230.
Id. au-dessous, 245.
Tuyaux, 275 285.
Boîtes de roues, au-dessus de 5 k., la paire, 245 265
Id. au-dessous, id. 340 370
Réchauds carrés, 240 260.
Chenets, marmousets et autres, 175 180, les 1,000 points, franco en gare de Saint-Dizier.

Les fers battus, et les essieux principalement, sont l'objet d'une demande empressée; nous avons l'assurance que des usines sont engagées pour un et deux mois en fers marchands, pour deux à trois mois en essieux : aussi les prix sont-ils fermes. Nous reproduisons ci-dessous la classification récemment adoptée :

Fers marchands ordinaires au gros marteau, les 1,000 kil., 370 fr.
Branches de courbes, 380.
Essieux de 15 à 99 kil., 390.
» 100 à 150 » 410.
» 10 à 15 » 420.
» 3 à 10 » 440.
Carrés de 0m,090 à 0m,108, 420.

Fers de petite forge, tels que : plats de 0m,036 large sur 0m,011 et au-dessous, 390.
Carrés de 0m,018 à 0m,020, 390.

Quatre mois de terme, date de facture, ou comptan sous escompte de 2 0/0, en gare de Saint-Dizier.

Fers laminés, 340 fr.; machine n° 21, 400; machine n° 20, 420; en gares de Paris, Strasbourg et Mulhouse.

Digitized by Google

PARIS.

Rien à dire sur la position des fers, qui n'a éprouvé aucune modification. La physionomie des affaires n'est pas mauvaise. Partout les constructions procurent une bonne activité, et nos usines à rails, dont une partie a sa fabrication vendue, ont en vue des concessions nouvelles.

Sur la place, le trafic des acquits-à-caution pèse toujours sur la vente. Le dernier tableau des importations, publié par l'administration des douanes, fait ressortir que, dans les deux premiers mois de cette année, il est entré 3,588,000 kil. de fers étrangers; dans cette quantité, les rails entrent pour 900,000 kil. seulement; les demandes du commerce portent sur 182,000 kil., c'est donc 2,503,000 kil. admis en franchise pour les constructions navales et dont la majeure partie est vendue ou échangée avec le commerce.

Les prix sont par continuation : fers laminés de fonte au bois, 340 fr.; fers laminés de fonte au coke, 300 320 selon les provenances; mais généralement moins de fermeté.

Des fabricants de la Moselle viennent de lancer un tarif de pointes en hausse de 2 fr.

N° 21 et au-dessus, 52 fr.; n° 20, 54; n° 19, 56; n° 18, 59; n° 17, 62; n° 16, 65; n° 15, 68; n° 14, 72; n° 13, 76.

On prétend que cette hausse se généralise dans le groupe et que Paris la suivra.

Les fils de fer au bois tendent aussi à la hausse : des fabricants font 95 fr. 50 le n° 1, avec 1 50 d'écart pour les numéros supérieurs. Tous les producteurs ont adopté ou se disposent à suivre la nouvelle jauge de Paris. On remarque qu'elle est défavorable au cylindre et avantageuse pour le tréfilage.

On offre la fonte Gartsherrie n° 1 à 187 fr. 50, au comptant, sans escompte.

FILS DE FER ET POINTES.

Progression de la nouvelle jauge en dixièmes de millimetre.

Voulant éviter les inconvénients qui résultaient de la variété des jauges employées pour la vente des fils de fer et des pointes, les principaux producteurs du Doubs, de la Moselle, de la Côte-d'Or, de la Loire et de Paris, sont convenus d'adopter une jauge uniforme. A peu près tous les fabricants, reconnaissant l'utilité de cette mesure, suivent cette nouvelle jauge, dite de Paris, et réglée par dixièmes de millimètre dont voici le *fac simile* :

N° P,	5 dixièmes	N°16,	27 dixièmes
1,	6	17,	30
2,	7	18,	34
3,	8	19,	39
4,	9	20,	44
5,	10	21,	49
6,	11	22,	54
7,	12	23,	59
8,	13	24,	64
9,	14	25,	70
10,	15	26,	76
11,	16	27,	82
12,	18	28,	88
13,	20	29,	94
14,	22	30,	100
15,	24		

COMMERCE EXTÉRIEUR.

Importations.

		En février 1857
Fonte brute d'Angleterre,	34,078	
Belgique,	27,542	
Autres provenanc.	5,984	
Total (1),		67,604
Fers étirés en barres (2),		14,470
Rails,		9,022
Acier,		1,030
Cuivre (3),		8,191
Etain,		2,312
Plomb,		12,048
Zinc,		8,371
Houilles de Belgique,	1,682,215	
d'Angleterre,	744,014	
des assoc. allemand.	495,034	
Autres provenances,	346	
Total,		2,920,629

Situation des entrepôts (1er mars)

Quintaux métriques.

Fonte brute,	103,082
Cuivre brut,	1,254
Etain brut,	2,109
Plomb brut,	37,553
Zinc première fusion,	514

(1) Dont 8,651 quintaux métriques pour les constructions navales.

(2) Dont 17,468 quintaux métriques pour les constructions navales.

(3) Dont 711 quintaux métriques pour les constructions navales.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Londres, 22 mars :

La demande des fers est limitée, les prix en baisse, situation que faisait prévoir notre précédent bulletin. La baisse n'a pas eu lieu d'un commun accord, mais il y a des usines où l'on obtient une réduction assez forte. On dit que des maisons de Liverpool ont acheté 6 à 800 tonnes; de Londres pas de ventes pour l'exportation.

Voici les prix auxquels on traiterait facilement, par tonne mise à bord au lieu de production.

Pays de Galles : fers marchands, marques ordinaires, 195 fr.; bonnes marques, 200; rails, 195.

Staffordshire :

Barres marchandes, qualité ordinaire, 215 220.
Best, 232.
Best Best, 250.
Demi-feuillards ordinaires, 250.
Id. Best, 263.
Cornières ordinaires, 237.
Id. Best, 250.
Tôles pour chaudières Best, 263.
Id. Best Best, 275.

Ecosse :

Fers de dimensions ordinaires, 222 232.
Id. Best, 263.
Id. Best Best, 288 fr.
Id. Iron Company, 232.
Id. Monkland, 225.
Demi-feuillards ordinaires, 238.
Id. Best, 313.
Id. Iron Company, 275.
Feuillards Iron Company, 297.
Id. ordinaire, 288.
Id. Best, 338.
Cornières en fers à T, 237 287 suivant les marques.
Fers à rivet Monkland, 237.

Glascow, 20 mars :

Cours sur notre place :

Gartsherrie n° 1, 99 fr. 50.
Calder n° 1, 96 85.
Glengarnock n° 1, 96 25.
Blair et Eglinton n° 1, 93 60.
Autres bonnes marques n° 1, 93 60.
Id. n° 3, 91 85.
Warrants, fonte en magasin, nos mélangés, 3/5 n° 1 et 2/5 n° 3, 94 40.
Fontes ordinaires n° 1, en mains de maîtres de forges, 95.
Pas de changement dans le cours du fret.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 22 mars :

Métallurgie. — Il n'y a pas encore de changements dans la situation des fontes d'affinage et de moulage, et nous pouvons nous en référer à ce que nous en avons dit dans notre dernier numéro.

Les demandes de prix continuent. La demande est très-suivie pour les fers laminés et les tôles. Plusieurs Compagnies de chemins de fer ont fait prendre des informations relatives au prix des rails. Ainsi que nous l'avons dit il y a huit jours, la situation de notre forgerie semble vouloir s'améliorer.

Charbons. — Rien de nouveau, mais il y a apparence de grandes affaires pour le commencement du mois prochain.

Fret. — On a frété cette semaine encore à fr. 10, mais les mariniers élèvent aujourd'hui leurs prétentions. Ils veulent fr. 10 50. Le commerce offre 10 25 et paraît vouloir s'en tenir à ce prix.

O. Saupique.

(L'Ancre de Saint-Dizier).

COMPAGNIE D'ARMEMENTS MARITIMES.

L.-T. BARBEY ET Cie.

Nous avons annoncé dernièrement que cette Société allait se pourvoir en autorisation pour sa conversion en Société anonyme. Nous apprenons aujourd'hui que ses statuts anonymes ont été remis à l'autorité.

SERVICE DES EAUX DE LA VILLE DE BROOKLYN.

AUX ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE.

Le Comité chargé du service des eaux pour la ville de Brooklyn désire recevoir des propositions (en se réservant le droit de rejeter toutes celles qui ne seraient pas satisfaisantes) pour enduire l'intérieur des tuyaux en fonte pour ledit service, avec un ciment ou enduit permanent qui empêchera l'oxydation et la formation de tubercules.

Les tuyaux auront un diamètre intérieur de 91c,44; — 76c,24; — 50c,80; — 30c,48; — 20c,32. et de 15c,24 centimètres.

Chaque tuyau aura une longueur de 2m,743; la longueur totale des tuyaux à poser est de 195 kilomètres.

S'adresser, jusqu'au 1er mai prochain, à J. P. Hirkwood, ingénieur en chef de Brooklyn, Etat de New-York, Etats-Unis d'Amérique.

Par ordre du Comité.

L'Annuaire officiel des Chemins de fer pour 1857, par M. Petit de Coupray, formant un beau volume de 700 pages avec carte des chemins de fer de l'Europe, paraîtra lundi prochain 5 avril, chez MM. Napoléon Chaix et Cie, propriétaires-éditeurs, rue Bergère, 20. — Prix : 5 fr. broché, et relié 6 fr. — *Franco* par la poste, 7 fr. — Envoyer un mandat sur Paris, ou des timbres postes. — Prix de la collection des sept volumes reliés, 42 fr.

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1856. id. 795 id.)

Du 19 au 25 mars 1857.

101,109 voyageurs.....	292,795 »	
Bagages, marchandis, etc.	659 339 02	
Total..		952,134 02
Semaine correspondante de 1856.		
99,378 voyageurs.....	302,418 75	
Bagages, marchand., etc.	541,950 36	
Produit total.....		844,369 11
Différence en faveur de 1857		107,764 91
Produit par kilomètre :		
1857, 795 kilomètres exploités..		1,197
1856, 795 id.		1,062
Recette totale depuis le 1er janvier		
1857.....	10,946,533 97	
1856.....	10,023,547 27	
Différence..		922,986 72

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLEANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :

En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :

En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Du 19 au 25 mars 1857.

67,630 Voyageurs...	343,756 88	
Bagages, marchandises, etc.....	820,172 97	
Total.....		1,163,927 85
Semaines correspondantes de 1856 .		969,475 19
Différence en faveur de 1857.....		194,452 66
Recettes depuis le 1er janvier 1857.		12,071,303 88
Recette correspondante de 1856		10,573,205 43
Différence en faveur de 1857....		2,398,096 45

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 876 kilomètres)
(1856. (1) id. 876 id.)

Du 19 au 25 mars 1857

178,236 voyageurs.....	292,110 79	
Marchandises, etc., grande vitesse ...	43,973 43	
— petite vitesse....	377,681 19	
Total de la semaine.....		713,665 41
Semaine correspondante en 1856....		647,718 32
Augmentation en 1857.....		65,947 09
Recettes depuis le 1er janvier 1857		8,320,032 31
id. id. 1856		7,016,195 69
Différence en faveur de 1857.		1,303,236 62

(1) Ouverture de la section du Mans à Alençon, le 15 mars 1856.

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

(1857. Longueur exploitée, 656 kilom.)
(1856. id. 572 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,536 75.
— 1856, 1,237 40.

Recettes du 19 au 25 mars 1857

Grande vitesse) 69,006 voyageurs..	310,893 70	
Grande vitesse) marchand.....	123,338 40	
Petite vitesse) marchand.....	573,880 05	
Total.....		1,008,112 15
Semaine correspondante de 1856....		707,789 50
Différence en faveur de 1857		300,322 65
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857		11,515,482 70
id. id. 1856		8,015,525 75
Différence en faveur de 1857...		3,499,956 95

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(1re 7. Longueur exploitée, 1132 kilomètres.)
(1856. id. 1060 id.)

8e année. — 12me semaine.

Du 19 au 25 mars 1857.

76,611 Voyageurs.....	256,074 16	
Marchandises.....	593 982 92	
Total de la semaine.....		850,057 08
Recettes antérieures.....		8,872,645 03
Total général.....		9,723,602 11
12me semaine de 1857		850,057 08
Semaine correspondante de 1856.		777,581 29
Différence en faveur de 1857...		73,375 79
Exercice 1857.....		9,723,602 11
id. 1856		9,076,620 12
Différence en faveur de 1857....		646,981 99

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont et prolongements.

Longueur exploitée : 125 kilomètres

Du 19 au 25 mars 1857.

Voyageurs.....	16,708 05	
Bagages, marchandises, etc.....	27,885 55	
Total.....		44,593 60
Recettes antérieures....		384,239 33
Total depuis le 1er janvier.....		428,832 93

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 523 id.

Recettes du 19 au 25 mars 1857

50,358 Voyageurs.....	190,717 25	
Bagages et marchandises	479,926 11	
Total de la semaine.....		670 643 36
Semaine correspondante de 1856.. .		454 207, 05
Augmentation.....		216,436 31
Total des recettes, à partir du 1er janvier 1857.....		7,257,815 41
Période correspondante de 1856 .		5,504,363 85
Augmentation. ...		1,753,211 56

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

(1857. Longueur exploitée, 150 kilom.)

Du 19 au 25 mars.

(Section de Lyon à Roanne.)

2,222 Voyageurs.....	31,621 70	
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	184,176 06	
Total.....		215,797 85
Recettes antérieures.....		2,050,939 16
Total de l'exercice 1857.....		2,266,737 01
Recette correspondante 1856		158,191 63
Total de l'exercice 1856...		2,253,668 48

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).

(1857. Longueur exploitée, 105 kilom.)

Voyageurs.....	12,675 11	
Bagages, marchandises, etc.....	28,671 40	
Total.....		41,346 51
Recettes antérieures		400,062 28
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857		441,408 79
Semaine correspondante en 1856.....		34,897 26
Recettes depuis le 1er janvier 1856....		360,017 96
Recettes totales de la semaine sur les 2 sections....		257,144 36
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....		2,451,001 44
Total.....		2,708,145 8

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 494 kilomètres.
Id. en 1856, 307 id.
Canal latéral, en 1857, 240 id.
Id. en 1856, 150 id.

Recettes du 19 au 25 mars 1857

CHEMIN DE FER.

30,329 voyageurs	75,745 95
Bagages, marchandises, etc	104,260 17
TOTAL	180,006 12
Recettes du CANAL LATÉRAL	27,559 16
Recettes antérieures	2,097,605 39
Total depuis le 1er janvier 1857	2,305,170 67
12e semaine de 1857. Chemin de fer	180,006 12
Id. Canal latéral	27,559 16
Total de la semaine en 1857	207,565 28
12e semaine de 1856. Chemin de fer	80,105 35
Id. Canal latéral	12,067 56
Total de la semaine en 1856	92,172 91
Différence en faveur de 1857.	115,392 37

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857	2,305,170 67
1856	1,058,780 57
Différence en faveur de 1857	1,246,390 10

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1857,	364 38	131 23
1856,	250 92	89 45
Augmentation,	113 46	50 78

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Section de Lyon à Bourg.)

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 19 au 25 mars.

7,003 Voyageurs	16,829 20
Bagages, marchandises, etc	7,031 90
Total	23,861 10
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1857	242,345 65
TOTAL	266,206 75

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

(Lignes de Bâle à Sissach et Aarau-Olten-Lucerne. 84 kilomètres.)

Recettes du 1 au 28 février 1857.

	Voyageurs	Marchandises quintaux à 50 kil.	Recettes.
Du 1er au 28	35,624	80,363	49,444 85
Mois précédents.	48,244	102,794	57,583 85
Totaux..	83,868	183,157	107,028 70

CHEMIN DE FER D'ORSAY.

Circulation et recettes comparatives du mois de Mars 1857.

(1857. Longueur exploitée, 23 kilomètres)

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages etc.	Totaux.
1857.....	51,461	31,618 25	1,115 05	32,733 30
1856.....	48,094	30,285 40	1,457 25	31,742 65
En faveur de 1857.....	3,367	1,332 85	» »	990 65
En faveur de 1856.....	»	»	342 20	»

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS.

1857. — Longueur exploitée, 402 kilomètres.
1856. — — — 402 —

Février 1857.

(1) 130,035 voyageurs	345,765 40
12,901 tonnes de marchandises	153,016 25
Total du mois	500,781 65
Mois correspondant 1856	491,374 00
Différence en faveur de 1857	9,407 65

Le nombre des trains de voyageurs a été diminué d'un train par jour, dans chaque sens, en comparaison avec l'année antécédente.

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 19 au 25 mars 1857.

Voyageurs	21,518 20
Bagages	688 90
Marchandises : grande vitesse	1,933 15
Id. petite vitesse	9,267 20
Exploitation de Biella	4,871 23
Exploitation de Vercelli-Casal-Valence	2,224 65
Ensemble	40,503 33
Recette correspondante de 1856	35,990 27
Différence en faveur de 1857	4,513 06

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. id. 1,039 id.

Du 19 au 25 mars 1857.

	En francs. y compris le 12 1/2 p. %
35,121 voyageurs	167,569 52
23,670 tonnes Marchandises	328,417 35
Total de la semaine	495,986 77
Semaine correspond. 1856	577,698 34
Différence en faveur de 1856	81,711 57
Recettes depuis le 1 janvier 1857	5,813,041 »
Recettes depuis le 1 janvier 1856	6,800,285 »
Différence en faveur de 1856	985,240 »

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 278 kilom.)

Du 14 au 20 mars 1857.

6,639 Voyageurs	27,306 98
Bagages, marchandises, etc	70,936 64
Total de la semaine	98,443 62
Recettes antérieures	919,292 03
Total	1,017,735 65

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

12e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 16 au 22 mars

1,340 voyageurs. — 19,168 quint. bagages, marchandises	fr. 10,300 »
Recette correspondante de 1856	5,427 65
Augmentation	4,872 35
Recettes depuis le 1er janvier 1857	95,263 40
Recette correspondante de 1856	53,100 55
Différence en faveur de 1857	42,162 85

CHEMIN DE FER NORD-EST SUISSE.

1857. — Longueur exploitée : 114.4 kilomètres.
1856. — 100.8 —

Février 1857 (*)

45,000 voyageurs	52,000 »
174,000 quint. marchandises et bagages	69 000 »
Total du mois	121,000 »
Mois correspondant de 1856	64,963 » »
Différence en faveur de 1857	56,037 » »
Recettes depuis le 1er janvier 1857	202,603 » »
Recettes correspondantes 1856	126,436 » »
Différence en faveur de 1857	136,169 » »

(*) Résultat approximatif.

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 8 au 21 mars 1857

6,934 voyageurs	fr. 4,765 10
Marchandises, ouverture 5 janvier 1857	945 75
Recettes antérieures à partir du 17 septembre 1856	87,966 50
Total	93,678 35

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (13e semaine)		Par journée de voiture	
		Omnibus.	Correspondances.
Du 21 au 28 mars 1857	203,290 35	73 29	41 98
Semaine correspondante de 1856	208,504 35	73 50	48 57
Rec. depuis le 1er janv. 1857	2,476,625 20	71 70	40 91
Période correspondante de 1856	2,296,725 50	65 01	39 78
Différence en faveur de 1857	179,899 70	6 69	1 13

Digitized by Google

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg.

Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, le *jeudi 30 avril* prochain, salle Herz, rue de la Victoire, à 3 heures précises.

Les porteurs de quarante actions (anciennes et nouvelles indistinctement) qui désireraient assister à cette assemblée devront, conformément à l'article 37 des statuts, se présenter au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, depuis le 1er jusqu'au 15 avril, de onze heures à trois heures, pour faire le dépôt de leurs titres et retirer leurs cartes d'admission.

L'assemblée aura à délibérer :

Comme assemblée ordinaire et annuelle, sur l'approbation des comptes de l'exercice 1856 ;

Comme assemblée extraordinaire et en vertu de l'article 33 des statuts, sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration pour créer ultérieurement, dans les limites des approbations données par les assemblées générales de 1854, 1855 et 1856, les voies et moyens à appliquer aux dépenses supplémentaires de premier établissement sur la ligne principale, relatives à l'augmentation du matériel roulant, des gares, des stations, etc., etc.

COMPAGNIE

D'ORLEANS.

ACTIONS.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le *solde* du dividende de l'exercice 1856 (10e coupon des actions) sera payé à la Caisse centrale à partir du 1er avril 1857.

Les coupons et certificats de dépôt, accompagnés de leurs bordereaux, seront, comme d'ordinaire, reçus dès le *15 mars* dans les bureaux du service des titres, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, où il en sera délivré un récépissé indiquant le jour du paiement.

Paris, 9 mars 1857.

Le Directeur de la Compagnie.

CH. DIMON.

COMPAGNIE

D'ORLÉANS.

MM. les actionnaires sont informés que l'assemblée générale du 30 mars 1857 a fixé le produit net de l'exercice 1856 (y compris l'intérêt) à la somme de 84 fr. par action, dont le solde restant à payer est de 54 fr.

Cette somme de 54 fr. par action sera payée à la caisse centrale de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, à partir du 1er avril.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST.

Paiement du dividende.

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon du 1er avril 1857 (*dividende de l'exercice 1856*) fixé par l'assemblée générale des actionnaires à 22 fr. 50 c. par action, est payable à la caisse de la Compagnie, 124, rue Saint-Lazare, à Paris, de 10 heures du matin à 3 heures de l'après-midi, tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés, et aux succursales de la Banque de France, moyennant une commission de 1/4 0/0.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST.

Paris, 124, rue Saint-Lazare.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le dividende de l'exercice 1856 (4e coupon), sera payé au siége de la Compagnie, 124, rue Saint-Lazare, à partir du 1er avril 1857.

Les coupons et certificats de dépôt, accompagnés de leurs bordereaux, seront reçus à dater du 16 mars courant, de 10 heures du matin à 3 heures de l'après-midi, dans les bureaux du service des titres, 124, rue Saint-Lazare, où il sera délivré un récépissé indiquant le jour du paiement.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

Emprunt de 1855, 3 0/0.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir les porteurs d'obligations 3 0/0 que les 350 obligations dont les numéros suivent, sont sortis au tirage qui a eu lieu en séance publique le 19 mars courant; elles seront remboursées à raison de 500 fr. chacune, à dater du 1er avril prochain, au siége de l'administration, n° 47, rue de Provence, de 10 heures à 3 heures.

Série 830.

Du n° 82,501 au n° 82,600 - 100 obl.

Série 836.

Du n° 83,701 au n° 83,775— 75 »

Soit pour la 1re émission, 175 obl.

Série 1,075e

Du n° 107,401 au n° 107,500—100 obl.

Série 1,350.

Du n° 135,501 au n° 135,575— 75 »

Soit pour la 2e émission, 175 obl.

Le Secrétaire général,

G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

Les coupons d'intérêts des obligations 3 0/0 et 3 0/0, échéant au 1er avril 1857, seront payés, à partir de cette époque, à la Caisse de l'administration centrale de la Compagnie de Lyon, 47, rue de Provence.

Ces coupons peuvent être déposés à l'avance, à partir du vendredi 20 courant, de 10 heures à 2 heures.

Le Secrétaire général,

G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

Messieurs les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus, aux termes de l'article 34 des statuts, que l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire est convoquée pour le mardi 28 avril 1857, à trois heures de l'après-midi, salle Sainte-Cécile, 49 bis, rue de la Chaussée-d'Antin, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration, de statuer sur les comptes annuels de la Société et de délibérer s'il y a lieu :

1° Sur un projet de réunion avec la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée ;

2° Sur divers projets de traités avec l'Etat et avec les Compagnies d'Orléans et du Grand Central, ayant pour objet des concessions nouvelles et l'extension du réseau actuel;

3° Sur les voies et moyens à créer;

4° Sur les modifications aux statuts résultant de la réunion projetée avec la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée et des extensions apportées à la concession;

5° Sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration aux effets ci-dessus;

6° Sur toutes autres questions qui pourront être mises à l'ordre du jour de l'assemblée extraordinaire, en conséquence des traités sus-mentionnés.

L'assemblée générale extraordinaire ne peut délibérer sur ces propositions qu'à la condition de réunir le cinquième du fonds social ; en conséquence, messieurs les actionnaires ayant au moins quarante actions sont invités à se rendre à cette assemblée et, aux termes de l'art. 35 des statuts, ils doivent à cet effet se présenter à l'administration centrale de la Compagnie, 47, rue de Provence, du mardi 31 mars au mardi 14 avril, de 10 heures à 2 heures, pour y déposer leur titres.

Une carte d'admission, nominative et personnelle, sera remise à chacun d'eux. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

Le Secrétaire général,

G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE. AVIS A MM. LES ACTIONNAIRES.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 29 avril 1857.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée a l'honneur d'inviter MM. les actionnaires à se réunir en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, le 29 avril prochain, à 3 heures précises, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 49 *bis*, à l'effet d'entendre le rapport et recevoir les comptes du Conseil d'administration pour l'exercice 1856, et de délibérer s'il y a lieu :

1° Sur un projet de réunion avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon;

2° Sur divers projets de traités avec l'État et avec les Compagnies d'Orléans et du Grand-Central, ayant pour objet des concessions nouvelles et l'extension du réseau actuel;

3° Sur les voies et moyens à créer;

4° Sur les modifications aux statuts, résultant de la réunion projetée avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et des extensions apportées à la concession;

5° Sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration aux effets ci-dessus;

6° Sur toutes autres questions qui pourront être mises à l'ordre du jour de l'assemblée extraordinaire, en conséquence des traités sus-mentionnés.

L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires de 20 actions au moins, déposées au siége de la Société quinze jours au plus tard avant l'époque fixée pour la réunion.

L'assemblée générale extraordinaire ne délibérera valablement sur les objets mis à l'ordre du jour qu'à la condition de réunir le cinquième du fonds social. En conséquence, MM. les actionnaires sont invités à se rendre à l'assemblée et à effectuer en temps utile le dépôt des titres nécessaires à cet effet.

CHEMIN DE FER DE

LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Emprunt de 60 millions.

(Obligations cinq pour cent.)

Liste des 326 obligations sorties au tirage du 26 mars 1857 :

N° 39,001	à 39,100	— 100	obligations
70,301	à 70,400	— 100	»
77,901	à 78,000	— 100	»
12,707	à 12,732	— 26	»
		326	obligations

Le remboursement des Obligations dont les numéros précèdent, s'effectuera à raison de 625 fr. par obligation, à dater du 5 avril prochain, dans les caisses de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille.

CHEMIN DE FER DE

LYON A LA MEDITERRANÉE. 40,000 Obligations

créées en représentation de 40,000 actions de l'ancienne Compagnie du chemin de fer d'Avignon à Marseille.

Liste des 35 Obligations sorties au tirage du 26 mars 1857 :

Numéros 24,242 à 24,276.

Le remboursement des Obligations dont les numéros précèdent, s'effectuera à raison de 625 fr. par obligations, à dater du 5 avril, dans les caisses de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Emprunt de 40 millions, — Obligations 3 0/0.

Le semestre d'intérêt échéant le 1er avril prochain sera payé à partir dudit jour à raison de 12 fr. 50 c. par obligation, dans les caisses de la Compagnie à Paris, Lyon et Marseille.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec les coupons à l'appui, à partir du 24 courant.

Les succursales de la Banque de France payent, moyennant une commission de *un quart pour cent*, les intérêts et dividendes des obligations et actions de la Compagnie.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

MM. les porteurs des obligations du chemin de fer Grand-Central (emprunt 1853-1854) sont prévenus que la Société du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais fait l'échange de leurs obligations contre des obligations du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais, titre contre titre, numéro pour numéro, au siége de son administration, rue Taitbout, 57, tous les jours, de dix heures à deux heures (dimanches et fêtes exceptés).

Ces obligations ont été créées conformément à l'article 2 de la convention passée entre les trois Compagnies, et approuvée par décret de l'Empereur du 7 avril 1855. Elles sont remboursables à 500 fr., de ce jour en 99 ans, et portent 15 fr. d'intérêt annuel. Les trois Compagnies d'Orléans, de Lyon et du Grand-Central en sont solidairement responsables.

Le Secrétaire général de la C° du Bourbonnais,
LÉON SAY.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

MM. les porteurs des obligations d'Andrezieux à Roanne, 1re et 2e ordre, sont prévenus que le semestre d'intérêt échéant le 1er avril 1857, leur sera payé à partir de ce jour dans les bureaux de la Compagnie, rue Taitbout, 57.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux, avec coupons ou titres à l'appui, à partir du 20 mars courant, de 10 heures à 2 heures.

Le remboursement des titres sortis au tirage du 6 novembre 1856 se fera également à partir du 1er avril.

Ces titres sont numérotés :

Pour le 1er ordre,	1441	à 1460	20
	3081	à 3100	20
	3361	à 3380	20
	3901	à 3920	20
			80
Pour le 2e ordre,	541	à 560	20
	1341	à 1360	20
			40

Le secrétaire général,
LÉON SAY.

CHEMIN DE FER
DE

LYON A GENÈVE.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire.

MM. les actionnaires du chemin de fer de Lyon à Genève sont invités à se réunir en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, le mardi 28 avril, à trois heures et demie précises, salle Herz, rue de la Victoire, 48, pour entendre le rapport du Conseil d'administration et les comptes de l'exercice 1856.

Ils auront à délibérer :

Sur un projet de rétrocession d'une partie de la concession en Suisse ;

Sur un projet d'augmentation du fonds social et de modification des statuts ;

Et sur toutes autres questions qui pourront être mises à l'ordre du jour.

MM. les actionnaires possesseurs de vingt actions ou plus, qui désireront assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres, huit jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion :

A Paris, au siége de la Compagnie, rue Lafitte, 23, de dix à deux heures ;

A Lyon, dans les bureaux de l'exploitation, quai Bonne-Rencontre, 5 ;

A Genève, chez MM. Ch. Kohler et C°, banquiers.

Aux termes des statuts, nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires s'il n'est actionnaire lui-même. — Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie, et une carte d'admission, nominative et personnelle, sera remise à chaque déposant.

CHEMIN DE FER DES

ARDENNES ET DE L'OISE.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire.

MM. les actionnaires du chemin de fer des Ardennes et de l'Oise sont invités à se réunir en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, le 29 avril prochain, à midi précis, au siége de la Compagnie, rue de Provence, 70-74, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration et les comptes de l'exercice 1856, et de délibérer, s'il y a lieu :

Sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration :

1° Pour traiter de l'extension et de la modification des lignes concédées ;

2° Pour demander l'augmentation du fonds social et la révision des statuts, en conséquence des concessions nouvelles ;

3° Enfin, pour délibérer sur toutes autres questions qui pourront être mises à l'ordre du jour de l'assemblée extraordinaire par suite des propositions ci-dessus mentionnées.

Les actionnaires possesseurs de vingt actions ou plus qui désireront assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres quinze jours au plus tard avant l'époque fixée pour la réunion, rue de Provence, 70, de 11 à 3 heures.

Aux termes des statuts, nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires s'il n'est actionnaire lui-même.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie, et une carte d'admission, nominative et personnelle, sera remise à chaque déposant.

Le secrétaire du Conseil,
ARTHUR BAIGNÈRES.

COMPAGNIE IMPÉRIALE

DES VOITURES DE PARIS.

E. Caillard et C°.

MM. les actionnaires de la Société E. Caillard et C° sont convoqués en assemblée générale annuelle, rue de la Victoire, 48, salle Herz, pour le mercredi 15 avril, à trois heures. Les propriétaires de cinquante actions et au-dessus qui voudront y assister, sont invités à faire le dépôt de leurs titres d'ici au 9 avril au siége de la Société, rue de Rivoli, 162.

CHEMIN DE FER

DES ARDENNES ET DE L'OISE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'il est fait appel d'un versement de 100 fr. dans les conditions suivantes :

L'époque du versement est fixée du 10 au 25 avril prochain inclusivement.

Les versements faits après le 25 avril sont passibles d'un intérêt calculé à raison de 5 0/0 l'an, à partir du 10 avril.

Les versements seront reçus à Paris, au siége de la Société, rue de Provence, 70, tous les jours non fériés, de 11 heures à 2 heures.

Le Secrétaire du Conseil,
Arthur Baignères.

LE CONSEIL

d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble a l'honneur de prévenir Messieurs les actionnaires que, conformément à l'art. 31 des statuts, l'assemblée générale annuelle se réunira le mercredi 29 avril 1857, à 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires de vingt actions au moins déposées à Paris à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, et à Grenoble, chez MM. Caillard père, fils et C°, banquiers, trois jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

COMPAGNIE

DES CHEMINS DE FER D'EMBRANCHEMENTS.

L'assemblée générale des actionnaires, réunie le 31 mars dernier, a adopté les résolutions suivantes :

1° Approbation du projet d'établissement d'un chemin de fer à traction et chemin du centre de Bruxelles à Véden-Over-Embeeck ; 5 kilomètres, première section d'une ligne de Bruxelles à Anvers, 48 kilomètres.

2° Approbation du projet du continuation jusqu'à Versailles de la ligne de Paris à Sèvres, ainsi que de l'acquisition de la voie entièrement posée et du matériel existant, sauf l'approbation de M. le ministre des travaux publics ;

3° Approbation du projet d'affermage du service de la traction dans les conditions indiquées au rapport du gérant annexé au procès-verbal ;

4° Confirmation dans ses fonctions du Conseil de surveillance actuellement en exercice.

Le gérant a annoncé une prochaine émission de 10,000 actions de 500 fr. La souscription sera ouverte le 6 courant.

CHEMIN DE FER
DE

LAUSANNE A FRIBOURG
ET A LA
FRONTIÈRE BERNOISE

MM. les actionnaires sont prévenus qu'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire est convoquée pour le jeudi 30 avril, à trois heures et demie, salle Sax, rue Saint-Georges 50, à Paris, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration, approuver les comptes et délibérer sur un traité de fusion et sur les autres questions qui pourraient être mises à l'ordre du jour.

MM. les actionnaires porteurs de dix actions au moins, qui désireront assister à l'assemblée générale, devront, aux termes de l'art. 40 des statuts, déposer leurs titres et leurs procurations, huit jours au moins avant le 30 avril, soit au siége de la Compagnie à Fribourg, soit au domicile élu à Paris, rue Lafitte, 23.

CHEMIN DE FER

CENTRAL-SUISSE.

Le Comité de direction a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle aura lieu à Bâle le jeudi 30 avril 1857, à 10 heures du matin, dans la salle du Casino, conformément aux prescriptions des statuts, § 16 à 26.

Les cartes d'admission seront délivrées du 9 au 20 avril, contre dépôt des titres, à Bâle, au siége de l'administration, ou à Paris chez MM. Ad. Marcuard et C°, banquiers, rue Bergère, 18, où il sera donné en même temps communication de l'ordre du jour.

CHEMIN DE FER

DE NAPLES A NOCERA ET A CASTELLAMMARE

L'assemblée générale semestrielle aura lieu le 25 du courant, à midi, au siége social, rue Saint-Guillaume, n° 31.

CHEMIN DE FER DE

MADRID A SARAGOSSE
ET
A ALICANTE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de Madrid a Saragosse et à Alicante a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'un appel de cent francs par action est fait en exécution de l'art. 13 des statuts de la Compagnie.

Les versements seront reçus à partir du 25 mars courant, jusqu'au 7 avril prochain, tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés, de 10 heures à 3 heures :

A Madrid, à la caisse de la Société ;

A Paris, chez MM. Rothschild, frères, rue Laffitte, 21 ;

A Londres, chez MM. de Rothschild ;

A Lyon, à la caisse syndicale des agents de change.

Après le 7 avril prochain, les versements en retard devront un intérêt de 6 0/0.

VILLE DE BRUXELLES.

Emprunt de 7 millions de francs.

Les porteurs d'obligations sont prévenus que le paiement des coupons d'intérêts et le remboursement des obligations sorties au cinquième tirage auront lieu à partir du 31 mars,

A Bruxelles, à la caisse communale ;

A Paris, de *neuf à trois heures*, chez MM. Ad. Bourdon, Dubuit et C°, banquiers, place Boieldieu, 3.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

DE MARIEMBOURG A CHIMAY.

— MM. les actionnaires de la Compagnie sont prévenus qu'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire aura lieu le 30 avril, à 10 heures du matin, à Chimay, au siége de la Société, conformément aux articles 47 et 55 des statuts.

Objet principal de la réunion :

1° Prolongement du chemin de fer de Chimay vers la frontière française ;

2° Modifications des statuts en vue de ce prolongement.

CHEMIN DE FER

DE L'EST DE BAVIÈRE

L'administration de la Société royale privilégiée des chemins de fer de l'*Est de Bavière*, a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les intérêts dus pour une année, du 14 mai 1856 au 14 mai 1857, sur les sommes versées sur les actions de la susdite Société, seront payés à partir du 14 mai prochain, de 10 heures à 2 heures (les dimanches et fêtes exceptés),

A Paris, chez MM. *de Rothschild frères*, 21, rue Laffitte, au cours du jour sur *Francfort-sur-Mein*, à raison de fr. 1 21, soit à 1/2 0/0 l'an, sur les versements de 15 0/0 par action.

Et également à raison de à 1/2 0/0 l'an, depuis le jour du versement jusqu'à ladite échéance du 14 mai 1857, sur les actions entièrement libérées.

A cet effet, les titres provisoires doivent être présentés pour être estampillés.

EMPRUNT DE CINQUANTE MILLIONS

Du département de la Seine. 1857.

Les souscripteurs sont prévenus que l'échange des titres provisoires émis par MM. Saint-Paul et C° contre les certificats du département s'effectue à partir du 23 mars, savoir :

Pour les souscripteurs de Paris, à la préfecture de la Seine, place de l'Hôtel-de-Ville, de 10 heures à 2 heures (division de la comptabilité, 2° bureau), et pour les souscripteurs de la province et de l'étranger, chez MM. Saint-Paul et C°, 8, rue Saint-Arnaud.

MM. Saint-Paul et C° rappellent aux porteurs de leurs titres que le tirage des lots aura lieu le 1er mai prochain, et que faute par eux d'échanger leurs titres avant cette date contre les certificats portant les numéros du département, ils ne pourront prendre part au tirage.

COMPAGNIE GÉNÉRALE MARITIME

Place Vendôme, n° 15.

MM. les actionnaires de la Compagnie générale maritime sont prévenus qu'aux termes de l'article 39 des statuts, ils sont convoqués en assemblée générale pour le mercredi 29 avril, à quatre heures, dans l'hôtel de la Société générale du Crédit mobilier, place Vendôme, n° 15, à Paris.

Tous les actionnaires possesseurs de vingt actions libérées ou plus font partie de l'assemblée générale.

Il sera remis à chaque actionnaire une carte d'admission nominative et personnelle contre le dépôt de ses actions. Ce dépôt devra être fait dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, quinze jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion de l'assemblée.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

OMNIBUS DE LONDRES.

Les gérants de la Compagnie générale des Omnibus de Londres ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire indiquée pour le 31 mars, n'a pu avoir lieu par suite de l'insuffisance du nombre des actions représentées.

En conséquence, aux termes de l'article 25 des statuts, MM. les actionnaires sont de nouveau convoqués en assemblée générale annuelle et en assemblée générale extraordinaire pour le samedi 25 avril 1857, à 3 heures de de l'après-midi, 48, rue de la Victoire, (salle Herz), à Paris.

La carte d'admission délivrée pour la première assemblée sera valable pour la seconde.

Les délibérations à prendre par l'assemblée générale, dans la seconde réunion, ne pourront porter que sur les objets à l'ordre du jour de la première.

Ces délibérations sont valables quel que soit le nombre des actions représentées.

Les actions sont reçues en dépôt au siége de la Société, à Paris, 14, rue Vivienne, et à Londres, 454, West Strand, où les cartes d'admission seront délivrées, ainsi que des modèles de pouvoirs.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET FONDERIES DE ZINC DE LA VIEILLE-MONTAGNE.

MM. les actionnaires de la Vieille-Montagne sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le samedi 18 avril prochain, à midi précis, à Angleur (station de Chênée), près Liége (Belgique).

Pour avoir droit d'assister à cette assemblée, il faut posséder au moins cinquante dixièmes d'actions.

MM. les actionnaires qui désirent y assister sont invités à faire le dépôt de leurs titres, soit à la caisse de la Société à Angleur, soit à celle de Paris, rue Richer, 19.

Il leur sera délivré un récépissé de dépôt de ces titres, qui leur servira de carte d'admission.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le Directeur général,

S^N-PAUL DE SINÇAY.

BOIS INJECTÉS.

Procédé Boucherie neveu, a. g. d. g. pour la préparation des bois secs en grume ou équarris.

S'adresser pour cessions ou fournitures en France et à l'étranger, à MM. Dumoulin, Dulys frères, à Bordeaux.

COMPAGNIE

L'UNION DES GAZ.

23, rue Grange-Batelière.

Le gérant de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que l'assemblée générale extraordinaire qui avait été indiquée pour le 31 mars dernier et qui n'a pu avoir lieu par suite d'un dépôt insuffisant d'actions, est remise au lundi 27 avril courant, à *trois heures* précises, salon Lemardelay, rue Richelieu, 100.

Conformément à l'art. 52 des statuts, pour être admis aux assemblées générales, il faut être propriétaire de vingt actions au moins, qui devront être visées, trois jours à l'avance, au siége social, pour obtenir une carte d'admission.

En vertu de l'art. 54 des statuts, cette réunion sera valable quel que soit le nombre des actionnaires présents ou des actions représentées.

Etude de Me Jolly, avoué à Paris.

VENTE sur licitation entre majeurs, en l'audience des criées du tribunal civil de la Seine, le 15 avril 1857, 2 heures de relevée, d'une **grande et vaste MAISON récemment construite, sise à Paris, rue Neuve-Saint-Augustin, n° 70**, à l'angle de la rue Saint-Arnaud sur laquelle elle porte le n° 13, près du boulevard des Capucines.

Mise à prix : 500,000 fr.

S'adresser, pour les renseignements :

1° A Me Jolly, avoué poursuivant la vente, dépositaire d'une copie du cahier des charges, demeurant à Paris, rue Favart, n° 16 ;

2° A Me Castaignet, avoué co-licitant, demeurant à Paris, rue de Hanovre, n° 21.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET FONDERIES DE CUIVRE DU RHIN.

Le Conseil d'administration de la Société anonyme des Mines et Fonderies de cuivre du Rhin, a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale ordinaire annuelle aura lieu le 5 mai, à onze heures du matin, chez M. Mayer, avocat à Cologne.

Les actionnaires qui désireront assister à cette réunion, peuvent recevoir leurs cartes d'admission chez les banquiers de la Société, MM. *Salomon Oppenheim jeune et C°, à Cologne ; Donon Aubry Goutier et C°, à Paris ; ou au siége de la Société, à Sterneschutte.*

Cologne, le 30 mars 1857.

Le Conseil d'administration.

M. A. COURTOIS FILS,

banquier, 34, rue Saint-Marc, auteur du *Manuel des Fonds publics* et des *Sociétés par action*, nous prie de faire savoir qu'il n'est pas le même que M. Courtois, 34, rue Chabannais, représentant de la Compagnie générale des Voitures de Madrid.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

ait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les lundis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, tous les jeudis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Deux départs par semaine pour Constantinople :

L'un, tous les lundis, à 3 heures du soir, par Messine et le Pyrée (Athènes), par embranchement et alternativement, Salonique et Nauplie. —

L'autre, tous les jeudis à 10 heures du matin, par Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, correspondance à Constantinople, pour Varna.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le jeudi à dater du 12 juin.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* : (sans transbordement) chaque deux semaines, le jeudi à dater du 12 juin. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 19 juin.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi. ORAN. — Départs tous les vendredi à midi. STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les mercredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 38

A Marseille, place Royale,

A Lyon, place des Terreaux

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Nous venons de traverser une liquidation excessivement laborieuse. Le 3 0/0, qui était jeudi dernier à 70 60, est tombé le jour de la liquidation à 69 75, et le report s'est élevé de 45 à 70 c. au parquet.

A la bourse d'hier, quelques positions à la hausse n'avaient pas encore pu être liquidées sur la rente, et le 3 0/0 était fort lourd. On a fait 70 70 et 70 45. On a repris à la clôture à 70 70, lorsque la place a été débarrassée des difficultés de la liquidation; mais il y avait de nouvelles offres dans le cabinet des agents de change, parce que l'on a reçu une dépêche de Londres annonçant que la Banque d'Angleterre venait d'élever le taux de son escompte de 6 0/0 à 6 1/2 0/0.

Les affaires ont été considérables pendant toute la semaine sur les actions de chemins de fer.

La grande fusion des Compagnies de Lyon et de la Méditerranée étant considérée comme un fait accompli, sauf l'approbation des assemblées, la spéculation a acheté de ces deux chemins avec ardeur. Les actions de Lyon ont monté de 1,537 50 à 1592 50 et la Méditerranée de 2,075 à 2,185.

Les actions de Genève ont été continuellement lourdes de 850 à 860, et elles ont fléchi en liquidation à 840.

Les actions d'Orléans ont joui d'une grande faveur surtout depuis l'assemblée générale. Le dividende a été fixé à 54 fr., ce qui, joint à l'à-compte de 30 fr. déjà payé, donne un revenu de 84 fr. En outre, les dégâts des inondations ont été prélevés sur l'année 1856, et ils représentent 14 fr. de perte sur les bénéfices de cet exercice.

La spéculation, qui avait délaissé depuis longtemps la ligne de l'Est, y est rentrée avec ardeur, et cette valeur a repris rapidement, les actions nouvelles, de 867 50 à 912, et les nouvelles, de 810 à 852 50.

La hausse a également continué sur les actions du Nord, qui se sont élevées de 1,040 à 1,050.

Les autres lignes n'ont pas obtenu le même succès; elles étaient continuellement offertes.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 26 mars jusqu'à celle du 2 avril.

La rente a monté de 70 25 à 70 50; elle est restée à 69 95, au comptant. Elle a varié en liquidation de 70 60 à 69 95, et elle est restée pour fin avril à 70 70.

Le 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 92 25 à 92, il est resté à 92.

La Banque a fléchi de 4,475 à 4,450; elle est restée à 4,475.

Le Crédit mobilier a fléchi de 1,462 50 à 1,440, il est resté à 1,442 50.

Orléans a monté de 1,500 à 1,565, il a fermé à 1,560.

Le Nord a monté de 1,010 à 1,052 50, il a fermé à 1,050.

L'Est ancien a monté de 867 50 à 922 50, il est resté à 912 50. L'Est nouveau a monté de 840 à 862 50, il a fermé à 852 50.

Lyon a monté de 1,540 à 1,595, il est resté à 1,593.

La Méditerranée a repris de 2,075 à 2,150, elle est restée à 2,140 au comptant et à 2,185 en liquidation.

Le Midi ancien a monté de 857 50 à 876 25, il est resté à 870. Le Midi nouveau a monté de 562 50 à 880, il a fermé à 875.

L'Ouest a fléchi de 840 à 817 50, il est resté à 830.

Le Grand-Central a monté de 615 à 620, il est resté à 612 50.

Genève a repris de 842 50 à 865, il est resté à 845.

Saint-Rambert a fléchi de 700 à 687 50, il est resté à 695.

Les Ardennes ont monté de 590 à 600, ils ont fermé à 600.

Béziers a fléchi de 600 à 590, il est resté à 600.

Les Autrichiens ont fléchi de 785 à 772 50, ils ont fermé à 775.

L'Ouest suisse a varié de 530 à 542 50; le Central suisse, de 520 à 530.

Le Victor-Emmanuel a varié de 607 50 à 600.

Les Lombard-Vénitiens ont varié de 651 25 à 637 50.

Les François-Joseph ont varié de 520 à 525.

Les Saragosse ont varié de 498 75 à 500.

Samedi. — La rente s'est tenue un peu mieux que les jours précédents; mais la spéculation se portait de préférence sur les chemins de fer, qui provoquaient de nombreuses transactions. La rente 3 0/0 a monté de 45 c. à 70 45 au comptant, et de 40 c. à terme à 70 65; le 4 1/2 0/0, de 40 c. à 92 50 au comptant. La Banque s'est tenue à 4,475. Le Crédit mobilier a fléchi de 2 50 à 1,455. Orléans a monté de 12 50 à 1,525; le Nord, de 7 50 à 1,050; l'Est ancien, de 5 à 870. L'Est nouveau s'est tenu à 840; le Midi ancien, à 857 50. Le Midi nouveau a monté de 25 à 862 50; Lyon, de 7 50 à 1,537 50; la Méditerranée, de 5 à 2,075; l'Ouest, de 2 50 à 840; le Grand-Central, de 1 25 à 620; Genève, de 5 à 845. Béziers s'est tenu à 592 50; les Ardennes, à 590; les Autrichiens, à 782 50. L'Emmanuel a monté de 5 à 605. L'Ouest de la Suisse s'est tenu à 532 50; les Lombards, à 650; le François-Joseph, à 520. Le Saragosse a monté de 1 25 à 500.

Lundi. — La rente était offerte, et presque sans affaires. On s'occupait surtout de faire des reports. Les achats continuaient sur les principales lignes de chemins de fer, dont les cours se sont encore améliorés. La rente 3 0/0 a fléchi de 15 c. à 70 30 au comptant, et de 15 c. à 70 50 à terme; le 4 1/2 0/0 de 30 c. au comptant à 92 20; la Banque, de 25 à 4,150. Le Mobilier s'est tenu à 1,455. L'Orléans a monté de 7 50 à 1,532 50; le Nord, de 7 50 à 1,037 50; l'Est ancien de 10 à 880; l'Est nouveau, de 12 50 à 822 50; Lyon, de 12 50 à 1,550; la Méditerranée, de 22 50 à 2,097 50; le Midi ancien, de 2 50 à 860; le Midi nouveau, de 7 50 à 870; les Ardennes, de 5 à 595; l'Ouest de la Suisse, de 11 25 à 543 75. Le Grand-Central a fléchi de 2 50 à 617 50; l'Ouest, de 20 à 820; Saint-Rambert, de 2 50 à 690; l'Emmanuel, de 1 25 à 603 75; les Lombards, de 5 à 645; les François-Joseph, de 3 75 à 516 25. Genève s'est tenu à 845. Les Autrichiens ont fléchi de 5 à 777 50.

Mardi. — La réponse des primes s'est faite sur la rente à 70 40. A ce cours, presque toutes les primes ont été abandonnées. Les cours étaient cependant un peu plus fermes à la clôture; on a repris de 70 35 à 70 50 au comptant, et de 70 35 à 70 53 en liquidation. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 25 c. à 92. La Banque s'est tenue à 4,450. Le Mobilier a fléchi de 2 50 à 1,452 50. L'Orléans a monté de 12 50 à 1,545; le Nord, de 2 50 à 1,040; l'Est ancien, de 22 50 à 702 50; l'Est nouveau, de 17 50 à 840; Lyon, de 20 à 1,570; la Méditerranée, de 5 à 2,105; le Midi ancien, de 7 50 à 867 50. Le Midi nouveau s'est tenu à 870; le Grand-Central, à 617 50; Genève, à 845; Saint-Rambert, à 690; Béziers, à 592 50. L'Ouest a monté de 2 50 à 822 50; les Ardennes, de 2 50 à 597 50. Les Autrichiens se sont tenus à 777 50. L'Emmanuel a monté de 1 25 à 605. L'Ouest de la Suisse a fléchi de 1 25 à 542 50. Les Lombards se sont tenus à 645; les François-Joseph, 516 25; les Saragosse, à 500.

Mercredi. — La liquidation de la rente a été excessivement agitée. Le report s'est tendu constamment de 47 1/2 à 70 c. et les cours ont fléchi de 70 50 à 70. On a fléchi au comptant de 45 c. à 70 05. Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 25 à 92 25; la Banque, de 25 à 4,475; le Crédit mobilier, de 10 à 1,462 50; Orléans, de 20 à 1,465; le Nord, de 5 à 1,045; l'Est ancien, de 10 à 912 50; l'Est nouveau, de 22 50 à 862 50; Lyon, de 2 50 à 1,572 50; la Méditerranée, de 45 à 2,150; le Midi ancien, de 5 à 872 50; le Midi nouveau, de 10 à 880; Genève, de 15 à 860; Saint-Rambert, de 5 à 693; Béziers, de 2 50 à 595. Le Grand-Central a fléchi de 2 50 à 615; les Ardennes, de 5 à 592 50; les Autrichiens, de 2 50 à 775. Le Victor-Emmanuel s'est tenu à 605. Les Lombard-Vénitiens ont fléchi de 2 50 à 642 50; les François-Joseph, de 1 25 à 515. Le Saragosse s'est tenu à 500.

Jeudi. — La rente était encore très-lourde, cependant elle s'est un peu relevée à la clôture. La liquidation des chemins de fer a été un peu difficile, mais dès qu'elle a été terminée, les cours se sont relevés avec vivacité. Le 3 0/0 a varié au comptant de 69 90 à 69 95, et à terme de 70 45 à 70 70; le 4 1/2 0/0, de 92 50 à 92 au comptant; la Banque, de 4,470 à 4,475; le Crédit mobilier, de 1,440 à 1,442 50; Orléans, de 1,555 à 1,560; le Nord, de 1,037 50 à 1,050; l'Est ancien, de 915 à 942 50; l'Est nouveau, de 845 à 852 50; Lyon, de 1,573 à 1,595; la Méditerranée, de 2,145 à 2,140; l'Ouest, de 825 à 840; le Midi ancien, de 860 à 870; le Midi nouveau, de 872 50 à 875; le Grand-Central, de 615 à 612 50; Saint-Rambert, de 700 à 695; les Autrichiens, de 775 à 772 50. Béziers était calme à 600; les Ardennes, à 590; le Victor-Emmanuel, à 600; les Lombard-Vénitiens, à 637 50; le François-Joseph, à 515. Le Saragosse a varié de 500 à 498 75.

Vendredi. — La bourse a été excessivement agitée. La place a été surprise par la nouvelle de l'élévation de l'escompte à Londres. La rente a continué à fléchir, et les chemins de fer, après une reprise vigoureuse, ont reculé à la clôture. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 45 c. à 69 50, et à terme de 45 c. à 70 25. Le 4 1/2 0/0 a monté de 75 c. à 92 75. La Banque a varié de 4,475 à 4,200; le Crédit mobilier, de 1,440 à 1,455; Orléans, de 1,555 à 1,575; le Nord, de 1,045 à 1,040; l'Est ancien, de 942 50 à 915; l'Est nouveau, de 855 à 850; Lyon, de 1,590 à 1,582 50; la Méditerranée, de 2,160 à 2,175; Genève, de 850 à 832 50; l'Ouest, de 830 à 832 50; le Midi ancien, de 867 50 à 870; le Midi nouveau, de 878 75 à 875; le Grand-Central, de 615 à 612 50; Saint-Rambert, de 700 à 707 50. Béziers s'est tenu à 600. Les Ardennes ont varié de 597 50 à 600. Le Victor-Emmanuel s'est tenu à 600. Les Autrichiens ont varié de 772 50 à 767 50; l'Ouest suisse, de 537 50 à 530; les Lombard Vénitiens, de 637 50 à 630; les Saragosse, de 500 à 497 50.

LATOUR.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Système de société	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque du paiement des revenus	Dernier cours connu
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer.	C	100.000	500	tout.	79 90	janv. et juil.	535 ..
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	24.000	(1) 500	tout.	55 ..	janv. juil.	830 ..
Omnibus des chemins de fer.	C	1 200	500	id	10 ..	février...	175 ..
Omnibus de Londres.	E	250 000	100	id	8 25	....	100 25
Comp. imp. des voitures de Paris	A	400 000	100	id	1 65	mars	75 25
Gondoles parisiennes	C	1 700	50	id	9 50	févr. août	100 ..
Omnibus de Lyon	C	..	100	tout.	.. ..	.	50 ..
CANAUX ET EAUX.							
Quatre canaux, act. de capital.	A	92.120	1 000	tout	50 ..	avril, oct	1105 ..
— act. de jouiss.	A	69 000	1/92000	id.	8 91	1er juin	101 ..
Bourgogne, action de capital.	A	27 000	1 000	id	50 ..	avril, oct.	965 ..
— action de jouiss.	A	27 200	1/27200		12 50	1er juin	140 ..
Arles à Bouc, act. de capital.	A	6.000	1 000	.	50 ..	avril, oct	... ..
Trois canaux, act. de capital.	A	17 000	1 000	id.	50 ..	id	... ..
Somme à l'[illegible]	A	13.098	1/13000	id.	11 ..	mai	335 ..
Aire à la Bassée	A	600	5.000	id.	540 ..	févr. août	9000 ..
Sambre à l'Oise	A	11.500	1 000	id.	67 50		935 ..
Somme inférieure	C	2.200	1 000	id.	120 ..		1500 ..
Sambre française canalisée	A	6.000	1.000	id.	120 ..		1310 ..
Canalisation de l'Èbre	A	83,000	100	id	4 0/0		... ..
Eaux d'Auteuil et de Neuilly.	C	5.000	250	id	8.70 0/0	avril oct.	255 ..
Compagnie générale des Eaux.	A	80.000	250	125	4 0/0		215 ..
PONTS ET PORTS.							
Ports de Marseille	C	100000 part	1/100000	150	.. ..	avril, oct	170 ..
Pont, gare et port de Grenelle.	A	7.000	1 000	id	10 ..		... ..
Pont de Rouen	A	900	1 000	id	42 ..	janv. juill	... ..
Ponts réunis	C	3.000	1 000	id.	5 1/2 0/0		... ..
Nouveaux Ponts réunis	C	4 000	1.000	id	5 1/4 0/0		... ..
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Ce.	E	10.000	500	400	18 75	janv. juill.	500 ..
Compagnie franco-amér. Est	C	..	500	tout.	151 21	juin, déc	495 ..
Messageries imp. Serv. marit.	A	48 000	500	tout.	120 ..	janv. juil	1100 ..
Ce cent. de transp. et de nav.	C	8 000	250	id	16 ..		70 ..
Compagnie générale maritime	A	40 000	500	350	13 50	janv. juil	441 50
Marc Fraissinet père et fils	C	..	500	id	.. ..	.	610 ..
Arnaud Touache fr. et Ce	C	..	500	id	.. ..	.	510 ..
Armements marit. Barbey et Ce	C	..	500	tout	16 0/0	.	.. ..
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)	C	21000 parts	300	tout	27 ..	avril oct.	300 ..
Centre-du-Flénu	Civ	3.000	1 000	id	20 ..		245 ..
Pont-de-Loup Sud	Civ.	2.800	1 000	id.	70 ..	avril	410 ..
Monceau Saint-Étienne	Civ	2 400	500	id.	.. ..		... ..
Blanzy	C	30 000	500	id.	35 ..	févr. août	725 ..
[illegible]	A	1 500	1/1500	id	150 ..		1400 ..
Chazotte	A	3.500	1/3550	id	42 ..		780 ..
Layon-et-Loire	A	1 800	1/1800	id	.. ..		400 ..
Loire (quatre groupes)	A	80 000	1/80000	id.	60 ..	avril oct.	700 ..
Loire	A	80 000	1/80000	id.	10 ..	id	115 ..
St-Étienne	A	80 000	1/80000	id.	14 ..	id	101 ..
Montrambert	A	80 000	1/80000	id	9 ..	id	105 ..
Rive-de-Gier	A	80 000	1/80000	id.	27 ..	id	300 ..
Rayenne et Saribe	A	13 200	1/13200	id.	34 ..		625 ..
Grand-Combe	A	24 000	1/24000	id.	60 ..	janv. juill	1000 ..
Haute-Loire anc. Société	Civ.	5 200	500	id.	20 ..	avril oct.	300 ..
Carmaux-Toulouse	C	116.000	100	id.	.. ..	janv. juill	137 50
Houillères réunies-à-Quaregnon	A	6.500	250	id	.. ..		150 ..
Charbonnages belges	A	30 000	500	id	25 ..		400 ..
Compagnie générale. Asphalte	C	8 000	500	id	.. ..		... ..
[illegible]	C	10 000	100	id	5 0/0	15 janv. juil	100 ..
Loire, obligations anciennes	.	4 16	1 250	id.	50 ..		1415 ..
— — nouvelles	.	15 0..	1.250	id.	50 ..	févr. août	965 ..
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne ... zinc	A	90 000	80	tout	20 ..	mai, nov.	417 50
Nouvelle-Montagne ... zinc	A	3 000	1.000	id	90 ..		1025 ..
Stolberg et Westphalie, priv. zinc	A	40 000	375	id.	5 0/0	octobre	360 ..
— non priv. zinc	A	40.000	375	id.	.. ..	id	100 ..
Corphalie ... zinc	A	5.500	1.000	id	70 ..		1060 ..
Bleyberg-ès-Montzen ... zinc	A	5 500	500	id	.. ..	1er juin	... ..
Eschweiler, priv. ... zinc	A	8 500	375	id	5 0/0	janv. av	... ..
— non priv. ... zinc	A	6 500	375	id.	.. ..	id	... ..
Silésie ... zinc	A	50 000	375	id.	8 41	mai, nov	170 ..
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre	C	60 000	100	id.	1 50	août	30 ..
Tenez (Algérie) ... cuivre	C	24 000	100	id	.. ..		40 ..
Pontgibaud ... plomb argentif	A	10 000	1/10000	id	25 ..		2 0 ..
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Ce	C	11.000	500	tout	47 20	sept. mars	605 ..
[illegible]	C	40.000	250	id.	.. ..	avril, oct.	.. ..
Caronte	C	76.000	100	90	1 75		35 ..
Galvanisation du fer	E	2 000	500	tout.	40 ..		350 ..
Commentry	C	2 000	500	id.	58 ..	juin, déc	730 ..
Gendrnot	C	2.300	275	id.	35 ..		.. ..
Christofle	E	4.000	500	id.	110 ..		.. ..

(1) Valeur d'émission, 1,000 f

DÉNOMINATION.	Système de société	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque du paiement des revenus	Dernier cours connu
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)	C	28 000	500	tout.	40 ..	déc. juin	900 ..
Loire et Ardèche	A	4.000	1/4000	id.	500 ..		4100 ..
Allevard	A	..	5.000	id.	.. ..	.	1000 ..
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	3 000	id	250 ..	juin, déc.	2900 ..
Alais (Gard)	A	18 000	1/18000	id.	.. ..		... ..
Basse-Indre	C	5 000	500	id.	40 ..	avril, oct.	700 ..
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	id.	50 ..	mars, sep	410 ..
Maubeuge (Nord)	A	6 400	1/6400	id.	.. ..		450 ..
Fourchambault	C	50 000	1/50000	id	50 ..		895 ..
Marine et des Chemins de fer.	C	34.000	1/34000	id	70 ..	mai, nov	520 ..
Horme	A	10 000	1/10000	id.	.. ..		340 ..
Côte-d'Or	C	0 000	500	.	.. ..		575 ..
Franche-Comté	C	0 000	500	.	.. ..		407 50
Méditerranée (forges et chant.)	A	..	400	tout	.. ..	..	912 50
L'Espérance (Belgique)	A	4.000	1 000	id	75 ..	janv. juill	1 750 ..
Moncreau-sur-Sambre (Belgique)	A	4 000	1 000	id	125 ..	avril, oct.	1 500 ..
Providence (Belgique)	A	5.500	1 000	id.	105 ..		1 340 ..
Phénix métallurgique	A	60 000	375	id	30 ..	juin, juill	350 ..
Sambre (Belgique)	A	10 000	500	id.	.. ..		... ..
Seraing	C	11 000	1 000	id.	70 ..	.	1 000 ..
Ougrée (Belgique)	A	12 000	1/12000	id.	40 ..		445 75
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)	C	24000 part	1/24000	tout.	5 0/0	avril oct.	. ..
Paris (éclairage et chauffage)	A	140.000	1/500	id.	60 ..		705 ..
Nord (Batignolles)	C	6 000	500	id.	40 ..	avril, oct	500 ..
Est (Vincennes)	C	1 000	500	id.	74 50		.. ..
Versailles	C	1 200	500	id	35 ..	mars sept	300 ..
Wazemmes	C	2 100	415	id.	7 50	1er octobre	175 ..
Amiens	C	1.300	500	id	30 ..	janv. juill	440 ..
Comp. centrale, Lebon 15 villes	C	15 000	500	id	31 85	janv. juill.	505 ..
Union des Gaz	C	40 000	250	id.	30 ..	janvier	175 ..
FILATURES.							
Malerly (Amiens)	A	8 000	500	tout	47 ..	septembre	630 ..
Coton	C	10.000	500	id	49 10	janv. juill.	540 ..
Teudin (Comp. continentale)	C	7 000	500	id.	20 ..		... ..
Lumière	C	1 400	500	id.	35 81		550 ..
Pont-Remy	A	5 000	1/5000	id.	34 ..	30 avril	490 ..
La Foudre (rouennaise)	C	10.000	250	125	.. ..	janv. juill.	... ..
DIVERS.							
Jouets [illegible] et Pays, jouets de l'empire	C	6.000	500	tout.	75 ..	janv. juill.	500 ..
Glaces de Saint-Gobain	A	1 472	1/1472	id.	.. ..		33 000 ..
Glaces de Montluçon	C	21 000	500	id.	.. ..		2 0 ..
Glaces d'Oignies ... Belgique	A	10 000	1 000	id	62 15	juill. sept	1 195 ..
Glaces d'Aix-la-Chapelle Prusse	A	2 000	375	id	.. ..	avril, oct.	140 50
Palais de l'Industrie	A	150 000	100	id.	4 0/0		70 25
Immeubles Rivoli	A	210 000	100	id	5 0/0	janv. juill	105 ..
Télégraphe sous-marin Manche	C	100 000	25	id	6 1/2 0/0	mars sept	20 ..
— Méditerranée	C	30 000	250	id	5 0/0		110 ..
Ce gén. de Vidanges, Richer et Ce	C	28 000	500	id.	12 50		100 ..
Sucreries, Raffineries de Scarpe	C	10 000	250	id	.. ..		... ..
Substances alimres, Challet et Ce	C	40 000	100	id	10 ..		90 ..
Docks Louis-Napoléon		..	250	125	.		186 50
ASSURANCES.							
Générale ... mar.	A	400	12 500	5000	1000 ..	avril	24 0/0 b
Sécurité ... mar	A	200	5.000	1/5	200 ..		21 0/0 b
Union des ports ... mar	A	1.000	5.000	750	262 50	avril	13 0/0 b
Indemnité ... mar	A	400	5.000	1000	.. ..		14 0/0 b
Lloyd français ... mar.	A	1 200	5.000	1/5	200 ..	février	10 0/0 b
Océan ... mar	A	200	5,000	1000	205 90		25 0/0 b.
Chambre d'assurances ... mar	A	400	5,000	1/5	160 ..	février	30 0/0 b.
Mélusine ... mar	A	400	5.000	1/5	252 50	mars	20 0/0 b
Vigie ... mar	A	200	5.000	1000	915 ..		25 0/0 b
Sauvegarde ... mar	A	200	5.000	1000	405 ..	février	15 0/0 b
Pilote ... mar	A	200	5.000	1000	374 ..		..
Comp. franç. de prêts ... mar.	A	200	5.000	1000	150 ..	février	..
Phare maritime ... mar	A	200	5.000	1000	.. ..		..
Maritime ... mar.	A	1.000	1 000	250	.. ..		..
Centrale ... mar	A	1.000	5.000	1000	120 ..	février	18 0/0 b
Réunion ... mar.	A	1 200	5.000	1000	49 ..	id.	20 0/0 b
Pôle ... mar	A	200	5.000	1000	.. ..	févr. août	..
Générale ... inc.	A	400	5.000	tout.	2175 ..	avril	700 0/0 b
Phénix ... inc	A	4 000	1 000	id.	215 ..	mai, nov.	220 0/0 b
Nationale ... inc.	A	2.000	5.000	1/5	675 ..	mars	161 0/0 b
Union ... inc	A	2 000	5.000	1/5	325 ..	avril	88 0/0 b
Soleil ... inc	A	1 000	5.000	1/5	300 ..	id.	115 0/0 b
France ... inc	A	2 000	5.000	1/5	200 ..	id.	50 0/0 b
Urbaine ... inc	A	1.000	5 000	1/5	300 ..	id.	101 0/0 b
Providence ... inc	A	2.000	2 500	500	90 ..	id.	40 0/0 b
Aigle ... inc.	A	400	5 000	2000	.. ..	id.	25 0/0 b
Paternelle ... inc	A	3 000	1.000	400	42 50	id	pair
Confiance ... inc.	A	400	5.000	1000	.. ..	id.	7 1/2 0/0 b
Nord ... inc.	A	2 000	1.000	200	20 ..	id.	12 0/0 b
Générale ... vie	A	400	7.500	tout	2025 ..	t. les 3 ans	1012 1/2 0/0
Nationale ... vie	A	3 000	3 000	1/5	306 ..	t. les 4 ans	24 0/0 b
Union ... vie	A	2 000	5.000	1/4	180 ..	t. les 3 ans	45 0/0 b
Phénix ... vie	A	400	5.000	1000	156 ..	id.	3 0/0 p
Paternelle ... vie	A	6 000	500	100	1250 ..	avril	5 0/0 b
Conservateur ... vie	A	1 000	1.000	500	.. ..		.
Impériale ... vie	A	1 000	500	250	.. ..		.
Générale ... grêle		2 000	5 000	1000	50 ..	avril	9 0/0 b

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 28 MARS AU 3 AVRIL

Longueur concéd.	Longueur exploit.	Durée concession	Nombre des actions	Capital nominal	Somme payée	Revenu de chaque act. dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 28 Compt.	Samedi 28 Terme	Lundi 30 Compt.	Lundi 30 Terme	Mardi 31 Compt.	Mardi 31 Terme	Mercredi 1 Compt.	Mercredi 1 Terme	Jeudi 2 Compt.	Jeudi 2 Terme	Vendredi 3 Compt.	Vendredi 3 Terme
795	791	99	400.000	400	tout	61 fr. pour 1855	juillet 1856	**Nord**	1030 ..	1037 ..	1037 50	1037 50	1040 ..	1050 ..	1045 ..	1052 50	1030 ..	1032 ..	1040 ..	1037 50
876	[illegible]	99	300.000	500	tout	50 fr. pour 1855	avril 1856	**Ouest**	840 ..	837 50	822 50	825 ..	822 50	822 50	822 50	830 ..	830 ..	830 ..	822 50	830 ..
1134	1774	99	300.000	500	tout	80 fr. pour 1855	avril 1856	**Orléans**	1525 ..	1525 ..	1532 50	1530 ..	1545 ..	1542 50	1565 ..	1565 ..	1560 ..	1565 ..	1575 ..	1567 50
1122	1823	99	250.000	500	tout	38 f 50 pour 1855	mai 1856	**Est**	840 ..	850 ..	850 ..	855 ..	902 50	905 ..	912 50	917 5	912 50	920 ..	915 ..	905 ..
·	·	·	250.000	500	tout	5 fr.	mai 1856	**Est** nouvelles	840 ..	845 ..	822 50	825 ..	840 ..	841 ..	832 50	852 50	852 50	860 ..	853 ..	865 ..
556	566	99	265.000	500	tout	42 f.50 pour 1855	juillet 1856	**Paris à Lyon**	1507 50	1510 ..	1550 ..	1551 50	1570 ..	1575 ..	1575 ..	1582 50	1595 ..	1600 ..	1582 50	1585 ..
76	231	99	80.000	500	375	4 0/0	juillet 1856	**Lyon à Genève**	845 ..	845 ..	845 ..	845 ..	840 ..	850 ..	850 ..	855 ..	845 ..	815 ..	812 50	840 ..
551	621	99	90.000	500	tout	80 fr. pour 1855	avril 1856	**Lyon à la Méditerr.**	2035 ..	2100 ..	2097 50	2097 50	2105 ..	2145 ..	2150 ..	2100 ..	2140 ..	2195 ..	2173 ..	2175 ..
114	850	99	134.000	500	tout	10 fr.	juillet 1856	**Midi**	857 50	862 ..	862 ..	863 75	867 50	860 ..	872 50	875 ..	870 ..	880 ..	878 ..	872 50
·	·	·	30.000	700	500	·	juillet 1856	**Midi** nouvelles	862 50	863 ..	870 ..	870 ..	870 ..	872 50	880 ..	875 ..	875 ..	867 50	865 ..	872 50
52	52	99	15.000	500	tout		·	**Bordeaux à la Teste**	640 ..	· ..	· ..	· ..	647 ..	· ..	640 ..	· ..	630 ..	· ..	· ..	· ..
125	1158	99	221.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	**Grand-Central**	620 ..	618 75	617 50	611 50	617 50	617 50	615 ..	· ..	612 50	617 50	612 50	605 ..
56	96	99	50.000	500	300	4 0/0	juillet 1856	**St-Rambert à Gren.**	· ..	· ..	690 ..	687 50	690 ..	687 50	690 ..	695 ..	695 ..	710 ..	707 50	705 ..
	54	99	30.000	500	tout	4 0/0	avril	**Béziers à Graissessac**	592 50	590 ..	· ..	· ..	597 50	600 ..	595 ..	· ..	597 ..	· ..	600 ..	· ..
·	140	99	52.000	500	300	1 fr. 25	janvier 1857	**Ardennes et Oise**	510 ..	592 50	595 ..	595 ..	592 50	597 50	592 50	· ..	600 ..	605 ..	612 ..	610 ..
·	85	99	100.000	500	250	4 1/2 0/0	juin 1856	**Sarde Victor-Emm.**	603 ..	605 ..	· ..	· ..	605 ..	601 ..	605 ..	602 50	602 50	602 50	600 ..	600 ..
1077	1176	91	400.000	500	325	34 fr. 90	juillet 1856	**Chemins autrichiens**	782 50	780 ..	777 50	780 ..	777 50	782 5	775 ..	771 ..	772 50	770 25	767 50	772 50
..	1612	99	380.000	500	100		·	**François-Joseph**	520 ..	· ..	520 25	· ..	540 25	· ..	515 ..	· ..	515 ..	· ..	· ..	· ..
402	1075	90	312.500	500	150		·	**Lombards-Vénitiens**	650 ..	· ..	645 ..	· ..	645 ..	· ..	642 50	· ..	637 50	· ..	630 ..	· ..
86	236	99	72.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	**Central suisse**	· ..	· ..	530 ..	· ..	· ..	· ..	· ..	· ..	· ..	· ..	· ..	· ..
60	221	99	30.000	500	250	·	juillet 1856	**Ouest suisse**	532 50	· ..	543 75	· ..	542 50	· ..	· ..	· ..	· ..	· ..	517 ..	· ..
14	14	99	1.944	250	250	6 0/0	15 oct. 15 avril	**Tarragone à Reus**	- ..	· ..	· ..	· ..	· ..	· ..	· ..	· ..	· ..	· ..	245 ..	· ..

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'Oblig.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somm. pay. à ce jour	Prix de rembours.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	28	30	31	1	2	3
1851-52-4	375.000	75 ans	335	tout.	500	avril.	15 ..	janvier juillet.	**Nord**	285 ..	286 25	287 50	287 50	285 ..	285 ..
1851.	2.381	46 —	335	tout.	500		.. ..		**Nord-Boulogne**						
·	17.448	98 —	·	tout.	162 50	·	10 67 1/2	D°	**Nord Charleroy**	· ..	· ..	· ..	· ..	· ..	· ..
1852.	80.000	50 —	1.000	tout.	1.250	avril	50 ..	avril octobre	**Paris à Lyon**	· ..	· ..	1000 ..	975 ..	975 ..	975 ..
1855.	160.000	99 —	290	tout.	500	avril	15 ..	D°	D° nouvelles	288 75	288 75	288 75	277 50	277 50	277 50
1852.	120.000	99 —	500	tout.	625	D°	25 ..	D°	**Lyon à la Méditerranée** 5 0/0	492 50	492 50	492 50	· ..	490 ..	490 ..
1853.	182.333	99 —	350	tout.	500	D°	15 ..	janvier juillet.	D° Nouvelles 3 0/0	287 50	280 ..	281 50	· ..	296 25	293 75
1852.	265.625	98 —	500	tout.	650	avril.	25 ..	juin décembre	**Est**	468 75	468 75	470 ..	470 ..	467 50	468 75
1854	136.060	98 —	276	260	500	mars.	15 ..	janvier juillet.	D° (nouvelles)	256 25	277 50	242 50	270 25	275 ..	278 25
·	2.775	47 —	·	tout	1.250	·	50 ..	avril octobre	**Strasbourg Bâle**	· ..	· ..	· ..	· ..	· ..	· ..
·	24.000	50 —	·	tout.	625	·	25 ..	janvier juillet	D°	· ..	· ..	470 ..	· ..	· ..	· ..
1855.	600.000	94 —	285	tout	500	1858	15 ..	D°	**Ouest** nouvelles	280 ..	280 ..	275 75	280 ..	278 75	278 75
1842.	8.888	47 —	1.125	tout.	1.250	décembre.	50 ..	D°	**Paris à Orléans** 1842	· ..	· ..	· ..	· ..	· ..	· ..
1848.	13.333	90 —	·	tout.	1.250	D°	50 ..	D°	D° (Nouvelles 1848)	· ..	· ..	· ..	· ..	· ..	· ..
1852.	130.000	97 —	·	tout.	500	·	15 ..	D°	D° 3 0/0	282 50	281 25	281 25	281 25	281 25	281 25
1853.	134.007	99 —	300	tout.	500	décembre.	15 ..	D°	**Grand-Central**	· ..	· ..	280 ..	280 ..	280 ..	280 ..
1855.	134.200	99 —	280	tout.	500	décembre.	15 ..	D°	D° nouvelles	275 ..	273 75	273 75	273 75	273 75	273 75
1853.	102.614	99 —	500	tout.	625	D°	25 ..	D°	**Rhône-et-Loire**	· ..	· ..	· ..	· ..	· ..	· ..
1853.	63.643	99 —	500	tout.	500	D°	15 ..	D°	D° 3 0/0	· ..	· ..	· ..	· ..	· ..	· ..
1855.	87.719	99 —	285	tout.	500	D°	15 ..	D°	**Lyon à Genève**	282 50	282 50	283 75	· ..	282 50	282 50
1855	300.000	90 —	285	·	500	septembre.	15 ..	septembre mars	**Autrichiens**	281 25	285 ..	· ..	280 ..	· ..	275 5
1856.	100.500	99 —	285	tout	500		15 ..	janv. juillet	**Midi**	285 ..	281 75	285 ..	285 ..	285 ..	281 75
1856.	186.000	97 —	285	·	500		15 ..	janv. juillet	**Lyon-Bourbonnais**	280 ..	278 75	278 75	278 75	278 75	280 ..
1854	1.200	82 —	250	·	500	25 janvier	15 ..	1er avril 1er octobre	**Tarragone à Reus**	· ..	· ..	· ..	· ..	· ..	· ..
1858.	667	82 —	250	·	500	·	15 ..	1er février 1er juillet	D°	· ..	· ..	· ..	· ..	· ..	· ..

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 27 mars au 2 avril 1857. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	27	28	30	31	1	2
Nord	1005 .. à 1010 25	1025 .. à 1025 ..	1017 .. à 1047 50	1040 .. à 1047 50	1015 .. à 1042 50	
Est	850 .. à 868 75	850 .. à 868 75	850 .. à 875 ..	880 .. à 901 75	900 .. à 906 25	
Est nouvelles	785 .. à 800 ..	785 .. à 800 ..	780 .. à 800 ..	780 .. à 800 ..	810 .. à 825 ..	
Orléans	1475 .. à 1525 ..	1475 .. à 1525 ..	1500 .. à [illegible]	1500 .. à 1575 ..	1500 .. à 1535 ..	
Lyon	1545 .. à 1528 75	1525 .. à 1540 ..	1525 .. à 1550 ..	1515 .. à 1562 50	1506 25 à 1552 50	

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination.	Samedi 28 Comptant	Samedi 28 Terme	Lundi 30 Comptant	Lundi 30 Terme	Mardi 31 Comptant	Mardi 31 Terme	Mercredi 1 Comptant	Mercredi 1 Terme	Jeudi 2 Comptant	Jeudi 2 Terme	Vendredi 3 Comptant	Vendredi 3 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0	70 45	70 65	70 30	70 50	70 50	70 55	70 05	70 ..	69 95	70 70	69 90	70 25
Rentes 4 1/2 0/0	92 50	.. ..	92 90	.. ..	92 ..	.. ..	92 25	91 25	92 ..	.. ..	92 75	· ·
Emprunt 3 0/0	.. ..	.. ·	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Emprunt 4 1/2 0/0	.. ..	.. ..	.. ..	· ·	.. ..	· ·	.. ..	· ·	.. ..	· ·	.. ..	· ·
Banque de France, jouiss., juillet 1856	4175 ..	· ·	4150 ..	· ·	4150 ..	· ·	4175 ..	· ·	4175 ..	· ·	4175 ..	· ·
Comptoir national d'escompte, jouiss. janvier 1856	697 50	· ·	700 ..	· ·	695 ..	· ·	695 ..	· ·	697 50	· ·	697 50	697 50
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss. juillet	· ..	· ·	615 ..	· ..	615 ..	· ..	615 ..	· ·	· ..	· ..	610 ..	· ..
— Oblig. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre	440 ..	· ·	440 ..	· ·	440 ..	· ·	440 ..	· ·	440 ..	· ·	440 ..	· ·
— Oblig. 500 fr., 3 0/0 d° d°	390 ..	· ·	390 ..	· ·	392 50	· ·	395 ..	· ·	395 ..	· ·	395 ..	· ·
— 10e d'Oblig. 4 0/0 d° d°	92 50	· ·	90 ..	· ·	92 50	· ·	.. ..	· ·	90 ..	· ·	90 ..	· ·
— 10e d'Oblig. 3 0/0 d° d°	82 50	· ·	.. ..	· ·	82 50	· ·	.. ..	· ·	82 50	· ·	80 ..	· ·
— Promesses d'Oblig. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouis. mai.	·	·	· ..	·	910 ..	·	· ..	·	910 ·	·	·	·
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1856	1455 ..	1462 50	1455 ..	1450 ..	1452 50	1460 ..	1465 ..	1447 50	1442 50	1465 ..	1455 ..	1450 ·
Ville de Paris, obligations 1852, jouiss. juillet 1856	1050 ..	· ·	1050 ..	· ·	1050 ..	· ·	· ..	· ·	1050 ..	· ·	1050 ..	· ·
d° d° 1855, tout payé jouiss. mars 1857	381 25	· ·	380 ..	· ·	380 ..	· ·	391 ..	· ·	390 ..	· ·	389 ..	· ..
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	93 1/4	· ·	93 7/8	· ·	93 7/8	· ·	93 3/4	· ·	93 5/8	· ·	93 3/8	· ·
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1856	101 ..	· ·	101 e/o	· ·	101 e/o	· ·	101 e/o	· ·	101 e/o	· ·	101 1/4	· ·
Piémontais, 5 0/0 jouiss. juin 1856	.. ..	· ·	.. ..	· ·	90 50	· ·	90 75	· ·	90 50	· ·	90 50	· ·
— 3 0/0 jouiss., juillet 1856	.. ..	· ·	.. ..	· ·	.. ..	·	.. ..	· ·	.. ..	· ·	54 ..	· ·
Autrichien, 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1856	.. ..	· ·	90 ..	· ·	90 e/o	·	90 ..	· ·	.. e/o	· ·	. e/o	· ·
Emprunt Romain, jouiss., juin 1855	90 ..	· ·	89 3/4	· ·	90 e/o	· ·	.. ..	· ·	90 e/o	· ·	90 e/o	· ·
Espagne différ. convert. jouiss., juillet	.. ..	· ·	.. ..	· ·	.. ..	· ·	.. ..	· ·	.. ..	· ·	.. e/o	· ·
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1856	41 ..	· ·	.. ..	· ·	42 ..	· ·	.. ..	· ·	.. e/o	· ·	.. ..	· ·
d° intérieure d°	39 ..	· ·	39 1/4	· ·	39 3/8	· ·	39 3/8	· ·	39 3/8	· ·	.. ..	· ·

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, RUE BERGÈRE, 20

Le Directeur, J. MIRES.

Digitized by Google

N° 866 — 16e ANNÉE. — N° 15 — SAMEDI, 11 AVRIL 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

PARAISSANT LE SAMEDI.

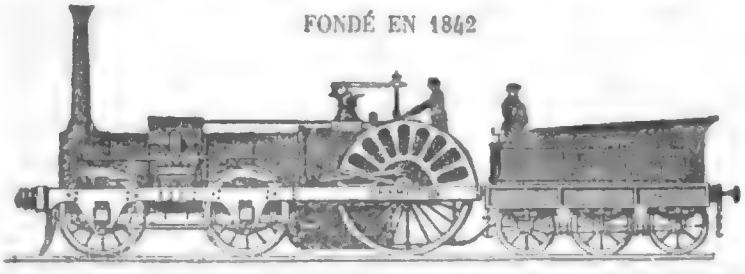
PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris.. ..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger ..... 16 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 2 fr. »»
Aux Annonces... — 1 50

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, 4, Norfolk street, Strand, and 1, Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Les actionnaires qui se sont conformés aux conditions de l'art. 35 des statuts, sont prévenus que l'assemblée générale annuelle est convoquée pour le samedi 25 avril courant, à 8 heures du soir, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99, à Paris.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Tout abonné, à partir du 1er janvier 1857, a droit gratuitement à la Carte des chemins de fer de l'Europe, publiée par le *Journal des chemins de fer*.

Cette Carte ne sera remise que sur la présentation de la quittance d'abonnement.

Les personnes dont l'abonnement doit échoir dans le courant de l'année 1857 recevront cette Carte en renouvelant leur abonnement.

Cette Carte devra être prise dans les bureaux du journal. La première édition étant épuisée, un avis ultérieur fera connaître la date à partir de laquelle la carte pourra être distribuée aux abonnés qui ne l'ont point encore réclamée.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 313. — La spéculation et les affaires nouvelles, 314. — Les chemins lombards-vénitiens et les chemins romains, 315. — Les chemins du Midi, 316. — Le chemin de fer de Paris à Lyon et le chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, 317. — Des tarifs nouveaux, 317. — Chemins de fer de l'Algérie, 318. — Compagnie impériale des voitures de Paris, 318. — Société générale des chemins de fer romains, 319. — Bilan de la Banque de France, 319. — Avis aux actionnaires, 320. — Bulletin des recettes de la semaine, 320. — Les chemins de fer étrangers, 321. — Chemin de Madrid à Saragosse et à Alicante, 322. — Actes officiels, 322 — Chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble, 323.—Chemins de fer algériens ; rapport à l'Empereur, 324. — Sociétés anonymes commerciales, industrielles ou financières en Belgique ; projet de loi, 325. — Nominations, 327. — Forges, 327. — Chemins de fer de l'Ouest ; comptes de 1856, 328, 329, 330. — Chemin de fer d'Orléans; comptes de 1856, 331. — Entreprise générale des omnibus ; comptes de 1856, 332.—Compagnie générale des eaux ; rapport, 333. — Recettes, 334. — Annonces, 335, 336, 337. — Chronique de la bourse, 338. — Cours des valeurs industrielles, 339. — Tableau de la bourse, 340.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La rente, de 71 40, où elle était les 16 et 17 mars, est tombée en liquidation à 70 fr. 10, qui a été le cours de compensation, ce qui constitue une baisse de 1 fr. 30 c..

Le report a été en moyenne de 60 c., ce qui élève le prix fin avril à 70 fr. 60 c.; la rente est tombée le 8 avril à 69 fr. 15 c., soit une nouvelle baisse de 1 fr. 45 c., en qui constitue une baisse de 2 fr. 75 c. en quelques jours.

Une baisse si forte, survenue dans le même temps qu'un accroissement de l'encaisse métallique de la Banque de France et alors que le Trésor vient de rembourser à la Banque une somme de 40 millions, était de nature à provoquer un étonnement légitime, et chacun s'est préoccupé d'en rechercher la cause. On s'est demandé s'il n'y avait pas dans ce fait l'indice d'une manœuvre de bourse, et quelques esprits clairvoyants ont pensé qu'une pareille manœuvre, si elle a eu lieu, pouvait avoir eu pour but d'entraver ou de compromettre la souscription des chemins de fer romains. Le système qui consiste à associer tous les capitaux au moyen d'une souscription publique blesse, à ce qu'il paraît, les financiers qui ont suivi jusqu'à présent une voie toute différente; et nous savons, quant à nous, que, pour faire échouer la souscription des chemins de fer romains, on n'a reculé devant aucune extrémité, même devant une crise dont la place pouvait être victime.

Nous ne voulons désigner personne nominativement, mais nous devons néanmoins constater que M. Émile Pereire était absent de Paris pendant ces derniers jours et faire remarquer que les actions des lombards-vénitiens ont éprouvé une baisse sensible depuis l'ouverture de la souscription des chemins romains. Cette souscription a été close le 8 avril, et le 9 le mouvement de baisse était arrêté.

Nous savons que cette manœuvre a été aidée par la situation de la place de Londres, qui a déterminé la Banque d'Angleterre à élever son escompte. Mais il ne faut pas perdre de vue que les embarras à Londres sont le résultat d'une cause toute locale. Ainsi le commerce d'exportation a fait, depuis un an, des expéditions considérables et sur une échelle disproportionnée ; la réalisation de ces vastes envois n'a pas été facile et a occasionné de grands mécomptes ; il en est résulté des embarras sérieux dans les districts manufacturiers, et notamment à Manchester. Par suite, la Banque d'Angleterre a pris quelques précautions, que peut-être elle aggravera encore si le mal faisait de nouveaux progrès ; mais il n'y a dans ce moment nulle relation financière entre les deux pays qui puisse exercer une influence durable sur notre marché.

On a même signalé les personnes qui ont

Digitized by Google

ainsi, en retirant des fonds de la circulation et en les laissant sans emploi, précipité le mouvement de baisse dont nous venons d'être les témoins.

En résumé, la situation de la place est excellente; dans les bas prix l'argent est revenu sur la rente, et si les prix au comptant, qui ont été au-dessous de 69 fr., s'étaient maintenus à ce taux, on aurait vu reparaître l'argent avec abondance sur la rente.

Pendant cette crise de la rente, les actions de chemins de fer n'ont pas cessé d'être recherchées, nouveau symptôme qui indique que la baisse de la rente n'était pas l'expression de la situation réelle du marché.

Nous pouvons même constater que l'insuffisance des récoltes, dans ces dernières années, qui a été la principale cause de nos embarras monétaires, paraît devoir s'arrêter pour l'année 1857, car de tous les points arrivent les meilleures prévisions pour la récolte prochaine. L'hiver a été favorable, et la baisse sur les céréales, fait déjà des progrès sensibles.

La rente a repris dans la bourse du 9 avril; probablement ce mouvement de hausse se consolidera.

La situation de la Banque de France, ce symptôme vrai de notre marché, indique une nouvelle augmentation de l'encaisse métallique; le compte courant du Trésor a baissé, mais par un motif tout favorable au Trésor, c'est parce qu'il a remboursé à la Banque de France une somme de 40 millions. Nous appelons l'attention sur les comptes courants des particuliers, qui se sont accrus par suite des sommes retirées de la circulation.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 69 70 ferme à 69 65.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 92, ferme à 91 75.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Méditerranée,	50.0 0/0.
Midi,	24.4 0/0.
Lyon,	21.0 0/0.
Ouest,	17.5 0/0.
Est,	10.1 0/0.
Nord,	8.1 0/0.
Orléans,	6.2 0/0.

Diminution kilométrique.

Bourbonnais,	4.3 0/0.

C. Devinck.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	9 avril.	10 avril.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0.....	70 25	69 65	» »	» 60
CONSOLIDÉS.....	93 3/8	»» »/»	» »/»	» »/»
CRÉDIT FONCIER...	610 »»	605 »»	» »»	5 »»
CRÉDIT MOBILIER..	1450 »»	1410 »»	» »»	40 »»
COMPT. D'ESCOMPTE	697 50	695 »»	» »»	2 50
ORLÉANS	1567 50	1485 »»	» »»	82 50
NORD.....	1037 50	1015 »»	» »»	22 50
EST ANCIEN.....	905 »»	877 50	» »»	27 50
EST NOUVEAU.....	845 »»	820 »»	» »»	25 »»
LYON.....	1585 »»	1577 50	» »»	7 50
MÉDITERRANÉE....	2175 »»	2140 »»	» »»	35 »»
MIDI	672 50	657 50	» »»	15 »»
OUEST	830 »»	793 50	» »»	37 50
GRAND-CENTRAL...	615 »»	610 »»	» »»	5 »»
GENÈVE.....	840 »»	822 50	» »»	17 50
CH. AUTRICHIENS..	772 50	745 »»	» »»	27 50
SAINT-GAMBERT....	705 »»	680 »»	» »»	25 »»
VICTOR-EMMANUEL..	600 »»	590 »»	» »»	10 »»

Résultats comparés du bilan de la Banque de France.

1857. mois.	Espèces. millions.	Portefeuille. millions.	Avances sur effets publics millions.	Avances sur chemins de fer. millions.	Avanc. au trésor et bons. millions	Billets en circulation. millions.	Comptes-courants du trésor. millions.	Comptes-courants particuliers. millions
Janvier 1857,	191	566	31	23	40	612	76	161
Février,	195	529	28	21	40	595	80	141
Mars,	222	501	25	20	40	580	103	129
Avril,	**235**	**519**	**99**	**99**	**40**	**594**	**69**	**139**
Augmentation :	13	18	4	9	»	14	»	»
Diminution :	»	»	»	»	»	»	34	10

DE LA SPÉCULATION SUR LES AFFAIRES NOUVELLES.

La spéculation, telle qu'elle se produit sur de grands marchés comme la Bourse de Paris, affecte mille formes, emploie tous les moyens, sans se préoccuper beaucoup des conséquences, et sans chercher à distinguer ce qui est licite et avouable de ce qui n'est ni loyal ni permis. En un mot, lorsqu'il s'agit d'affaires traitées en dehors du ministère des agents de change, et par conséquent sans contrôle sérieux, chacun se croit le droit d'agir en vue de sa convenance et de ses intérêts individuels, et on ne réfléchit guère sur le caractère plus ou moins moral des opérations dont on obtient un bénéfice quelconque.

Ainsi, par exemple, depuis quelque temps, les affaires à terme sur diverses valeurs qui ne possèdent pas officiellement la cote à terme, ont pris, dans la coulisse, c'est-à-dire en dehors des agents de change, un immense développement; cela se conçoit. La facilité donnée aux spéculateurs d'opérer à terme sur des valeurs au porteur avec un faible versement, constitue un avantage qui devait attirer et multiplier la spéculation. Eh bien, la spéculation a donné à ce genre d'affaires une extension tout-à-fait abusive; nous voulons parler des transactions qu'on appelle achat ou vente à *l'émission*, et qui consistent à acheter ou vendre des actions non encore émises d'une Compagnie nouvelle, en s'engageant seulement à les payer ou à les livrer quand l'émission de ces titres aura lieu. On conçoit qu'en définitive tout se résout, pour la plupart des cas, dans le paiement d'une différence.

Ces sortes de transactions, dans lesquelles l'un vend ce qu'il n'a pas, tandis que l'autre achète souvent ce qu'il ne peut pas payer, ont pris récemment un très-grand développement, et c'est sur ce sujet que nous avons à présenter quelques réflexions.

Les entreprises industrielles n'offrent pas toutes la même physionomie; les unes se présentent sur le marché avec un caractère très-évident de spéculation; d'autres en sont exemptes. Il semblerait naturel que les personnes qui se livrent à l'opération des ventes ou achats à l'émission se donnassent au moins la peine de distinguer entre l'une et l'autre catégorie d'entreprises.

Nous citerons des exemples pour bien préciser notre pensée.

Dans les premiers jours de 1856, les actions de la Compagnie parisienne du gaz ont été négociées avant la délivrance des titres. Ces actions, dont le pair était 500 fr., ont été vendues, à l'émission, à 1,000 et 1,100 fr.

Plus tard, les actions du Crédit mobilier espagnol ont été négociées, également avant l'émission, à 700 et 800 fr.; on sait que le pair des actions de cette Société est de 500 fr.

Enfin, les actions des chemins lombards-vénitiens ont été négociées, toujours avant l'émission, de 660 à 670 fr., c'est-à-dire avec 160 à 170 fr. de prime.

Nous n'entendons pas, dans ce moment, critiquer le système suivi par les fondateurs

Digitized by Google

de ces diverses sociétés : nous nous sommes assez souvent expliqués à cet égard ; nous nous bornons actuellement à exposer les faits.

Il est évident que l'émission des actions avec primes a pour effet inévitable de développer la spéculation, et, disons-le franchement, la spéculation la plus déplorable, celle qu'on a justement qualifiée d'agiotage, et qui consiste à acheter ce qu'on ne peut pas payer et à vendre ce qu'on ne possède pas.

Nous savons très-bien que les gens qui font le triste métier de vendre à découvert, c'est-à-dire ce qu'ils n'ont pas, trouvent une excuse dans la prime que les fondateurs prélèvent ; les agioteurs croient avoir le droit d'agir comme ils le font, parce que, disent-ils, le taux auquel les fondateurs veulent vendre leurs actions est exagéré, et ils pensent qu'il est de bonne guerre de participer d'une manière ou d'une autre à ces bénéfices exorbitants.

Nous ne croyons pas que cette excuse justifie la conduite des vendeurs à découvert ; mais fût-elle admissible pour les affaires émises à prime, il est évident qu'ils ne peuvent plus la reproduire pour leur défense, lorsqu'ils agissent de la même façon sur les valeurs émises sans prime. Dans ce dernier cas, le scandale des ventes à émission ne peut plus être atténué par aucune raison plausible.

On aurait pu croire que cette forme véritablement blâmable de la spéculation épargnerait les valeurs émises par la Caisse générale des chemins de fer. En effet, la Caisse des chemins de fer, convaincue que le système des émissions à prime a l'inconvénient de développer l'agiotage, a toujours pratiqué le système opposé ; elle a toujours suivi la voie des souscriptions publiques, et convié ainsi tous les capitaux à s'associer à ses entreprises, moyennant des conditions connues.

Ainsi, pour l'emprunt espagnol, la Caisse des chemins de fer a prélevé une commission de 1/2 0/0, qui, avec la différence du change entre Paris et Madrid, a constitué un avantage d'environ 2 0/0.

Pour l'émission des actions de la Société générale des chemins romains, la Caisse des chemins de fer a continué son système, et le public a été admis à souscrire les actions à 510 fr., c'est-à-dire avec une commission de 2 0/0.

Cette forme d'émission si favorable à l'esprit d'association devait exclure toute pensée de spéculation, puisque chacun pouvait souscrire et obtenir à un prix équitable une partie du capital. Ce système offrait l'avantage de combattre la spéculation préalable, celle qui se produit avant l'émission.

Cependant cette spéculation immorale ne s'est pas tenue pour battue. Au risque de tuer l'entreprise, il y a eu des ventes à l'émission pour les chemins romains comme il y en avait eu pour les Gaz de Paris, la Société du Crédit mobilier espagnol ou les Lombards-Vénitiens. Ainsi, voici une entreprise de premier ordre, intéressante non-seulement pour l'Italie, mais pour l'Europe, une entreprise sérieuse, loyale, dont le capital était mis à la disposition du public, la voilà, disons-nous, exposée, par une honteuse spéculation, à subir un échec qui aurait compromis son existence, puisque ces ventes pouvaient déprécier la valeur de l'entreprise et empêcher le succès de la souscription.

Nous croyons que les hommes qui se hâtent ainsi de vendre des actions qu'ils n'ont pas, dans l'espérance d'un bénéfice résultant d'un sinistre ou d'un insuccès, ne se sont pas rendu un compte bien exact de la moralité de leur opération ; peut-être même n'ont-ils pas bien senti le péril auquel il s'exposaient ; ils n'ont pas remarqué que les chefs des entreprises ainsi sapées dès leur naissance avaient le droit et le devoir de prendre des précautions contre les graves conséquences qui pourraient résulter de ces opérations condamnables, puisqu'elles sont de nature à compromettre ou ruiner le crédit de l'entreprise avant même qu'elle ait réalisé son capital.

La Société générale des chemins de fer romains était heureusement à l'abri d'un semblable danger ; les avantages de sa concession et le chiffre de sa garantie d'intérêts en font une entreprise exceptionnelle, privilégiée, dont les titres, en dehors de la souscription qui a dépassé toutes les proportions imaginables, sont pour ainsi dire presque classées, grâce aux demandes faites par le clergé, les communautés et les établissements religieux.

Aussi nos observations n'ont-elles pour but que de signaler la mauvaise organisation de la bourse, et de démontrer par un exemple combien il serait nécessaire qu'une organisation légale assurât à tous, les garanties de moralité sans lesquelles nulle entreprise utile ne peut se constituer avec sécurité.

Supposons, en effet, que par des manœuvres de bourse, et notamment en vendant ce qu'on n'a pas, c'est-à-dire par des ventes qu'on appelle à découvert, on fût parvenu à affaiblir la valeur des actions de la Société des chemins romains, et qu'elles eussent été notablement dépréciées : dès-lors, il est évident que la souscription eût échoué. Alors les hommes mêmes qui auraient causé volontairement ce sinistre, auraient recueilli de gros bénéfices, en même temps que l'affaire honnête et sérieuse eût été ruinée. Un tel résultat, s'il avait été possible, si quelques hommes abusant de leur crédit avaient pu l'accomplir, aurait été la condamnation la plus sévère de cet agiotage effréné auquel une organisation légale mettra sans doute un terme prochain, mais qui, en attendant, s'expose plus qu'on ne le croit à tomber dans son propre piége et à être rudement châtié par ses propres excès.

C. Devina.

LES CHEMINS LOMBARDS-VÉNITIENS ET LES CHEMINS ROMAINS.

Avant même que la souscription aux actions de la Société générale des chemins romains fût ouverte, nous avons cru devoir faire connaître la situation de cette Société, relativement aux chemins lombards-vénitiens. Nous prévoyions que la publication d'une carte indicative des chemins de fer en Italie allait démontrer la probabilité d'une fusion entre les chemins romains et les lombards-vénitiens. Comme des pourparlers *officieux* avaient eu lieu entre des administrateurs des deux Compagnies, nous avions exposé la vérité à ce sujet, afin d'éviter toute interprétation erronée, et nous avions nettement dit que nulle communication *officielle* n'avait eu lieu pour cette fusion et que, par conséquent, tout bruit dans ce sens était prématuré.

Il était évident que, pour les gens habitués aux affaires, il allait résulter de l'examen de la carte des chemins de fer que nous avons publiée, qu'une entente entre les deux Compagnies était dans la nature des choses, et il ne fallait pas être très-versé dans les questions de chemins de fer pour conclure de cette manière. Déjà les représentants à Rome des lombards-vénitiens n'ont-ils pas proposé de faire en commun la section de Ferrare à Bologne, pour arriver plus tard à une communauté d'intérêts de Bologne à Ancône ? Une situation semblable devait faire naître dans tous les esprits des prévisions de réunion qui devaient amener des arbitrages entre les deux valeurs. Nous connaissons, en effet, un grand nombre de banquiers qui ont vendu des lombards-vénitiens pour acheter des actions des chemins romains.

Ce résultat, qui pour un esprit impartial était une conséquence logique des faits, a vivement blessé, nous dit-on, le célèbre banquier des lombards-vénitiens. Cependant nous avions montré une réserve extrême à l'égard des occasions diverses où les intérêts des deux Compagnies allaient se trouver à l'état de rivalité. Ainsi nous n'avions rien dit des propositions qui nous avaient été faites à Rome pour la ligne de Ferrare à Bologne ; nous n'avions pas parlé de la ligne de Vienne à Trieste, qui sera très-prochainement achevée, et que les chemins romains ont la prétention sinon d'obtenir, du moins de disputer aux chemins lombards-vénitiens. Nous nous étions abstenus de faire remarquer que les chemins lombards-vénitiens n'avaient aucune issue directe sur la Méditerranée, tandis que les chemins romains partent de Civita-Vecchia et y aboutissent. Nous n'avions pas insisté sur ce fait que le capital des chemins lombards-vénitiens est de 312,500 actions, tandis que les chemins romains n'ont que 170,000 actions. Nous n'avions pas rappelé que lorsque l'Autriche n'a accordé que 5 0/0 de garantie d'intérêt aux lombards-vénitiens, le revenu assuré ou garanti aux chemins romains s'élevait à 7 0/0. Nous avions laissé dans l'ombre une multitude de faits, parce qu'il ne nous convenait pas de déprécier, même comparativement, une valeur placée sous le patronage de MM. Talabot, Bartholony, Dassier, Simon, etc., dont le caractère honorable commande le respect.

Digitized by Google

Nous avons donc la conscience d'être resté, envers l'entreprise des chemins lombards-vénitiens, dans les termes les plus dignes et les plus convenables, et nous regrettons que le mécontentement déraisonnable de M. de Rothschild nous force à nous départir de notre réserve passée.

C. DEVINA.

LES CHEMINS DU MIDI.

La ligne de Bordeaux à Cette vient d'être ouverte au public le lundi 6 avril. Un train d'inauguration était parti de Bordeaux le 2 avril pour Toulouse, pendant qu'un autre train parti de Cette se rendait à Toulouse rejoindre le premier. La fête d'inauguration a eu lieu dans cette dernière ville. Son Eminence le cardinal Donnet et le préfet de la Haute-Garonne, M. Ducos, ont fait entendre de nobles paroles pour célébrer l'une des belles entreprises de notre époque, la jonction des deux mers. M. Emile Pereire, président du Conseil d'administration, a également pris la parole. Voici le discours qu'il a prononcé :

A NAPOLÉON III.

Au souverain dont la volonté, en même temps énergique et calme, a su dompter l'anarchie et raffermir notre état social ébranlé, dont la politique loyale, courageuse et modérée, a rétabli notre patrie au premier rang des nations civilisées!

Au prince que son équité et ses lumières, sa haute appréciation des droits de tous et son sentiment supérieur des intérêts de la civilisation ont fait choisir par un unanime assentiment pour l'arbitre des souverains et des peuples!

Au chef d'empire qui s'est créé un titre impérissable à la reconnaissance des amis de l'humanité et du progrès, en assignant pour but à sa politique intérieure, d'élever le niveau de l'existence des populations, sous le triple rapport de l'instruction, du bien-être et de la moralité, et qui ne manque pas une occasion de rappeler à tous ce noble et consolant programme!

Entre toutes les guerres qui, depuis les temps les plus reculés, ont précipité l'un contre l'autre l'Orient et l'Occident, celle que l'empereur Napoléon III a couronnée par une paix si glorieuse et si sage, a été signalée, aussi bien dans la défense que dans l'attaque, par des efforts héroïques, où les adversaires n'ont jamais perdu le sentiment d'estime réciproque qui convient à des nations civilisées.

Cette grande lutte semble devoir être la dernière des guerres, car elle n'a été entreprise que pour combattre l'esprit de conquête et pour assurer le triomphe du droit.

Elle devrait être la dernière, car alors qu'elle révélait aux plus grandes nations la puissance des nouveaux moyens de destruction, elle leur enseignait par cela même que la guerre est la subordonnée de la paix, puisqu'elle lui emprunte ses éléments d'action, ses découvertes et sa puissance. Elle constatait, au fort même des ravages qu'elle occasionnait, l'incroyable étendue des ressources que possèdent aujourd'hui les arts utiles.

C'est pendant trois années de guerre dont les souffrances ont été aggravées encore par la disette, que la France, soustraite aux stériles querelles des partis, a pu faire une application de plus en plus large de la politique humaine et féconde qui, formant un faisceau de toutes les forces, de toutes les intelligences et de toutes les volontés, les fait concourir à l'accroissement de la richesse du pays et à l'amélioration du sort du grand nombre.

Le crédit public et la vapeur sont les principaux instruments de la rénovation qui s'accomplit ainsi sous nos yeux. Par eux, une activité de plus en plus heureuse et productive se répand sur toute la surface de la terre. C'est à leur concours que la France, l'Europe, le monde, doivent ses merveilleuses voies de communication qui, partout où elles apparaissent, décuplent le travail, assurent de beaux salaires, et, par la facilité avec laquelle elles transportent les approvisionnements les plus considérables, diminuent les souffrances des contrées atteintes par l'inclémence des saisons, tout en enrichissant celles auxquelles le ciel avait accordé la faveur de récoltes abondantes.

Si, à l'aide de ces puissants agents, la France a pu, dans ces derniers temps, malgré la guerre et malgré l'insuffisance des moissons, réaliser les prodiges dont nous sommes tous les témoins, à quel magnifique avenir notre patrie ne pourra-t-elle pas aspirer, lorsque, dégagée de l'obligation de subvenir aux frais d'une grande guerre soutenue au-delà des mers, et voyant enfin succéder les sept vaches grasses aux sept vaches maigres de la tradition biblique, la France, rentrée dans la pleine possession de ses forces, consacrera ses capitaux, son intelligence et ses bras à la transformation de son agriculture, aux défrichements et aux desséchements, à l'irrigation de ses vallées par le moyen des beaux fleuves qui la sillonnent, au creusement de ses ports qui ne répondent plus aux proportions des navires modernes, à la construction des entrepôts, à l'ouverture des chemins de fer secondaires qui vivifieront les campagnes, à l'exploitation de ses richesses souterraines, à la création de ces flottes à vapeur qui sont destinées à rapprocher les continents et à resserrer entre les peuples les plus éloignés les liens d'une solidarité de plus en plus intime!

Qu'il me soit permis, Messieurs, ici, devant un auditoire aussi distingué que celui qui me fait l'honneur de m'écouter, au sein d'une des métropoles de cette région du sud-ouest dont je suis heureux et fier d'être l'enfant, qu'il me soit permis de remercier publiquement l'Empereur de m'avoir mis dans le cas d'occuper une position utile dans l'armée des travailleurs, qui est chargée de la réalisation de ces entreprises pacifiques.

En portant aussi haut le tribut de ma reconnaissance, je tiens aussi à exprimer celle que je dois à mes divers collaborateurs dans le chemin de fer du Midi, à mes collègues du Conseil d'administration, à ces ingénieurs d'élite qui ont dirigé les travaux et si fort devancé l'époque où l'on pouvait en espérer l'achèvement, à ces employés de tout grade et à ces modestes ouvriers dont le zèle a si bien secondé les chefs des travaux.

Pour nos contrées méridionales, c'est un grand jour que celui où, pour la seconde fois en deux siècles, les deux mers, et, comme l'a dit un de nos poëtes, les deux mondes de l'Occident et de l'Orient vont se trouver joints par une voie de communication perfectionnée; grand problème qui a préoccupé les plus grands noms de notre histoire, Charlemagne, François Ier, Henri IV et Richelieu, et qui fut réalisé enfin une première fois par Louis XIV, heureusement inspiré par la haute intelligence de Colbert et le génie de Riquet.

C'est dans cette ville même où nous recevons aujourd'hui un accueil si cordial et si flatteur, que les projets du canal des deux mers avaient été élaborés. C'est de cette capitale du Languedoc qu'en 1664 partait Riquet, conduit par l'archevêque de Toulouse, pour soumettre à l'habile ministre de Louis XIV les plans d'un travail qui devait enrichir, ainsi qu'il le disait, deux des plus belles et abondantes provinces du monde: la Guyenne et le Languedoc.

Peu de temps après, le projet de Riquet était devenu une réalité. Il répandait la richesse partout sur son passage et bien au delà des deux provinces auxquelles s'adressait la promesse de Riquet, et un maréchal de France, non moins supérieur par ses instincts d'homme d'Etat que par son art de fortifier les places, l'illustre Vauban disait: — « Je préférerais la gloire d'être l'auteur de ce canal à tout ce que j'ai fait ou pourrai faire dans l'avenir. »

Il était cependant réservé à notre génération d'accomplir un progrès nouveau.

Il ne s'agit plus seulement de transporter à peu de frais les produits du sol ou des manufactures, il faut fournir aux hommes le moyen de dévorer l'espace et le temps. Il faut que les voyageurs puissent traverser le continent, et se rendre des rivages d'une mer à ceux de l'autre, de Bordeaux à Cette, entre le lever et le coucher du soleil.

Il manquerait quelque chose à l'expression de ma pensée, si je ne remerciais les éminents prélats qui ont béni le chemin de fer et ses locomotives auxquelles doivent être confiées la richesse et la vie de tant de personnes.

La présence de Mgr l'archevêque de Toulouse au milieu de nous, en nous rappelant la haute protection qu'un de ses pieux prédécesseurs avait accordée à Riquet, et le soin qu'il avait pris d'aller le présenter à l'un des plus grands ministres que la France ait comptés, nous ramène à cette grande et consolante pensée, que la source de tout bien et de tout progrès est en Dieu.

Messieurs, je porte la santé de l'Empereur :

A l'Empereur NAPOLÉON III!

M. E. Pereire a dû éprouver un sentiment de juste orgueil lorsque, remontant vers le passé, il a franchi par la pensée l'espace qui le séparait des premiers jours de sa jeunesse qui s'est écoulée à Bordeaux, sa ville natale. De la situation modeste dans laquelle le sort l'avait placé au rang où son intelligence l'a porté, il a parcouru une carrière que ses amis intimes ont seuls connue, et qui n'a pas cessé un seul jour d'être laborieuse. MM. Emile et Isaac Pereire appartiennent à une famille des plus honorables, quoique pauvre. Le biographe qui écrira un jour leur histoire devra reporter le premier honneur de leurs succès à leur mère Mme Pereire, qui fut une femme supérieure par l'intelligence comme par le cœur, et qui inculqua de bonne heure à ses enfants l'amour du travail et la passion des grandes choses.

M. Emile Pereire débuta à Bordeaux comme commis à l'âge de quinze ans. Son goût pour le travail était si grand, et son amour filial si vif, que, pour aider davantage sa mère, restée veuve de bonne heure, il faisait, pendant ses soirées ou ses loisirs, des travaux d'écriture pour les contributions directes.

Il vint à Paris à l'âge de vingt ans environ et se livra au courtage du papier. Plus tard, adepte passionné de Saint-Simon, il épousa, par amour du bien et du juste, la doctrine « à chacun selon ses œuvres et selon sa capacité. » Jusqu'en 1835 il continua le courtage et fit le feuilleton financier du *National* et du *Journal des Débats*. Cette double occupation le mit en rapport avec M. de Rothschild, et, plus tard, l'amena à proposer la construction du chemin de fer de Saint-Germain.

Cette concession obtenue, M. E. Pereire devient l'homme de M. de Rothschild. Il essaya de développer dans l'esprit du baron financier l'amour des grandes choses et de faire passer dans son esprit la conviction qu'il avait de l'avenir des chemins de fer; mais ce fut en vain : M. de Rothschild ne devait commencer à comprendre la valeur des chemins de fer qu'en 1845, lorsque les primes obtenues sur les actions du chemin de fer du Nord permirent de faire une large moisson de bénéfices. Jusqu'en 1852, M. E. Pereire resta attaché aux affaires de M. de Rothschild, sans jamais le dominer.

Digitized by Google

On a beaucoup reproché à M. Pereire sa retraite de chez M. de Rotshchild; on a même dit qu'il y eut ingratitude envers son protecteur. Nous pouvons affirmer, nous qui avons si souvent critiqué la marche imprimée au Crédit mobilier par M. Pereire, nous qui ne sommes pas suspect de partialité en sa faveur, que jamais retraite ne fut plus légitimement motivée.

Le moment serait mal choisi pour dire toute la vérité à cet égard; mais nous qui avons connu la situation et les causes qui ont précipité cette rupture, nous pouvons affirmer que le tort de M. E. Pereire fut d'attendre si longtemps pour s'affranchir de M. de Rothschild. Il fallut, pour l'y déterminer, que l'étrange conduite de M. de Rothschild envers les actionnaires de Saint-Germain, conduite appuyée sur une doctrine plus étrange encore, lui eût démontré la nécessité et la convenance de sa retraite.

C'est à partir de ce moment que MM. Pereire se retirèrent, et qu'avec le concours de leurs amis s'ouvrit devant eux cette carrière indépendante dont le premier acte se rattache à la conversion de la rente. A cette époque, grâce à l'initiative de M. Isaac Pereire, les banquiers consentirent à prêter leur concours au gouvernement, parce que M. Isaac Pereire leur avait démontré qu'ils pouvaient sans risque avancer les 100 millions nécessaires pour achever l'œuvre commencée de la conversion.

Quelque temps après, ils devinrent concessionnaires du chemin de Bordeaux à Cette. Dans la même année 1852, ils fondèrent le Crédit mobilier, instrument de force et de puissance, dont ils n'ont pas mesuré suffisamment la portée, et qui, sous leur direction, a peut-être dévié de son principe primordial, le développement de l'esprit d'association appliqué aux grands travaux. Nous nous arrêtons ici: l'énumération des entreprises de toute nature auxquelles les deux frères ont participé depuis ce temps nous conduirait plus loin que ne le permet le cadre restreint que nous nous sommes tracé. Ce travail sera fait un jour par de plus habiles que nous, et nous pensons que l'écrivain, en trouvant tant de grands travaux et de si utiles entreprises accomplis par ces deux hommes, oubliera les erreurs de direction du Crédit mobilier, et ne tiendra compte que des services rendus aux intérêts généraux, par la construction des chemins de fer que MM. Pereire ont patronnés sur tous les points de l'Europe, chemins qui certainement auraient été faits un jour sans l'intervention de MM. Pereire, mais que par leur initiative ils ont accélérés d'un demi-siècle.

M. Emile Pereire, en rappelant dans son discours les travaux de l'illustre Riquet, a dû penser dans cet instant à ce que la postérité lui réservait pour les travaux qu'il aura accomplis. Nous croyons que sa carrière, vue à distance, sera dégagée des nuages que le sentiment exagéré de la spéculation a pu répandre, des erreurs que l'enivrement du succès a pu produire, et qu'on ne se souviendra alors que des qualités de son cœur et de l'élévation de ses sentiments. En attendant, MM. Pereire ont attaché leur nom à la construction d'un chemin qui réalise et complète la pensée de Riquet, puisque les deux mers sont désormais réunies par un chemin de fer qui, en quelques heures, transportera le voyageur des rives de l'Océan sur la Méditerranée.

Ce résultat, qu'il appartenait au gouvernement de l'Empereur d'accomplir, était l'occasion naturelle d'une distinction méritée: Sa Majesté, par décret du 8 avril, a nommé M. Emile Pereire officier de la Légion d'honneur.

J. Mirès.

LE CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON ET LE CHEMIN DE LA MÉDITERRANÉE.

Dans peu de mois la fusion des deux lignes de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée sera un fait accompli. Déjà les assemblées générales d'actionnaires sont convoquées afin de revêtir de leur sanction les arrangements intervenus entre les deux Compagnies et le gouvernement. Sans doute, à cette occasion, la Compagnie de Paris à Lyon distribuera son dividende de 1856 avant le mois de juillet, et à peu près à la même époque que la Méditerranée, afin de ne pas entraver ou retarder l'échange des titres auquel donnera lieu leur division.

Nous avons, dans notre dernier numéro, indiqué la base qui servira à la constitution du capital fusionné et divisé; mais si nous avons avec exactitude indiqué que les actions de la Méditerranée serviraient de type et seraient divisées en deux, tandis que les actions de Lyon recevraient six actions de la Compagnie fusionnée pour quatre actions actuelles, il n'en a pas été de même quant à l'ensemble du capital; aussi rectifions-nous l'erreur d'ensemble que nous avons commise.

Le capital nouveau se formera : des 90,000 actions de la Méditerranée, qui, étant divisées en deux actions nouvelles font 180,000 actions

Des 265,000 actions de Lyon, qui, divisées à raison de six actions nouvelles par quatre actions actuelles, font 397,500

Ensemble 577,500

On nous demande quelle sera la probabilité de revenus pour ces actions nouvelles, et dans quelle proportion les nouvelles lignes et les réductions de tarif qui leur sont imposées pourront modifier l'avenir de la nouvelle Compagnie.

Comme capital, en prenant pour point de départ le cours actuel des actions, nous allons établir le prix de l'action nouvelle.

Pour la Méditerranée, au cours de 2,150 fr., avec un dividende de 85 fr. à toucher dans un mois, ce qui réduit à 2,065 fr. la valeur effective de l'action à ce jour, le prix de l'action nouvelle sera de 1,032 fr. 50.

Pour le chemin de Paris à Lyon, en prenant pour base le cours de 1,580 fr., et en réduisant les 50 fr. de dividende à toucher, le prix de l'action actuelle reviendra à 1,530 fr., soit pour quatre actions une somme totale de 6,120 fr.; par conséquent, l'action nouvelle ne représente plus qu'une valeur de 1,020 fr.

Quant aux revenus probables, il faut, pour les établir, examiner d'abord quel a été le produit pour 1856 :

Une action de la Méditerranée a produit, pour 1856. . . . . fr.	110
Quatre actions de Paris à Lyon, à 75 fr. chacune, font	300
Ensemble.	410

qui, pour huit actions nouvelles, représentent 52 fr. 50 par action.

Pour 1857, les revenus probables sont, d'après les recettes :

Pour une action de la Méditerranée.	140
Pour quatre actions actuelles de Lyon 100 fr. par action	400
Ensemble.	540

pour huit actions nouvelles, soit 67 fr. 50 par action.

Ces chiffres ne sont pas des prévisions hypothétiques et ne représentent que le minimum du revenu que l'on doit espérer, grâce au système adopté pour la construction des lignes, qui ont été concédées en échange de la fusion, et par l'absorption du Grand-Central, que nous espérons bientôt faire connaître.

D'abord, la Compagnie est autorisée à émettre des obligations pour le montant des nouveaux travaux qui lui ont été concédés.

Il sera, en conséquence, ouvert un compte spécial pour tous les travaux relatifs aux lignes nouvelles. Ce compte sera débité, non-seulement des frais de construction, mais aussi des intérêts des obligations qui auront été émises successivement. De sorte que nulle charge ne viendra pendant dix ans grever les revenus de la Compagnie fusionnée, qui, au contraire, verra chaque année ses produits augmenter par l'accroissement du trafic résultant de l'achèvement des nouvelles sections et de leur raccordement avec la ligne de Paris à Marseille.

Quant aux tarifs, les réductions qui ont occasionné la plus vive discussion sont plutôt nominales qu'effectives. On sait qu'il y a des tarifs maximum que les Compagnies ont la faculté d'appliquer, mais qu'elles n'appliquent pas. On les a obligées à accepter désormais comme *maximum* les tarifs actuellement en vigueur, ce qui constitue une diminution purement *nominale* de 2 cent. par kilomètre; les Compagnies ont objecté que la faculté qu'elles ont d'élever leurs tarifs correspondait à l'avilissement possible de l'argent produit par le renchérissement de toute chose; mais cette crainte très-lointaine et très-incertaine n'a pas été admise.

C. Devisa.

DES TARIFS NOUVEAUX.

A l'occasion de la concession récente des chemins de fer de Saint-Rambert à Lyon et

Digitized by Google

de Valence à Grenoble, le gouvernement s'est proposé d'introduire dans le cahier des charges des dispositions nouvelles, notamment en ce qui concerne le *maximum* des tarifs et la question si délicate des tarifs différentiels et des traités particuliers.

Bien que ces dispositions nouvelles ne puissent réagir directement sur les contrats anciens, les principales Compagnies de chemins de fer s'en sont émues, et à bon droit, selon nous. Il est évident, en effet, que le nouveau cahier des charges préparé par le Comité consultatif des chemins de fer, élaboré en ce moment au conseil d'Etat, devra servir de type pour tous les nouveaux cahiers des charges et pour toutes les dispositions à imposer par l'administration aux anciennes Compagnies, lorsque ces Compagnies seront en instance pour obtenir soit des embranchements, soit des fusions, soit des modifications quelconques à leurs concessions et à leurs contrats primitifs.

Les administrateurs et directeurs des anciennes Compagnies ont donc présenté des observations sur les modifications proposées, et ils ont demandé à être entendus dans le sein de la section des travaux publics, chargée d'élaborer le nouveau cahier des charges.

Les délégués des Compagnies, parmi lesquels figuraient MM. Dumont, Emile Pereire, Delebecque, Didion, Petiet, ont développé leurs observations dans la commission, en présence du ministre, et ont insisté vivement sur le maintien pur et simple des anciens cahiers des charges. Nous croyons savoir que les observations des Compagnies ont été écoutées avec un grand intérêt et ont produit une certaine impression.

Dans tous les cas, quelles que soient les dispositions définitives adoptées par le conseil d'Etat; que le mot *homologation*, relativement aux tarifs différentiels, ait été ou non maintenu au lieu du mot *autorisation*, qui implique un examen et une participation plus réelle de l'Etat dans l'administration des Compagnies; que les traités particuliers aient été interdits ou non, nous pensons qu'il y a un avantage sérieux à savoir à quoi s'en tenir sur une matière aussi délicate, et à faire disparaître toutes les équivoques qui existent à ce sujet dans les anciennes rédactions, équivoques qui amènent chaque jour des arrêts contradictoires de la part des tribunaux et cours chargés de prononcer dans les contestations entre le public et les Compagnies.

Nous nous réservons d'ailleurs d'examiner attentivement le sens et la portée des dispositions nouvelles qu'il s'agit d'introduire dans le cahier des charges des Compagnies, et de donner notre opinion complète à ce sujet, dès que nous connaîtrons parfaitement le résultat des délibérations du conseil d'Etat.

C. Devina.

CHEMINS DE FER D'ALGÉRIE.

Nous publions plus loin un rapport de S. E. le ministre de la guerre, suivi d'un décret de l'Empereur, qui constitue en principe le réseau des chemins de fer de l'Algérie, et laisse entrevoir la concession prochaine de trois sections principales, destinées à desservir les centres les plus populeux, savoir:

1° D'Alger à Blidah et Aumourah;
2° De Constantine à Philippeville;
3° D'Oran à Saint-Denis-du-Sig.

Nous ne pouvons qu'applaudir à ces résolutions du gouvernement, et nous serions heureux que l'initiative prise à cet égard par la Caisse générale des chemins de fer puisse contribuer à la solution prochaine d'une entreprise qui intéresse à un si haut degré le présent et l'avenir de nos possessions africaines.

C. Devina.

COMPAGNIE IMPÉRIALE DES VOITURES DE PARIS.

NÉCESSITÉ D'UNE MODIFICATION DES TARIFS.

Lorsque la Compagnie impériale s'est fondée, on a pu croire à une ère nouvelle, à une sorte de régénération pour l'industrie des voitures de place ou de remise. Le public, sans que la prospérité de la Compagnie en souffrît, sans que les capitaux qui s'y engageaient eussent à craindre une déception, le public devait y trouver des avantages de toute nature: des voitures meilleures, plus commodes, entretenues avec plus de soin, des chevaux plus rapides, des cochers mieux disciplinés, et surtout un prix de transport mieux en harmonie avec la nature du service rendu.

La première partie de ce programme séduisant a été remplie, nous nous plaisons à le reconnaître.

Mais de toutes ces réformes, la plus désirable, la plus impatiemment attendue, parce qu'elle touche de plus près au budget de chacun, semble indéfiniment ajournée, nous voulons parler de la modification du tarif actuel.

Deux intérêts sont ici en présence: l'intérêt du public et celui de la Compagnie. Loin de nous la pensée de les subordonner l'un à l'autre; il faut les concilier, si cela est possible.

Il ne s'agit pas, précisément, d'*aggraver* le tarif, mais de le *modifier* par des combinaisons qui, pour être appréciées, doivent être mises en face du tarif actuel.

Le tarif actuel repose sur deux bases uniques: *la course* et *l'heure*.

Le prix varie selon la capacité des voitures, et suivant qu'il s'agit de service de jour ou du service de nuit.

Le service de nuit commence à minuit.

L'espace compris entre le mur d'enceinte et les fortifications est soumis à un tarif spécial et plus élevé;

Que résulte-t-il de là?

Des inégalités, des injustices choquantes.

1° (Et c'est là surtout qu'est l'abus) le public paie le même prix pour une course de quelques centaines de mètres, d'une durée de quelques minutes, et pour un trajet d'une lieue: aller, par exemple, de l'Opéra à la rue Saint-Lazare, ou de la rue Saint Antoine au faubourg Saint-Honoré.

2° A la sortie des théâtres, si la représentation s'est prolongée au delà de minuit (et cela est fréquent, surtout au boulevard), il faut subir le tarif de nuit pour regagner sa demeure.

3° Enfin l'accès du bois de Boulogne, partie si animée, si vivante aujourd'hui de la ville, est reculé et rendu difficile par le prix élevé du moyen de locomotion qui y conduit.

Eh bien, supposons *un tarif nouveau* qui 1° *supprime l'augmentation des courses jusqu'aux fortifications;*

2° *Assimile les courses dans le bois de Boulogne aux courses dans Paris;*

3° *Fasse commencer le service de nuit à minuit et demi au lieu de minuit*, et permette ainsi de revenir du spectacle au prix du jour;

4° Un tarif enfin, qui établira un équilibre raisonnable entre le service rendu et la rémunération payée; qui ne soumette plus au même niveau une course de dix minutes et une course d'une heure, sans pour cela atteindre jamais un prix trop élevé;

Est-ce que le public pourra se plaindre? Est-ce que cette mesure ne sera pas conçue dans son intérêt évident, nous dirions volontiers exclusif?

Qui l'oserait contester?

Les voitures ne circuleraient plus à la course. Le service se ferait exclusivement à l'heure. Le minimum fixé serait d'un quart heure, au prix de 75 centimes pour les voitures à deux places, et 90 centimes pour les voitures à quatre places; de sorte que pour 75 centimes deux personnes pourraient *presque toujours*, se rendre au spectacle, faire une visite, dîner en ville, etc.

Au delà du premier quart, l'heure serait divisée par fractions de cinq minutes, dont le prix diminuerait à mesure qu'on se rapprocherait de l'heure complète, et de manière à dépasser à peine le prix total de l'heure, tel que le détermine le tarif aujourd'hui en vigueur.

Quelle objection peut soulever ce tarif nouveau?

Le prix de l'heure est augmenté, en somme, dira-t-on.

Cela est vrai: mais, d'une part, l'augmentation est à peine sensible; d'autre part, les voyages à l'heure sont rares à Paris. C'est donc en vue des simples courses qu'il faut juger la tarification nouvelle, si l'autorité juge à propos de le consacrer. Or, si nous sommes bien informé, la moyenne des courses dépasse à peine 20 minutes. Le plus grand nombre subira donc une charge moins onéreuse que par le passé.

Si l'on ajoute à cet avantage évident, l'assimilation des courses dans l'enceinte fortifiée et le bois de Boulogne aux courses dans Paris, la suppression du service de nuit pour la sortie des spectacles, il faut reconnaître l'utilité et l'urgence de la réforme pour la population parisienne.

On se demandera peut-être: Comment la Compagnie ne souffrira-t-elle pas de l'application d'un tarif si favorable aux intérêts du public? Si la moyenne, c'est-à-dire le plus grand nombre des courses, n'atteint pas 20 minutes, où sera pour elle l'avantage de recevoir 75 centimes là où le tarif actuel lui alloue 1 fr. 10 et 1 fr. 25?

Une telle objection prouverait une étude superficielle de la question.

Il faut, sans doute, que le tarif rémunérateur soit en harmonie avec le service rendu. Mais il est en industrie, et surtout dans l'industrie du transport, un principe plus certain, s'il est possible, et un gage plus assuré de succès: c'est qu'il faut utiliser complétement la force dont on dispose, et accroître, autant que possible, la consommation dans la mesure des produits. Une entreprise, par exemple,

Digitized by Google

dispose d'une puissance de traction de mille chevaux ; mais ses tarifs sont élevés à ce point, que la masse du public s'éloigne d'elle, et que le poids transporté n'excède pas la moitié de sa force. L'autre moitié est perdue ou complétement stérile. Si elle l'utilisait tout entière, elle pourrait, sans dommage, abaisser ses tarifs de moitié, et elle y trouverait un avantage encore, car les frais généraux ne s'accroîtraient pas en raison de l'augmentation de ses produits.

Ce sont là des principes élémentaires.

Eh bien, la réforme du tarif sera pour la Compagnie impériale l'application même de ces principes.

En abaissant le prix moyen de la course, elle mettra ses services à la portée d'un plus grand nombre, elle multipliera la consommation de cette espèce de produit dont elle dispose et qui s'appelle le transport dans l'intérieur de Paris. De même que les *omnibus*, par exemple, par le prix réduit de leur tarif, ont créé des habitudes nouvelles chez une partie de population à laquelle ces habitudes étaient inconnues et inaccessibles, de même, en réduisant de près de moitié le prix de la course, la Compagnie attirera à elle un nombre considérable de voyageurs que l'élévation relative du tarif éloigne aujourd'hui. Elle utilisera sa force tout entière. Ses voitures ne demeureront pas oisives et improductives sur la place pendant de longues heures; ses recettes s'accroîtront et avec elles sa prospérité, sans que son organisation subisse une modification quelconque, sans personnel et sans matériel nouveaux ; sans que, par conséquent, ses frais généraux pèsent d'un poids plus lourd sur ses recettes. Le matériel roulant et des chevaux, soumis à un service plus actif, pourront seuls entraîner un accroissement de dépense, mais il sera léger et hors de proportion dans tous les cas avec les résultats que promet à la Compagnie une exploitation doublée peut-être par les réformes que nous venons d'indiquer. Combien de courses, d'ailleurs, n'absorberont pas le quart d'heure tout entier, sans que la rémunération de la Compagnie soit diminuée et ses frais aggravés.

En dehors de ces modifications, il en est une que la justice exige, et que la Compagnie doit attendre.

Nous voulons parler de la tarification des bagages.

Dans l'état actuel des choses, les voitures de place transportent, en même temps que les voyageurs, sans que la rémunération varie, les bagages qui les accompagnent, au sortir notamment du chemin de fer.

Cela est-il juste?

Il ne peut y avoir de service sans salaire, de responsabilité sans compensation, de risque couru sans une prime qui le couvre.

C'est au tarif à y pourvoir.

Concluons :

La réforme dont nous venons d'esquisser les traits principaux se recommande par un double caractère d'utilité et de justice. La Compagnie ne peut se plaindre, car en lui imposant un nouveau tarif, l'administration usera d'un droit expressément réservé ; elle ne peut se plaindre, car elle ne souffrira pas des avantages offerts au public. Son trafic s'accroîtra, sans charges nouvelles trop lourdes : elle trouvera des compensations dans la nature même et la force des choses, et sa prospérité, loin d'être atteinte, prendra un nouvel essor.

Peut-être, au moment où nous discutons ces questions, l'autorité les a-t-elle résolues dans sa sagesse. Que nous ayons ou non contribué à leur solution, nous y applaudirons. Elle ne peut tarder quoi qu'il arrive ; nous en avons pour garant la sollicitude éclairée, l'esprit de justice élevé qui inspire tous les actes de l'administration. La où il paraît si facile de concilier l'intérêt d'une Compagnie naissante avec un progrès favorable au bien-être de la population, la réforme doit prochainement s'accomplir.

C. Devinck.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Le Conseil d'administration de la Société générale des chemins de fer romains a pris, dans la séance de mardi 7 avril 1857, la délibération suivante :

« Le Conseil d'administration,

» Considérant que S. S. le Pape, par la » lettre du ministre des travaux publics » adressée au clergé et aux communautés » religieuses, et par le décret autorisant ces » dernières à faire emploi de leurs fonds en » actions et obligations de la Société des » chemins de fer romains, a montré son désir » de voir tout le clergé et toutes les communautés du monde catholique s'intéresser » à l'entreprise des chemins de fer romains;

» Considérant que la lettre du ministre n'a » été connue que le 2 avril à Paris, et » qu'ainsi elle n'a pu parvenir en temps » utile au clergé et aux communautés de la » province et de l'étranger;

» Considérant que le décret d'autorisation » pour les communautés n'a été annoncé à » Paris que le 5 avril par dépêche télégraphique, et que le libellé n'est pas même » encore parvenu au Conseil d'administration;

» Considérant, dès lors, que maintenir la » clôture de la souscription au 8 avril pour » le clergé et les communautés religieuses, » serait en réalité paralyser les désirs de » Sa Sainteté, et annuler les effets de la » lettre ministérielle et du décret pontifical,

» Est d'avis :

» Que la clôture de la souscription soit » prorogée pour le clergé et les communautés religieuses. »

MM. J. Mirès et Ce, pour se conformer au vœu exprimé par le Conseil d'administration, et tout *en maintenant la clôture de la souscription publique au mercredi 8 avril courant*, recevront jusqu'au samedi 18 avril les souscriptions du clergé et des communautés religieuses.

Souscription de 25,000 *actions réservées aux actionnaires de la Caisse générale des chemins de fer.*

Les actionnaires de la Caisse générale des chemins de fer sont prévenus que, nonobstant la clôture de la souscription publique qui aura lieu aujourd'hui 8 avril, ils pourront, *jusqu'au samedi* 18 *avril*, user du droit qui leur a été accordé de souscrire une action des chemins romains, pour quatre actions de la Caisse des chemins de fer.

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 9 avril 1857.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots....	106,068,194	08
Numéraire dans les succursales.	128,971,457	»
Effets échus hier à recouvrer ce jour.....	644,098	32
Portefeuille de Paris, dont 95,115,046 fr. 08 provenant des succursales.....	263,365,449	33
Portefeuille des succursales, effets sur place.....	255,482,870	90
Avances sur lingots et monnaies	627,800	»
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales.....	1,944,500	»
Avances sur effets publics français.....	24,102,436	10
Avances sur effets publics français dans les succursales...	5,365,800	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer.....	13,728,400	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales	5,865,850	»
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848.....	55,000,000	»
Escompte au Trésor de bons du Trésor.	40,000,000	»
Rentes de la réserve.	12,980,750	14
Rentes, fonds disponibles. ...	52,189,380	83
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000	»
Immeubles des succursales...	5,336,274	»
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales...	1,244,862	75
Primes pour achats de matières d'or et d'argent.	1,433,651	74
Effets en souffrance des succursales.....	»	»
Divers.....	850,582	81
	939,230,038	»

PASSIF.

Capital de la Banque.....	91,250,000	»
Réserve de la Banque.....	12,980,750	14
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000	»
Billets au porteur en circulation, de la Banque.....	535,693,600	»
Billets au porteur en circulation, des succursales.....	58,756,425	»
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales.....	5,048,566	89
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales...	3,531,027	»
Compte courant du Trésor, créditeur	68,819,093	46
Comptes courants de Paris....	115,458,910	44
Comptes courants dans les succursales.....	24,061,651	»
Dividendes à payer.....	660,520	25
Arrérages de valeurs transférées ou déposées	2,172,813	84
Escomptes et intérêts divers à Paris et dans les succursales.	11,948,712	96
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	1,931,788	55
Effets en souffrance.....	22,001	59
Divers.....	2,894,176	88
	939,230,038	»

Certifié le présent état conforme aux écritures de la Banque de France :

Le Gouverneur de la Banque,
Comte d'Argout.

Digitized by Google

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Caisse générale des chemins de fer. — 25 avril, assemblée générale à 8 heures du soir.

Compagnie des Journaux réunis. — 27 avril, assemblée annuelle à 8 heures. Dépôt, 10 actions.

Ports de Marseille. — 28 avril, assemblée générale annuelle à 8 heures. Dépôt, 20 actions.

Gaz et Haut-Fourneaux de Marseille. — 29 avril, assemblée ordinaire et extraordinaire à 8 heures. Dépôt, 10 actions.

Portes et Sénéchas. — 30 avril, assemblée ordinaire et extraordinaire à 8 heures du soir. Dépôt, 10 actions.

Crédit mobilier. — 28 avril, assemblée à 4 heures.

Lyon. — 28 avril, assemblée ordinaire et extraordinaire à 3 heures. Dépôt 40 actions.

Méditerranée. — 29 avril, assemblée ordinaire et extraordinaire à 3 heures. Dépôt 20 actions.

Nord. — 30 avril, assemblée générale ordinaire et extraordinaire à 3 heures. Dépôt, 40 actions.

Est. — 30 avril, assemblée générale ordinaire et extraordinaire à 3 heures. Dépôt, 40 actions anciennes ou nouvelles.

Midi. — 30 avril, assemblée ordinaire et extraordinaire, à 4 heures. Dépôt, 40 actions.

Grand-Central. — 11 mai, assemblée générale ordinaire et extraordinaire à 3 heures.

Genève. — 28 avril, assemblée ordinaire à 3 heures et demie. Dépôt, 20 actions.

Saint-Rambert à Grenoble. — 29 avril, assemblée générale. Dépôt, 20 actions.

Ardennes et Oise. — 29 avril, assemblée générale ordinaire et extraordinaire à midi. Dépôt, 20 actions.

Graissessac à Béziers. — 27 avril, assemblée générale à 3 heures. Dépôt, 20 actions.

Central suisse. — 30 avril, assemblée générale annuelle à 10 heures, à Bâle.

Lausanne à Fribourg. — 30 avril, assemblée générale ordinaire et extraordinaire à 3 heures et demie. Dépôt, 10 actions.

Franco-Suisse. — 11 mai, assemblée ordinaire et extraordinaire à Neuchâtel, à 9 heures du matin.

Marienbourg à Chimay. — 30 avril, assemblée à 10 heures, à Chimay.

Chemins de la ligne d'Italie. — 29 avril, assemblée ordinaire et extraordinaire à Genève. Dépôt, 40 actions.

Naples à Nocéra. — 15 avril, assemblée générale à midi.

Crédit foncier. — 29 avril, assemblée générale ordinaire.

Union financière et industrielle. — 30 avril, assemblée générale à 4 heures.

Banque de Darmstadt. — 4 mai, assemblée générale à Darmstadt. Dépôt, 20 actions.

Caisse de l'industrie et du commerce de Turin. — 15 avril, assemblée extraordinaire à 1 heure.

Compagnie parisienne du gaz. — 14 avril, assemblée générale extraordinaire à 3 heures. Dépôt, 20 actions.

Compagnie générale maritime. — 29 avril, assemblée générale à 4 heures. Dépôt 20 actions.

Houillères et chemins d'Épinac. — 17 avril, assemblée générale à 1 heure.

Rivoli. — 25 avril, assemblée ordinaire. Dépôt, 100 actions.

Charbonnages belges. — 26 avril, assemblée extraordinaire à 11 heures, et ordinaire à midi.

Fourchambault, Montluçon, Imphy. — 8 avril, assemblée.

Glaces de Montluçon. — 15 mai, assemblée.

Caisse du commerce et de l'industrie de Turin. — 15 avril, assemblée extraordinaire.

Compagnie impériale des Voitures de Paris. — 15 avril, assemblée à 3 heures. Dépôt, 50 actions.

Vieille-Montagne. — 18 avril, assemblée générale annuelle à Angleur, à midi. Dépôt, 50 dixièmes.

Silésie. — 1er mai, assemblée générale ordinaire à midi, à Breslau.

Société mercantile et industrielle à Madrid. — 19 avril, assemblée à midi.

APPELS DE FONDS.

Ardennes et Oise. — 10 au 25 avril, 100 fr. par action.

Madrid à Saragosse et Alicante. — 25 mars au 7 avril, 100 fr. par action.

Crédit en Espagne. — 20 au 31 mars, 100 fr. par action.

Banque de crédit pour le commerce et l'industrie à Vienne. — 1er avril 40 florins; 1er juin 40 florins.

Caisse du commerce et de l'industrie à Turin. — 16-31 mars, 50 fr. par action, nouvelle émission.

Bazin Léon Gay. — 1er juillet 1857, 100 fr. par action (versement de novembre différé.)

Omnibus et voies ferrées (Compagnie lyonnaise). — 20 au 25 avril, 15 fr. par action.

Franco-Suisse. — 15 mai au 1er juin, 50 fr. par action. Le coupon sera déduit.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Orléans. — 1er avril, solde du dividende de 84 fr. de 1856, soit 54 fr. par action.

Ouest. — 1er avril, solde du dividende de 40 fr. pour 1856, soit 22 fr. 50 c. par action.

Lyon. — 1er avril, intérêts aux obligations 5 0/0 et 3 0/0.

Méditerranée. — 1er avril, 12 fr. 50 c. par obligation. Intérêts.

Bourbonnais. — 1er avril, intérêts aux obligations 1re et 2e ordre d'Andrézieux à Roanne.

Graissessac à Béziers. — 5 avril, intérêts actions.

Messageries impériales, services maritimes. — 1er avril, 15 fr. obligations.

Omnibus. — 1er juillet, solde du dividende de 55 fr. de 1856, soit 30 fr. par action.

Anvers à Gand. — 15 mars, 17 fr., dividende 1856.

Ist de la Bavière. — 14 mai, 1 fr. 21 c., soit à 1/2 0/0 aux actions, intérêts.

Banque de Darmstadt. — 1er au 30 avril, 80 fr. dividende 1856.

Franco-Suisse. — 1er juin, 3 fr. par action, intérêts en déduction du versement.

Mines de la Loire:

Rive-de-Gier. — 16 avril, 15 fr., solde 1856.
Saint-Etienne. — 16 avril, 4 fr. 50 c. solde 1856.
Montrambert, etc. — 16 avril, 5 fr. 50 c. solde 1856.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en moins.
								0/0	0/0
ORLÉANS (1).	Du 26 mars au 1er avril...	1234	1,174,000 »	951 »	1053	948,118 »	895 »	6.2	»
NORD (1).	26 — 1 — ...	795	958,814 »	1,200 »	795	881,057 »	1,108 »	8.1	»
OUEST (1).	26 — 1 — ...	876	761,422 »	869 »	876	647,718 »	739 »	17.5	»
EST (1).	26 — 1 — ...	1122	904,033 »	806 »	1069	783,300 »	732 »	10.1	»
LYON (1).	26 — 1 — ...	656	1,010,736 »	1,540 »	572	726,563 »	1,270 »	21.0	»
LYON-BOURBONNAIS (1).	26 — 1 — ...	255	250,635 »	982 »	255	261,551 »	1,025 »	»	4.3
MÉDITERRANÉE (1)	26 — 1 — ...	551	666,902 »	1,210 »	523	427,670 »	886 »	50.0	»
MIDI.	26 — 1 — ...	494	166,071 »	337 »	387	93,174 »	270 »	24.8	»
GRAND-CENTRAL.	26 — 1 — ...	125	47,459 »	379 »	»	»	»	»	»
LYON A GENÈVE.	26 — 1 — ...	75	24,538 »	318 »	»	»	»	»	»
				» »	»	»	»	»	»

(1) PRÉLÈVEMENT FAIT DE L'IMPOT SUR LA GRANDE VITESSE.

Digitized by Google

LES CHEMINS DE FER ÉTRANGERS.

(Troisième article.)

CHEMIN DE FER SARDE VICTOR-EMMANUEL.

L'acte originaire de la concession faite à cette Compagnie par décret royal du 29 mai 1853, la chargeait de construire un chemin de fer de Modane (côté nord du mont Cenis) à Genève, par Montmélian, Chambéry, Aix-les-Bains, Altens, d'un parcours total de 240 kilomètres.

Mais ce tracé a été modifié :

1° En 1854 par une concession nouvelle qui réduisait momentanément les obligations de la Compagnie à l'exécution de la partie de la ligne comprise entre Aix et Saint-Jean-de-Maurienne, d'une longueur de 84 à 85 kilomètres, dont la dépense, basée sur des données tout à fait économiques, gares provisoires, voie unique, clôture non obligée, etc., a été évaluée à 15 millions de francs seulement ;

2° En 1856 par une nouvelle convention qui a statué que le raccordement avec le chemin français de l'Ain aurait lieu à Culoz. Annecy sera relié par un embranchement spécial avec la ligne principale.

En même temps la Compagnie est devenue cessionnaire du chemin de fer de Suze à Turin.

Enfin, par convention du 26 août 1856, elle a fusionné avec la Compagnie du chemin de fer de Turin à Novare.

Ainsi le réseau Victor-Emmanuel traverse aujourd'hui tous les Etats sardes, depuis la frontière française jusqu'au Tessin, dont le cours sépare le Piémont de l'Autriche. C'est une étendue d'environ 350 kilomètres, sur lesquels 279 kilomètres en exploitation, savoir :

1° D'Aix à Saint-Jean. . . .	85 kilom.
2° De Suze à Turin	53
3° De Turin à Novare	90
4° Embranchement de Bielle à Sauthia.	30
5° Embranchement de Verceil à Valence.	21
Total	279 kilom.

Le capital originaire de la Compagnie est de 30 millions de francs divisés en 100,000 actions au porteur de 500 fr. chacune, sur lesquelles il n'a encore été versé que 250 fr., et donnant droit à un intérêt de 4 1/2 0/0 garanti par le gouvernement sarde sur les sommes employées à l'exécution des travaux, à l'acquisition du matériel fixe et mobile, au paiement de la moitié des dépenses de la télégraphie électrique, etc., ci . 50,000,000

2° Le capital de l'ancienne Compagnie de Suze était de 7 millions de francs cédé au pair par l'Etat . . . . . *Mémoire.*

3° Le capital de la Compagnie de Novare était de 16 millions de francs divisé en 32,000 actions de 500 fr., remboursables par une somme totale de. . . 24,320,000

Total 74,320,000

Pour y faire face il sera vraisemblablement émis 64,000 actions nouvelles au capital nominal de 500 fr., ce qui portera le capital total à 82 millions de francs, divisés entre 164,000 actions.

Il a été annoncé que les actions pourraient être libérées à 450 fr. au plus haut ou à 300 fr. au plus bas, selon que la Compagnie userait ou non du droit d'émettre des obligations, qui lui a été concédé par convention du 27 avril 1854.

Les arrangements avec Suze n'étant pas compris dans ces calculs, la dépense prévue de 74 millions s'applique donc à une étendue d'environ 300 kilomètres, ce qui établit le prix de revient du kilomètre à environ 246,000 fr.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER LOMBARDS-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE-CENTRALE.

Le réseau de cette Compagnie comprend :

1° Une ligne se dirigeant de la frontière du Piémont sur Venise et Trieste, par Milan, Brescia, Vérone, Vicence et Padoue ; longueur, kil.			514
Savoir, en exploitation, kil.	313		
En construction, ou à construire, kil.		205	
2° Une ligne de Milan à Florence, par Plaisance, Parme, Reggio, Modène, Bologne et Pistoie, d'une longueur à construire de	»	301	301
3° Un embranchement de Vérone à Reggio, par Mantoue ; kil.			96
Dont en exploitation, k.	34	62	
4° Cinq embranchements rayonnant autour de Milan, et dirigés sur Pavie, Treviglio, le lac Majeur et les deux branches du lac de Côme, dont en exploitation, k.	67	93	160
TOTAUX : en exploitation	414		
en construction		657	
Ensemble. .	1071		1071

Comme on voit, ce réseau s'étend hors du territoire lombard-vénitien, sur les Etats de plusieurs autres puissances italiennes. De là la division de la concession en deux parties distinctes.

La première partie, qui comprend les chemins lombardo-vénitiens proprement dits, d'une longueur de . . . . . kil. 791 est concédée par le gouvernement autrichien, avec une garantie de 5 0/0 d'intérêt et de 2/10 0/0 d'amortissement, sur la somme dépensée, et moyennant un paiement à l'Etat de 60,900,000 fr.

La deuxième partie, comprenant les lignes de la rive droite du Pô, d'une longueur de 280

Total général . . . . kil. 1,071

est concédée sous le nom de réseau de l'Italie centrale par les gouvernements d'Autriche, de Toscane, de Modène, de Parme et de Rome, avec garantie d'un revenu net de 6,500,000 fr.

Les deux concessions sont d'une durée de 90 ans à partir du 1er janvier 1859.

La dépense est estimée :

1° Pour le réseau lombardo-vénitien, y compris les sommes à payer à l'Etat, à . . . . . fr.	210,000,000
2° Pour le réseau de l'Italie centrale à.	90,000,000
Total. . . . . fr.	300,000,000

Le capital social est fixé à 156,250,000 fr., divisés en 312,500 actions de 500 fr. chacune, ci . . . . . fr. 156,250,000

Il sera émis en outre des obligations garanties par l'Autriche, tant en son nom pour le réseau lombardo-vénitien qu'au nom des cinq gouvernements intéressés pour le Central-Italien . . . . . 53,750,000 / 90,000,000

Total des ressources égal à la dépense présumée. . . fr. 300,000,000

La dépense moyenne de l'établissement de ce réseau reviendra donc à environ 280,000 francs par kilomètre.

Le revenu garanti à 5 0/0 sur les sommes dépensées pour la construction du réseau lombard, soit 210,000,000, représente. 10,500,000

Le revenu net garanti par le Central-Italien, est de . . 6,500,000

Total 17,000,000

A déduire le service des obligations, environ 7,187,600

Produit net garanti 9,812,500

Qui, répartis entre 312,500 actions, assure un dividende minimum de 31 fr. 40 c., soit 6,28 pour cent, en supposant que les revenus ne dussent pas dépasser la garantie du gouvernement. Or, le produit net garanti de 9,812,400 fr. représente une recette nette de 9.161 fr. par kilomètre, c'est-à-dire tout au plus 18,200 fr. de recettes brutes, chiffre très-inférieur à ce qu'on peut espérer d'un réseau qui traverse des contrés fertiles et populeuses comme la Lombardie.

Le produit brut des tronçons isolés actuellement livrés à l'exploitation s'est élevé, en 1856, à 5,127,458 fr. 69 c. pour 402 kilomètres, soit environ 12,800 f. par kilomètre, et, pour le mois de janvier 1857 seulement, à 499,643 fr. 45c., soit sur le pied de 15,000 fr. par kilomètre. Cette exploitation morcelée et incomplète ne peut pas donner une idée sérieuse des produits futurs des chemins lombards, qui s'accroîtront avec rapidité lorsque les lacunes auront été comblées entre Turin et Venise, c'est-à-dire dans un peu moins de deux ans au plus tard.

Digitized by Google

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE ET PONTIFICALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Le réseau de cette Société, tel qu'il résulte des concessions accordées par le gouvernement pontifical à la date du 31 mai et du 24 décembre 1856, comprend quatre lignes distinctes :

1° De Civita-Vecchia à Rome, d'une étendue de.	80 Kilom.
devant être exploitée vers le 1er juillet 1858;	
2° de Rome à Ancône, devant être terminée en 1861	280
3° D'Ancône à Bologne, devant être ouverte dans les six derniers mois de 1859	206
4° De Bologne au Pô, par Ferrare, pouvant être achevée vers le 1er août 1859	53
Total	619 kilom.

La durée de la concession est de 99 ans pour la première de ces lignes et de 95 années pour les autres.

Le fonds social s'élèvera à fr. 175,000,000, divisé comme suit :

1° 170,000 actions de 500 fr. chacune, soit	85,000,000
2° Des obligations remboursables à 500 fr. et productives d'un intérêt annuel de 15 fr. et montant en totalité à . fr.	90,000,000
Somme égale. . fr.	175,000,000

Ce capital qui fait ressortir le prix de revient du kil. à 280,000 fr., prix égal à celui des chemins lombards, suffira parfaitement à la construction et à l'armement total des lignes, ainsi qu'il résulte d'un traité à forfait actuellement en exécution pour l'une de ces lignes, et des études faites pour le surplus.

Le gouvernement pontifical a garanti ;

1° Un produit net annuel de fr. pour les deux lignes de Bologne à Ancône et d'Ancône à Rome, sur le pied d'un produit net annuel de 20,000 fr. par kilomètre.	10,000,000
2° Un produit net annuel de 500,000 fr. pour la ligne de Bologne au Pô par Ferrare. . .	500,000
Pour la section de Civita-Vecchia à Rome le revenu sera de.	1,600,000
Produit garanti ou assuré. . .	12,100,000
En déduisant pour le service des obligations émises. . . fr.	5,400,000
Il reste net. . . fr.	6,600,000

qui, divisés entre 170,000 actions, donnerait 38 fr. 82 c. par action ou 7.76 0/0 ; en admettant contre toute vraisemblance que le revenu des lignes concédées ne dépassât pas la garantie de l'Etat.

Le réseau romain est d'ailleurs de beaucoup le plus important de tous les réseaux italiens, tant par sa position centrale au point de vue du transit local et général, qu'à raison de la densité des populations qu'il traverse, et dont la moyenne est plus élevée que la moyenne de la population française. Partant de Civita-Vecchia, et traversant toute la Péninsule du sud-ouest au nord-est jusqu'à Ancône, il met la Méditerranée en communication directe avec l'Adriatique. Les chemins lombards-vénitiens sont obligés de lui emprunter toute la longueur de son parcours pour le trafic et les voyageurs entre Milan, Ancône et Rome ; enfin sa prolongation jusqu'au Pô par Ferrare lui donne une communication directe et courte avec Vienne, par Padoue, Trévise, Udine, Klagenfürt, Leoben, et avec l'Allemagne centrale et l'Allemagne du Nord, par Linz.

On voit par l'étude qui précède, qu'il n'y a aucune parité entre les principales conditions accordées par les gouvernements italiens aux divers réseaux de chemins de fer.

Ainsi, le Piémont a accordé une garantie de	4 1/2 0/0
Pour le Central-Italien, la garantie correspond à un revenu net de 15,000 fr. par kil, qui représente	5 0/0
Pour les Lombards-Vénitiens, elle est de	5 0/0
Pour les chemins romains, elle correspond à un revenu net, qui est de 20,000 fr. par kil., et qui représente plus de	6 0/0

Les tarifs diffèrent encore davantage, ainsi que nous l'avons déjà fait voir par des tableaux spéciaux qui se résument par les moyennes suivantes :

Chemins français, par tonne et par kil.	11c,1/10
Chemins autrichiens, lombards.	11c,2/10
Chemins sardes.	11c,6/10
Chemins romains.	20 »

Soit 77 0/0 de plus en faveur des chemins romains.

C. DEVINA.

CHEMIN DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Nous publions aujourd'hui une carte d'Espagne où figurent le tracé des chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante, et celui des autres lignes projetées. Le public se rendra ainsi un compte plus exact d'une affaire qui a pris dans ces derniers temps une grande extension et une grande importance. Nous croyons devoir reproduire ici quelques unes des observations qu'a publiées à ce sujet le *Journal des Débats* dans son numéro du 5 avril :

L'isolement dans lequel a trop longtemps vécu l'Espagne a contribué à détourner d'elle le courant des affaires ; c'est pourquoi elle s'est trouvée attardée dans la création de ces grandes entreprises qui, comme les chemins de fer, s'exécutent avec le concours des capitaux de tous les pays. Il n'y a pas de contrée du globe qui ait plus de richesses naturelles, et il n'y en a pas qui s'en serve moins; les produits inépuisables de son sol meurent pour ainsi dire à la place où ils sont nés sans presque entrer dans la consommation générale, parce qu'il leur manque des moyens de circulation et de distribution.

L'Espagne est cependant déjà entrée dans une voie de progrès par l'entreprise de plusieurs chemins de fer. Le public ne le sait pas très-généralement, et on a l'air de lui faire part d'une révélation quand on lui apprend qu'il y a, entre autres, une ligne de 278 kilomètres ouverte depuis déjà deux ans. Nous voulons parler du chemin de Madrid à Alicante, qui, lorsqu'il sera terminé, reliera la capitale à la Méditerranée, et qui actuellement est ouvert sur plus des deux tiers de son parcours. Il fallait que chemin répondit à des besoins bien réels, bien irrésistibles, pour que les capitaux espagnols, habituellement si timides et si peu faciles à émouvoir, s'en soient chargés, et s'en soient chargés seuls. En effet, les conditions exceptionnelles de prospérité du chemin de fer de Madrid à la Méditerranée étaient tellement évidentes que l'esprit d'entreprise s'y est porté par une pente toute naturelle. Il est juste de rendre aux Espagnols la part de mérite qui leur revient dans cette grande entreprise : ce sont eux qui l'ont commencée, mais ils manquaient des moyens nécessaires pour l'achever et la développer. Ils ne faisaient que débuter dans une carrière où les autres pays les avaient précédés depuis longtemps, et leurs ressources ne pouvaient être mises en œuvre que lorsqu'elles seraient aidées par l'expérience de leurs devanciers. C'est alors que les plus grandes puissances financières de l'Europe sont venues apporter à l'Espagne l'appui de leurs capitaux et de leur influence, et au commencement de cette année s'est formée la Compagnie aujourd'hui connue sous le nom de *Compagnie des chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante*, et dans laquelle on sait que la maison Rothschild est entrée pour une part considérable.

Les deux lignes, c'est-à-dire la ligne de Madrid à Saragosse et celle de Madrid à Alicante, représentent une longueur totale de 815 kilomètres. La première en aura 300, la seconde 455. Si l'on en suit le tracé sur une carte d'Espagne, on verra qu'elles sont dans un rapport correspondant à peu près à celui de nos deux lignes du Nord et de l'Est, avec cette différence toutefois que les deux chemins espagnols se joignent à Madrid dans une gare commune. Le public profitera de cette concentration, et la Compagnie, de son côté, y trouvera l'avantage de réunir en un seul point ses moyens d'action, d'éviter tout transbordement, et enfin de pouvoir profiter du matériel de la ligne déjà exploitée pour desservir immédiatement l'autre ligne dès son ouverture. C'est pourquoi la Compagnie, bien que le chemin de Saragosse ne doive être achevé que dans quatre ans, compte en ouvrir plusieurs sections dans un délai plus rapproché. En ce moment, les travaux sont poussés avec activité sur la section de Madrid à Guadalajara, qui est de 56 kilomètres, et par laquelle Saragosse, Barcelone et Bayonne seront rapprochées de quatre heures et demie de Madrid.

Dès que le chemin aura été poussé à 46 kilomètres au delà de Guadalajara, il touchera Jadraque, point où le chemin de fer et la route de France par Soria se séparent. Alors la distance de Bayonne à Madrid sera diminuée de huit heures et demie. Indépendamment des pays peuplés et fertiles que traversera ce chemin, il aboutit à la capitale de l'Aragon, où il se rattache d'une part au chemin déjà en construction de Barcelone, de l'autre au chemin projeté vers la France par Pampelune. Dès à présent il doit servir d'intermédiaire aux relations de la Catalogne, de l'Aragon et de la Navarre avec Madrid, et un jour il sera la première section de la route de France, par Pampelune, les Aldudes et Bayonne.

En ce qui concerne cette ligne, nous n'avons raisonné que sur l'avenir ; pour la ligne d'Alicante, on peut raisonner sur des faits acquis. Le chemin est déjà ouvert et exploité de Madrid à Albacete, sur une longueur de 276 kilomètres. Une autre section, d'Albacete à Almansa, sera ouverte au mois de mai ou de juin ; et la dernière, celle d'Almansa à Alicante, sera livrée avant la fin de l'année. Il y a donc, dès à présent, plus de deux tiers de la ligne de Madrid à la mer en exploitation ; et depuis plus d'une année on a pu en constater les résultats.

Il faut considérer que jusqu'à ce moment la ligne

Digitized by Google

aboutit à une impasse, qu'elle n'est encore reliée aux ports d'embarquement que par des routes à l'état barbare, que le transport d'une tonne de houille entre Alicante et Madrid coûte actuellement 100 fr., que la ligne est pour ainsi dire isolée au milieu d'un pays où manquent tous les moyens d'accès et d'issue, et où les réexpéditions par terre entraînent des dépenses et des lenteurs mortelles pour le trafic, enfin que le matériel de l'exploitation s'est trouvé complétement insuffisant; et cependant il a suffi de l'établissement de ces 276 kilomètres de chemin de fer pour créer, en moins de deux années, entre Madrid et les villes du littoral, un mouvement considérable de marchandises. Quand la ligne sera terminée, quand, au lieu de venir se heurter contre un mur de terre, elle ira droit devant elle jusqu'à la mer qui mène partout, quand les voies nouvelles de communication viendront se joindre à elle comme autant d'affluents, et quand elle sera desservie par un matériel suffisant, on peut prévoir que ses produits seront plus que doublés.

A ces considérations générales nous ajouterons quelques détails plus spéciaux. Le capital de la Compagnie est de 240,000 actions ayant droit chacune à 1/240,000e de l'actif social et à la distribution des bénéfices. Chaque action est de 500 fr., soit en totalité 120 millions; et comme, aux termes des statuts, la Compagnie a le droit d'émettre des obligations pour moitié de son capital, soit 60 millions, elle peut réunir un capital total de 180 millions. Or des calculs certains établissent que les deux chemins, avec leur matériel roulant et fixe, ne coûteront que 137 millions. En effet, le gouvernement espagnol fait au chemin de Madrid à Saragosse une subvention de 55,263 fr. par kilomètre, et la Compagnie a passé avec la Société mercantile un traité par lequel cette Société se charge de construire le chemin au prix de 207,500 fr. par kilomètre : ce qui, déduction faite de la subvention, met le prix du kilomètre à 152,237 fr. D'autre part, la ligne d'Alicante a été achetée au prix de 180,000 fr. le kilomètre, ce qui met le prix moyen du kilomètre à 170,000 fr.

Quand le versement qui est actuellement en cours aura été opéré, les actions seront libérées de 50 0/0, et les nouveaux appels de fonds ne seront faits qu'au fur et à mesure de l'ouverture de nouvelles sections. Chaque action donne droit à un intérêt de 6 0/0, payable à Paris et à Madrid, le 1er janvier et le 1er juillet de chaque année, et qui, pendant l'exécution des travaux et jusqu'à la mise en exploitation des deux lignes, peut être prélevé sur le capital social. En outre, les statuts autorisent la répartition des bénéfices réalisés sur les sections ouvertes jusqu'à concurrence de 3/4 des bénéfices.

En ce qui concerne le revenu probable de la ligne la plus avancée, celle de Madrid à Alicante, on peut l'évaluer par le revenu actuel. Malgré les graves imperfections et l'insuffisance patente du matériel, malgré le prix du combustible, et bien que la section ouverte n'eût pas de débouchés, il s'est déjà développé entre Madrid et les villes du littoral un mouvement annuel de 150,000 tonnes de marchandises, et la recette kilométrique a été de 18,000 fr. Quand le chemin sera ouvert jusqu'à Alicante, c'est-à-dire jusqu'à la mer, et qu'il sera mieux servi, on peut attendre des recettes kilométriques de 40,000 fr. Il est intéressant de comparer ces résultats à ceux qui ont été obtenus sur les chemins de fer français dans leurs commencements.

En 1849, la recette du chemin de fer de Paris à Lyon, exploité seulement sur 265 kilomètres (entre Paris et Tonnerre et Dijon et Chalon), était de 24,000 fr. par kilomètre.

En 1856, et la ligne entière (507 kilom.) étant en service, le produit kilométrique a été de 75,000 fr.

En 1849, le chemin de Marseille à Avignon (120 kilom.) produisait 16,000 fr. par kilomètre.

En 1856, la recette kilométrique de cette section du réseau de la Méditerranée a été de 70,000 fr. environ.

Nous emprunterons encore quelques considérations à l'article que nous avons cité tout à l'heure :

Le chemin d'Alicante n'a à redouter aucune concurrence, ni par eau ni par terre, ni celle de la navigation intérieure, puisqu'il n'en existe pas de ce côté, ni celle du roulage, qui est très-imparfait et très-onéreux en Espagne. La route de Madrid au littoral, où se trouvent groupés à côté les uns des autres les ports commerciaux de Valence et d'Alicante et le port militaire de Carthagène, a été de tout temps la voie la plus fréquentée de l'Espagne. C'est par ce débouché que s'écoulent les produits agricoles de la Castille et de la Manche, les vins des provinces du centre et les produits si variés des provinces de Valence et de Murcie. C'est par cette grande artère que s'approvisionne une capitale de 300,000 âmes. A ces éléments permanents de prospérité ajoutons l'avantage du monopole que va posséder pendant plusieurs années le chemin d'Alicante, car jusqu'à l'établissement d'autres lignes, c'est celle-ci qui va centraliser tous les rappports de l'Espagne avec l'Europe par la Méditerranée, et ceux de Madrid avec Cadix, Gibraltar, Malaga, Carthagène, Valence, Barcelone, tous les ports enfin de la Péninsule. De plus, la construction du vaste réseau de chemins de fer qui sera exécuté en Espagne nécessitera l'importation de matières premières et de produits divers de France et d'Angleterre, et le chemin d'Alicante en sera pour longtemps le seul moyen de transport.

Toutefois, un monopole n'est jamais par lui-même une source féconde, car il arrête la production générale. Il vaut toujours mieux que la richesse particulière concorde avec la richesse publique, et, sous ce rapport, le chemin de Madrid à Alicante est dans des conditions telles que la création de nouvelles lignes ne peut qu'accroître au lieu de diminuer sa prospérité. Il est en effet destiné à servir de tête de ligne aux chemins les plus importants qui pourront s'établir dans la Péninsule, et quand il aura cessé d'être le seul, il deviendra le déversoir et le conducteur des autres et se grossira d'autant de tributaires et d'affluents. Que les lignes d'Andalousie s'achèvent, et ce sera une réunion de 800 kilom. joignant Cadix, Malaga, Grenade, Séville, Cordoue, Jaen, et venant emprunter à la ligne d'Alicante 200 kilom. de son parcours pour arriver à Madrid. Que Lisbonne, Badajoz, Ciudad-Réal voient se construire la ligne projetée qui doit les relier à Madrid, et ce sera encore le chemin d'Alicante qui servira de tronc commun sur 180 kilomètres à cette grande traversée de l'Océan à la Méditerranée.

Il n'est pas de chemins étrangers qui puissent avoir pour la France une importance aussi considérable, aussi exclusive que les chemins d'Espagne. Nous n'en voulons nommer aucun, mais le simple aspect de la carte du continent justifie suffisamment ce que nous venons de dire; c'est simplement une question de géographie. Les chemins de fer des autres pays ou bien sont à une grande distance, ou bien, s'ils touchent la frontière française, touchent également d'autres frontières, et par conséquent desservent en même temps d'autres intérêts. La Péninsule espagnole au contraire n'a d'autre frontière de terre que la France, et c'est seulement par la France qu'elle se rattache et se relie au continent européen. La langue de terre qui réunit les deux pays est donc le passage nécessaire de tous les chemins de fer de l'Espagne pour communiquer avec l'Europe.

Il est facile de comprendre combien les chemins de fer de Saragosse et d'Alicante en particulier se rattachent aux intérêts français. Le chemin de Saragosse sera, comme nous l'avons dit, la première section de la route entre Bayonne et Madrid; puis, par Madrid et Alicante, et ensuite Carthagène, cette double ligne sera la communication la plus directe et la plus courte de la France avec ses possessions d'Afrique. Il n'y a entre Carthagène et Oran qu'un trajet de six ou sept heures.

D'un autre côté, le chemin de Madrid à Alicante est destiné à unir l'Espagne et la France par la large voie de la Méditerranée et à établir une communication régulière entre Paris et Madrid par Marseille. Nous répétons que la ligne est déjà ouverte de Madrid à Alicante sur plus des deux tiers, qu'elle le sera entièrement avant la fin de l'année; il n'est pas douteux que des services réguliers vont s'établir entre Marseille et Alicante, que pendant plusieurs années cette voie sera celle du commerce franco-espagnol, et que ces rapports survivront même à l'extinction du monopole qui les suscite et les entretient aujourd'hui.

Il y a en Espagne une immense somme de richesses et sur terre et sous terre à l'état d'immobilité, on pourrait dire à l'état latent. Elles y dorment inutiles, et ne demandent qu'à être mises en mouvement pour faire circuler la vie. Il ne leur manque que les moyens de distribution; sous ce rapport les chemins de fer donneront à la richesse nationale un développement incalculable, en même temps qu'ils feront entrer de plus en plus l'Espagne dans les intérêts généraux.

Nous recevons de la légation de Sardaigne la déclaration que nous publions ci-dessous, qui a pour objet de mettre les actionnaires des chemins sur voie ordinaire de Sardaigne en garde contre des promesses et des espérances qui pourraient ne pas se réaliser.

Le *Journal des chemins de fer* du samedi 7 mars a publié, dans la partie réservée aux annonces, l'ouverture d'une souscription par actions de la part d'une soi-disant Compagnie des chemins de fer sur les voies ordinaires et à traction de cheval dans les Etats sardes « *pour la mise en œuvre et exploitation de plus de 1100 kilomètres dont la concession lui est assurée à des conditions avantageuses, par acte signé par le ministre des travaux publics, à Turin, et le gérant de la Compagnie.* »

Pour mettre le public en garde contre des promesses et des espérances qui pourraient ne pas se réaliser, la légation de Sardaigne déclare que le prétendu acte signé par le ministère des travaux publics et le sieur Serralunga, gérant de la Compagnie, n'est autre qu'une simple autorisation pour faire des études; acte qui non-seulement ne contient aucune promesse de privilége ni aucune autre garantie, mais qui renferme au contraire la réserve explicite et formelle de la part du gouvernement sarde de pouvoir concéder les mêmes lignes de chemin de fer à d'autres Compagnies qui offriraient des conditions plus avantageuses.

ACTES OFFICIELS.

CHEMIN DE FER DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

CONVENTION

Passée le 16 mars 1857, entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble.

L'an 1857 et le 16 mars,

Entre les soussignés :

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, sous la réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur, et en

Digitized by Google

exécution de la loi du 21 juillet 1856, en ce qui concerne les conditions financières stipulées à la charge du Trésor,

D'une part;

Et la Compagnie du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble, représentée par

MM. le duc *de Valmy*,
Francis Lefebvre,

Président et membre du Conseil d'administration, élisant domicile au siége de la Société, à Paris, rue Taitbout, n° 81,

Agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par les délibérations, tant dudit Conseil d'administration du 14 mars courant, que de l'assemblée générale des actionnaires, en date du 26 février 1856,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics concède, au nom de l'Etat, à la Compagnie du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble, qui l'accepte, deux lignes de chemins de fer se détachant du chemin de Saint Rambert à Grenoble et se dirigeant, l'une sur Lyon, l'autre sur Valence.

2. Le chemin de fer de Lyon à Grenoble passera par ou près Bourgoin, et se raccordera à la ligne de Saint-Rambert à Grenoble, suivant la direction qui sera ultérieurement déterminée par un décret rendu en Conseil d'Etat.

Le chemin de fer de Valence à Grenoble se détachera de la ligne de Lyon à la Méditerranée près de la gare de Valence, passera à ou près Romans, à ou près Saint-Marcellin, et se raccordera à la ligne de Saint-Rambert à Grenoble, en un point qui sera indiqué par l'administration.

3. La Compagnie s'engage à exécuter ces chemins de fer à ses risques et périls.

Les travaux du chemin de Lyon à Grenoble devront être commencés dans un délai de six mois à partir du décret de concession; ils devront être terminés dans un délai de quatre ans à partir de la même date.

Ceux du chemin de Valence à Grenoble devront être commencés dans un délai d'un an à dater du décret de concession; ils devront être terminés dans un délai de six ans à partir de la même date.

4. Le cahier des charges annexé à la loi du 10 juin 1853, relative au chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble, sera appliqué auxdits chemins.

Toutefois, cette application ne sera que provisoire, et la Compagnie s'engage à se soumettre, tant pour ces chemins que pour la ligne de Saint-Rambert à Grenoble, aux clauses et conditions d'un nouveau cahier des charges dont ses représentants acceptent les bases principales et qui, sur la proposition du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, doit être l'objet d'un décret délibéré en Conseil d'Etat.

5. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage à payer à la Compagnie, à titre de subvention, pour l'exécution des trois lignes de chemin de fer dirigées de Grenoble sur Lyon, sur Saint-Rambert et sur Valence, la somme de sept millions de francs (7,000,000 fr.).

De cette somme sera déduite celle de quatre millions deux cent mille francs (4,200,000 fr.), formant les trois premiers à-compte payés jusqu'à ce jour à la Compagnie, en exécution de l'art. 3 du cahier des charges annexé à la loi du 10 juin 1853. Les deux derniers à-compte, de un million quatre cent mille francs (1,400,000 fr.) chacun, seront payés, savoir : l'un le premier juillet mil huit cent cinquante-sept (1er juillet 1857), l'autre au moment de l'ouverture de l'ensemble des lignes concédées.

La Compagnie devra justifier, avant le paiement du terme à l'échéance du 1er juillet 1857, de l'emploi en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place d'une somme quadruple de celle qu'elle aura reçue à titre de subvention.

6. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, garantit, au nom de l'Etat, à la Compagnie, pendant cinquante années, comptées à partir du 1er janvier de l'année qui suivra l'époque fixée pour l'entier achèvement des travaux, et de la manière qu'il jugera la plus propre à concilier les intérêts de l'Etat et ceux de la Compagnie, un intérêt de trois pour cent (3 0/0) sur le capital employé par elle à l'exécution des chemins de fer désignés à l'art. 3 ci-dessus, en sus de la subvention mentionnée audit article, sans que le capital garanti puisse en aucun cas excéder, soit en actions, soit en obligations, la somme de vingt-cinq millions de francs (25,000,000 fr.).

En conséquence, l'intérêt garanti annuellement par l'Etat ne pourra excéder sept cent cinquante mille francs (750,000 fr.).

Un règlement d'administration publique déterminera les formes suivant lesquelles la Compagnie sera tenue de justifier vis-à-vis de l'Etat, et sous le contrôle de l'administration supérieure, 1° des frais de construction des chemins de fer qui lui sont concédés; 2° de ses frais annuels d'entretien et d'exploitation; 3° de ses recettes.

Ne seront pas comptés dans les frais annuels les intérêts et l'amortissement du capital réalisé par la Compagnie, soit en actions, soit en obligations, en sus du capital garanti par l'Etat.

Lorsque l'Etat aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité d'intérêt, il en sera remboursé avec les intérêts à trois pour cent (3 0/0) sur les bénéfices nets de l'entreprise excédant les trois pour cent garantis, dans quelque année qu'ils se produisent et avant tout prélèvement de dividendes au profit de la Compagnie.

Si, à l'expiration de la concession, l'Etat est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la Compagnie pour la reprise du matériel, s'il y a lieu, aux termes des dispositions du cahier des charges.

7. A toute époque, après l'expiration des deux premières années, à dater du délai fixé pour l'achèvement des travaux, si, pendant cinq années consécutives, l'Etat était forcé de faire un complément pour payer les intérêts qu'il a garantis, le ministre aura le droit de prendre en main l'administration et la direction du chemin de fer pour le compte de la Compagnie.

Dès que le chemin de fer administré par l'Etat arrivera à donner, pendant trois années consécutives, un produit plus que suffisant pour payer un intérêt de trois pour cent au capital garanti, la Compagnie rentrera en possession de ses droits.

8. A partir du 1er janvier de l'année qui suivra l'époque fixée pour l'entier achèvement des chemins concédés à la Compagnie, si le produit net de l'exploitation excède huit pour cent (8 0/0) du capital dépensé, moitié de l'excédant sera attribuée à l'Etat.

9. La Compagnie ne pourra émettre d'obligations qu'en vertu d'une autorisation du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, qui en déterminera la forme, le mode et le taux de la négociation, et qui fixera les époques et les quotités des versements successifs jusqu'à complète libération.

10. Avant la signature du décret qui ratifiera l'acte de concession, la Compagnie déposera au Trésor public la somme d'un million deux cent mille francs (1,200,000 fr.) en numéraire ou en rentes sur l'Etat, calculées conformément à l'ordonnance du 19 janvier 1825, ou en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la Caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement des nouvelles lignes concédées.

Elle sera rendue à la Compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

11. Les art. 3 et 5 du cahier des charges annexé à la loi du 10 juin 1853, relative au chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble, sont abrogés.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

CHEMINS DE FER ALGÉRIENS.

RAPPORT A L'EMPEREUR

PAR M. LE MARÉCHAL VAILLANT.

Paris, le 8 avril 1857.

Sire,

Votre Majesté a pensé que le moment est venu de doter l'Algérie de chemins de fer, afin de donner satisfaction aux intérêts agricoles déjà créés, et d'en hâter le développement progressif. Les chemins de fer doivent, en effet, être considérés comme un des plus puissants éléments de la prospérité future de notre vaste conquête; un réseau de voies ferrées embrassant les trois provinces y portera la vie et la richesse, par le commode et rapide transport des produits du sol et de l'industrie, comme aussi par les facilités données aux mouvements colonisateurs d'une population croissante.

J'ai donc recherché les moyens de réaliser les vues de Votre Majesté; et, à l'aide d'études faites sur le terrain, soit par les ingénieurs du gouvernement, soit par l'industrie privée qui, depuis plusieurs années déjà, s'est occupée de cette question, j'ai fait élaborer le projet d'un réseau général de chemins de fer algériens.

Ce réseau se composerait :

1° D'une grande ligne parallèle à la mer, reliant les chefs-lieux des trois provinces, et desservant les principales localités, à l'est, entre Alger et Constantine, et, à l'ouest, entre Alger et Oran, avec embranchement sur Tlemcen par Sidi-bel-Abbès;

2° De lignes partant des principaux ports et aboutissant à cette grande artère, de manière à mettre en communication Bone et Philippeville avec Constantine, Bougie avec Sétif, Tenez avec Orléansville, Mostaganem et Arzew avec Relizane.

Les contrées au sud de l'artère principale seraient mises en rapport avec le système gé-

Digitized by Google

néral par des routes de terre actuellement existantes ou en cours d'exécution.

Ces routes de terre, dues aux bras de notre infatigable armée, et déjà nombreuses, viennent de la lisière du Sahara et relient entre eux des centres de population tels que Sebdou et Tlemcen, Daya et Sidi-bel-Abbès, Tiaret et Orléansville, Teniet-el-Hâad et Milianah, Boghar et Médéah, Bouçada et Sétif, Batna et Constantine Tebessa et Guelma, et d'autres localités plus ou moins importantes.

Ainsi, par le double mouvement qui constitue l'échange commercial, en même temps que s'écouleront vers les ports d'embarquement les produits de ces immenses plaines qui se succèdent des frontières du Maroc aux frontières de Tunis, les produits des usines et des fabriques de la mère patrie pénétreront et se répandront rapidement dans toutes les parties de l'Algérie.

Tel est, Sire, le projet que j'ai l'honneur de soumettre à l'approbation de Votre Majesté.

Les diverses parties dont il se compose seraient exécutées au fur et à mesure que les besoins de la colonisation en feraient reconnaître l'opportunité.

Il paraît résulter d'études statistiques faites avec soin que, parmi les parcours de l'Algérie, il en est trois principaux, un par province, sur lesquels les transports en marchandises et en voyageurs suffisent, dès ce moment, pour assurer aux voies ferrées des éléments de vie et de succès; ces parcours sont ceux qui se trouvent : 1° entre Alger, Blidah et Amourah, desservant les grands marchés arabes de la plaine du Chéliff; 2° entre Constantine et Philippeville, transit commercial le plus fréquenté aujourd'hui; 3° enfin, entre Oran et Saint-Denis-du-Sig, section qui sert à l'écoulement des riches produits des plaines du Sig, du Tlelat et de l'Egbris.

Ces trois lignes pourraient être concédées à des compagnies particulières, aux conditions qui seraient ultérieurement déterminées.

En dehors de ces trois premières lignes, et conformément à la pensée émise par Votre Majesté, une partie de l'armée, lorsque le gouverneur-général jugerait devoir lui donner cette destination, serait employée à faire les travaux de terrassement des grandes sections se rattachant aux lignes concédées, et préparerait ainsi l'exécution ultérieure du système général des voies ferrées de l'Algérie.

Une telle œuvre, accomplie par l'armée pendant la paix, et rappelant avec plus de grandeur encore les travaux exécutés en Algérie par les légions romaines, augmenterait le renom de nos soldats, agrandirait le champ tracé à la colonisation européenne, et hâterait le moment où la population indigène, reconnaissant enfin l'ascendant de notre civilisation et se décidant à en accepter les bienfaits, confondra ses intérêts agricoles et commerciaux avec ceux de la France.

Si Votre Majesté approuve ces propositions, je la prie de vouloir bien revêtir de sa signature le projet de décret ci-joint.

Je suis, avec le plus profond respect,

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français;

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de la guerre,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Il sera créé en Algérie un réseau de chemins de fer embrassant les trois provinces.

Ce réseau se composera :

1° D'une ligne parallèle à la mer, suivant, à l'est, le parcours entre Alger et Constantine, et passant par ou près Aumale et Sétif; à l'ouest, le parcours entre Alger et Oran, et passant par ou près Blidah, Amourah, Orléansville, Saint-Denis-du-Sig et Sainte-Barbe;

2° De lignes partant des principaux ports et aboutissant à la ligne parallèle à la mer, savoir : à l'est, de Philippeville ou Stora à Constantine, de Bougie à Sétif, de Bone à Constantine, en passant par Guelma; à l'ouest, de Tenès à Orléansville, d'Arsew et Mostaganem à Relizane, et d'Oran à Tlemcen, en passant par Sainte-Barbe et Sidi-bel-Abbès.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de la guerre est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 8 avril 1857.

SOCIÉTÉS ANONYMES, COMMERCIALES, INDUSTRIELLES OU FINANCIÈRES EN BELGIQUE.

Projet de loi tendant à autoriser les sociétés anonymes et autres associations commerciales, industrielles ou financières légalement constituées et autorisées en Belgique, à exercer leurs droits en France, précédé du décret de présentation et de l'exposé des motifs, transmis, sur les ordres de l'Empereur, par le ministre d'Etat, au président du Corps législatif.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut;

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Sera envoyé au Corps législatif, par notre ministre d'Etat, le projet de loi délibéré en Conseil d'Etat, et tendant à autoriser les sociétés anonymes et autres associations commerciales, industrielles ou financières, légalement constituées et autorisées en Belgique, à exercer leurs droits en France.

Art. 2. MM. Persil, Cornudet et le baron Sibert de Cornillon, conseillers d'Etat, sont chargés de soutenir la discussion de ce projet de loi devant le Corps législatif et le Sénat.

Art. 3. Notre ministre d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 2 avril 2857.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :
Le ministre d'Etat,
Achille FOULD.

Exposé des motifs d'un projet de loi tendant à autoriser les associations anonymes, commerciales, industrielles ou financières, légalement constituées et autorisées en Belgique, à exercer leurs droits en France.

Messieurs, le projet de loi qu'au nom du gouvernement nous présentons a pour objet de régler, relativement aux sociétés anonymes établies en pays étranger, et notamment en Belgique, l'exercice de leurs droits, et la faculté d'ester en justice, en France, pour les faire valoir.

Jusque dans ces derniers temps, il n'existait pas de traces de difficultés élevées à cet égard. Les associations belges s'adressaient à nos tribunaux, comme les associations françaises étaient admises devant les tribunaux belges. Ce n'est que de 1840 à 1849 que des doutes se sont élevés en Belgique : les tribunaux et les cours d'appel se sont d'abord divisés; la cour de cassation de Bruxelles elle-même s'était prononcée en sens divers, lorsque enfin, en 1849, elle fixa invariablement sa jurisprudence par un arrêt solennel de toutes les chambres réunies, qui refusait aux associations françaises le droit d'*ester* devant les tribunaux belges (1).

Cette jurisprudence occasionna aux sociétés françaises une grande surprise et d'immenses embarras. Le gouvernement français s'en émut, et peut-être aussi le gouvernement belge, qui pouvait être exposé à des représailles; c'est ce qui amena la convention suivante, annexée au traité de commerce du 27 février 1854 :

« La faculté de faire valoir *leurs droits* devant les tribunaux belges étant contestée aux sociétés anonymes françaises, et des inconvénients sérieux pouvant résulter de cet état de choses pour les associations commerciales, industrielles ou financières des deux Etats, le gouvernement de S. M. le roi des Belges s'engage à présenter aux chambres législatives, dans le délai d'un an, un projet de loi qui aura pour objet d'*autoriser* les sociétés anonymes et les autres associations qui sont soumises à l'autorisation du gouvernement français et qui l'auront obtenue, à exercer *tous leurs droits et à ester en justice* en Belgique, conformément aux lois du pays, *moyennant la réciprocité de la part de la France.* »

En exécution de cette promesse, le gouvernement belge a promulgué, le 14 mars 1855, une loi dont l'art. 1er autorise les associations anonymes, commerciales, industrielles ou financières françaises à exercer tous leurs droits et ester en justice en Belgique, *toutes les fois que les associations de même nature légalement établies en Belgique jouiront des mêmes droits en France.*

Par l'art. 2, le gouvernement belge est autorisé à étendre, par arrêté royal, et moyennant réciprocité, le bénéfice de l'art. 1er aux sociétés et associations de même nature existant en tout autre pays.

Enfin l'art. 3 et dernier dispose que cette réciprocité sera constatée, soit par les traités, soit par la production des lois ou actes propres à en établir l'existence.

En présence de ces dispositions, les Sociétés anonymes françaises, une fois éconduites par la jurisprudence de la cour de cassation de Bruxelles, reprennent courage, et se disposent à s'adresser aux tribunaux belges sans même soupçonner que pour établir la réciprocité, condition essentielle du droit que la loi belge leur reconnaît, elles soient obligées de fournir d'autre preuve de cette réciprocité que celle de la jurisprudence notoire des tribunaux français, qui n'a jamais fait défaut aux associations belges.

Elles se trompaient pourtant : on leur répondit que le principe sur lequel avait été fondée originairement cette jurisprudence, avait reçu en Belgique une interprétation toute contraire, qui, au premier jour, pouvait être suivie en France; que ce n'était pas d'une autorité aussi incertaine, aussi facilement muable, que leur loi avait entendu faire dépendre la réciprocité qui, aux termes de la déclaration annexée au traité de commerce, devait régir les associations des deux pays.

Ce nouvel incident, révélé au gouvernement français, amena et dut nécessairement amener le projet de loi dont nous vous entretenons.

Son premier article reconnaît aux sociétés anonymes et aux autres associations commerciales, industrielles ou financières qui sont soumises à l'autorisation du

(1) Voici comment, à ce sujet, s'exprime le rapport fait à la chambre des représentants belges, à l'occasion de la loi dont il va être bientôt parlé :

« La question de savoir si les sociétés anonymes constituées en France (car le doute n'existe que pour ces dernières) ont le droit d'ester en justice dans notre pays, est une question très-controversée, qui a été jugée en sens divers par la cour de cassation de Belgique; sa jurisprudence paraît maintenant fixée, mais elle est contraire à la jurisprudence de la cour de cassation de France. Toutes les sociétés étrangères sont admises, en ce pays, à faire valoir leurs droits en justice. »

Digitized by Google

gouvernement belge, et qui l'ont obtenue, la faculté *d'exercer tous leurs droits et d'ester en justice* en France, en se conformant aux lois de l'Empire.

Cette disposition s'explique et se justifie par elle-même. C'est la conséquence et la sincère exécution de la déclaration annexée au traité de commerce qui lie la France et la Belgique.

Son utilité, nous pourrions dire sa nécessité, est évidente, puisqu'elle a pour but et qu'elle aura infailliblement pour effet de mettre immédiatement un terme à une difficulté qui divise les deux pays, ralentit ou arrête de nombreuses relations commerciales, industrielles ou financières, qu'une confiance mutuelle doit, au contraire, encourager et faciliter.

L'article 2 du projet, dans des vues à la fois libérales et prudentes inspirées par les dispositions de l'art. 1er, propose de confier au gouvernement le pouvoir d'appliquer par décret impérial, rendu en conseil d'Etat, le bénéfice de cet art. 1er aux sociétés anonymes des autres pays.

Cette disposition a une certaine gravité, surtout quand on en rapproche l'opposition que, dans le principe, avait soulevée la seule pensée de permettre aux sociétés anonymes établies à l'étranger, de poursuivre leurs opérations en France, soit par elles-mêmes directement, soit par des agents ou autres intermédiaires.

On disait, dès 1853, car cette question était à l'étude avant cette époque, que s'il n'y a ni droit ni intérêt à empêcher les sociétés en nom collectif d'étendre les opérations à d'autres pays que ceux dans lesquels elles sont établies, il n'en peut pas être de même à l'égard des sociétés anonymes, dont l'essence est de ne présenter aucune responsabilité personnelle. (Conseil général du commerce, session de 1853.)

On disait, et c'était quelques chambres de commerce, qu'il serait étrange de dispenser ces sociétés de l'autorisation préalable du gouvernement exigée par l'art. 37 du Code de commerce, alors que les sociétés anonymes françaises ne peuvent s'établir ni commencer leurs opérations avant d'avoir obtenu cette autorisation. En ne vérifiant pas leurs statuts, en ne s'assurant même pas d'avance de la réalité, de l'honnêteté de leur objet, de l'existence du capital, de son versement, de sa conservation, n'abandonnerait-on pas gratuitement toutes les garanties qui doivent remplacer, dans cette espèce de société, la responsabilité personnelle et solidaire que le droit commun attache à toutes les opérations commerciales? Ne serait-ce pas, dans un temps où les aspirations à d'incommensurables bénéfices sont si communes et en même temps si vives et si puissantes, livrer nos populations à la séduction, aux fastueuses et fausses promesses d'habiles et pressants intrigants que rien n'arrête? Ne serait-ce pas enfin, par une concurrence aussi illégitime que désastreuse, sacrifier le commerce national honnête et régulier au commerce aventureux de l'étranger?

Ces objections sont graves, sans doute; elles peuvent expliquer les longues hésitations qu'on a eues avant de se décider. Pourtant le temps leur a beaucoup fait perdre de leur puissance. Depuis l'époque où elles ont été faites pour la première fois les choses ont bien changé. Les associations anonymes, qui n'étaient en quelque sorte alors que des exceptions, sont presque devenues la règle générale; elles agissent sur les plus grands intérêts du commerce et de l'industrie, elles se multiplient et se croisent dans tous les sens, et il est vrai de dire que, sans l'association sous cette forme des capitaux grands et petits, puisés dans toutes les bourses, la plupart des choses admirables dont nous sommes les témoins auraient fait défaut à la civilisation. Aussi est-il à remarquer qu'après l'arrêt de Bruxelles, qui refusait de reconnaître les sociétés étrangères et de leur donner la sanction toute-puissante de la justice, il se fit immédiatement, en Belgique comme en France, un revirement complet de l'opinion chez ceux-là mêmes qui les premiers avaient élevé les objections que nous avons signalées. Permettez-moi de citer à ce sujet quelques fragments de la correspondance des chambres de commerce avec M. le ministre du commerce.

Le 20 décembre 1850, la chambre de commerce de Valenciennes écrivait :

« Par votre lettre du 27 avril, vous avez bien voulu nous faire connaître que vous aviez entretenu M. le ministre des affaires étrangères de la position défavorable qui est faite à nos sociétés anonymes en Belgique, et que vous vous proposez, d'après la réponse qu'il vous ferait, d'en entretenir également M. le ministre de la justice, afin de régler, *d'une manière générale*, la position réciproque des compagnies anonymes françaises à l'étranger et des compagnies anonymes étrangères en France.

» Nos sociétés anonymes, qui ont de fréquents rapports avec la Belgique, attendent avec une légitime anxiété la solution de cette grave affaire. *Elles ne peuvent plus opérer à l'étranger, dès l'instant qu'on leur refuse le droit d'y ester en justice.* Si les marchés étrangers leur sont fermés, si elles sont condamnées à circonscrire le cercle de leurs affaires à l'intérieur, autant vaudrait déchirer la loi qui les institue. »

Le 28 juin, la chambre de commerce de Paris écrivait :

« La question nous a paru assez grave pour mériter l'examen d'une commission spéciale dont la chambre vient d'entendre et d'approuver le rapport.

» Nous avons l'honneur de vous en adresser copie et de vous prier de provoquer l'action du gouvernement *pour réclamer de la Belgique le changement d'une législation évidemment contraire aux intérêts de notre commerce et à nos rapports de bon voisinage.* »

Et dans le rapport transmis avec cette lettre on dit ce qui suit :

« Il faudrait donc négocier par voie diplomatique l'addition d'un paragraphe à l'article 13 du Code civil.

» Si le gouvernement belge devait rester indifférent aux ouvertures qui lui seraient faites à cet égard, il faudrait persister dans notre jurisprudence généreuse et ne pas user de représailles. »

Chambre de commerce de Nantes :

« Un arrêt de la cour de cassation de Bruxelles vient de décider que les compagnies anonymes étrangères n'ont aucune existence légale en Belgique...

» Il est facile de voir, monsieur le Ministre, que cette décision peut avoir pour le commerce français, dont les relations sont continuelles avec la Belgique, les conséquences les plus fâcheuses...

» Nous n'avons pas à examiner, en droit, l'arrêt de la cour de Bruxelles; mais, en nous abstenant à ce sujet, nous considérons comme un devoir de vous prier instamment d'aviser *par tous les moyens à votre pouvoir, notamment par les voies diplomatiques*, à obtenir du gouvernement belge des mesures qui sauvegardent nos intérêts commerciaux, en leur assurant devant les tribunaux du pays une juste protection. »

Les chambres de commerce d'Amiens, Clermont-Ferrand, Montpellier, Orléans, Reims et Saint-Dizier ont manifesté les mêmes sentiments, et demandé, comme les autres chambres de commerce, à M. le ministre du commerce, que le gouvernement « *agisse par la voie diplomatique pour régler d'une manière générale* » la position réciproque des sociétés anonymes.

Nous vous avons dit, Messieurs, comment ce vœu avait été réalisé :

Pour la Belgique, en faveur des associations françaises par la loi qu'elle a rendue en exécution de la convention annexée au traité de commerce, et par laquelle elle a autorisé les sociétés françaises à *exercer tous leurs droits et ester en justice* en Belgique, sans autre condition que celle de la réciprocité de la part de la France, en faveur des sociétés légalement établies en Belgique.

A l'égard des associations établies dans d'autres pays que la France, la loi belge, libre de tout engagement envers ces associations, a délégué à son gouvernement le droit d'autoriser, par décret royal et sous la même condition de réciprocité, ces autres sociétés anonymes étrangères à exercer *tous leurs droits et ester en justice* en Belgique.

De son côté, le gouvernement français, par le projet qu'il soumet à vos délibérations, vous propose de suivre la même marche que la Belgique.

Après avoir accordé, comme vous l'avez vu, par l'art. 1er de notre projet, aux sociétés légalement établies en Belgique l'exercice de *tous leurs droits et l'action en justice* en France, en se conformant aux lois de l'empire, le gouvernement français reconnaît par l'art. 2 l'utilité de déterminer législativement le caractère de son action sur les sociétés anonymes établies en d'autres pays qu'en Belgique, dont il s'agit en même temps de régler les droits en France. C'est ce qu'avait fait le gouvernement belge en proposant l'art. 2 de sa loi; et les procès-verbaux de ses deux chambres, que nous avons sous les yeux, prouvent que sa proposition fut accueillie sans la moindre opposition.

Il nous a paru qu'obliger le gouvernement à recourir à la haute et puissante intervention de la loi pour chacune des associations étrangères qui réclameraient successivement et individuellement l'exercice de leurs droits en France serait chose inutile et contraire au but qu'on se propose. Dans la pratique, on ne s'expliquerait pas toujours aisément pourquoi, entre deux associations d'un même pays, l'une serait autorisée à exercer ses droits, tandis que l'autre en serait privée; de là, des interprétations qu'il est prudent et sage d'éviter. Ces sortes de questions tiennent plus qu'on ne pense à la politique et aux relations des gouvernements entre eux, et sur ce terrain c'est au gouvernement que le dernier mot doit appartenir.

D'ailleurs, toutes précautions sont prises par le projet pour qu'on n'agisse jamais qu'avec maturité et réflexion.

Il met d'abord hors de cause les associations qui ne seraient pas légalement établies dans leur pays. C'est à la fois un hommage à ce pays et une garantie pour le nôtre. Ces associations ne pourront pas opérer en France, et l'accès de nos tribunaux leur sera interdit. Elles ne jouiront pas du droit d'ester en justice.

On ajoute que le décret impérial destiné à autoriser d'une manière générale les associations anonymes du pays où elles sont légalement établies, doit être délibéré en conseil d'Etat, dans la forme des règlements d'administration publique. C'est là une garantie pour notre commerce national, considéré en lui-même et dans ses rapports internationaux, dont il importe de ne jamais le séparer.

Ces associations, d'ailleurs, ne pourront exercer leurs droits et ester en justice en France, même après le décret impérial, qui aura étendu à leur pays respectif le bénéfice de l'art. 1er du projet, qu'en se conformant aux lois françaises, ce qui seul suffirait à éloigner toute inquiétude à cet égard.

Le projet ne s'écarte qu'en un point de la loi belge : il ne fait pas expressément, comme elle, une condition formelle de la réciprocité, et le gouvernement français, si vous en adoptez sa proposition, pourra accorder l'exercice des droits aux sociétés d'un pays, sans que ce pays l'accorde chez lui aux sociétés françaises. La pensée du projet, son esprit intime est cependant que cette réciprocité soit ordinairement la condition de semblables autorisations. Mais il peut se présenter des cas où la politique et l'état des relations diplomatiques ne s'en accommoderaient pas, et c'est pour ces cas, qui seront vraisemblablement fort rares, que le projet n'en fait pas une condition.

Ainsi entendues, les dispositions du projet obtiendront, Messieurs, votre assentiment, et, en l'adoptant, vous rassurerez le commerce péniblement troublé par la position qu'on avait faite, en Belgique, aux sociétés anonymes, quoique légalement établies en France. En même temps, dans un intérêt général de surveillance et de protection, vous préserverez nos populations des tentatives de la cupidité et de la fraude, sans nuire au commerce honnête.

Signé à la minute : C. Persil, conseiller d'Etat, rapporteur;

Cornudet, conseiller d'Etat;

Baron de Sibert de Cornillon, conseiller d'Etat.

Projet de loi tendant à autoriser les associations anonymes commerciales, industrielles ou financières, légalement constituées et autorisées en Belgique, à exercer leurs droits en France.

Art. 1er. Les sociétés anonymes et les autres associations commerciales, industrielles ou financières qui sont soumises à l'autorisation du gouvernement belge,

Digitized by Google

et qui l'ont obtenue, peuvent exercer tous leurs droits et ester en justice en France, en se conformant aux lois de l'Empire.

Art. 2. Un décret impérial, rendu en conseil d'Etat, peut appliquer à tous autres pays le bénéfice de l'article premier.

Ce projet de loi a été délibéré et adopté par le conseil d'Etat, dans ses séances des 25 février et 12 mars 1857.

Le président du conseil d'État,

J. Baroche.

NOMINATIONS.

Agents de change.

Par décret de Sa Majesté Impériale, en date du 1er avril 1857, M. Daverne (Charles-Jules-Léon), a été nommé agent de change près la Bourse de Paris, en remplacement de M. Munster, démissionnaire.

AUTORISATIONS

Par décret en date du 12 mars.

Bade. — Ordre du Lion de Zæhringen.

Chevalier : Hallopeau (François-Alfred-Polémin), chef d'exploitation du chemin de fer de l'Est.

Wurtemberg. — Ordre de Frédéric.

Chevalier : Hallopeau (François-Alfred-Polémin), chef d'exploitation du chemin de fer de l Est.

Russie. — Ordre de Sainte-Anne.

2e classe : Behic (Louis-Henri-Armand), administrateur du service maritime des Messageries impériales, ancien conseiller d'Etat.

Turquie. — Ordre du Medjidié.

2e classe : Behic (Louis-Henri-Armand), administrateur des services maritimes des Messageries impériales, ancien conseiller d'Etat.

Sardaigne. — Ordre des saints Maurice et Lazare.

Chevalier : Simons (Ernest), administrateur des Messageries impériales.

Suède. — Ordre de Wasa.

Commandeur : Delaroche-Poncié (Ferdinand-Antoine-Jules), ingénieur hydrographe de 1re classe.

Par décret impérial, en date du 4 avril 1857, rendu sur le rapport de S. Exc. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, M. Combes, inspecteur général de 1re classe, est nommé directeur de l'Ecole impériale des mines en remplacement de M. Dufrénoy, décédé.

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi, 2 avril :

La situation du marché reste ferme sans changement appréciable. En fonte de forge les affaires ne sont pas considérables ; la raison en est peut-être dans la rareté du disponible. Des petites parties au-dessous de 100,000 kil. ont été payées 170 fr. ; on a traité à 167 50 des affaires plus importantes ; à livrer on trouverait à 165 fr. Pour les marchés au cours du mois, en exécution, le prix de mars s'est débattu entre 165 et 167 50.

Les fers, laminés ou forgés, sont en assez bonne demande ; il y a dans toutes nos usines grande activité. Les prix n'ont pas varié. Fers martelés, 370 fr. ; fers laminés, 340 ; machine, 400 et 420 les numéros 21 et 30.

Un fourneau à moulages nous adresse les prix ci-dessous :

Plaques unies et figurées, les 1,000 kil., 200 210 fr.
Tuyaux, 275 285.
Tuyères de forge, 250 260.
Boîtes de roues, au-dessus de 5 k., la paire, 250 260
Id. au-dessous, id. 340 345
Poids d'horloge, au-dessus de 3 kil., 230 240.
Id. au-dessous, 250 260.

PARIS.

La vente sur notre place a véritablement un mouvement bien accentué, mais les fers anglais, au moyen des acquits-à-caution donnent moins de fermeté aux cours. De plus, la vente de fers au coke de provenances françaises et de qualité secondaire, qu'on écoule en ce moment à bas prix, ajoute à cette faiblesse. Les producteurs de fers de fonte au bois ont été obligés de subir cette pression et font une réduction sur notre marché : 330 à 360 fr.

Il n'y a pas, dans cet état de choses, le caractère d'une baisse, mais plutôt l'effet d'une concurrence momentanément forcée.

Cette baisse ne se remarque pas sur les marchés de la province.

La pointe, dont le tarif a été relevé dans plusieurs centres, n'a pas été augmentée par les producteurs parisiens.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Londres, 29 mars :

La tendance à la baisse se manifeste de plus en plus : plusieurs détenteurs de fers de Galles ont vendu 190 fr. 63, rendu à bord, dans le pays de Galles. Dans le Staffordshire, les marques ordinaires ont été obtenues à 187 50.

Voici la cote de Glascow du 24 mars :

Bonnes marques, numéros mélangés, 93 75.
Gartsherrie n° 1, 99 fr. 35.
Calder n° 1, 96 50.

Les élections préoccupent les esprits, et tant que nous serons dans cette agitation politique les affaires s'en ressentiront.

Cours du fret de Glascow aux ports suivants :

Havre, 18 50 à »» ».
Dieppe, 18 50 à »» ».
Fécamp, 18 50 à »» ».
Calais, 18 50 à »» ».
Dunkerque, 18 50 à »» ».
Boulogne, 18 50 à »» ».
Brest, 18 75 à »».
Cherbourg, 18 75 à »».
Rouen, 20 60 à 21 25.
Charente, 21 25.
Nantes, 26 25 à 27 ».

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 30 mars :

Métallurgie. — On a fait quelques marchés en fonte d'affinage à fr. 10 25 et à fr. 10 50 pour les moins importants. Toutefois ces marchés ne sont pas à comparer aux marchés antérieurs et à ce qu'ils pourraient être, si l'exportation de l'article n'était paralysée par la production des fourneaux du Nord, qui s'est très développée. La fonte moulage se comporte assez bien dans les numéros 5 et 4 à fr. 12 et 13. La situation critique de ces fontes est heureusement compensée par une activité très-soutenue dans les fers marchands. Les prix de ces derniers restent fermes à fr. 23, 25 et 27, rendus aux stations.

Minerais. — Il se traite quelques affaires, mais avec une diminution sensible sur les prix de l'année dernière.

Charbons. — Les opérations sont fort calmes en ce moment. Les prix se soutiennent, mais parce que l'extraction est considérablement diminuée. On parle d'une réduction de salaires.

Coke. — Cet article est dans la même situation que les charbons, mais il faut dire que la fabrication a été montée sur un pied où elle dépassait les besoins. La mise hors feu de plusieurs de nos hauts-fourneaux en a diminué aussi la consommation. Les fabricants se tiennent aujourd'hui sur la réserve.

Fret. — Paris, fr. 10.
Rouen, 11 25.
Elbeuf, 11.
Reims, 9.
Amiens, 9.
Béthel, 10.

BOIS.

Les nouvelles commerciales de cette semaine sont assez bonnes. Les sciages ont été l'objet d'une demande active, malgré l'abstention évidente de beaucoup de marchands. Les ventes depuis huit jours ont marqué les prix suivants : entrevous, 130 fr. 12-12 ; échantillon, 185 fr. 12-12 et 187 50 10-10, suivant qualité.

CHARBONS

L'exportation de houille et de coke du bassin de Charleroi par Sambre, pendant l'année 1856 : 1° en deçà de Paris, 2° Paris et la Villette, 3° Rouen, Elbeuf et basse Seine, s'est élevée, pour la houille, à 776,992,317 kil., soit 25,433,917 de plus qu'en 1855.

Les exportations de houille pour Reims ont été en 1856 de 23,519,000 kil.

Par le chemin de fer d'Erquelines, l'exportation de houille s'élève, pour 1856, à 115,479,752 kil. ; celle de coke à 30,666,860.

Exportation par Condé en 1855 et 1856.

	Houille.	Coke.
Année 1855,	1,167,954,000	26,985,000
Année 1856,	1,081,409,000	31,629,500

Exportation par chemin de fer à Valenciennes.

	Houille.	Coke.
Année 1856,	1,289,701,068	196,210,870

O. Saupique.

(L'Ancre de Saint-Dizier).

L'Annuaire officiel des Chemins de fer pour 1857, par M. Petit de Coupray, formant un beau volume de 700 pages avec carte des chemins de fer de l'Europe, a paru lundi dernier 5 avril, chez MM. Napoléon Chaix et Cie, propriétaires-éditeurs, rue Bergère, 20. — Prix : 5 fr. broché, et relié 6 fr. — *Franco* par la poste, 7 fr. — Envoyer un mandat sur Paris, ou des timbres postes. — Prix de la collection des sept volumes reliés, 42 fr.

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

Situation générale des Comptes au 31 décembre 1856.

Débiteurs.		Créditeurs.	
Caisse, banque, portefeuille, etc	2,444,272 61	Excédant du capital sur les dépenses de l'établissement	92,899,393 60
Subventions à recevoir	52,682,950 94	Entrepreneurs (compte de retenues)	57,191 52
L'Etat (avances de la Compagnie)	3,770,210 »	Prélèvements pour le service des emprunts	5,820,172 »
Obligations à négocier	28,478,800 »	Dividendes et intérêts à payer	260,134 45
Versements à recevoir	112,925 »	Actionnaires de l'ancienne Compagnie de Versailles (rive gauche)	304,438 05
Domaine privé	14,703,483 64	Réserve immobilière	4,450,615 53
Magasin général	2,008,720 85	Compte de réserve	520,294 80
Approvisionnements, ateliers et dépôts	4,407,910 72	Dépenses à payer	2,655,987 57
Matériel des Omnibus et des correspondances	905,318 50	Cautionnements et Caisse de prévoyance	938,265 60
Sous-Comptoir des chemins de fer	362,364 75	Créditeurs divers	1,709,575 09
Avances à divers	1,249,138 90	Compte de dépréciation du matériel des Omnibus et des correspondances	45,378 75
Débiteurs du trafic	1,915,524 41	Bénéfices de l'année 1856 — 12,053,469 99	
Valeurs des cautionnements et de la Caisse de prévoyance	263,371 90	A déduire l'intérêt de 17 fr. 50 c. par action payé au 1er octobre 1856 — 5,250,000 »	
Débiteurs divers	3,260,944 73	Solde des bénéfices de l'exercice	6,803,469 99
	116,565,937 04		116,565,937 04

Compte de réserve.

Dépenses.		Recettes.	
Dépenses des accidents de 1855 de Vaugirard, Maisons et Yvetot :		Bénéfices sur actions vendues (ancienne Compagnie de Rouen)	103,728 16
Sommes payées en 1855 — 214,484 70		Bénéfices sur vente de 3,446 actions 60/84es, de la Compagnie, restées disponibles	945,455 29
Dº en 1856 — 337,375 53		Valeur de 14 actions nouvelles, représentant les 14 actions de jouissance que possédait l'ancienne Compagnie de Rouen	11,487 80
	551,860 23	Coupons périmés au 31 décembre 1856	11,483 78
Balance	520,294 80		1,072,155 03
	1,072,155 03	Solde au 31 décembre 1856	520,294 80

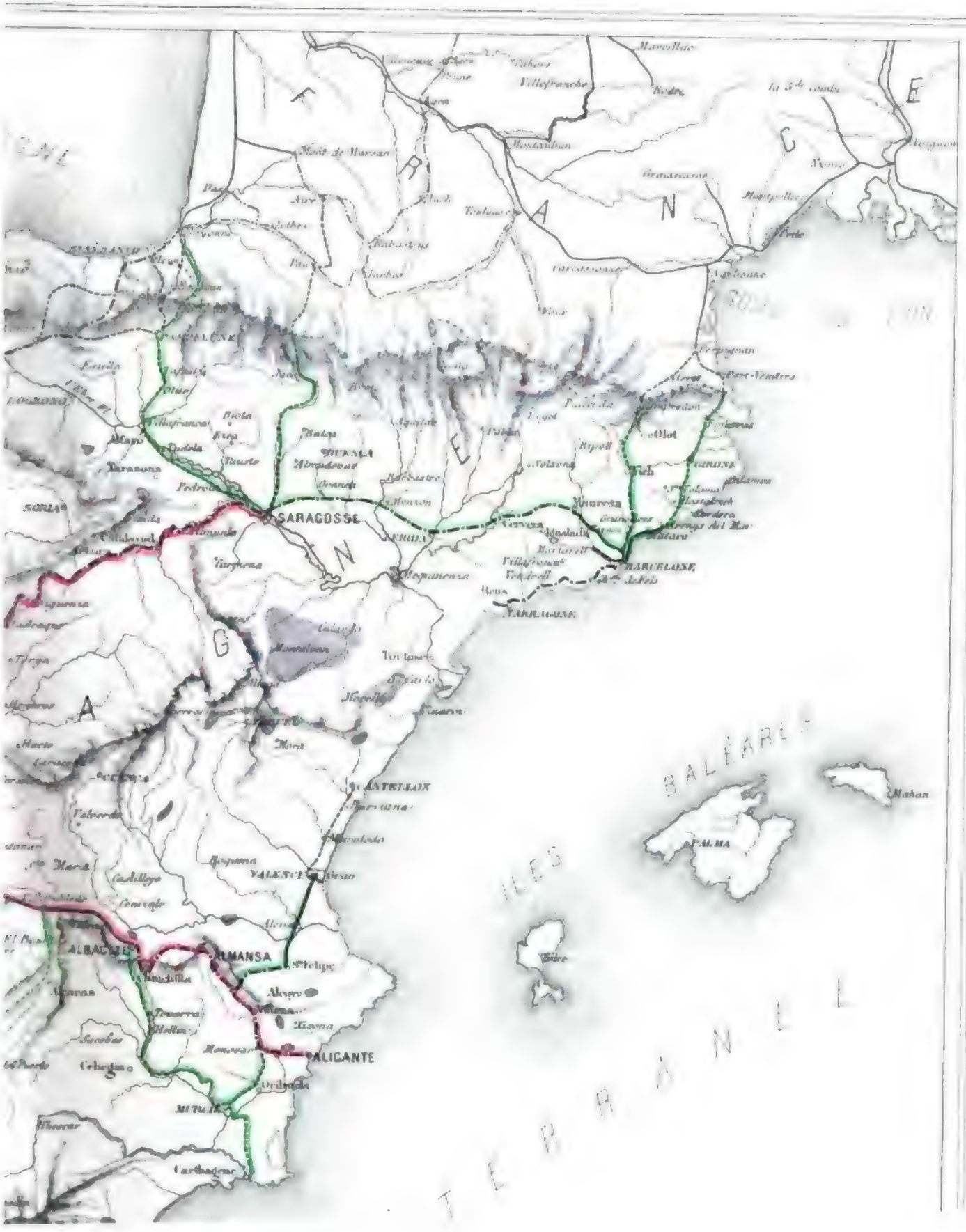
Digitized by Google

Digitized by Google

CARTE DES CHEMIN

Digitized by Google

DE FER ESPAGNOLS



Digitized by Google

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

COMPTE DE L'EXPLOITATION. — Exercice 1856.

Recettes.

NATURE DES RECETTES.	LIGNES de BANLIEUE	LIGNES DE NORMANDIE — Rouen, Havre, Dieppe et Pécamp.	LIGNES DE NORMANDIE — Caen.	LIGNES de BRETAGNE. — Paris à Laval	LE MANS à ALENÇON.	TOTAL
Grande vitesse.						
Voyageurs :						
Ordinaires	5.139.688 85	8.240.284 08	1.980.278 50	4.009.901 »	200.294 35	19.570.446 78
A prix réduits, militaires et abonnements	369.841 15	233.562 95	54.874 55	156.721 70	6.059 »	820.059 35
Recettes supplément.	13.930 10	71.007 38	16.683 65	32.242 90	1.343 70	135.407 73
Bagages et chiens	28.807 05	285.489 35	68.446 85	110.814 90	5.792 »	509.350 15
Marchandises	86.738 20	1.207.527 60	198.505 70	369.935 25	10.244 80	1.872.951 55
Voitures et animaux	»	46.998 15	25.387 55	39.563 85	1.794 35	113.743 90
Transports sur réquisition :						
Troupes	9.646 95	15.840 25	9.327 05	23.271 50	66 10	58.151 85
Matériel	53 10	109 20	9 05	113 10	»	284 45
Chevaux	609 60	40.230 »	26.107 »	10.469 20	316 »	77.751 80
Subvention de la poste	»	327.000 »	»	»	»	327.000 »
Magasinage et factage	1.963 70	5.717 95	221 15	1.772 20	» 10	9.675 10
Total de la grande vitesse	5.661.278 70	10.472.786 91	2.379.841 05	4.754.805 60	226.110 40	23.494.822 66
Petite vitesse.						
Marchandises	»	10.493.025 95	1.728.646 65	1.150.504 20	98.258 »	16.470.434 70
Voitures et animaux	»	264.035 »	258.312 85	858.356 15	25.020 »	1.405.723 »
Chemin de Ceinture	»	153.517 50	»	»	»	153.517 50
Magasinage et camionnage	»	101.499 50	1.621 05	4.605 25	11 90	107.827 70
Total de la petite vitesse	»	11.012.077 85	1.988.580 55	5.013.554 60	123.289 90	18.137.502 90
Total du trafic	5.661.278 70	21.484.864 76	4.368.421 60	9.768.360 20	349.400 30	41.632.325 56

Recettes en dehors du trafic.

Intérêts divers	606.255 81	
Loyers du domaine privé	96.585 22	
Recettes diverses	55.483 82	
Solde des bénéfices de l'exercice 1855	107.619 84	865.944 69
Total brut des recettes		42.498.270 25

Dépenses d'ordre à déduire.

Impôts sur les transports	2.486.133 47	
Subventions et service d'omnibus	1.220.421 84	
Détaxes	224.300 74	3.930.856 05
Total net des recettes		38.567.414 20

Dépenses.

Charges de l'Exploitation.

Intérêts et remboursements des emprunts		5.582.596 »

Impôts et surveillance de l'Etat.

Contributions et patentes	177.035 96	
Frais de police et de surveillance administrat.	104.384 »	
Abonnements pour timbre des actions et des obligations	226 287 40 (1)	
		507.727 36

Dépenses proprement dites de l'Exploitation.

Administration centrale.

Traitements de l'Administration centrale	176.904 48	
Frais généraux	76.242 46	
		253 146 94

Personnel.

Services généraux, inspection	697 574 97	
Service des trains	550.736 20	
Service des gares	3 197.351 13	
		4.445.662 30

Entretien et surveillance de la ligne.

Voie	1.604 945 80	
Terrassements et travaux d'art	309.912 02	
Bâtiments	516.180 96	
Matériel fixe	268.282 20	
		2.699.351 88

Locomotion.

Traction	5.863.559 65	
Entretien du matériel roulant	1 645.051 89	
		7.508.611 54

Dépenses générales.

Petit matériel et mobilier	493.385 32	
Eclairage	406.252 33	
Chauffage	96.626 87	
Frais de bureau et billets de voyageurs	474.081 83	
Frais divers	202.828 76	
Indemnités, frais judiciaires	276.289 89	
Publicité	74.810 10	
Assurances	73.209 51	
Caisse de prévoyance	140.748 15	
Indemnité pour la cherté du pain	276.615 43	
		2.514.848 19
		17.421.629 85
Total général des dépenses		26.511.944 21
Excédant des recettes sur les dépenses		12 055 469 99
		38.567.414 20

(1) Le montant annuel de cet abonnement est, au 31 décembre 1856, de 284.575 fr. ; mais en raison des époques de paiement, l'exercice 1856 n'en supporte que 226.287 fr. 40

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

Compte de l'Etablissement au 31 décembre 1856.

DÉPENSES.			CAPITAL.	
Compte général de fusion		231.885.845 12	Fonds social	150.000.000 »
Dépenses au 31 décembre 1855		86.305.001 18	Capital des subventions	71.250.000 »
			Capital des obligations	197.646.862 15
DÉPENSES DE L'EXERCICE 1856.				
Dépenses générales. — Intérêts pendant la construction	1.860.841 30			
Direction et surveillance des travaux	1.446.827 99			
Terrains	2.005 530 80			
Etablissement des lignes	21.586.494 13			
Matériel fixe et matériel roulant	10.963.334 73			
Travaux à forfait	7.892.993 21			
Chemin de fer de Ceinture	50.000 »			
	45.806.022 16			
		45.806.022 16		
Excédant du capital sur les dépenses		92.899.393 69		
		418.896.862 15		418.896.862 15

Compte général de Fusion au 31 décembre 1856.

DOIT.		AVOIR.	
Montan des actions nouvelles attribuées à chacune des Compagnies fusionnées	148,276,642 86	Apport par les Compagnies fusionnées du reliquat de leur capital au 31 décembre 1854	44,473,907 73
Conversion des emprunts des anciennes Compagnies au 31 décembre 1856	118,415,677 62	Réserve de l'ancienne Compagnie de Rouen	3,658,172 87
Règlement des dettes des anciennes Compagnies du Havre et de Versailles (rive gauche) envers l'Etat	12,977,049 06	Réserve de l'ancienne Compagnie de Saint-Germain	621,036 25
Liquidation des anciennes Compagnies	4,783,711 17	Bénéfices de l'exploitation de Saint-Germain, en 1854, acquis à la fusion	814,118 76
		BALANCE	231,885,845 12
	284,453,080 71		284,453,080 71

Digitized by Google

Chemin de fer d'Orléans. — Tableau des Recettes et des Dépenses de l'Exploitation pendant l'année 1856.

RECETTES

DÉSIGNATION DES RECETTES PAR NATURE.	MONTANT DES RECETTES par nature.	TOTAL par PARTIE.
		fr. c.
1re PARTIE. — Domaine.		
Recettes diverses du domaine	.....	636,049 98
2e PARTIE. — Finances et Portefeuille de la Compagnie.		
Intérêts divers	.....	1,310,957 24
3e PARTIE. — Exploitation.		
1° Recettes de l'Exploitation proprement dite :		
Voyageurs. (Nombre : 3,822,635)	16,566,274 80	
Bagages. (Poids : 5,136,082 kilog.) 637,683 74	684,162 02	
Chiens. (Nombre : 23,512) 46,778 28		
Chevaux. (Nombre : 16,738) 331,522 64		
Bœufs. (Nombre : 104,548) 1,741,726 31		
Veaux. (Nombre : 20,692) 38,283 10	2,968,805 95	
Porcs. (Nombre : 153,818) 456,970 30		
Moutons. (Nombre : 333,112) 430,087 60		
Voitures. (Nombre : 1,696) 149,482 93	524,482 93	
Transports de l'Administration des postes. 375,000 »		
Finances (Valeurs : 283,208,818 fr. 55)	309,890 88	
Denrées. (Poids : 16,705,069 kil.)	1,087,698 16	
Articles de messagerie. (Poids : 15,079,218 kil.)	2,182,824 19	
Marchandises transportées à petite vitesse (Poids : 1,515,530 T. 2.)	27,342,174 »	
Entrepôt des dépêches dans les stations et recettes diverses	125,214 10	
	53,091,626 12	54,522,977 22
2° Recettes des omnibus du factage et du camionnage	831,341 10	
4e PARTIE. — Recettes d'ordre		2,722,745 06
5e PARTIE. — Recettes des Exercices clos		1,736,024 16
TOTAL des recettes de toute nature		63,928,753 66

DÉPENSES

DÉSIGNATION DES DÉPENSES PAR NATURE.	MONTANT DES DÉPENSES par nature.	TOTAL par PARTIE.
		fr. c.
1re PARTIE. — Administration centrale.		
Frais d'administration	860,772 38	912,232 30
Service de santé	51,459 92	
2e PARTIE. — Domaine de la Compagnie.		
Dépenses du domaine, impôts et assurances	.....	259,110 02
3e PARTIE. — Service des Emprunts.		
Intérêts et amortissement	.....	8,161,905 32
4e PARTIE. — Exploitation.		
Personnel de l'exploitation	4,253,932 74	
Frais généraux de l'exploitation	1,392,022 08	
Charges de l'exploitation imposées par l'administration publique	198,109 95	
Assurances	69,052 21	
Factage, camionnage et omnibus dans Paris (personnel et matériel)	1,036,497 30	18,367,948 33
Factage, camionnage, omnibus et voitures en province (Personnel et matériel)	502,481 78	
Indemnités pour avaries, pertes et accidents	253,019 18	
Dépenses de l'inondation de 1856	2,243,703 89	
Frais de traction et entretien des machines et tenders	6,690,353 47	
Entretien et réparation des voitures et wagons	1,719,685 72	
5e PARTIE. — Service des Ingénieurs.		
VOIE ET BATIMENTS.		
Personnel central et frais généraux du service des Ingénieurs	168,894 26	
Surveillance de la voie	1,004,849 90	
Entretien de la voie et de ses dépendances	2,306,493 84	4,920,485 87
Entretien des gares et stations (personnel et matériel)	393,256 36	
Renouvellement de la voie et des bâtiments (matériaux)	1,055,991 51	
6e PARTIE. — Service du matériel.		
Personnel et frais généraux du service du matériel	40,968 55	
Grosses réparations et modifications du matériel roulant en dehors du traité de traction	230,093 »	812,790 43
Renouvellement	541,728 88	
7e PARTIE. — Dépenses d'ordre		2,722,745 06
8e PARTIE. — Dépenses des Exercices clos		521,035 05
TOTAL des dépenses de toute nature		36,687,252 38
EXCÉDANT des recettes sur les dépenses		27,241,501 28
SOMME égale		63,928,753 66

Digitized by Google

Entreprise générale des Omnibus de Paris (Société anonyme). — Assemblée de 1857.

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1856.

ACTIF.

Droits provenant des titres de la concession de l'exploitation exclusive des omnibus dans Paris		Mémoire.
Caisse		70.429 »
Crédit mobilier		359.547 68
Frais de premier établissement		792.219 [illegible]
Services de banlieue		105.000 »
Matériel		6.077.414 17
Immeubles		866.242 31
Constructions aux ateliers et dans divers dépôts		418.346 44
Loyers payés d'avance		172 023 98
Chemin de fer Loubat		586.253 78
Fourrages et marchandises en magasin		1.504.215 81
Divers débiteurs		231.741 62
Actions à émettre, 4,396 actions représentant au pair de 500 f.		2.198.000 »
		13.441.434 30

PASSIF.

Actions, apports des actionnaires représenté par 24,000 actions		Mémoire.
Capital :		
Montant de l'apport en matériel des entreprises fusionnées	3.268.971 20	
Emission d'actions, montant au pair de 6,000 actions	3.000.000 »	
Prime obtenue sur 907 actions vendues au 31 décembre	200.893 35	6.559.864 55
Obligations		4.000.000 »
Cautionnements		156.219 93
Divers créditeurs		116.986 82
Dépenses à solder au 31 décembre		440.000 »
Dividendes restant à payer au 31 décembre		231.300 »
Comptes courants		358.500 »
Amortissement de 585 obligations à 500 fr.		292.500 »
Fonds de réserve		457.533 14
Bénéfices disponibles :		
De 1856	822.415 19	
Solde de 1855	8.114 67	830.529 86
		13.441.434 30

RECETTES PAR MOIS. — 1856.

Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
835.688 30	721.853 20	828.884 75	895.179 50	950.964 30	1.040.939 95	1.039.649 50	1.061.573 65	937.635 »	953.147 70	821.388 75	844.695 95	10.931.380 55

Nombre moyen de voitures par jour : 448 | Recette totale de l'année : 10.931.380 55 | Recette moyenne par jour : 29.867 15

RÉSUMÉ DES RECETTES, DÉPENSES ET BÉNÉFICES DE L'EXPLOITATION

Du 1er janvier au 31 décembre 1856.

	Omnibus dans Paris.			Services de banlieue.			Ensemble.		
	Sommes.	Par journée de voiture.	Par journée de cheval.	Sommes.	Par journée de voiture.	Par journée de cheval.	Sommes.	Par journée de voiture.	Par journée de cheval.
PRODUITS BRUTS.									
Recettes des lignes	9.350.903 85	72 50	6 93	1.571.476 70	44 85	5 12	10.931.380 55	66 07	6 59
Recettes diverses :									
Fumiers 188.370 90	153.463 63	1 19	0 11	34.907 27	» 99	» 11	188.370 90	1 14	» 11
Affichage 5.473 71									
Cachets d'abonnement 20.563 02									
Planchette 952 70									
Recettes diverses 9.301 15									
Intérêts des fonds disponibles 33.159 78									
Location de voitures 10.787 35	58.547 14	0 46	0 05	21.690 57	» 62	0 07	80.237 71	» 49	» 05
Total des produits bruts	9.571.914 62	74 24	7 09	1.628.074 54	46 46	5 30	11.199.989 16	68 30	6 75
DÉPENSES ET CHARGES.									
Dépenses de l'exploitation proprement dite	6.903.508 48	53 55	5 11	1.444.121 22	41 21	4 70	8.347.629 70	50 91	5 04
Charges de l'entreprise à ajouter aux dépenses de l'exploitation proprement dite	935.280 30	7 25	» 70	69.634 66	1 99	» 23	1.004.915 05	6 12	» 60
Total des dépenses de toute nature	7.838.848 87	60 80	5 81	1.513.755 88	43 20	4 93	9.352.604 75	57 03	5 61
Les produits bruts étant de	9.571.914 62	74 24	7 09	1.628.074 54	46 46	5 30	11.199.989 16	68 30	6 75
Les bénéfices pour l'année 1856 sont de	1.733.065 75	13 44	1 28	114.318 66	3 20	» 37	1.847.384 41	11 27	1 11

Il importe de faire observer que les services de banlieue ont dégrevé les frais généraux et d'administration de fr. 18,000 qui resteraient à la charge des lignes d'omnibus, si ces lignes étaient exploitées exclusivement par la Compagnie. Le bénéfice réel produit en 1856 par les services de banlieue est donc de fr. 132,000 au lieu de 114,000 fr.

Digitized by Google

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

A l'assemblée générale des actionnaires du 2 avril 1857.

Messieurs,

La Compagnie générale des Eaux s'est placée à la tête d'une industrie dont vous aviez pressenti l'avenir, et déjà, nous sommes heureux de le constater, vos prévisions se sont réalisées, et le succès de cette entreprise est assuré.

Mais ce succès, limité aux affaires de Lyon et de Nantes, répondait-il à vos espérances et au but même de la Compagnie ?

Nous ne l'avons pas pensé. Nous avons cru utile à vos intérêts d'étendre le cercle d'opérations que nous nous étions prudemment tracé au début, et de répartir sur un plus grand nombre d'affaires les charges d'une organisation qui n'avait pas été faite pour les besoins restreints d'aujourd'hui.

C'est pourquoi, usant du droit que nous confère l'article 32 des statuts, nous avons fait appel des 125 fr. restant à payer sur chacune des actions. Ce fait important pour la Compagnie exige de notre part des explications que vous êtes justement impatients de recevoir, et que nous nous empressons de vous fournir au commencement de notre rapport.

L'année dernière, en vous annonçant l'achèvement prochain des travaux de Lyon et de Nantes, nous vous avons dit que nous ne donnerions suite aux projets par nous étudiés, qu'après l'épreuve des affaires déjà entreprises.

Ces études nous avaient fait reconnaître l'intérêt qu'il y aurait pour la Compagnie générale à organiser autour de Paris une grande distribution d'eau, qui pourrait être constituée par l'acquisition de services régulièrement établis, en pleine exploitation, et dont nous espérons vous faire apprécier la valeur.

La réunion dans nos mains de la distribution des eaux dans toute la banlieue de Paris, nous a paru devoir assurer à la Compagnie des avantages importants et lui créer une position que l'administration prendrait sans nul doute en considération, lorsqu'elle aurait à se prononcer sur la question de la distribution des eaux dans Paris.

Les résultats déjà obtenus à Lyon et à Nantes nous ont déterminés à entamer avec deux grandes Compagnies des négociations que nous avons réussi à mener à bonne fin, et que nous venons soumettre à votre approbation.

Mais, pour atteindre ce but, il fallait ajouter de nouvelles ressources à celles dont nous disposions, et qui seront presque entièrement absorbées par les affaires de Lyon et de Nantes. Deux moyens se présentaient pour réaliser ces ressources : l'appel de fonds ou la division en deux séries, conformément à votre décision du 10 mai 1856, des actions composant le capital social. Nous avons vainement tenté de réaliser votre résolution. Elle supposait deux choses : l'autorisation du gouvernement et l'acceptation en paiement, par les Compagnies avec lesquelles nous avions à traiter, des actions à émettre. Or ni l'une ni l'autre de ces deux conditions n'a pu être remplie : le gouvernement, malgré les espérances que nous nous étions cru autorisés à concevoir, n'a pas accepté nos propositions, et les Compagnies n'ont point consenti à ce mode de paiement. Il fallait donc ou abandonner toute affaire nouvelle ou recourir à l'appel de fonds. Renoncer à toute entreprise nouvelle, c'était renoncer à notre propre condition d'être, implicitement formulée dans le titre de Compagnie générale des Eaux, que nous a conféré le décret du 14 décembre 1853; c'était nous réduire au rôle de Compagnies spéciales; c'était enfin nous enlever les chances de l'avenir qui, dans les entreprises de distribution d'eau, vous le savez, sont tellement assurés, qu'elles prennent le caractère de certitude.

Nous avons dû écarter cette pensée et, après mûr examen, nous avons résolu l'appel de fonds. Vous apprécierez, Messieurs, nous en avons la confiance, les heureuses conséquences de cette décision qui, assurant à la Compagnie des affaires sur la valeur desquelles nous reviendrons tout à l'heure, libère les actions et vous donne, sans qu'il ait été besoin de solliciter de nouveau une modification des statuts, toujours si difficile à obtenir, la facilité de transmission de vos titres, que vous désiriez. L'empressement que vous avez mis à répondre à cet appel de fonds est une preuve nouvelle de votre confiance dans l'avenir de nos opérations.

Nous avions à cœur, Messieurs, de vous exposer tout d'abord et sommairement l'objet des principales résolutions que nous vous soumettrons, et nous reprenons maintenant l'ordre suivi dans nos comptes rendus des exercices précédents. Nous vous exposerons :

1° La situation des affaires de Lyon et de Nantes, au point de vue des travaux et de l'exploitation;

2° Les comptes financiers arrêtés au 31 décembre 1856;

3° Les entreprises nouvelles dont nous vous proposons l'acquisition, en vous faisant connaître leur importance et leur avenir.

Situation des affaires de Lyon et de Nantes.

Dès l'année dernière, nous avons pu, grâce à l'active impulsion donnée aux travaux, devancer les termes assignés par les traités passés avec les villes de Lyon et de Nantes, et commencer une exploitation partielle qui suffit pour nous faire pressentir des résultats en rapport avec nos prévisions et vos espérances.

Les comptes d'établissement de ces deux entreprises ne peuvent être encore définitivement arrêtés, et cependant déjà, au 31 décembre 1856, les travaux n'étant pas complétement terminés, elles réalisaient des produits qui ont sensiblement augmenté depuis cette époque.

Ainsi, Messieurs, comme vous le voyez, la Compagnie s'est constituée aussi rapidement que possible, avec tous les avantages qu'on était en droit d'en attendre.

Entreprise de Lyon.

Les travaux de Lyon seront prochainement achevés. Des 78,000 mètres composant la longueur totale de la canalisation, il ne reste plus à établir que 3,000 mètres de tuyaux de petite section. On les place avec la plus grande activité et, d'ici à peu de temps, ce travail sera complétement terminé. Nous n'attendons que les indications de l'autorité municipale, pour mettre la dernière main à l'exécution des 20,000 mètres qui composent le réseau des égouts, et dont 3,000 seulement restent à construire.

Le système de prise d'eau dans le Rhône a réussi, et la galerie de filtration fonctionne très-régulièrement. Mais les besoins publics devenant plus considérables que nous ne l'avions calculé, à l'époque où nous traitions avec la ville, et l'emploi des eaux de la Compagnie prenant chaque jour plus de développement à Lyon, nous avons pensé que le moment n'était pas éloigné où nos espérances seraient surpassées et où les produits de la première galerie de filtration deviendraient insuffisants.

En prévision de cette éventualité, nous avons résolu l'agrandissement immédiat de cette galerie, qui, après l'exécution des travaux, fournira une quantité de 30,000 mètres cubes, presque le double de celle primitivement calculée.

Ces travaux, entrepris depuis trois mois, sont exécutés à forfait et marchent avec la plus grande rapidité. A moins de circonstances exceptionnelles, nous sommes assurés de les voir terminés au mois de mai prochain.

La dépense totale des travaux de Lyon sera de 6,500,000 fr.

L'excédant sur la dépense, primitivement évaluée à 6,000,000, est donc de 500,000 fr.

En fait cependant, les travaux ont été exécutés pour une somme égale à leur estimation première. Les additions, qu'en cours d'exécution il a été jugé indispensable de faire, expliquent cette dépense de 500,000 fr., qui ne pouvait figurer au devis primitif, dans les limites duquel, d'ailleurs, l'exécution des travaux prévus s'est exactement renfermée.

Nos machines à vapeur suffiront à tous les besoins. Elles fonctionnent avec une parfaite régularité, et la consommation de charbon qu'elles exigent, inférieure, dès le début, aux quantités fixées dans notre traité avec leur constructeur, diminue d'une manière sensible depuis leur mise en marche. L'eau fournie aux habitants est incomparablement supérieure, sous le double rapport de la limpidité et de la température, à toutes celles distribuées en France. Depuis le 15 août 1856, date de l'ouverture de notre service à Lyon, nous livrons à la ville un volume quotidien de 6,000 mètres cubes d'eau, et nous nous sommes entendus avec l'administration municipale, pour lui fournir, dans deux mois, les 9,000 mètres cubes représentant la consommation normale des besoins publics. Cette consommation tend à s'accroître, et déjà la ville a manifesté le désir de recevoir une quantité d'eau supérieure à ces 9,000 mètres cubes. C'est pour la Compagnie une nouvelle recette assurée.

Nous avons donc droit, dès à présent, à une subvention minimum de 153,000 fr. Ce paiement a déjà reçu un commencement d'exécution depuis le 15 août dernier, et c'est également à partir de cette époque que la Compagnie du gaz nous paiera son annuité de 100,000 fr.

Le chiffre de nos abonnements annuels réalisés dès les premiers mois d'exploitation est aujourd'hui de 137,000 fr., dans lesquels ne sont pas compris les 30,000 fr. de la rue Impériale, et nous avons reçu de nombreuses propositions pour de nouveaux abonnements. Les nouvelles maisons de la rue Impériale reçoivent de l'eau à tous les étages, dès qu'elles sont en état d'être habitées.

Nous n'avons éprouvé, pendant l'hiver dernier, aucune rupture dans les tuyaux de conduite par suite des gelées. Il doit être reconnu aujourd'hui, à Lyon, ainsi que cela est depuis longtemps démontré en Angleterre et dans tous les pays où la distribution des eaux à domicile est entrée dans les habitudes, que les craintes que l'on avait conçues à ce sujet ne sont pas fondées, et qu'il suffit d'un bien petit nombre de précautions, très-simples d'ailleurs, pour éviter tous accidents de ce genre.

Depuis l'ouverture du service, la distribution des eaux s'est faite avec régularité.

Une application des eaux, aussi nouvelle qu'utile, a été tentée : c'est leur emploi, comme moteur, à toutes les industries qui ont besoin de petites forces variables de 1 à 10 hommes. Dans ce système, la pression des eaux se trouve dépensée par leur passage dans une turbine, à la sortie de laquelle elles peuvent être utilisées, comme à l'ordinaire, sans avoir perdu aucune de leurs qualités. Ces moteurs, plus économiques et plus maniables que la vapeur, trouveront un emploi à Lyon, où il existe un grand nombre d'industries qui n'exigent qu'une petite force. Les expériences faites, notamment pour l'impression du journal *le Salut public*, ont complétement réussi. Il y a là, pour la Compagnie, une source importante de produits.

Nous sommes arrivés à résoudre les questions relatives à l'établissement des branchements et des compteurs, dont l'usage est destiné à développer la consommation de l'eau à domicile et à accroître notablement nos recettes.

Examinons maintenant la situation de l'affaire de Lyon au point de vue des recettes et des dépenses.

Il a été dépensé jusqu'au 31 décembre 1856 :

1° Pour travaux,	5,965,212 03
2° Pour frais spéciaux et généraux,	946,677 45
Ensemble,	6,911,889 48

Les recettes assurées sont :

1° La subvention de la ville,	153,000 »
2° La subvention du gaz,	100,000 »
3° L'abonnement de la rue Impériale,	30,000
4° Le montant des abonnements réalisés,	137,000 »
Ensemble,	420,000 »

Digitized by Google

Nous avons, d'après l'expérience des six derniers mois, toute raison de croire que les frais d'exploitation ne dépasseront pas 100,000 fr. Ce chiffre est sans doute élevé en comparaison de celui des produits ; mais les recettes augmenteront sans entraîner de nouveaux frais.

En admettant ces dépenses fixées à 100,000 fr., il reste pour bénéfice net, dès la première année de l'exploitation de Lyon, une somme de 320,000 fr.

Concession de Nantes.

Les travaux de Nantes sont entièrement terminés. Dès le mois d'août 1856, la Compagnie a livré de l'eau à l'industrie, et depuis le 10 novembre, le service municipal continue sans interruption. Tous les ouvrages ont réussi. Les machines, habilement établies, fonctionnent très-bien, et donnent, sous le rapport de la consommation du charbon, une économie notable. Des essais multipliés opérés à l'époque de leur mise en activité, et l'expérience qui en est faite depuis plusieurs mois, confirment ces résultats.

La canalisation est achevée sur la totalité de la surface du réseau, et les nouveaux besoins qui se révèlent chaque jour, motive son extension successive au delà des limites que notre traité nous assigne. Nous devons immédiatement à outer que ces développements de canalisation ne s'opèrent que dans le but de servir des abonnements réalisés qui rendent l'opération fructueuse pour la Compagnie.

Les bassins de dépôt et de filtration fonctionnent d'une manière satisfaisante, et, par un examen plusieurs fois répété, nous nous sommes assurés que la limpidité obtenue par nos appareils est complète. Nous n'avons donc pas besoin de recourir, ainsi que cela est pratiqué par des Compagnies de filtrage, à des moyens chimiques, entraînant avec eux des inconvénients qui nous ont déterminés à en rejeter l'emploi. L'addition d'un réservoir supérieur d'eau filtrée, alimenté par une turbine, assure la distribution de l'eau à tous les étages des maisons situées dans les quartiers les plus élevés. Les dépenses, primitivement évaluées à 950,000 fr., ne dépasseront pas ce chiffre.

Les revenus de l'opération se composent de la subvention municipale de 60,000 fr., acquise à la Compagnie depuis le 19 novembre dernier, et des produits de la vente d'eau à domicile. Cette opération, commencée depuis quelques mois seulement, a donné des résultats que nous prévoyons devoir devenir considérables. Ainsi, quoiqu'au début de l'exploitation, le montant des abonnements dépassait déjà, au 31 décembre 1856, le chiffre de 20,000 fr., et est aujourd'hui de 30,000 fr. Le nombre des abonnés s'accroît chaque jour. Tout nous autorise donc à vous dire que l'opération de Nantes deviendra très-fructueuse pour la Compagnie.

Voici la situation financière de cette entreprise :

Les dépenses s'élevaient au 31 décembre 1856.	
1° Pour travaux, à,	882,719 92
2° Pour frais spéciaux et généraux,	63,153 14
Ensemble,	945,873 06
En regard de cette dépense nous avons, comme ressources assurées :	
1° La subvention de la ville,	60,000
2° Le produit des abonnements,	30,000
Ensemble,	90,000
Les dépenses d'exploitation étant évaluées, au maximum,	35,000
e produit net est, dès à présent, de	55,000

Comptes.

CHAPITRE PREMIER.

DÉPENSES.

Concession de Lyon.

Le total de la dépense faite à Lyon, jusqu'au 31 décembre 1856, est de	8,911,889 48

Concession de Nantes.

Le total de la dépense faite à Nantes, jusqu'au 31 décembre 1856, est de	945,873 06

L'ensemble des dépenses faites ou à faire pour Lyon et Nantes, sur le premier versement de 10 millions de francs, s'élève à 9,037,762 54

Cette somme se décompose de la manière suivante :

1° Dépenses faites au 31 décembre 1856,		
A Lyon,	8,911,889 48	
A Nantes,	945,873 06	
2° Dépenses restant à faire pour Lyon et Nantes,	1,200,000 »	
Total,		9,057,762 54

Il reste donc disponible, sur cette portion du capital social, une somme de 962,237 fr. 46 c.

Intérêts des actions.

Du 21 août 1853 au 31 décembre 1855, il a été payé pour intérêts d'actions,	585,319 50
Au 31 décembre 1855, il restait dû	337,151 50
Les intérêts pour l'exercice 1856 s'élevaient à	386,975 »
Le total des intérêts dus jusqu'à la fin de l'exercice 1856, est de	1,299,646 »
Sur lesquels il a été payé	996,876 »
Il restait donc dû au 31 décembre 1856,	302,770 »

Laquelle somme de 302,770 fr. a été en grande partie payée depuis cette époque.

Vous verrez, au passif de la situation, que les intérêts des placements et les produits de l'exploitation de Lyon et de Nantes, ont rapporté 1,095,569 f. 70 c.

La différence, 204,076 fr. 30 c., entre cette somme et le montant des intérêts payés, représente le prélèvement provisoire opéré sur le capital, conformément à l'art. 52 des statuts.

Mais cette différence de 204,076 fr. 30 c. n'est indiquée ici que pour ordre et pour la régularité des écritures ; ainsi que nous vous le disions tout à l'heure, il restait au 31 décembre à payer sur les intérêts des actions une somme de 302,770 fr. Par conséquent, à cette date qui clôt l'exercice dont nous avons à vous rendre compte, il n'y avait en réalité aucun prélèvement opéré sur le capital. Nous devons ajouter que les revenus de Lyon et de Nantes, combinés avec les produits des affaires dont nous vous proposons l'acquisition suffiront pour payer, au mois de juillet prochain, l'intérêt à 4 0/0 des actions, et que, par conséquent, le prélèvement provisoire opéré jusqu'à ce jour sur le capital n'est point destiné à s'accroître.

Nous devons ici vous entretenir de la demande qui nous a été adressée par plusieurs d'entre vous, de déposer leurs actions dans la caisse sociale.

Nous croyons qu'il est de l'intérêt des actionnaires eux-mêmes de ne pas satisfaire, quant à présent, au désir qu'ils nous ont manifesté à ce sujet.

Toutes les Compagnies s'occupent en ce moment de cette difficile question, et, avant de prendre une résolution, nous voulons attendre le résultat de leurs études et de celles auxquelles nous nous livrons nous-mêmes.

Frais généraux.

Les frais généraux s'élevaient, antérieurement à 1856, y compris les frais de premier établissement et ceux des trois premiers exercices, à	249,121 40
Ceux de l'exercice 1856 sont de	79,269 14
Ensemble.	328,390 54

Cette somme de 79,269 fr. 14 c., qui représente les frais généraux du dernier exercice, comprend tous les frais d'administration.

Nous vous ferons remarquer que le loyer de l'appartement occupé par la Compagnie, rue Basse-du-Rempart, qui figure dans ce total, ne représente qu'une dépense de 2,830 fr. 16 c.

Conformément à votre autorisation, nous avons fait, à la fin de l'exercice 1856, application aux entreprises de Lyon et de Nantes des 7/10 de ces frais, soit 55,486 fr. 41 c.

Il reste donc imputable sur les affaires à venir une somme de	23,780 73
qui, ajoutée aux	96,181 27
restant sans affectation spéciale à la fin de l'exercice 1855, donnent un total de	119,962 »

Laquelle somme de 119,962 fr. figurera, dès l'exercice prochain, au compte des entreprises nouvelles.

CHAPITRE II.

Emploi des fonds.

Ce chapitre comprend :

1° Le prix du mobilier, une année de loyer payée d'avance, ensemble	42,011 55
2° Les soldes débiteurs des banquiers	58,173 32
3° Les espèces en caisse à Lyon et à Paris, ainsi que les valeurs de portefeuille dont le détail est joint à l'inventaire dressé au 31 décembre 1856	2,402,436 15
Total de l'emploi des fonds	2,502,621 02

Affaires de la banlieue de Paris.

Voulant réaliser le projet dont nous vous entretenions au commencement de ce rapport, nous avons traité provisoirement de l'acquisition des droits des sociétés concessionnaires des entreprises de Montmartre et d'Auteuil, qui comprennent la plus grande partie des communes situées sur les deux rives de la Seine, et forment la presque totalité de l'enceinte de la ville de Paris. Nous allons vous exposer la situation de ces affaires et les conditions auxquelles leur acquisition devrait avoir lieu.

Montmartre.

La Compagnie de Montmartre dessert plus de 200,000 habitants réunis en populations agglomérées. Elle est assurée d'un accroissement notable dans ses revenus, s'élevant aujourd'hui à 555,000 fr.

Il ne vous échappera pas, Messieurs, que les localités comprises dans cette concession voient leur population augmenter de jour en jour. Ce sont autant de produits futurs que des habitudes prises assurent à la Compagnie.

La Société de Montmartre exploite les communes de : Montmartre, la Chapelle, Belleville, Ivantin, les Prés-Saint-Gervais, Charonne, Vincennes, Charenton-le-Pont, Saint-Mandé et Maisons-Alfort.

La vente de cette entreprise a été consentie pour le prix de 6,250,000 fr., que la Compagnie générale des Eaux devrait payer :

1° 5,250,000 fr. le 2 avril 1857 ;

2° 1,000,000 le 1er janvier 1861, cette dernière somme produisant intérêt à raison de 5 0/0 l'an.

La Compagnie générale des Eaux se mettrait en possession le 8 avril, et sa jouissance, quant à la perception des revenus, remonterait au 1er janvier dernier.

Les conditions de cette acquisition ont été étudiées par nous avec tout le soin possible.

Pour vous permettre, Messieurs, de bien apprécier l'importance de cette affaire, il nous reste à établir le rapport entre le montant des recettes et le chiffre total de la dépense, qui est de :

1° Acquisition,	6,250,000
2° Travaux à effectuer,	400,000
Ensemble,	6,650,000

Or les recettes brutes de cette entreprise étaient en 1856, ainsi qu'il ressort de l'inventaire dressé au 31 décembre, dont nous avons reconnu l'exactitude, de 476,256 fr. 37 c. ; elles ont atteint aujourd'hui le chiffre de 555,000 fr., soit en trois mois une augmentation de 8 ,000 fr. En évaluant, d'après l'expérience des deux dernières années, les dépenses d'exploitation à

Digitized by Google

100,000 fr., il reste net un produit de 455,000 fr., représentant pour le moment près de 7 0/0 du capital engagé.

Ces chiffres n'ont pas besoin d'explication. Un pareil accroissement justifie complétement les espérances que nous fondons sur cette affaire.

Auteuil.

La concession d'Auteuil est moins considérable que celle de Montmartre, mais elle se trouve dans des conditions encore plus avantageuses, qui nous ont déterminé à vous en proposer l'acquisition.

Cette concession comprend environ 150,000 habitants, répartis entre les communes de Vaugirard, Montrouge, Grenelle, Issy, Boulogne, Auteuil, Passy, Neuilly, Courbevoie et Gentilly. Elle produit aujourd'hui 364,000 fr. de recette brute.

L'acquisition en serait faite moyennant 1,440,000 f., représentés 1° par une somme de 815,000 fr. en argent ; 2° par la remise, à la Société d'Auteuil, de 2,500 actions de la Compagnie générale au pair. Par cette combinaison, nous avons assuré l'emploi de ceux de nos titres qui restaient encore à la souche, et figuraient jusqu'à présent dans nos comptes.

La Compagnie générale prendrait à sa charge le paiement d'obligations souscrites par la Compagnie d'Auteuil, et de différentes dépenses qui porteraient le prix total de l'acquisition à 1,900,000 fr.

C'est à ce chiffre de dépense que correspond, pour le moment, la recette brute de 364,000 fr. effectuée en 1856.

Par suite de réductions qu'il est possible de réaliser dans les dépenses d'exploitation, sans nuire à la régularité du service, ces dépenses, nous l'avons constaté, ne dépasseront pas 100,000 fr., et par conséquent le bénéfice net certain est de 264,000 fr., soit environ 15 0/0 du capital dépensé pour l'acquisition.

Aux communes qui composent actuellement la concession d'Auteuil, doivent, dans notre pensée, se relier d'autres localités destinées à compléter le réseau de cette exploitation.

Nous nous sommes déjà, à cet effet, assurés de la distribution des eaux de Bercy, Ivry et Villejuif, et nous nous proposons également de traiter avec quelques autres communes limitrophes.

Nous vous indiquons cette possibilité d'adjonctions de communes, afin d'obtenir de vous l'autorisation de passer, s'il y a lieu, des traités destinés à étendre, dans des limites restreintes toutefois, le cercle de nos opérations, et à augmenter les résultats avantageux de cette affaire, qui, dans un an, aura justifié la faveur avec laquelle vous accueillerez, nous n'en doutons pas, la double proposition dont elle est l'objet.

Les travaux d'achèvement et d'entretien de l'affaire d'Auteuil, entièrement terminés dans le sens que nous vous indiquons, exigeront une dépense d'environ 2 millions, qui s'effectuera successivement, et pour le paiement de laquelle nous faisons, dès cette année, figurer une somme de 1,000,000 fr., au compte d'emploi des 10,000,000 fr. nouvellement appelés.

Par suite de l'acquisition des concessions de Montmartre et d'Auteuil, le produit du deuxième versement de 10,000,000 de francs se trouverait employé de la manière suivante :

1° A Montmartre,	6,650,000 »
2° A Auteuil,	1,900,000 »
3° A Ivry, Bercy, Auteuil, etc., pour travaux à exécuter,	1,000,000 »
Total,	9,550,000 »

Il resterait donc disponible une somme de	450,000 »
qui, ajoutée aux restant sans emploi sur le produit du premier versement, laisserait disponible une somme totale de	942,237 46
	1,392,237 46

suffisante pour satisfaire aux éventualités.

Nos prévisions de dépenses se renfermaient donc dans les limites des ressources dont la Compagnie dispose.

Mais une nouvelle affaire s'est présentée à nous : c'est celle des Batignolles, qui, par sa position, avait, depuis longtemps déjà, fixé notre attention, et qui forme le complément des concessions d'Auteuil et de Montmartre, entre lesquelles elle se trouve enclavée.

Cette concession comprend la commune des Batignolles, dont la population s'élève aujourd'hui à plus de 40,000 habitants.

La cession de cette entreprise serait consentie pour le prix de 1,800,000 fr., payables :

600,000 fr. le 1er juin prochain ; 1,200,000 fr. à l'époque qu'il conviendrait à la Compagnie générale de choisir, dans un délai de quatre années, cette dernière somme rapportant un intérêt annuel de 5 0/0.

Les recettes brutes se montent à 160,000 fr. Les dépenses d'exploitation actuelle, qui seront nécessairement réduites, sont de 40,000 fr. Le produit net est donc de 120,000 fr., soit environ 7 0/0 du prix que coûterait cette entreprise. Cette affaire se présente dans des conditions incontestablement avantageuses. Nous n'hésitons pas à vous en proposer l'achat.

Cette acquisition serait en partie payée par la somme qui reste disponible ; mais, dans une opération comme la nôtre, il est nécessaire d'avoir toujours un certain fonds de roulement.

Les avances à faire pour les branchements et les travaux de distribution pour le compte des abonnés, avances qui sont remboursées par des annuités grossies des intérêts, exigent que la Compagnie ait constamment des fonds à sa disposition. La prudence nous fait donc un devoir, en même temps que nous vous proposons l'acquisition de la concession des Batignolles, de vous demander, conformément à l'article 46 des statuts, l'autorisation d'émettre, s'il y a lieu, à l'époque qui nous paraîtra la plus convenable, dans ce délai de quatre années, et au mieux des intérêts de la Compagnie, des obligations jusqu'à concurrence d'une somme de 3 millions.

Nous n'avons pas à nous occuper des conditions auxquelles il nous semblera convenable d'émettre ces obligations.

Cette question sera examinée à une époque ultérieure, qu'il est de l'intérêt de la Compagnie d'ajourner aussi longtemps que ses revenus n'offriront pas des avantages assez considérables pour compenser cet accroissement.

De ce qui précède il résulte que, sans porter en ligne de compte l'affaire des Batignolles, la recette brute assurée est de 1,520,640 fr., composée comme suit :

1° Lyon,	420,000 fr.
2° Nantes,	90,000
3° Auteuil,	364,000
4° Montmartre,	553,000
5° Rentes et obligations,	93,640
Total égal,	1,520,640 fr.

En retirant de ce produit brut le montant de la dépense, que nous évaluons à 435,000 fr., nous obtenons pour recette nette :

1,085,640 fr., soit environ 5 fr. 50 c. du capital.

Ce revenu, établi dans la supposition que l'affaire des Batignolles ne prenait pas place dans nos propositions, s'augmenterait, si vous autorisiez cette entreprise.

En effet, dans cette hypothèse, les recettes brutes s'élèveraient à 1,680,640 fr. Les dépenses étant de 475,000, la recette nette, déduction faite des intérêts à payer au propriétaire actuel de la concession des Batignolles, serait de 1,205,640 fr., et assurerait, pour la première année d'une exploitation complète commençant au mois de juillet prochain, un intérêt de 6 0/0.

Cet intérêt de 6 0/0 est, dès aujourd'hui, assuré par les recettes acquises et doit s'accroître avec les revenus.

Telles sont, Messieurs, les propositions que nous avons l'honneur de vous soumettre.

Vous apprécierez l'influence que doit avoir pour la Compagnie la solution que vous leur donnerez.

Les affaires de Montmartre, d'Auteuil et des Batignolles assurent un emploi avantageux à la moitié de votre capital, et vous donnent des produits immédiats, sans que vous ayez, comme par le passé, à attendre l'achèvement des travaux.

Ces entreprises, réunies aux affaires de Lyon et de Nantes, constituent un ensemble important d'opérations. Leurs recettes nous appartiennent à dater du 1er janvier et ne peuvent diminuer. Elles doivent, au contraire, les dépenses demeurant à peu près invariables, croître dans une progression dont le dernier terme est l'abonnement du dernier habitant de chaque localité.

Ce fait du rapide et constant accroissement des produits dans les entreprises de distribution d'eau est général, et nous en trouvons une preuve incontestable dans les affaires mêmes dont nous nous proposons l'acquisition. Ainsi celle d'Auteuil, qui ne produisait en 1855 que 249,000 fr., a rendu 364,634 fr. en 1856, et atteindra très-certainement le chiffre de 400,000 fr. avant l'expiration de cette année ; ainsi celle de Montmartre, qui n'avait produit en 1855 que 440,000 fr., a produit, en 1856, 474,000 fr., et assure pour 1857 un revenu de 553,000 f.

Comme les Compagnies dont le crédit est aujourd'hui le plus assuré, notre entreprise a dû, pendant la période des travaux, subir les difficultés que l'on rencontre toujours au début d'une opération. Toutefois, durant ces temps d'épreuve, le doute n'est jamais entré dans notre esprit, et jamais, non plus, votre confiance ne nous a fait défaut.

Les jours difficiles sont passés, et, nous en avons la ferme conviction, par sa marche ascendante et régulière, la Compagnie générale des Eaux arrivera, comme les Compagnies de Londres et de Hambourg, à prendre sa place parmi les meilleures affaires industrielles.

Il ne nous reste plus en terminant, Messieurs, qu'à vous prier de vouloir bien approuver les résolutions suivantes :

Première résolution.

Le rapport et les comptes de l'exercice 1856 sont approuvés.

Deuxième résolution.

L'assemblée générale approuve le traité provisoire passé avec la Société de Montmartre, et déclare le rendre définitif.

L'assemblée autorise le Conseil d'administration à passer tous actes pour l'acquisition des divers meubles et immeubles appartenant à cette Société, aux clauses et conditions qu'il jugera convenables.

Troisième résolution.

L'assemblée générale autorise le Conseil d'administration à acquérir, aux charges et conditions qu'il jugera convenables :

1° L'actif mobilier et immobilier de la Société des *Eaux d'Auteuil ;*

2° L'actif mobilier et immobilier composant le service des *Eaux de Batignolles.*

En conséquence, à passer et signer tous actes nécessaires.

Quatrième résolution.

Le Conseil d'administration est autorisé à traiter avec les communes de Bercy, Ivry, Villejuif et autres communes limitrophes de celles qui composent les concessions dont l'acquisition vient d'être autorisée, pour obtenir, dans ces localités, le privilége de la distribution des eaux.

Cinquième résolution.

Le Conseil, en exécution de l'article 46 des statuts, est autorisé à émettre des obligations jusqu'à concurrence d'une somme de trois millions, selon que les besoins l'exigeront, et au mieux des intérêts de la Compagnie.

Digitized by Google

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX. — Situation financière du 3e exercice, arrêtée au 31 décembre 1856.

ACTIF.

CHAPITRE Ier.

Deuxième versement non encore appelé sur les actions			10,000,000 »

CHAPITRE II. — DÉPENSES.

ENTREPRISES.	Concession de Lyon, dépenses faites.	6,911,889 48		
	Concession de Nantes, dépenses faites.	945,873 06	7,857,762 54	
INTÉRÊTS DES ACTIONS.	Payé au 31 décembre 1856	996,876 »		
	Restant à payer (voir le passif)	302,770 »	1,299,646 »	
FRAIS GÉNÉRAUX	Arrêtés fin de l'exercice 1855	96,181 27		
	Imputables sur l'exercice 1856	23,780 73	119,962 »	9,277,370 54

CHAPITRE III. — EMPLOI DES FONDS.

Avances	42,011 55	
Débiteurs divers	58,173 32	2,502,621 02
Caisses et portefeuille	2,402,436 15	

CHAPITRE IV. — EXPLOITATION DE LYON ET NANTES.

Installations à domicile à Nantes	20,266 07	
Installations à domicile à Lyon	827 50	
Abonnements de Nantes	9,989 76	100,530 72
Ville de Lyon	21,056 14	
Gaz de Lyon	37,501 25	
TOTAL DE L'ACTIF		21,880,522 28

Détail de l'article ci-dessus, Caisses et Portefeuille.

Rente de 38,140 fr. à 4 1/2 0/0 coûtant				896,610 55	
OBLIGATIONS.	817 d'Orléans	coûtant.	294,447 50		
	733 du Nord	id.	266,465 »	1,016,512 50	
	1340 de la Méditerranée	id.	455,600 »		
2,355 actions de la Compagnie non émises				319,375 »	
CAUTIONNEMENTS	Lyon. 4,500 rentes à 1/2		100,000 »		
	Nantes, bon du trésor (au 17 avril)		50,000 »	150,000 »	
CAISSES.	Paris		15,926 43		
	Lyon		4,013 67	19,938 10	
				2,402,436 15	

PASSIF.

Fonds social			20,000,000 »
Cautionnements dus à divers		38,500 »	
Soldes créditeurs, divers banquiers		8,759 69	41,109 69
Loyers reçus d'avance		3,850 »	
Divers créditeurs par compte de travaux (Lyon et Nantes)			408,477 80
Emprunt de 1855. Reste à payer			32,595 »
Intérêts restant à payer sur les actions. (Voir actif)			302,770 »
Intérêts de l'emploi des fonds. (Solde créditeur)			1,060,385 86
Exploitation	à Lyon	24,053 40	
	à Nantes	11,130 42	35,183 82
TOTAL DU PASSIF			21,880,522 28

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1856. id. 795 id.)

Du 26 mars au 1er avril 1857.

93,873 voyageurs.....	299,838 56
Bagages, marchandis,etc.	658,975 49
Total..	958,814 05
Semaine correspondante de 1856.	
105,361 voyageurs.....	322,382 60
Bagages, marchand., etc.	558,675 34
Produit total.....	881,057 94
Différence en faveur de 1857	77,756 11
Produit par kilomètre :	
1857, 795 kilomètres exploités..	1,206
1856, 795 id.	1,108
Recette totale depuis le 1er janvier	
1857.....	11,965,348 02
1856.....	10,964,605 19
Différence..	1,000,742 83

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :

En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :

En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Du 26 mars au 1er avril 1857.

70,135 Voyageurs...	356,331 71
Bagages, marchandises, etc.....	817,777 44
Total.....	1,174 009 15
Semaines correspondantes de 1856 .	943,118 94
Différence en faveur de 1857.....	230.890 21
Recettes depuis le 1er janvier 1857.	14,145,313 03
Recette correspondante de 1856	11,516,324 37
Différence en faveur de 1857....	2,628,988 66

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 876 kilomètres)
(1856. (1) id. 876 id.)

Du 26 mars au 1er avril 1857

185,807 voyageurs.....	303,891 37
Marchandises, etc., grande vitesse ...	50,658 15
— petite vitesse....	406,967 ••
Total de la semaine.....	761,422 52
Semaine correspondante en 1856....	647,618 42
Augmentation en 1857.....	113,804 10
Recettes depuis le 1er janvier 1857	9,081,456 83
id. id. 1856	7,666,414 11
Différence en faveur de 1857.	1,417,040 72

(1) Ouverture de la section du Mans à Alençon, le 15 mars 1856.

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

(1857. Longueur exploitée, 656 kilom.)
(1856. id. 572 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,540 76.
— 1856, 1,270.20.

Recettes du 26 mars au 1er avril 1857

Grande vitesse) 70,371 voyageurs..	329,833 45
Grande vitesse) marchand.....	130,064 75
Petite vitesse) marchand.....	551,138 05
Total.....	1,010,736 25
Semaine correspondante de 1856....	726,563 56
Différence en faveur de 1857	284,172 69
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	12,526,218 94
id. id. 1856	8,742,089 30
Différence en faveur de 1857...	3,784,129 64

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(1857. Longueur exploitée,1122 kilomètres.)
(1856. id. 1069 id.)

8e année. — 13me semaine.

Du 26 mars au 1er avril 1857.

70,280 Voyageurs.....	262,038 21
Marchandises.....	642 595 20
Total de la semaine.....	904,633 41
Recettes antérieures.....	9,723,602 11
Total général.....	10,628,235 52
13me semaine de 1857....	904,633 41
Semaine correspondante de 1856.	783,300 72
Différence en faveur de 1857...	121,332 69
Exercice 1857.....	10,628,235 52
id. 1856.....	9,859,920 84
Différence en faveur de 1857....	768,314 68

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont et prolongements.

Longueur exploitée : 125 kilomètres

Du 26 mars au 1er avril 1857.

Voyageurs.....	16,610 10
Bagages, marchandises, etc.....	30,849 43
Total.....	47,459 53
Recettes antérieures....	428,832 93
Total depuis le 1er janvier.....	476,292 46

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 523 id.

Recettes du 26 mars au 1er avril 1857

54,837 Voyageurs.....	211,816 20
Bagages et marchandises	455,086 23
Total de la semaine.....	666.902 43
Semaine correspondante de 1856.. .	421,670 80
Augmentation.....	245,231 63
Total des recettes, à partir du 1er Janvier 1857.....	7,928,,117 84
Période correspondante de 1856 .	5,925,974 65
Augmentation. ...	1,998,443 19

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

(1857. Longueur exploitée, 156 kilom.)

Du 26 mars au 1er avril.

(Section de Lyon à Roanne.)

2,••• Voyageurs.....	29,614 95
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	180,885 02
Total.....	210,299 97
Recettes antérieures.....	2,266,737 01
Total de l'exercice 1857.....	2,477,036 98
Recette correspondante 1856	229,366 56
Total de l'exercice 1856...	2,483,035 04

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).

(1857. Longueur exploitée, 105 kilom.)

Voyageurs.....	13,499 15
Bagages, marchandises, etc.....	26,836 69
Total.....	40,335 84
Recettes antérieures	441,408 79
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	481,744 63
Semaine correspondante en 1856.....	31,184 77
Recettes depuis le 1er janvier 1856....	392,202 73
Recettes totales de la semaine sur les 2 sections.....	250,635 81
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....	2,708,145 80
Total.....	2,958,781 61

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 494 kilomètres.
Id. en 1856, 307 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 150 id.

Recettes du 26 mars au 1er avril 1857

CHEMIN DE FER.

24,052 voyageurs	71,783 85
Bagages, marchandises, etc.	94,887 16
TOTAL	166,671 01
Recettes du CANAL LATÉRAL	21,886 05
Recettes antérieures	2,305,170 07
Total depuis le 1er janvier 1857	2,493,725 73
13e semaine de 1857. Chemin de fer	166,671 01
Id. Canal latéral	21,884 05
Total de la semaine en 1857	188,555 06
13e semaine de 1856. Chemin de fer	83,046 »
Id. Canal latéral	10,128 65
Total de la semaine en 1856	93,174 65
Différence en faveur de 1857.	95,380 41

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857	2,493,725 73
1856	1,151,955 22
Différence en faveur de 1857	1,341,770 51

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1857,	337 39	104 20
1856,	270 50	67 52
Augmentation,	66 89	36 68

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Section de Lyon à Bourg.)

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 26 mars au 1er avril.

6,806 Voyageurs	16,738 70
Bagages, marchandises, etc.	7,799 55
Total	24,538 25
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1857	266,206 75
TOTAL	290,745 30

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

(Lignes de Bâle à Sissach et Aarau-Olten-Lucerne, 84 kilomètres.)

Recettes du 1 au 28 février 1857.

	Voyageurs	Marchandises quintaux à 50 kil.	Recettes.
Du 1er au 28	35,624	80,343	49,444 85
Mois précédents.	48,244	102,794	57,583 85
Totaux..	83,868	183,137	107,028 70

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS.

1857. — Longueur exploitée, 402 kilomètres.
1856. — — — 402 —

Février 1857.

(1) 150,035 voyageurs	345,765 40
12,981 tonnes de marchandises	155,016 25
Total du mois	500,781 65
Mois correspondant 1856	491,374 00
Différence en faveur de 1857	9,407 65

Le nombre des trains de voyageurs a été diminué d'un train par jour, dans chaque sens, en comparaison avec l'année antécédente.

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 26 mars au 1er avril 1857.

Voyageurs	21,518 20
Bagages	686 90
Marchandises : grande vitesse	1,933 15
Id., petite vitesse	9,267 20
Exploitation de Biella	4,871 25
Exploitation de Vercelli-Casal-Valence	2,224 65
Ensemble	40,503 33
Recette correspondante de 1856	35,990 27
Différence en faveur de 1857	4,513 06

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. Id. 1,039 id.

Du 26 mars au 1er avril 1857.

	En francs, au change de 121 1/2
37,462 voyageurs	170,270 01
25,499 tonnes Marchandises	328,916 05
Total de la semaine	499,795 06
Semaine correspond. 1856	566,595 30
Différence en faveur de 1856	66,800 24
Recettes depuis le 1 janvier 1857	6,290,905 »
Recettes depuis le 1 janvier 1856	7,338,888 »
Différence en faveur de 1856	1,047,982 »

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

Mars 1857

	1857.	1856.	1855.
Voyageurs	32,415 30	32,990 35	30,987 70
Bagages	686 50	699 35	614 53
Bétail	1,507 45	1,069 35	1,424 65
Marchandises	19,770 80	21,036 59	24,886 45
	54,680 05	55,791 64	57,413 38

Diminution en 1857 de fr. 1,111 59 sur 1856
de 2,733 31 sur 1855

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 278 kilom.)

Du 21 au 27 mars 1857.

6,310 Voyageurs	26,102 23
Bagages, marchandises, etc.	69,129 03
Total de la semaine	94,231 26
Recettes antérieures	1,017,735 65
Total	1,111,966 93

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

13e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 23 au 30 mars

4,843 voyageurs. — 16,025 quint. bagages, marchandises	fr. 10,417 25
Recette correspondante de 1856	7,777 75
Augmentation	2,639 50
Recettes depuis le 1er janvier 1857	105,680 65
Recette correspondante de 1856	60,878 3
Différence en faveur de 1857	44,802 35

CHEMIN DE FER NORD-EST SUISSE.

1857. — Longueur exploitée : 114.4 kilomètres.
1856. — 100.6 —

Mars 1857 (*)

43,500 voyageurs	54,000 »
205,000 quint. marchandises et bagages	77,000 »
Total du mois	131,000 »
Mois correspondant de 1856	82,355 » »
Différence en faveur de 1857.	48,645 » »
Recettes depuis le 1er janvier 1857	398,158 » »
Recettes correspondantes 1856	208,791 » »
Différence en faveur de 1857.	189,367 » »

(*) Résultat approximatif.

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 22 mars au 4 avril 1857

7,807 voyageurs	fr. 5,438 70
Marchandises, ouverture 5 janvier 1857	1,528 40
Recettes antérieures à partir du 17 septembre 1856	93,678 35
Total	100,645 45

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (14e semaine)		Par journée de voiture	
		l'omnibus.	de cabriolet.
Du 29 mars au 4 avril 1857	223,160 85	77 63	44 02
Semaine correspondante de 1856	209,493 70	74 76	44 74
Rec. depuis le 1er janv. 1857	2,699,786 05	72 16	41 15
Période correspondante de 1856	2,502,050 05	65 62	40 08
Différence en faveur de 1857.	197,735 10	6 54	1 07

Digitized by Google

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg.

Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, le *jeudi 30 avril* prochain, salle Herz, rue de la Victoire, à 3 heures précises.

Les porteurs de quarante actions (anciennes et nouvelles indistinctement) qui désireraient assister à cette assemblée devront, conformément à l'article 37 des statuts, se présenter au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, depuis le 1er jusqu'au 15 avril, de onze heures à trois heures, pour faire le dépôt de leurs titres et retirer leurs cartes d'admission.

L'assemblée aura à délibérer :

Comme assemblée ordinaire et annuelle, sur l'approbation des comptes de l'exercice 1856 ;

Comme assemblée extraordinaire et en vertu de l'article 33 des statuts, sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration pour créer ultérieurement, dans les limites des approbations données par les assemblées générales de 1854, 1855 et 1856, les voies et moyens à appliquer aux dépenses supplémentaires de premier établissement sur la ligne principale, relatives à l'augmentation du matériel roulant, des gares, des stations, etc., etc.

COMPAGNIE

D'ORLEANS.

ACTIONS.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le *solde* du dividende de l'exercice 1856 (10e coupon des actions) sera payé à la Caisse centrale à partir du 1er avril 1857.

Les coupons et certificats de dépôt, accompagnés de leurs bordereaux, seront, comme d'ordinaire, reçus dès le *15 mars* dans les bureaux du service des titres, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, où il en sera délivré un récépissé indiquant le jour du paiement.

Paris, 9 mars 1857.

Le Directeur de la Compagnie.

CH. DIDION.

COMPAGNIE

D'ORLÉANS.

MM. les actionnaires sont informés que l'assemblée générale du 30 mars 1857 a fixé le produit net de l'exercice 1856 (y compris l'intérêt) à la somme de 84 fr. par action, dont le solde restant à payer est de 56 fr.

Cette somme de 56 fr. par action sera payée à la caisse centrale de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, à partir du 1er avril.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST.

Paiement du dividende.

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon du 1er avril 1857 (*dividende de l'exercice 1856*) fixé par l'assemblée générale des actionnaires à 22 fr. 50 c. par action, est payable à la caisse de la Compagnie, 124, rue Saint-Lazare, à Paris, de 10 heures du matin à 3 heures de l'après-midi, tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés, et aux succursales de la Banque de France, moyennant une commission de 1/4 0/0.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST.

Paris, 124, rue Saint-Lazare.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le dividende de l'exercice 1856 (4e coupon), sera payé au siége de la Compagnie, 124, rue Saint-Lazare, à partir du 1er avril 1857.

Les coupons et certificats de dépôt, accompagnés de leurs bordereaux, seront reçus à dater du 16 mars courant, de 10 heures du matin à 3 heures de l'après-midi, dans les bureaux du service des titres, 124, rue Saint-Lazare, où il sera délivré un récépissé indiquant le jour du paiement.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

Emprunt de 1855, 3 0/0.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir les porteurs d'obligations 3 0/0 que les 350 obligations dont les numéros suivent, sont sortis au tirage qui a eu lieu en séance publique le 19 mars courant; elles seront remboursées à raison de 500 fr. chacune, à dater du 1er avril prochain, au siége de l'administration, n° 47, rue de Provence, de 10 heures à 3 heures.

Série 820.

Du n° 82,501 au n° 82,600 — 100 obl.

Série 438.

Du n° 43,701 au n° 43,775 — 75 »

Soit pour la 1re émission, 175 obl.

Série 1,075.

Du n° 107,401 au n° 107,500 — 100 obl.

Série 1,350.

Du n° 135,501 au n° 135,575 — 75 »

Soit pour la 2e émission, 175 obl.

Le Secrétaire général,

G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

Les coupons d'intérêts des obligations 5 0/0 et 3 0/0, échéant au 1er avril 1857, seront payés, à partir de cette époque, à la Caisse de l'administration centrale de la Compagnie de Lyon, 47, rue de Provence.

Ces coupons peuvent être déposés à l'avance, à partir du vendredi 20 courant, de 10 heures à 2 heures.

Le Secrétaire général,

G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

Messieurs les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus, aux termes de l'article 34 des statuts, que l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire est convoquée pour le mardi 28 avril 1857, à trois heures de l'après-midi, salle Sainte-Cécile, 49 bis, rue de la Chaussée-d'Antin, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration, de statuer sur les comptes annuels de la Société et de délibérer s'il y a lieu :

1° Sur un projet de réunion avec la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée ;

2° Sur divers projets de traités avec l'Etat et avec les Compagnies d'Orléans et du Grand Central, ayant pour objet des concessions nouvelles et l'extension du réseau actuel;

3° Sur les voies et moyens à créer;

4° Sur les modifications aux statuts résultant de la réunion projetée avec la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée et des extensions apportées à la concession;

5° Sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration aux effets ci-dessus;

6° Sur toutes autres questions qui pourront être mises à l'ordre du jour de l'assemblée extraordinaire, en conséquence des traités sus-mentionnés.

L'assemblée générale extraordinaire ne peut délibérer sur ces propositions qu'à la condition de réunir le cinquième du fonds social ; en conséquence, messieurs les actionnaires ayant au moins quarante actions sont invités à se rendre à cette assemblée et, aux termes de l'art. 35 des statuts, ils doivent à cet effet se présenter à l'administration centrale de la Compagnie, 47, rue de Provence, du mardi 31 mars au mardi 14 avril, de 10 heures à 2 heures, pour y déposer leur titres.

Une carte d'admission, nominative et personnelle, sera remise à chacun d'eux. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

Le Secrétaire général,

G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE. AVIS A MM. LES ACTIONNAIRES.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 29 avril 1857.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée a l'honneur d'inviter MM. les actionnaires à se réunir en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, le 29 avril prochain, à 3 heures précises, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 49 *bis*, à l'effet d'entendre le rapport et recevoir les comptes du Conseil d'administration pour l'exercice 1856, et de délibérer s'il y a lieu :

1° Sur un projet de réunion avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon ;

2° Sur divers projets de traités avec l'Etat et avec les Compagnies d'Orléans et du Grand-Central, ayant pour objet des concessions nouvelles et l'extension du réseau actuel;

3° Sur les voies et moyens à créer ;

4° Sur les modifications aux statuts, résultant de la réunion projetée avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et des extensions apportées à la concession;

5° Sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration aux effets ci-dessus;

6° Sur toutes autres questions qui pourront être mises à l'ordre du jour de l'assemblée extraordinaire, en conséquence des traités sus-mentionnés.

L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires de 20 actions au moins, déposées au siége de la Société quinze jours au plus tard avant l'époque fixée pour la réunion.

L'assemblée générale extraordinaire ne délibérera valablement sur les objets mis à l'ordre du jour qu'à la condition de réunir le cinquième du fonds social. En conséquence, MM. les actionnaires sont invités à se rendre à l'assemblée et à effectuer en temps utile le dépôt des titres nécessaires à cet effet.

CHEMIN DE FER DE

LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Emprunt de 60 millions.

(Obligations cinq pour cent.)

Liste des 326 obligations sorties au tirage du 26 mars 1857 :

N° 39,001 à 39,100	—	100	obligations
70,301 à 70,400	—	100	»
77,901 à 78,000	—	100	»
12,707 à 12,732	—	26	»
		326	obligations

Le remboursement des Obligations dont les numéros précèdent, s'effectuera à raison de 625 fr. par obligation, à dater du 5 avril prochain, dans les caisses de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille.

CHEMIN DE FER DE

LYON A LA MEDITERRANÉE. 40,000 Obligations

créées en représentation de 40,000 actions de l'ancienne Compagnie du chemin de fer d'Avignon à Marseille.

Liste des 35 Obligations sorties au tirage du 26 mars 1857 :

Numéros **24,242 à 24,276.**

Le remboursement des Obligations dont les numéros précèdent, s'effectuera à raison de 625 fr. par obligations, à dater du 5 avril, dans les caisses de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Emprunt de 60 millions, — Obligations 3 0/0.

Le semestre d'intérêt échéant le 1er avril prochain sera payé à partir dudit jour à raison de 12 fr. 50 c. par obligation, dans les caisses de la Compagnie à Paris, Lyon et Marseille.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec les coupons à l'appui, à partir du 24 courant.

Les succursales de la Banque de France payent, moyennant une commission de *un quart pour cent*, les intérêts et dividendes des obligations et actions de la Compagnie.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

DU NORD.

Les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer du Nord ont l'honneur de convoquer MM. les actionnaires pour le 30 avril 1857, à trois heures de relevée, à la salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 49 bis, en assemblée générale ordinaire, conformément à l'art. 34 des statuts, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration et de statuer sur les comptes annuels de la Société.

Et éventuellement, en assemblée générale extraordinaire, en vertu de l'art. 41 des statuts, pour délibérer sur la concession demandée des lignes ci-après :

1° Un chemin de fer de Paris à Soissons ;

2° Un chemin de Rouen à Saint-Quentin par Amiens et Ham ;

3° Un chemin de Boulogne à Calais, avec embranchement sur Marquise ;

4° Un chemin destiné à desservir les houillères du Pas-de-Calais ;

5° Un embranchement de Senlis à Chantilly.

Conformément à l'art. 36 des statuts, il faut, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, être possesseur de 40 actions au moins. Les titres et, s'il y a lieu, les procurations, doivent être déposés avant le 15 avril 1857, à Paris, au siége de la Société, place Roubaix, 24, ou à Londres, chez MM. N.-M. Rothschild et fils.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France sont prévenus, aux termes de l'art. 43 des statuts, que l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire est convoquée pour le lundi, 11 mai 1857, à 3 heures de l'après-midi, salle Herz, 48, rue de la Victoire, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration, de statuer sur les comptes annuels de la Société, et de délibérer : 1° sur un projet de traités avec l'Etat et avec les Compagnies d'Orléans, de Lyon et de la Méditerranée, ayant pour objet la cession des chemins de fer, établissements et autres valeurs qui composent actuellement l'actif social de la Compagnie ; 2° sur la liquidation de la Compagnie, s'il y a lieu, et l'échange des actions du Grand-Central contre des obligations des Compagnies cessionnaires ; 3° sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration aux effets ci-dessus ; 4° et sur toutes les questions qui pourront être mises à l'ordre du jour de l'assemblée extraordinaire, en conséquence des traités susmentionnés.

L'assemblée générale extraordinaire ne peut délibérer sur ces propositions, qu'à la condition de réunir le cinquième du fonds social ; en conséquence, MM. les actionnaires ayant au moins vingt actions sont invités à se rendre à cette assemblée ; et aux termes de l'art. 41 des statuts, ils doivent à cet effet, déposer leurs titres dans les bureau de la société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, du mercredi 15, au samedi 25 avril, de 10 heures à 3 heures.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la société de Crédit mobilier.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le secrétaire général
A. COURON.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

MM. les porteurs des obligations d'Andrezieux à Roanne, 1re et 2e ordre, sont prévenus que le semestre d'intérêt échéant le 1er avril 1857, leur sera payé à partir de ce jour dans les bureaux de la Compagnie, rue Taitbout, 57.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux, avec coupons ou titres à l'appui, à partir du 20 mars courant, de 10 heures à 2 heures.

Le remboursement des titres sortis au tirage du 6 novembre 1856 se fera également à partir du 1er avril.

Ces titres sont numérotés :

Pour le 1er ordre,	1451	à	1460	20
	3081	à	3100	20
	3361	à	3380	20
	3901	à	3920	20
				80
Pour le 2e ordre,	541	à	560	20
	1341	à	1360	20
				40

Le secrétaire général,
LÉON SAY.

CHEMIN DE FER
de

LYON A GENÈVE.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire.

MM. les actionnaires du chemin de fer de Lyon à Genève sont invités à se réunir en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, le mardi 28 avril, à trois heures et demie précises, salle Herz, rue de la Victoire, 48, pour entendre le rapport du Conseil d'administration et les comptes de l'exercice 1856.

Ils auront à délibérer :

Sur un projet de rétrocession d'une partie de la concession en Suisse ;

Sur un projet d'augmentation du fonds social et de modification des statuts ;

Et sur toutes autres questions qui pourront être mises à l'ordre du jour.

MM. les actionnaires possesseurs de vingt actions ou plus, qui désireront assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres, huit jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion :

A Paris, au siége de la Compagnie, rue Laffitte, 23, de dix à deux heures ;

A Lyon, dans les bureaux de l'exploitation, quai Bonne-Rencontre, 5 ;

A Genève, chez MM. Ch. Kohler et Cie, banquiers.

Aux termes des statuts, nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires s'il n'est actionnaire lui-même. — Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie, et une carte d'admission, nominative et personnelle, sera remise à chaque déposant.

CHEMIN DE FER DES

ARDENNES ET DE L'OISE.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire.

MM. les actionnaires du chemin de fer des Ardennes et de l'Oise sont invités à se réunir en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, le 29 avril prochain, à midi précis, au siége de la Compagnie, rue de Provence, 70-74, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration et les comptes de l'exercice 1856, et de délibérer, s'il y a lieu :

Sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration :

1° Pour traiter de l'extension et de la modification des lignes concédées ;

2° Pour demander l'augmentation du fonds social et la révision des statuts, en conséquence des concessions nouvelles ;

3° Enfin, pour délibérer sur toutes autres questions qui pourront être mises à l'ordre du jour de l'assemblée extraordinaire par suite des propositions ci-dessus mentionnées.

Les actionnaires possesseurs de vingt actions ou plus qui désireront assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres quinze jours au plus tard avant l'époque fixée pour la réunion, rue de Provence, 70, de 11 à 3 heures.

Aux termes des statuts, nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires s'il n'est actionnaire lui-même.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie, et une carte d'admission, nominative et personnelle, sera remise à chaque déposant.

Le secrétaire du Conseil,
ARTHUR BAIGNÈRES.

CHEMIN DE FER

DES ARDENNES ET DE L'OISE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'il est fait appel d'un versement de 100 fr. dans les conditions suivantes :

L'époque du versement est fixée du 10 au 25 avril prochain inclusivement.

Les versements faits après le 25 avril sont passibles d'un intérêt calculé à raison de 5 0/0 l'an, à partir du 10 avril.

Les versements seront reçus à Paris, au siége de la Société, rue de Provence, 70, tous les jours non fériés, de 11 heures à 2 heures.

Le Secrétaire du Conseil,
Arthur BAIGNÈRES.

LE CONSEIL d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble a l'honneur de prévenir Messieurs les actionnaires que, conformément à l'art. 31 des statuts, l'assemblée générale annuelle se réunira le mercredi 29 avril 1857, à 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires de vingt actions au moins déposées à Paris à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, et à Grenoble, chez MM. Caillard père, fils et Cie, banquiers, trois jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

CHEMIN DE FER
DE

LAUSANNE A FRIBOURG
ET A LA
FRONTIÈRE BERNOISE

MM. les actionnaires sont prévenus qu'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire est convoquée pour le jeudi 30 avril, à trois heures et demie, salle Sax, rue Saint-Georges 50, à Paris, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration, approuver les comptes et délibérer sur un traité de fusion et sur les autres questions qui pourraient être mises à l'ordre du jour.

MM. les actionnaires porteurs de dix actions au moins, qui désireront assister à l'assemblée générale, devront, aux termes de l'art. 40 des statuts, déposer leurs titres et leurs procurations, huit jours au moins avant le 30 avril, soit au siége de la Compagnie à Fribourg, soit au domicile élu à Paris, rue Laffitte, 23.

CHEMIN DE FER

CENTRAL-SUISSE.

Le Comité de direction a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle aura lieu à Bâle le jeudi 30 avril 1857, à 10 heures du matin, dans la salle du Casino, conformément aux prescriptions des statuts, § 16 à 26.

Les cartes d'admission seront délivrées du 9 au 20 avril, contre dépôt des titres, à Bâle, au siége de l'administration, ou à Paris chez MM. Ad. Marcuard et Cie, banquiers, rue Bergère, 18, où il sera donné en même temps communication de l'ordre du jour.

CHEMIN DE FER

FRANCO-SUISSE.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer Franco-Suisse sont prévenus, aux termes de l'art. 42 des statuts, qu'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire est convoquée pour le lundi 11 mai prochain, dès neuf heures du matin, à l'hôtel de ville de Neuchâtel (Suisse), à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration et de statuer :

1° Sur les comptes de la Société ;

2° Sur la convention passée le 21 mars courant, portant fusion d'une partie des lignes dont la Compagnie est concessionnaire avec celles appartenant aux Compagnies du Nord-Est suisse, du Central suisse, de l'Ouest des chemins de fer suisses, et de Lausanne à Fribourg ;

3° Sur les propositions du Conseil d'administration, relatives aux modifications éventuelles à apporter aux statuts.

MM. les actionnaires possesseurs de dix actions au moins qui désireront assister à cette assemblée doivent, aux termes de l'art. 40 des statuts, se présenter, pour y déposer les titres :

A Neuchâtel (Suisse), au siége de la Société, jusqu'au mardi 5 mai prochain ;

Ou à Paris, à l'administration centrale de la Compagnie du chemin de

Digitized by Google

fer de Paris à Lyon, 47, rue de Provence,

Du lundi 13 au jeudi 30 avril courant, de dix heures à deux heures.

Une carte d'admission, nominative et personnelle, sera remise à chacun d'eux.

S'ils veulent se faire représenter dans l'assemblée générale, conformément à l'art. 43 des statuts, des modèles de pouvoirs leur seront délivrés.

CHEMIN DE FER

FRANCO-SUISSE.

MM. les actionnaires du chemin de fer franco-suisse sont invités, aux termes de l'art. 7 des statuts, et suivant décision du Conseil d'administration du 2 avril 1857, à effectuer, du 15 mai au 1er juin 1857, un troisième versement de 50 fr. par action.

Le paiement des intérêts des versements effectués du 1er juin 1857, soit 3 fr. par action, aura lieu à la même époque, contre la remise du deuxième coupon et en déduction sur le versement de 50 fr. par action.

Ce versement et ce paiement auront lieu, à *Neuchâtel* (Suisse), à l'administration centrale (de neuf heures du matin à midi et de deux heures à quatre heures du soir), et à *Paris*, rue de Provence, 47, à la caisse centrale du chemin de fer de Paris à Lyon (de dix heures à deux heures).

G. RÉAL

COMPAGNIE

DE L'OUEST DES CHEMINS DE FER SUISSES

L'assemblée générale des actionnaires est convoquée pour le jeudi 30 avril, dans la salle du Casino, à Morges, à 11 heures.

ORDRE DU JOUR.

Propositions du Conseil d'administration, relatives à la fusion avec d'autres Compagnies de chemins de fer suisses.

L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires, propriétaires, depuis dix jours au moins, de cinq actions, ou plus.

MM. les actionnaires qui désirent y assister ou s'y faire représenter, devront déposer leurs titres avant le 20 avril :

A Paris, à la Société générale du Crédit mobilier, place Vendôme, 15 ;

A Lausanne, à la Banque cantonale vaudoise ;

A Genève, à la caisse de la Compagnie, quai du Mont-Blanc, 3.

Les procurations qui peuvent être faites sous seing privé, devront être déposées aux endroits ci-dessus, le 27 avril au plus tard.

FILATURE ROUENNAISE

LA FOUDRE.

Le nombre des actions déposées n'ayant pas permis à l'assemblée générale, convoquée pour le 31 mars 1857, de se constituer, MM. les actionnaires sont de nouveau convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire pour le lundi 4 mai 1857, à trois heures, salle Lemardelay, rue Richelieu, 100, à l'effet de délibérer sur les propositions qui étaient à l'ordre du jour de la première réunion.

MM. les actionnaires porteurs de dix actions sont invités à en faire le dépôt, trois jours d'avance, dans la caisse de MM. Loignon et Cie, banquiers de la Société, rue Chauchat, n° 10.

Les gérants : HARTOG FRÈRES ET Cie.

SOCIÉTÉ DE

L'ÉCLAIRAGE AU GAZ ET DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE.

Les actionnaires sont prévenus, conformément à l'article 30 des statuts, qu'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire est convoquée pour le mercredi 29 avril courant, à huit heures du soir, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99, à Paris,

Pour entendre le rapport du directeur gérant,

Et pour statuer tant sur les comptes annuels de la Société, que sur les pouvoirs à donner, aux termes de l'article 36 des statuts, pour la réunion ou fusion de la Société avec la Compagnie du chemin de fer et des houillères de Portes et Sénéchas.

Pour pouvoir faire partie de l'assemblée, les possesseurs de dix actions au moins doivent déposer leurs titres au siége de la Société cinq jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

Ce dépôt sera reçu dans les bureaux, rue de Richelieu, 99, à Paris, tous les jours non fériés, de dix heures à trois heures.

SOCIÉTÉ DES

PORTS DE MARSEILLE

L'assemblée générale annuelle est convoquée pour le mardi 28 avril courant, à huit heures du soir, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99, à Paris.

Pour pouvoir en faire partie, il faut être porteur de vingt actions et les déposer au siége social, cinq jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

Ce dépôt sera reçu dans les bureaux de la Société, tous les jours non fériés, de dix heures à quatre.

COMPAGNIE DU

CHEMIN DE FER ET DES HOUILLÈRES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

Une assemblée générale ordinaire et extraordinaire des actionnaires est convoquée pour le jeudi 30 avril courant, à huit heures du soir, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99, à Paris.

Cette assemblée après avoir entendu le rapport du directeur-gérant, aura à statuer sur les comptes annuels de la Compagnie et sur les pouvoirs à donner, conformément à l'art. 41 des statuts, pour la réunion ou fusion de la Compagnie avec la Société de l'éclairage au gaz et des haut-fourneaux et fonderies de Marseille.

Pour pouvoir faire partie de l'assemblée, il faut être possesseur de dix actions au moins et les déposer au siége de la Société, cinq jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

Ce dépôt sera reçu dans les bureaux, rue de Richelieu, n° 99, tous les jours non fériés, de dix heures à trois heures.

COMPAGNIE DES

JOURNAUX RÉUNIS.

Les actionnaires de la Compagnie des journaux réunis sont prévenus, conformément à l'art. 37 des statuts, que l'assemblée générale annuelle est convoquée pour le lundi 27 avril courant, à huit heures du soir, au siége de la Compagnie, rue Richelieu, 99, à Paris.

Pour pouvoir faire partie de l'assemblée il faut être porteur de dix actions et les déposer au siége social, huit jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

Ce dépôt sera reçu dans les bureaux, tous les jours non fériés, de dix heures à trois heures.

BANQUE GÉNÉRALE SUISSE de crédit international mobilier et foncier.

Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler aux actionnaires qu'il est fait un appel de fonds de 75 fr. par action ancienne de 250 fr., *exigible du 2 au 15 courant*.

L'à-compte de 4 fr. sur le dividende du premier exercice sera déduit du versement.

Les certificats provisoires seront échangés lors du versement contre des actions définitives.

Une action nouvelle en capital, de 500 fr., portant mention de versements effectués, sera délivrée contre la remise de deux actions anciennes, de 250 fr. chacune.

Les versements se font :

A Genève, au siége social, place du Port ;

A Paris, à la succursale, rue Louis-le-Grand, 30 ;

A Londres, à l'agence générale de la Banque suisse, 2, Royal Exchange-Buildings.

CAISSE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE A TURIN (Crédit mobilier).

MM. les actionnaires qui n'ont pas fait le *quatrième versement de cinquante francs* appelé pour le 16/31 mars, sont prévenus qu'ils peuvent l'effectuer encore jusqu'au *trente avril* courant, moyennant les intérêts de retard :

A Turin, au siége de la Société ;

A Gênes, à la Caisse générale ;

A Paris, chez MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte.

Mais, passé ce délai, les actions sur lesquelles le versement n'aura pas été effectué seront déchues, et la Société pourra procéder à leur vente sur duplicata (art. 8 des statuts).

COMPAGNIE LYONNAISE DES

OMNIBUS, VOITURES ET VOIES FERREES.

Le gérant a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires, qu'après avoir consulté le Conseil de surveillance, il fait un appel de 15 fr. par action, payables du 20 au 25 avril, soit à Paris chez MM. B. Fould et Cie, banquiers de la Compagnie, rue Bergère, 22, soit à Lyon, rue du Plat, 2.

Faute de paiement au plus tard le 25 avril, l'intérêt de 5 0/0 sera dû à partir du 20 du même mois.

COMPAGNIE LYONNAISE DES

OMNIBUS, VOITURES ET VOIES FERRÉES.

Assemblée générale.

Aux termes de l'art. 30 des statuts, MM. les actionnaires sont informés qu'une assemblée générale ordinaire est convoquée à Paris, place Vendôme, 16, pour le samedi 2 mai 1857, à 3 heures.

MM. les actionnaires porteurs de 100 actions qui voudront y assister devront déposer leurs titres, cinq jours au moins avant la réunion, soit au siége de la Société, à Paris, place Vendôme, 16 ; soit à Lyon, chez M. Labouette, rue du Plat, 2 ; soit à Marseille, chez MM. Roux de Fraissinet et Cie, rue de Paradis, 85.

Il leur sera remis une carte d'admission personnelle et nominative.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES CHARBONNAGES DU NORD DE CHARLEROY.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 26 des statuts, aura lieu à Bruxelles, à l'hôtel de la Société générale, le lundi 11 mai 1857, à midi.

Après les rapports de l'agent général et des commissaires, l'assemblée aura à délibérer sur diverses affaires qui lui seront soumises par le Conseil d'administration.

MM. les actionnaires porteurs de dix actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt à la caisse de la Société générale à Bruxelles ou à la Banque de France, ont seuls le droit d'assister à l'assemblée générale.

A partir du 1er mai 1857, les comptes et bilan, avec pièces à l'appui, seront soumis, au siége de la Société, à l'inspection de tous les actionnaires.

COMPAGNIE HOUILLÈRE DE

RIVE-DE-GIER, SAINT-ETIENNE, Montrambert et la Béraudière.

Les actionnaires de chacune de ces Compagnies sont prévenus qu'il sera payé, à partir du 16 avril courant, pour solde du dividende de l'exercice 1856,

Savoir :

Pour la Compagnie de Rive-de-Gier,	15	fr.	par action.
Pour la Compagnie de Saint-Étienne,	4	50	—
Pour la Compagnie de Montrambert et La Béraudière,	5	50	—
Ensemble,	25	»	—

Le paiement de ces dividendes aura lieu :

A Paris, chez MM. Seguin frères, rue Louis-le-Grand, 3 ;

A Lyon et Saint-Étienne, aux siéges respectifs des Compagnies ;

Et à Genève, chez MM. Lombard-Odier et Cie.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La cherté extraordinaire du report de la rente pendant la dernière liquitation dénonçait clairement une place surchargée d'acheteurs en spéculation, et faisait craindre de nombreuses livraisons de titres.

On remarque pourtant depuis deux jours que ce ne sont plus les titres qui entraînent les cours, ils sont moins nombreux sur le marché: c'est la spéculation qui précipite le mouvement.

Les envois énormes de numéraire en Chine et aux Grandes-Indes, les développements du commerce de l'exportation de l'Angleterre, qui a nécessité l'emploi de vastes capitaux dont la rentrée ne peut être immédiate, ont décidé la Banque d'Angleterre à multiplier des mesures de rigueur. Il y a huit jours elle avait élevé à 6 1/2 0/0 le taux de l'escompte pour les effets de commerce et pour les avances sur fonds publics; lundi dernier, elle s'est décidée à porter à 7 0/0 l'intérêt des avances sur fonds publics. On craignait qu'elle n'élevât également hier le taux de son escompte sur effets de commerce à 7 0/0. Mais à la fin de la bourse d'hier, on annonçait qu'aucune nouvelle mesure n'avait été prise à Londres; et comme le bilan de la Banque de France était favorable, les cours se sont unpeu relevés et le mouvement a été favorisé par le comptant, qui était recherché de 69 20 à 69 30.

Les actions de la Méditerranée, qui avaient atteint le cours de 2,200, ont reculé à 2,100; Lyon est retombé rapidement de 1,610 à 1555; Orléans, qui était si vivement recherché après le détachement de son coupon de 54 au cours de 1530 à 1535, a fléchi à 1460. Ces valeurs ne se sont relevées qu'à la fin de la bourse d'hier, mais elles étaient demandées avec 15 et 30 fr. de hausse sur les plus bas cours.

Les actions de l'Est ancien sont retombées de 925 à 883, et les actions nouvelles de 865 à 800. Le Nord a également été entraîné de 1,065 à 990; il a repris à 1,005.

Les actions du Midi se sont relevées à 855.

Les autres chemins qui avaient peu partagé ce grand mouvement de hausse n'en ont pas moins été affectés par la réaction générale. L'Ouest est tombé de 830 à 785 coupon détaché (22 50); Saint-Rambert, de 710 à 630; Béziers, de 605 à 570, coupon détaché (8 75).

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 2 jusqu'à celle du 9 avril.

Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 69 95 à 68 80, il est resté à 69 20; il a varié à terme de 70 70 à 69 40, il est resté à 69 50.

Le 4 1/2 0/0 a monté de 92 à 92 50, il est resté à 91 25

La Banque a varié de 4,200 à 4,175, elle est restée à 4,185.

Le Crédit mobilier a fléchi de 1,442 50 à 1,375, il est resté à 1,400.

Orléans a fléchi de 1,560 à 1,460, coupon détaché (54 fr.), il est resté à 1,475.

Le Nord a baissé de 1,050 à 985, il a fermé à 995.

L'Est ancien a fléchi de 912 50 à 857 50, il est resté à 867 50; l'Est nouveau a fléchi de 852 50 à 800, il est resté à 805.

Lyon a fléchi de 1,595 à 1,553, il a fermé à 1,567 50.

La Méditerranée a monté de 2,140 à 2,200, elle est restée à 2,135.

Le Midi ancien a fléchi de 870 à 845, il a fermé à 845; le Midi nouveau a fléchi de 875 à 850, il est resté à 851.

L'Ouest a fléchi de 870 à 7 , coupon détaché (22 50), il a fermé à 7 .

Le Grand-Central a fléchi de 612 50 à 605, il est resté à 610.

Genève a fléchi de 845 à 800, il a fermé à 812 50.

Saint-Rambert a fléchi de 695 à 670, il est resté à 670.

Les Ardennes ont baissé de 600 à 590.

Béziers a fléchi de 600 à 567 50, coupon détaché (8 75).

Les Autrichiens ont fléchi de 772 50 à 737 50.

Le Victor-Emmanuel a fléchi de 602 50 à 580.

Les Lombard-Vénitiens ont fléchi de 637 50 à 630, ils ont fermé à 632 50.

Les François-Joseph ont fléchi de 515 à 500, ils ont fermé à 515.

Les Saragosse ont varié de 498 75 à 491 25.

Samedi. — La rente a été très-offerte, elle a fléchi dès le début, mais le mouvement rétrograde n'a pas fait de plus grands progrès jusqu'à la clôture. L'élévation de l'escompte à Londres avait jeté de nouvelles incertitudes parmi nos spéculateurs. Les chemins de fer avaient ouverts en forte baisse; ils reprenaient faveur à la clôture. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 69 60 à 69 50, et à terme de 69 90 à 70; le 4 1/2 0/0, de 92 75 à 92 50 au comptant. La Banque s'est tenue à 4,175; le Crédit mobilier, de 1,435 à 1,445; Orléans, de 1,500 à 1,506 25, coupon détaché (54); l'Ouest, de 810 à 802 50; coupon détaché (22 50); Béziers, de 590 à 585, coupon détaché (8 75); le Nord, de 1,025 à 1,028 75; l'Est ancien, de 900 à 895; l'Est nouveau, de 830 à 825; Lyon, de 1,575 à 1,582 50. La Méditerranée a fait 2,160; le Midi ancien, de 867 50 à 862 50; le Midi nouveau, de 870 à 872 50; le Grand-Central, de 615 à 612 50; Genève, de 835 à 840; Saint-Rambert, de 695 à 698 75; les Ardennes, de 600 à 595; les Autrichiens, de 767 50 à 763; l'Emmanuel, de 595 à 597 50; les Lombards, de 631 25 à 632 50; le Saragosse, de 497 50 à 498 75; le François-Joseph, de 512 50 à 510.

Lundi. — La bourse était très-bonne jusqu'à deux heures, mais à partir de ce moment toutes les valeurs ont fléchi au comptant de 20 c. à 69 30, et à terme de 15 c. à 69 85; le 4 1/2 0/0, de 25 à 92 25. La Banque a varié de 4,200 à 4,175. Le Crédit mobilier a fléchi de 1,440 à 1,427 50; l'Orléans, de 1,530 à 1,505; le Nord, de 1,030 à 1,017 50; l'Est ancien, de 895 à 883 75; l'Est nouveau, de 830 à 820; Lyon, de 1,600 à 1,585; la Méditerranée, de 2,185 à 2,160; le Midi ancien, de 875 à 867 50; le Midi nouveau, de 875 à 870; l'Ouest, de 802 50 à 785; le Grand-Central, de 615 à 612 50; Genève, de 840 à 820; Saint-Rambert, de 702 50 à 690; les Ardennes, de 602 50 à 600; Béziers, de 587 50 à 580; les Autrichiens, de 755 à 740; l'Emmanuel, de 595 à 590; le François-Joseph, de 507 50 à 505. Les Lombards ont repris de 632 50 à 636 25; les Saragosse, de 497 50 à 498 75.

Mardi. La nouvelle que la Banque d'Angleterre avait élevé à 7 0/0 le taux d'escompte pour les avances sur fonds prblics et une baisse de 5/8 sur les consolidés, ont jeté le désarroi sur notre marché. La rente a fléchi de nouveau et les chemins de fer ont été rapidement entraînés. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 50 c. à 68 80 et à terme de 55 c. à 69 30; le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 92 25. La Banque à 4,175. Le Crédit mobilier a fléchi de 17 fr. à 1,410; l'Orléans, de 15 fr. à 1,490; le Nord, de 22 50 à 995; l'Est ancien, de 27 50 à 865; l'Est nouveau, de 10 à 810; Lyon, de 17 50 à 1,595; la Méditerranée, de 5 à 2,155; le Midi, de 10 à 857 50; l'Est nouveau, de 7 50 à 867 50; l'Ouest, de 5 à 786; le Grand-Central, de 5 à 607 50; Genève, de 20 à 800; Saint-Rambert, de 25 à 663; les Ardennes, de 10 à 590; Béziers, de 5 à 595; les Autrichiens, de 15 à 725; l'Emmanuel, de 22 50 à 572 50; les Lombards, de 2 50 à 633 75; le François-Joseph, de 2 50 à 502 40; le Saragosse, de 1 25 à 497 50.

Mercredi. — La bourse s'est tenue assez ferme jusqu'à deux heures; mais toutes les valeurs ont éprouvé une nouvelle baisse à la clôture sur le bruit répandu que la Banque se préparait à remettre les échéances escomptables à 75 jours. Le 3 0/0 a monté au comptant de 15 à 68 95 et a fléchi à terme de 20 c. à 69 10. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 75 c. à 91 50. La Banque a fait 4,185. Le Mobilier a fléchi de 35 à 1,375; l'Orléans, de 25 à 1,465. Le Nord a varié de 1,005 à 995; l'Est ancien, de 877 50 à 865; l'Est nouveau, de 840 à 800; Lyon, de 1,575 à 1,550; la Méditerranée, de 1,350 à 1,330; le Midi ancien, de 855 à 845; le Midi nouveau, de 860 à 855; l'Ouest, de 790 à 785; le Grand-Central, de 610 à 607 50; Genève, de 807 50 à 805; Saint-Rambert, de 680 à 675; les Autrichiens, de 735 à 730; l'Emmanuel, de 585 à 580; le François-Joseph, de 507 50 à 505; Saragosse, de 497 50 à 495. Les Lombards ont fléchi de 1 25 à 635.

Jeudi. — Les cours étaient encore lourds et incertains jusqu'à deux heures; mais toutes les valeurs se relevaient et étaient demandées à la clôture. La rente 3 0/0 a monté de 25 au comptant à 69 20, et de 40 c. à 69 50 à terme. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 25 à terme. La Banque s'est tenue à 4,185. Le Crédit mobilier a repris de 25 à 1,400. Orléans a varié à terme de 1,460 à 1,482 50; le Nord, de 990 à 1,005; l'Est ancien, de 860 à 870; l'Est nouveau, de 800 à 812 50; Lyon, de 1,555 à 1,572 50; la Méditerranée, de 2,100 à 2,145; le Midi ancien, de 840 à 845; le Midi nouveau, de 850 à 860; l'Ouest, de 775 à 785; le Grand-Central, de 607 50 à 610; Genève, de 802 50 à 820; St-Rambert, de 667 50 à 680; Béziers, de 572 50 à 568 75; les Autrichiens, de 730 à 740; l'Emmanuel, de 580 à 585; les François-Joseph, de 505 à 515; le Saragosse, de 497 50 à 491 25. Les Lombards se sont tenus à 632 50.

Vendredi. — La bourse d'aujourd'hui était excellente. Les premiers cours étaient en hausse. On a fait quelques tentatives pour les faire reculer, mais ils reprenaient faveur à la clôture. Le 3 0/0 a monté au comptant de 25 c. à 69 45, et à terme de 15 à 69 65; le 4 1/2 0/0, de 50 à 91 75. La Banque a varié de 4,200 à 4,185; le Crédit mobilier, de 1,405 à 1,410; Orléans, de 1,480 à 1,485; le Nord, de 1,040 à 1,023; l'Est ancien, de 875 à 880; l'Est nouveau, de 815 à 817 50; Lyon, de 1,575 à 1,577 50; la Méditerranée, de 2,130 à 2,140; le Midi ancien, de 850 à 855; le Midi nouveau, de 865 à 867 50; l'Ouest, de 795 à 790. Le Grand-Central s'est tenu à 610; Saint-Rambert, à 680; Béziers, à 570; Genève, à 825. Les Autrichiens ont varié de 745 à 746 25; le Victor-Emmanuel, de 590 à 595; les François-Joseph, de 512 50 à 520; le Saragosse, de 490 à 492 50; l'Ouest suisse, de 525 à 531 25; le Central suisse, de 500 à 510.

LATOUR.

zed by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Anonymes ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque du paiement des revenus	Dernier cours connu
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer.	C	100.000	500	tout.	79 90	janv. juill.	540 ..
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	24.000	(1) 500	tout	55 ..	janv. juil	850 ..
Omnibus des chemins de fer..	C	3 200	300	id.	10 ..	février ..	175 ..
Omnibus de Londres........	C	250.000	100	id	8 25	......	102 50
Comp. imp. des voitures de Paris	A	400 000	100	id.	1 65	mars....	72 50
Cocheries parisiennes.......	C	1 700	80	id	9 50	févr. août	100 ..
Omnibus de Lyon...........	C	..	100	tout.	.. ..	.	55 ..
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital.	A	69 120	1 000	tout.	50 ..	avril. oct	110 ..
— act. de jouiss...	A	69 120	1/69000	id.	8 30	1er juill.	100 ..
Bourgogne, action de capital...	A	27 200	1 000	id.	50 ..	avril. oct	980 ..
— action de jouiss....	A	27 200	1/27200		12 50	1er juin ..	140 ..
Arles à Bouc., act. de capital.	A	6 000	1 000	.	50 ..	avril, oct	.. ..
Trois canaux, act. de capital...	A	47 500	1 000	id.	50 ..	id. ..	.. ..
Roanne à Digoin...........	A	13.000	1 000	id.	11 ..	mai	135 ..
Aire à la Bassée...........	A	600	5.000	id.	510 ..	févr. août	4000 ..
Sambre à l'Oise	A	11 500	1 000	id.	87 50	....	900 ..
Scarpe inférieure	C	2 200	1 000	id.	120 ..	....	1500 ..
Sambre française canalisée	A	8 000	1.000	id	120 ..	....	1300 ..
Canalisation de l'Ebre........	A	61.000	400	id.	4 0/0	....	.. ..
Eaux d'Auteuil et de Neuilly	C	8 000	250	id	6.70 0/0	avril oct.	255 ..
Compagnie générale des Eaux	A	80.000	250	125	4 0/0	....	235 ..
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille..........	C	10000 parts	1/10000	150	.. ..	avril, oct.	195 ..
Pont, gare et port de Grenelle	A	1 000	1 000	id	10 ..	....	.. ..
Pont de Rouen.............	A	800	1 000	id	42 ..	janv. juill	.. ..
Ponts réunis.	C	3 000	1 000	id	51/2 0/0	......	.. ..
Nouveaux Ponts réunis.......	C	4 000	1.000	id	51/2 0/0	......	.. ..
NAVIGATION.							
Baron, Léon Gay et Ce.	C	10 000	500	400	156 75	janv. juill	550 ..
Compagnie franco-amér. Est	C	..	500	tout.	151 [illegible]	juin, déc	500 ..
Messageries Imp. Serv. marit	A	60.000	500	tout	110 ..	janv. juill	1180 ..
Ce cent. de transp. et de nav.	C	5 000	250	id.	16 ..	......	50 ..
Compagnie générale maritime	A	60 000	500	250	13 50	janv. juill	475 ..
Marc Fraissinet père et fils ..	C	..	500	id.	.. ..	.	630 ..
Arnaud Touache fr. et Ce......	C	..	500	id.	.. ..	.	450 ..
Armements marit. Barbey et Ce	C	..	500	tout	16 0/0	.	540 ..
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard) ..	C	24000 parts	300	tout	27 ..	avril. oct.	300 ..
Centre-du-Flénu............	Civ.	3.000	1 000	id	20 ..	....	245 ..
Pont-de-Loup-Sud........	Civ	2 800	1 000	id.	70 ..	avril ..	400 ..
Monceaux-Saint-Etienne	Civ.	2.800	500	id.	.. ..	....	.. ..
Blanzy....................	C	20 000	500	id.	35 ..	févr. août	725 ..
Anzin.....................	A	1 500	1/1500	id.	150 ..	....	1150 .
Chazotte..................	A	3 520	1/3520	id	42 ..	....	780 ..
Layon-et-Loire............	A	1 850	1/1850	id	.. ..	....	400 ..
Loire (quatre groupes).......	A	80 000	1/80000	id	58 ..	avril oct.	750 ..
Loire..	A	80 000	1/80000	id	12 ..	id.. ..	150 ..
St-Etienne	A	80 000	1/80000	id.	8 50	id.....	152 50
Montrambert..........	A	80 000	1/80000	id.	10 ..	id.....	155 ..
Rive-de-Gier.	A	80 000	1/80000	id.	17 50	id.....	291 25
Mayenne et Sarthe........	A	11 200	1/11200	id	34 ..	..	625 ..
Grand'Combe	A	24 000	1/24000	id	00 ..	janv. juill	1000 ..
Haute-Loire (anc. Société)...	Civ.	5 200	500	id.	20 ..	avril oct.	300 ..
Carmaux-Toulouse	C	116.000	110	id.	19 ..	janv. juill	137 50
Houillères réunies-à-Quarégnon	A	6.720	250	id	.. ..	....	150 ..
Charbonnages belges.....	A	30 000	500	id	25 ..	....	400 ..
Compagnie générale. Asphalte	C	8 000	500	id	.. ..	....	.. ..
Bastennes	C	10 000	100	id	5 0/0	15 janv juil	100 ..
Loire, obligations anciennes .	.	4 164	1 250	id.	50 ..	......	1005 ..
— — nouvelles .	.	15 [illegible]	1 250	id.	50 ..	févr. août	965 ..
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne....... ..zinc.	A	90 000	80	tout.	20 ..	mai, nov.	415 ..
Nouvelle-Montagne. .... zinc	A	3 000	1.000	id.	90 ..	....	1025 ..
Stolberg et Westphalie,priv. zinc	A	40 000	375	id	5 0/0	octobre ..	300 ..
— non priv. zinc.	A	40 000	375	id.	.. ..	id..	100 ..
Corphalie ....zinc.	A	5.200	1.000	id	70 ..	....	1065 ..
Bleyberg-la-Montzen......zinc.	A	5 500	500	id	.. .	1er juin. ..	.. ..
Eschweiler, priv. ....zinc	A	6.500	375	id	5 0/0	janv av	.. ..
— non priv. ....zinc.	A	6.500	375	id	.. ..	id	.. ..
Silésie....................zinc.	A	50 000	375	id.	8 45	mai, nov.	255 ..
Mouzaïa (Algérie)......cuivre	C	60.000	100	id.	1 50	août	30 ..
Tenez (Algérie).........cuivre.	C	24 000	100	id	.. ..	....	40 ..
Pontgibaud, ...plomb, argentif	A	10 000	1/10000	id.	25 ..	....	210 ..
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Ce......	C	14.000	00	tout	47 20	sept mars	800 ..
Septèmes........	C	40.000	250	id	.. ..	avril. oct.	.. ..
Caronte..........	C	70.000	100	90	1 75	....	55 ..
Galvanisation du fer........	C	2.000	500	tout	40 ..	....	250 ..
Chameroy.............	C	2.000	500	id	58 ..	juin. déc.	750 ..
Gandillot............... ...	C	2 200	2.5	d.	35 ..	....	.. ..
Christofle...............	C	4.000	500	d.	110 ..	....	.. ..

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

DÉNOMINATION.	Anonymes ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)	C	28 000	500	tout.	90 ..	déc. juin.	860 ..
Loire et Ardèche...........	A	4.000	1/4000	id.	500 ..	....	4160 ..
Aveyron	A	..	5.000	id.	. ..	.	4060 ..
Decazeville (Aveyron)......	A	2.400	3 000	id.	350 ..	juin, déc.	3800 ..
Alais (Gard)	A	18 000	1/18000	id.	.. ..	....	.. ..
Basse-Indre............	C	5 000	500	id.	40 ..	avril, oct.	700 ..
Châtillon et Commentry......	C	50.000	500	id.	50 ..	mars, sep	700 ..
Maubeuge (Nord).........	A	6 000	1/6000	id.	.. ..	....	450 ..
Fourchambault.	C	50 000	1/50000	id	50 .	....	490 ..
Marine et des Chemins de fer.	C	54 000	1/54000	id.	70 ..	mai. nov	540 ..
Horme.........	A	10 000	1/10000	id	.. ..	......	525 ..
Côte-d'Or.	C	6 000	500	.	.. ..	......	575 ..
Franche-Comté..........	C	6 0 0	500	.	.. ..	....	407 50
Montataire (forges et chant.) .	A	..	400	tout	.. ..	..	900 ..
Espérance (Belgique)	A	4 000	1 000	id.	75 ..	janv. juill	1 250 ..
Monceau-sur-Sambre (Belgique)	A	4 000	1 000	id	125 ..	avril. oct.	1 500 ..
Providence (Belgique).......	A	5.200	1 000	id	105 ..	....	1 210 ..
Phénix métallurgique......	A	60.000	375	id	10 ..	janv. juill	350 ..
Sambre (Belgique).........	A	10 000	500	id.	. ..	......	.. ..
Seraing	C	11 160	1/11160	id.	70 ..	.	1 100 ..
Ougrée (Belgique)	A	12 800	1/12800	id.	60 ..	......	615 ..
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)	C	24000 part	1/24000	tout	5 0/0	avril. oct	. ..
Paris (éclairage et chauffage	A	110 000	1/500	id	40 ..	....	710 ..
Nord (Batignolles)........	C	6 000	500	id	40 ..	avril. oct	500 ..
Est. Vincennes..........	C	1 000	500	id.	14 50	......	.. ..
Versailles..........	C	1 200	500	id.	25 ..	mars sept	300 ..
Wazemmes............	E	2 400	400	id.	7 50	1er octobre.	175 ..
Amiens	C	1 000	500	id.	20 ..	janv. juill	440 ..
Comp. centrale, Lebon 18 villes	C	15 000	500	id	21 25	janv. juill.	505 ..
Union des Gaz.	C	40 000	250	id.	50 ..	janvier .	175 ..
FILATURES.							
Moberly Amiens	A	8 000	500	tout.	47 ..	septembre	600 ..
Lin	C	40 000	500	id	49 10	janv. juill	540 ..
Toulon (Comp. continentale) ..	C	7 200	200	id.	20 ..	......	.. ..
Lainière.	C	1 400	500	id.	15 81	......	550 ..
Pont-Rémy.	A	5 000	1/5000	id	31 ..	30 avril..	480 ..
La Foudre (rouennaise)	C	10.000	250	125	.. ..	janv. juill	.. ..
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	6 000	500	tout.	75 ..	janv. juill	500 ..
Glaces de Saint Gobain	A	1 152	1/1152	id	.. ..	....	33 000 ..
Glaces de Montluçon......	C	25 000	500	id	.. ..	....	200 ..
Glaces d'Oignies. ...Belgique.	A	10 100	1 000	id	62 65	juill. sept	1 275 ..
Glaces d'Aix-la-Chapelle Prusse	A	2.000	375	id	.. ..	avril. oct.	142 50
Palais de l'Industrie	A	120.000	100	id	4 0/0	......	75 ..
Immeubles Rivoli.......	A	240.000	100	id	5 0/0	janv. juill	105 ..
Télégraphe sous-marin Manche	C	400.000	25	id	6 1/2 0/0	mars, sept	20 ..
— Méditerranée.	C	30 000	250	id.	5 0/0	....	100 ..
Ce gén. de Vidanges, Richer et Ce	C	2 000	500	id	12 50	....	160 ..
Sucreries, Raffineries de Scarpe	C	16 000	250	id	.. ..	....	.. ..
Substances alimres, Chollet et Ce	C	40 000	100	id	10 ..	....	90 ..
Docks Louis-Napoléon		..	250	125	.	....	130 50
ASSURANCES.							
Générale............mar	A	400	12 500	5000	1900 ..	avril	24 0/0 b
Sécurité.............mar.	A	300	5.000	1 5	200 ..	....	32 0/0 b
Union des ports ....mar.	A	1.000	5.000	750	232 50	avril. ...	13 0/0 b
Indemnité.............mar	A	400	5.000	1000	.. ..	....	14 0/0 b
Lloyd français.........mar.	A	1.200	5.000	1/5	250 ..	février ..	20 0/0 b
Océan ....mar	A	200	5.000	1000	200 40	....	25 0/0 b
Chambre d'assurances ...mar.	A	600	5.000	1/5	150 ..	février...	30 0/0 b.
Mélusine.............mar.	A	400	5.000	1/5	252 50	mars	20 0/0 b
Vigie ....mar.	A	200	5 000	1000	075 ..	....	25 0/0 b
Sauvegarde ....mar	A	200	5.000	1000	165 ..	février. ...	15 0/0 b
Pilote...............mar	A	200	5 000	1000	371 ..	......	..
Comp. franç. de prêts. mar.	A	200	5 000	1000	130 ..	février..	..
Phare maritime.........mar	A	200	5 000	1000	.. .	......	..
Maritime ....mar.	A	1 000	1.000	250	.. ..	......	..
Centrale ....mar	A	1 000	5.000	1000	120 ..	février..	18 0/0 b
Réunion ....mar.	A	1 200	5.000	1000	80 ..	id.	20 0/0 b
Ecle.................mar	A	200	5.000	1000	.. ..	févr. août	..
Générale ....inc	A	400	5.000	tout	2775 ..	avril....	700 0/0 b
Phénix.............. inc	A	4 000	1 000	id.	215 ..	mai, nov.	220 0/0 b
Nationale ....inc	A	2.000	5 000	1/5	075 ..	mars. ...	104 0/0 b
Union ....inc	A	2.000	5.000	1/5	325 ..	avril....	88 0/0 n
Soleil.............. inc	A	1 000	0 000	1/5	300 ..	id. ..	115 0/0 b
France ....inc	A	2 000	5 000	1/5	200 ..	id.....	50 0/0 b
Urbaine ....inc.	A	1.000	5 000	1/5	300 ..	id.	102 0/0 b
Providence ....inc	A	2.000	2 500	500	90 ..	id.....	60 0/0 b
Aigle ....inc.	A	400	5 000	2000	.. ..	id.... .	25 0/0 b
Paternelle ....inc.	A	3 000	1 000	400	42 50	id......	pair
Confiance..............inc.	A	800	5 000	1000	.. ..	id......	7 1/2 0/0
Nord ....inc.	A	2 000	1 000	200	20 ..	id.. ..	12 0/0 b
Générale.............vie.	A	400	7 500	tout	2025 ..	t. les 3 ans	1012 30/0 b
Nationale ....vie.	A	3 000	5 000	1/5	100 ..	t. les 4 ans	24 0/0 b
Union ....vie	A	2.000	5 000	1/5	100 ..	t. les 5 ans.	15 0/0 b
Phénix ....vie.	A	800	5.000	1000	170 ..	id	3 0/0 p
Paternelle ....vie.	A	6.000	500	100	125 ..	avril.	5 0/0 b
Conservateur...........vie.	A	1.000	1.000	500	.. ..	......	.
Impériale.............vie.	A	1.000	500	250	.. ..	......	.
Générale ....grêle		2 000	5.000	1000	50 ..	avril.....	9 0/0 b

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 4 AU 10 AVRIL

Longueur expl.	Longueur totale	Durée	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Revenu de chaque act. dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 4 Compt.	Samedi 4 Terme	Lundi 6 Compt.	Lundi 6 Terme	Mardi 7 Compt.	Mardi 7 Terme	Mercredi 8 Compt.	Mercredi 8 Terme	Jeudi 9 Compt.	Jeudi 9 Terme	Vendredi 10 Compt.	Vendredi 10 Terme
795	701	99	400.000	400	tout	61 fr. pour 1856	juillet 1856	Nord	1028 75	1025 ..	1017 50	1022 50	995 ..	1002 50	995 ..	1001 25	995 ..	1005 ..	1015 ..	1015 ..
676	1052	99	300.000	500	tout	41 fr. pour 1856	avril 1857	Ouest	792 50	797 50	785 ..	790 ..	785 ..	792 50	785 ..	790 ..	775 ..	785 ..	790 ..	792 50
1234	1774	99	100.000	500	tout	51 fr. pour 1856	avril 1857	Orléans	1506 25	1520 ..	1505 ..	1517 50	1490 ..	1480 ..	1485 ..	1485 ..	1475 ..	1482 50	1485 ..	1485 ..
1922	1821	99	250.000	500	tout	31 f. 50 pour 1856	mai 1856	Est	885 ..	885 ..	880 ..	881 25	865 ..	870 ..	855 ..	862 50	867 50	870 ..	860 ..	867 50
•	•	•	250.000	500	tout	5 fr.	mai 1856	Est nouvelles	835 ..	830 ..	845 ..	855 ..	840 ..	845 ..	800 ..	802 50	805 ..	812 50	817 50	820 ..
676	904	99	285.000	500	400	84 f. 50 pour 1855	juillet 1856	Paris à Lyon	1592 50	1595 ..	1585 ..	1592 50	1567 50	1570 ..	1570 ..	1565 ..	1567 50	1572 50	1577 50	1577 50
75	331	99	80.000	500	375	4 0/0	juillet 1856	Lyon à Genève	840 ..	840 ..	820 ..	820 ..	810 ..	807 50	805 ..	802 50	812 50	810 ..	815 ..	822 50
551	621	99	90.000	500	tout	80 fr. pour 1855	avril 1856	Lyon à la Méditerr.	2160 ..	2160 ..	2160 ..	2175 ..	2155 ..	2160 ..	2130 ..	2165 ..	2135 ..	2140 ..	2140 ..	2140 ..
164	800	99	134.000	500	tout	10 fr.	juillet 1856	Midi	862 50	870 ..	867 50	867 50	857 50	865 ..	845 ..	847 50	845 ..	855 ..	855 ..	857 50
•	•	•	39.334	700	500	•	juillet 1856	Midi nouvelles	872 50	870 ..	867 50	860 ..	860 ..	860 ..	855 ..	850 ..	850 ..	860 ..	867 50	860 ..
52	52	99	15.000	500	tout		•	Bordeaux à la Teste	• ..	• ..	670 ..	• ..	• ..	• ..	670 ..	• ..	• ..	• ..	670 ..	• ..
125	1058	99	221.000	500	tout	4 0/0.	juillet 1856	Grand-Central	612 50	615 ..	612 50	612 50	607 50	610 ..	607 50	612 50	610 ..	610 ..	610 ..	610 ..
56	98	99	50.000	500	300	4 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Gren.	628 75	700 ..	680 ..	692 50	685 ..	610 ..	675 ..	670 ..	670 ..	680 ..	680 ..	690 ..
	84	99	86.000	500	tout	4 0/0	avril	Béziers à Graissessac	587 50	585 ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	587 50	585 75	570 ..	575 ..
•	140	99	42.000	500	350	5 fr. 25	janvier 1856	Ardennes et Oise	585 ..	600 ..	610 ..	595 ..	• ..	• ..	• ..	• ..	590 ..	• ..	590 ..	• ..
•	85	99	110.000	500	250	4 1/2 0/0	juin 1856	Sarde Victor-Emm.	587 50	590 50	595 ..	590 ..	572 50	575 ..	580 ..	580 ..	581 50	585 ..	585 ..	590 ..
677	1476	91	400.000	500	325	31 fr. 90	juillet 1856	Chemins autrichiens	765 ..	765 ..	740 ..	747 50	725 ..	735 ..	730 ..	728 75	737 50	740 ..	746 25	746 25
..	1012	90	300.000	500	200		•	François-Joseph	540 ..	• ..	505 ..	• ..	502 50	• ..	505 ..	• ..	515 ..	• ..	520 ..	• ..
402	1071	90	342.500	500	150		•	Lombards Vénitiens	632 50	• ..	636 25	• ..	631 75	• ..	635 ..	• ..	632 50	• ..	632 50	• ..
84	226	90	72.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Central suisse	• ..	• ..	• ..	• ..	507 50	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	510 ..	• ..
44	72	99	30.000	500	250	•	juin 1856	Ouest suisse	• ..	• ..	• ..	• ..	527 50	• ..	525 ..	• ..	• ..	• ..	531 25	• ..
14	14	99	7.931	250	250	6 0/0	15 avril 15 avril	Tarragone à Reus	245 ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	235 ..	• ..	• ..	• ..

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	4	6	7	8	9	10
1851-52-4	375.000	75 ans	335	tout.	500	avril.	15 ..	janvier juillet.	Nord	285 ..	285 ..	287 50	285 ..	285 ..	286 25
1851	2.963	46 —	335	tout.	500		.. ..		Nord-Boulogne						
•	17.418	88 —	•	tout.	562 50	•	16 87 1/2	D°	Nord-Charleroy	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..
1852	80.000	56 —	1.060	tout.	1.250	avril	50 ..	avril octobre	Paris à Lyon	• ..	275 ..	• ..	• ..	275 ..	275 ..
1855	100.000	92 —	290	tout.	500	avril	15 ..	D°	D° (nouvelles)	280 ..	280 ..	278 75	280 ..	280 ..	280 ..
1852	120.000	99 —	500	tout.	625	D°	25 ..	D°	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	480 ..	480 ..	477 50	477 50	480 ..	477 50
1853	187.333	99 —	350	tout.	500	D°	15 ..	janvier juillet.	D° Nouvelles 3 0/0	• ..	286 25	286 25	286 25	• ..	285 75
1852	265.028	96 —	500	tout.	650	avril.	25 ..	juin décembre	Est	470 ..	468 75	468 75	470 ..	467 50	467 50
1854	196.000	94 —	270	210	500	mars.	15 ..	janvier juillet.	D° (nouvelles)	276 25	275 ..	275 ..	276 25	276 25	275 ..
•	2.775	47 —	•	tout.	1.250	•	50 ..	avril octobre.	Strasbourg Bâle	• ..	• ..	• ..	475 ..	• ..	• ..
•	24.000	50 —	•	tout.	625	•	25 ..	janvier juillet	D°	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..
1855	600.000	94 —	280	tout	500	mars	15 ..	D°	Ouest (nouvelles)	278 75	278 75	278 75	277 50	276 25	277 50
1842	8.898	47 —	1.125	tout.	1.250	décembre.	50 ..	D°	Paris à Orléans 1842	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..
1848	13.333	00 —	•	tout.	1.250	D°	50 ..	D°	D° (Nouvelles 1848)	• ..	• ..	950 ..	• ..	• ..	• ..
1853	430.000	97 —	•	tout.	500	•	15 ..	D°	D° 3 0/0	281 25	284 25	284 50	284 25	284 25	281 25
1853	134.067	99 —	300	tout.	500	décembre	15 ..	D°	Grand-Central	• ..	• ..	280 ..	280 ..	• ..	280 ..
1855	134.200	99 —	280	tout.	500	décembre.	15 ..	D°	D° (nouvelles)	273 75	272 50	273 75	273 75	275 ..	275 ..
1853	103.614	99 —	500	tout.	625	D°	25 ..	D°	Rhône et Loire	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..
1853	83.843	99 —	500	tout.	500	D°	15 ..	D°	D° 3 0/0	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..
1855	87.710	99 —	285	tout.	500	D°	15 ..	D°	Lyon à Genève	282 50	282 50	282 50	284 25	281 25	281 25
1855	300.000	90 —	275	•	500	septembre.	15 ..	septembre mars	Autrichiens	281 25	281 25	277 50	278 25	278 75	277 50
1856	100.540	99 —	285	tout	500		15 ..	janv. juillet.	Midi	280 75	283 75	286 ..	283 75	286 ..	282 75
1856	180.000	97 —	285	•	500		15 ..	janv. juillet.	Lyon-Bourbonnais	280 ..	280 ..	277 50	277 50	280 ..	278 75
1854	4.200	82 —	250	•	500	25 janvier	15 ..	1er avril 1er octobre	Tarragone à Reus	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..
1856	667	82 ..	250	•	500	•	15 ..	1er février 1er juillet	D°	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 3 au 9 avril 1857 (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	3	4	6	7	8	9
Nord	1025 .. à 1031 25	1030 .. à 1028 75	1000 .. à 1000 ..	995 .. à 1000 ..	975 .. à 981 75	
Est	840 .. à 850 ..	845 .. à 860 75	825 .. à 862 50	825 .. à 862 50	830 .. à 817 50	
Est nouvelles	810 .. à 825 ..	810 .. à 825 ..	800 .. à 810 ..	800 .. à 810 ..	780 .. à 805 ..	
Orléans	1540 .. à 1550 ..	1520 .. à 1575 ..	1500 .. à 1550 ..	1525 .. à 1575 ..	1500 .. à 1550 ..	
Lyon	1560 .. à 1562 50	1560 .. à 1570 ..	1565 .. à 1558 25	1545 .. à 1556 25	1530 .. à 1541 50	

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

DÉNOMINATION.	Samedi 4 Comptant	Samedi 4 Terme	Lundi 6 Comptant	Lundi 6 Terme	Mardi 7 Comptant	Mardi 7 Terme	Mercredi 8 Comptant	Mercredi 8 Terme	Jeudi 9 Comptant	Jeudi 9 Terme	Vendredi 10 Comptant	Vendredi 10 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
RENTES 3 0/0	69 50	70 ..	69 30	69 85	68 80	69 30	68 95	68 40	69 20	69 50	69 45	69 60
RENTES 4 1/2 0/0	92 50	.. ..	92 25	.. ..	92 25	.. ..	92 10	.. ..	91 2.	.. ..	91 75	• •
EMPRUNT 3 0/0	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
EMPRUNT 4 1/2 0/0	.. ..	.. ..	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	.. ..	.. ..	• •	.. ..	• •
Banque de France, jouiss., juillet 1856	4175 ..	• •	4175 ..	• •	4175 ..	• •	4185 ..	• •	4185 ..	• •	4185 ..	• •
Comptoir national d'escompte, jouiss. janvier 1856	685 ..	• •	685 ..	• •	685 ..	• •	685 ..	• •	690 ..	• •	• ..	• •
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss. juillet	610 ..	• •	615 ..	• •	610 ..	• •	• ..	• •	665 ..	• •	605 ..	• •
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre	435 ..	• •	437 50	• •	• ..	• •	437 50	• •	435 ..	• •	435 ..	• •
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	380 ..	• •	381 ..	• •	385 ..	• •	390 ..	• •	385 ..	• •	385 ..	• •
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	91 25	• •	90 ..	• •	90 ..	• •	90 ..	• •	90 ..	• •	90 ..	• •
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° d°	90 ..	• •	80 ..	• •	80 ..	• •	.. ..	• •	80 ..	• •	80 ..	• •
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 260 payés, jouis. mai	• •	• •	9?0 ..	• •	850 •	• •	• ..	• •	• •	• •	• •	• •
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1856	1445 ..	1452 50	1421 50	1435 ..	1410 ..	1400 ..	1375 ..	1375 ..	1400 ..	1405 ..	1410 ..	1410 •
Ville de Paris, obligations 1852, jouiss. juillet 1856	• ..	• •	1090 ..	• •	1050 ..	•	1050 ..	• •	• ..	• •	1050 ..	• •
d° d° 1855, tout payé jouiss. mars 1857	390 ..	• •	390 ..	• •	377 50	• •	375 ..	• •	375 ..	• •	3?? ..	• ..
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	93 1/4	• •	93 1/4	• •	93 5/8	• •	93 1/4	• •	93 1/8	• •	.. ..	• •
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1856	101 1/4	• •	• 1/2	• •	• 1/2	• •	• 1/2	• •	• 1/2	• •	100 3/8	• •
Piémontais. 5 0/0 jouiss. juin 1856	91 25	• •	91 25	• •	90 25	• •	90 25	• •	91 ..	• •	91 ..	• •
— 3 0/0 jouiss., juillet 1856	55 75	• •	56 ..	• •	55 75	•	55 75	• •	55 75	• •	.. ..	• •
Autrichien. 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1856	90 ..	• •	91 1/2	• •	90 1/2	•	.. 1/2	• •	89 1/2	• •	• 1/2	• •
Emprunt Romain, jouiss., juin 1855	89 3/4	• •	90 1/2	• •	89 3/4	• •	89 3/4	• •	90 1/2	• •	.. 1/2	• •
Espagne différ. convert. jouiss., juillet	.. 1/2	• •	.. 1/2	• •	.. 1/2	• •	.. 1/2	• •	40 3/4	• •	.. 1/2	• •
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1856	.. 1/2	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. 1/2	• •	38 1/2	• •	.. 1/2	• •
d° intérieure d°	.. 1/2	• •	.. ..	• •	.. 1/2	• •	.. 1/2	• •	35 1/2	• •	.. 1/2	• •

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

Le Directeur, J. MIRÈS.

Digitized by Google

N° 867 — 18e ANNÉE. — N° 16 — SAMEDI, 18 AVRIL 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

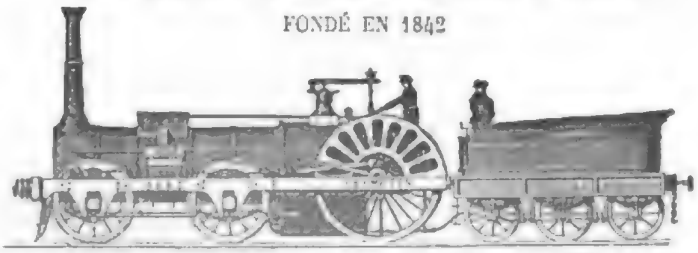
PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 2fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité OFFLEY, DAVIES ET Cie, foreign Newspapers Advertising Agents, 1, Norfolk street, Strand, and 1, Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Les porteurs d'actions anciennes de la Caisse et Journal des chemins de fer sont invités à venir échanger leurs titres contre des actions de la Caisse générale des chemins de fer, seules admises aujourd'hui à la cote officielle.

Cet échange devra être effectué avant le 1er mai prochain, le dividende n'étant payable que sur les actions de la Caisse générale des chemins de fer.

Les actionnaires qui se sont conformés aux conditions de l'art. 35 des statuts, sont prévenus que l'assemblée générale annuelle est convoquée pour le samedi 25 avril courant, à 8 heures du soir, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99, à Paris.

AVIS

A NOS ABONNÉS DE PARIS.

MM. les Abonnés de Paris qui désirent recevoir leur journal dans les Départements sont priés d'acquitter le supplément dû pour frais de port. A défaut de ce supplément, le journal continuera à leur être adressé à leur domicile de Paris.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 365. — Banque de France, 346. — Société des Ports de Marseille, 346. — Compagnie parisienne du gaz, 347. — Compagnie impériale des voitures de Paris, 347. — De l'impôt sur les valeurs mobilières, 347. — L'impôt mobilier, 348. — Chemins de fer romains, 348. — Le *Times* et l'impôt sur les valeurs mobilières, 348. — Société de l'éclairage au gaz et des hauts-fourneaux de Marseille, 349. — Chronique des chemins de fer, 349. — Chemin de fer d'Anvers à Gand, 349. — Crédit foncier de France, 350. — Comptoir d'escompte de Paris, 350. — Banque d'Angleterre, 350. — Préfecture du département de la Seine; emprunt de 50 millions, 351. — Avis aux actionnaires, 351. — Bulletin des recettes de la semaine, 352. — Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz, 353. — Concession des transports maritimes péninsulaires, 356. — Compagnie impériale des voitures de Paris; rapport des gérants, 359. — Statistique des chemins de fer (suite), 359. — Société des ingénieurs civils, 361. — Forges, 366. — Chemins de fer suisses; comptes de premier établissement, 367. — Crédit foncier de France; emprunt de 200 millions, 368. — Recettes, 369, 370. — Annonces, 371, 372, 373. — Chronique de la bourse, 374. — Cours des valeurs industrielles, 375. — Tableau de la bourse, 376.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Le cours de la rente s'était amélioré sous l'influence du bruit répandu que le capital de la Banque serait augmenté et porté à 200 millions. Chacun a dû penser qu'à l'occasion de cet accroissement de capital, quelques mesures seraient prises pour améliorer la situation de notre marché, et la perspective de voir les reports affaiblis avait déterminé des achats assez importants. Mais, plus tard, on a répandu la nouvelle que l'augmentation du capital de la Banque servirait à consolider une partie de la dette flottante, au moyen d'une émission de 3 0/0 à 75 fr. qui serait remise à la Banque de France. En échange de ce prêt, ajoutait-on, la Banque de France obtiendrait la prolongation de son privilége. Comme, dans cette combinaison, nul concours n'était donné à la place, les acheteurs ont craint que l'exagération du prix des reports ne se maintînt, et les ventes ont recommencé.

Nous ne sommes que les échos fidèles des bruits qui sont répandus, mais nous ne croyons pas que le gouvernement, au moment où il concède à la Banque de France une durée plus grande de son privilége, ne saisisse pas cette occasion pour obtenir, en faveur de la rente, des prêts et avances à des conditions équitables.

A aucune époque les emprunts n'ont été aussi considérables que dans ces derniers temps; jamais le marché n'a été aussi encombré de rente comme dans ce moment; et cependant jamais la Banque de France ne s'est montrée aussi réservée pour ses avances sur rentes, qu'elle l'est dans ce moment. Or, si en présence d'une situation semblable, le gouvernement ne profite pas de la circonstance favorable qui se présente pour obtenir un concours efficace pour notre marché, nous ne savons plus comment le crédit public pourra retrouver une élasticité qui en relève le cours.

La rente, qui avait fait 70 fr. 30 c., est retombée le 16 à 70 fr., avec une tendance marquée à la baisse. Cependant l'état du revenu public, qui s'accroît d'une manière si remarquable, est de nature à rassurer tous les esprits et devrait contribuer à raffermir la rente.

La liquidation du 15 s'est passée plus favorablement qu'on ne le prévoyait et le prix des reports n'a pas eu un caractère d'exagération très-sensible. Cependant les besoins d'argent ont été nombreux, et les acheteurs des Lyon et de la Méditerranée paraissent décidés à conserver leur situation jusqu'à la division des titres, parce qu'ils comptent que pour cette époque le prix des actions nouvelles atteindra de 1,100 à 1,200 fr.

Les négociations engagées entre la Compagnie des Ardennes et les chemins de l'Est

Digitized by Google

paraissent avoir pris une physionomie sérieuse.

Le marché de Londres est toujours affecté et l'on craint de nouvelles mesures restrictives de la part des directeurs de la Banque d'Angleterre; les demandes d'argent sont chaque jour plus fortes et l'encaisse métallique paraît éprouver d'assez fortes atteintes. Heureusement pour nous, la situation de la Banque de France tend plutôt à s'améliorer qu'à s'aggraver; par conséquent l'influence du marché de Londres ne se fera pas probablement pas sentir sur notre place.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 69 75, ferme à 69 85.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 92, ferme à 92.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Midi,	31.1 0/0.
Lyon,	14.0 0/0.
Nord,	7.6 0/0.
Orléans,	6.3 0/0.
Ouest,	5.8 0/0.
Bourbonnais,	3.7 0/0.
Est,	2.0 0/0.

Diminution kilométrique.

Méditerranée,	0.5 0/0.

C. Devina.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	16 avril.	17 avril.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0.....	69 65	69 85	» 20	» »
CONSOLIDÉS.....	» -/-	93 3/8	» »/»	» »/»
CRÉDIT FONCIER...	605 »	607 50	2 50	» »
CRÉDIT MOBILIER..	1410 »	1397 50	» »	12 50
COMPT. D'ESCOMPTE	695 »	695 »	» »	» »
ORLÉANS	1485 »	1505 »	20 »	» »
NORD.....	1015 »	1012 50	» »	2 50
EST ANCIEN.....	877 50	872 50	» »	5 »
EST NOUVEAU.....	820 »	815 »	» »	5 »
LYON.....	1577 50	1593 »	15 50	» »
MÉDITERRANÉE....	2140 »	2175 »	35 »	» »
MIDI	857 50	852 50	» »	5 »
OUEST	793 50	782 50	» »	10 »
GRAND-CENTRAL...	610 »	611 25	1 25	» »
GENÈVE.....	822 50	827 50	5 »	» »
CH. AUTRICHIENS..	745 »	737 50	» »	7 50
SAINT-RAMBERT....	680 »	675 »	» »	5 »
VICTOR-EMMANUEL..	590 »	581 25	» »	8 75

BANQUE DE FRANCE.

Les actions de la Banque de France sont montées depuis quelques jours de 4,100 fr. à 4,600 fr. Un mouvement de hausse si considérable sur des prix déjà très-élevés était l'indication évidente de la réalité des bruits qui circulaient depuis quelques jours. Nous les reproduisons sans les garantir.

On disait que le capital de la Banque de France, qui est actuellement de 91 millions, serait porté à 200 millions au moyen de la création de 91,000 actions nouvelles de 1,200 fr. chacune, qui seraient attribuées de droit aux actionnaires actuels, à raison d'une action nouvelle pour une action ancienne.

Sur ce point tous les bruits étaient identiques; mais la division des opinions commence lorsqu'il s'agit d'apprécier la raison déterminante de cette augmentation de capital et l'emploi qui en sera fait.

Les uns rappellent que le privilége de la Banque expire dans dix années, et qu'à cette époque le gouvernement pourrait retirer une somme très-considérable de la concession de ce privilége; mais que cependant il y aurait peut-être intérêt public à proroger dès aujourd'hui ce privilége en échange d'avantages nouveaux qui seraient accordés au commerce, à l'industrie et au crédit public. Ces avantages consisteraient en des facilités plus grandes données aux avances sur valeurs ou du moins sur effets publics. En outre, afin d'élever le niveau du crédit de l'État, une somme importante serait mise à la disposition des agents de change pour faire des reports sur rente, avec une converture de 10 0/0, ainsi que cela se pratiquait souvent sous le gouvernement de Louis-Philippe.

D'autres prétendent qu'à l'instar de l'Angleterre, cette prorogation du privilége serait l'occasion d'une avance d'environ 200 millions qui serait faite au gouvernement contre du 3 0/0 à 75 fr.; mais la Banque aurait la faculté de vendre ces titres, tandis qu'en Angleterre elle les garde en portefeuille.

Pour cette dernière prévision, nous devons rappeler qu'il y a peu de jours le Trésor public a remboursé à la Banque de France une somme de 40 millions, ce qui prouve clairement que l'État n'a en ce moment aucun besoin d'argent.

Les premières suppositions que nous avons énoncées sont les seules qui nous paraissent fondées, parce qu'elles rentrent dans la limite des mesures probables et qu'elles seraient en harmonie avec la situation de notre marché. Il ne faut pas oublier que pour les États comme pour les particuliers, le thermomètre de leur valeur est dans le taux auquel se négocient leurs signatures. Or le 3 0/0 français à 70 fr., comparativement à l'Angleterre dont le 3 0/0 est si ferme de 93 à 94 fr., n'est pas à la hauteur du véritable crédit de la France.

Toutefois, il y a pour l'Angleterre une circonstance et une situation qui expliquent le haut cours de ses fonds publics. D'abord l'Angleterre n'a pas eu le malheur de subir, au XVIIIe siècle, la double catastrophe financière du système de Law et de l'avilissement des assignats; enfin elle n'a pas fait éprouver à sa dette publique une réduction des deux tiers. Aussi, tandis que ces diverses circonstances affaiblissaient le crédit de la France, au contraire une grande partie de la fortune mobilière de l'Europe se trouve employée en 3 0/0 anglais.

Sous un autre rapport, la législation, en Angleterre, facilite tous les remplois des biens de toute nature en fonds publics, et, de cette façon, une partie des rentes créées sont successivement retirées de la circulation et immobilisées dans une innombrable quantité de sociétés dont le capital ou les revenus ont cette destination forcée.

En France, il n'en est pas ainsi, et jusqu'à ces derniers temps, les remplois de biens dotaux notamment se faisaient généralement en propriétés immobilières.

C'est depuis quelques années seulement que les tribunaux ont étendu la faculté des remplois aux valeurs mobilières, et notamment aux actions de la Banque de France. Cette dernière faculté présente, à notre avis, des inconvénients dont la démonstration ne tardera pas à se produire.

Indépendamment de toutes ces causes, qui sont favorables au développement du crédit public en Angleterre, il y en a une autre plus grande, c'est la facilité donnée par la Banque d'Angleterre pour les avances sur fonds publics.

Dans ce pays, où la pratique du crédit a enfanté tant de merveilles, la Banque élève ou abaisse le taux de ses escomptes selon les nécessités que les circonstances imposent, mais elle facilite toujours le crédit de l'État dans la limite de ses ressources. Il est vrai que le capital de la Banque d'Angleterre est de 363 millions de francs, tandis qu'en France il n'est que de 91 millions. Cette différence explique la réserve prudente de nos gouvernements; mais, lorsque le capital sera porté à 200 millions, sans nul doute de plus grandes facilités seront données à la place, et le crédit de la France reprendra le niveau qu'il avait atteint il y a dix ans.

C. Devina.

SOCIÉTÉ DES PORTS DE MARSEILLE.

Dans peu de jours aura lieu l'assemblée générale des actionnaires de la Société des Ports de Marseille.

Néanmoins, nous croyons devoir faire connaître dès aujourd'hui qu'une vente importante de terrains appartenant à la Société vient d'avoir lieu. Par traité des 12 et 14 avril courant, M. Mirès a vendu à M. Talabot, directeur de la Société des Docks de Marseille et de la Compagnie du chemin de fer de la Méditerranée, et aux Messageries impériales, les emplacements nécessaires à l'agrandissement des docks et de la gare maritime, et aux vastes installations des Messageries.

La vente dont il s'agit comprend 113,000 mètres carrés, dont 33,000 vendus

Digitized by Google

fermes à 100 fr. le mètre, payables en actions des docks au pair, et 80,000 mètres à 130 fr., payables en argent ou en obligations des Docks, produisant 15 fr. d'intérêts, émises à 300 fr. et remboursables à 500 fr. Cette dernière vente reste soumise à une clause de ratification pendant deux ans.

Si l'on considère que la superficie totale des terrains appartenant à la Société des Ports est de 400,000 mètres, et que la partie vendue représente à peine un peu plus du quart, on se rendra facilement compte de l'importance de cette réalisation, qui peut s'élever avec la plus-value probable des actions des Docks, à près de 15 ou 16 millions.

C. Devina.

COMPAGNIE PARISIENNE DU GAZ.

Assemblée du 14 avril 1857.

La seconde assemblée générale des actionnaires a eu lieu le 14 avril, assemblée qui, on se le rappelle, avait dû être renvoyée à un mois, par suite des obstacles apportés dans la précédente séance à l'exercice des votes. Presque tous les actionnaires de la Société assistaient à cette séance, qui a été sérieuse, et attentive à discuter sur ses intérêts.

Il a été présenté un nouveau rapport plus détaillé sur les questions de chiffres; puis l'assemblée, sous la présidence de M. V. Dubochet, a passé au vote sur les sept résolutions qui étaient soumises à son approbation, savoir :

1° L'assemblée délègue à une commission prise dans son sein et composée de cinq membres, le mandat spécial de vérifier les comptes qui doivent lui être soumis annuellement par le Conseil d'administration.

Cette commission sera renouvelée chaque année; ses membres sont rééligibles.

Aussitôt que les comptes auront été arrêtés par le Conseil, la commission sera convoquée au siége social pour procéder à leur vérification avec le concours du directeur ou de délégués du Conseil. La commission fera connaître à l'assemblée le résultat de sa vérification par un rapport qu'elle devra communiquer préalablement au Conseil d'administration.

La première vérification comprendra les comptes de 1856 et 1857, nonobstant l'approbation des comptes de ce premier exercice.

Les membres nommés sont :

MM. Auguste Chevalier, député au Corps législatif.
Lesergeant de Monnecove, ancien pair de France.
Maurencq, ancien agent de change.
Le général Moreau.
Preschez, maire de Saint-Cloud, ancien notaire à Paris.

2° Les comptes et inventaires de l'exercice de 1856 soumis à l'assemblée sont approuvés.

3° Le dividende pour l'exercice de 1856 est fixée à 40 fr. par action, dont 20 fr. ont été payés en septembre dernier.

4° Le Conseil d'administration est autorisé à répartir, le 6 octobre de chaque année, un à-compte de dividende dont il fixera la quotité. Le solde du dividende sera payé le 6 avril suivant, après l'approbation des comptes par l'assemblée générale.

5° L'emprunt de 11 millions proposé par le Conseil d'administration en obligations au porteur, aux conditions énoncées dans son rapport, est approuvé.

6° Le prix auquel les actions de la Compagnie seront amorties, conformément à l'art. 42 des statuts, est fixé à 500 fr. par action.

7° La valeur des jetons de présence attribués aux administrateurs et la rétribution du comité d'exécution et de la direction sont fixées ensemble à un maximum annuel de 150,000 fr.

L'assemblée a adopté à la presque unanimité la commission des comptes présentée par le Conseil d'administration. Elle a également, après de courtes explications de MM. E. Pereire et Des-Arts, adopté à une grande majorité les autres résolutions, notamment la septième, sur laquelle la question de confiance pour le conseil a été nettement posée aux actionnaires. Malgré la majorité, quelques membres ont demandé un scrutin pour l'emprunt.

Ce scrutin a donné :

Pour l'emprunt,	1,379 voix.
Contre,	221 —

Nous donnons plus loin le rapport.

C. Devina.

COMPAGNIE IMPÉRIALE DES VOITURES DE PARIS.

L'assemblée générale annuelle des actionnaires a eu lieu le 15 avril sous la présidence de M. Caillard.

Nous publions plus loin le rapport qui expose les opérations de la gérance pendant l'exercice 1856. Les produits de l'année 1856, comme on pourra le voir dans les comptes présentés par les gérants, ne permettent pas de distribuer de dividende.

La cause principale de cet état de choses doit être attribuée, non seulement aux dépenses extraordinaires qu'impose à la Compagnie un service infiniment plus luxueux et mieux fait que celui des entreprises particulières, sans aucune compensation dans les tarifs, mais encore et principalement à la cherté des denrées depuis quelques années, cherté qui a considérablement surélevé le prix de chaque ration de cheval, et pesé par conséquent très-lourdement sur les frais d'exploitation.

Nous avons donné, dans notre dernier numéro, une idée générale des transformations que les tarifs pouvaient subir dans l'intérêt du public comme dans l'intérêt bien entendu de la Compagnie; ces tarifs tendent, tout en augmentant les prix, à accroître, par les facilités nouvelles qui seront offertes au public, l'usage des voitures, et ils assureraient ainsi à la Compagnie impériale les produits rémunérateurs qu'elle est en droit d'attendre de son exploitation.

La gérance poursuit aussi en ce moment les formalités nécessaires à la conversion de la Société en société anonyme. Le rapport se termine en demandant aux actionnaires de vouloir bien choisir, séance tenante, une commission chargée de vérifier les comptes de l'exercice écoulé, et qui pourrait, après s'être convaincue par elle-même des causes de l'insuccès de l'exploitation de 1856, présenter ses observations dans un rapport à la prochaine assemblée qui sera convoquée.

Cette commission est composée de :

MM. O. Marrast;
Lestiboudois;
Ducoux;
Carteret;
Delamarre;
Boncompagne;
Girard;
Lepape fils;
J. d'Auriol.

La séance, ouverte à trois heures, s'est prolongée jusqu'à près de sept heures et demie du soir au milieu d'une agitation dont le résultat forcé a été de rendre toute discussion à peu près impossible.

C. Devina.

DE L'IMPOT SUR LES VALEURS MOBILIÈRES

Nous lisons dans le *Moniteur* la note suivante :

Il résulte du tableau publié par *le Moniteur*, concernant le recouvrement des impôts et revenus indirects :

1° Que les produits du premier trimestre de l'année 1857 dépassent de 14,202,000 fr. ceux du premier trimestre de l'année dernière;

2° Que cette augmentation serait de 16,886,000 fr., si l'année 1856 n'avait pas été bissextile;

3° Que dans cette augmentation le mois de mars figure à lui seul pour 7,170,000 fr.

Voici donc en trois mois un accroissement des revenus indirects de plus de 14 millions; et, d'après les recettes probables de l'année, cette augmentation dépassera 60 millions pour 1857.

Cette marche progressive des revenus publics, qui ne demande qu'à être encouragée et qui serait entravée au contraire par l'impôt nouveau dont on menace les valeurs mobilières, démontre surabondamment que le Trésor public n'a pas besoin de la faible ressource de 12 millions qu'on désirait lui ménager; et par conséquent la cause première du nouvel impôt a cessé de subsister. Cette remarque ne peut manquer d'être prise en sérieuse considération lorsqu'on discutera le projet de loi.

C. Devina,

L'IMPOT MOBILIER.

La Conférence des chemins de fer vient de publier, sous la signature de son secrétaire,

Digitized by Google

M. Bonnet, une note qui résume les impôts payés à l'État, tant en argent qu'en services rendus, par les Compagnies des chemins de fer en 1856. C'est le développement et la confirmation du principe posé par M. P. de Chasseloup-Laubat dans son remarquable travail. Voici les chiffres par Compagnie :

Compagnies.	En argent.	En services.	Total.
Paris à Lyon, fr.	3,725,733	2,318,746	6,043,479
Méditerranée,	1,813,759	3,259,000	5,072,759
Est,	2,844,172	2,216,035	5,060,206
Nord,	3,224,945	1,579,325	4,804,280
Ouest,	3,075,532	1,953,000	5,028,532
Orléans,	3,184,572	2,052 327	5.236,900
Total pour les six grandes Compagnies,	17,867,713	13,378,433	31,246,176
Evaluation pour les Compagnies du Midi, du Bourbonnais, Grand-Central et Genève,	1,200,000	600.000	1,800,000
Total général,	19,067,713	13,978,433	33,040,176

D'après la statistique publiée par le ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, le revenu brut de l'exploitation des chemins de fer en 1856 a été, en nombres ronds, de 281,000,060

d'où il faut retrancher :

1° Frais d'exploitation à un peu moins de 40 0/0. 110,000,000

2° Intérêts et amortissements de charges. . . 50,000.000

161.000,000

Reste net. . . . 120,000,000

Les 33 millions perçus par l'État équivalent donc à plus de 25 0/0 du revenu net actuel des chemins.

La valeur en capital des chemins de fer, actions et obligations, représente, au cours actuel, une somme d'au moins 4 milliards, qui, à raison de 0 fr. 15 c. par 100 fr., produirait à l'impôt environ 6 millions par an, qui équivalent à un prélèvement de 5 0/0 sur le produit net de 120 millions.

C. Devinck.

CHEMINS DE FER ROMAINS.

Sur le désir qui leur a été exprimé, MM. J. Mirès et C°, directeurs de la Caisse générale des chemins de fer, préviennent tous les souscripteurs aux actions des chemins Romains, qu'ils feront pour leur compte le versement complémentaire de 100 fr. par action immédiatement exigible.

Cette avance aura lieu sous la seule condition de laisser les titres en dépôt dans les caisses de la Compagnie, jusqu'au 31 décembre prochain.

A cette époque, de nouvelles conventions pourront proroger cette avance jusqu'à l'achèvement de la ligne de Rome à Civita-Vecchia.

Quoique l'intérêt attribué aux actions des chemins Romains soit de 6 0/0, l'avance de 100 fr. aura lieu à 4 0/0 d'intérêt par an, et les souscripteurs jouiront ainsi de la plus-value résultant de la différence d'intérêt et de la concentration d'une grande quantité de titres.

Les souscripteurs qui voudront user des facilités et avantages accordés par la Caisse des chemins de fer devront en faire la déclaration du mercredi 15 au jeudi 24 courant, de dix heures à trois heures, au siége de la Société. Un bureau spécial est ouvert à cet effet.

La répartition définitive des 105,000 actions aura lieu du 25 au 30 courant, et le remboursement des excédants commencera immédiatement.

Les souscripteurs de la province qui voudront jouir des avantages indiqués ci-dessus devront en faire la demande, par lettres, au siége de la Société, 99, rue Richelieu.

Les actionnaires de la Caisse générale des chemins de fer qui se conformeront aux prescriptions ci-dessus jouiront des mêmes avantages ; il leur sera par conséquent remboursé 100 fr. par action.

Le *Times* a publié l'autre jour un article qui pourrait s'intituler : *La grandeur de l'Angleterre et la décadence de la France.* L'injustice et l'inconvenance de ce parallèle ont suscité de légitimes colères dans la presse française, et le *Times* s'est attiré de sévères répliques. Certes, si l'on tient compte du rôle respectif de la France et de l'Angleterre dans la guerre d'Orient, si l'on se reporte aux souvenirs non moins glorieux du traité de Paris, si l'on considère l'influence acquise par l'empereur Napoléon, influence reconnue et admise par tous les gouvernements de l'Europe, on aura des arguments plus que suffisants pour faire justice de l'outrecuidance du *Times*.

Au point de vue financier et industriel, les allégations du *Times* nous paraissent manquer également d'à-propos et de justesse. Ici nous citons textuellement :

« La France a certainement changé de caractère national depuis sa révolution. Avant cette grande convulsion, les Français possédaient un grand nombre de ces qualités que nous considérons aujourd'hui comme l'apanage exclusif de la race anglo-saxonne. Ils savaient coloniser et conquérir. Ils ont peuplé le Canada, où leurs enfants se sont maintenus jusqu'à ce jour ; ils ont occupé la Louisiane, remonté le Mississipi, et presque réussi à arrêter dans leur développement les colonies qui sont devenues les Etats-Unis. Ils nous ont devancés dans l'Inde ; ils y ont, avant nous, gagné des batailles, formé des alliances et presque réalisé l'œuvre que la Providence réservait sans doute à l'Angleterre. Leurs flottes, même à l'époque de la dernière guerre d'Amérique, étaient égales aux nôtres en force et nous combattaient sans désavantage. Plus tard encore, leur marine marchande était, sous le rapport du tonnage, presque au niveau de la nôtre. Mais depuis le commencement du siècle où nous sommes, les deux nations ont suivi des voies bien différentes. Quels changements se sont opérés de notre côté, il est inutile de le dire ; mais il est hors de doute que la France semble avoir perdu beaucoup de son énergie et de sa vitalité d'autrefois. Le développement excessif du système militaire en Europe, et une attention trop exclusive donnée aux affaires du continent, ont détourné les Français de la voie où ils nous disputaient le pas sous l'ancienne monarchie des Bourbons. Leur commerce n'est plus ce qu'il était ; ils ne colonisent plus. Les manufactures, surtout dans le genre où l'art s'allie à l'industrie, et l'agriculture assujettie à des méthodes que comparativement on peut appeler primitives, telles sont aujourd'hui les occupations du peuple en France, et elles ne donnent ni cette énergie, ni cette ardeur, que des entreprises d'un genre plus hardi, plus aventureux, communiquent à une population. »

Le *Times* se trompe : les Français n'ont pas dégénéré ; les qualités qu'ils possédaient avant la révolution, ils les possèdent encore ; leur intelligence est toujours aussi éveillée, leurs instincts toujours aussi entreprenants. Mais ce qui leur manque, nous devons l'avouer, c'est la connaissance pratique de ce grand instrument moderne qu'on appelle LE CRÉDIT.

Comment l'Angleterre a-t-elle substitué son influence à la nôtre dans l'Inde et dans l'Amérique? N'est-ce pas avec son crédit plutôt encore qu'avec ses flottes et ses armées? Pour construire et équiper des flottes plus nombreuses que les nôtres, l'Angleterre a-t-elle une plus grande population? Non ; mais elle a plus de crédit. Avec son crédit elle a soulevé toute l'Europe contre la révolution française et contre l'empire ; enfin, c'est par son crédit qu'elle a pu coloniser d'immenses territoires hors d'Europe et y consolider sa domination.

Pour nous servir d'une expression à la mode, c'est grâce à la question d'argent bien entendue que l'Angleterre a accompli de si grandes choses.

Quant au caractère national, la France n'a pas changé : elle est toujours passionnée pour les champs de bataille et toujours disposée à se croire assez riche pour payer sa gloire. Mais il faut convenir que souvent en France les véritables notions du crédit ont été méconnues, et les véritables aspirations du pays comprimées. Ainsi, l'immense mouvement de renaissance industrielle qui a signalé l'année 1852 nous avait donné le plus grand marché de capitaux de toute l'Europe. C'était une heureuse situation pour la France, qui avait tant de choses à entreprendre pour développer son industrie et pour féconder tous les éléments de richesse que renferment tant son sol continental que ses possessions africaines. Nous ne rentrerons pas dans l'examen des circonstances qui ont arrêté cet essor. Pendant que l'Angleterre, renonçant au système des participations illimitées, nous empruntait le principe de la commandite, la loi française portait atteinte à ce principe par

Digitized by Google

des dispositions nouvelles ; et enfin, le principe d'association lui-même, longtemps encouragé, va se trouver dorénavant comprimé par la loi sur les valeurs mobilières qui frappe d'un droit spécial les capitaux associés.

Il est évident que dans la phase où nous nous trouvons encore, la France ne saurait avoir l'espérance de lutter financièrement et industriellement avec l'Angleterre. Mais nier que la France possède en elle les éléments essentiels d'une pareille lutte, c'est nier l'évidence. Si le *Times* avait dit, par exemple, que les hommes d'Etat anglais ont toujours été et sont toujours des hommes d'affaires, tandis que chez nous les théories politiques ont toujours eu le pas sur les connaissances pratiques, si nécessaires pourtant dans la direction du commerce et du crédit, nous aurions reconnu la justesse d'une telle remarque ; et nous serions convenu avec lui que l'Angleterre doit sa splendeur commerciale et industrielle au génie pratique de ses hommes d'Etat. Aller plus loin, c'est méconnaître entièrement la valeur respective des deux peuples, et c'est se montrer injuste envers un allié qui a su montrer dans vingt occasions glorieuses qu'il n'avait rien perdu ni de son énergie ni de sa vitalité.

C. Devina.

SOCIÉTÉ DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ ET DES HAUTS-FOURNEAUX DE MARSEILLE.

Nous lisons dans *le Nouvelliste* de Marseille du 1er avril :

« Hier a eu lieu la mise en marche du premier haut-fourneau que MM. J. Mirès et Ce ont fait construire à Marseille.

» M. le curé de Saint-Louis a béni la nouvelle usine en présence de MM. les ingénieurs des mines, de M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, de M. le directeur du canal et des principaux chefs des établissements métallurgiques de notre ville.

» Immédiatement après la bénédiction, on a procédé à la coulée du haut-fourneau ; un ruisseau de fonte de fer s'est précipité dans les moules divers qui lui étaient préparés.

» Les premiers produits ont répondu à toutes les espérances qu'on avait fondées sur l'emploi des riches minerais de fer de notre littoral méditerranéen.

» Une statue en pied de Napoléon Ier, un buste de Napoléon III, ainsi que les cylindres de machines à vapeur coulés avec cette fonte ont montré qu'elle était propre à tous les genres de moulage, soit industriels, soit artistiques. Le deuxième haut-fourneau sera incessamment mis en marche. Les établissements de MM. J. Mirès et Ce possèdent également une fonderie de deuxième fusion qui est en activité depuis quelque temps.

» Nous sommes heureux de constater que, dès à présent, les hauts-fourneaux et fonderies de Saint-Louis sont en mesure d'apporter leur utile concours aux grands établissements industriels et métallurgiques de notre département, qui était forcés d'aller chercher au loin, et même à l'étranger, les matières premières nécessaires à leur exploitation. »

Nous lisons dans le *Sémaphore* de Marseille du 8 avril :

« Hier, Son Exc. M. Troplong, président du sénat et de la cour de cassation, et Mgr E. de Mazenod, évêque de Marseille, ont visité les établissements de hauts-fourneaux et de fonderie que MM. J. Mirès et Ce ont fait construire à Saint-Louis. Après avoir examiné les diverses partie de l'usine, les deux visiteurs ont assisté à la coulée du soir du haut-fourneau no 1, qui fonctionne depuis le 25 du mois dernier. M. Troplong et Mgr l'évêque ont paru très satisfaits de l'organisation de ce nouvel établissement, et en ont adressé leurs félicitations au directeur de l'usine. »

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Aujourd'hui, 18 avril, a lieu l'inauguration de la ligne de Paris à Chaumont, première grande section de la ligne de Paris à Mulhouse.

— Contrairement à ce qui avait été annoncé précédemment, l'ouverture du service des voyageurs sur la ligne de Toulouse à Cette n'a eu lieu que le 16 avril.

Le service des marchandises, ouvert dans les gares de Béziers et de Cette, a été commencé le 4 avril dans les gares de Baziége, Villefranche, Castelnaudary, Narbonne et Agde.

—A l'occasion de l'inauguration de la ligne de Bordeaux à Cette, le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer du Midi a pris les décisions suivantes :

1° Remise est faite aux employés de tous les services de l'exploitation, des retenues et suspensions encourues par eux jusqu'au 2 avril ; 2° les employés des gares, stations et dépôts compris entre Toulouse exclusivement et Cette, recevront, à titre d'indemnité gracieuse, le montant d'un demi-mois de traitement ; 3° une somme de 12,000 fr. sera distribuée entre les employés les plus méritants, ayant moins de 2,000 fr. de traitement ; 4° une somme de 10,000 fr. sera employée à retirer les effets qui peuvent être engagés aux monts-de-piété par les employés les plus pauvres et les plus méritants.

— Nous avons annoncé la concession du chemin de fer de Toulon à Nice ; l'enquête *de commodo et incommodo* est déjà commencée ; les pièces de l'avant-projet de construction du chemin de fer de Toulon à la frontière d'Italie resteront déposées au secrétariat de la préfecture du Var et des sous-préfectures de Brignoles, Grasse et Toulon, depuis le 1er jusqu'au 30 juin inclusivement, afin que chacun puisse en prendre connaissance.

— Il n'y a plus, aujourd'hui, d'interruption sur la ligne de Creil à Beauvais ; le Conseil d'administration doit visiter ces jours-ci la ligne.

— Les travaux relatifs au tronçon du chemin de fer d'Aix-les-Bains au lac du Bourget doivent être commencés. Toutes les mesures ont été prises pour que les deux ou trois kilomètres de distance qui séparaient cette cité thermale du railway soient au plus tôt exécutés. On assure que ce tronçon sera en pleine activité avant la fin du mois de mai prochain.

— Une décision prise par M. le ministre des travaux publics, concernant le transport gratuit, sur les chemins de fer, des espèces d'or, d'argent et de billon, par les voyageurs, contient ce qui suit :

1° La Compagnie ne doit pas soumettre à la taxe les sacs d'espèces que les voyageurs peuvent garder avec eux dans les voitures sans gêner leurs voisins.

2° Pour les sacs d'espèces transportés dans ces conditions, comme pour les autres objets dont les voyageurs ne se dessaisissent pas, la Compagnie est affranchie de toute responsabilité en cas de perte.

3° Le poids maximum des espèces en sacs (or, argent, billon) que les voyageurs peuvent garder avec eux gratuitement, est fixé à 25 kilogrammes.

— Les principaux travaux d'art sur la section du chemin de fer de Roanne à Saint-Germain-des-Fossés sont : un tunnel à double pente, long de 1,360 mètres, établissant la communication du bassin de l'Allier au bassin de la Loire ; près de Crozet, un autre tunnel en construction, d'une longueur de 250 mètres.

Les ponts en construction n'offrent rien d'intéressant. Les viaducs les plus remarquables sont ceux des Sapins, de la Feige, de Nérard, de Montciant et de la Palisse. Ce dernier est composé de huit arches de 14 mètres d'ouverture ; celui des Sapins compte onze arches de 10 mètres ; celui de la Feige, sept arches de 14 mètres, et le viaduc de Nérard, cinq arches, qui ont chacune 17 mètres d'ouverture. L'ouverture de cette section est fixée au printemps prochain.

— La pose de la seconde voie est achevée de Dôle à Salins, et la ligne ne tardera pas à être livrée à la circulation.

— Le *Journal de l'Ain* annonce que la Compagnie de Lyon a décidé d'exécuter le chemins de Bourg à Lons-le-Saulnier dans un délai de six années au lieu de neuf.

C. Devina.

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

L'assemblée générale des actionnaires a eu lieu le 6 mars dernier à Bruxelles, pour entendre les comptes présentés par le Conseil d'administration.

Nous résumons le rapport lu dans cette réunion.

Les recettes se sont élevées à 70,014,871 fr., dont 446,127 fr. 20 pour les voyageurs, 11,879 fr. 60 pour le transport des bagages, à 12,109 fr. 75 pour le bétail, et 230,032 fr. 16 pour les marchandises. Ces chiffres présentent sur l'année 1855 une augmentation de 51,740 fr. 70 pour les voyageurs, et une augmentation totale de 47,446 fr. 90. Les recettes extraordinaires ont été de 7,865 fr. 42,

Digitized by Google

en diminution de 3,025 fr. 98 sur la recette correspondante de l'année précédente.

Pendant que les recettes augmentaient dans une proportion notable, les dépenses diminuaient; voici quel en est le détail :

L'entretien de la voie a nécessité 50,000 kilogrammes de rails; cette dépense continuera dans la même proportion en 1857; les rails ont été en même temps augmentés de 2 millimètres en hauteur, soit 1 kilog. 2/10e par mètre.

Le service des marchandises a assuré une économie de plus de 10,000 fr.; l'entretien des machines et des véhicules, les outillages, les combustibles, ont aussi donné des diminutions très-sensibles. Aussi les dépenses totales de l'exploitation sont-elles de 50 0/0 inférieures à celles de 1855.

Voici les comptes des dépenses :

Administration centrale. . .	20,740 »
Direction et perception . .	34,278 62
Frais généraux.	24,809 53
Entretien et surveillance . .	57,875 29
Stations et gares	19,277 22
Service des transports . . .	185,488 37
Soit ensemble . . .	342,469 03

Les recettes totales de l'exercice 1856, qui se sont élevées, y compris 8,443 fr. 62 c. de recette extraordinaire, à . . . 708,592 33
sont, par la défalcation de 48.33 0/0, soit. 342,469 03
réduites à un bénéfice net de. 366,123 33

Voici quelle est la situation des comptes :

Dividende de 17 fr. à 9,400 actions	159,800 »
Intérêts des actions privilégiées	141,000 »
Amortissement	12,500 »
Commissions et frais de banque	1,420 70
Prélèvement en vertu de l'art. 38 des statuts. . . .	4,935 »
Dépense de l'accident du 17 août	8,794 47
Fonds de réserve.	17,755 55
Reliquat.	23,678 29

Tel est le résumé de la situation de la Compagnie du chemin de fer d'Anvers à Gand, arrêtée au 31 décembre 1856; les résultats sont satisfaisants, et le début de l'année qui commence semble favorable.

L'assemblé a approuvé les comptes présentés, et a nommé administrateur en remplacement de M. le comte Vilain XIIII, M. Rœls-Daunnakens, qui est remplacé par MM. A. Delebecque. M. J. Oppenheim et J.-B. Van Heuvel, ont été réélus pour cinq ans, le premier comme administrateur, le second comme commissaire.

Les actions à rembourser à 500 fr. au 31 décembre, ont été tirées au sort dans cette réunion; en voici les numéros :

36 — 520 — 779 — 1660 — 1683 — 1807 — 2384 — 2625 — 3712 — 3722 — 3824 — 3960 — 4291 — 4825 — 4842 — 5290 — 5505 — 5795 — 5858 — 6097 — 6894 — 7382 — 7431 — 7485 — 7673 — 7855 — 8578 — 8743 — 8921 — 8978 — 8984.

Le dividende de 17 fr. par action est distribué depuis le 15 mars.

C. Devina.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

OBLIGATIONS.

Paiement semestriel des intérêts.

MM. les porteurs d'obligations qui veulent toucher à Paris les intérêts échéant le 1er mai prochain et éviter tout retard sont invités à effectuer, à partir du 15 avril courant, le dépôt de leurs coupons au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, n° 19, de dix heures à deux heures.

Les coupons déposés jusqu'au 25 avril seront payés le 1er mai.

Paris, le 14 avril 1857.

Le gouverneur,

Comte Ch. de Germiny.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS

Bilan au 31 mars 1857

ACTIF.

Caisse :		
Espèces en caisse.	2,098,496 81	
Espèces à la Banque.	1,398,787 72	3,497,284 53
Portefeuille :		
Paris.	28,307,036 20	
Province.	9,164,784 84	
Étranger.	1,891,722 83	39,363,544 17
Actions de la Banque de France. . . .		»
Immeubles.		421,479 27
Avances sur fonds publics et actions diverses.		2,763,633 94
Correspondants :		
De province	8,038,735 90	
Étrangers.	396,700 »	8,435,435 90
Frais de premier établissement. . . .		»
Frais généraux		172,742 84
Effets en souffrance. — Exercice courant.		15,275 58
Actions à émettre.		20,000,000 »
Divers.		3,062,189 50
		77,731,585 73

PASSIF.

Capital :		
Actions réalisées. .	20,000,000 »	
Actions à émettre	20,000,000 »	40,000,000 »
Capital des Sous-Comptoirs.		4,088,061 35
Réserve.		3,330,973 74
Comptes courants d'espèces		17,904,266 36
Acceptations à payer.		149,949 75
Dividendes à payer.		56,519 75
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers.	6,094,305 23	
Par faillites du Tribunal de Comm.	87,550 63	6,181,855 86
Correspondants :		
De province.	5,523,974 52	
Etrangers.	480,900 »	6,004,874 52
Profits et pertes.		712,512 95
Rentrées. — Effets en souffrance des exercices clos.		15,569 26
Divers.		197,008 19
		77,731,585 73

Risques en cours au 31 mars 1857 :

Effets à échoir restant en portefeuille	39,363,544 17
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir.	20,675,627 73
	60,039,171 90

Certifié conforme aux écritures :

Le Directeur,

Pinard.

PALAIS DE L'INDUSTRIE.

Le projet de loi portant rachat par l'État du Palais de l'Industrie a été présenté mercredi dernier, 15 avril, au Corps Législatif.

BANQUE D'ANGLETERRE.

SITUATION AU 14 MARS 1857.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Billets émis.	24,065,160	601,629,000
Actif.		
Avances à l'État.	11,015,100	275,377,500
Autres créances.	3,459,000	86,497,500
Espèces en lingots (or). .	9,590,160	239,754,000
Somme égale. . .	24,065,160	601,629,000

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque. .	14,553,000	363,825,000
Réserve.	3,813,985	95,349,625
Compte-courant de l'État créditeur.	8,906,791	222,669,775
Comptes particuliers. . .	9,902,845	247,571,125
Billets à sept jours et autres.	680,966	17,024,150
	37,857,587	946,439,675
Actif.		
Créances sur l'État. . .	11,646,018	291,150,450
Créances particulières .	19,998,712	499,967,800
Billets de banque en portefeuille.	5,480,720	137,018,000
Numéraire	732,137	18,303,425
	37,857,587	946,439,675
Aumentation :		
Compte-courant de l'État .	232,303	5,807,575
Créances	372,854	9,321,350
Réserve.	13,521	338,025
Comptes particuliers. . .	103,988	2,599,700
Réserve métallique. . . .	24,632	615,800
Billets en circulation. . .	47,674	1,191,850
Diminution :		
Portefeuille	42,443	1,061,075

Digitized by Google

SITUATION AU 21 MARS 1856.

ÉMISSION.

	LIV. ST	FRANCS.
Passif.		
Billets émis.	25,684,090	592,124,750
Actif.		
Avances à l'État . . .	11,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,459,900	86,497,500
Espèces et lingots (or).	9,209,090	230,249,750
Somme égale. .	23,684,090	592,124,750

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque. .	14,553,000	363,825,000
Réserve	3,826,600	95,665,000
Compte courant de l'État créditeur.	9,031,051	225,776,275
Comptes particuliers. .	10,187,460	254,686,500
Billets à sept jours et autres.	696,318	17,408,700
	38,293,450	957,361,475
Actif.		
Créances sur l'État . .	11,646,018	291,150,450
Créances particulières.	21,242,732	531,068,300
Billets de banque en portefeuille.	4,628,120	115,703,000
Numéraire.	777,560	19,439,225
	38,294,450	957,361,475
Augmentation :		
Compte courant de l'État	487,812	3,106,500
Créances.	1,244,040	30,101,000
Réserve	12,615	315,375
Comptes particuliers. .	288,615	7,115,375
Billets en circulation. .	487,812	12,195,300
Portefeuille.	807,168	20,179,200
Diminution :		
Réserve métallique. . .	334,738	8,368,450

SITUATION AU 28 MARS 1857.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Billets émis.	22,885,180	572,129,500
Actif.		
Avances à l'Etat. . . .	11,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,459,900	86,497,500
Espèces et lingots (or).	8,570,180	214,254,500
Somme égale. . .	23,045,180	576,129,500

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque.	14,553,000	363,825,000
Réserve	3,842,182	96,054,550
Compte-courant de l'État créditeur.	9,019,533	225,486,325
Comptes particuliers. .	9,419,012	235,475,300
Billets à sept jours et autres.	743,049	18,576,225
	37,576,776	939,419,400
Actif.		
Créances sur l'Etat. . .	11,645,974	291,149,350
Créances particulières.	21,649,787	541,244,675
Billets de banque en portefeuille.	3,507,675	87,686,875
Numéraire.	773,340	19,338,500
	37,576,776	939,419,400
Augmentation :		
Créances.	406,991	10,174,775
Réserve.	15,582	389,550
Billets en circulation. .	527,336	13,188,400
Diminution :		
Compte-courant de l'État	11,518	287,950
Comptes particuliers. .	768,448	19,211,200
Réserve métallique. . .	643,829	16,095,975
Portefeuille.	1,124,674	28,116,850

PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE.

Emprunt municipal de 50 millions, adjugé le 3 avril 1852.

Le vendredi 1er mai prochain, à dix heures du matin, il sera procédé publiquement, à l'hôtel de ville (salle du Trône), au dixième tirage au sort des obligations à rembourser pour l'amortissement de l'emprunt de 50 millions contracté en 1852 par la ville de Paris.

A ce tirage, et conformément à l'art. 2 du cahier des charges dudit emprunt, il sera extrait de la roue 60 numéros, qui donneront droit aux primes ci-après :

Le premier numéro sortant,		50,000 fr.
Le deuxième	—	20,000
Le troisième	—	15,000
Le quatrième	—	10,000
Les deux numéros suivants, chacun		5,000
Les six	—	3,000
Les huit	—	2,000
Les quatorze	—	1,000
Les vingt-cinq	—	500
Et le soixantième numéro sortant		2,500

La répartition des primes est indépendante de l'intérêt à raison de 5 0/0 l'an que rapportent les obligations, qui sont chacune d'un capital de 1,000 fr., remboursables intégralement dans la proportion des tirages successifs.

Emprunt départemental de 50 millions

(loi du 17 juillet 1856).

Le vendredi 1er mai prochain, à onze heures du matin, il sera procédé publiquement, à l'hôtel de ville (salle Saint-Jean), au premier tirage des lots de l'emprunt de 50 millions contracté par le département de la Seine, en vertu de la loi du 17 juillet 1856.

A ce tirage, il sera extrait de la roue huit numéros qui auront droit aux lots ci-après :

Le premier numéro sortant,	100,000 fr.
Les deux numéros suivants, chacun 10,000 fr., ensemble,	20,000
Les cinq numéros suivants, chacun 1,000 fr., ensemble,	5,000
Total des lots,	125,000 fr.

La *Compagnie des chemins de fer sur les voies ordinaires, dans les États sardes*, en réponse à la note qui a paru dans le dernier numéro du *Journal des chemins de fer*, déclare que sa formation et sa constitution ont eu lieu par-devant Me A. Delapalme aîné, notaire à Paris, suivant toutes les formalités prescrites par la loi. Quant à l'acte du 8 mars 1856 (non *prétendu*, mais réel, et dont une copie authentique se trouve dans les bureaux de la Compagnie, rue Richelieu, n° 84, à Paris), la Compagnie déclare qu'elle se propose d'en publier, sous peu de jours, le texte exact et complet.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Caisse générale des chemins de fer. — 25 avril, assemblée générale à 8 heures du soir.

Compagnie des Journaux réunis. — 27 avril, assemblée annuelle à 3 heures. Dépôt, 10 actions.

Ports de Marseille. — 28 avril, assemblée générale annuelle à 8 heures. Dépôt, 20 actions.

Gaz et Haut-Fourneaux de Marseille. — 29 avril, assemblée ordinaire et extraordinaire à 8 heures. Dépôt, 10 actions.

Portes et Sénéchas. — 30 avril, assemblée ordinaire et extraordinaire à 8 heures du soir. Dépôt, 10 actions.

Crédit mobilier. — 28 avril, assemblée à 4 heures.

Lyon. — 28 avril, assemblée ordinaire et extraordinaire à 3 heures. Dépôt 40 actions.

Méditerranée. — 29 avril, assemblée ordinaire et extraordinaire à 3 heures. Dépôt 20 actions.

Nord. — 30 avril, assemblée générale ordinaire et extraordinaire à 3 heures. Dépôt, 40 actions.

Est. — 30 avril, assemblée générale ordinaire et extraordinaire à 3 heures. Dépôt, 40 actions anciennes ou nouvelles.

Midi. — 30 avril, assemblée ordinaire et extraordinaire, à 4 heures. Dépôt, 40 actions.

Grand-Central. — 11 mai, assemblée générale ordinaire et extraordinaire à 3 heures.

Genève. — 28 avril, assemblée ordinaire à 3 heures et demie. Dépôt, 20 actions.

Saint-Rambert à Grenoble. — 29 avril, assemblée générale. Dépôt, 20 actions.

Ardennes et Oise. — 29 avril, assemblée générale ordinaire et extraordinaire à midi. Dépôt, 20 actions.

Graissessac à Béziers. — 27 avril, assemblée générale à 3 heures. Dépôt, 20 actions.

Central suisse. — 30 avril, assemblée générale annuelle à 10 heures, à Bâle.

Lausanne à Fribourg. — 30 avril, assemblée générale ordinaire et extraordinaire à 3 heures et demie. Dépôt, 10 actions.

Franco-Suisse. — 11 mai, assemblée ordinaire et extraordinaire à Neuchâtel, à 9 heures du matin.

Marienbourg à Chimay. — 30 avril, assemblée à 10 heures, à Chimay.

Chemins de la ligne d'Italie. — 29 avril,

Digitized by Google

assemblée ordinaire et extraordinaire à Genève. Dépôt, 40 actions.

Crédit foncier. — 20 avril, assemblée générale ordinaire.

Union financière et industrielle.—30 avril, assemblée générale à 4 heures.

Banque de Darmstadt. — 4 mai, assemblée générale à Darmstadt. Dépôt, 20 actions.

Compagnie générale maritime. —20 avril, assemblée générale à 4 heures. Dépôt 20 actions.

Rivoli. — 25 avril, assemblée ordinaire. Dépôt, 100 actions.

Sous-Comptoir des métaux.—2 mai, assemblée générale extraordinaire à 8 heures et demie.

Charbonnages belges. — 26 avril, assemblée extraordinaire à 11 heures, et ordinaire à midi.

Grand'-Combe. —16 mai, assemblée générale ordinaire à 3 heures.

Glaces de Montluçon. — 15 mai, assemblée.

Silésie. —1er mai, assemblée générale ordinaire à midi, à Breslau.

APPELS DE FONDS.

Ardennes et Oise. — 10 au 25 avril, 100 fr. par action.

Banque de crédit pour le commerce et l'industrie à Vienne. —1er juin 40 florins.

Bazin Léon Gay. — 1er juillet 1857, 100 fr. par action (versement de novembre différé.)

Omnibus et voies ferrées (Compagnie lyonnaise). — 20 au 25 avril, 15 fr. par action.

Franco-Suisse. —15 mai au 1er juin, 50 fr. par action. Le coupon sera déduit.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Orléans. — 1er avril, solde du dividende de 84 fr. de 1856, soit 54 fr. par action.

Ouest. — 1er avril, solde du dividende de 40 fr. pour 1856, soit 22 fr. 50 c. par action.

Lyon. — 1er avril, intérêts aux obligations 5 0/0 et 3 0/0.

Méditerranée. — 1er avril, 12 fr. 50 c. par obligation. Intérêts.

Bourbonnais. — 1er avril, intérêts aux obligations 1re et 2e ordre d'Andrézieux à Roanne.

Graissessac à Béziers. — 5 avril, intérêts actions.

Crédit foncier. — 1er mai, intérêts aux obligations.

Messageries impériales, services maritimes. — 1er avril, 15 fr. obligations.

Omnibus. — 1er juillet, solde du dividende de 55 fr. de 1856, soit 30 fr. par action.

Anvers à Gand. — 15 mars, 17 fr., dividende 1856.

Est de la Bavière. — 14 mai, 1 fr. 21 c., soit à 1/2 0/0 aux actions, intérêts.

Banque de Darmstadt. — 1er au 30 avril, 80 fr. dividende 1856.

Franco-Suisse. — 1er juin, 3 fr. par action, intérêts en déduction du versement.

Mines de la Loire:
Rive-de-Gier. — 16 avril, 15 fr., solde 1856.
Saint-Etienne. — 16 avril, à fr. 50 c. solde 1856.
Montrambert, etc. — 16 avril, 5 fr. 50 c. solde 1856.

Compagnie parisienne du gaz. — 20 fr., solde du dividende de 40 fr. pour 1856.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Ouest. — 6 juillet, remboursement du tirage du 15 décembre.

Ville de Paris.— 1er mai, tirage pour l'amortissement de l'emprunt 1856 de 50 millions.
Emprunt 1852. — 1er mai, tirage.

Nambre à l'Oise. — 1er juillet 1857, remboursement de 21 obligations 1853 sorties au tirage du 10 janvier.

Lyon. — 1er avril, remboursement des obligations 3 0/0 sorties au tirage du 19 mars.

Méditerranée. — 5 avril, remboursement à 625 fr des obligations 5 0/0 et des obligations Avignon-Marseille, sorties au tirage du 25 mars.

Lyon-Bourbonnais. — 1er avril, remboursement du tirage du 6 novembre.1er janvier, remboursement du tirage du 4 décembre.

Compagnie générale des Omnibus.— 1er avril, remboursement du tirage du 13 janvier.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Tout abonné, à partir du 1er janvier 1857, a droit gratuitement à la Carte des chemins de fer de l'Europe, publiée par le *Journal des chemins de fer.*

Cette Carte ne sera remise que sur la présentation de la quittance d'abonnement.

Les personnes dont l'abonnement doit échoir dans le courant de l'année 1857 recevront cette Carte en renouvelant leur abonnement.

Cette Carte devra être prise dans les bureaux du journal. La première édition étant épuisée, un avis ultérieur fera connaître la date à partir de laquelle la carte pourra être distribuée aux abonnés qui ne l'ont point encore réclamée.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857			1856			DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856	
		Kilomètres exploités	RECETTES BRUTES	RECETTES PAR KIL.	Kilomètres exploités	RECETTES BRUTES	RECETTES PAR KIL.	en plus.	en moins
								o/o	o/o
ORLÉANS (1).	Du 2 au 8 avril.....	1234	1,174,524 »	951 »	1053	942,288 »	894 »	6.3	»
NORD (1).	2 — 8 — ...	795	944,289 »	1,187 »	795	872,209 »	1,097 »	7.6	»
OUEST (1).	2 — 8 — ...	876	740,594 »	845 »	876	699,828 »	798 »	5.8	»
EST (1).	2 — 8 — ...	1122	886,891 »	790 »	1069	817,329 »	764 »	2.0	»
LYON (1).	2 — 8 — ...	656	1,001,910 »	1,527 »	578	773,011 »	1,338 »	14.0	»
LYON-BOURBONNAIS (1).	2 — 8 — ...	255	246,652 »	967 »	255	237,721 »	932 »	3.7	»
MÉDITERRANÉE (1)	2 — 8 — ...	551	603,525 »	1,095 »	523	575,868 »	1,101 »	»	0.5
MIDI.	2 — 8 — ...	494	175,776 »	355 »	307	83,149 »	270 »	31.1	»
GRAND-CENTRAL.	2 — 8 — ...	125	45,463 »	362 »	»	»	»	»	»
LYON A GENÈVE.	2 — 8 — ...	73	24,261 »	323 »	»	»	»	»	»
				» »	»	»	»	»	»

(1) PRÉLÈVEMENT FAIT DE L'IMPOT SUR LA GRANDE VITESSE.

Digitized by Google

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ.

Assemblée du 14 avril 1857.

Messieurs,

Nous ne venons point vous entretenir des incidents qui se sont produits dans votre dernière réunion.

Il ne peut nous convenir d'entrer dans des débats personnels qui sont étrangers aux intérêts de la Compagnie et dont cette assemblée ne pourrait être juge. Nous ne voulons y prendre aucune part. Notre unique préoccupation est d'accomplir dans toute leur étendue les devoirs que nous avons acceptés.

Nous sommes assurés de trouver dans cette enceinte le concours qui nous est nécessaire; car, d'une part, tous les membres de cette assemblée sont unis avec nous dans le même intérêt et veulent poursuivre le but que nous poursuivons nous-mêmes; et, d'un autre côté, nous connaissons l'importance de notre mandat et nous nous flattons de n'avoir rien négligé pour le remplir. Nous appelons la lumière sur nos actes, sur nos comptes, sur les mesures qui vous ont été proposées; et c'est en nous confiant dans votre sagesse et dans votre justice, que nous venons vous demander la solution des questions qui vous sont soumises.

La publicité donnée au rapport lu à la séance du 7 mars nous dispense de le reproduire aujourd'hui. Ce rapport contient un exposé exact de la situation de la Compagnie : nous n'avons aucune modification à y apporter.

Mais il est peut-être utile d'ajouter quelques explications sur plusieurs points à l'égard desquels il nous avait paru d'abord superflu d'insister et qui n'ont pas été suffisamment compris.

Nous voulons parler :

1° De notre organisation administrative;

2° Des comptes de 1856 et du dividende;

3° De la proposition qui vous a été faite d'un emprunt.

Il importe de faire une première observation : les statuts de notre Société sont notre loi commune, et ce qu'ils ont réglé se trouve réglé définitivement et ne peut, dans aucun cas, être mis en question. C'est là un principe qui doit servir de point de départ à toutes nos délibérations. Ainsi, les apports sociaux, le chiffre du capital, la dévolution des actions, ont été réglés par des dispositions statuaires; il ne nous appartient plus d'y rien modifier.

Vous vous rappelez d'ailleurs que les apports ont été soumis au contrôle et à l'appréciation de l'autorité compétente; que le chiffre du capital, qui n'est pas la limite des besoins de l'entreprise, a été déterminé sur la double base de la part réservée à la ville de Paris dans les bénéfices de la Société et de l'intérêt des anciennes Compagnies, qui devaient restreindre le plus possible la portion du capital qui ne leur était pas attribuée; enfin, que la répartition des actions a été le résultat de conventions expresses, ratifiées par toutes les Compagnies dans les assemblées générales de leurs actionnaires.

La première composition du Conseil d'administration a été également déterminée par une disposition de nos statuts. Cette composition avait pour objet d'assurer la représentation des intérêts anciens et des intérêts nouveaux, et de faire entrer dans le Conseil, d'abord les hommes qu'une longue expérience avait le plus familiarisés avec l'industrie du gaz, ensuite les actionnaires le plus fortement intéressés des anciennes Compagnies; enfin, quelques hommes nouveaux dont la présence était pour l'administration une nouvelle garantie de l'exécution des engagements contractés envers la ville.

Mais nous devons ajouter que la durée du mandat conféré par les statuts au Conseil actuel d'administration est limitée à trois années, après lesquelles l'assemblée sera appelée à le renouveler intégralement.

Nous avons fait connaître dans notre premier rapport que le Conseil d'administration, constitué par les statuts, avait délégué ses pouvoirs à un comité de six membres pour l'exécution de ses décisions.

Ce comité était composé de :

MM. Des Arts,
V. Dubochet,
L. Marguerite,
Payn,
Isaac Pereire,
Rhoné.

M. Marguerite en était président. Vers la fin de l'année, le Conseil, en vue d'une plus complète unité d'action, et sans modifier les attributions du comité, voulut concentrer dans une seule main la direction des divers services de la Compagnie; il investit des fonctions de directeur, M. V. Dubochet, et de directeur suppléant, M. Payn, l'un et l'autre membres du comité. A cette même époque, M. Marguerite se retira du comité et n'y fut pas remplacé. L'administration ainsi organisée est en exercice depuis le 1er janvier de cette année.

Voilà les explications nouvelles que nous avions à vous donner sur notre organisation. Nous passons maintenant à la question des comptes.

Qu'il nous soit permis d'abord une observation relativement à leur vérification. Nous n'avons jamais perdu de vue ni les devoirs de l'administration, ni les droits de l'assemblée, et si la proposition de vérifier les comptes s'était produite avec des formes qui n'eussent pas dénaturé le caractère de cette mesure, nous l'eussions accueillie sans opposition. Nous reconnaissons que l'assemblée appelée à discuter les comptes, à les approuver ou à les rejeter, a le droit incontestable de nommer une commission pour les vérifier. Cette vérification préalable des comptes par une commission de l'assemblée générale est pratiquée dans quelques Compagnies de chemins de fer. Les commissions sont composées de trois membres; leur mandat se renferme dans la vérification des comptes; elles procèdent chaque année à cet examen et en font rapport à l'assemblée.

L'institution, dans notre Compagnie, d'une commission de vérification des comptes pourra être utile. Mais, lors même que cette utilité serait contestable, on comprendra que, dans les circonstances actuelles, nous réclamions cette mesure comme une nécessité. Il nous importe qu'aucun doute ne puisse planer sur l'exactitude des comptes soumis à l'assemblée, et leur vérification par ses délégués aura le double avantage de fermer tout accès à la défiance et de sauvegarder notre responsabilité.

Nous appelons, au reste, un examen sérieux, approfondi, mais qui ne soit point à nos yeux un acte de défiance. Il est donc désirable que la commission qui sera nommée par l'assemblée présente dans sa composition des garanties incontestées d'impartialité, d'expérience et de dévouement aux intérêts qui nous sont communs.

Cette mesure doit naturellement nous dispenser d'entrer dans de nouveaux développements sur les comptes de 1856.

Nous vous soumettrons seulement quelques observations sur les résultats obtenus pendant cette première année.

Les bénéfices de l'exploitation ont été de		4,669,227 81
Cette somme, réduite de reportés sur l'exercice de 1857, correspond à	4,600,000 »	35,804 42
montant du dividende de 40 fr. par action, plus effectués au fond de réserve et représentant 2 fr. 12 c. par action.	233,463 39	

Conséquemment, la totalité des bénéfices acquis à chaque action représente :

Du chef du dividende	40 »
Du chef de la réserve	2 12
Ensemble :	42 12

soit 8 fr. 42 c. p. 0/0.

Ces bénéfices sont assurément bien inférieurs à ceux qui avaient été obtenus par les anciennes compagnies.

Mais quelle est la cause de cette différence? Est-elle dans le mode de l'exploitation nouvelle? Nullement. Elle est dans l'abaissement des tarifs, elle est dans les charges que le traité a établies au profit de la ville.

Quelques chiffres suffiront à le démontrer :

1° Les consommations de gaz du service municipal, en 1856, ont produit à 0,15 c. le mètre cube, une recette de	1,083,760 13	
A 0,29 c., prix moyen des anciens tarifs, la recette se serait élevée à	2,095,269 58	
et l'excédant aurait été de		1,011,509 45
La location du sous-sol, aux termes de l'arrêté préfectoral de 1844, était de	125,000 »	
Par le traité actuel, elle est fixée à	200,000 »	
L'augmentation est de		75,000 »
Le nouveau droit d'octroi de 0 fr. 02 c. par mètre cube de gaz consommé dans Paris et fabriqué à l'extérieur, s'est élevé à	411,240 40	
2° Les consommations de gaz des établissements militaires ont produit, à 0,15 c. le mètre cube, une recette de	31,364 82	
Sous le régime ancien à 0,40 c., leur produit se serait élevé à	84,171 85	
Excédant		52,608 83
3° Enfin, les consommations de gaz par les abonnés au compteur, à 0,30 c., ont produit une recette de	8,116,030 17	
A 0,40 c. la recette eût été de	10,821,373 50	
Excédant		2,705,343 33

Ainsi, les abaissements de tarifs et les charges nouvelles imposées par le traité se résument pour notre première année, par les sommes suivantes :

Au profit de la ville,	1,497,799 91
— des établissements militaires,	52,608 83
— des abonnés,	2,705,343 33
Ensemble,	4,255,751 27

qui représenteraient, pour chacune de nos actions, un complément de 38 fr. 68 c.

Ainsi l'exploitation de 1856, sous le régime antérieur, eût attribué à chaque action un bénéfice, réserve comprise, de 80 fr. 80 c.

C'est donc dans les charges nouvelles imposées à nos exploitations qu'il faut chercher la diminution de nos bénéfices.

Ce point nous paraît d'un haut intérêt à constater, puisqu'il en résulte avec évidence que notre entreprise n'a point cessé de prospérer, et que si les mêmes avantages ne profitent pas aujourd'hui aux actionnaires, c'est uniquement parce que l'abandon d'une partie de ces avantages a été la condition de notre concession.

Mais cette situation ne peut être que momentanée. D'une part, nous avons acquis un privilége de cinquante ans qui assure aux développements de notre exploitation une profonde sécurité; et, d'une autre part, si la réduction des tarifs a passagèrement diminué nos recettes, cette réduction même, ainsi que les faits le constatent déjà, deviendra la source d'une prospérité qui surpassera vraisemblablement toutes nos espérances, puisqu'elle a pour conséquence l'augmentation continue et sans cesse progressive de la consommation. Ce n'est pas assurément une situation dont il faille se plaindre que celle qui, sous le poids des charges dont il vient d'être parlé et dans les circonstances défavorables et exceptionnelles d'un premier établissement, nous a donné, dès la première

année, un bénéfice de 4,633,463 fr. sur une recette qui, du chef du gaz, a été de 10,309,500 fr. Un tel résultat n'est-il pas le gage le plus certain de l'avenir? Ne démontre-t-il pas combien nos espérances sont fondées?

Il nous reste à vous entretenir de l'emprunt que nous vous avons demandé.

Vous connaissez l'obligation qui nous a été imposée par l'administration de remplacer par des usines hors Paris nos usines de l'intérieur, et nous vous avons exposé combien il importe aux intérêts de la Compagnie de différer le moins possible cette mesure.

Vous savez aussi qu'il est indispensable que nos moyens de production du gaz soient promptement mis en proportion avec les consommations qui s'accroissent chaque jour sous la double influence de l'abaissement des tarifs et du grand nombre des constructions nouvelles.

Cette situation nous a imposé la nécessité d'agrandir nos anciennes usines, d'en construire une nouvelle et de remanier aussi notre canalisation.

Ces travaux sont considérables et donnent lieu à des dépenses qui sont évidemment urgentes.

Une partie de ces constructions, qui ne pouvait supporter aucun délai, est déjà exécutée. Le surplus devra être achevé dans le cours de cette année, et tout retard causerait à la Société le plus grave préjudice.

C'est là le seul motif de l'emprunt qui vous est proposé.

Quelques explications vont vous faire sentir sa nécessité.

Nous avons dit que le chiffre du capital social n'avait pas exprimé la limite des besoins de l'entreprise, et qu'à l'époque du 31 décembre, nos dépenses de premier établissement, représentées par l'actif immobilisé, excédaient de 5,512,130 francs ce capital.

Cette situation ressort des comptes soumis à l'assemblée; toutefois, nous allons la reproduire en expliquant d'abord la réalisation du capital, ensuite son emploi :

1° Ce capital est de 55 millions, représentés par 110,000 actions qui, aux termes des traités, étaient attribués dans la proportion de :

80,000 aux anciennes Compagnies pour 40 millions.

30,000 à MM. E. et I. Pereire pour 15 millions.

Aucune action n'a été émise et ne pouvait l'être avant l'homologation des statuts.

Le décret impérial d'homologation est du 22 décembre 1856; il a été promulgué le 25. Le lendemain, 26, le Conseil d'administration ordonnait la répartition immédiate des actions aux ayants droit, et le 28, toutes les anciennes Compagnies étaient saisies de leurs actions, à l'exception de la Compagnie de l'Ouest, qui, par des motifs étrangers à notre Société, n'a retiré les siennes que le 28 janvier.

Les 80,000 actions des Compagnies étant le prix d'une portion de leurs apports, n'ont donné lieu à aucun mouvement de fonds.

Quant aux actions de MM. E. et I. Pereire, elles ont été mises à leur disposition le 2 janvier contre le paiement de *quinze millions*.

Ainsi, la répartition des actions a été accomplie en temps opportun, sans retard, sans préférence, sans préjudice pour personne, et elle a été entourée de toutes les précautions qui devaient en assurer la parfaite régularité.

2° Notre actif social immobilisé comprend d'abord les apports des anciennes Compagnies, fixés par les statuts à 49,550,000 »

Le prix d'acquisition de l'usine de Sèvres, de 325,000 »

Ensemble 49,875,000 »

A cette somme sont venus s'ajouter :

1° Pour les terrains acquis en vue du développement des usines hors Paris et de la réalisation des immeubles de Trudaine, lesquels terrains situés à la Villette, la Chapelle, Passy, Vaugirard, Ivry et Paris, ont ensemble une superficie de 81,859 mètres, une somme de 2,709,135 26

2° Pour des constructions dans les diverses usines et pour dépenses d'installation et frais de constitution de la Société, 2,060,819 14

3° Pour les travaux de construction de l'usine de la Villette et l'agrandissement de l'usine de Passy, 3,463,650 80

4° Pour la pose sous les voies publiques de 20,342 mètres de conduites, 995,283 07

5° Enfin, pour l'établissement de branchements et compteurs en location, 508,242 69

Ensemble 60,512,130 96

Or, notre capital social en actions n'étant et ne pouvant être que de 55,000,000 »

l'excédant des dépenses de premier établissement est réellement de 5,512,130 96

Les fonds de cet excédant ont été empruntés à des sources auxquelles il importe de les restituer; il n'est pas inutile de les faire connaître.

Vous avez vu que, sans y être autorisés, nous avons pris sur nous de répartir, dès le 1er septembre, un dividende de 20 fr. par action. Les actionnaires des anciennes Compagnies étaient habitués à ces répartitions semestrielles, qui pour beaucoup d'entre eux sont une nécessité. Ils espéraient, avec raison, qu'il ne serait pas dérogé à cet usage, et nous avons pensé, comme eux, que la nouvelle Société ne devait pas marquer son début par une déception.

A cet effet, nous avons obtenu de la Société générale de Crédit mobilier l'avance en compte courant d'une somme de 2,200,000 fr., avec laquelle a été payé ce dividende. C'est par suite de cette avance que la Société générale de Crédit mobilier figure au bilan qui vous est soumis comme créancière de 1,898,825 f. 78 c.

Ce n'est pas tout. La répartition de septembre appelait, six mois après, celle que nous vous avons proposée en mars. Notre situation financière ne nous permettant pas ce paiement avant la réalisation de l'emprunt, nous avons encore obtenu de cette Société qu'elle y pourvoirait au moyen d'une nouvelle avance en compte courant de 2,200,000 fr.

De telles facilités, vous le comprenez, Messieurs, ont été pour la Compagnie une précieuse ressource. Nous les devons à la confiance personnelle de ceux de nos collègues qui sont administrateurs de la Société générale de Crédit mobilier, et cette confiance repose sur la connaissance parfaite qu'ils ont de nos comptes et de la situation prospère qui en ressort.

En outre, les anciennes Compagnies n'ont pas touché intégralement les sommes que la Société nouvelle devait leur payer en argent. Elles étaient créancières, au 21 décembre, de 721,953 11

dont le paiement se trouve ajourné; mais ce retard fait obstacle à la liquidation de ces Compagnies, et le moment est venu d'y mettre un terme.

Enfin, nos travaux ont absorbé le solde du dividende et le montant de la réserve de l'exercice 1856, ensemble 2,469,267 81

Il faut libérer cette somme, à moins de capitaliser vos bénéfices, ce qui n'est dans la pensée de personne.

Ainsi, les fonds de l'excédant des dépenses de premier établissement sur le capital social doivent être restitués :

A la Société générale de Crédit mobilier pour	1,898,825 78
Aux anciennes Compagnies,	721,953 11
Au compte de bénéfices,	2,469,267 81
A divers,	422,084 26
	5,512,130 96

D'un autre côté, nos usines hors Paris réclament des compléments de construction, et la canalisation un développement de travaux indispensables, et que l'avancement de la saison ne permet pas de différer. Le devis de ces dépenses complémentaires, tel que nous l'avons présenté dans notre rapport du 7 mars, s'élève à 5,488,000 fr.

C'est pour nous procurer à la fois cette somme et celle de l'excédant dont nous venons de parler, que nous vous avons proposé un emprunt de 11,000,000 fr.

En d'autres termes, nous sommes dans la situation d'une Compagnie de chemin de fer qui a recours à l'emprunt pour compléter ou augmenter son exploitation, et qui répartit néanmoins des dividendes sur les bénéfices acquis à l'exploitation déjà existante.

Il y a cette différence cependant que la Compagnie de chemin de fer n'est pas toujours assurée de trouver dans la voie qu'elle ouvre ou qu'elle complète les éléments rémunérateurs. Notre industrie, au contraire, a cet avantage que la provision du revenu y est assurée par le fait seul de la nécessité de nouveaux moyens d'exploitation. Nous n'augmentons ces moyens que pour satisfaire à des accroissements de consommation constatés.

Nous aurons, il est vrai, des immeubles considérables à réaliser dans Paris, mais ils ne seront libres qu'après l'extinction des usines, et, jusque-là, en forcer la vente serait en amoindrir la valeur.

D'ailleurs, leur produit, même à un prix élevé, ne suffirait pas à nos besoins.

Il ne nous reste donc que la voie d'un emprunt, remboursable à longs termes, de façon à grever le moins possible les bénéfices sur lesquels vous devez compter.

Nous jugeons inutile de revenir sur la forme et les conditions de cet emprunt, sauf en ce qui touche l'échéance du premier versement, qui serait reportée au 1er mai.

Telles sont, Messieurs, les explications qu'il nous a paru nécessaire d'ajouter à notre rapport.

Nous reproduisons les six propositions que nous avons soumises à l'assemblée.

Mais nous lui proposons, en outre, de nommer une commission avec le mandat spécial de vérifier les comptes. Cette dernière proposition doit même avoir la priorité, afin d'assurer dans tous les cas un examen auquel nous sommes bien plus intéressés que l'assemblée.

Cette vérification étant admise désormais et devant s'étendre à la fois aux comptes de 1856 et à ceux de 1857, nous croyons que c'est pour nous un devoir d'insister auprès de l'assemblée pour qu'elle ne diffère pas d'un jour la solution des questions qui lui sont soumises.

Notre privilége repose sur le respect de nos engagements. Ne perdez pas de vue, Messieurs, que les travaux pour lesquels nous réclamons votre concours importent au service dont la Compagnie est responsable; que ce service est un service public; que le cahier des charges nous en impose l'obligation, et que tous nos intérêts nous prescrivent de les effectuer dans le plus bref délai.

En ce qui touche les comptes, l'approbation pure et simple que leur donnerait l'assemblée ne ferait aucun obstacle à leur vérification ultérieure la plus complète. Les erreurs pourront toujours être relevées et le résultat de la vérification faire la matière d'un rapport à la prochaine assemblée. Nous avons cité l'exemple de quelques sociétés anonymes dans lesquelles une commission procède à la vérification *préalable* des comptes; nous pouvons en citer d'autres dans lesquelles les comptes, d'abord approuvés, sont soumis postérieurement à une vérification dont les résultats sont communiqués à l'assemblée suivante.

A d'autres points de vue encore, il importe d'effacer sans retard les impressions de la séance du 7 mars.

Beaucoup d'actionnaires souffrent de la privation d'un dividende sur lequel ils devaient compter; d'autres, par découragement, se résignent à des pertes regrettables. L'administration est nécessairement distraite de ses travaux; nos constructions se ressentent du trouble apporté dans la marche de l'entreprise; nous sommes sous le coup d'obligations sérieuses; notre emprunt, facile il y a un mois, pourrait rencontrer des obstacles dans un nouveau délai.

Vous pèserez, Messieurs, toutes ces considérations, et l'assemblée, guidée par les sentiments de justice qui l'animent et par ses intérêts bien compris, prendra une décision qui rende l'élan à notre entreprise et raffermisse la confiance qu'elle n'a pas cessé de mériter.

Digitized by Google

Depuis notre dernière réunion, nos rangs se sont éclaircis. Notre président, M. le prince de Chimay, nous a adressé sa démission; nous espérons qu'elle n'est pas définitive. D'un autre côté, vous avez eu à déplorer comme nous la perte de notre collègue, M. Marguerittte, ancien vice-président du Conseil d'exécution. Nos regrets s'augmentent encore, quand nous nous reportons aux circonstances dans lesquelles a été frappé un collègue qui appartenait à notre industrie par tant de services et de souvenirs. Nous n'insisterons pas dans cette assemblée sur un sujet aussi pénible; chacun en comprendra le motif.

On lit dans la *Gazette officielle de Madrid* du 8 courant :

MINISTÈRE D'ÉTAT.

Ordonnance royale.

Les deux adjudications qui ont été faites pour contracter provisoirement le transport de la correspondance entre la Péninsule et les Antilles, n'ayant produit aucun résultat, je viens autoriser le ministre d'Etat et d'outre-mer, pour qu'il contracte ledit service en faisant abstraction de la solennité de l'adjudication publique.

Donné au palais, le 31 mars 1857.

Parafé de la main royale.

Le Ministre d'Etat et d'outre-mer,

PEDRO JOSÉ PIDAL.

ORDONNANCE ROYALE.

Division d'outre-mer.

Excellence,

S. M. la Reine, de conformité et sur l'avis du Conseil des ministres, après avoir examiné les différentes propositions présentées pour traiter provisoirement du transport de la correspondance entre la Péninsule et les Antilles, a jugé convenable d'adjuger ledit service à Votre Excellence comme représentant et fondé de pouvoirs de la maison *Gauthier freres et Ce*, de Paris, comme trouvant plus avantageuse que les autres propositions la dernière de Votre Excellence, par laquelle elle s'engage à transporter la correspondance entre les points ci-dessus désignés pour la somme de 32,000 piastres fortes par voyage, en s'assujettissant à toutes les conditions du cahier des charges approuvé par Sa Majesté le 23 janvier de cette année, et en s'engageant, en outre, à avoir un cinquième navire prêt pour ledit service.

D'ordre royal, je communique cette décision à Votre Excellence pour qu'elle en ait connaissance, et afin qu'après avoir effectué le dépôt du cautionnement exigé par le cahier des charges, elle procède à régulariser le contrat au nom de ses mandants : pour quoi et pour tout ce qui a rapport audit contrat est autorisé le directeur général d'outre-mer.

Que Dieu garde Votre Excellence de longues années !

Madrid, 5 avril 1857.

Marquis de PIDAL.

D. Nazario Carriquiri, représentant de la maison Gauthier frères et Ce, à Paris.

C'est avec un légitime orgueil que chacun en France lira l'ordonnance qui précède. Jusqu'ici, pour le transport de nos propres dépêches d'outre-mer, notre pays a été obligé d'avoir recours au pavillon étranger; aujourd'hui, la France va prêter le sien à l'Espagne pour ses transports transatlantiques : c'est un progrès immense, dû encore à l'impulsion puissante et à la confiance que le gouvernement de l'Empereur a su imprimer à l'esprit d'entreprise.

Ce traité avec l'Espagne fait le plus grand honneur à MM. Gauthier frères, qui ont su, avec le concours de la ville de Lyon, réunir un capital de 60 millions de francs actuellement disponible pour les services transatlantiques français, dont la solution est imminente.

BARBIER.

COMPAGNIE IMPÉRIALE DES VOITURES DE PARIS.

Assemblée générale des actionnaires du 15 avril 1857.

RAPPORT DES GÉRANTS.

Messieurs,

Nous venons vous rendre compte des opérations de votre Compagnie pendant l'exercice 1856, et mettre sous vos yeux sa situation, telle que l'ont faite les traités passés avec l'administration municipale et les circonstances que vous serez tous à même d'apprécier.

Nous accomplirons ce devoir fidèlement, sans réticence, et nous vous demanderons votre appui pour triompher des difficultés contre lesquelles nous avons encore à lutter.

CHAPITRE Ier.

Reprise des numéros et du matériel des anciennes entreprises et réorganisation du service.

Nous nous étendrons peu sur les améliorations que nous avons apportées au service, dans l'intérêt du public; vous avez pu en juger chaque jour, comme tout le monde. On reconnaît généralement que les voitures mises en circulation par la Compagnie sont de beaucoup supérieures au matériel qui existait avant son installation. Elles sont assurément mieux tenues, mieux attelées, et elles sont conduites plus rapidement.

Ce dernier avantage est dû surtout à la qualité supérieure des chevaux que nous avons achetés, et a imposé à la Société de grands sacrifices.

Les chevaux qui nous ont été livrés par les anciens loueurs étaient, en partie, hors de service; nous avons été forcés de les remplacer beaucoup plus tôt que nous ne l'avions calculé.

Il en a été de même du matériel des voitures : celles que nous avons dû reprendre, en exécution de nos conventions avec l'administration municipale, venaient de faire un service extraordinaire, causé par l'affluence des voyageurs que l'Exposition avait amenés à Paris de tous les points de l'Europe. Les propriétaires de ces voitures, à la veille de cesser leur exploitation, avaient donné peu de soin à leur entretien, et un grand nombre de celles qui nous ont été livrées, sur le pied d'une estimation qui tenait compte de leur valeur industrielle, n'étaient guère bonnes qu'à être cassées.

Nous n'avons pu nous soustraire, Messieurs, à ces inconvénients, et au lieu de renouveler le matériel qui nous a été transmis, successivement et dans l'espace de deux ou trois années, comme nous nous l'étions proposé, il nous a fallu créer de suite un matériel presque entièrement neuf.

De là la nécessité de faire l'acquisition d'un grand nombre de chevaux, malgré l'enchérissement causé par les besoins de la guerre, de faire construire au dehors, avec une précipitation toujours coûteuse, des voitures neuves, que réclamait impérieusement le service, et d'appliquer, en même temps, à des constructions de voitures toutes les forces que les travaux extraordinaires de la réparation de l'ancien matériel laissaient disponibles dans les ateliers de la Compagnie.

Avant de mettre sous vos yeux le relevé des sommes qui ont été prélevées sur le capital social pour la restauration de ce matériel et son renouvellement, nous devons vous dire quelques mots des progrès de la fusion et de la manière dont elle s'est opérée.

I. — PROGRÈS DE LA FUSION.

Service de la place.

Au 31 décembre 1855, la Compagnie n'était encore en possession que de

736 n^os^ de fiacres et 475 n^os^ de voitures à 2 places.

Il lui a été livré en 1856.	158 id.	210 id.		
Totaux,	895 à 4 places et au-dessus.	685 à 2 places.	ensemble	1,579

Il reste encore aujourd'hui en dehors de la Compagnie 18 numéros de fiacres.

Et 64 id. de cabriolets ou coupés,

(avec 75 id. supplémentaires.)

Nous n'avons pas, vous le savez, Messieurs, le droit de les contraindre à se joindre à nous; mais leur circulation indépendante, quoiqu'elle ne laisse pas d'être irrégulière dans la situation que nos traités ont eu pour objet de créer, ne saurait affecter sensiblement les résultats ni la bonne administration de votre entreprise.

Les 1,579 numéros de voitures de place dont nous sommes devenus acquéreurs, jusqu'au 31 décembre 1856, ont toujours été payés aux prix minima fixés par M. le préfet de police,

Savoir :

7,500 fr. par n° de voiture à 4 places et au-dessus,
6,500 fr. par n° de voiture à 2 places.

Le compte de capital se trouve ainsi chargé, au 31 décembre 1856, de 11,137,500 fr., pour 1,579 numéros.

Cette somme ne comprend pas, Messieurs, la valeur des *cinq cents numéros* de voiture de place qui nous ont été concédés par M. le préfet de police, en compensation de diverses clauses onéreuses de notre traité. Nous reviendrons sur cet objet, et nous ne le mentionnons ici que pour constater que le nombre de numéros de voitures de place que la Compagnie pouvait mettre en circulation au 31 décembre 1856, s'élevait à 2,079, indépendamment de 277 numéros supplémentaires, auxquels il n'est attribué aucune valeur vénale, mais dont nous avons dû aussi reprendre le matériel.

Service de la remise.

Lors de la réunion de votre dernière assemblée générale, le 23 avril 1856, nous comptions 212 écussons de voitures de remise, achetés des anciens loueurs.

Ce nombre s'élevait, au 31 décembre 1856, à	689
En ajoutant à ce dernier chiffre les 500 numéros que M. le préfet de police nous a prescrit, aux termes de nos traités, de mettre en circulation	500
on arrive au nombre de	1,189

qui est celui des voitures de remise appartenant à la Compagnie.

Depuis plusieurs mois cette partie de la fusion n'a fait aucun progrès. Après avoir consenti à des sacrifices considérables pour l'acquisition d'une partie des 689 numéros qui nous ont été cédés, nous avons résolu de nous renfermer strictement dans les limites de nos obligations, et de ne plus accorder aucune plus-value pour la cession des écussons ni des stations de remise.

Ce service de la remise, mutilé par des exploitations isolées, dont la concurrence a d'autant plus d'inconvénients qu'elle se permet plus d'irrégularités, ne peut être, en effet, fructueux que lorsqu'il sera dans une seule main. Notre pensée, vous le savez, Messieurs, avait été de tout acquérir pour tout régulariser, et pour entretenir la circulation de manière à satisfaire à tous les besoins, mais sans les dépasser. Nous voulions mettre les deux services de place et de remise mieux en rapport avec la destination de chacun, et

Digitized by Google

faire cesser, en un mot, l'anarchie qui règne dans ce dernier. Nous avons dû, sinon renoncer à ce projet, du moins en ajourner l'exécution; il ne s'écoulera pas un temps bien long avant que le maintien des stations sous remise ne soit devenu, à cause des frais exorbitants qu'il entraîne, absolument impossible et qu'un remaniement complet ne soit indispensable dans ce service.

L'autorité nous trouvera prêts à concourir à la réorganisation qui aura nécessairement lieu; nous lui offrirons, en temps opportun, des suggestions que nous croyons utiles, et, en attendant, nous ne chercherons pas à étendre le nombre de voitures de remise dont la Compagnie dispose; nous nous bornerons à en régler la circulation de la manière la plus profitable, en la combinant avec le mouvement des voitures de place.

II. — CONSTITUTION DU MATÉRIEL DE LA COMPAGNIE.

Voitures.

Le service de la Compagnie a commencé avec les voitures qui lui ont été livrées par les anciens loueurs. Ces voitures, nous l'avons déjà dit, étaient dans un grand délabrement, pour deux causes : la première, c'est qu'elles venaient d'être fatiguées outre mesure par le service de l'Exposition; la seconde, c'est qu'au moment de se retirer, leurs propriétaires n'avaient aucun intérêt à soigner leur entretien.

Ils leur avaient seulement conservé les apparences nécessaires pour qu'elles ne fussent pas condamnées par la préfecture de police comme impropres au service, et pour que, lors de la livraison à notre Compagnie, l'expertise leur fût plus favorable.

La somme affectée aux voitures dans le compte de capital, au 31 décembre 1856, s'élève à 6,354,430 fr.

Elle représente leur valeur, d'après les inventaires arrêtés à cette date, *déduction faite de toute dépréciation*, et se décompose de la manière suivante :

Voitures provenant des anciens loueurs,		1,856,922 25
Matériel nouveau,		4,497,507 75
Totaux,		6,354,430 »

Sur 1,879 voitures neuves, construites jusqu'au 31 décembre 1856, il avait été livré :

911 voitures au service de la place,
487 — à celui de la remise,
et 481 — restaient en relai aux ateliers.

1,879 quantité égale.

La plus grande partie de ces voitures de relai appartiennent au matériel d'été.

Chevaux.

Les observations que nous avons faites pour les voitures des anciennes entreprises s'appliquent avec non moins de force aux chevaux qui étaient employés à leur service.

Une partie de ceux qui nous ont été livrés étaient dans un état déplorable. Il a fallu en réformer trop vite un grand nombre, les vendre avec une perte considérable, et les remplacer à tout prix. Cette opération, naturellement difficile, rendue plus difficile encore par les besoins de la guerre, qui tendait constamment à amener la rareté des chevaux et à en élever le prix, a été, de notre part, l'objet de soins spéciaux, et nous espérons, Messieurs, que vous approuverez les résultats obtenus dans cette partie importante de nos opérations.

Le nombre des chevaux livrés par les anciens loueurs (place et remise) s'est élevé à		6,576
Celui des chevaux achetés par la Compagnie, à		4,293
A déduire :		
Chevaux morts ou abattus comme hors de service,	680	
Réformés,	2,394	3,074
Reste en nombre au 31 décembre 1856,		7,793

Le prix moyen des 4,293 chevaux achetés par la Compagnie depuis son origine jusqu'au 31 décembre 1856, a été de 625 fr. 30 c.

Les chevaux existants au 31 décembre 1856 dans les écuries de la Compagnie sont portés au compte de capital, pour leur valeur réelle *constatée* à cette date, soit 3,481,264 fr. 35 c.

Dont :

		Prix moyen,
2,367,207 44	pour 6,120 chevaux de place,	386 24
1,114,056 91	pour 1,664 id. de remise,	669 50
3,481,264 35	pour 7,793 chevaux,	446 70

Matériel. — Objets divers.

Les harnais, les ustensiles, le matériel de rechange, tout ce que nous avons reçu des anciens loueurs, quoique repris par nous sur pied d'estimation, a été payé au-dessus de sa valeur. On ne nous a pas fait grâce des moindres objets dépendant de l'exploitation, qu'ils fussent ou non utiles à notre entreprise. Il nous a fallu tout reprendre et par conséquent tout payer. Ici notre action n'a pas été indépendante; nous avons subi l'interprétation la plus rigoureuse des conventions faites avec l'autorité municipale, *et notre compte de capital* en a été sérieusement atteint.

Les harnais, la sellerie et les ustensiles divers figureront à ce compte pour 635,975 fr. 25 c.

Mobilier général.

Le mobilier des bureaux de l'administration générale, des ateliers et des dépôts, a donné lieu à une dépense de 88,853 fr. 82 c.

III. — TERRAINS, BATIMENTS ET CONSTRUCTIONS.

Nos précédents rapports vous avaient indiqué, Messieurs, comment nous entendions organiser le service de la Compagnie, pour subvenir aux besoins de la population de Paris.

Nous avons été obligés de reprendre les locaux, petits et grands, qui étaient occupés par les anciens loueurs, et ils nous ont transmis leurs baux avec leur matériel; mais nous ne pouvions penser à conserver d'une manière définitive les locaux disséminés sur un grand nombre de points, ne contenant chacun qu'un très-petit nombre de voitures et exigeant une surveillance coûteuse et qu'il eût été difficile de rendre efficace.

Nous ne les avons donc occupés que temporairement et pour nous donner le temps de faire construire de grands dépôts, entre lesquels nous avions résolu, dès l'origine, de répartir les voitures de la Compagnie.

Cette opération principale touche enfin à son terme : l'évacuation des petits dépôts est aujourd'hui très-avancée, les grands dépôts sont achevés et organisés. L'installation des deux derniers a lieu en ce moment même, *à la place Vauban et aux Batignolles, et le nombre total des dépôts de la Compagnie qui s'est élevé jusqu'à trente et un*, indépendamment d'annexes répandues sur tous les points de Paris, va être réduit à dix-neuf, y compris le dépôt de remonte.

Nous appelons, Messieurs, toute votre attention sur ce fait, qui marque, à nos yeux, un des pas les plus importants dans le progrès de notre organisation.

Cette réduction de dépôts a, en effet, un double avantage : elle va laisser disponibles un certain nombre de locaux dont la Compagnie pourra disposer, et elle permettra de régler enfin d'une manière normale toutes les parties du service, et d'y maintenir l'ordre et l'économie qu'elles exigent.

Nous entrons dans tous ces détails pour que vous puissiez bien connaître les difficultés de toute nature que rencontre une pareille transformation; et nous ne pourrons nous empêcher de vous faire remarquer qu'une aussi vaste organisation que celle de votre Compagnie ne s'opère pas en quelques mois; qu'elle ne peut être que le résultat d'une série de mesures dont l'accomplissement réclame beaucoup de temps et d'efforts, et qu'enfin, pour porter ses fruits, il faut qu'elle soit complète.

Les chiffres suivants résument les sommes portées au compte de capital pour les acquisitions d'immeubles par la Compagnie, les constructions faites sur ces immeubles, et les constructions et réparations qui s'appliquent seulement aux bâtiments en location.

Nous devons expliquer, pour ces dernières constructions, qu'elles ont été faites sur des emplacements loués à long terme, et que la Compagnie, *au moins pour les principaux*, s'est réservé le droit d'*acquérir* à un prix déterminé d'avance.

Immeubles de la Compagnie.

Rive droite de la Seine :			
63,338.20 mètres. —	Acquisitions.	2,061,117 22	
	Constructions.	1,924,324 »	
		3,985,441 22	
Rive gauche :			
39,813.82 mètres. —	Acquisitions.	1,073,985 48	
	Constructions.	1,647,529 29	
		2,721,514 77	
Construction sur les immeubles et terrains loués,		542,362 31	
Aménagement des stations et dépôts,		50,116 42	

Les articles relatifs aux immeubles et constructions ont été portés dans les inventaires du 31 décembre 1856, au prix coûtant; mais déjà les terrains achetés par nous ont acquis une plus-value considérable, qui viendra s'ajouter à notre capital social.

§ IV. — RÉSUMÉ DU COMPTE AU 31 DÉCEMBRE 1856.

Ainsi, Messieurs, votre capital de 40,000,000 fr. se décomposait, au 31 décembre, de la manière suivante :

Immeubles.

Achats de terrains et bâtiments,	3,135,102 70		
Constructions,	3,571,853 29		
Approvisionnement de pavés,	686 70		
	6,707,642 69	6,707,642 69	
Constructions sur les immeubles et emplacements loués.	542,362 31		
Agencement des stations et dépôts de remise	50,116 42		
		592,478 73	
Numéros des voitures de place,		11,157,300 »	
Matériel. — Voitures,		6,354,430 »	
Harnais, ustensiles et objets divers,		635,975 25	
Chevaux,		3,481,264 35	
Mobilier général,		88,853 82	
Ateliers de construction et d'entretien : Outillage,		399,300 49	
Maréchaleries : outillage,		31,686 19	
Frais de premier établissement,		4,198,501 65	

Approvisionnements et marchandises.

Ateliers,	1,893,249 58		
Magasin de fourrages,	342,820 78		
— de l'économat,	21,719 87		
		2,257,790 33	

Caisses et portefeuille.

Espèces,	1,177,154 55		
Bons du Trésor,	177,240 »		
		1,354,394 55	
Loyers payés d'avance,	174,071 50		
Dépôts aux bureaux d'octroi,	1,060 10		
Nue propriété. — Rente Ferréol,	1,444 60		
		177,176 20	

Digitized by Google

Chez MM. de Rothschild frères.	2,003 544 85	
Divers débiteurs et comptes à régler.	215,217 34	
Actions à émettre.	2,257,800 »	
		41,913,556 44

A déduire :

Dividendes non réclamés.	53,961 45	
Cautionnements des cochers.	277,743 93	
Divers créditeurs	1,479.368 51	
Profits et pertes.	102,542 52	
		1,913,556 44
Balance égale au montant du capital social		40,000,000 »

Telle était, Messieurs, la situation au 31 décembre 1856, du compte de capital.

A cette occasion, nous appellerons votre attention sur quelques points principaux.

Et d'abord, en ce qui concerne les 22,578 actions non émises, elles faisaient partie de celles qui, vous vous le rappelez, avaient été réservées aux anciens loueurs qui viendraient réclamer, dans un certain délai, le bénéfice de la fusion. A l'expiration de ce délai fixé par M. le préfet de police, nous avons demandé qu'une déchéance formelle fût prononcée contre les retardataires. Nous avons écrit à tous pour les mettre en demeure ; nous nous sommes adressés à M. le ministre de l'intérieur pour obtenir l'autorisation de disposer des actions qui n'avaient pas été réclamées et dont nous aurions pu faire alors le placement, *au-dessus* de cent francs, pour le compte de la Société ; malheureusement nos plaintes n'ont pas été écoutées. Les conditions du marché ayant été changées pour les actions de la Compagnie, elles sont tombées au-dessous du pair, et sont restées sans emploi entre nos mains.

Ainsi, cette condition anormale à laquelle on nous avait soumis, de laisser aux anciens loueurs, pour un temps déterminé, le choix du mode de paiement de leur apport, ou de leur vente à notre Société, n'a eu pour résultat que de paralyser entre nos mains une valeur considérable dont nous ne pouvons plus tirer parti dans les circonstances actuelles.

Ce n'est pas seulement pour cet objet que la dépendance dans laquelle nous sommes placés a entraîné des conséquences préjudiciables à la Compagnie ; dans la fusion, il faut bien le reconnaître, nous n'avons pas toujours été traités d'une manière aussi favorable que les anciens loueurs. — A ceux-ci il a fallu tout concéder, reprendre leur matériel à un prix industriel dépassant évidemment sa valeur réelle, les débarrasser de tous les objets neufs ou vieux, propres ou impropres au service, qu'ils avaient dans leur magasin ; reprendre leurs baux, quelles qu'en fussent les conditions ; faire enfin leur propre liquidation dans les conditions les plus inespérées pour eux et les plus onéreuses pour nous.

Tous ces sacrifices, Messieurs, c'est le capital social qui les a payés, et voilà pourquoi les prévisions du budget que nous vous avons soumis dans votre séance du 15 novembre 1855, ont été dépassées.

Ceci nous amène à vous donner quelques détails sur les frais de premier établissement, dont le montant figure dans le compte du capital pour une somme de 4,198,501 65

Ce compte a été approuvé pour l'année 1855 jusqu'à concurrence de 672,818 89

Pour l'excédant, il consiste :

1° Dans la dépréciation du matériel des voitures livrées par les anciens loueurs et dans les dépenses anormales d'entretien, 1,357,696 93

2° Dans la moins-value des harnais et ustensiles provenant de la même source, 190,615 71

3° Dans la perte provenant de la réforme presque immédiate des chevaux impropres au service, livrés par les anciens loueurs, et des frais extraordinaires de leur remplacement, 501,061 73

4° Dans la dépense résultant de l'excédant des chevaux que nous avons été obligés d'entretenir pendant le renouvellement de la cavalerie, 367,001 04

5° Dans les indemnités payées aux anciens loueurs, en dehors de leur matériel, suivant expertise, 365,384 77

6° Dans les droits municipaux perçus sur les voitures dont la concession nous a été faite avant leur mise en circulation et sur les voitures en relais, 326,549 29

7° Dans les frais généraux non imputables sur l'exploitation de la première année. 286,111 88

Et 8° enfin, dans les divers autres frais relatifs à la constitution de la Société. 131,261 41

Fr. 4,198,501 65

Ce compte de frais de premier établissement, Messieurs, est considérable ; mais son élévation a été la conséquence forcée des conditions auxquelles l'administration municipale nous a remis le service. Il est vrai qu'elle nous a concédé en même temps 500 numéros de voitures de place, que nous pouvons considérer comme une compensation de ces dépenses extraordinaires. — Ces 500 numéros ont été apportés *gratuitement* par les concessionnaires, et ne figurent encore pour rien dans la représentation du capital ; mais chacun d'eux a la même valeur que chacun des 1,579 numéros que nous avons achetés et qui sont portés pour 11,157,500 fr. sur nos comptes ; il faudra donc les y porter aussi, et ce sera une occasion très-régulière et très-légitime de faire disparaître le compte de premier établissement, et de le remplacer au compte du capital par une valeur effective.

En faisant figurer ces 500 numéros pour 3,500,000 fr. qu'ils représentent, en réalité, et en y ajoutant pour la plus-value des terrains et bâtiments une somme déjà acquise de 2,772,716 fr., d'après le rapport de notre architecte, il en résulterait, toutes déductions faites, un bénéfice réel pour le capital de 2,074,214 fr. 35 c.

CHAPITRE II.

Compte de l'exploitation de l'exercice 1856.

Les résultats de l'exploitation de l'exercice de 1856 n'ont pas répondu à notre attente.

Les conditions dans lesquelles nous avons opéré la reprise des anciens services ont assurément influé d'une manière défavorable sur cette première année ; la dissémination d'un trop grand nombre de dépôts sur tous les points de Paris a entraîné, nous vous l'avons déjà dit, une augmentation sensible de dépenses, a rendu la surveillance beaucoup plus difficile, et a considérablement *retardé* l'organisation définitive à laquelle votre Compagnie devra sans doute des économies notables.

Mais les causes qui ont principalement agi sur le compte qui fait l'objet de ce chapitre, sont l'élévation du prix des fourrages et de toutes les denrées ; les dépenses occasionnées par l'amélioration du service ; l'impôt municipal ; les dépenses extraordinaires d'octroi, et, comparés avec ces dépenses, les prix trop peu élevés des tarifs. Le service de la *remise* y a eu aussi une grande part.

Le nombre de voitures qui ont circulé pendant l'année 1856, réduit à l'unité d'une journée par voiture, a été :

Pour la place, de 616,808.
Pour la remise, de 109,456.

La moyenne de la recette a été de :

13 fr. 90 par voiture et par jour pour *le service de la place*, déduction faite du salaire des cochers.
Et de 11 47 pour le service de la remise.

Dans les six premiers mois de 1856, la moyenne avait été :

Pour la place, de 14 fr. 38.
Pour la remise, de 14 54.

Et comme c'est dans la seconde partie de l'année que le service de la remise a reçu plus de développement et que, par conséquent, son influence s'est fait plus particulièrement sentir, il en résulte que le produit des six premiers mois a été fort supérieur à celui des six derniers, *qui a été à peu près nul*.

Le prix des fourrages a été, vous le savez, très-élevé pendant toute l'année, et il exerce nécessairement une grande influence sur l'exploitation.

Les fourrages consommés pour le service de l'année présentent une dépense
de 2,480,668 08 du 1er janvier au 30 juin ;
2,762,204 93 du 1er juillet au 31 décembre.

Total, 5,242,873 01

Les achats ont été faits dans des conditions aussi bonnes que les circonstances l'ont permis, et sont au-dessous des mercuriales. Sous ce rapport, notre gestion soutient la comparaison avec les établissements qui passent pour les mieux administrés.

Le prix de la ration, composée :

Pour les petits chevaux, de
2 kil. 100 foin.
3 kil. » paille.
5 kil. » avoine.
» kil. 190 son.

Pour les grands chevaux, de
3 kil. 146 foin.
5 kil. 711 paille.
7 kil. 687 avoine.
» kil. 360 son.

Est revenu à 2 fr. 22.09 par gros cheval ;
1 fr. 37.48 par petit cheval ;
6 fr. 54.38 par voiture à 2 chevaux, en comprenant les chevaux en relais ;
6 fr. 36.07 par voiture à 1 cheval.

Ne perdez pas de vue, Messieurs, que la ration distribuée aux chevaux de voitures de place et de remise doit être plus forte qu'aucune autre, parce que nul autre service n'est comparable à celui qu'ils font. Il y a, en effet, indépendamment de son activité incessante et de sa célérité, cet inconvénient que les cochers qui conduisent les voitures dans Paris ne sont jamais les maîtres de régler le temps du repos ni les heures de repas, et que l'irrégularité à laquelle les chevaux sont nécessairement soumis pour ce double objet est très-préjudiciable à leur santé.

Messieurs, pendant l'exercice 1856 la dépense journalière a été de
12 fr. 59 par voiture de place ;
14 fr. 59 par voiture de remise.

En dernière analyse, le compte de profits et pertes présente les résultats suivants :

CRÉDIT.

Solde du compte de l'exercice 1855,		5,830 57
Intérêts au profit de la Compagnie sur les fonds disponibles :		
Premier semestre,	215,894 60	
Deuxième semestre,	108,005 35	
		323,901 45
Bénéfices de l'exploitation du service de la place, frais de toute nature déduits,		992,836 80
Divers,		2,841 68
		1,325,416 50

DÉBIT.

Perte sur le service de la remise, ci.	270,795 03	
Divers,	9,261 45	
		280,056 48
Reste,		1,045,360 02
Sur quoi il a été distribué un premier dividende de 2 fr. 50 c., applicable à 377,127 actions émises, soit		942,817 50
Reste au crédit du compte de profits et pertes,		102,542 52

Digitized by Google

Sur les 1,045,360 fr. 02 c., qui forment le montant des bénéfices de l'exercice 1856, 853,082 fr. 37 c. appartiennent en propre au premier semestre.

C'est à 89,754 fr. 13 cent. près, la somme qui a été distribuée à titre d'à-compte sur les bénéfices de 1856.

Cette somme a été couverte et au-delà, comme nous le savions d'avance, par les bénéfices des intérêts du deuxième trimestre.

Ainsi la balance de 102,342 fr. 52 cent. représente approximativement le bénéfice net de l'exploitation proprement dite du deuxième semestre 1856.

CHAPITRE III.

MODIFICATION DES TARIFS.

Le compte de l'exploitation, pendant l'exercice de 1856, nous conduit naturellement à une question de la plus grande importance, et que nous considérons comme vitale pour l'avenir de la Compagnie.

Il y a un an, à pareille époque, nous vous faisions pressentir qu'un nouveau tarif ne tarderait pas à être mis en vigueur, et M. le préfet de police, qui en avait établi lui-même les bases, s'occupait en effet déjà de son élaboration. Le système qu'il avait adopté consistait à supprimer entièrement *les courses proprement dites*, et à faire disparaître ainsi l'anomalie qui frappe d'une redevance égale le voyageur qui va du jardin des Tuileries au boulevard, par exemple, et celui qui se rend de la barrière du Trône à la barrière de l'Etoile. Le tarif devait être réglé désormais d'après le temps employé, en prenant pour point de départ le minimum *d'un quart d'heure*, et en fixant un prix additionnel pour chaque fraction de cinq minutes.

Pour rendre l'application de ce système plus facile, M. le préfet de police avait provoqué l'invention de *compteurs* qui devaient être placés dans les voitures, et qui, en indiquant aux voyageurs la somme qu'ils devaient payer, suivant le temps d'occupation de la voiture, étaient aussi destinés à servir à la Compagnie de contrôle pour le règlement des feuilles des cochers.

Divers instruments, paraissant atteindre le but que ce magistrat avait déterminé dans un programme spécial, furent, par son ordre, signalés à la Compagnie, et nous nous mîmes en rapport avec les inventeurs. Un cahier de charges, dressé par nos soins, indiqua les conditions auxquelles ce service nous paraissait devoir être exécuté, et nous reçûmes diverses soumissions aux termes desquelles les entrepreneurs s'obligeaient à munir les voitures de la Compagnie de compteurs et à les entretenir, moyennant une redevance déterminée.

Les choses en étaient là, quand nous fûmes appelés à discuter les chiffres des nouveaux tarifs avec la préfecture de police. Un projet, dont les combinaisons offraient de grands avantages au public, fut l'objet d'un long examen.

D'après ce projet, le tarif de nuit ne devait plus être appliqué qu'à partir de minuit et demi, ce qui permettait de ne payer que le tarif de jour pour la sortie des spectacles. Le prix, pour les promenades au bois de Boulogne, ne devait pas être plus élevé que pour la circulation dans l'intérieur de Paris, et ce tarif de l'intérieur devait aussi être appliqué en dehors des barrières, jusqu'aux fortifications.

En retour des sacrifices ainsi faits aux convenances de la population de Paris et de la diminution du prix de transport pour les petites distances, nous avons réclamé une légère augmentation sur le prix de l'heure.

Nous avons, en outre, demandé que la Compagnie reçût une redevance pour les bagages transportés par ses voitures. N'est-il pas, en effet, d'une extrême injustice que nous soyons obligés de les charger sans rétribution, quand ils causent à notre matériel une détérioration considérable ; que, pour le transporter, ce matériel exige une plus grande force de traction ; — que la loi nous rend responsables des vols qui se commettent sur les voitures, ou des pertes qui ont lieu dans le trajet ; — quand enfin les rémunérations extraordinaires payées aux cochers pour le chargement de ces bagages ne profitent en rien à la Compagnie? Ce que nous avons proposé à cet égard est d'ailleurs ce qui se pratique notamment à Londres, où les voitures de place reçoivent une allocation pour chaque colis transporté.

Il faut encore reconnaître que nous espérons trouver, dans l'application du tarif projeté, une augmentation de recettes qui nous est indispensable, et cette augmentation nous paraît devoir nécessairement résulter du travail nouveau auquel donneront lieu les petites courses. Lorsqu'en effet on pourra prendre et garder pendant 15 minutes une voiture à deux places pour 75 centimes, le nombre des voyageurs ne pourra que s'accroître, et par cette modification les voitures de place ajouteront à leur clientèle ordinaire une clientèle absolument nouvelle.

Ce changement fera l'office des banquettes à 15 c. qui ont assuré le succès de la Compagnie des Omnibus.

Ce qui fait, nous le répétons, le grand mérite du système de M. le préfet de police, c'est qu'en offrant à la Compagnie le moyen de supporter ses charges, il offre au public des avantages incontestables.

Mais quand cela ne serait pas, serait-il juste que notre Compagnie mît à la disposition des habitants de Paris un matériel plus élégant et plus propre ; qu'elle leur fournît des voitures bien fermées, dans l'hiver, des voitures découvertes dans l'été ; qu'elle les conduisît plus rapidement d'un point de la capitale à un autre, avec des chevaux d'une qualité supérieure à celle qu'on attelait aux voitures publiques avant sa formation, et qu'elle supportât enfin tous les sacrifices imposés par les améliorations apportées au service, sans que le public lui-même y contribuât pour rien?

Cela serait-il juste, surtout, quand le prix des fourrages, du fer, du bois, de la main-d'œuvre a augmenté sensiblement ; que les chevaux sont devenus beaucoup plus chers ; quand la Compagnie est grevée d'un impôt considérable, à l'abri duquel sont encore ses concurrents ; et qu'enfin elle aura à supporter une charge nouvelle (celle des compteurs), pour introduire les améliorations que promet le nouveau système de tarif?

Lorsque la loi de 1855 a frappé d'un impôt d'un dixième le prix du transport des voyageurs, des bagages et de la messagerie, par les chemins de fer, ce ne sont pas les Compagnies qui ont supporté la charge de cet impôt ; ce sont les voyageurs eux-mêmes. Pourquoi en serait-il autrement pour l'impôt municipal extraordinaire dont sont spécialement grevées les voitures de la Compagnie impériale?

Tel est le langage que nous avons tenu, Messieurs, au gouvernement, quand, au moment où nous attendions de jour en jour la promulgation du tarif, nous avons été informés qu'il se réservait de statuer ultérieurement sur cette question.

Il ne nous appartient pas de discuter ici les motifs de cet ajournement, mais il est si préjudiciable aux intérêts de votre Compagnie que nous ne cesserons de réclamer *la réforme immédiate des tarifs*.

Leur mobilité, le droit réservé à M. le préfet de police de les modifier, selon les circonstances, doivent être et sont en effet une garantie à la fois pour le public et pour la Compagnie. Ce magistrat a pour mission de les équilibrer et de les mettre en rapport avec les dépenses qu'entraîne le service ; et pourrait-il les laisser stationnaires, en nous demandant une augmentation considérable d'impôt et des améliorations constantes dans le service, quand surtout toutes les denrées, et conséquemment la main-d'œuvre, suivent autour de nous une progression ascendante si rapide?

Remarquez-le, Messieurs, l'impôt municipal payé directement sur les numéros et écussons de voitures dont elle est propriétaire, n'est pas la seule charge nouvelle de ce genre qui grève la Compagnie; elle a encore à supporter les frais extraordinaires d'octroi résultant de l'obligation qui lui a été imposée de placer une partie de ses principaux établissements dans l'intérieur de Paris. Savez-vous ce que ces deux objets seuls coûtent à la Compagnie dans l'état actuel de la circulation? *Une somme annuelle équivalant à près de trois pour cent sur le capital social.*

Et qu'on ne dise pas, comme quelques personnes ont essayé de nous en accuser, que nous avons accepté légèrement la mission d'apporter au service des voitures des améliorations qu'il était impossible d'opérer sans perte avec les tarifs actuellement en vigueur.

Nous avons toujours compté que des modifications y seraient introduites, comme cela a eu lieu quand le prix des places dans les omnibus a été porté de 25 à 30 centimes (augmentation, 20 0/0), et lorsqu'en 1852 le tarif des courses, dans les voitures à 2 places, a été élevé de 10 0/0, de 1 f. à 1 f. 10. Des modifications analogues étaient, dès l'origine à nos yeux, une conséquence nécessaire des conditions de notre traité, et nous nous étions si peu trompés à cet égard que, dès que notre organisation a été un peu avancée, cette question a été une des premières préoccupations de M. le préfet de police.

Il a un sentiment trop profond des obligations que lui impose l'arbitrage souverain dont il est investi entre nous et le public, pour nous grever de charges que ne couvrirait pas le tarif. Les modifications dont il a été question ne peuvent pas nous être refusées, et tous nos efforts n'ont aujourd'hui pour objet que de faire cesser un ajournement qui ne saurait se prolonger.

Vous approuverez, nous n'en doutons pas, les démarches que nous avons faites et celles que nous sommes décidés à tenter encore pour atteindre ce résultat.

L'année qui vient de s'écouler, entièrement consacrée à une réorganisation difficile, dont les avantages n'ont pu se manifester avant qu'elle fût entièrement achevée, n'est pas plus, dans un sens, une base sur laquelle on puisse appuyer des calculs certains que ne l'a été, dans l'autre, la saison de l'Exposition universelle ; mais, pour un état normal, avec les charges qui pèsent sur nous, il nous faut, il faudrait à toute autre entreprise qui serait mise à notre place, *un nouveau tarif*. Il n'y a dans ce rapport ni un fait ni un chiffre qui ne tende à vous le démontrer, et nous sommes assurés que l'autorité en est convaincue et qu'elle nous l'accordera.

CHAPITRE IV.

CONVERSION DE LA SOCIÉTÉ EN SOCIÉTÉ ANONYME.

Après la modification des tarifs, un des points les plus importants à nos yeux est la conversion de la Société en société anonyme. Aussi y avons-nous donné des soins spéciaux, et le 19 novembre 1856 nous adressions à M. le préfet de police les pièces dont la production est exigée, et qui devaient être transmises par lui à M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Quatre experts ont été nommés pour vérifier l'actif de la Compagnie, et ils se sont livrés aux investigations les plus minutieuses sur toutes les parties du service. Les lenteurs inhérentes à ce travail les ont conduits à demander la substitution de la balance de nos écritures au 31 décembre 1856 à celle qui leur avait été d'abord fournie, et il en résulte que les comptes qui ont été remis entre leurs mains s'arrêtent aux écritures passées jusqu'au 31 janvier 1857 pour l'exercice 1856.

Nous leur avons ouvert les écuries, les remises, les magasins, les caisses, les livres de la Compagnie; ils ont tout vérifié, tout reconnu, tout constaté.

Leur travail est sur le point d'être achevé, et comme il n'existe entre le gouvernement et nous aucun dissentiment sérieux sur les articles des statuts, nous avons tout lieu d'espérer que nous ne tarderons pas à obtenir la société anonyme.

CHAPITRE V.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES ET CONCLUSION.

Messieurs, ici se terminerait notre tâche, et il ne nous resterait plus qu'à conclure, si nous n'avions encore à répondre aux reproches, nous pourrions dire aux accusations qui nous ont été adressées.

Ces accusations se sont produites sous plusieurs formes, d'abord par des lettres anonymes, dont nous ferons à peine mention ; ensuite par des lettres signées de personnes se disant actionnaires, et enfin par des conversations recueillies dans des lieux publics qui nous ont été rapportées.

Elles ont été quelquefois accompagnées de suggestions bien intentionnées, dont nous avons tenu compte lorsqu'elles nous ont paru conformes aux intérêts de l'entreprise.

Mais on nous a souvent accusés de faire précisément le contraire de ce que nous faisions ou de ne pas faire ce qui était l'objet de notre sollicitude la plus active.

Ici nous ne répondrons sérieusement qu'aux allégations sérieuses, laissant de côté les questions déjà traitées dans ce rapport.

Digitized by Google

On nous a surtout et souvent reproché de n'avoir pas publié les recettes des voitures de la Compagnie, et il nous en a coûté de ne pas satisfaire aux demandes qui nous ont été adressées à cet égard ; mais au moment où nous étions occupés des négociations relatives à la modification des tarifs, nous avons pensé que ces publications seraient inopportunes. D'un autre côté, comme le nombre des voitures en circulation se modifiait souvent pendant le travail de notre première organisation, nous n'avons pas voulu induire les actionnaires en erreur, et enfin il nous a semblé que nous ne devions pas faire connaître nos recettes aux loueurs qui s'étaient tenus en dehors de la Compagnie.

Tels sont, Messieurs, les motifs du silence que nous avons persisté à garder, malgré de nombreuses provocations. Nous espérons qu'arrivés à un état plus normal, nous pourrons bientôt adopter l'usage établi par les autres Compagnies du même genre et faire publier périodiquement les *recettes*.

Nos correspondants officieux nous ont parlé à plusieurs reprises, mais en termes vagues, du nombre des employés de l'administration, de l'élévation de leur traitement, de l'inutilité de plusieurs d'entre eux ; en un mot, du luxe de l'état-major de la Compagnie.

Ceux qui ont pu suivre les détails de notre administration ont dû reconnaître combien les rouages en sont nécessairement compliqués, et combien il importe à la sûreté de nos opérations que toutes les parties en soient contrôlées. Ce contrôle ne s'établit pas sans un personnel nombreux, et en outre, dans le début, nous avons été obligés de conserver beaucoup d'employés qui avaient été attachés aux anciennes entreprises ; mais les traitements ont été fixés sur des bases modérées, et à mesure que notre organisation s'est régularisée et que le personnel s'est formé, nous avons pu faire et nous avons fait des réductions sur le nombre des employés attachés à la Compagnie. Nous persisterons dans cette voie d'économie.

On a dit encore que nos magasins étaient mal tenus, que le désordre et le gaspillage y régnaient, et que les employés et les fournisseurs s'enrichissaient aux dépens de la Compagnie.

De pareils bruits, répandus par les ennemis que devait nous faire la cessation des anciens services, n'ont pas le moindre fondement. La surveillance la plus sévère a été exercée sur la tenue de tous les dépôts, et une infidélité commise dans un magasin de fourrages a été, sur notre initiative, réprimée par les tribunaux.

Le compte de l'exploitation fournit la preuve que les fourrages, qui forment l'objet le plus important de notre dépense journalière, ont été achetés dans des conditions au moins égales à celles obtenues par les entreprises les mieux organisées.

Enfin, — car que n'a-t-on pas dit ? — on a été jusqu'à nous accuser d'avoir vendu à vil prix des actions appartenant à la Compagnie, et d'avoir ainsi provoqué la baisse des actions pour nous en emparer. Si vous considérez qu'il s'agit d'un capital de 40 millions, son importance enlève tout fondement à une pareille accusation. Mais nous devons vous déclarer de la manière la plus formelle que les *actions non émises*, appartenant à votre Compagnie, n'ont jamais été apportées à la Bourse, comme on nous en a soupçonnés, et les titres qui n'ont pas encore été placés sont, depuis le 2 octobre dernier, déposés à la Banque de France, ainsi que le constatent les certificats que nous remettons sur le bureau.

Il est assurément très-fâcheux, et nous le déplorons plus qu'aucun de vous, que les actions soient tombées à un si bas prix ; mais vous savez, Messieurs, que celles des Compagnies qui trouvent aujourd'hui le plus de faveur auprès du public ont eu, un jour, le même sort, et se sont relevées plus tard, lorsqu'elles ont été mieux appréciées, ou que les circonstances ont changé. Viennent pour nous de meilleures recettes, que les tarifs attendus nous soient accordés, que notre organisation soit achevée, et vos actions s'élèveront bientôt à leur taux normal.

Un mot encore avant de conclure. Un de nos collègues, le plus jeune de tous, qui avait pris une part très-active à la première organisation du service, M. Bary, a usé du droit que lui conféraient les statuts, et a cessé de faire partie de la gérance. Des motifs personnels paraissent avoir seuls déterminé sa retraite, et nous nous sommes séparés de lui avec regret. Au moment où nous touchions à la constitution de la Société anonyme, nous n'avons pas cru devoir remplacer notre collègue démissionnaire, et nous avons ajouté à notre tâche celle dont il était chargé.

Messieurs, permettez-nous de revenir à une question qui nous touche personnellement.

Nous avons été attaqués dans notre honneur ; on nous a calomniés et vous êtes trop justes pour ne pas accorder la réparation que nous vous demandons.

Cette réparation, la voici :

Nous avons déposé sur le bureau la balance des écritures, la situation financière de la Compagnie au 31 décembre 1856, et le compte sommaire de l'exploitation pendant l'exercice.

Nous ne venons pas vous demander l'approbation immédiate de nos comptes.

Nous vous prions, d'accord avec le Conseil de surveillance, de choisir dans votre sein et de nommer, séance tenante, cinq commissaires qui seront chargés, conjointement avec lui, de les contrôler, d'examiner toutes les parties du service, de recueillir toutes les informations qu'ils jugeront à propos de vous transmettre et de vous présenter un rapport, dans une prochaine assemblée générale, qui sera convoquée sans délai.

Nous espérons que vos commissaires pourront avoir accès au rapport de MM. les commissaires du gouvernement, et qu'ils y puiseront des renseignements utiles dans l'intérêt de tous.

Dans l'organisation d'une affaire hérissée comme la nôtre de détails et de difficultés, nous avons pu nous tromper quelquefois et commettre des fautes, mais nous serons heureux de recevoir sur tous les points les conseils de vos commissaires ; nous aviserons avec eux sur ces questions graves, qui pourraient naître du retard du gouvernement de satisfaire à nos justes demandes, et nous viendrons vous proposer, dans la prochaine assemblée, les mesures qui leur paraîtront, comme à nous, commandées par les circonstances et par l'intérêt de notre Compagnie.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

MM. les actionnaires du *Crédit foncier de France* sont convoqués en assemblée générale ordinaire, en exécution de l'art. 40 des statuts, pour le mercredi 29 avril courant, à deux heures précises, à l'hôtel de la Société, rue Neuve-des-Capucines, 19, à l'effet d'entendre le rapport annuel du gouverneur sur les affaires sociales, d'arrêter les comptes et de fixer le dividende.

Des lettres de convocation seront directement adressées aux deux cents plus forts actionnaires qui, aux termes de l'art. 38 des statuts, composent l'assemblée.

Les cartes d'admission à l'assemblée générale seront délivrées au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, 19, à partir du 20 avril courant.

Paris, le 1er avril 1857.

Le Gouverneur,

Comte Ch. DE GERMINY.

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER.

(*Suite.*)

Chemins de fer privés exclusivement industriels existants aux dates suivantes :

	Kil.	Dates d'ouverture.
Epinac au canal de Bourgogne. . .	29	1835
Montrond à Montbrison (abandonné en 1848)	16	1830
Villers-Cotterets au Port-aux-Perches.	9	1839
Creusot au canal du Centre	10	1840
Long-Rocher au canal du Loing . .	3	1841
Decize au canal du Nivernais. . . .	7	1844
Commentry à Montluçon.	16	1846

D'après le résumé que nous avons présenté des lignes et sections mises en exploitation, on a pu voir que, à la fin de 1856, si les sections à livrer indiquées par le rapport du ministre des travaux publics, Morcenx à Saint-Martin-d'Oney, Toulouse à Cette et Nogent à Nangis, avaient pu être ouvertes, le réseau français aurait compris 6,500 kil. en exploitation, sur 11,259 concédés et 4,750 à construire.

Les longueurs dont l'ouverture est prévue pour les années 1857, 1858, 1859, 1860 et suivantes, d'après les cahiers des charges et la situation des travaux. .

	D'après les cahiers des charges.	D'après les travaux.
1857,	748 kil.	805 kil.
1858,	806	535
1859,	1,169	720
1860 et suivants,	2,095	2,095

Ces longueurs sont réparties entre les diverses Compagnies dans les proportions suivantes, et doivent être livrées :

	1857		1858		1859		1860-66	
	légalement.	probablement.	légalement.	probablement.	légalement.	probablement.	légalement.	probablement.
Nord.	80	80	96	86	»	»	»	»
Est.	138	355	-	»	359	125	71	71
Ouest.	20	20	275	181	»	»	861	861
Orléans.	»	86	114	»	88	88	285	285
Lyon.	..	»	90	90	»	»	176	176
Grand-Central. . .	314	76	30	30	440	440	294	294
Méditerranée . . .	»	»	»	»	68	68	»	»
Midi.	60	»	23	»	»	»	»	»
Lignes en commun	»	»	65	65	»	»	353	353
Lignes isolées. . .	116	98	173	173	»	»	55	55

Pour terminer notre exposé de la situation du réseau au 30 juin 1855, nous croyons utile de présenter ici un tableau synoptique, par départements, des chemins de fer et des autres voies de communication.

Digitized by Google

DÉPARTEMENTS.	Population en 1851	CHEMINS DE FER		ROUTES DE TERRE			VOIES NAVIGABLES		KILOMÈTRES EN COMMUN.
		concédés	en exploit	impériale.	départem.	ch. vicin.	Rivières.	Canaux.	
Ain	372.930	235	.	449	571	1075	319 (1)	4	(1) 174 kil. commun, 85 avec l'Isère, 58 avec le Rhône et 41 avec Saône-et-Loire.
Aisne	558.989	161	70	611	672	954	150	185	
Allier	336.758	211	84	499	238	980	190 (2)	95	(2) 20 kil. avec la Nièvre, 80 avec Saône-et-Loire, en tout 100 kil.
Alpes (Basses)	152.070	.	.	224	810	332	.	.	
Alpes (Hautes)	132.038	.	.	358	74	453	.	.	(3) 148 kil., dont 123 avec la Drôme, 10 avec l'Isère, 8 avec le Gard et 7 avec Vaucluse.
Ardèche	386.559	.	.	464	841	303	148 (3)	.	
Ardennes	331.206	87	2	382	211	619	173	111	(4) 4 kil. avec la Haute-Garonne.
Ariége	267.635	.	.	285	327	346	4 (4)	.	
Aube	265.247	127	60	379	345	452	65 (5)	32	(5) 4 kil. avec la Marne.
Aude	289.747	157	.	364	659	607	.	166	
Aveyron	394.183	124	.	577	755	757	85 (6)	.	(6) 34 kil. avec le Lot.
Bouches-du-Rhône	428.989	185	122	232	376	341	80 (7)	53	(7) 35 kil. avec le Gard.
Calvados	491.210	241	.	439	539	1022	131	15	(8) 14 kil. avec la Corrèze.
Cantal	253.329	123	.	370	186	717	14	.	(9) 22 kil. avec la Vendée.
Charente	382.912	116	116	320	278	1281	91	.	(10) 100 kil. avec la Nièvre.
Charente-Inférieure	469.992	64	6	430	624	930	203	73	(11) 16 kil. avec le Cantal et le Lot.
Cher	306.261	111	111	492	622	624	224	268	(12) 12 kil., dont 9 avec la Haute-Saône et 3 avec Saône-et-Loire.
Corrèze	320.864	35	.	366	444	897	83	.	(13) 42 kil., dont 38 avec la Gironde et 4 avec le Lot
Corse	236.251	.	.	782	64	745	.	.	(14) 123 kil. avec l'Ardèche.
Côte-d'Or	400.297	192	169	713	720	490	88	157	(15) 103 kil. dont 8 avec l'Ardèche, 35 les Bouches-du-Rhône et 60 Vaucluse.
Côtes-du-Nord	632.613	126	.	479	574	1202	79	73	(16) 4 kil. avec l'Ariége.
Creuse	287.075	29	.	342	389	939	.	.	(17) 38 kil. avec la Dordogne.
Dordogne	505.789	251	4	360	1024	1518	323	15	(18) 70 kil., dont 30 avec la Loire-Inférieure et 22 le Morbihan.
Doubs	296.079	102	9	302	492	987	.	135	(19) 8 kil. avec la Vienne.
Drôme	326.846	132	119	318	352	676	159	.	(20) 145 kil., dont 85 l'Ain, 10 l'Ardèche, 10 la Loire et 10 le Rhône.
Eure	415.777	214	43	463	822	1078	171	.	(21) 29 kil. Basses-Pyrénées.
Eure-et-Loir	294.892	119	92	387	500	763	.	.	(22) 10 kil. avec l'Isère,
Finistère	617.710	155	.	415	491	532	115	81	(23) 76 kil., dont 5 avec Ille-et-Vilaine, 25 avec Vendée, 37 Maine-et-Loire et 9 avec le Morbihan.
Gard	408.163	148	118	506	702	583	103	98	(24) 40 kil., dont 34 avec l'Aveyron, 2 avec la Corrèze et 4 avec la Dordogne.
Garonne (Haute)	481.610	66	.	333	812	998	183	84	(25) 37 kil. avec la Loire-Inférieure.
Gers	307.479	.	.	427	599	916	10	.	
Gironde	614.387	224	181	394	777	1018	381	35	
Hérault	389.286	103	55	364	482	518	20	132	
Ille-et-Vilaine	574.618	250	.	678	526	1055	161	75	
Indre	271.938	99	74	404	504	807	.	.	
Indre-et-Loire	315.641	168	130	311	1203	.	162	35	
Isère	603.497	136	52	536	663	541	265	.	
Jura	313.361	179	.	340	557	830	94	40	
Landes	302.196	171	138	458	349	1102	203	21	
Loir-et-Cher	261.892	94	94	306	456	387	105	69	
Loire	472.588	194	117	328	302	514	134	31	
Loire (Haute)	304.615	160	.	344	457	425	17	.	
Loire-Inférieure	535.664	159	56	462	610	2189	261	95	
Loiret	341.423	210	95	434	474	665	120	160	
Lot	296.224	103	.	286	633	962	225	.	
Lot-et-Garonne	341.345	144	.	363	453	775	262	92	
Lozère	144.705	.	.	473	624	607	.	.	
Maine-et-Loire	515.452	135	90	396	994	1091	380	.	
Manche	600.882	112	.	374	644	1032	165	42	
Marne	373.302	198	164	588	540	634	195	161	
Marne (Haute)	268.398	195	13	408	301	592	12	.	
Mayenne	374.566	68	.	250	764	887	85	.	
Meurthe	450.423	213	176	424	458	641	48	144	
Meuse	328.037	80	78	508	436	791	87	96	
Morbihan	478.172	156	.	577	306	1110	122	191	
Moselle	459.684	120	120	467	366	781	89	.	

Digitized by Google

DÉPARTEMENTS.	Population en 1851	CHEMINS DE FER concédés	CHEMINS DE FER en exploit.	ROUTES DE TERRE impériale.	ROUTES DE TERRE départem.	ROUTES DE TERRE ch. vicin.	VOIES NAVIGABLES Rivières.	VOIES NAVIGABLES Canaux.	KILOMÈTRES EN COMMUN.
Nièvre	327.161	118	44	466	619	707	178	184	(26) 18 kil. avec Ille-et-Vilaine
Nord	1158.285	332	212	594	417	865	256	241	(27) 4 kil. avec l'Aube.
Oise	403.857	184	131	600	842	556	60	104	(28) 30 kil. dont 21 Ille-et-Vilaine et 19 Loire-Inférieure.
Orne	439.884	107	25	458	304	1185	.	.	(29) 40 kil., dont 20 l'Allier et 20 le Cher.
Pas-de-Calais	692.904	141	141	685	469	1147	107	121	(30) 30 kil. avec le Pas-de-Calais.
Puy-de-Dôme	596.807	98	39	462	432	444	129	.	(31) 42 kil., dont 30 avec la Manche et 12 Nord.
Pyrénées (Basses)	446.097	1	1	419	655	843	108	.	(32) 37 kil. avec les Landes.
Pyrénées (Hautes)	250.934	.	.	287	196	947	.	.	(33) 88 kil., dont 48 avec l'Ain et 40 l'Isère.
Pyrénées-Orientales	181.955	22	.	337	155	183	.	.	(34) 9 kil. avec la Côte-d'Or.
Rhin (Bas)	587.434	162	97	332	643	274	232	129	(35) 44 kil., dont 41 avec l'Ain et 3 avec la Côte-d'Or.
Rhin (Haut)	494.147	176	109	347	412	471	82	112	(36) 6 kil. avec Charente-Inférieure, 3 avec la Vendée et 16 avec la Vienne.
Rhône	574.745	150	89	235	300	675	123	2	(37) 12 kil. avec Pas-de-Calais.
Saône (Haute)	347.469	221	.	203	458	604	65	.	(38) 7 kil. avec l'Ardèche et 60 avec Gard.
Saône-et-Loire	574.729	133	91	584	777	901	290	144	(39) 22 kil. Charente-Inférieure et 3 Deux-Sèvres.
Sarthe	473.071	254	51	402	581	765	145	.	(40) 8 kil. avec Indre-et-Loire et 16 avec Deux-Sèvres.
Seine	1422.065	167	121	136	239	110	71	23	
Seine-Inférieure	762.039	196	159	500	819	753	156	3	
Seine-et-Marne	345 076	316	161	516	1040	666	243	118	
Seine-et-Oise	472.554	392	283	745	763	1004	149	50	
Sèvres (Deux)	323.605	65	1	288	513	942	65	18	
Somme	570.641	158	153	620	578	746	34	156	
Tarn	363.073	42	.	333	815	757	70	.	
Tarn-et-Garonne	237.553	129	.	255	666	380	138	69	
Var	357.967	92	.	376	612	762	.	.	
Vaucluse	204.618	57	57	156	572	243	67	.	
Vendée	383.734	.	.	335	572	2557	118	14	
Vienne	316.738	143	110	353	503	1358	51	.	
Vienne (Haute)	319.379	92	.	373	334	1070	.	.	
Vosges	427.409	72	.	291	673	898	.	.	
Yonne	381.133	166	147	531	823	880	194	150	
Total	35,783,059	(A) 11.496	4.975	30.038	(B) 47.090	67.949	(C) 8.818	4.715	

(A) Non compris 89 kilomètres de chemins industriels concédés, dont 74 kilomètres en exploitation.

(B) Les routes stratégiques entrent pour 1,463 kilomètres dans ce chiffre.

(C) Les 1,021 kilomètres de longueurs communes sont déduits dans ce total.

Ainsi on voit par les chiffres de ce tableau que la France, dont la population est de 35,783,059 habitants, disposait au 30 juin 1855, de 169,585 kilomètres de voies de communication.

En voies de fer exploitées,	4,975 kil.
En routes impériales,	36,038
Stratégiques et départementales	47,090
Chemins vicinaux de communication,	67,949
Rivières navigables,	8,818
Canaux,	4,715
Total.	169.585 kil.

Non compris 74 kilomètres de chemins de fer industriels en exploitation.

C. Devina.

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 20 février 1857.

(Suite.)

Présidence de M. Callon.

Chaudière Clavières.—Elle se compose d'une série de tubes verticaux et de tubes horizontaux.

Deux tubes horizontaux reçoivent les extrémités filetées de douze tubes verticaux et composent un jeu d'orgues.

Il y a neuf jeux d'orgues réunis entre eux au moyen de cinq tubes courts filetés.

La partie supérieure de l'ensemble est reliée à un serpentin composé de tubes horizontaux.

Ce serpentin est séparé des jeux d'orgues par une voûte en briques réfractaires et se termine par une boîte de vapeur extérieure au fourneau recevant les appareils de distribution et de sûreté.

Les deux jeux d'orgues extrêmes ont leurs tubes plus longs que les autres; ils descendent un peu au-dessous de la grille et enveloppent ainsi les côtés extérieurs du foyer.

Cette chaudière contient peu d'eau, produit de la vapeur sèche à toute température et à toute pression.

Elle a été essayée à 50 atmosphères, et avait servi un an sur un bateau de transport avant de figurer à l'Exposition.

Digitized by Google

Surface de grille	0m.q.90
Volume du générateur	4m.c.050
Contenance d'eau en litres	153
Surface de chauffe de vaporisation	7m.q.470
— séchant la vapeur	17m.860
Diamètre des tubes horizontaux	0m.06
Epaisseur	0m.005
Diamètre des tubes verticaux	0m.05
Epaisseur	0m.004

Résumé des expériences.

CHAUDIÈRES.	RAPPORT de la surface de chauffe à celle de la grille.	MISE EN PRESSION A CINQ ATMOSPHÈRES. Volume d'eau à 17° introduit.	Temps employé.	Combustible brûlé.	QUANTITÉ MOYENNE DE VAPEUR par kil. de charbon.	par mètre carré et par heure.
Molinos.	38.00	2460	0h 35m	60k	10.467	20.73
Farcot.	29.50	7730	1 30	210	6.43	16.16
Beaufumé.	»	3380	2 »	406	7.75	»
Lyon.	72.44	2400	1 15	135	7.91	12.32
Durenne.	22.63	5200	2 »	310	6.70	21.07
Zambaux.	88.01	250	» 15	70	8.30	10.47
Clavières	28.14	115	» 25	30	8.12	30.43

DEUXIÈME PARTIE.

Les expériences faites à l'Exposition concordent généralement avec celles exécutées ailleurs sur des générateurs de construction semblable.

Elles font voir que les chaudières tubulaires sont celles qui donnent le rendement le plus grand par kilogramme de charbon brûlé.

Les chaudières de MM. Farcot et Durenne se sont maintenues dans une bonne moyenne; la dernière est une de celles qui ont donné le plus de vapeur par mètre carré de surface de chauffe.

La chaudière de M. Clavières donne, par sa disposition, de la vapeur absolument sèche et à une très-haute température, dont le degré dépend du niveau de l'eau. Cette propriété peut être d'un grand avantage pour certaines applications industrielles.

Cette chaudière, desservant la plus longue conduite de l'Exposition, a rendu le service de réchauffer la vapeur et de diminuer la condensation. Elle a bien fonctionné pendant toute la durée de l'Exposition.

L'alimentation doit être continue, sa contenance d'eau étant très-faible.

La chaudière Zambaux n'a eu à subir aucune réparation pendant tout le temps de l'Exposition; elle évapore rapidement; elle est destinée à rendre de grands services à la marine et aux petites industries qui n'ont pas d'emplacements assez vastes pour y établir des chaudières à bouilleurs.

Cette chaudière demande une surveillance active, à cause de la petite quantité d'eau qu'elle contient. La vitesse avec laquelle elle vaporise exige presque une alimentation continue.

Les chaudières chauffées suivant le système de M. Beaufumé ont éprouvé des irrégularités fréquentes dans leur marche, par suite d'accidents arrivés au gazogène. La grille du foyer de ce dernier a été établie plus bas que les bords inférieurs du gazogène: ceux-ci étant très-épais, les tôles qui composent les parois ont été brûlées dans cette partie, et les réparations nombreuses qu'il a fallu faire ont contrarié la marche des machines de l'Exposition, surtout quand une autre chaudière appartenant au même groupe se trouvait aussi arrêtée.

Par ce système on brûle bien la fumée, et les résultats sont bons quand l'appareil est en bon état; c'est donc surtout la construction du gazogène qu'il faut perfectionner.

On ne peut brûler que des combustibles maigres.

La manœuvre de cet appareil n'est pas difficile; mais il faut beaucoup de temps pour la mise en train, et jusqu'à ce que les gaz soient allumés, il se dégage une grande quantité de fumée.

La chaudière de MM. Molinos et Pronnier est celle qui, dans toutes les épreuves, a donné les meilleurs résultats, soit comme économie de combustible, soit pour le peu de temps exigé pour la mise en train, soit comme rendement par mètre carré de surface de chauffe et par kilogramme de charbon brûlé. Cette chaudière remonte très-facilement et en très-peu de temps en pression; par expérience on a constaté que la vapeur était sensiblement sèche. On y a brûlé toutes sortes de combustibles. Les combustibles maigres y donnent un rendement inférieur à celui obtenu avec le charbon de Charleroi. Les tout-venant s'y brûlent bien.

COMBUSTIBLES. — Les combustibles employés pour le chauffage des chaudières sont les suivants :

CONSOMMATION.

Service de jour.

Chaudières.	kil.	
Molinos,	650	Gailleteux Charleroi.
Farcot n° 1,	1,500	Tout-venant Mons.
Id. n° 2,	1,600	Id.
Beaufumé,	810	Gailleterie Charleroi de Pont-de-Loup.
Locomotive de Lyon,	1,000	Coke.
Farcot n° 3,	1,100	Tout-venant Mons.
Durenne,	1,300	Id.
Zambaux,	140	Gailleteux Charleroi.
Clavières,	750	Tout venant Mons.

Service de nuit.

Farcot n° 1,	150	Tout venant Charleroi.
Id. n° 2,	170	Idem.
Locomotive de Lyon,	175	Coke.
Farcot n° 3,	150	Idem.
Durenne,	150	Idem.

Le service de jour commençait à sept heures du matin et finissait à six heures du soir.

Les chaudières qui ne faisaient pas le service de nuit n'étaient allumées que vers neuf heures et demie, dix heures.

Nature et prix du charbon brûlé par chaque chaudière.

CHAUDIÈRES:			les mille kil.
Molinos brûlait gailleteux Charleroi,			57 fr. 20
Zambaux	—	—	57 20
Farcot tout-venant Mons et Charleroi,			46 20
Durenne	—	—	46 20
Clavières	—	—	46 20
Lyon, coke			68 20
Beaufumé, gailleterie Charleroi,			61 60

DÉSINCRUSTATION DES CHAUDIÈRES. — L'eau de Seine a été seule mise en usage pour l'alimentation des chaudières.

On a employé plusieurs désincrustateurs pour éviter les dépôts durs; celui de M. Rey-Morel a donné de très-bons résultats.

Quand on met à sec les chaudières, les eaux sortent blanches; il reste dans les parties basses des dépôts boueux, qu'on peut enlever facilement par un lavage.

On remarque sur les parois et les rivets des dépôts minces qui s'écaillent facilement et tombent sous le moindre effort.

En vidant les chaudières au moyen de la pression de la vapeur, la chaleur des carneaux fait dilater le métal et le tartre tombe de lui-même.

Ce désincrustateur se dissolvant complétement, ne peut salir les tuyaux et machines à vapeur, ni boucher les tubes de niveau des chaudières.

M. MERCIER DE BUESSARD présente à la Société des échantillons du coke obtenu par MM. Tardieu et Vazeilles, avec un mélange composé de 20 0/0 de houille grasse et de 80 0/0 d'anthracite. Ce coke a été employé aux hauts-fourneaux de Commentry, avec avantage, car il ne contient que 5 0/0 de cendre. M. Mercier ajoute que, dans son opinion, ce nouveau coke permettra d'utiliser les gisements d'anthracite, très-nombreux en France, et de tirer parti des menus d'anthracite qui sont encore perdus en Angleterre. Il espère en outre qu'on arrivera, par l'emploi de ce combustible, à une diminution très-notable dans le prix de la fonte.

Le moyen de fabrication est excessivement simple. On broie chacun des combustibles séparément; on fait le mélange et on les broie de nouveau, puis on les met dans les fours à coke ordinaires.

M. COIGNET donne ensuite communication de son mémoire sur la confection et la composition des bétons. Après avoir rappelé qu'en 1856, M. Faure a fait à la Société une communication sur les travaux exécutés avec des bétons agglomérés, il dit qu'il vient aujourd'hui entretenir la Société de l'état actuel de ses constructions et des nouveaux résultats qu'il a obtenus.

M. Coignet commence par insister sur la nécessité d'une bonne *agglomération* dans la fabrication des bétons. Il dit que la bonté des bétons dépend beaucoup moins de la qualité et des proportions des matériaux, que de la

Digitized by Google

manière de les employer. Il déclare que le succès et l'insuccès dépendent toujours du broyage et surtout de l'agglomération.

L'agglomération s'obtient par le choc répété d'un corps dur sur le béton. On rapproche ainsi les molécules et on fait entrer, sous un volume donné, une plus grande quantité de matériaux. Les bétons fabriqués de cette manière, avec une proportion de chaux et de ciment égale à 1/10, à 1/15 du volume, sont beaucoup plus résistants que les bétons ordinaires renfermant 1/3 à 1/4 de chaux ou de ciment de même qualité.

Pour obtenir une bonne agglomération, il ne suffit pas de pilonner vigoureusement, mais il faut encore éviter d'une manière absolue la présence de l'eau en excès; car, dans ce cas, l'eau vient remplir les vides que laissent les matériaux, sans que les chocs répétés puissent la chasser. Par l'évaporation, cette eau disparaît, et le béton devient spongieux et friable. S'il est exposé à la pluie, il absorbe de l'eau de nouveau, et par conséquent peut être détruit par les gelées.

Il faut donc éviter absolument un excès d'eau, ce qui n'est pas toujours facile, car il suffit d'une pluie, d'un sable humide, d'une chaux trop éteinte, ou même d'une trop grande quantité de chaux convenablement éteinte, pour empêcher l'agglomération.

C'est ce qui explique les insuccès que les constructeurs ont presque toujours subis dans leurs tentatives d'emploi des bétons à l'air. Les uns, ne connaissant pas l'inconvénient de la présence de l'eau, n'ont demandé la bonté des bétons qu'à la bonne qualité et à la quantité de chaux et ciments, tandis que les autres, qui comprenaient les effets d'une bonne agglomération, n'ont pu l'obtenir, parce que la force humaine, généralement employée, est insuffisante pour broyer convenablement un béton assez ferme pour être agglomeré. On a donc été conduit à tenir les bétons trop mous, soit par une addition d'eau, soit par un excès de chaux; tandis qu'au contraire, ils doivent être tenus très-fermes et ne former qu'une pâte épaisse et presque pulvérulente. Dans ces conditions, une force mécanique est indispensable pour un bon broyage.

Cette théorie de l'agglomération est confirmée par l'expérience, car tous les bétons bien broyés et bien agglomérés ont parfaitement résisté, même quand ils étaient placés dans les plus mauvaises conditions.

La pratique a fait en outre reconnaître un fait important. C'est que les bétons ne sont gélifs, même avec une agglomération insuffisante, que s'ils sont récents. Si l'on peut franchir sans détérioration un premier hiver, ils sont désormais hors d'atteinte.

M. Coignet dit que M. Eug. Flachat, après avoir vu les travaux exécutés à Saint-Denis, voulut bien lui confier des travaux du même genre. En conséquence, il a exécuté des égouts, un mur de soutenement, un massif de grue et de plaque tournante, enfin et surtout de grandes superficies de dallages. Tous ces travaux ont parfaitement résisté, sauf quelques parties de dallages exposés en plein air, et faits avec des bétons trop humides et mal broyés, faute de matériel suffisant. Les dallages à l'abri ne laissent rien à désirer. Un toit en terrasse, construit à Saint-Denis, a subi aussi quelques détériorations qui proviennent des mêmes causes. Mais la théorie nouvelle de l'agglomération qu'il vient d'exposer, et l'emploi d'un matériel suffisant, lui permettent maintenant d'obtenir dans toutes circonstances, et même dans l'arrière-saison, des bétons atteignant promptement le maximum de dureté et ne craignant pas la gelée.

M. Coignet présente à la Société des échantillons des divers bétons qu'il peut fabriquer. Il fait observer qu'ils sont tous de confection très-récente, et que, malgré leur dureté, ils sont loin d'être arrivés à leur maximum. En effet, les bétons ont, comme on le sait, trois sortes de prises : 1° la prise, qu'on peut appeler *prise moléculaire*, a lieu au début par une espèce de cristallisation de chaux et ciment : la promptitude et l'énergie de cette prise établissent la qualité des diverses chaux et ciments; 2° la prise qu'on pourrait nommer *prise de siccité*, et qui s'accomplit par la dessiccation du béton; 3° la prise qui pourrait s'appeler *prise chimique*, et qui se produit à la longue, soit par la transformation à l'air de la chaux en carbonate de chaux, soit par incrustation de bicarbonates calcaires provenant du contact prolongé des eaux filtrant sous le sol. C'est cette dernière prise qui donne aux bétons cette dureté extraordinaire. Les bétons présentés à la Société forment plusieurs catégories bien tranchées.

1° *Béton très-dur.* — Ce béton se compose d'un quinzième de chaux, d'un quinzième de ciment, d'un dixième de pouzzolane quelconque (terre cuite ou cendre de houille) et de sable.

Il a une prise moléculaire aussi rapide qu'énergique. En quelques jours il devient dur comme de la bonne pierre; en quelques mois il atteint la dureté des pierres dures, devient imperméable et résiste complétement à l'action de l'eau et des intempéries. Au bout de vingt-quatre heures, il ne craint plus la gelée.

Son prix de revient, attendu le peu de chaux et de ciment employés, ne dépasse pas dans Paris (tous droits d'octroi payés, tous frais faits, maçonnerie terminée) 15 à 20 fr. le mètre cube. En province et dans les localités plus favorisées, ce prix peut descendre beaucoup plus bas. Comme il n'exige aucune espèce d'enduit ou de revêtement, il peut être employé en remplacement de la pierre de taille de la meilleure qualité. Or, comme la pierre de taille coûte à Paris 120 à 150 fr. le mètre cube, il en résulte une économie de 80 à 90 0/0. En outre, à dureté et résistance égales, ce béton aurait sur la pierre de taille l'avantage du monolithisme, et la suppression des joints serait une cause de moins d'altération.

On peut d'ailleurs, par un moulage soigné, faire aux maisons d'habitation tous les ornements, corniches, attiques, bandeaux, etc., que comporte leur décoration. On peut même, après coup, et sur des façades de béton moins dur, ajuster des ornements en béton très-dur; c'est ce qui a été fait à Saint-Denis.

M. Coignet cite pour l'emploi de ce béton les nombreuses applications suivantes :

Des caves et des ateliers complétement étanches, des planchers et des toitures économiques et incombustibles, tous les travaux d'hydraulique et de viabilité, des ponts, des viaducs, des aqueducs, des citernes et des réservoirs, des silos et des cuves propres à la conservation des denrées solides ou liquides; mais il cite particulièrement l'application aux dallages parfaitement résistants à l'air et présentant une économie de 50 à 60 0/0 sur tout autre système.

2° *Béton dur ordinaire.* — Ce béton se compose d'un dixième à un douzième de chaux, sans addition de ciment, d'un dixième de pouzzolane quelconque (terre cuite, cendre de houille) et de sable.

Sa prise moléculaire est moins prompte et moins énergique que celle du béton *très-dur;* néanmoins, par la prise de siccité, et surtout par la prise chimique, il acquiert la dureté de la très-bonne pierre; il devient aussi imperméable et résiste aussi bien à l'action des intempéries.

Son prix de revient ne dépasse pas, dans Paris, tous frais payés, 12 à 15 fr. le mètre cube; mais en province, et dans des localités favorisées, il peut descendre beaucoup plus bas.

Ce béton peut remplacer toute espèce de maçonneries de briques, de pierres meulières et même de pierres de taille de bonne qualité ordinaire. Or, comme la maçonnerie de briques ne coûte pas moins à Paris de 50 à 60 fr., celle de pierre meulière de 35 à 40 fr., et celle de pierre de taille ordinaire de 100 à 120 fr., l'emploi du béton dur ordinaire donnerait sur ces diverses maçonneries une économie de 60 à 80 0/0, tout en présentant l'avantage du monolithisme.

Parmi les diverses applications qu'on peut faire de ce béton, M. Coignet cite : la construction des caves et de leurs voûtes, les plates-bandes cintrées ou horizontales, sans linteaux de fer ou de bois; les fosses d'aisance, les égouts des grandes villes, les murs de soutenement, qu'on peut construire, à résistance *égale*, avec une épaisseur notablement plus faible.

M. Coignet cite encore les grands travaux d'hydraulique et de viabilité, les culées de pont, les piles, les digues avec parement extérieur en béton très-dur.

Ce béton peut aussi être employé avec grand avantage pour les massifs de machines.

3° *Pisé hydraulique.* — Ce pisé hydraulique se compose uniquement de terre argileuse commune et d'un quinzième de chaux. Il devient dur comme de la bonne brique rouge. Ce pisé, qu'on peut même obtenir avec l'argile inférieure qui compose le sous-sol des environs de Paris, résiste d'une manière parfaite à l'eau et à la gelée. Un mur construit avec ce pisé, et exposé depuis trois hivers, sans abri, sans enduit, à toutes les intempéries, n'a éprouvé aucune trace de détérioration.

Le prix de revient est nécessairement fort bas, parce que généralement la terre argileuse se trouve à pied d'œuvre, et ne coûte que la peine de l'extraire. Dans les conditions les plus défavorables, le prix de ce pisé hydraulique ne dépasse pas 7 à 8 fr. le mètre cube, et, dans de bonnes conditions, il peut descendre à 4 ou 5 fr.; encore de ces prix faut-il déduire l'économie qui serait faite en employant pour ce pisé les terres provenant du déblaiement des caves, c'est-à-dire 2 à 3 fr. par mètre cube. Ce pisé réaliserait donc sur la brique une économie de 70 à 80 0/0 au moins.

Parmi les applications qu'on peut faire de ce pisé, M. Coignet cite : tous les murs en élévation hors du sol, les fermes et bâtiments agricoles, les revêtements de talus de chemins de fer, etc. En outre, il peut avoir un haut intérêt pour la construction des fortifications.

Ces travaux sont construits aujourd'hui en pierres, en briques ou en terre gazonnée. Les remparts de pierre ou de brique éclatent sous le choc du boulet et s'écroulent facilement. Les

talus de terre gazonnée sont détériorés par les gelées et présentent des plans inclinés plus faciles à escalader. Des remparts monolithes de pisé hydraulique, sans aucun revêtement, réuniraient les avantages de la pierre, de la brique et de la terre.

Le pisé hydraulique pourrait aussi être employé à élever les digues de sûreté que l'on établit à une certaine distance du lit des fleuves.

M. Coignet parle ensuite des bétons de sables impalpables, et il désigne sous le nom de sables impalpables tous les sables de formation marine, et qui recouvrent d'immenses espaces, tels que les landes, les déserts, les steppes, et, dans les environs de Paris, les sables de Fontainebleau, Versailles, Montmorency, etc.

La plupart de ces contrées seraient susceptibles de culture, mais l'absence de tous matériaux de construction empêche l'homme de se fixer sur ce sol. M. Coignet a entrepris des essais avec les sables et matériaux qu'on trouve dans les Landes et dans l'isthme de Suez, et il est arrivé à obtenir une maçonnerie aussi dure que le meilleur calcaire tendre de Paris. Ce béton durcit moins vite que le béton de bon sable; néanmoins sa dureté est assez prompte, assez complète, pour satisfaire à toutes les exigences.

Le béton de sables impalpables exige un peu plus de chaux, 1/8 au lieu de 1/12; mais le sable étant à pied d'œuvre, le prix de revient peut être très-faible. On conçoit l'importance d'un pareil béton dans les travaux du percement de l'isthme de Suez.

M. Coignet parle ensuite des *pierres factices* qu'on peut obtenir avec les bétons, au prix de 15 fr. le mètre cube. Il en fait ressortir l'avantage pour les travaux exécutés à la mer, car jusqu'à présent on connaît peu de chaux capables de résister à son action dissolvante. Il se demande pourquoi certaines chaux, comme la chaux du Theil, par exemple, résistent à l'action de la mer, lorsque d'autres chaux, qui ont absolument la même composition chimique à 1 ou 2 0/0 d'argile près, ne peuvent résister. Il est disposé à penser que cette différence tient à l'état moléculaire, à la densité, et que par une bonne manutention, toutes les chaux seraient bonnes; d'autant plus que la dureté des pierres pourrait être considérablement accrue par des lotions de biphosphate de chaux.

M. Coignet fait aussi remarquer qu'en général les travaux de maçonnerie exigent un grand nombre d'ouvriers d'art, dont les salaires sont très-élevés. Pour accomplir certains travaux projetés, comme le percement de l'isthme de Suez, il faudrait en réunir un nombre immense, et en supposant que cela fût possible, il faudrait, dans tous les cas, augmenter considérablement les salaires. Par l'emploi des bétons agglomérés, on n'a besoin d'aucun ouvrier d'art; il suffit de quelques hommes intelligents pour conduire les moules et préparer les bétons, et occuper ainsi un grand nombre de travailleurs qui n'auraient que de la force à fournir.

Par la même raison, on conçoit qu'il serait facile d'employer l'armée aux grands travaux d'utilité publique.

Il termine en faisant remarquer de quelle importance seraient les constructions en bétons agglomérés dans les moments de crise et de chômage. Les ouvriers de tous les états pourraient être employés à élever des murs en béton, travail qui n'exige aucun apprentissage, et retourner à leurs ateliers aussitôt que la crise serait passée.

La Société a reçu :

1° De la Société d'agriculture de l'Aube le numéro de son dernier bulletin;

2° De M. Oppermann, les numéros de janvier et février 1857 du *Portefeuille économique des machines, de l'outillage et du matériel.*

3° Les numéros du 6 et 13 février 1857 du *Journal of the Engineers;*

4° De la Société impériale et centrale d'agriculture, le numéro de son dernier Bulletin;

5° De M. Marès, membre de la Société, un exemplaire de son *Mémoire sur la maladie de la vigne;*

6° De M. Goschler, membre de la Société, un mémoire sur les chemins de fer suisses;

7° De M. Curtel, membre de la Société, un Mémoire sur la fabrication des rails;

8° De M. Jeanneney, membre de la Société, un travail sur l'éclairage au gaz;

MM. Ancel, Berthot, Cordier, Delebecque de Fontenay, Gottschalk, Gilles, Maziler, Vandel et Voruz ont été reçus membres de la Société.

Séance du 6 mars 1857.

Présidence de M. Callon.

M. Faure fait une analyse succincte de l'ouvrage de M. Delesse sur les matériaux de construction de l'Exposition universelle de 1855, offert à la Société par M. Ch. Laurent.

Cet ouvrage est un développement du rapport du jury de l'Exposition sur ces matériaux. Il contient des renseignements précieux sur la composition et la provenance des matériaux naturels, leur exploitation et leur usage. Les granits, les ardoises et les marbres ont été surtout l'objet d'une étude spéciale et d'un examen sérieux. Passant ensuite aux matériaux artificiels, l'auteur entre dans des détails précis sur la composition de chacun d'eux, leur fabrication et leur emploi.

Les importants travaux de M. Vicat, qui trouva plus tard dans son fils un collaborateur rempli de zèle, l'émulation développée par ces premiers travaux, ont donné une immense extension à la fabrication et à l'emploi des chaux et mortiers hydrauliques, des ciments, des pouzzolanes : aussi toutes ces matières occupent-elles dans l'ouvrage de M. Delesse toute la place que comporte leur importance. Des détails statistiques et pratiques, de nombreux prix de revient font de cet ouvrage un guide et un conseiller éclairé pour toutes les personnes qui s'occupent de construction.

M. Henri Peligot présente à la Société un appareil dit saturateur, inventé par M. Lacarrière, et ayant pour but de carburer, pour le rendre plus éclairant, le gaz de houille, et pouvant également servir à rendre lumineuse la flamme du gaz extrait du bois, ou du gaz hydrogène pur. Ce résultat est obtenu en faisant passer le gaz à travers une couche d'hydrocarbure liquide, volatil à la température ordinaire. La principale difficulté qui se présentait pour rendre le phénomène constant résidait dans l'abaissement successif du niveau liquide, abaissement résultant de l'évaporation. M. Lacarrière est parvenu à rendre ce niveau constant de la manière suivante : le liquide est placé dans un manchon cylindrique hermétiquement fermé, au centre duquel se trouve un tube montant du haut en bas du manchon. Ce tube, ouvert aux deux extrémités, est le tube d'admission du gaz; il est enveloppé d'un deuxième tube concentrique, fermé à sa partie supérieure, et invariablement fixé à un flotteur muni d'une douille. Le tube-enveloppe est percé sur toute sa circonférence d'une rangée de trous, de façon que ces trous se trouvent de 4 à 5 mill. au-dessous du niveau de l'hydrocarbure du manchon. La douille du flotteur est elle-même percée de trous en haut et en bas, sur toute sa circonférence. Les trous du bas ne servent qu'à établir le niveau entre le liquide de la douille et celui du manchon. Le gaz, arrivant par le premier tube, est forcé, par suite de la fermeture du tube-enveloppe, de redescendre entre les deux tubes, presse sur le liquide jusqu'à ce qu'il rencontre les trous du tube-enveloppe à travers lesquels il passe, traverse la colonne d'hydrocarbure de la douille, sort par les trous supérieurs de cette douille, se répand dans la capacité vide du manchon, et s'échappe par un tube abducteur, fixé au centre du couvercle de l'appareil, pour se rendre aux becs, où doit s'effectuer la combustion.

On comprend que l'action du flotteur est telle que, l'appareil une fois monté, le dégagement de gaz et l'entraînement de vapeurs ont lieu régulièrement, quelle que soit d'ailleurs la hauteur du niveau du liquide dans le manchon, et que, par conséquent, le pouvoir éclairant du gaz sera augmenté d'une manière constante.

L'hydrocarbure liquide dont M. Lacarrière s'est servi pour expérimenter l'appareil est la benzine, qui s'extrait par distillation des goudrons de houille. La benzine émet, à la température ordinaire, une très-grande quantité de vapeurs, propriété qui la rend éminemment propre à la carburation du gaz.

Les expériences qui ont été faites depuis quatre mois par M. Peligot sur l'appareil qu'il présente et répétées par MM. Lissajous et Faure, chargés par la Société d'encouragement d'examiner le saturateur, ont donné les résultats suivants : avec le *bec papillon*, la lumière produite par le gaz ordinaire étant 100, celle du gaz carburé variait, à égalité de dépense, entre 195 et 150, suivant la qualité du gaz à carburer, la moyenne étant à peu près 170.

En employant le *bec rond à courant d'air*, lorsque les becs dépensent 120 litres par heure, le rapport du pouvoir éclairant du gaz carburé au gaz ordinaire est 195/100 et 200/100. Si on augmente petit à petit la dépense, le rapport diminue progressivement et devient 131/100, lorsque les becs consomment 200 litres par heure. A ce moment la flamme commence à fumer. Cette diminution constante dans le rapport des pouvoirs éclairants tient à ce que lorsque la dépense est grande, la combustion s'effectue moins complétement pour le gaz plus carburé, parce que le courant d'air devient insuffisant. La consommation de 120 litres par heure est, d'ailleurs, la consommation normale.

Quelle que soit la forme du bec, la propor-

Digitized by Google

tion de benzine entraînée est de 40 grammes par mètre cube de gaz.

La benzine fabriquée en ce moment presque exclusivement par un pharmacien, est un produit peu industriel. Au prix où elle est vendue, l'avantage qu'on retirerait de l'emploi de l'appareil consisterait en une augmentation de 23 0/0 de lumière, à égalité de *dépense d'argent*.

M. PELIGOT considère comme presque certain que, dans le cas où un débouché considérable serait ouvert à ce produit, son prix ne dépasserait pas 1 fr. le kilog., au lieu de 2 fr. 70, qui est le prix actuel, et alors l'augmentation de lumière, à égalité de dépense d'*argent*, deviendrait de 50 0/0.

L'appareil en lui-même est d'une simplicité très-grande et pourrait être livré à très-bas prix.

La production du goudron dans la fabrication du gaz d'éclairage à Paris est suffisante pour que l'on puisse en retirer la quantité de benzine nécessaire pour carburer le quart de la consommation totale de gaz et le tiers de la consommation particulière. Le développement que prend en ce moment le chauffage au gaz permet de dire, en outre, que cette proportion augmentera considérablement, le goudron produit en fabriquant le gaz de chauffage devant nécessairement accroître la quantité de benzine que l'on pourra fabriquer pour saturer le gaz d'éclairage.

L'appareil est destiné à fonctionner au domicile même du consommateur; il doit être placé à la suite du compteur. Si l'on voulait faire parcourir au gaz saturé de trop longues distances, il y aurait presque certainement des condensations. Des expériences faites en présence des délégués de la Société d'encouragement ont, d'ailleurs, prouvé que dans la longueur d'un parcours ordinaire, il n'y a pas de condensations, et que le pouvoir éclairant ne diminue pas.

M. Peligot indique comment on peut, au moyen d'une modification très-simple, rendre l'appareil propre à carburer un nombre plus ou moins grand de becs. Il termine en offrant à la Société, au nom de M. Lacarrière, l'appareil qu'il a déposé sur le bureau.

M. FAURE insiste sur les résultats que vient de faire connaître M. Péligot, résultats qu'il a eu occasion de constater, comme l'un des délégués de la Société d'encouragement. Il insiste plus particulièrement sur la disposition prise pour s'assurer que le pouvoir éclairant du gaz carburé restait le même après avoir parcouru une assez grande longueur de tuyaux. Les résultats de ces expériences sont identiques à ceux dont M. Péligot vient d'entretenir la Société.

UN MEMBRE demande si des différences notables de température ne font pas varier le pouvoir éclairant du gaz carburé par le procédé qui vient d'être décrit.

M. PELIGOT répond qu'il a fait des essais à ce sujet et que, pour des écarts de température de 28°, le pouvoir éclairant du gaz n'a pas sensiblement varié.

Onentre ensuite dans quelques détails sur les progrès de la fabrication de la benzine, et on constate qu'en 1851 on a fait en Angleterre des expériences pour la carburation du gaz au moyen de l'huile de naphte.

M. NANCY fait ensuite l'analyse du mémoire remis à la Société par M. Goschler.

Ce mémoire, qui est la première partie d'une étude sur les chemins de fer en pays de montagne, est consacré à l'examen des chemins de fer suisses. Il traite successivement du tracé, des terrassements, des travaux d'art, de la voie, du matériel fixe, des bâtiments et des stations. Il contient un grand nombre de planches et de précieux renseignements sur les prix de revient.

La seconde partie renfermera l'étude sur l'exploitation des chemins de fer à fortes rampes, les machines et le matériel roulant des chemins de fer suisses. Ce travail paraîtra prochainement dans le bulletin de la Société.

M. COIGNET ajoute quelques développements aux renseignements qu'il avait donnés dans la séance précédente sur l'emploi des bétons moulés. Il insiste particulièrement sur l'importance qu'il attribue à l'agglomération de ses bétons : l'eau ne doit être ajoutée qu'en quantité suffisante pour rendre les molécules fluides; un excès d'eau retarde la prise des bétons et permet à la gelée de les attaquer; avec une faible addition de ciment, on obtient une prise plus prompte et une imperméabilité complète.

UN MEMBRE fait observer que la qualité de la chaux joue un rôle important dans la prise des bétons, et il cite les résultats qu'on obtient avec de bonnes chaux hydrauliques en immergeant les bétons dans l'eau.

M. COIGNET dit qu'il attribue moins d'importance à la qualité de la chaux qu'aux précautions qu'il a indiquées pour la fabrication de ses bétons. Il a fait des cuvettes en chaux de Meudon qui gardaient parfaitement l'eau après deux jours de prise.

La Société a reçu :

1° De la Société d'encouragement, son bulletin de janvier 1857;

2° Des *Annales des mines*, la 4e livraison de 1856;

3° Des *Annales des ponts et chaussées*, ses numéros de novembre et décembre 1856;

4° De M. Loustau, membre de la Société, un exemplaire des rapports sur la durée des bandages de roue en acier fondu (de la maison Friedrich Krupp), comparée à celle des bandages en fer;

5° De M. Mercier de Buessard, membre de la Société, un rapport sur la fabrication de la fonte à l'anthracite dans le pays de Galles;

6° De M. Henri Péligot, une note sur un appareil saturateur propre à carburer le gaz d'éclairage;

7° Les numéros des 20 et 27 février du journal *The Engineer*;

8° De M. Oppermann, le numéro de mars 1857, du *Portefeuille économique des machines, de l'outillage et du matériel*.

Séance du 20 mars 1857.

Présidence de M. CALLON.

M. LE PRÉSIDENT, présentant les publications adressées à la Société, appelle son attention sur le dernier *Bulletin de la Société industrielle de Mulhouse*, lequel contient une notice de M. Emile Dolfus sur les progrès de la filature et du tissage du coton dans les six départements de l'Est, formant le groupe qu'on peut appeler le groupe alsacien, et qui comprend le Haut-Rhin, les Vosges, le Bas-Rhin, la Haute-Saône, le Doubs et la Meurthe. Cette notice renferme des documents statistiques du plus haut intérêt, que M. le président résume de la manière suivante :

1° Le nombre de broches de filature de coton, qui, en 1828, était de 557,363 (dont les 4/5 dans le Haut-Rhin seul), est, en 1857, de près de 1,500,000. Il a donc *presque triplé* dans l'ensemble du groupe formé par les six départements en question. Mais, chose remarquable, tandis que le nombre des broches n'a fait que *doubler* dans les grandes manufactures du Haut-Rhin, il a *sextuplé* dans les cinq autres départements, où le bon marché de la main-d'œuvre et de la force motrice (chutes d'eau) a multiplié les petits et moyens établissements.

2° Le produit annuel des filatures de l'Est s'est élevé, dans le même laps de temps, de 4 millions et demi de kilogrammes de filés, à 20 millions.

3° Le rendement annuel de chaque broche à coton a été porté de 8 kil. à 13; et la vitesse, qui n'était en 1828 que de 3 à 4,000 tours, s'élève aujourd'hui à 6,000.

4° La force motrice appliquée aux filatures en 1828 atteignait à peine 1,200 chevaux; elle dépasse aujourd'hui 8,000 chevaux (dont 5,150 dans le Haut-Rhin seul). En d'autres termes, on faisait marcher en moyenne, il y a trente ans, 474 broches par cheval, tandis qu'aujourd'hui, vu l'adoption des métiers *self-acting* et la substitution des machines au travail à la main pour les opérations préparatoires, 183 broches seulement incombent à chaque cheval de force motrice.

5° De cette substitution du travail mécanique inanimé au travail de l'homme, on pourrait être disposé à conclure que les machines ont dû porter un coup funeste aux intérêts des ouvriers. Il n'en a heureusement rien été. Non-seulement le développement immense des engins mécaniques automoteurs n'a pas diminué le nombre des travailleurs employés dans la filature du coton; mais, chose bien remarquable, ce nombre s'est élevé à très-peu près dans la proportion du nombre des broches. Les salaires n'ont pas baissé; le coton brut n'a diminué depuis que dans des proportions insignifiantes. Seule, l'amélioration incessante des procédés de fabrication a fait baisser de 5 fr. 50 à 3 fr. 50 le prix du kilogramme de coton filé, au grand profit des classes pauvres qui consomment particulièrement ce genre de produit.

Des résultats analogues sont consignés relativement au tissage, dans la notice de M. Dolfus. Remontant seulement à 1846, on trouve à cette époque, dans les six départements de l'Est, 35,000 métiers à tisser, dont 20,000 mécaniques. En 1857, on compte en nombre rond 44,000 métiers, bien que le nombre des métiers à bras ne soit plus que de 11,000. Les 33,000 métiers mécaniques existants aujourd'hui sont répartis dans 136 établissements, employant 4,900 chevaux de force motrice (soit 7 métiers par cheval, battant de 100 à 120 coups par minute, compris les préparations). Dans cette période de dix années, la production annuelle

s'est élevée de 130 millions de mètres, valant 60 millions de francs, à 250 millions d'une valeur de 100 millions; et le nombre des ouvriers employés (seulement pour le tissage des produits non teints et en coton pur) s'est accru d'environ 7,000 (1/4 à 1/5). Donc, ici encore, à côté d'un accroissement considérable dans la production et d'une diminution notable dans le prix de revient, on remarque une augmentation satisfaisante dans le nombre des travailleurs; ce qui confirme l'observation précédente sur les effets, si souvent niés par le préjugé et l'ignorance, de l'intervention, de plus en plus dominante, du travail inanimé dans les opérations des manufactures.

Après ce compte rendu du rapport de M. Dolfus, par M. le président, M. Faure ajoute que M. Alcan, membre de la Société, l'entretiendra prochainement d'un nouveau procédé dans le peignage du coton et autres fils, dont les résultats généraux confirmeront ce qui vient d'être dit sur la filature et le tissage mécaniques en Alsace.

HUSQUIN DE RHÉVILLE

(*La suite prochainement.*)

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi, 9 avril :

Le cours de la fonte de forge s'est raisonné, par continuation, de 165 à 170 fr.; 165 fr. pour marchés de 100 ou 200,000 kil.; 167 50 et 170 fr. par petites parties.

En fonte pour seconde fusion, le prix est ferme à 185 fr. le n° 1 et 175 le n° 2, en gare de Saint-Dizier.

Les laminés restent à 340 fr. Les prétentions à la hausse reviennent en ce moment. On sait que les m is précédents cette idée a été écartée; cette fois lui donnera-t-on satisfaction? Avant de faire la hausse, on doit, il nous semble, consulter le marché de l'Angleterre; et, en ce moment, la hausse ne nous paraît possible qu'en faisant profiter les marchands du littoral de la faveur qu'on accorde à ceux de Strasbourg, Lyon, Mulhouse.

Les fers forgés conservent leur bonne position, dus aux nombreux engagements contractés; leur prix, tenu ferme à 370 fr., a amené plus de calme dans la demande; il a paru trop élevé comparativement au prix des fers laminés dont ils suivaient habituellement le cours. Ces derniers à 340 fr. ne font ressortir, à l'usine, qu'un écart de 30 fr.; mais comme les lamineurs rendent aux mêmes conditions franco aux gares de Paris, Strasbourg et Mulhouse, tandis que les producteurs de fers au marteau livrent chacun à sa gare respective, il s'ensuit une différence de prix trop grande et qui éloigne les acheteurs.

PARIS.

(Correspondance particulière.) Les nouvelles n'abondent pas; je ne puis que vous rapporter des bruits. Malgré la faiblesse que je vous ai signalée sur la place, la hausse est rappelée, mais les avis sont bien partagés sur ce sujet et cette opinion sera probablement combattue; elle n'a guère plus de chances de succès qu'auparavant.

Entre autres bruits, on rapporte qu'on a vendu des laminés au bois à 320 fr. pour des parties importantes et à des maisons de second ordre. Ainsi les prix payés ont été de 320 à 340 fr., en gare à la Villette. On a dit aussi que pour les gares les plus rapprochées des usines on avait obtenu des conditions sur la base de 340 fr. franco Paris. Je vous le répète, ce ne sont là que des bruits que je mets en opposition aux chances de hausse qui, selon certaines personnes, paraissent très-fondées.

Une bonne activité règne dans les magasins; on sait, du reste, que le rayon de vente du commerce de Paris s'étend fort loin. — Ayant aux mêmes conditions qu'en forge des fers toujours disponibles, les marchands trouvent plus d'avantages à s'adresser à Paris. Les prix des magasins sont toujours : fers laminés de fonte au bois, 340 fr.; id. de fonte au coke, 300 à 320 selon la provenance; fers forgés, 400 à 410.

Le tarif de pointes, à Paris, est conservé à 52 fr. le n° 20, 57 le n° 18, et 63 le n° 16.

MÉTAUX.

CUIVRE. — La cote des fondeurs anglais n'a pas éprouvé de modification. Un fait facile à constater est que des détenteurs, intermédiaires entre la production et la consommation, vendent à des prix de baisse. A Amsterdam les cuivres de Russie se raisonnent de 317 à 330 fr. suivant les marques. Un journal annonce que les lamineurs viennent de se constituer en société pour la vente de leurs produits.

Cote de Paris :

Russie Demidoff,	» 350	Corocoro affiné,	
— Tschikoff,	» 345	Du Chili,	310 320
Anglais,	340 350	Laminé jaune,	310 330
Minerai Corocoro,	315 320	— rouge,	375

ETAIN. — Cet article a fait fl. 91 à Amsterdam en dernier lieu.

Cote de Paris :

Banca,	402 50 407 50	Anglais en baguettes,	»
Anglais,	390 392 50	Des Détroits,	»

PLOMB. — Récemment, les ventes à l'entrepôt de Marseille ont marqué le prix de 53 fr. 50. Au Havre, ce métal se paie 60 fr,

Cote de Paris :

De France,	68	D'Espagne,	70
Laminé,	78		

ZINC. — On a vendu à Hambourg à mb. 18 1/2 à 19.

Cote de Paris :

Silésie brut,	78 79	Laminé,	100
Vieille-Montagne,	95		

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 4 avril :

Les cours ont fléchi légèrement par suite de l'élévation du taux de l'escompte. On cote :

Gartsherrie n° 1, 98 fr. 75.
Calder n° 1, 96 25.
Glengarnock n° 1, 95 60.
Blair et Eglinton n° 1, 93 60.
Autres bonnes marques n° 1, 93 30.
Id. numéros mélangés, 92 50.

Il y a un grand ralentissement dans les demandes de l'étranger et particulièrement de la France.

Fret de Glascow pour la France :

Abbeville, 20 » à » ».
Boulogne, 16 25 à » ».
Brest, 20 » à » ».
Calais, 16 25 » ».
Charente, 22 50 à » ».
Cherbourg, 17 50 à » ».
Dieppe, 16 25.
Dunkerque, 16 25 à » ».
Havre, 16 25.
Lorient, 20 à » ».
Marseille, 37 50.
Nantes, 23 75.
Rouen, 18 75 à » ».
Saint-Valéry, 16 25 à » ».

Par tonne.

— Pays de Galles : marques ordinaires, 190 à 195; bonnes marques, 195 à 200.

Staffordshire : marques ordinaires, 210 220; best, 220 à 232; best best, 240 à 250.

Ecosse : Govan ordinaire, 224 à 232; id. bess, 237 à 263; id. best best, 282 à 288; Monkland, 220 à 222 50.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 4 avril :

Les prix des fers sont à fr. 22 pour laminés, qualité n° 1 en première classe; fr. 25 id. n° 2; fr. 20 id. n° 3 pris aux usines; mais on affirme que des ventes ont été faites à 50 c. par 100 kil. meilleur marché.

Il s'est traité quelques affaires en minerais du bassin de Ligny, Saint-Amand, etc., dans les prix de 42 à 44 fr. la cense lavée. Ailleurs, les opérations sont restreintes.

Il y a reprise sur les qualités de charbons qui s'exportent, mais la lourdeur des affaires, en ce qui concerne ceux qui se consomment dans le pays, n'a point disparu. Les gras sont dans ce dernier cas.

Les fours à coke qui ont été éteints n'ont pas encore été remis en activité. Il y a toujours une certaine faiblesse sur les prix, ce qui empêche la fabrication de reprendre.

FRET. — Paris, fr. 10.
Rouen, 11 25.
Elbeuf, 11.
Reims, 9.
Amiens, 9.
Réthel, 10.
Pont-à-Bar, 11 25.
Choisy-le-Roi, 11 20.

ENTRÉE A PARIS DES BOIS, COMBUSTIBLES, FERS ET FONTES, EN 1856.

Bois à brûler dur, stères,	475,558
Id. blanc, id.,	207,000
Cotrets de bois dur, id.,	42,161
Menuise et fagots, id.,	52,061
Charbon de bois, hectolitres,	8,282,767
Poussier, id.,	178,505
Charbon de terre, 100 kil.,	19,566,428
Charpente et sciage, bois dur, stères,	123,976
Charpente et sciage, bois blanc, id.,	165,080
Lattes et treillages, 100 bottes,	227,973
Bois déch. en chêne, mètre carré,	7,876
Id. en sapin, id.,	51,546
Fers employés dans les constructions, 100 kil.,	11,070,057
Fonte employée dans les constructions, id.,	7,914,331

BOIS.

Nous n'avons appris aucune nouvelle importante tendant à modifier la situation. Ventes d'entrevous à 130 fr., d'échantillon à 185 et 190 fr.

O. SAUPIQUE.

(*L'Ancre de Saint-Dizier*).

L'Annuaire officiel des Chemins de fer pour 1857, par M. Petit de Coupray, formant un beau volume de 700 pages avec carte des chemins de fer de l'Europe, a paru lundi dernier 5 avril, chez MM. Napoléon Chaix et Cie, propriétaires-éditeurs, rue Bergère, 20. — Prix : 5 fr. broché, et relié 6 fr. — *Franco* par la poste, 7 fr. — Envoyer un mandat sur Paris, ou des timbres postes. — Prix de la collection des sept volumes reliés, 42 fr.

Digitized by Google

CHEMINS DE FER SUISSES

I. — Comptes de premier Etablissement. — Février 1857.

NOMS des chemins de fer.	INDICATION du réseau.	longueur totale kilométr.	FONDS SOCIAL. Nombre des actions.	Valeur nominale	Intérêts à desservir	Total du capital actions.	EMPRUNTS. Nombre des obligat.	Valeur nominale	Intérêts à desservir	Total du capital obligations	TOTAL du capital en actions et en obligations	Indication des sections en exploitation.	OBSERVATIONS.
Nord-Est.....	De Aarau à Romanshorn par Zurich et Winterthur.	133.1	49.910	500	4 0/0	25.955.000	4.674 2.308 2.626 444	175 500 1.000 5.000	3 0/0 5 0/0	6.817.950	31.772.950	kil. Zurich-Baden, 23.2 Romanshorn à Winterthur, 56 Winterthur-Zurich, 26.2 Baden-Brugg, 8.8 114.2	La section d'Aarau à Brugg sera ouverte en octobre 1857.
Central.....	De Bâle par Olten à Aarau à Lucerne à Soleure et Bienne à Berne et à Thorishaus.	216	73.235	500	4 0/0	35.424.200	12.300 1.161	500 5.000	5 0/0 5 0/0	12.000.000	47.424.200	kil. Bâle-Liestal, 13.6 Liestal Sissach, 6.7 Aarau-Olten-Pont-de-l'Emme, 64.3 84.6	L'ouverture des lignes Sissach-Laufelfingen-(souterrain)-Olten-Aarbourg-Berthoud-Berne(station provisoire et Herzogenbuchsee-Bienne, aura lieu en juillet 1857. L'ouverture des tronçons-Pont-de-l'Emme-Lucerne-Zollikofen-Berne, dans le courant de 1858.

II. — Résultats de l'Exploitation. — Février 1857.

NOMS des chemins de fer.	1857 Longueur exploitée kilom.	Voyageurs. Nombre.	Voyageurs. Produit.	Marchandises. Tonnes.	Marchandises. Produit.	Total des produits.	Recettes brutes par kilom.	1856 Longueur exploitée kilom.	Voyageurs. Nombre.	Voyageurs. Produit.	Marchandises. Tonnes.	Marchandises. Produit.	Total des produits	Recettes brutes par kilom.	Différence de 1857 sur 1856 Totale en plus.	Totale en moins	par kilomètre plus 0/0.	par kilomètre moins 0/0
Nord-Est.....	114.2	45.000	52.000	8.700	69.000	121.000	1.057	100.8	28.364	32.754	5.037	32.209	64.963	644	56.037	»	64 0/0	»
Central.....	20.3 64.3	35.624	29.250	4017	20.200	49.450	585	20	18.708	12.554	1.897	9.217	21.771	1.086	27.679	»	»	46 0/0

Digitized by Google

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

EMPRUNT DE 200 MILLIONS.

47e TIRAGE. — 1er TRIMESTRE DE 1857

Le lundi 23 mars 1857, il a été procédé publiquement, au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, n° 19, au premier tirage trimestriel, pour 1857, de l'emprunt de 200 millions.

Un tirage préalable, applicable seulement à la catégorie des coupures de 100 fr. 3 0/0 qui ont droit aux lots entiers, a désigné la 1re coupure comme ayant ce droit à l'intégralité du lot. Cette désignation ne concerne nullement les obligations de 100 fr. ayant droit au dixième du lot.

Il a été ensuite extrait de la roue 4,138 numéros; les trois premiers ont droit aux lots suivants :

Ordre de sortie.	Numéros sortis.	Montant des lots.
1.....	25,979	400,000 fr.
2.....	82,790	50,000
3	7,563	20,000

Les autres numéros appelés au remboursement sont les suivants :

139	11611	22277	33008	41546	50009
580	11655	22436	33752	41650	51264
596	11810	22496	33760	42482	51524
708	11931	22537	34197	42 98	51701
923	12258	22555	34284	43249	52162
1216	12309	22760	34288	43334	52025
1395	12941	22761	34563	43398	52886
1424	13129	23128	34619	43490	53001
1835	13305	23160	34683	43592	53023
1883	13321	23376	34696	43656	53240
2391	13418	23468	34764	44203	53360
2564	13676	23491	34811	44369	53543
2651	13723	23673	34975	44587	53863
2730	13789	23710	34986	44694	54129
2773	13794	23928	35024	44720	54222
3297	13897	23968	35420	44858	54240
3406	14141	24035	35532	44904	54745
3522	14177	24528	35678	45041	55038
3660	14337	25119	35785	45086	55229
3740	14371	25645	36067	45089	55265
3834	14412	25658	36137	45123	55342
4124	14436	25858	36138	45185	55365
4350	14656	25905	36247	45195	55706
4366	14728	26160	36330	45201	55753
4427	14771	26696	36566	45434	55785
4854	14950	26982	36690	45457	56074
4948	15002	27050	36922	45533	56075
5283	15087	27215	36956	45568	56217
5321	15416	27217	37014	46329	56224
5325	15731	27225	37119	46481	56308
5359	16244	27363	37154	46449	56380
6352	16291	27649	37201	46649	56384
6431	16383	27717	37277	46754	57000
7004	16637	28210	37687	46856	57131
7112	16723	28458	37700	46882	57548
7138	16959	29351	37706	47079	57651
7249	17096	29507	37746	47462	57838
7393	17231	29553	37831	47497	58083
7420	17460	29821	37866	47523	58098
7585	17558	30029	37990	47538	58273
7669	17919	30258	38402	47641	58386
7681	18302	30392	38602	47899	58740
8020	18340	30417	38735	48037	59312
8143	18647	30482	38752	48099	59910
8200	18894	30688	38888	48128	60046
8456	19055	31207	39129	48437	60366
8457	19070	31292	39206	48874	60374
8768	19219	31441	39360	48878	60501
8838	19238	31465	39761	48887	60571
9057	19977	31635	40065	48952	60641
9295	20052	31850	40254	49055	60645
9308	20055	32210	40407	49312	61007
9842	20308	32322	40536	49480	61005
9975	21133	32382	40572	49593	61952
10252	21366	32590	40603	49700	62192
11043	21068	32736	40638	50028	62208
11100	21723	33071	40781	50077	62431
11128	21974	33391	41180	50095	62632
11257	21987	33429	41238	50769	62786
11348	22046	33442	41398	50803	62907
63265	80637	100750	117196	129805	142753	153583	166218	177676	18804
63287	80730	100874	117343	129881	143431	153856	166312	177707	188107
63294	80810	101079	117361	130113	143432	154337	166424	177834	188347
63443	80982	101820	117585	130759	143448	154610	166460	177975	188440
63796	81865	101987	117592	130792	143568	155541	166639	178071	188472
64089	81871	102100	117654	131266	143688	155864	166888	178187	188762
64907	82323	102360	117839	131565	143766	156568	167407	178318	189456
65142	82513	102447	117933	131568	143936	156810	167459	178472	189899
65200	82637	102558	118074	131743	144075	157034	168013	178585	189919
65206	82655	102727	118199	131763	144169	157127	168042	178664	189949
65457	83156	102770	118220	131980	144229	157181	168190	178937	190000
65487	83447	103075	118261	132201	144651	157645	168303	179216	190117
65687	83511	103112	118680	132310	144690	157677	168581	179223	190577
65981	83803	103863	118686	132386	144739	157820	168593	179278	190636
66025	83990	103881	118827	132408	144784	157950	168736	179378	190957
66445	84143	104048	118926	132602	144920	157961	168809	179963	191180
66629	84335	104339	118937	132719	145000	158245	168963	180374	191323
66703	84684	104914	118970	132802	145028	158875	168984	180397	191397
66752	84749	105036	119008	132878	145051	159161	168991	180437	191559
66842	84865	105127	119017	132894	145467	159379	169191	180556	191572
67118	84930	105392	119125	132951	145570	159528	169319	180633	192007
67210	85003	105193	119151	132955	145700	159559	169541	180697	192517
67457	85026	105526	119084	133044	145804	159595	169599	181088	192772
67567	85160	105723	119511	133074	146002	159622	169665	181337	192815
67617	85184	105743	120003	133117	146149	159647	169891	181390	192821
68138	85356	105762	120626	133217	146461	159909	169955	181460	192869
68249	85576	106129	120675	133515	146535	159902	170294	181488	193009
68347	85593	106491	120793	133695	146564	160075	170418	181994	193085
68510	85926	106642	120801	133930	146572	160107	170537	182116	193199
68701	86029	106824	120872	134105	146594	160338	170712	182144	193253
69030	86072	106862	120885	134966	146622	160628	170941	182253	193277
69148	86595	106872	120975	135145	146763	160830	171026	183020	193346
69150	86699	107058	121054	135147	146809	160987	171300	183205	193416
69543	86822	107074	121302	135263	146908	161015	171340	183517	193588
70032	87181	107171	121434	135428	147403	161118	171426	183540	193668
70206	88183	107293	121470	135526	147548	161179	171459	183567	193400
70499	88459	107307	121703	135592	147609	161421	171596	183817	194228
70514	88925	107643	121807	135611	147786	162078	171677	183828	194440
70679	89112	107687	122382	135705	147797	162200	171635	184014	194552
71088	89141	108004	122539	135870	147837	162296	171695	184124	194603
71321	89314	108031	122549	136118	147901	162339	172030	184263	194617
71790	89350	108049	122585	136160	148119	162721	172191	184338	194800
72003	89493	108114	123007	136367	148140	162766	172245	184431	194931
72150	89521	108232	123020	136507	148163	162821	172348	184490	194994
72231	89539	108345	123261	136580	148535	163258	172515	184548	195197
72341	89962	108549	123491	136625	148608	163290	172603	184732	195371
72472	89975	108592	123523	136834	148814	163522	172740	185050	195503
72932	90012	108616	123925	136908	149039	163766	172888	185094	195734
73147	90134	108623	124150	136971	149866	163768	173365	185153	195865
73328	90193	108713	124624	137029	150085	163958	173371	185179	196141
73739	90400	108907	124706	137074	150393	163966	173802	185183	196601
73777	90514	109574	124758	137136	150419	163974	174302	185381	196620
73938	90801	109751	124885	137653	150751	164007	174316	185395	197317
73990	91202	109779	124936	137750	150817	164043	174483	185534	198008
74084	91789	109854	125151	137861	151644	164061	175054	185791	198206
74134	96813	109910	125154	137866	151645	164087	175137	185799	198776
74313	91982	109958	125238	138001	151951	164126	175173	186361	198983
74352	92130	110205	125737	138109	151991	164159	175338	186451	198991
74600	92214	110442	125748	138115	152084	164768	175618	186481	199086
75131	92321	111109	125891	138218	152234	164985	176116	186524	199090
75177	92746	111211	125931	138222	152286	164993	176335	186583	199116
75461	92873	111440	125955	138596	152425	165120	176611	186765	199380
75542	93159	111477	126012	138705	152615	165204	176722	187025	
75544	93244	111511	126050	138784	152620	165452	177201	187296	
75632	93355	111958	126168	138812	152681	165933	177210	187325	
75651	93627	111960	126223	138889	152914	165999	177207	187389	
75767	93973	111963	126417	139342	153274	166082	177460	188028	
76083	94172	112067	126446	139433					
76701	94219	112076	126500	139459					
77032	94816	112291	126902	139516					
77170	94831	112608	127030	139847					
77294	95248	112765	127145	139932					
77475	95340	112986	127156	140043					
77611	95363	113000	127337	140098					
77692	95386	113066	127352	140228					
77804	95412	113080	127510	140415					
77967	96113	113688	128139	140482					
78116	96178	113776	128184	140523					
79197	96358	113836	128356	140794					
79202	96749	114834	128491	140930					
79205	97182	115050	128572	141151					
79270	97297	115161	128651	141555					
79313	97765	116312	128655	141676					
79564	98136	116378	128675	141883					
79717	98557	116941	128680	142175					
79961	98807	116969	129074	142263					
80153	90456	116983	129123	142448					
80243	90990	116989	129402	142503					
80342	100507	117101	129637	142637					

Les porteurs des titres dont les numéros sont sortis au tirage du 23 mars 1857 sont invités à se faire connaître à l'administration du Crédit foncier de France avant le 1er mai prochain, époque à partir de laquelle le remboursement des obligations et le paiement des lots seront effectués contre la remise des titres.

Le Gouverneur,

Cte CH. DE GERMINY.

Paris, le 23 mars 1857.

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1856. id. 795 id.)

Du 2 au 8 avril 1857.

90,935 voyageurs.....	297,669 07
Bagages, marchandis,etc.	646,619 41
Total..	944,289 38

Semaine correspondante de 1856.

118,214 voyageurs.....	329,758 01
Bagages, marchand., etc.	542,450 94
Produit total.....	872,209 85
Différence en faveur de 1857	72,079 53

Produit par kilomètre :

1857, 795 kilomètres exploités..	1,187
1856, 795 id.	1,097

Recette totale depuis le 1er janvier

1857.....	12,849,637 40
1856.....	11,776,815 04
Différence..	1,072,822 36

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :

En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :

En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Du 2 au 8 avril 1857.

69,137 Voyageurs...	348,347 78
Bagages, marchandises, etc.....	826,177 16
Total.....	1,174,524 94
Semaines correspondantes de 1856 .	942,293 19
Différence en faveur de 1857.....	232,233 75
Recettes depuis le 1er janvier 1857.	15,310,837 97
Recette correspondante de 1856	12,459,612 56
Différence en faveur de 1857....	2,851,225 41

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 876 kilomètres)
(1856. (1) id. 876 id.)

Du 2 au 8 avril 1857

163,338 voyageurs.....	324,594 26
Marchandises, etc., grande vitesse ...	51,785 23
— petite vitesse....	364,304 97
Total de la semaine.....	740,594 46
Semaine correspondante en 1856....	699,828 96
Augmentation en 1857.....	40,765 50
Recettes depuis le 1er janvier 1857	9,822,040 29
id. id. 1856	8,364,243 07
Différence en faveur de 1857.	1,457,800 22

(1) Ouverture de la section du Mans à Alençon, le 15 mars 1856.

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

(1857. Longueur exploitée, 656 kilom.)
(1856. id. 378 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,527 30.
— 1856, 1,338 95.

Recettes du 2 au 8 avril 1857

Grande vitesse) 69,680 voyageurs..	338,509 59
Grande vitesse) marchand.....	137,840 30
Petite vitesse) marchand.....	525,560 38
Total.....	1,001,910 27
Semaine correspondante de 1856....	773,911 49
Différence en faveur de 1857	227,998 78
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	13,528,129 21
id. id. 1856	9,516,000 79
Différence en faveur de 1857...	4,012,128 42

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(1857. Longueur exploitée 1122 kilomètres.)
(1856. id. 1060 id.)

8e année. — 14me semaine.

Du 2 au 8 avril 1857.

79,351 Voyageurs.....	300,745 36
Marchandises.....	586,146 58
Total de la semaine.....	886,891 94
Recettes antérieures.....	10,628,235 52
Total général.....	11,515,127 46
14me semaine de 1857	886,891 94
Semaine correspondante de 1856.	817,329 15
Différence en faveur de 1857...	69,562 79
Exercice 1857.....	11,515,127 46
id. 1856.....	10,677,249 99
Différence en faveur de 1857....	837,877 47

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont et prolongements.

Longueur exploitée : 125 kilomètres

Du 2 au 8 avril 1857.

7,841 Voyageurs.....	16,495 65
Bagages, marchandises, etc.....	28,807 43
Total.....	45,303 09
Recettes antérieures....	476,292 56
Total depuis le 1er janvier....	521,595 65

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 523 id.

Recettes du 2 au 8 avril 1857

50,012 Voyageurs.....	182,750 65
Bagages et marchandises	420,774 83
Total de la semaine.....	603 525 48
Semaine correspondante de 1856.. .	575 869 50
Augmentation.....	27,657 ••
Total des recettes, à partir du 1er janvier 1857.....	8,527,943 34
Période correspondante de 1856 .	6,501,843 15
Augmentation. ...	2,026,100 19

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

(1857. Longueur exploitée, 186 kilom.)

Du 2 au 8 avril.

(Section de Lyon à Roanne.)

2,222 Voyageurs.....	26 752 50
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	175,678 07
Total.....	202,410 57
Recettes antérieures.....	2,477,036 98
Total de l'exercice 1857.....	2,679,447 55
Recette correspondante 1856	210,570 43
Total de l'exercice 1856...	2,693,603 47

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).

(1857. Longueur exploitée, 105 kilom.)

Voyageurs.....	13,861 94
Bagages, marchandises, etc.....	30,349 61
Total.....	44,211 55
Recettes antérieures	481,744 63
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	525,956 18
Semaine correspondante en 1856.....	27,151 49
Recettes depuis le 1er janvier 1856....	419,334 22
Recettes totales de la semaine sur les 2 sections.....	246,622 12
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....	2,958,781 61
Total.....	3,205,403 73

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 494 kilomètres.
Id. en 1856, 307 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 150 id.

Recettes du 2 au 8 avril 1857

CHEMIN DE FER.

26,679 voyageurs.....	78,167 45
Bagages, marchandises, etc.....	97,609 43
TOTAL.....	175,776 88
Recettes du CANAL LATÉRAL.....	19,438 02
Recettes antérieures.....	2,493,725 73
Total depuis le 1er janvier 1857	2,688,940 63
14e semaine de 1857. Chemin de fer..	175,776 88
id. Canal latéral...	19,438 02
Total de la semaine en 1857	195,214 90
14e semaine de 1856. Chemin de fer..	83,149 75
id. Canal latéral...	13,771 57
Total de la semaine en 1856	96,921 32
Différence en faveur de 1857.	98,293 58

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857.....	2,688,940 63
1856.....	1,248,876 54
Différence en faveur de 1857..	1,440,064 09

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1857,	355 83	92 56
1856,	270 85	91 81
Augmentation,	84 98	0 75

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Section de Lyon à Bourg.)

Longueur exploitée : 78 kilomètres.

Du 2 au 8avril.

6,397 Voyageurs.....	15,586 25
Bagages, marchandises, etc.....	8,715 15
Total.....	24,301 40
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1857.....	290,705 30
TOTAL.....	315,006 70

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

(Lignes de Bâle à Sissach et Aarau-Olten-Lucerne, 84 kilomètres.)

Recettes du 1 au 31 mars 1857.

	Voyageurs	Marchandises quintaux à 50 kil.	Recettes
Du 1er au 28	50,187	112,573	68,760 »
Mois précédents.	83,977	193,866	106,915 06
Totaux..	134,164	306,438	175,615 06

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS.

1857. — Longueur exploitée, 402 kilomètres.
1856. — — — 402 —

Février 1857.

(1) 159,035 voyageurs.....	345,765 40
12,901 tonnes de marchandises.....	155,016 25
Total du mois.....	500,781 65
Mois correspondant 1856...	491,374 00
Différence en faveur de 1857..	9,407 65

Le nombre des trains de voyageurs a été diminué d'un train par jour, dans chaque sens, en comparaison avec l'année antécédente.

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 26 mars au 1 avril 1857.

Voyageurs.....	23,850 65
Bagages.....	997 53
Marchandises : grande vitesse.....	1,981 00
id., petite vitesse.....	9,784 17
Exploitation de Biella	4,871 23
Exploitation de Vercelli-à-Valence	3,893 15
Ensemble.....	45,287 70
Recette correspondante de 1856..	33,759 43
Différence en faveur de 1857....	11,528 35

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. id. 1,039 id.

Du 2 au 8 avril 1857.

	En francs, au change de 122 1/2
45,728 voyageurs.....	207,906 73
20,340 tonnes Marchandises.....	380,079 19
Total de la semaine.....	588,075 91
Semaine correspond. 1856.....	573,151 83
Différence en faveur de 1856...	14,924 08
Recettes depuis le 1 janvier 1857.....	8,827,627 »
Recettes depuis le 1 janvier 1856.....	7,802,133 »
Différence en faveur de 1856...	1,024,506 »

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

Mars 1857

	1857.	1856	1855.
Voyageurs...	32,415 30	32,906 35	30,507 70
Bagages.....	686 50	699 35	614 53
Bétail.....	1,907 45	1,069 35	1,424 65
Marchandises	19,770 80	21,026 59	24,896 48
	54,680 05	55,791 64	57,453 36

Diminution en 1857 de fr. 1,111 59 sur 1856
de 2,753 31 sur 1855

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 278 kilom.)
Du 28 mars au 3 avril 1857.

6,517 Voyageurs.....	30,588 52
Bagages, marchandises, etc.....	73,197 02
TOTAL de la semaine.....	103,785 54
Recettes antérieures....	1,111,966 93
Total.....	1,215,762 47

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

14e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 31 mars au 6 avril

4,172 voyageurs. — 16,080 quint. bagages, marchandises.....	fr. 10,243 90
Recette correspondante de 1856.....	6,179 30
Augmentation.....	4,064 60
Recettes depuis le 1er janvier 1857	115,924 55
Recette correspondante de 1856	67,037 60
Différence en faveur de 1857..	48,886 95

CHEMIN DE FER NORD-EST SUISSE.

1857. — Longueur exploitée : 114.4 kilomètres.
1856. — 100.8 —

Mars 1857 (*)

43,500 voyageurs.....	54,000 »
205,000 quint. marchandises et bagages	77,000 »
Total du mois.....	131,000 »
Mois correspondant de 1856.....	82,355 » »
Différence en faveur de 1857.	48,645 » »
Recettes depuis le 1er janvier 1857....	398,158 » »
Recettes correspondantes 1856.....	208,791 » »
Différence en faveur de 1857.	189,367 » »

(*) Résultat approximatif.

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 22 mars au 4 avril 1857

7,807 voyageurs..... fr.	5,439 70
Marchandises, ouverture 5 janvier 1857	1,528 40
Recettes antérieures à partir du 17 septembre 1856.....	93,678 35
Total.....	100,645 45

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (14e semaine)		Par journée de voiture (omnibus.	de tramways.
Du 5 au 11 avril 1857	239,815 95	80 05	46 28
Semaine correspondante de 1856 . .	200,094 65	71 64	42 61
Rec. depuis le 1er janv. 1857 . . .	2,938,602 »	72 78	41 11
Période correspondante de 1856 . .	2,704,309 65	66 08	40 33
Différence en faveur de 1857.	234,292 35	6 70	1 19

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

DU NORD.

Les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer du Nord ont l'honneur de convoquer MM. les actionnaires pour le 30 avril 1857, à trois heures de relevée, à la salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 49 bis, en assemblée générale ordinaire, conformément à l'art. 34 des statuts, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration et de statuer sur les comptes annuels de la Société.

Et éventuellement, en assemblée générale extraordinaire, en vertu de l'art. 41 des statuts, pour délibérer sur la concession demandée des lignes ci-après :

1° Un chemin de fer de Paris à Soissons ;

2° Un chemin de Rouen à Saint-Quentin par Amiens et Ham ;

3° Un chemin de Boulogne à Calais, avec embranchement sur Marquise ;

4° Un chemin destiné à desservir les houillères du Pas-de-Calais ;

5° Un embranchement de Senlis à Chantilly.

Conformément à l'art. 36 des statuts, il faut, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, être possesseur de 40 actions au moins. Les titres et, s'il y a lieu, les procurations, doivent être déposés avant le 15 avril 1857, à Paris, au siége de la Société, place Roubaix, 24, ou à Londres, chez MM. N.-M. Rothschild et fils.

COMPAGNIE

D'ORLÉANS.

MM. les actionnaires sont informés que l'assemblée générale du 30 mars 1857 a fixé le produit net de l'exercice 1856 (y compris l'intérêt) à la somme de 84 fr. par action, dont le solde restant à payer est de 54 fr.

Cette somme de 54 fr. par action sera payée à la caisse centrale de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, à partir du 1er avril.

COMPAGNIE

D'ORLEANS.

ACTIONS.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le *solde* du dividende de l'exercice 1856 (10e coupon des actions) est payé à la Caisse centrale depuis le 1er avril 1857.

Les coupons et certificats de dépôt, accompagnés de leurs bordereaux, sont, comme d'ordinaire, reçus depuis le *15 mars* dans les bureaux du service des titres, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, où il en sera délivré un récépissé indiquant le jour du paiement.

Paris, 9 mars 1857.

Le Directeur de la Compagnie.

CH. DIDION.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST.

Paiement du dividende.

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon du 1er avril 1857 (*dividende de l'exercice* 1856) fixé par l'assemblée générale des actionnaires à 23 fr. 50 c. par action, est payable à la caisse de la Compagnie, 124, rue Saint-Lazare, à Paris, de 10 heures du matin à 3 heures de l'après-midi, tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés, et aux succursales de la Banque de France, moyennant une commission de 1/4 0/0.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST.

Paris, 124, rue Saint-Lazare.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le dividende de l'exercice 1856 (4e coupon), sera payé au siége de la Compagnie, 124, rue Saint-Lazare, à partir du 1er avril 1857.

Les coupons et certificats de dépôt, accompagnés de leurs bordereaux, seront reçus à dater du 16 mars courant, de 10 heures du matin à 3 heures de l'après-midi, dans les bureaux du service des titres, 124, rue Saint-Lazare, où il sera délivré un récépissé indiquant le jour du paiement.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

Les coupons d'intérêts des obligations 5 0/0 et 3 0/0, échéant au 1er avril 1857, seront payés, à partir de cette époque, à la Caisse de l'administration centrale de la Compagnie de Lyon, 47, rue de Provence.

Ces coupons peuvent être déposés à l'avance, à partir du vendredi 20 courant, de 10 heures à 2 heures.

Le Secrétaire général,

G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

Emprunt de 1835, 3 0/0.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir les porteurs d'obligations 3 0/0 que les 350 obligations dont les numéros suivent, sont sortis au tirage qui a eu lieu en séance publique le 19 mars dernier ; elles sont remboursées à raison de 500 fr. chacune, à dater du 1er avril courant, au siége de l'administration, n° 47, rue de Provence, de 10 heures à 3 heures.

Série 826.

Du n° 82,501 au n° 82,600 — 100 obl.

Série 438.

Du n° 43,701 au n° 43,775— 75 »

Soit pour la 1re émission, 175 obl.

Série 1,075e

Du n° 107,401 au n° 107,500—100 obl.

Série 1,336.

Du n° 135,501 au n° 135,575— 75 »

Soit pour la 2e émission, 175 obl.

Le Secrétaire général,

G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

Messieurs les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus, aux termes de l'article 34 des statuts, que l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire est convoquée pour le mardi 28 avril 1857, à trois heures de l'après-midi, salle Sainte-Cécile, 49 bis, rue de la Chaussée-d'Antin, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration, de statuer sur les comptes annuels de la Société et de délibérer s'il y a lieu :

1° Sur un projet de réunion avec la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée ;

2° Sur divers projets de traités avec l'Etat et avec les Compagnies d'Orléans et du Grand-Central, ayant pour objet des concessions nouvelles et l'extension du réseau actuel ;

3° Sur les voies et moyens à créer ;

4° Sur les modifications aux statuts résultant de la réunion projetée avec la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée et des extensions apportées à la concession ;

5° Sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration aux effets ci-dessus ;

6° Sur toutes autres questions qui pourront être mises à l'ordre du jour de l'assemblée extraordinaire, en conséquence des traités sus-mentionnés.

L'assemblée générale extraordinaire ne peut délibérer sur ces propositions qu'à la condition de réunir le cinquième du fonds social ; en conséquence, messieurs les actionnaires ayant au moins quarante actions sont invités à se rendre à cette assemblée et, aux termes de l'art. 35 des statuts, ils doivent à cet effet se présenter à l'administration centrale de la Compagnie, 47, rue de Provence, du mardi 31 mars au mardi 14 avril, de 10 heures à 2 heures, pour y déposer leur titres.

Une carte d'admission, nominative et personnelle, sera remise à chacun d'eux. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

Le Secrétaire général,

G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE. AVIS A MM. LES ACTIONNAIRES.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 29 avril 1857.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée a l'honneur d'inviter MM. les actionnaires à se réunir en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, le 29 avril courant, à 3 heures précises, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 49 *bis*, à l'effet d'entendre le rapport et recevoir les comptes du Conseil d'administration pour l'exercice 1856, et de délibérer s'il y a lieu :

1° Sur un projet de réunion avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon ;

2° Sur divers projets de traités avec l'État et avec les Compagnies d'Orléans et du Grand-Central, ayant pour objet des concessions nouvelles et l'extension du réseau actuel ;

3° Sur les voies et moyens à créer ;

4° Sur les modifications aux statuts, résultant de la réunion projetée avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et des extensions apportées à la concession ;

5° Sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration aux effets ci-dessus ;

6° Sur toutes autres questions qui pourront être mises à l'ordre du jour de l'assemblée extraordinaire, en conséquence des traités sus-mentionnés.

L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires de 20 actions au moins, déposées au siége de la Société quinze jours au plus tard avant l'époque fixée pour la réunion.

L'assemblée générale extraordinaire ne délibérera valablement sur les objets mis à l'ordre du jour qu'à la condition de réunir le cinquième du fonds social. En conséquence, MM. les actionnaires sont invités à se rendre à l'assemblée et à effectuer en temps utile le dépôt des titres nécessaires à cet effet.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Emprunt de 60 millions, — Obligations 3 0/0.

Le semestre d'intérêt échéant le 1er avril courant sera payé à partir dudit jour à raison de 12 fr. 50 c. par obligation, dans les caisses de la Compagnie à Paris, Lyon et Marseille.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec les coupons à l'appui, à partir du 24 courant.

Les succursales de la Banque de France payent, moyennant une commission de *un quart pour cent*, les intérêts et dividendes des obligations et actions de la Compagnie.

CHEMIN DE FER

de

LYON A GENÈVE.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire.

MM. les actionnaires du chemin de fer de Lyon à Genève sont invités à se réunir en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, le mardi 28 avril, à trois heures et demie précises, salle Herz, rue de la Victoire, 48, pour entendre le rapport du Conseil d'administration et les comptes de l'exercice 1856.

Ils auront à délibérer :

Sur un projet de rétrocession d'une partie de la concession en Suisse ;

Sur un projet d'augmentation du fonds social et de modification des statuts ;

Et sur toutes autres questions qui pourront être mises à l'ordre du jour.

MM. les actionnaires possesseurs de vingt actions ou plus, qui désireront assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres, huit jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion :

A Paris, au siége de la Compagnie, rue Laffitte, 23, de dix à deux heures ;

A Lyon, dans les bureaux de l'exploitation, quai Bonne-Rencontre, 5 ;

A Genève, chez MM. Ch. Kohler et Ce, banquiers.

Aux termes des statuts, nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires s'il n'est actionnaire lui-même. — Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie, et une carte d'admission, nominative et personnelle, sera remise à chaque déposant.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France sont prévenus, aux termes de l'art. 43 des statuts, que l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire est convoquée pour le lundi, 11 mai 1857, à 3 heures de l'après-midi, salle Herz, 48, rue de la Victoire, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration, de statuer sur les comptes annuels de la Société, et de délibérer : 1° sur un projet de traités avec l'État et avec les Compagnies d'Orléans, de Lyon et de la Méditerranée, ayant pour objet la cession des chemins de fer, établissements et autres valeurs qui composent actuellement l'actif social de la Compagnie ; 2° sur la liquidation de la Compagnie, s'il y a lieu, et l'échange des actions du Grand-Central contre des obligations des Compagnies cessionnaires ; 3° sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration aux effets ci-dessus ; 4° et sur toutes les questions qui pourront être mises à l'ordre du jour de l'assemblée extraordinaire, en conséquence des traités susmentionnés.

L'assemblée générale extraordinaire ne peut délibérer sur ces propositions, qu'à la condition de réunir le cinquième du fonds social ; en conséquence, MM. les actionnaires ayant au moins vingt actions sont invités à se rendre à cette assemblée ; et aux termes de l'art. 41 des statuts, ils doivent à cet effet, déposer leurs titres dans les bureau dela société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, du mercredi 15, au samedi 25 avril, de 10 heures à 3 heures.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la société de Crédit mobilier.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le secrétaire général
A. COURTOIS.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de St-Rambert à Grenoble a l'honneur de prévenir Messieurs les actionnaires que, conformément à l'art. 31 desstatuts, l'assemblée générale annuelle se réunira le mercredi 29 avril 1857, à 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires de vingt actions au moins déposées à Paris à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, et à Grenoble, chez MM. Caillard père, fils et Cᵉ, banquiers, trois jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

MM. les porteurs d'actions et obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans *ses succursales*, les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission qui vient d'être réduite de 1/2 à 1/4 0/0.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans ses succursales les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,
G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Avis aux porteurs d'obligations 5 *et* 3 0/0. — Les coupons de ces obligations sont payables au choix des porteurs :

Sans frais, — dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, à Lyon et Marseille.

Moyennant une commission de *un quart pour cent*, dans toutes les succursales de la Banque.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

AVIS. — Le public est prévenu que la Banque de France admet les actions de la Compagnie de Saint-Rambert à Grenoble au privilége des prêts sur dépôts de valeurs.

CHEMIN DE FER

DES ARDENNES ET DE L'OISE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'il est fait appel d'un versement de 100 fr. dans les conditions suivantes :

L'époque du versement est fixée du 10 au 25 avril prochain inclusivement.

Les versements faits après le 25 avril sont passibles d'un intérêt calculé à raison de 5 0/0 l'an, à partir du 10 avril.

Les versements seront reçus à Paris, au siége de la Société, rue de Provence, 70, tous les jours non fériés, de 11 heures à 2 heures.

Le Secrétaire du Conseil,
Arthur BAUCHÉRAS.

CHEMINS DE FER DES

PYRENÉES A MADRID ET A LA MEDITERRANEE.

Par un avis du 19 février dernier, MM. les souscripteurs des chemins de fer espagnols des Pyrénées à Madrid et à la Méditerranée ont été prévenus que les certificats provisoires d'action, antérieurement délivrés, étaient échangés contre les titres au porteur de la **Compagnie anonyme des chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante**, à partir du lundi 2 mars 1857.

L'échange des titres n'étant pas encore complet, MM. les souscripteurs qui n'ont pas encore reçu les titres au porteur, sont instamment priés de se présenter le plus prochainement qu'il leur sera possible pour faire cet échange, et toucher les 3 fr. 50 qui leur reviennent par action, pour leur part des intérêts produits par le placement des fonds disponibles.

L'échange et le paiement de ces intérêts ont lieu dans les bureaux de la Compagnie du Grand-Central de France, place Vendôme, n° 16.

Paris, 10 avril 1857.

CHEMIN DE FER

DE ROME A FRASCATI

Et à la frontière de Naples.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le troisième et dernier versement de 62 francs 50 centimes sur les actions de la Compagnie sera exigible du 1ᵉʳ au 20 mai prochain.

Ce versement sera reçu :

A Paris, à la caisse de la Banque générale suisse, rue Louis-le-Grand, n° 30 ;

A Londres, à l'agence de la Banque générale suisse, Royal Echange Building's, 2, et à la caisse de The London and County Bank, Lombard street, 21 ;

A Rome, chez MM. Torlonia et Cᵉ.

On réduira sur cet appel le semestre courant, à raison de 7 0/0 l'an, sur les 187 fr. 50c. déjà versés, soit 6 fr. 55 c. par action.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire de l'administration,
A. MALVEZZI.

CHEMIN DE FER
DE
LAUSANNE A FRIBOURG
ET A LA
FRONTIÈRE BERNOISE

MM. les actionnaires sont prévenus qu'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire est convoquée pour le jeudi 30 avril, à trois heures et demie, salle Sax, rue Saint-Georges 50, à Paris, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration, approuver les comptes et délibérer sur un traité de fusion et sur les autres questions qui pourraient être mises à l'ordre du jour.

MM. les actionnaires porteurs de dix actions au moins, qui désireront assister à l'assemblée générale, devront, aux termes de l'art. 40 des statuts, déposer leurs titres et leurs procurations, huit jours au moins avant le 30 avril, soit au siége de la Compagnie à Fribourg, soit au domicile élu à Paris, rue Laffitte, 23.

CHEMIN DE FER

CENTRAL-SUISSE.

Le Comité de direction a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle aura lieu à Bâle le jeudi 30 avril 1857, à 10 heures du matin, dans la salle du Casino, conformément aux prescriptions des statuts, § 16 à 26.

Les cartes d'admission seront délivrées du 9 au 20 avril, contre dépôt des titres, à Bâle, au siége de l'administration, ou à Paris chez MM. Ad. Marcuard et Cᵉ, banquiers, rue Bergère, 18, où il sera donné en même temps communication de l'ordre du jour.

SOCIÉTÉ DE

L'ÉCLAIRAGE AU GAZ ET DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE.

Les actionnaires sont prévenus, conformément à l'article 30 des statuts, qu'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire est convoquée pour le mercredi 29 avril courant, à huit heures du soir, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99, à Paris,

Pour entendre le rapport du directeur gérant,

Et pour statuer tant sur les comptes annuels de la Société, que sur les pouvoirs à donner, aux termes de l'article 36 des statuts, pour la réunion ou fusion de la Société avec la Compagnie du chemin de fer et des houillères de Portes et Sénéchas.

Pour pouvoir faire partie de l'assemblée, les possesseurs de dix actions au moins doivent déposer leurs titres au siége de la Société cinq jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

Ce dépôt sera reçu dans les bureaux, rue de Richelieu, 99, à Paris, tous les jours non fériés, de dix heures à trois heures.

SOCIÉTÉ DES

PORTS DE MARSEILLE

L'assemblée générale annuelle est convoquée pour le mardi 28 avril courant, à huit heures du soir, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99, à Paris.

Pour pouvoir en faire partie, il faut être porteur de vingt actions et les déposer au siége social, cinq jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

Ce dépôt sera reçu dans les bureaux de la Société, tous les jours non fériés, de dix heures à quatre.

COMPAGNIE DU

CHEMIN DE FER ET DES HOUILLÈRES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

Une assemblée générale ordinaire et extraordinaire des actionnaires est convoquée pour le jeudi 30 avril courant, à huit heures du soir, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99, à Paris.

Cette assemblée après avoir entendu le rapport du directeur-gérant, aura à statuer sur les comptes annuels de la Compagnie et sur les pouvoirs à donner, conformément à l'art. 41 des statuts, pour la réunion ou fusion de la Compagnie avec la Société de l'éclai-

Digitized by Google

rage au gaz et des haut-fourneaux et fonderies de Marseille.

Pour pouvoir faire partie de l'assemblée, il faut être possesseur de dix actions au moins et les déposer au siége de la Société, cinq jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

Ce dépôt sera reçu dans les bureaux, rue de Richelieu, n° 99, tous les jours non fériés, de dix heures à trois heures.

COMPAGNIE DES

JOURNAUX RÉUNIS.

Les actionnaires de la Compagnie des journaux réunis sont prévenus, conformément à l'art. 37 des statuts, que l'assemblée générale annuelle est convoquée pour le lundi 27 avril courant, à huit heures du soir, au siége de la Compagnie, rue Richelieu, 99, à Paris.

Pour pouvoir faire partie de l'assemblée il faut être porteur de dix actions et les déposer au siége social, huit jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

Ce dépôt sera reçu dans les bureaux, tous les jours non fériés, de dix heures à trois heures.

BONS AU PORTEUR

De la caisse Pioche et Bayerque,

68, rue Caumartin, à Paris.

1° Intérêts de 5 fr. 47 c. 0/0 par an, payables trimestriellement, soit : 1 centime 1/2 d'intérêts par jour sur chaque somme de 100 fr. versée;

2° Augmentation du capital.

Les porteurs des bons émis du 1er au 31 janvier sont prévenus que l'intérêt trimestriel provenant de ces titres sera payé, à partir du 20 avril courant, sur la simple présentation des coupons.

La Caisse continue à émettre de mois en mois des *bons au porteur* remboursables à *un*, *deux*, *quatre*, *six*, *huit*, *dix* et *douze* ans, selon la volonté des capitalistes. Ces *bons*, susceptibles d'être *transmis*, *negociés* ou *escomptés*, donnent droit, quelle que soit leur échéance, à un *intérêt fixe* de 5 fr. 47 c. 0/0 par an, payable trimestriellement, et, en outre, à une *plus-value* ou augmentation de capital

Pour les bons remboursables

de fr.	à 46 0/0	à un an	de date.
9	70	deux ans	—
21	85	quatre ans	—
38	25	six ans	—
56	40	huit ans	—
82	10	dix ans	—
109	40	douze ans	—

S'adresser, pour plus amples renseignements, à MM. Pioche et Bayerque, banquiers, 68, rue Caumartin, à Paris, chez lesquels on peut verser directement les fonds. Ces versements peuvent également être effectués pour leur compte, et à leur crédit, à la Banque de France et dans ses succursales.

BOIS INJECTÉS.

Procédé Boucherie nevou, s. g. d. g. pour la préparation des bois secs en grume ou équarris.

S'adresser pour cessions ou fournitures en France et à l'étranger, à MM. Dumoulin, Dulya frères, à Bordeaux.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET FONDERIES DE CUIVRE DU RHIN.

Le Conseil d'administration de la Société anonyme des Mines et Fonderies de cuivre du Rhin, a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale ordinaire annuelle aura lieu le 5 mai, à onze heures du matin, chez M. Mayer, avocat à Cologne.

Les actionnaires qui désireront assister à cette réunion, peuvent recevoir leurs cartes d'admission chez les banquiers de la Société, MM. *Salomon Oppenheim jeune et Cie, à Cologne; Donon Aubry Gaulier et Cie, à Paris; ou au siége de la Société, à Sternerhutte.*

Cologne, le 30 mars 1857.

Le Conseil d'administration.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES

OMNIBUS DE LONDRES

Recettes du 5 au 11 avril 1857.

14e semaine.

604 voitures appartiennent à la Compagnie ; 563 ont circulé et ont produit 290,193 fr. 20 c., soit par jour 41,456 fr. 17 c. et par voiture 75 fr. 04 c.

La recette totale du 1er janvier au 11 avril 1857 est de 3,815,691 fr. 90 c. La moyenne générale par jour et par voiture, comprenant le service de ville et de banlieue, est de 68 fr. 16 c.

Recette comparative:

1857, 14e semaine,

3,815,691 fr. 90 moyenne, 68 fr. 16

1856, 14e semaine,

1,809,502 fr. 35 moyenne, 65 fr. 49

Différence en faveur de 1857,

2,006,189 fr. 55 moyenne, 2 fr. 67

COMPAGNIE DES

MINES DE LA GRAND' COMBE.

MM. les actionnaires de la Compagnie des Mines de la Grand'Combe sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire aura lieu à Paris, le samedi 16 mai prochain, à trois heures, au siége de la Société, rue de la Chaussée-d'Antin, 57.

Pour faire partie de l'assemblée, il faut être porteur de vingt actions. Les actions devront être déposées, quinze jours à l'avance, dans les bureaux de la Société, à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 57; à Nimes, à la gare du chemin d'Uzès; à Marseille, rue Haxo, 7.

TERRAINS BOISES

A vendre, par lots de toutes contenances, dans le parc du Raincy (station des chemins de fer de l'Est; adjudication tous les quinze jours à midi, et sur place, à partir du dimanche 20 avril 1857, sur la mise à prix de 1 fr. à 2 fr. le mètre, avec grandes facilités de paiement.

Plans et renseignements au Raincy même, et à Paris, au siége social de la Compagnie foncière du Raincy, rue du Faubourg-Poissonnière, n° 5.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES VERRERIES

DE FRANCE ET DE L'ETRANGER.

28, rue Grange-Batelière.

Le gérant de la Compagnie, d'accord avec le Conseil de surveillance, a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires, que, conformément à la décision de l'assemblée générale extraordinaire du 19 janvier dernier, qui a décidé que les actions de la Compagnie seraient échangées contre d'autres, revêtues de la signature du gérant et d'un des membres du Conseil de surveillance, l'échange des actions anciennes contre des nouvelles a lieu au siége de la Société depuis le 15 avril courant, et qu'à partir du 1er mai prochain, lesdites actions ainsi régularisées auront seules cours valable, et seront numérotées de un à cinquante mille.

EN VENTE

A l'Imprimerie centrale des Chemins de fer

DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie

RUE BERGÈRE, 20

GRAND ATLAS

DES

CHEMINS DE FER DU MONDE

Composé de 15 belles Cartes, papier grand-aigle

PARFAITEMENT COLORIÉES.

Ce travail, unique dans son genre, vient d'être approuvé par MM. les Ingénieurs des Compagnies, et sera constamment tenu au courant des nouvelles Lignes en exploitation, en construction et concédées.

La manière dont les Cartes sont gravées et disposées permet à tous ceux qui les possèdent de les compléter très-facilement à mesure de l'ouverture des nouvelles Lignes.

Voici la nomenclature des Cartes dont l'Atlas se compose :

Carte générale de tous les Chemins de fer français et des Voies navigables;
Carte générale des Chemins de fer de la Grande-Bretagne, de l'Ecosse et de l'Irlande;
Carte générale des Chemins de fer de l'Europe centrale;
Carte générale des Chemins de fer des Etats-Unis d'Amérique;
Carte générale du réseau des Chemins de fer des Environs de Paris;
Plan de Paris, avec la situation de toutes les gares;
Carte spéciale des Chemins de fer d'Orléans;
Carte spéciale des Chemins de fer du Nord;
Carte spéciale des Chemins de fer de l'Est;
Carte spéciale des Chemins de fer du Midi;
Carte spéciale des Chemins de fer de l'Ouest;
Carte spéciale des Chemins de fer de Paris à Lyon;
Carte spéciale des Chemins de fer de Lyon à la Méditerranée;
Carte spéciale des Chemins de fer de Paris à Rouen, au Hâvre, à Dieppe et à Fécamp;
Carte spéciale du Chemin de fer Grand-Central de France.

Prix de l'Atlas complet, relié avec luxe..... 36 fr.
— de chaque Carte séparément 2 fr.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les lundis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, tous les jeudis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Deux départs par semaine pour Constantinople :

L'un, tous les lundis, à 3 heures du soir, par Messine et le Pyrée (Athènes), par embranchement et alternativement, Salonique et Nauplie. —

L'autre, tous les jeudis à 10 heures du matin, par Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, correspondance à Constantinople, pour Varna.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le jeudi à dater du 12 juin.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Latraquié, Tripoli, Beyrouth Jaffa. — *Voie d'Alexandrie :* (sans transbordement) chaque deux semaines, le jeudi à dater du 12 juin. — *Voie de Smyrne :* chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 19 juin.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGERIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi
ORAN. — Départs tous les vendredi à midi.
STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les mercredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription:

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 38

A Marseille, place Royale,

A Lyon, place des Terreaux

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Les fâcheuses nouvelles du marché anglais n'ont pas permis à nos propres fonds de reprendre leur essor ; mais le mauvais effet qu'elles auraient pu produire a été paralysé d'abord par la position normale de la Banque de France, telle qu'elle résulte de son dernier bilan, et par la nouvelle qui a commencé à se répandre, et qui a pris depuis huit jours une grande consistance, que des modifications importantes allaient être introduites dans les statuts de la Banque de France.

Ces nouvelles ont pris une telle consistance que les actions de la Banque ont monté en quelques jours de 400 fr. et qu'elles sont arrivées au prix de 4,600. Ce cours, il est vrai, a amené des vendeurs, et l'on a rétrogradé brusquement à 4,300.

Le marché de nos chemins de fer a repris de la fermeté en même temps que la rente. Mais la spéculation s'est montrée plus réservée ; elle était arrêtée par la nécessité de pourvoir à la liquidation du 15.

Les actions d'Orléans, qui avaient reculé si rapidement de 1,520 à 1,455, sont revenues facilement au-dessus de 1,500.

Les actions de Lyon ont remonté de 1,557 50 à 1,585 ; le Nord, de 1,005 à 1,045 ; la Méditerranée, de 2,100 à 2,155 ; l'Est ancien, de 857 50 à 885 ; l'Est nouveau, de 800 à 820 ; l'Ouest, de 770 à 781 50.

Les actions du Midi se sont tenues au-dessus de 850.

Les autres chemins de fer ont subi l'influence des variations des grandes lignes ; mais elles n'ont pas provoqué beaucoup d'affaires. On remarque toutefois que les actions sont rares au comptant sur les lignes de Genève, de Saint-Rambert et de Beziers. Les Ardennes ont été vivement demandées et ont repris faveur au-dessus de 600, par suite des négociations entamées, dit-on, par cette Compagnie avec celle de l'Est.

Les chemins de fer autrichiens se tiennent difficilement, quoiqu'il y ait un peu d'amélioration dans leurs recettes. Beaucoup de titres de ce chemin ont été vendus pour compte allemand. Elles étaient lourdes ces jours-ci de 745 à 742 50, et elles ont encore fléchi hier à 737 50.

Les autres chemins étrangers sont négligés ; mais il se fait chaque jour de nombreuses transactions sur les chemins de fer romains à 540 et 545, et les demandes augmentent sur cette valeur à mesure que l'on approche du moment où doit avoir lieu l'émission des titres.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 9 jusqu'à celle du 16 avril.

La rente 3 0/0 a monté de 69 20 à 70 10 au comptant, elle est restée à 69 70 ; elle a varié à terme de 69 50 à 70 25, elle a fermé à 69 95.

Le 4 1/2 0/0 a repris de 91 25 à 92 50, elle est restée à 92 50.

La Banque de France a monté de 4,185 à 4,600, elle est restée à 4,300, en hausse de 215 fr.

Le Crédit mobilier a monté de 1,405 à 1,415 à terme ; il a reculé à 1,385 et est resté à 1,385.

Orléans a monté à terme de 1,482 50 à 1,515, il est resté à 1,501.

Le Nord a repris de 1,005 à 1,025, il a fermé à 1,010 en liquidation.

L'Est ancien a monté de 870 à 885, il a fermé à 877 50. L'Est nouveau a repris de 812 50 à 825, il est resté à 817 50.

Lyon a monté de 1,572 50 à 1,595, il est resté à 1,582 50.

La Méditerranée a monté de 2,145 à 2,165, elle a fermé à 2,160 en liquidation.

Le Midi ancien a varié de 855 à 862, il est resté à 850 ; le Midi nouveau a varié de 870 à 855, il a fermé à 857 50.

L'Ouest a monté de 785 à 792 50, il est resté à 785.

Les Ardennes ont monté de 590 à 607 50, ils ont fermé à

Le Grand-Central s'est tenu de 610 à 615, il est resté à 610.

Genève a monté de 820 à 840, il est resté à 827 50.

Saint-Rambert a monté de 680 à 700, il est resté à 670.

Béziers a repris de 568 75 à 600, il a fermé à 600.

Les Autrichiens ont varié de 740 à 755, ils ont fermé à 737 50.

Le Victor-Emmanuel a repris de 580 à 597 50, il est resté à 580.

Les Lombard-Vénitiens ont varié de 532 50 à 545.

Le François Joseph a varié de 510 à 512 50.

Les Saragosse, de 491 25 à 496 25.

Samedi. — La rente était très-ferme; les demandes du comptant contribuaient à ranimer la spéculation. Les chemins de fer ont aussi obtenu un peu d'amélioration. Le 3 0/0 a monté au comptant de 05 c. à 69 50, et à terme de 10 c. à 69 75. Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 25 c. à 92 ; la Banque, de 15 à 4,200. Le Mobilier a fléchi à terme de 2 50 à 1,407 50. Orléans a monté à terme de 10 à 1,495; le Nord, de 5 à 1,020; l'Est ancien, de 7 50 à 885; l'Est nouveau, de 5 à 825; Lyon, de 7 50 à 1,585; la Méditerranée, de 15 à 2,155; le Midi ancien, de 2 50 à 860; le Midi nouveau, de 2 50 à 862 50; le Grand-Central de 2 50 à 612 50; Genève, de 2 50 à 822 50. Saint-Rambert a fléchi de 5 à 580; l'Ouest, de 2 50 à 790; les Ardennes de 10 à 580. Béziers s'est tenu à 575. Les Autrichiens ont fléchi de 1 25 à 745. L'Emmanuel a monté de 2 50 à 592 50; les Lombards, de 5 à 637 50; le Saragosse, de 2 50 à 495. Le François-Joseph a fléchi de 5 à 520.

Lundi. — Les cours de la rente ont continué à s'améliorer. Les chemins de fer étaient également fermes, mais ils provoquaient des affaires moins suivies que le 3 0/0. Le 3 0/0 a monté au comptant de 40 c. à 69 90, et à terme de 40 c. à 70 15. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 92; la Banque, à 4,200. Le Mobilier a repris à terme de 2 50 à 1,410; l'Orléans, de 12 50 à 1,507 50; Lyon, de 5 à 1,590; la Méditerranée, de 5 à 2,160; le Grand-Central, de 1 25 à 613 75; Genève, de 7 50 à 832 50; les Ardennes, de 15 à 595; Béziers, de 5 à 580; les Autrichiens, de 5 à 750. Le Nord a fléchi de 2 50 à 1,017 50; l'Est ancien, de 3 75 à 881 25; l'Est nouveau, de 7 50 à 817 50; le Midi ancien, de 3 75 à 856 25. Le Midi nouveau a monté de 10 à 870. L'Ouest a fléchi de 3 75 à 786 25; l'Emmanuel, de 2 50 à 590; le François Joseph de 2 50 à 512 50. Les Lombards ont monté de 2 50 à 640. Le Saragosse s'est tenu à 495.

Mardi. — La rente était plus faible, cependant ses cours se sont soutenus. Les chemins de fer commençaient à se ressentir de la prochaine liquidation ; ils étaient lourds et un peu en baisse. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 05 à 69 85; il s'est tenu à terme de 70 10 à 70 15. Le 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 30 à 91 70. La Banque a monté de 100 à 4,300. Le Mobilier a fléchi à terme de 10 à 1,400; l'Orléans, de 7 50 à 1,500; le Nord, de 2 50 à 1,015; Lyon, de 10 à 1,580; la Méditerranée, de 5 à 2,155; le Midi, de 1 25 à 855; le Midi ancien, de 5 à 865; l'Ouest de 1 25 à 785; le Grand-Central, de 1 25 à 612 50; Genève, de 2 50 à 830; Béziers, de 3 75 à 576 25; les Autrichiens de 3 75 à 746 25. L'Est ancien s'est tenu à 881 25. L'Est nouveau a monté de 3 25 à 821 25; les Ardennes, de 10 à 605. Saint-Rambert s'est tenu à 680. Les Lombards ont monté de 3 75 à 643 75; le Saragosse, de 2 50 à 497 50. Le François-Joseph a fléchi de 1 25 à 511 25.

Mercredi. — Les cours ont été très-offerts jusqu'à deux heures, mais ils ont répris vivement pour la clôture, tant sur la rente que sur les chemins. Le 3 0/0 a varié au comptant de 69 70 à 70, et à terme de 69 85 à 70 20. Le 4 1/2 0/0 a monté de 30 c. à 92; la Banque, de 300 à 4,600. Le Crédit mobilier a varié à terme de 1,390 à 1,408 75; Orléans, de 1,487 50 à 1,510; le Nord, de 1,000 à 1,015; l'Est ancien, de 875 à 877 50; l'Est nouveau, de 815 à 818 75; Lyon, de 1,570 à 1,587 50; la Méditerranée, de 2,140 à 2,160; le Midi ancien, de 845 à 855; le Midi nouveau, de 852 50 à 855; l'Ouest, de 780 à 792 50; le Grand-Central, de 610 à 612 50; les Ardennes, de 600 à 605; Béziers, de 580 à 582 50; les Autrichiens, de 740 à 742 50; le Victor-Emmanuel, de 580 à 582 50; les Lombard-Vénitiens, de 640 à 643 75; le François-Joseph, de 508 75 à 510; les Saragosse, de 496 25 à 495.

Jeudi. — La rente a été demandée jusqu'à deux heures et demie ; mais les derniers cours étaient offerts. La liquidation des chemins de fer s'est faite avec des reports modérés. Les derniers cours cependant étaient faibles. La rente 3 0/0 a fléchi de 30 c. au comptant à 69 70, et de 25 c. à terme à 69 95. Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 50 c. à 92 50. La Banque a fléchi de 300 à 4,300; le Crédit mobilier, de 23 75 à 1,385 en liquidation; Orléans, de 10 à 1,510; le Nord, de 5 à 1,010; Lyon, de 2 50 à 1,585; le Midi ancien, de 5 à 850. Le Midi nouveau s'est tenu à 860; l'Est ancien, à 877 50. L'Est nouveau a fléchi de 1 25 à 820; Béziers, de 17 50 à 600. La Méditerranée s'est tenue à 2,160; les Ardennes, à 605. L'Ouest a fléchi de 2 50 à 670; Genève, de 2 50 à 827 50; les Autrichiens, de 5 à 732 50; le Victor-Emmanuel, de 2 50 à 580; les Lombard-Vénitiens, de 1 25 à 642 50. Les François-Joseph se sont tenus à 510; les Sarragosse, à 495.

Vendredi. — Le début de la bourse était bien tenu, parce que l'on avait appris que la Banque d'Angleterre n'avait pas changé hier ses conditions d'escompte ; mais à partir de une heure et demie les cours ont été faibles. Les chemins de fer ont légèrement fléchi. La rente 3 0/0 était, comme hier, à 69 70 au comptant, elle a fléchi de 10 c. à terme à 69 85. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 50 c. à 92. La Banque a repris de 50 à 4,350; le Crédit mobilier, de 2 50 à 1,397 50; Orléans, de 5 à 1,505. Le Nord s'est tenu à 1,012 50. L'Est ancien a fléchi de 5 à 872 50. L'Est nouveau a monté de 5 à 825; Lyon, de 5 à 1,590; la Méditerranée, de 7 50 à 2,175. L'Ouest a fléchi de 2 50 à 782 50 ; le Midi, de 5 à 852 50; le Grand-Central, de 1 25 à 611 25 ; les Autrichiens, de 2 50 à 737 50 ; Béziers, de 5 à 600.

LATOUR.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

Dénomination	Anonymes ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers intérêts et dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer	C	100.000	500	tout	79 90	janv. et juil.	515 ..
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	24.000	1.500	tout	57 ..	janv. juil.	825 ..
Omnibus des chemins de fer	C	3.200	500	id.	21 ..	février	175 ..
Omnibus de Londres	C	250.000	100	id.	6 25	......	105 ..
Comp. imp. des voitures de Paris	A	60.000	100	id.	1 60	mars	18 75
Gondoles parisiennes	C	1.700	500	id.	9 50	févr., août	100 ..
Omnibus de Lyon	C	..	500	tout	.. ..	•	58 75
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital	A	63.425	1.000	tout	50 ..	avril, oct.	1155 ..
— act. de jouiss.	A	58.000	1/58000	id.	8 35	1er juin	100 ..
Bourgogne, action de capital	A	27.200	1.000	id.	50 ..	avril, oct.	100 ..
— action de jouiss.	A	27.200	1/27200		12 50	1er juin	110 ..
Arles à Bouc, act. de capital	A	6.000	1.000		50 ..	avril, oct.	......
Trois canaux, act. de capital	A	47.000	1.000	id.	50 ..	id.	......
Roanne à Digoin	A	13.000	1.000	id.	11 ..	mai	......
Aire à la Bassée	A	1.000	5..	id.	400 ..	févr. août	190 ..
Sambre à l'Oise	A	14.000	1.000	id.	70 ..	......	......
Scarpe inférieure	C	2.200	1.000	id.	120 ..	......	900 ..
Sambre française canalisée	A	6.000	1.000	id.	115 25	......	1500 ..
Canalisation de l'Èbre	A	51.000	500	id.	4 0/0	......	1300 ..
Eaux d'Auteuil et de Neuilly	C	8.000	250	id.	6.70 0/0	avril, oct.	255 ..
Compagnie générale des Eaux	A	80.000	250	125	4 0/0	......	222 50
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	C	10000 part	1/10000	150	.. ..	avril, oct.	503 75
Pont, gare et port de Grenelle	A	7.000	1.000	id.	10 ..	......	......
Pont de Rouen	A	800	1.000	id.	45 ..	janv. juill.	......
Ponts réunis	C	3.000	1.000	id.	5 1/2 0/0	......	......
Nouveaux Ponts réunis	C	4.000	1.000	id.	5 1/4 0/0	......	......
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Cie	C	10.000	500	400	131 75	janv. juill.	520 ..
Compagnie franco-amér. Est	C	..	500	tout	154 21	juin, déc.	500 ..
Messageries imp. Serv. marit.	A	48.000	500	tout	130 ..	janv. juill.	1150 ..
Cie cont. de transp. et de nav.	C	8.000	250	id.	10 ..	......	50 ..
Compagnie générale maritime	A	60.000	500	300	13 50	janv. juill.	560 ..
Marc Fraissinet père et fils	C	..	500	id.	.. ..	•	600 ..
Armand Touache fr. et Cie	C	..	500	id.	.. ..	•	460 ..
Armements marit. Barbey et Cie	C	..	500	tout	10 0/0	•	500 ..
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)	C	20000 parts	300	tout	27 ..	avril, oct.	300 ..
Centre-du-Flenu	Cie	[illegible]	1.000	id.	20 ..	......	245 ..
Pont-de-Loup-Sud	Cie	2.500	1.000	id.	70 ..	avril	410 ..
Monceau-Saint-Fiacre	Cie	2.500	500	id.	.. ..	......	......
Blanzy	C	30.000	500	id.	38 ..	févr. août	725 ..
Azincourt	A	1.500	1/1500	id.	150 ..	......	1450 ..
Chazotte	A	3.500	1/3500	id.	65 ..	......	780 ..
Layon-et-Loire	A	1.850	1/1850	id.	.. ..	......	600 ..
Loire (quatre groupes)	A	80.000	1/80000	id.	58 ..	avril, oct.	721 25
Loire	A	80.000	1/80000	id.	12 ..	id.	149 15
St-Étienne	A	80.000	1/80000	id.	8 50	id.	165 ..
Montrambert	A	80.000	1/80000	id.	10 ..	id.	155 75
Rive-de-Gier	A	80.000	1/80000	id.	17 50	id.	284 25
Mayenne et Sarthe	A	13.200	1/13200	id.	34 ..	......	625 ..
Grand'Combe	A	21.000	1/21000	id.	60 ..	janv. juill.	1000 ..
Haute-Loire (anc. Société)	Cie	3.200	500	id.	.. ..	avril, oct.	300 ..
Carmaux-Toulouse	C	11.000	110	id.	10 ..	janv. juill.	137 50
Epinac	A	2.400	1/2400	id.	100 ..	......	.. ..
Houillères réunies-s-Quaregnon	A	8.320	250	id.	.. ..	......	135 ..
Charbonnages belges	A	20.000	500	id.	25 ..	......	100 ..
Compagnie générale Asphalte	C	8.000	500	id.	.. ..	......	.. ..
Bastennes	C	10.000	100	id.	5 0/0	15 janv. juil.	100 ..
Loire, obligations anciennes	•	4.000	1.250	id.	50 ..	......	1415 ..
— — nouvelles	•	18.000	1.250	id.	50 ..	févr. août	855 ..
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne ... zinc	A	80.000	90	tout	20 ..	mai, nov.	415 ..
Nouvelle-Montagne ... zinc	A	3.000	1.000	id.	90 ..	......	1025 ..
Stolberg et Westphalie priv. zinc	A	40.000	375	id.	5 0/0	octobre	360 ..
— non priv. zinc	A	40.000	375	id.	.. ..	id.	160 ..
Corphalie ... zinc	A	5.500	1.000	id.	70 ..	......	1052 50
Bleyberg-ès-Montzen ... zinc	A	5.500	500	id.	.. ..	1er juin	......
Eschweiler, priv. ... zinc	A	8.500	375	id.	5 0/0	janv. av.	......
— non priv. ... zinc	A	6.500	375	id.	.. ..	id.	.. ..
Silésie ... zinc	A	50.000	375	id.	8 42	mai, nov.	240 ..
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre	C	100.000	100	id.	1 50	août	30 ..
Tenez (Algérie) ... cuivre	C	24.000	100	id.	.. ..	......	40 ..
Pontgibaud ... plomb, argentif.	A	10.000	1/10000	id.	25 ..	......	2.0 ..
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Cie	C	14.000	500	tout	47 50	sept. mars	550 ..
Septèmes	C	40.000	250	id.	.. ..	avril, oct.	.. ..
Caronte	C	70.000	100	90	1 75	......	25 ..
Chanceny	C	2.000	500	id.	58 ..	juin, déc.	750 ..
Gandillot	C	2.300	215	id.	35 ..	......	.. ..
Christofle	C	4.000	500	id.	110 ..	......	.. ..

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

Dénomination	Anonymes ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers intérêts et dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)	C	24.000	500	tout	80 ..	déc. juin	870 ..
Loire et Ardèche	A	4.000	1/4000	id.	500 ..	.. ..	4670 ..
Allevard	A	..	5.000	id.	.. ..	•	1800 ..
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	3.000	id.	350 ..	juin, déc.	3400 ..
Alais (Gard)	A	18.000	1/18000	id.	.. ..	......	.. ..
Basse-Indre	C	5.000	500	id.	88 ..	avril, oct.	700 ..
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	id.	40 ..	mars, sep.	800 ..
Maubeuge (Nord)	A	8.000	1/8000	id.	.. ..	......	450 ..
Fourchambault	C	50.000	1/50000	id.	50 ..	......	665 ..
Marine et des Chemins de fer	C	54.000	1/54000	id.	70 ..	mai, nov.	535 ..
Horme	A	40.000	1/40000	id.	.. ..	......	525 ..
Côte-d'Or	C	6.000	500	•	.. ..	......	565 ..
Franche-Comté	C	6.000	500	•	.. ..	......	487 50
Méditerranée (forges et chant.)	A	..	400	tout	.. ..	..	800 ..
Espérance (Belgique)	A	4.000	1.000	id.	75 ..	janv. juill.	1 217 50
Monceau-sur-Sambre (Belgique)	A	4.000	1.000	id.	125 ..	avril, oct.	1 500 ..
Providence (Belgique)	A	5.500	1.000	id.	150 ..	......	1.520 ..
Phénix métallurgique	A	60.000	375	id.	30 ..	janv. juill.	350 ..
Sambre (Belgique)	A	16.000	500	id.	.. ..	......	.. ..
Sclessin	C	11.000	1.000	id.	50 ..	•	1.050 ..
Ougrée (Belgique)	A	12.000	1/12000	id.	60 ..	......	653 75
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)		25000 part	1/25000	tout	5 0/0	avril, oct.	• ..
Paris (éclairage et chauffage)	A	110.000	1.500	id.	40 ..	......	725 ..
Nord (Batignolles)	C	6.000	500	id.	40 ..	avril, oct.	501 ..
Est (Vincennes)	C	1.000	500	id.	80 ..	......	.. ..
Versailles	C	1.200	500	id.	35 ..	mars, sept.	300 ..
Wazemmes	C	2.100	400	id.	7 50	1er octobre	175 ..
Amiens	C	1.300	500	id.	35 ..	janv. juill.	460 ..
Lamp. centrale, Lebon (18 villes)	C	15.000	500	id.	35 14	janv. juill.	505 ..
Union des Gaz	C	40.000	250	id.	30 ..	janvier	460 ..
FILATURES.							
Moberly (Amiens)	A	8.000	500	tout	147 ..	septembre	625 ..
Colin	C	10.000	500	id.	40 40	janv. juill.	540 ..
Trudin Comp. continentale	C	7.000	500	id.	20 ..	......	.. ..
Lumière	C	1.400	500	id.	35 81	......	550 ..
Pont-Rémy	A	5.000	1/5000	id.	31 ..	30 avril	425 ..
La Poudre (Tournaisis)	C	10.000	250	125	.. ..	janv. juill.	.. ..
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	6.000	500	tout	75 ..	janv. juill.	900 ..
Glaces de Saint-Gobain	A	1.152	1/1152	id.	.. ..	......	33 000 ..
Glaces de Montluçon	C	24.000	500	id.	.. ..	......	800 ..
Glaces d'Oignies ... Belgique	A	10.000	1.000	id.	82 15	juill. sept.	1 247 50
Glaces d'Aix-la-Chapelle, Prusse	A	2.000	375	id.	.. ..	avril, oct.	137 50
Palais de l'Industrie	A	130.000	100	id.	3 50	......	76 25
Immeubles Rivoli	A	240.000	100	id.	5 0/0	janv. juill.	105 ..
Télégraphe sous-marin Manche	C	100.000	25	id.	7 0/0	mars, sept.	21 ..
— Méditerranée	C	30.000	250	id.	5 0/0	......	100 ..
Cie gén. de Vidanges, Richer et Cie	C	28.000	100	id.	25 ..	......	160 ..
Sucreries, Raffineries de Scarpe	C	10.000	250	id.	.. ..	......	.. ..
Substances alimentres, Chollet et Cie	C	40.000	100	id.	20 ..	......	90 ..
Docks Louis-Napoléon		..	250	125	•	......	181 ..
ASSURANCES.							
Générale ... mar.							
Sécurité ... mar.	A	400	12.500	5000	1000 ..	avril	24 0/0 b
Union des ports ... mar.	A	300	5.000	1/5	200 ..	......	32 0/0 b
Indemnité ... mar.	A	1.000	5.000	750	202 50	avril	13 0/0 b
Lloyd français ... mar.	A	400	5.000	1000	.. ..	......	14 0/0 b
Océan ... mar.	A	1.200	5.000	1/5	400 ..	février	10 0/0 b
Chambre d'assurances ... mar.	A	200	5.000	1000	205 40	......	25 0/0 b
Mélusine ... mar.	A	600	5.000	1/5	150 ..	février	20 0/0 b
Vigie ... mar.	A	400	5.000	1/5	252 50	mars	20 0/0 b
Sauvegarde ... mar.	A	200	5.000	1000	820 ..	......	25 0/0 b
Pilote ... mar.	A	200	5.000	1000	250 ..	février	15 0/0 b
Comp. franç. de prêts ... mar.	A	200	5.000	1000	525 ..	......	..
Phare maritime ... mar.	A	200	5.000	1000	117 50	février	..
Maritime ... mar.	A	200	5.000	1000	.. ..	......	..
Centrale ... mar.	A	1.600	1.000	250	.. ..	......	..
Réunion ... mar.	A	1.000	5.000	1000	200 ..	février	14 0/0 b
Foi ... mar.	A	1.200	5.000	1000	80 ..	id.	20 0/0 b
Générale ... inc.	A	200	5.000	1000	[illegible]	[illegible] août	..
Phénix ... inc.	A	400	5.000	tout	2175 ..	avril	100 0/0 b
Nationale ... inc.	A	4.000	1.000	id.	300 ..	mai, nov.	250 0/0 b
Union ... inc.	A	2.000	5.000	1/5	475 ..	mars	104 0/0 b
Soleil ... inc.	A	2.000	5.000	1/5	325 ..	avril	80 0/0 b
France ... inc.	A	1.000	6.000	1/5	300 ..	id.	115 0/0 b
Urbaine ... inc.	A	2.000	5.000	1/5	290 ..	id.	50 0/0 b
Providence ... inc.	A	1.000	5.000	1/5	400 ..	id.	102 0/0 b
Aigle ... inc.	A	2.000	2.500	500	90 ..	id.	60 0/0 b
Paternelle ... inc.	A	400	5.000	2000	.. ..	id.	25 0/0 b
Confiance ... inc.	A	3.000	1.000	400	20 ..	id.	pair.
Nord ... inc.	A	800	5.000	1000	.. ..	id.	7 1/2 0/0
Générale ... vie.	A	2.000	1.000	200	20 ..	id.	12 0/0 b
Nationale ... vie.	A	400	7.500	tout	2005 ..	1 les 3 ans	103 2/3 0/0
Union ... vie.	A	3.000	5.000	1/5	300 ..	1 les 4 ans	24 0/0 b
Phénix ... vie.	A	2.000	5.000	1/6	100 ..	1 les 7 ans	15 0/0 b
Paternelle ... vie.	A	800	5.000	1000	150 ..	id.	3 0/0 p
Conservateur ... vie.	A	8.000	500	100	10 ..	avril	5 0/0 b
Impériale ... vie.	A	1.000	1.000	500	.. ..	......	•
	A	1.000	500	250	.. ..	......	•
Générale ... grêle		2.000	5.000	1000	50 ..	avril	0 0/0 b

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. — **ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.** — **COURS DU 11 AU 17 AVRIL.**

Longueur expl.	Longueur totale	Durée	Nombre des actions	Capital	Versé	Revenu de chaque act. dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 11 Compt.	Samedi 11 Terme	Lundi 13 Compt.	Lundi 13 Terme	Mardi 14 Compt.	Mardi 14 Terme	Mercredi 15 Compt.	Mercredi 15 Terme	Jeudi 16 Compt.	Jeudi 16 Terme	Vendredi 17 Compt.	Vendredi 17 Terme
795	791	99	400 000	400	tout	51 fr. pour 1856	juillet 1856	Nord	1012 50	1020 ..	1012 5	1017 50	1010 ..	1015 ..	1016 ..	1015 ..	1005 ..	1012 50	1005 ..	1011 ..
893	1071	99	300 000	500	tout	45 fr. pour 1856	avril 1857	Ouest	782 50	790 ..	780 ..	786 25	785 ..	785 ..	790 ..	[illegible]	787 5	785 ..	780 ..	782 50
1236	1774	99	600 000	500	tout	95 fr. pour 1856	avril 1857	Orléans	1455 ..	1460 ..	1502 50	1507 50	1502 50	1500 ..	1502 50	1500 ..	1510 ..	1500 ..	1507 50	1505 ..
1122	1822	99	250 000	500	tout	7· f 50 pour 1856	mai 1856	Est	885 ..	885 ..	885 ..	881 25	877 50	881 25	880 ..	877 5	880 ..	877 50	875 ..	872 50
•	•	•	25 000	500	tout	4 fr.	mai 1856	Est nouvelles	825 ..	825 ..	825 ..	817 50	820 ..	821 25	818 75	815 50	820 ..	820 ..	815 ..	815 ..
856	506	99	265 000	500	tout	41 f. 10 pour 1855	juillet 1856	Paris à Lyon	1577 50	1580 ..	1570 ..	1580 ..	1570 ..	1580 ..	1570 ..	1587 5	1585 ..	1585 ..	1587 50	1590 ..
75	334	99	90 000	500	375	4 0/0	juillet 1856	Lyon à Genève	825 ..	825 ..	820 ..	822 50	• ..	• ..	820 ..	830 ..	• ..	• ..	830 ..	• ..
351	676	99	90 000	500	tout	80 fr. pour 1855	avril 1856	Lyon à la Méditerr.	2150 ..	2155 ..	2155 ..	2160 ..	2155 ..	2165 ..	2150 ..	2160 ..	2155 ..	2157 5	2140 ..	2135 ..
[illegible]	1000	99	134 000	500	[illegible]	10 fr.	juillet 1856	Midi	858 75	860 ..	858 75	861 25	[illegible]	[illegible]	853 75	855 ..	857 50	[illegible]	850 ..	852 50
•	•	•	39 334	500	250	•	juillet 1856	Midi nouvelles	805 ..	812 5	810 ..	820 ..	802 50	805 ..	802 50	805 ..	805 ..	807 50	800 ..	801 25
52	52	99	15 000	500	tout		•	Bordeaux à la Teste	• ..	• ..	• ..	• ..	687 50	• ..	• ..	• ..	670 ..	• ..	670 ..	• ..
125	1050	99	221 000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Grand-Central	612 50	612 50	610 ..	613 75	612 5	611 25	610 ..	612 50	610 ..	610 ..	609 75	611 25
50	99	99	50 000	500	300	4 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Grenoble	680 ..	675 ..	680 ..	• ..	680 ..	680 ..	• ..	• ..	• ..	• ..	672 50	675 ..
	54	99	36 000	500	tout	4 0/0	avril	Bességes à Alais	575 ..	575 ..	585 ..	580 ..	577 50	580 ..	• ..	• ..	• ..	• ..	577 50	580 ..
•	110	99	42 000	500	300	1 fr. 25	janvier 1857	Ardennes et Oise	• ..	• ..	605 ..	600 ..	601 50	605 ..	605 ..	605 ..	600 ..	601 2	[illegible]	605 ..
•	85	99	100 000	500	225	4 1/2 0/0	juin 1856	Sarde Victor-Emm.	592 50	592 50	591 5	590 ..	592 50	595 ..	• ..	• ..	585 ..	• ..	585 ..	591 25
1077	1176	99	400 000	500	375	31 fr. 90	juillet 1856	Chemins autrichiens	742 50	745 ..	752 50	750 ..	745 ..	749 25	742 50	742 50	740 ..	740 ..	751 ..	751 50
..	1012	99	350 000	500	150		•	François-Joseph	515 ..	• ..	512 50	• ..	511 25	• ..	510 ..	• ..	510 ..	• ..	505 ..	• ..
[illegible]	1074	99	[illegible] 500	500	150		•	Lombards-Vénitiens	667 50	• ..	660 ..	• ..	663 75	• ..	663 75	• ..	661 75	• ..	662 50	• ..
96	220	99	72 000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Central suisse	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	495 ..	• ..
46	22	99	30 000	500	250	•	juin 1856	Ouest suisse	510 ..	• ..	• ..	• ..	510 ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	515 20	• ..
14	14	99	7 915	250	250	6 0/0	févr. 1857	Tarragone à Reus	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	260 ..	• ..

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Solde payé à ce jour	Prix de rembourse.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	11	13	14	15	16	17
1851-52-54	375 000	75 ans	285	tout.	500	avril.	15 ..	janvier juillet.	Nord	285 ..	286 25	286 25	285 ..	285 ..	285 ..
1856.	2 383	16 —	315	tout	500		.. ..		Nord-Boulogne						
•	17 118	66 —	•	tout.	262 50	•	16.87 1/2	D°	Nord Charleroy	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..
1852.	96 000	50 —	1 000	tout.	1 250	avril.	50 ..	avril octobre.	Paris à Lyon	975 ..	975 ..	975 ..	975 ..	975 ..	975 ..
1855.	140 000	99 —	285	tout.	500	avril	15 ..	D°	D° (nouvelles)	278 75	280 ..	270 ..	277 50	280 25	277 50
1852.	120 000	99 —	500	tout.	625	D°	25 ..	D°	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	477 50	477 50	477 50	477 50	• ..	477 50
1853.	182 333	99 —	350	tout.	500	D°	15 ..	janvier juillet.	D° Nouvelles 3 0/0	280 25	280 25	280 ..	• ..	285 ..	• ..
1852.	235 02·	98 —	500	tout.	650	avril.	25 ..	juin décembre.	Est	487 50	488 75	487 50	488 75	488 75	488 75
1854.	120 000	94 —	270	200	500	mars.	15 ..	janvier juillet.	D° (nouvelles)	275 ..	276 25	276 25	275 ..	276 25	276 25
•	2 775	47 —	•	tout.	1 250	•	50 ..	avril octobre.	Strasbourg-Bâle	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..
•	24 000	50 —	•	tout.	625	•	25 ..	janvier juillet	D°	410 ..	• ..	• ..	• ..	• ..	410 ..
1855.	600 000	94 —	250	tout	500	mai	15 ..	D°	Ouest nouvelles	276 25	276 25	277 50	276 25	275 ..	276 25
1842.	8 868	47 —	1 125	tout.	1 250	décembre.	50 ..	D°	Paris à Orléans 1842	• ..	• ..	1065 ..	• ..	• ..	• ..
1848.	13 333	90 —	•	tout.	1 250	D°	50 ..	D°	D° Nouvelles 1848	• ..	• ..	• ..	1050 ..	• ..	• ..
1852.	43 000	97 —	•	tout.	500	•	15 ..	D°	D° 3 0/0	280 ..	280 ..	281 2	277 50	278 2	278 2
1853.	131 097	99 —	300	tout.	500	décembre	15 ..	D°	Grand-Central	• ..	• ..	280 ..	280 ..	• ..	275 ..
1855.	134 200	99 —	280	tout.	500	décembre.	15 ..	D	D° nouvelles	275 ..	273 75	273 75	273 75	273 75	270 ..
1853	102 614	99 —	500	tout.	625	D°	25 ..	D°	Rhône-et-Loire	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..
1853.	43 643	99 —	500	tout.	500	D°	15 ..	D°	D° 3 0/0	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..
1855.	87 719	99 —	285	tout.	500	D°	15 ..	D°	Lyon à Genève	281 25	281 25	281 25	281 25	281 25	281 25
1855	300 000	90 —	275	•	500	septembre.	15 ..	septembre mars	Autrichiens	277 50	277 25	277 50	277 50	277 50	278 75
1856.	100 500	99 —	285	tout	500		15 ..	janv. juillet.	Midi	281 75	281 75	283 75	281 75	281 75	282 50
1856.	156 000	97 —	285	•	500		15 ..	janv. juillet.	Lyon-Bourbonnais	277 50	277 50	277 50	277 50	277 50	280 50
1856.	4 200	62 —	250	•	500	15 janvier.	15 ..	1er avril 1er octobre	Tarragone à Reus	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	276 25
1856.	987	62 —	250	•	500	•	15 ..	1er février 1er [illegible]	D°	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 10 au 16 avril 1857. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	10	11	13	14	15	16
Nord		1005 .. à 995 ..	1003 .. à 1010 ..	1000 .. à 1000 ..	995 .. à 1005 ..	1000 .. à 1005 ..
Est		865 .. à 865 ..	865 .. à 875 ..	860 .. à 868 75	865 .. à 875 ..	868 75 à 875 ..
Est nouvelles		806 .. à 810 ..	810 .. à 815 ..	810 .. à 815 ..	810 .. à 815 ..	810 .. à 820 ..
Orléans		1525 .. à 1575 ..	1500 .. à 1550 ..	1500 .. à 1550 ..	1500 .. à 1550 ..	1525 .. à 1575 ..
Lyon		1560 .. à 1560 ..	1565 .. à 1575 ..	1560 .. à 1563 25	1555 .. à 1575 ..	1575 .. à 1581 25

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

DÉNOMINATION.	Samedi 11 Comptant	Samedi 11 Terme	Lundi 13 Comptant	Lundi 13 Terme	Mardi 14 Comptant	Mardi 14 Terme	Mercredi 15 Comptant	Mercredi 15 Terme	Jeudi 16 Comptant	Jeudi 16 Terme	Vendredi 17 Comptant	Vendredi 17 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
RENTES 3 0/0	69 50	69 75	69 90	70 15	70 ..	70 15	70 ..	70 20	69 70	69 95	69 70	69 95
RENTES 4 1/2 0/0	92 ..	.. ..	92 ..	.. ..	92 70	.. ..	92 ..	.. ..	92 50	.. ..	92 ..	• •
EMPRUNT 3 0/0	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
EMPRUNT 4 1/2 0/0	.. ..	.. ..	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •
Banque de France, jouiss., juillet 1856	4200 ..	• •	4200 ..	• •	4300 ..	• •	4000 ..	• •	4300 ..	• •	4150 ..	• •
Comptoir national d'escompte, jouiss. janvier 1856	680 ..	• •	680 ..	• •	680 ..	• •	[illegible]	• •	• ..	• •	685 ..	• •
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet	605 ..	• •	605 ..	• •	• ..	• •	605 ..	• •	• ..	• •	607 50	• •
— Oblig. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre	437 50	• •	437 50	• •	437 50	• •	437 50	• •	437 50	• •	435 ..	• •
— Obligat. 100 fr., 3 0/0 d° d°	385 ..	• •	385 ..	• •	• ..	• •	• ..	• •	• ..	• •	385 ..	• •
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	90 ..	• •	90 ..	• •	90 ..	• •	90 ..	• •	90 ..	• •	91 25	• •
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° d°	82 50	• •	82 50	• •	82 50	• •	.. ..	• •	80 ..	• •	80 ..	• •
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai	930 ..	• •	• ..	• •	• ..	• •	930 ..	• •	• ..	• •	• ..	• •
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1856	1400 ..	1407 50	1410 ..	1410 ..	1405 ..	1400 ..	1405 ..	1408 75	1400 ..	1405 ..	1378 50	1387 50
Ville de Paris, obligations 1852, jouiss. juillet 1856	• ..	• •	1050 ..	• •	1050 ..	• •	1050 ..	• •	1050 ..	• •	1050 ..	• •
d° d° 1855, tout payé jouiss. mars 1857	380 ..	• •	378 75	• •	380 ..	• •	380 ..	• •	380 ..	• •	380 ..	• •
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	93 1/4	• •	93 1/2	• •	93 1/4	• •	93 ..	• •	93 3/8	• •	93 3/8	• •
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1856	• ..	• •	100 3/4	• •	• ..	• •	100 ..	• •	• ..	• •	• ..	• •
Piémontais 5 0/0 jouiss. juin 1856	91 ..	• •	91 ..	• •	91 ..	• •	90 25	• •	91 25	• •	90 50	• •
— 3 0/0 jouiss., juillet 1856	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	54 75	• •	54 75	• •
Autrichien. 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1856	89 1/2	• •	.. ..	• •	88 3/4	• •	88 1/4	• •	.. ..	• •	.. ..	• •
Emprunt Rothschild, jouiss., juin 1855	90 1/4	• •	90 1/4	• •	90 1/4	• •	90 1/4	• •	90 ..	• •	90 3/4	• •
Espagne différ. convert. jouiss., juillet	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1856	40 3/4	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •
d° intérieure d°	38 1/8	• •	38 3/4	• •	39 ..	• •	39 1/8	• •	.. ..	• •	39 1/4	• •

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

Le Directeur, J. MIRÈS.

Digitized by Google

N° 968 — 16e ANNEE. — N° 17 — SAMEDI, 25 AVRIL 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

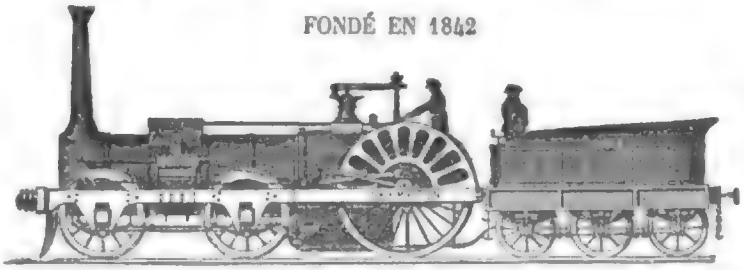
DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :
Paris.. ..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger ..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :
Corps du Journal (la ligne) 2fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
99, Rue Richelieu.

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DANIES ET Cie, Newspaper et Advertising Agents, 1, Finsbury street, Strand, and 4, Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Les actionnaires qui se sont conformés aux conditions de l'art. 35 des statuts, sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu aujourd'hui samedi 25 avril, à 8 heures du soir, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99, à Paris.

Les porteurs d'actions anciennes de la Caisse et Journal des chemins de fer sont invités à venir échanger leurs titres contre des actions de la Caisse générale des chemins de fer, seules admises aujourd'hui à la cote officielle.

Cet échange devra être effectué avant le 1er mai prochain, le dividende n'étant payable que sur les actions de la Caisse générale des chemins de fer.

AVIS
A NOS ABONNÉS DE PARIS.

MM. les Abonnés de Paris qui désirent recevoir leur journal dans les Départements sont priés d'acquitter le supplément dû pour frais de port. A défaut de ce supplément, le journal continuera à leur être adressé à leur domicile de Paris.

AVIS
A NOS CORRESPONDANTS.

Nous rappelons à MM. les abonnés que la correspondance du Journal ne peut répondre à leurs demandes d'avis ou de renseignements si leurs lettres ne sont pas accompagnées d'une bande imprimée du Journal.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Tout abonné, à partir du 1er janvier 1857, a droit gratuitement à la Carte des chemins de fer de l'Europe, publiée par le *Journal des chemins de fer*.

Cette Carte ne sera remise que sur la présentation de la quittance d'abonnement.

Les personnes dont l'abonnement doit échoir dans le courant de l'année 1857 recevront cette Carte en renouvelant leur abonnement.

Cette Carte doit être prise dans les bureaux du journal.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 377. — Les deux systèmes, 378. — Banque de France, 380. — Les émissions d'actions, 381. — Société générale des chemins de fer romains, 381. — Chemins de fer du Midi, 381. — Chemin de fer de Paris à Lyon, 381. — Chemins de fer de l'Est; inauguration de Paris à Chaumont, 381. — Actes officiels; chemins de fer du Midi, 381. — Chemin de fer de Tarragone à Reus; compte-rendu de la gérance, 381. — Comptoir Bonnard, 383. — Chemins de fer de Hainaut et de Flandres, 384. — Avis aux actionnaires, 384. — Bulletin des recettes de la semaine, 385. — Recettes, 386, 387. — Annonces, 388, 389. — Chronique de la bourse, 390. — Cours des valeurs industrielles, 391. — Tableau de la bourse, 392.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Pendant le dernier semestre de 1856, la nouvelle se répandit que le privilége de la Banque de France était demandé pour l'époque où le privilége actuel expirerait; on ajoutait que cette demande était accompagnée de tout un système financier, qu'il aurait par conséquent des négociations sérieuses entre le gouvernement et la Banque de France pour la prorogation du privilége, et en même temps un plus large concours pour le crédit public et l'industrie des chemins de fer, cette source féconde de tant de richesses.

Il n'en fallait pas davantage pour ranimer le marché et donner du courage aux acheteurs de rentes. La spéculation à la hausse a fait d'énormes sacrifices pour conserver sa situation, dans l'espérance qu'un changement dans les tendances restrictives de la Banque de France à l'égard des avances sur rentes et valeurs viendrait modifier la situation du marché des capitaux. Jamais opinion n'avait paru mieux fondée et plus complétement justifiée, puisque des négociations étaient suivies pour le doublement du capital de la Banque de France et le renouvellement de son privilége. Mais nul ne pensait qu'une opération si vaste, qui proroge pour trente années

le plus grand des priviléges qui puisse être concédé : celui qui équivaut à créer du papier-monnaie sans intérêt; nul ne pouvait prévoir qu'une telle opération dût s'accomplir sans profit pour le crédit public et uniquement pour un besoin budgétaire, comme l'a fait très-judicieusement observer un journal financier.

Cette déception a été cruelle pour les acheteurs, qui depuis si longtemps subissaient des reports élevés ; aussi la réaction a été vive : la rente, qui s'était élevée à 71 fr. 40, puis retombée à 69 fr. 15, avait repris à 70 fr. 40 : mais lorsqu'on a connu les conditions auxquelles le privilége allait, disait-on, être prorogé et qu'on a su que nulle mesure n'était prise pour protéger le marché contre l'élévation des reports, le découragement s'est emparé de la spéculation à la hausse ; beaucoup de situations se sont liquidées, et la rente est tombée cette semaine à 69 fr. 20.

Toutefois, l'augmentation constante et prodigieuse du revenu public et l'approche du coupon, qui sera détaché le 7 juin, a comprimé le mouvement de baisse, qui s'est arrêté, et la rente a montré plus de fermeté.

Les chemins de fer sont très-fermes; le Lyon et l'Avignon notamment sont très-recherchés; des arbitrages sont faits en faveur de l'un ou de l'autre de ces deux chemins, selon les mouvements qu'éprouvent leurs actions. Pour éclairer la spéculation nous ferons remarquer que le Lyon, aux environs de 1,556 à 1,560 fr., correspond à la Méditerranée à 2,100 fr., puisque sur le Lyon il y a, avant l'échange, à toucher 50 fr. par action et sur la Méditerranée 87 fr.

Les chemins de l'Est sont assez fermes, mais on se préoccupe de la physionomie qu'aura le marché lorsque, le mois prochain, les actions anciennes et nouvelles ne formeront plus qu'une seule et même catégorie d'actions. — On craint qu'un marché de 500,000 actions ne soit trop lourd. Ceci ne nous paraît pas sérieux; car, en définitive, les actions sont parfaitement classées, et le marché ne peut être affecté par un fait connu depuis longtemps et qui met un terme à une situation plutôt fâcheuse que favorable pour les actions de l'Est.

Du reste, de nouvelles sections de la ligne de Paris à Mulhouse sont ouvertes, et un accroissement de produit certain justifiera, non pas les cours actuels, mais des cours plus élevés.

Les chemins autrichiens donnent des inquiétudes sérieuses à la spéculation.

Pendant que sur tous les chemins de fer en Europe l'augmentation des recettes est considérable, celles des chemins autrichiens éprouvent une baisse continue et considérable. Il est certain que si l'affaiblissement qui s'est produit dans les recettes pendant les quatre premiers mois de l'année ne s'arrête pas, les diminutions des recettes seront encore plus considérables qu'elles ne l'ont été, puisque nous touchons aux grosses recettes de l'été. Aussi, les porteurs d'actions des chemins autrichiens éprouvent-ils de sérieuses préoccupations.

Pour expliquer ce changement dans les recettes, on dit que pendant les premiers mois de l'année 1856 et en 1855, les approvisionnements pour l'armée d'Orient avaient contribué à l'augmentation des recettes ; on ajoute que pendant cette période, le transport des grains était très-considérable, et qu'il a complétement cessé.

Quoi qu'il en soit, l'indécision des esprits est grande sur cette valeur, et nous espérons que le rapport pour l'exercice 1856, qui sera présenté à l'assemblée générale des actionnaires, donnera à cette diminution des recettes sa véritable signification.

L'Ouest est toujours délaissé malgré l'augmentation de ses recettes et l'ouverture de nouvelles et importantes sections, et il est probable que la baisse sur cette valeur est arrivée à son dernier terme.

La spéculation, lancée sur le chemin du Midi, s'est calmée, et les prix se soutiennent de 835 à 840 fr.

Les chemins lombards-vénitiens et le Sarragosse, qui ne se négocient qu'au comptant, sont négligés par la spéculation, et les transactions sont peu nombreuses. Sur les chemins romains, les opérations en dehors du parquet sont très-actives; on sait que la souscription a été couverte plusieurs fois et que le nombre des souscripteurs approche de 14,000, ce qui indique une extrême division de titres et constitue déjà un classement. L'émission aura lieu très-probablement lundi prochain et la répartition sera publiée en même temps. Toutefois, le remboursement des excédants étant considérable, on commencera le remboursement par les souscripteurs de 500 actions et au-dessus, afin de faire rentrer dans la circulation les plus fortes sommes possibles, et faciliter la liquidation prochaine.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 69 70, ferme à 69 55.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 92 50, ferme à 92.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Midi,	38.3 0/0.
Ouest,	27.3 0/0.
Lyon,	10.0 0/0.
Orléans,	8.5 0/0.
Nord,	5.5 0/0.
Méditerranée,	5.1 0/0.
Est,	0.4 0/0.

Diminution kilométrique.

Bourbonnais,	1.1 0/0.

C. DEVINA.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	17 avril.	24 avril.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0	69 85	69 55	» »	» 30
CONSOLIDÉS	93 3/8	93 1/4	» »	» 1/8
CRÉDIT FONCIER	607 50	600 »	» »	7 50
CRÉDIT MOBILIER	1327 50	1305 »	» »	32 50
COMPT. D'ESCOMPTE	605 »	605 »	» »	» »
ORLÉANS	1505 »	1500 »	» »	5 »
NORD	1012 50	1002 50	» »	10 »
EST ANCIEN	872 50	847 50	» »	25 »
EST NOUVEAU	815 »	792 50	» »	22 50
LYON	1590 »	1577 50	» »	12 50
MÉDITERRANÉE	2175 »	2145 »	» »	30 »
MIDI	852 50	845 »	» »	7 50
OUEST	782 50	790 »	» »	7 50
GRAND-CENTRAL	611 25	610 »	» »	1 25
GENÈVE	827 50	815 »	» »	12 50
CH. AUTRICHIENS	737 50	730 »	» »	7 50
SAINT-RAMBERT	675 »	665 »	» »	10 »
VICTOR-EMMANUEL	581 25	580 »	» »	1 25

LES DEUX SYSTÈMES.

Nous approchons du moment où le système des émissions à prime et celui des souscriptions publiques pourront être appréciés par les gens impartiaux. On remarque déjà dans les esprits une disposition sensiblement favorable au système des souscriptions publiques, disposition préparée, du reste, par les faits qui se sont produits depuis quelques années et que nous allons énumérer.

Depuis 1852, époque où fut autorisée la Société de Crédit mobilier, le monde financier en France s'est transformé. Avant 1852, on comptait à Paris vingt ou trente banquiers ayant chacun leur clientèle, et pouvant attirer des capitaux dans les entreprises qu'ils créaient. Depuis 1852, toutes ces influences particulières ont sensiblement décru, et le courant des capitaux n'a plus été dirigé que par trois influences prépondérantes :

Le Crédit mobilier, représenté par MM. Emile et Isaac Pereire ;

Le Syndicat des banquiers, représenté par le baron de Rothschild ;

La Caisse générale des chemins de fer, représentée par M. J. Mirès et Cᵉ.

Les entreprises fondées par le Crédit mobilier sont nombreuses, mais se divisent en deux catégories bien distinctes, celles qui jouissent de la cote à terme, c'est-à-dire du marché de la spéculation, et celles qui ne

peuvent se négocier qu'au comptant. La différence est très-grande ; car pour la première, les transactions sont faciles et les capitaux abondants, tandis que la seconde n'a pour point d'appui que les capitaux de placement, beaucoup plus rares et moins mobiles que les capitaux de spéculation.

M. de Rothschild a fait aussi de nombreuses opérations depuis 1852. On cite notamment l'emprunt piémontais en 3 0/0, soumissionné par M. de Rothschild à 69 fr., et qui aujourd'hui se négocie difficilement à 55 fr.

En 1856, M. de Rothschild a patroné deux chemins de fer, les Lombards-Vénitiens et le Saragosse. La situation actuelle de ces entreprises, qui sont excellentes et qui ont un bel avenir, n'a pas le caractère de prospérité qu'elles présenteraient certainement si elles avaient pu jouir du bénéfice de la cote à terme ; elles se trouvent reléguées dans les valeurs au comptant ; de sorte que leur marché est restreint, et que leurs actions ne donnent lieu qu'à peu d'affaires.

La Caisse générale des chemins de fer a fondé plusieurs entreprises pour lesquelles elle n'a pas obtenu la cote à terme, et qui ne sont également alimentées que par le marché du comptant.

Pour leurs émissions, le Crédit mobilier et M. de Rothschild ont fait appel à la spéculation en émettant leurs actions à prime. La Caisse générale des chemins de fer a fait appel au principe de l'association, et a ouvert des souscriptions publiques pour le placement de ses valeurs.

Si nous examinons les résultats des deux systèmes au point de vue du marché, nous voyons que les valeurs au comptant du Crédit mobilier subissent toutes une perte considérable sur le prix auquel elles ont été vendues au public.

Le Syndicat des banquiers et M. de Rothschild ont émis les chemins lombards-vénitiens et les chemins de Saragosse à Madrid et Alicante ; les premiers ont été vendus au public à environ 670 fr. ; quant aux seconds, on a essayé, mais a peu près sans succès, de les vendre de 525 à 575 fr.

Le système des émissions à prime entraîne une conséquence très-remarquable : c'est qu'il ne comporte pas de publicité par la voie de la presse ; il en résulte que les affaires émises à primes arrivent sur le marché sans être bien connues, et que naturellement elles n'y rencontrent qu'un nombre très-restreint d'acheteurs.

La Caisse générale des chemins de fer a suivi un système tout autre ; elle a exposé les conditions sous lesquelles les entreprises qu'elle patronait étaient offertes au public, et, par cette forme d'émission, elle a, dès le début, créé la clientèle et préparé le classement de ses titres.

La Caisse générale des chemins de fer compte déjà, pour la représentation de son capital, douze mille actionnaires, ce qui suppose une moyenne de huit actions.

Les Ports de Marseille ont eu, à l'origine, dix mille cinq cents actionnaires, ce qui fait une moyenne de neuf à dix actions.

La Société des Gaz de Marseille a eu à l'origine neuf mille souscripteurs, soit environ une moyenne de trois actions.

Sur l'emprunt espagnol, émis par la Caisse des chemins de fer, il a été placé 45 millions de francs, dont pas un titre n'est revenu sur le marché.

La souscription aux actions des chemins romains donne dans ce moment près de quatorze mille souscripteurs, sans y comprendre les listes des diverses villes de l'Italie qui ne nous sont pas encore parvenues ; c'est une moyenne de douze actions.

Ainsi, par le système des souscriptions publiques, le classement des titres a lieu dès l'origine de l'affaire, tandis qu'avec le système des émissions à primes, le classement ne s'opère qu'à la suite de longues années, et les fondateurs se trouvent, pour écouler leurs valeurs, engagés indéfiniment à les soutenir sur les divers marchés où elles se négocient.

Le système des émissions à primes n'a pas seulement l'inconvénient d'escompter l'avenir des entreprises au profit des fondateurs et au détriment des acheteurs, il a, de plus, celui de nécessiter des opérations de bourse où la morale publique est gravement compromise.

Il est évident que pour vendre à grand bénéfice des actions d'une société nouvelle et dont le public ne connaît guère ni l'organisation ni les chances, il faut d'abord créer un marché factice en faisant des affaires à prime, c'est-à-dire des marchés facultatifs, moyennant l'abandon d'une somme ; en faisant coter sur diverses places des cours fictifs afin d'influencer le marché sur lequel on veut écouler les valeurs ; en accréditant la supposition que le capital est réalisé, et qu'il n'y a plus d'actions disponibles ; en encourageant enfin tous ses amis et ses clients à en acheter, afin d'avoir l'occasion de leur en vendre.

Telles sont les manœuvres auxquelles conduit presque toujours l'émission à prime d'une valeur nouvelle. Elles ne nous paraissent pas compatibles avec les prescriptions d'une loyauté scrupuleuse ; et, s'il était possible de les considérer comme étant l'essence même des transactions financières, il faudrait alors reconnaître la justesse du symbole des anciens qui attribuait à Mercure, dieu du commerce, un double patronage.

Un fait assez récent montre jusqu'où l'on peut aller dans la voie glissante que nous venons de décrire. Une maison de Paris avait engagé un des banquiers les plus honorables de Marseille à écouler sur cette place 3,000 actions d'un chemin de fer étranger non encore coté officiellement, qu'on lui offrait par faveur spéciale, disait-on, au prix de 575 fr., c'est-à-dire à 75 f. au-dessus du pair. Le banquier marseillais, supposant que le prix fixé représentait le cours du jour, propose à ses concitoyens les 3,000 actions au même prix, avec une simple commission. Les 3,000 actions sont immédiatement vendues. Quelques jours après on apprend que le cours des actions du chemin dont il s'agit était de 525 fr. seulement. On s'émeut à Marseille ; on fait entendre des menaces. Le banquier proteste de sa loyauté : il n'a fait qu'exécuter le mandat de la maison de Paris ; il produit ses justifications, et on ne tarde pas à lui rendre justice. Mais la maison de Paris a été obligée de rembourser les 3,000 actions vendues à un cours *inexact*.

Nous n'en finirions pas si nous voulions citer tous les moyens employés pour les émissions d'actions à primes.

Le système des souscriptions publiques est exempt de tous ces procédés. Mais ce n'est pas à dire qu'il n'ait aussi ses difficultés d'exécution, difficultés engendrées par une spéculation audacieuse qui compromet l'existence des entreprises fondées par souscription publique.

Dès qu'une souscription est ouverte, on emploie tous les moyens pour se procurer des actions et en retirer un lucre immédiat, fût-il des plus minimes. Il y a des gens — d'ailleurs fort honnêtes — qui se croient dans leur droit en vendant à la Bourse, avec dix ou douze francs de bénéfice, les actions qu'ils viennent de souscrire le matin. Il nous paraît inutile d'examiner si, en agissant de la sorte à leurs risques et périls, ils dépassent la limite de leur droit rigoureux ; mais ce qui est certain, c'est qu'en offrant une valeur pendant que la souscription est ouverte, ils compromettent l'entreprise, puisque l'offre de vendre indique un manque de confiance. Celui qui agit ainsi n'est donc pas le *souscripteur associé*, le seul qu'on ait appelé à la souscription publique. Mais s'il existe des gens qui ne se rendent pas un compte bien exact de ce qu'ils font en inondant le marché d'offres pendant que l'entreprise fait appel à la confiance publique, il est une autre catégorie d'individus qui comprend très-bien ce qu'elle fait en agissant ainsi : cette classe est celle des agioteurs, qui ruineraient une entreprise pour gagner une différence de quelques francs, et qui, lorsqu'ils sont à la baisse, souhaitent à leur pays toutes les catastrophes imaginables. N'est-ce pas l'un d'eux qui s'est écrié, en apprenant l'attaque de Malakoff, le 7 septembre 1855 : « *Vous verrez que ces brigands de Russes ne tiendront pas jusqu'à la réponse des primes !* »

La Bourse renferme encore une autre classe d'hommes qui s'intitulent banquiers, comme les écumeurs de mer s'appellent marins. Ceux-là ont des correspondants sur les principaux marchés de l'Europe, et lorsqu'une valeur est émise sur plusieurs places, ils souscrivent, font souscrire leurs parents et vendent sur-le-champ les actions qu'ils espèrent avoir. Souvent ces *honnêtes commerçants* ne se donnent même pas la peine de souscrire et offrent à vil prix les actions pour lesquelles une souscription est ouverte, au risque de ruiner l'entreprise en empêchant la formation de son capital.

Voilà les dangers auxquels sont exposées les souscriptions publiques ; voilà contre quelles

Digitized by Google

manœuvres il faut défendre les entreprises fondées avec le concours public des capitaux.

Et, qu'on le remarque, ces efforts ne sont jamais tentés contre les affaires suspectes ou douteuses; chaque jour on voit annoncer la souscription aux actions de telle ou telle affaire, sans que l'agiotage et la spéculation se mettent en campagne, parce que les agioteurs n'ont pas remarqué dans le public, en faveur de ces entreprises, cette émotion générale, présage du succès. Mais lorsqu'une entreprise est avantageusement appréciée, lorsque la foule s'y porte, l'occasion est propice aux agioteurs, et les offres commencent en même temps que les ruses pour obtenir des actions. On voit des familles entières venir souscrire individuellement des unités, comme on demandait, à l'époque des emprunts nationaux, des coupons de 50 fr. non réductibles. D'autres paient des commissionnaires pour obtenir des souscriptions. Nous avons vu à Marseille et à Paris des gens donner 10 fr. à chaque personne de bonne volonté qui souscrivait une action, dans la pensée que cette souscription ne serait pas réduite, et qu'il y aurait encore un bénéfice sur la vente.

Mais les administrateurs et les banquiers des entreprises ainsi minées à leur naissance par la plus sordide cupidité, ont le devoir de protéger leur crédit, comme l'existence des sociétés qu'ils ont fondées, et de déjouer toutes les combinaisons enfantées par l'avidité, la jalousie ou l'envie.

Les hommes qui poursuivent la réalisation d'une pensée juste et honnête ne calculent pas toujours exactement les obstacles qu'ils rencontreront dans l'accomplissement de leurs desseins. Ainsi, lorsque nous avons conçu l'idée si simple de réunir sous forme d'association les capitaux nécessaires aux grandes entreprises d'utilité publique, nous ne pouvions prévoir que cette idée soulèverait une si honteuse spéculation, tant de colères et tant de mauvaises passions. Mais quelles que soient les luttes que nous ayons à soutenir, nous ne faillirons pas à ce que nous considérons comme un devoir; nous poursuivrons la réalisation de notre plan, en excluant l'agiotage de nos entreprises, et en maintenant à la souscription publique son véritable caractère.

C. Devina.

BANQUE DE FRANCE.

Le privilége de la Banque de France expire en 1867. La dernière crise, en attirant, il y a quelques mois, l'attention sur l'organisation actuelle de la Banque, a amené les hommes compétents à discuter les conditions auxquelles il conviendrait de subordonner la concession nouvelle dans l'intérêt du commerce et du crédit public. A cette époque, un de nos établissements financiers offrait d'acquérir pour cinquante années, à partir de 1867, le privilége de la Banque de France, moyennant l'abandon complet à l'Etat d'une somme de 100 millions; on offrait en outre de fournir une somme de 200 millions qui eût formé le capital de la Banque; on s'engageait à faire aux agents de change des reports moyennant une couverture de 10 0/0; enfin, et ceci était la partie principale du projet, on s'engageait à ne distribuer comme dividende que le produit des escomptes faits au taux de 4 0/0, et à mettre à la réserve, pour être convertis en rentes et satisfaire à toutes les éventualités monétaires ou autres, le produit des escomptes faits à un taux supérieur à 4 0/0.

En soumettant cette proposition au gouvernement de l'Empereur, l'établissement financier dont il s'agit ne se flattait pas que le privilége de la Banque dût lui être accordé; il reconnaissait pleinement que la sagesse voulait que le privilége actuel de la Banque fût continué entre les mêmes mains; mais il avait l'espoir que ses propositions, d'ailleurs très-sérieuses et très-mûrement réfléchies, serviraient de base et de point d'appui au gouvernement pour imposer à la Société actuelle de la Banque de France, en retour d'une prolongation de privilége, des conditions plus favorables au crédit public et au marché des capitaux.

Cet espoir n'a pas été complétement déçu. Dans toutes les négociations engagées entre le gouvernement et la Banque, les idées nouvelles contenues dans la proposition que nous venons d'analyser ont été constamment discutées, et on a paru croire un instant qu'elles seraient adoptées.

Il est certain, d'ailleurs, que depuis six mois le marché se soutenait entre les prix de 70 à 72 fr., dans l'espérance que par suite des négociations entamées et pour obtenir une prolongation de privilége, la Banque de France aiderait le marché, et que les reports exagérés, si préjudiciables au crédit public, disparaîtraient enfin.

Si l'on en croit les bruits répandus cette semaine, le gouvernement et la Banque de France seraient enfin tombés d'accord. Le privilége de la Banque serait, dit-on, prolongé de trente ans, et le capital de la Banque serait porté de 91 millions à 200 millions, moyennant la création de 91,000 actions nouvelles de 1,100 fr. chacune, attribuées de droit aux porteurs des actions de la Banque de France.

En échange, la Banque de France aurait à fournir au Trésor public une somme de 100 millions qui serait représentée par une somme équivalente en rente 3 0/0 prise par la Banque au cours moyen du mois dernier, environ 70 fr. 40 c. et qui ne pourraient pas être négociées.

On ne dit pas que les convocations arrêtées renferment aucune autre stipulation essentielle. Il en faudrait conclure que les statuts de la Banque ne subiraient aucune modification quant au taux de l'escompte, quant à la répartition des bénéfices et quant aux avances sur rentes et valeurs. Ainsi le taux de l'escompte serait, comme par le passé, laissé pour ainsi dire au libre arbitre de la Banque; les actionnaires continueraient à toucher le le produit total des escomptes, contrairement à la pensée du fondateur de la Banque, l'Empereur Napoléon Ier; ce produit d'escomptes exagérés continuerait à être capitalisé par le cours des actions, et pendant quarante années encore nous en serions réduits à constater, sans pouvoir y porter remède, ce triste phénomène que toutes les années de gêne commerciale ou de disette pour le pays sont des années de prospérité pour la Banque de France.

Enfin, si le traité dont on parle est bien tel que nous venons de l'exposer, le marché des capitaux, le crédit public et l'industrie n'ont rien à en attendre pour améliorer leur situation.

Ce traité, s'il existe, est-il définitif? Nous ne le pensons pas; nous avons entendu affirmer qu'il serait modifié, et que dans le Conseil même de la Banque de France, des esprits pratiques et judicieux le critiquent au point de vue de l'intérêt général.

Nous venons d'exprimer un doute sur l'existence de ce traité. Les témoignages et les assurances de toutes sortes sont cependant bien précis et bien concordants à cet égard, et laissent en apparence peu de prétexte à notre incrédulité. Cependant que de fois n'avons-nous pas vu le monde financier tout entier croire à l'existence de plans ou d'actes qui se sont évanouis ou sensiblement modifiés au moment où on les croyait réalisés. En ce qui concerne la Banque elle-même, combien de fois la bourse n'a-t-elle pas monté ou baissé sur le bruit d'arrangements conclus dans la journée et dont il ne restait pas de traces le lendemain? Cette fois nous avons une raison grave et plausible de réserver notre conviction quant à la réalité des arrangements qui ont pu être pris. Cette raison, c'est que le traité dont on colporte les clauses dans le public aliénerait le droit de l'Etat pendant quarante ans, sans aucune compensation, sans aucune réserve en faveur du crédit public et de l'industrie des chemins de fer.

Plus on y réfléchira, mieux on comprendra nos doutes. Comment! les reports sont à 12 0/0 et menacent de s'élever encore davantage; nos chemins de fer ne sont pas construits, et les Compagnies doivent émettre pour les achever trois ou quatre milliards de valeurs; et c'est dans une semblable situation qu'on abandonnerait le marché des capitaux et l'industrie, aux variations de la Banque de France, qui peut à son gré refuser, comme elle le fait aujourd'hui, comme elle le faisait hier, toute avance sur rentes et valeurs, et jeter ainsi une perturbation profonde dans l'industrie et les capitaux?

Tous ces points de vue ont été trop étudiés, toute cette question est trop bien connue pour qu'on puisse admettre sérieusement qu'il n'en soit tenu aucun compte dans une occasion si importante. Aussi croyons-nous prudent de nous maintenir dans notre réserve jusqu'au jour où les conventions quel-

Digitized by Google

conques, intervenues et à intervenir entre le gouvernement et la Banque, auront été formulées en projet de loi.

C. Devina.

LES ÉMISSIONS D'ACTIONS.

Depuis environ un an les nouvelles affaires émises à la Bourse de Paris par le Syndicat des banquiers et le Crédit mobilier sont au nombre de quatre :

Les chemins lombards-vénitiens;
Le chemin de Saragosse;
Le chemin autrichien François-Joseph ;
Le Crédit mobilier espagnol.

Toutes ces valeurs ont été vendues ou négociées avant l'émission, c'est-à-dire en dehors du marché régulier des agents de change, et se sont réglées avant d'être admises à la cote officielle, et même avant d'avoir été revêtues de la formalité du timbre, conformément à la législation française.

Les administrateurs de la Société générale des chemins de fer romains n'ont pas imité ces exemples, et l'émission des actions n'aura lieu qu'avec la cote officielle et la remise des titres définitifs au porteur. Ces titres seront revêtus de la formalité du timbre, qui seule en autorise la libre circulation, et nulle charge ne pèsera à cet égard sur les actionnaires.

C. Devina.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Les porteurs de récépissés non réductibles, provenant du droit réservé aux actionnaires de la *Caisse générale des chemins de fer*, sont prévenus qu'à partir de lundi prochain, 27 courant, ils pourront retirer leurs titres. Les titres, qui sont au porteur, sont revêtus de la formalité du timbre, dont la dépense est supportée par la Compagnie des chemins de fer romains.

C. Devina.

CHEMINS DE FER DU MIDI.

L'assemblée générale des chemins de fer du Midi, qui devait avoir lieu le 30 avril, est renvoyée à une époque qui sera ultérieurement indiquée.

Les actionnaires n'avaient pas déposé le nombre suffisant d'actions; mais la prochaine réunion sera valable, quel que soit le nombre de déposants et d'actions déposées.

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

C'est le 28 avril courant, à trois heures, dans la salle Sainte-Cécile, que doit avoir lieu l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire des actionnaires du chemin de fer de Lyon.

L'assemblée ordinaire doit recevoir la communication des comptes 1856 et fixer le dividende, et l'assemblée extraordinaire aura à voter sur la réunion de la Compagnie de Lyon à la Compagnie de la Méditerranée. Pour que les votes soient valables, il faut, aux termes des statuts, qu'un cinquième au moins du fonds social soit représenté.

Nous publions, au reste, à la fin du journal, l'annonce du Conseil d'administration.

C. Devina.

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Inauguration de la section de Paris à Chaumont.

Samedi, 18 avril, a été inaugurée la première partie du chemin de fer de Mulhouse comprise entre Paris et Chaumont, et d'un développement de 262 kilom.; en même temps, on a parcouru la section de Chaumont à Donjeux qui complète le parcours entre Chaumont et Saint-Dizier ; de sorte que les actionnaires invités par la Compagnie sont partis par la ligne de Mulhouse et revenus par la ligne de Strasbourg sans quitter la voie ferrée.

Un banquet, présidé par M. le comte de Ségur, président du Conseil d'administration de la Compagnie, a eu lieu à Chaumont, après la bénédiction des locomotives donnée par M. l'abbé Vitu, doyen des curés de la ville. Le soir, l'administration municipale a donné un grand bal où étaient invités le Conseil d'administration et les actionnaires de la Compagnie de l'Est.

Les ouvrages d'art compris entre Paris et Chaumont, notamment les superbes viaducs de Nogent-sur-Marne, de la Voulzie et de Chaumont, ont été admirés par tout le monde; leur importance nous engage à leur consacrer une notice spéciale dans notre prochain numéro.

La ligne a été livrée au public aujourd'hui 25 avril.

C. Devina.

ACTES OFFICIELS.

CHEMINS DU MIDI.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français, à tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu le projet présenté par la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, pour le prolongement du chemin de fer de Bordeaux à la Teste jusqu'à Arcachon;

Vu les pièces des enquêtes ouvertes conformément au titre Ier de la loi du 3 mai 1841, et notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête en date des 25, 30 octobre, 6 novembre 1856 et 2 mai 1856;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées des 15 janvier 1855, 10 janvier et 3 juillet 1856;

Vu l'avis du comité consultatif des chemins de fer, en date du 22 novembre 1856;

Vu l'avis de la commission mixte des travaux publics, en date du 23 février 1857 et la lettre de notre ministre secrétaire d'Etat au département de la guerre, du 9 mars suivant;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, art. 4;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la convention provisoire passée le 4 avril 1857, entre notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. — La convention provisoire, passée le 4 avril 1857 entre notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, pour la concession d'un prolongement du chemin de fer de Bordeaux à la Teste jusqu'à Arcachon, est et demeure approuvée.

Art. 2. — Pour l'acquisition des terrains nécessaires tant à l'exécution dudit prolongement qu'à la pose de la deuxième voie sur le chemin de fer de Bordeaux à la Teste, la Compagnie est substituée aux droits qui dérivent pour l'Etat de la loi du 3 mai 1841.

Art. 3. — La convention ci-dessus mentionnée ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Art. 4. — Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais des Tuileries, le 4 avril 1857.

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

COMPTE-RENDU DE LA GÉRANCE.

Messieurs,

Depuis notre dernière assemblée générale annuelle, un fait important s'est accompli : notre ligne, achevée dans tout son parcours, a reçu l'approbation officielle du gouvernement le 16 septembre 1856, et a été inaugurée le même jour. Elle a été ouverte à la circulation des voyageurs le 17 du même mois ; le transport des marchandises a commencé le 5 janvier dernier.

Nous vous entretiendrons d'abord des résultats obtenus depuis le commencement de l'exploitation jusqu'à la fin de la première quinzaine de mars. Nous vous exposerons ensuite les projets formés jusqu'à présent par diverses Compagnies, et dont plusieurs sont prêts à recevoir un commencement d'exécution, pour la création de lignes importantes, qui seront pour la nôtre autant de prolongements. Nous vous soumettrons en dernier lieu les comptes de recettes et dépenses du dernier exercice, afin que vous ayez à statuer sur leur approbation, conformément aux dispositions de notre acte social.

I. — Exploitation.

Trafic des voyageurs.

Le nombre des voyageurs transportés sur notre ligne, depuis son ouverture jusqu'au 15 de ce mois, est représenté par les chiffres suivants :

19,170	du 17 au 30 septembre.
33,617	dans le mois d octobre.
20,195	en novembre.
14,845	en décembre.
13,560	en janvier.
11,021	en février.
7,427	du 1er au 15 mars inclusivement.
120,435	

Soit en totalité 120,435 voyageurs ayant donné un produit de 314,604 réaux de veillon, ou fr. 82,583.55.

La moyenne des transports quotidiens a été :

de 1,360	en septembre.
de 1,078	en octobre.
de 673	en novembre.
de 478	en décembre.

Digitized by Google

de 437 en janvier.
de 415 en février.
de 495 en mars.

Une première réflexion doit vous frapper en comparant ces résultats ; c'est la différence qui existe entre les mois de septembre et d'octobre, appartenant à la saison d'été, et les mois suivants, appartenant à la saison d'hiver.

Cette différence, Messieurs, est parfaitement normale, et se produira sans doute dans les autres années. Par des motifs dont l'intelligence n'échappera à aucun de vous, la circulation des voyageurs doit être beaucoup plus active pendant les sept mois qui s'écoulent d'avril à octobre inclusivement, que pendant les cinq autres mois, qui, cette année spécialement, ont été signalés dans notre province par un hiver exceptionnel. La moyenne des transports journaliers, descendus en février au chiffre de 415, qui est sa plus faible expression, a déjà repris dans la première quinzaine de mars sa marche ascensionnelle et s'est élevée au total de 495 voyageurs par jour.

Selon nos évaluations, confirmées par l'appréciation des personnes les plus compétentes du pays, nous espérons atteindre cette année une moyenne journalière de 1,000 voyageurs. La plus grande partie, ou, pour mieux dire, la presque totalité de nos convois se compose de voyageurs de troisième classe ; la moyenne des recettes brutes, en y comprenant la station de Villaseca, située au milieu de la ligne, est de 69 centimes par voyageur. En nous basant sur cette moyenne et sur le chiffre probable d'un transport journalier de 1,000 voyageurs, nous atteindrions dès cette année une recette brute de 251,850 fr. environ pour le service des passagers et des bagages ; c'est-à-dire que nous dépasserions de plus de 30 0/0 les évaluations du gouvernement espagnol et des fondateurs de la Compagnie, basées sur un produit probable de 692,712 réaux, ou 181,836 francs par an.

Nous espérons contribuer efficacement à l'augmentation du nombre des passagers en créant à Tarragone, à l'aide d'une dépense modique, un établissement de bains qui attirera infailliblement en été une affluence considérable. Jusqu'à présent les nombreux habitants de Reus prennent généralement les bains de mer au port de Solau, situé à plus d'une lieue de distance de leur ville ; tandis qu'ils peuvent en tout temps parcourir en vingt minutes la voie ferrée qui les transporte jusqu'au port de Tarragone, au bord même de la mer. Nous espérons que vous approuverez la création de cet établissement de bains, dont la Compagnie recueillera des avantages incontestables, et que les autorités espagnoles sont toutes disposées à nous accorder.

Trafic des marchandises. — Nous vous avons souvent entretenus d'un grand mouvement de marchandises existant entre les deux extrémités de notre ligne. Ce mouvement existe en effet, et tend à se développer encore. Nous calculons que vers le milieu de cette année, il tombera entièrement dans les mains de la Compagnie.

Pour arriver à ce résultat, nous croyons qu'il nous suffira de trois ou quatre mois. Les nombreux voituriers qui exploitaient et qui exploitent encore le grand trafic de Reus à Tarragone, et qui pourraient trouver dans les autres parties de la province, dans la haute Catalogne et dans l'Aragon, un emploi fructueux de leur matériel et de leur industrie, n'ont pu se résigner encore à laisser entièrement libre à nos locomotives l'élément d'exploitation qu'ils ont si longtemps occupé sans partage. Ils ont fait descendre leur prix de transport de 24 réaux à 16 réaux la tonne ; et, suivant l'opinion généralement répandue, ils ont formé une sorte d'association pour répartir entre la masse des participants la perte que chacun d'eux s'impose en travaillant à ces conditions, qui sont très-inférieures au prix de revient de leur industrie. Cette concurrence ne peut se prolonger longtemps ; les négociants les mieux disposés en leur faveur, tout en continuant à leur confier momentanément des transports, ne leur laissent pas ignorer où les mène la force des choses ; et tout le monde prévoit comme prochain le moment où les populations jouiront pleinement des avantages qu'assure au transport des marchandises un mode de locomotion auquel rien ne peut être comparé, et contre lequel toute concurrence vient se briser inévitablement.

D'un autre côté, un certain nombre de négociants et d'industriels possèdent un matériel de transport pour leur propre usage. La dépense annuelle que ce matériel représente excède incontestablement ce que leur coûterait la circulation par le chemin de fer au prix de notre tarif. Le compte en est facile à établir, et les négociants qui sont dans ce cas n'attendent, pour nous confier le transport de leurs marchandises, qu'une occasion de se défaire de leur matériel sans trop de perte.

Enfin, quelques maisons sont encore engagées vis-à-vis des voituriers par des contrats qui ne sont pas arrivés à terme. Il faut laisser arriver le moment de l'expiration de ces contrats.

Malgré ces causes, le mouvement de nos transports s'est élevé à 29 tonnes par jour, en moyenne, pour le mois de février et la première quinzaine de mars. Dans notre opinion, cela représente moins d'un huitième des transports qui s'opèrent entre les deux villes ; c'est-à-dire que nous espérons atteindre 250 tonnes par jour, soit environ 90,000 tonnes par an. Les fondateurs de la Compagnie et le gouvernement espagnol n'avaient compté, en 1852, que sur un trafic de 70,000 tonnes, évaluation trop basse pour le mouvement actuel. La moyenne probable du prix de transport sera de 12 réaux ou 3 francs par tonne, d'une extrémité de la ligne à l'autre extrémité.

Frais d'exploitation. — Ils se composent de quatre catégories principales :

1° Les frais de personnel et d'administration générale, qui ressortent en ce moment à environ 325,000 réaux, soit 86,000 fr. par an ;

2° Les frais de traction, ou dépense en combustible, huile, etc., dont nous évaluons la dépense à environ 110 francs par jour, ou 62,000 fr. par an ;

3° Les frais d'entretien de la voie, auxquels nous espérons suffire quant à présent avec une dépense annuelle de 30,000 fr. ;

4° Les frais de réparation et d'entretien du matériel, dont nous croyons pouvoir évaluer en ce moment la dépense annuelle à 25,000 fr.

Ces sommes réunies présentent un total de 203,000 fr. par an, c'est-à-dire que, sur un trafic de plus de 500,000 fr. tant en voyageurs qu'en marchandises, elles représentent 40 0/0 des frais d'exploitation. C'est, vous le savez, Messieurs, le montant ordinaire de ces sortes de frais sur la généralité des lignes.

II.

Nous abordons maintenant un sujet d'un haut intérêt pour l'avenir de notre entreprise ; nous voulons parler de divers éléments qui se présentent autour de nous pour des embranchements et des prolongements.

Si vous avez présente à l'esprit la carte de la province où notre chemin de fer occupe une place si importante, vous devez vous rappeler :

Que dans la direction du nord s'étendent, après notre ligne, des centres de population nombreux et riches, dont le dernier est l'opulente ville de Barcelone ;

Que dans la direction du sud, un territoire important s'étend vers Tortose et Amposta, pour arriver à Valence, ville que son chemin de fer place aujourd'hui à vingt heures de Madrid ;

Et que, dans la direction de l'ouest, nous touchons aux provinces de l'Ebre et au royaume d'Aragon.

Les territoires qui nous avoisinent ont appelé l'attention sérieuse du gouvernement et des Compagnies relativement à l'établissement des chemins de fer.

En ce moment, une Compagnie est fondée à Barcelone pour construire et exploiter le chemin de fer de Barcelone à Tarragone. Un établissement financier sérieux s'est mis à la tête de cette entreprise, et les statuts de la Société sont soumis à l'approbation du gouvernement. Suivant un marché passé avec la compagnie concessionnaire, des constructeurs très-sérieux s'engageraient à livrer le chemin tout construit en quatre ans au plus, avec une bonification à leur profit de 25,000 piastres par chaque mois d'avance, s'ils ont terminé avant cette époque. Ces circonstances nous donnent l'espoir de voir terminer rapidement cette importante ligne, dont la mise en exploitation nous apportera un accroissement de trafic très-considérable.

Dans la direction du sud, une autre Compagnie s'est formée pour exécuter un chemin s'embranchant sur la nôtre et finissant à Tortose, première section de la grande ligne de Valence.

Dans la direction de l'ouest, une société de capitalistes de Reus sollicite la concession du chemin de Reus à Montblanch. C'est une ligne de 30 à 35 kilomètres, dont la construction profitera beaucoup à vos intérêts, car les rapports entre son parcours et le nôtre sont extrêmement nombreux, et les deux chemins sont appelés à tirer un grand parti de leur mouvement réciproque.

Voilà, Messieurs, les renseignements que nous pouvons vous transmettre sur les prolongements et embranchements projetés. Notre chemin, vous le savez, a pour première garantie de sa prospérité son propre trafic actuel ; mais lorsque les diverses lignes destinées à converger sur lui auront reçu leur exécution, il deviendra, au point de vue des produits nets, une ligne de premier ordre.

III.

Nous avons l'honneur de vous lire, Messieurs, et de soumettre à votre approbation, en le déposant sur le bureau, le bilan de 1856, comprenant tous les comptes de recettes et de dépenses.

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1856.

ACTIF.

Obligations de 1854, 2e terme de 10 obligations,		1,250 »
Obligations de 1856, solde de 4 obligations,		500 »
Capital à réaliser en actions ou obligations (1),		305,000 »
Caisse ₰ 4,970.8.24 espèces à Tarragone,		25,713 81
Ortenbach et Ce de Barcelone. ₰ 1,305.8 23.		7,554 20
Chemin de fer de Tarragone à Reus. Compte de construction :		
Solde au 31 décembre 1855, approuvé par la dernière assemblée générale,	1,987,383 29	
Service des actions,	75,052 50	
— des obligations de 1854,	66,079 05	
Administration, voyages, publicité, commissions,	88,819 51	
Travaux et dépenses diverses,	636,452 05	
		2,854,980 40
Charbon de terre. Existence au magasin,		13,354 90
Coke. Idem,		15,386 10
Graisse. Idem,		543 25
Matériel roulant. Locomotives,		120,443 10
— Voitures et wagons,		132,882 70
		3,477,614 46

PASSIF.

Capital,		3,200,000 »
Actions éventuelles,		1,000 »
Destrem, Mallet, Ragel et Ce,		36,985 41
Les fils de Guilhou jeune de Madrid. ₰ 72.-.-.		381 60
Effets à payer,		198,418 35
Compagnie générale de crédit en Espagne, de Madrid, ₰ 1,324.4.20,		7,018 40
Exploitation :		
Recettes, fr. 62,837 10		
Frais de traction, etc., 29,026 40		
		33,810 70
		3,477,614 46

Comme vous le voyez, Messieurs, le bilan que nous

(1) Ce solde est aujourd'hui réalisé, la Compagnie ayant écoulé entièrement le complément de ses actions dans le courant de janvier dernier.

Digitized by Google

venons de lire appartient surtout à la période de construction et d'établissement du chemin ; la période d'exploitation n'a effectivement commencé que le 17 septembre dernier, et encore n'a-t-elle eu pour objet que le service des voyageurs. Elle n'en a pas moins donné, frais d'exploitation déduits, un produit net de 33,810 76, qui figure au crédit du compte général d'exploitation.

Nous remettons le bilan à notre honorable président, afin qu'il veuille bien le soumettre à votre approbation.

RAPPORT DU CONSEIL DE SURVEILLANCE.

Messieurs,

Votre Conseil de surveillance a l'honneur de vous présenter son rapport sur le compte-rendu qui vient de vous être lu au nom de la gérance.

Nous commencerons par proposer à votre adoption les comptes des recettes et dépenses, ainsi que le bilan de l'exercice 1856.

Ces comptes et ce bilan ont été l'objet de notre investigation la plus minutieuse et la plus exacte. Pour rendre notre contrôle le plus complet possible, nous avons formé deux commissions composées chacune de deux membres du Conseil. Elles devaient prendre connaissance séparément, et l'une après l'autre, des articles de débit et de crédit, dont l'ensemble forme la totalité de nos comptes, en examinant la nature de chacun de ses articles, et en exigeant, avant de les admettre, la production d'une pièce régulière à l'appui de chacun d'eux.

Il est résulté de l'examen successif de ces deux commissions, et de la délibération qui a eu lieu ensuite en séance générale du Conseil :

1° Que toutes les dépenses consignées sur les registres de la gérance sont régulières et appuyées de documents justificatifs, et doivent être admises à la décharge du gérant ;

2° Que toutes les recettes ont été trouvées régulières, sauf quelques légères différences dans les comptes des directeurs de stations, différences qui s'élèvent en totalité à 233 réaux de veillon, ou environ 60 francs ;

3° Que les écritures générales et le bilan sont conformes aux comptes des recettes et dépenses, et se soldent exactement, suivant les règles de la comptabilité commerciale.

Votre Conseil a donné connaissance au gérant des légères différences de 60 francs environ, signalées ci-dessus, et qui seront rectifiées dans le présent exercice. Cela effectué, il vous propose d'approuver sans réserve les comptes de la gérance, tels qu'ils vous sont présentés.

Nous avons cru, Messieurs, qu'il était conforme à vos intérêts, comme aux devoirs de notre mandat, d'envoyer à deux époques différentes un de nos collègues au siége de l'exploitation, afin qu'il nous rendît compte à son retour des résultats de son examen. Les deux membres désignés ont été, pour la première mission, M. le comte Kronowski, qui a eu l'honneur de vous dire quelques mots à votre dernière assemblée, et pour la seconde mission, M. Destrem, qui, parti le 7 de ce mois, est de retour depuis avant-hier, après avoir effectué une exploration minutieuse et complète.

Il est résulté des rapports verbaux qui nous ont été faits par nos collègues, que le personnel est convenablement administré par le gérant ; que le personnel marche bien, et que l'ordre et l'exactitude règnent dans toutes les parties du service.

Quant aux éléments d'avenir dont la gérance vous a entretenus, nous croyons que notre ligne les possède, et qu'ils demandent, pour fructifier, l'action d'une gérance toujours vigilante, attentive, conciliante, et sachant apprécier les intérêts généraux du pays. La situation de votre chemin est incontestablement très-belle. Espérons que votre gérant, comprenant son mandat dans toute son étendue, saura tirer de cette situation les avantages qu'elle comporte pour vos intérêts, et répondre ainsi à la confiance que vous avez bien voulu lui accorder.

Assemblée générale des actionnaires du 31 mars 1857.

Le mardi, trente et un mars mil huit cent cinquante-sept, à onze heures, l'assemblée générale des actionnaires de la Société C. Bagel et C°, chemin de fer de Tarragone à Reus, a eu lieu dans les salons de Lemardelay, rue de Richelieu, n° 100.

A onze heures et demie, la feuille de présence constate la présence de quarante-sept actionnaires porteurs de dix-huit cent dix-neuf actions et représentant deux cent trente-deux voix. Elle est annexée au présent procès-verbal.

M. de l'Espine, président du comité de surveillance, occupe le fauteuil.

La séance est ouverte.

Pour la formation du bureau, M. le président désigne comme scrutateurs : MM. Plicque, Boué, Noirel, et pour secrétaire, M. H^te^ Destrem.

Le bureau, formé du président, des trois scrutateurs et du secrétaire, est constitué.

Le président donne la parole à M. Mallet, mandataire de la gérance, qui présente le compte-rendu de la gérance avec les comptes et le bilan du dernier exercice ; ledit compte-rendu demeure annexé au présent procès-verbal.

A la suite de cette lecture et de la présentation des comptes, M. le président donne lecture du rapport du Conseil de surveillance, lequel demeure annexé au présent procès-verbal.

La délibération est ouverte.

Un actionnaire présente des observations auxquelles il est répondu par trois des membres du bureau.

Un actionnaire émet le vœu qu'une modification aux statuts soit établie pour fixer dorénavant un nombre d'actionnaires et de voix nécessaire pour valider les assemblées générales.

Un autre actionnaire demande qu'à l'avenir le bilan de la Compagnie soit distribué aux actionnaires avant la séance.

Le même actionnaire demande encore que les statuts soient imprimés.

L'assemblée décide que les vœux qui précèdent seront transmis à la gérance.

Il est passé au vote sur les comptes et bilan de l'exercice 1856.

Le vote a lieu par mains levées ; l'adoption est prononcée à l'unanimité, tant à l'épreuve qu'à la contre-épreuve.

Rien n'étant plus à l'ordre du jour, la séance est levée à midi trois quarts.

Et ont signé,

Les membres du bureau,

NOIREL, J.-P. BOUÉ, PLICQUE, H^te^ DESTREM, DE L'ESPINE.

COMPTOIR BONNARD.

On lit dans la *Gazette des Chemins de fer* du 16 avril :

« Le Comptoir Bonnard, que nous avons laissé la semaine dernière à 135 fr., a fléchi vers 125, sur la communication du procès-verbal de la réunion du Conseil de surveillance du 1er avril, où il est question d'une émission nouvelle d'actions. Quelques personnes ont cru à une émission immédiate : il n'en est rien ; M. Bonnard ayant seulement voulu, à cause de l'extension des opérations du Comptoir, avoir la faculté d'émettre des actions pour le cas où de nouvelles affaires surgiraient ; mais alors ce seraient pour les actionnaires de nouvelles causes de bénéfices, puisque l'émission serait connexe à des opérations étudiées qui seraient une source de produits à ajouter aux projets actuels. »

COMPTOIR CENTRAL DE CRÉDIT V. C. BONNARD ET C°.

Extrait du procès-verbal de la réunion du Conseil de surveillance du 1er avril 1857.

Après la lecture du procès-verbal de la dernière réunion, le gérant présente au Conseil la situation trimestrielle du Comptoir, arrêtée au 31 mars 1857.

Le chiffre brut des affaires pour le 1er trimestre 1857 est de	71,844,937 95
déduction faite de chiffres de la balance à nouveau, à partir du 1er janvier 1857.	
Le 1er trimestre de 1856 avait été de.	29,817,610 95
Augmentation pour 1857.	42,027,347 »
Au 31 mars 1857, le portefeuille s'élevait à.	5,289,732 44
Le 31 décembre 1856, il était de	4,838,185 94
Augmentation pour le trimestre.	451,546 50
Au 31 mars 1857, le dernier numéro des billets de crédit était.	159,285 »
Au 31 décembre 1856, il était	148,155 »
Augmentation, soit nouveaux titres créés pendant le trimestre.	11,130 »
Du 1er janvier au 31 mars 1857, les commissions, intérêts, etc., ont produit.	1,296,137 14

non compris les ventes d'immeubles, et déduction faite de tout amortissement pour mobilier et retrait de commission pour conventions annulées.

Pour rendre plus intelligible la double situation financière et immobilière du Comptoir, le gérant l'expose ainsi qu'il suit :

Situation financière au 31 mars 1857.

Bons du trésor déposés à la Banque de France.	7,200,691 50
En compte courant à la Banque de France.	43,963 60
Espèces en caisse.	40,278 27
Débiteurs en espèces, pour avances sur actions et autres..	2,500,000 »
Valeurs en portefeuille, ne dépassant pas 90 jours.	5,589,732 44
	15,044,665 81
A déduire, pour les sommes reçues en dépôt à 5 0/0 l'an..	323,999 22
	14,720,666 59

A elle seule, cette dernière somme représente à peu près le montant des actions émises jusqu'à ce jour.

La *position immobilière* est celle-ci :

Les immeubles appartenant au Comptoir s'élèvent approximativement à 15 millions ; sur ces immeubles, il reste à payer 3,769,143 fr. 15 c. à diverses échéances jusqu'en 1860 (voir le bilan présenté à l'assemblée générale du 31 janvier 1857).

Après cet exposé, le gérant continue en ces termes :

« Permettez-nous, Messieurs, de revenir sur l'émission de cent mille actions nouvelles, pour laquelle nous avons demandé votre agrément dans la réunion du 4 mars dernier. Vous

Digitized by Google

avez été alors d'avis qu'il était opportun d'ajourner l'examen approfondi de cette question jusqu'à votre prochaine réunion mensuelle, afin qu'elle pût être examinée avec plus de maturité.

» Dans cet intervalle, nos convictions n'ont pas changé; l'émission que nous vous avons proposé d'autoriser est indispensable si nous voulons que le Comptoir prenne l'extension que ses opérations comportent.

» Cette demande, Messieurs, est du reste entièrement conforme à nos précédents, et surtout à la lettre et à l'esprit même de nos statuts.

» En effet, dans l'assemblée générale extraordinaire du 14 janvier 1854, il fut décidé à l'unanimité, moins trois voix, que le capital du Comptoir serait porté à 100 millions de francs, représentés par 1 million d'actions de 100 fr. L'assemblée générale décida encore que, sur ce chiffre, le gérant aurait la faculté d'émettre immédiatement jusqu'à 46 millions de francs d'actions au pair, en sus de celles déjà émises.

» Ni alors, ni depuis, le gérant n'a usé de cette faculté, parce que le développement des affaires ne l'exigeait pas. Loin de là, dans l'assemblée du 28 juillet 1855, il a proposé aux actionnaires, qui l'ont accepté, de libérer au pair, avec des titres, les trois quarts du montant non versé de chaque action, alors échus, et qui eussent apporté 13 millions environ dans la caisse de la Société. Ce versement aurait eu quelque chose d'insolite, puisque les besoins du Comptoir ne le réclamaient pas à cette époque.

» Dans cette même assemblée du 28 juillet 1855, il fut également décidé, sur la proposition du gérant, que toute émission en sus des 185,387 actions alors émises ne pourrait avoir lieu sans votre avis favorable.

» Enfin, Messieurs, dans votre réunion mensuelle du 12 septembre 1855, vous décidâtes que ce serait au chiffre de 200,000 que s'arrêterait pour le moment l'émission de nos actions.

» Cette émission de 200,000 actions n'a pas été faite complétement; mais l'accroissement de nos affaires est tel que nous devons aujourd'hui, après vous avoir demandé un vote de confiance comme au 14 janvier 1854, que nous devons, disons-nous, appeler sur les motifs qui justifient ce vote, votre attention la plus sérieuse.

» L'an dernier, les opérations du Comptoir ont atteint le chiffre de 300,000 fr. par jour; elles promettent cette année, à en juger par les résultats que nous avons cités plus haut, de s'élever à une moyenne de 1 million par jour; mais il nous paraît impossible d'en arriver là sans engager dans les affaires courantes les 14 ou 15 millions de numéraire ou de valeurs équivalentes que nous possédons. Or, ce serait s'écarter de la prudence qui, depuis dix-neuf ans, préside à nos opérations, que de laisser sortir de nos mains ces richesses constitutives, élément premier de notre force, avant de nous être donné les moyens de nous en procurer d'équivalentes.

» La sollicitude avec laquelle vous voulez bien, Messieurs, examiner les détails de nos opérations, nous autorise à vous signaler quelques-unes des branches de nos affaires qui peuvent plus spécialement, cette année, exiger l'emploi de nos capitaux.

» Pour être en mesure de répondre à toutes les demandes, il nous manque environ cinquante articles de matières premières; il ne faudra pas moins de 4 à 5 millions pour nous les procurer à des conditions avantageuses, et dans la proportion du courant de nos affaires.

» Si, comme nous l'espérons, il est fait droit à nos réclamations touchant certains points de l'enregistrement des actes, nous pouvons, cette année, faire construire 250 maisons, au lieu d'une quinzaine élevées l'année dernière. Surtout, nous entrerons plus largement que par le passé dans la voie des prêts hypothécaires, dont les titres, comme vous le savez, Messieurs, quittent notre portefeuille avec tant de facilité pour entrer dans le domaine de la circulation.

» Enfin notre convention de loyer et frais généraux, qui a reçu des améliorations, nous semble aujourd'hui devoir être acceptée par tout le monde, et apporter à nos affaires son contingent de succès.

» A dessein, Messieurs, dans l'énumération qui précède, nous n'avons pas mentionné l'escompte du papier à 4 0/0 l'an et 1/8 0/0 de commission, parce que cette branche, au lieu d'épuiser notre numéraire, ne fait que l'accroître. Tous les jours ces opérations deviennent plus considérables pour nous. Elles ne nous ont pas encore causé une seule perte, ni créé de contentieux. C'est à elles surtout que nous devons de posséder un stock de numéraire si considérable, en présence des 400 millions d'affaires environ réalisées avec le capital reçu des actionnaires depuis le 10 janvier 1849.

» Cet exposé, Messieurs, ne suffit-il pas à vous démontrer que nous pourrons entamer prochainement, et avec sécurité, des opérations d'une nature nouvelle et plus importantes que celles que nous avons traitées jusqu'à ce jour?

» Nous nous résumons, Messieurs, en vous demandant un avis favorable aux termes de l'art. 14 modifié des statuts, pour une émission nouvelle de 100,000 actions, qui porterait le total de nos émissions à 300,000 actions. Il est bien entendu que ces émissions n'auront lieu, comme par le passé, qu'en temps opportun, si nos affaires l'exigent, et conformément à l'article 17 des statuts :

« Art. 17. Les actions ne pourront être émi-
» ses au-dessous du pair; et si elles le sont
» au-dessus, les bénéfices qui en résulteront
» appartiendront à la Société, en augmentation
» du capital. »

Après un examen approfondi et une longue discussion, le Conseil est d'avis, à la majorité de dix voix contre une, que l'autorisation demandée par le gérant soit accordée.

L'ordre du jour étant épuisé, M. le président lève la séance.

Le gérant,
BONNARD.

CHEMIN DE FER DE HAINAUT ET FLANDRES.

On lit dans le *Moniteur belge :*

« Aux termes du § 2 de l'art. 1er de l'arrêté royal du 5 janvier 1857, qui autorise l'établissement et approuve les statuts de la Société anonyme dite *Compagnie du chemin de fer Hainaut et Flandres*, il devait être justifié, vis-à-vis du gouvernement, dans le délai de trois mois, à partir de la date de cet arrêté, du versement des trois dixièmes du montant des actions exigibles, en vertu de l'art. 9 desdits statuts. (Voir *Moniteur belge* du 7 janvier 1857, partie officielle.)

» Par lettre du 11 avril 1857, la Compagnie a fait parvenir au département des affaires étrangères la liste des souscripteurs aux actions de la Compagnie.

» Il résulte de cette liste, arrêtée le 4 du même mois, et certifiée véritable par la majorité des administrateurs et des commissaires, qu'indépendamment des 12,000 actions souscrites par MM. Maertens, Dessigny et Lamie-Murray, aux termes de l'art. 23 des statuts de la Compagnie, 30,624 actions étaient souscrites, sur lesquelles, conformément aux prescriptions de l'art. 9 de ces statuts, trois dixièmes, soit 4,593,000 fr., ont été versés.

» M. le commissaire du gouvernement, appelé à vérifier le relevé fourni par la Compagnie, en a constaté l'exactitude, et il résulte de son rapport du 18 avril courant, qu'à cette dernière date, 31,340 actions étaient souscrites, sur lesquelles 4,701,000 fr. (les trois dixièmes) étaient versés.

» La Compagnie a donc satisfait aux prescriptions du § 2e de l'art. 1er de l'arrêté royal du 5 janvier 1857. »

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Caisse générale des chemins de fer. — 25 avril, assemblée générale à 8 heures du soir.

Compagnie des Journaux réunis. — 27 avril, assemblée annuelle à 8 heures. Dépôt, 10 actions.

Ports de Marseille. — 28 avril, assemblée générale annuelle à 8 heures. Dépôt, 20 actions.

Gaz et Haut-Fourneaux de Marseille. — 29 avril, assemblée ordinaire et extraordinaire à 8 heures. Dépôt, 10 actions.

Portes et Sénéchas. — 30 avril, assemblée ordinaire et extraordinaire à 8 heures du soir. Dépôt, 10 actions.

Crédit mobilier. — 28 avril, assemblée à 4 heures.

Lyon. — 28 avril, assemblée ordinaire et extraordinaire à 3 heures. Dépôt 40 actions.

Méditerranée. — 29 avril, assemblée ordinaire et extraordinaire à 3 heures. Dépôt 20 actions.

Nord. — 30 avril, assemblée générale ordinaire et extraordinaire à 3 heures. Dépôt, 40 actions.

Est. — 30 avril, assemblée générale ordinaire et extraordinaire à 3 heures. Dépôt, 40 actions anciennes ou nouvelles.

Midi. — L'assemblée ordinaire et extraordinaire est ajournée.

Grand-Central. — 11 mai, assemblée générale ordinaire et extraordinaire à 3 heures.

Genève. — 28 avril, assemblée ordinaire à 3 heures et demie. Dépôt, 20 actions.

Saint-Rambert à Grenoble. — 29 avril, assemblée générale. Dépôt, 20 actions.

Ardennes et Oise. — 29 avril, assemblée générale ordinaire et extraordinaire à midi. Dépôt, 20 actions.

Graissessac à Béziers. — 27 avril, assemblée générale à 3 heures. Dépôt, 20 actions.

Lombards-Vénitiens. — 30 mai, assemblée générale ordinaire et extraordinaire à 9 heures, à Vienne. Dépôt, 40 actions.

Messageries impériales. — 28 mai, assemblée annuelle à 3 heures, salle Herz. Dépôt, 20 actions.

Digitized by Google

Central suisse. — 30 avril, assemblée générale annuelle à 10 heures, à Bâle.

Lausanne à Fribourg. — 30 avril, assemblée générale ordinaire et extraordinaire à 3 heures et demie. Dépôt, 10 actions.

Franco-Suisse. — 11 mai, assemblée ordinaire et extraordinaire à Neuchâtel, à 9 heures du matin.

Marienbourg à Chimay. — 30 avril, assemblée à 10 heures, à Chimay.

Chemins de la ligne d'Italie. — 29 avril, assemblée ordinaire et extraordinaire à Genève. Dépôt, 40 actions.

Crédit foncier. — 29 avril, assemblée générale ordinaire.

Union financière et industrielle.—30 avril, assemblée générale à 4 heures.

Banque de Darmstadt. — 4 mai, assemblée générale à Darmstadt. Dépôt, 20 actions.

Compagnie générale maritime. —29 avril, assemblée générale à 4 heures. Dépôt 20 actions.

Rivoli. — 25 avril, assemblée ordinaire. Dépôt, 100 actions.

Sous-Comptoir des métaux.—2 mai, assemblée générale extraordinaire à 8 heures et demie.

Charbonnages belges. — 26 avril, assemblée extraordinaire à 11 heures, et ordinaire à midi.

Grand'-Combe. — 16 mai, assemblée générale ordinaire à 3 heures.

Glaces de Montluçon. — 15 mai, assemblée.

Silésie. — 1er mai, assemblée générale ordinaire à midi, à Breslau.

APPELS DE FONDS.

Ardennes et Oise. — 10 au 25 avril, 100 fr. par action.

Banque de crédit pour le commerce et l'industrie à Vienne. — 1er juin 40 florins.

Bazin Léon Gay. — 1er juillet 1857, 100 fr. par action (versement de novembre différé.)

Omnibus et voies ferrées (Compagnie lyonnaise). — 20 au 25 avril, 15 fr par action.

Franco-Suisse. — 15 mai au 1er juin, 50 fr. par action. Le coupon sera déduit.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Orléans. — 1er avril, solde du dividende de 84 fr. de 1856, soit 54 fr. par action.

Ouest. — 1er avril, solde du dividende de 40 fr. pour 1856, soit 22 fr. 50 c. par action.

Lyon. — 1er avril, intérêts aux obligations 5 0/0 et 3 0/0.

Méditerranée. — 1er avril, 12 fr. 50 c. par obligation. Intérêts.

Bourbonnais. —1er avril, intérêts aux obligations 1re et 2e ordre d'Andrézieux à Roanne.

Graissessac à Béziers. — 5 avril, intérêts actions.

Crédit foncier. — 1er mai, intérêts aux obligations.

Messageries impériales, services maritimes. — 1er avril, 15 fr. obligations.

Omnibus. — 1er juillet, solde du dividende de 55 fr. de 1856, soit 30 fr. par action.

Anvers à Gand. — 15 mars, 17 fr., dividende 1856.

Etat de la Bavière. — 14 mai, 1 fr. 21 c., soit 4 1/2 0/0 aux actions, intérêts.

Banque de Darmstadt. — 1er au 30 avril, 80 fr. dividende 1856.

Franco-Suisse. — 1er juin, 3 fr. par action, intérêts en déduction du versement.

Mines de la Loire :
Rive-de-Gier. — 16 avril, 15 fr., solde 1856.
Saint-Etienne. — 16 avril, 4 fr. 50 c. solde 1856.
Montrambert, etc. — 16 avril, 5 fr. 50 c. solde 1856.

Compagnie parisienne du gaz. — 20 fr., solde du dividende de 40 fr. pour 1856.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Ouest. — 6 juillet, remboursement du tirage du 15 décembre.

Ville de Paris — 1er mai, tirage pour l'amortissement de l'emprunt 1856 de 50 millions.
Emprunt 1852. — 1er mai, tirage.

Sambre à l'Oise. — 1er juillet 1857, remboursement de 21 obligations 1853 sorties au tirage du 10 janvier.

Lyon. — 1er avril, remboursement des obligations 3 0/0 sorties au tirage du 19 mars.

Méditerranée. — 5 avril, remboursement à 625 fr des obligations 5 0/0 et des obligations Avignon-Marseille, sorties au tirage du 25 mars.

Lyon-Bourbonnais. — 1er avril, remboursement du tirage du 6 novembre.1er janvier, remboursement du tirage du 4 décembre.

Compagnie générale des Omnibus. — 1er avril, remboursement du tirage du 13 janvier.

ANNUAIRE OFFICIEL DES CHEMINS DE FER, ANNÉE 1857.

L'Annuaire officiel des Chemins de fer pour 1857, par M. Petit de Coupray, formant un beau volume de 700 pages avec carte des chemins de fer de l'Europe, a paru lundi 5 avril courant, chez MM. Napoléon Chaix et Cie, propriétaires-éditeurs, rue Bergère, 20. — Prix : 5 fr. broché, et relié 6 fr. — *Franco* par la poste, 7 fr. — Envoyer un mandat sur Paris, ou des timbres postes. — Prix de la collection des sept volumes reliés, 42 fr.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1856 en moins.
								0/0	0/0
ORLÉANS (1).	Du 9 au 15 avril.....	1236	1,146,875 »	929 »	1053	901,486 »	856 »	8.5	»
NORD (1).	9 — 15 — ...	795	970,200 »	1,220 »	795	919,103 »	1,156 »	5.5	»
OUEST (1).	9 — 15 — ...	870	788,136 »	899 »	870	618,725 »	706 »	27.3	»
EST (1).	9 — 15 — ...	1132	824,966 »	735 »	1060	782,802 »	732 »	0.4	» »
LYON (1).	9 — 15 — ...	656	951,034 »	1,449 »	578	709,152 »	1,246 »	16.0	»
LYON-BOURBONNAIS (1).	9 — 15 — ...	255	231,198 »	906 »	255	233,870 »	917 »	»	1.1
MÉDITERRANÉE (1)	9 — 15 — ...	551	593,658 »	1,077 »	523	535,854 »	1,024 »	5.1	»
MIDI.	9 — 15 — ...	494	178,770 »	361 »	307	80,383 »	261 »	38.3	»
GRAND-CENTRAL.	9 — 15 — ...	125	42,647 »	341 »	»	»	»	»	»
LYON A GENÈVE.	9 — 15 — ...	75	28,945 »	385 »	»	»	»	»	»
				» »	»	»	»	»	»

(1) PRÉLÈVEMENT FAIT DE L'IMPOT SUR LA GRANDE VITESSE.

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1856. id. 795 id.)

Du 9 au 15 avril 1857.

119,130 voyageurs.....	373,093 77	
Bagages, marchandis,etc.	596 255 70	
Total..		970,299 47
Semaine correspondante de 1856.		
89,535 voyageurs.....	306,200 »	
Bagages, marchand., etc.	618,883 »	
Produit total.....		919,103 »
Différence en faveur de 1857		51,196 47
Produit par kilomètre :		
1857, 795 kilomètres exploités..		1,220
1856, 795 id.		1,156
Recette totale depuis le 1er janvier		
1857.....	13.819,936 87	
1856.....	12,695 918 04	
Différence..	1,124,018 83	

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :

En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1033 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :

En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1033 kil.

Du 9 au 15 avril 1857.

79,128 Voyageurs.....	388,844 63	
Bagages, marchandises, etc.....	758,231 30	
Total.....		1,146,875 93
Semaines correspondantes de 1856 .		901,486 03
Différence en faveur de 1857.....		245.389 90
Recettes depuis le 1er janvier 1857.		13,406,713 90
Recette correspondante de 1856		13,300,098 59
Différence en faveur de 1857....		3,106,615 31

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 876 kilomètres)
(1856. (1) id. 876 id.)

Du 9 au 15 avril 1857

215,630 voyageurs.....	370,105 37	
Marchandises, etc., grande vitesse ...	65,510 03	
— petite vitesse....	372,521 65	
Total de la semaine.....		788,136 85
Semaine correspondante en 1856....		618,725 65
Augmentation en 1857.....		169,411 20
Recettes depuis le 1er janvier 1857	10 610,186 14	
id. id. 1856	8,982,968 72	
Différence en faveur de 1857.	1,627,217 42	

(1) Ouverture de la section du Mans à Alençon, le 15 mars 1856.

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

(1857. Longueur exploitée, 656 kilom.)
(1856. id. 578 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,540 75.
— 1856, 1,226 60.

Recettes du 9 au 15 avril 1857

Grande vitesse) 59,050 voyageurs..	366,603 00	
Grande vitesse) marchand.....	122,287 85	
Petite vitesse) marchand.....	462,142 30	
Total.....		951,033 11
Semaine correspondante de 1856....		769,152 65
Différence en faveur de 1857		181,881 66
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857		14,479,163 32
id. id. 1856		10,285,153 24
Différence en faveur de 1857...		4,194,010 08

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(1re 7. Longueur exploitée 1112 kilomètres.)
(1855. id. 1069 id.)

8e année. — 15me semaine.

Du 9 au 15 avril 1857.

96,315 Voyageurs.....	291,170 60	
Marchandises.....	533 795 51	
Total de la semaine.....		824,966 11
Recettes antérieures.....		11,515,127 46
Total général.....		12,340,093 57
15me semaine de 1857		824,966 11
Semaine correspondante de 1856.		782,802 93
Différence en faveur de 1857...		42,163 18
Exercice 1857.....		12,340,093 57
id. 1856		11,460,052 92
Différence en faveur de 1857....		880,040 65

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont et prolongements.

Longueur exploitée : 125 kilomètres

Du 9 au 15 avril 1857.

Voyageurs.....	18,636 95	
Bagages, marchandises, etc.....	24,010 55	
Total.....	42,647 50	
Recettes antérieures....	521,595 55	
Total depuis le 1er janvier.....	564,243 05	

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 523 id.

Recettes du 9 au 15 avril 1857

65,453 Voyageurs.....	231,158 05	
Bagages et marchandises	362,500 33	
Total de la semaine.....		593 658 38
Semaine correspondante de 1856.. .		535 854 50
Augmentation.....		57,803 88
Total des recettes, à partir du 1er janvier 1857.....		9,121,601 72
Période correspondante de 1856 .		7,037,697 65
Augmentation. ...		2,083,904 07

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

(1857. Longueur exploitée, 150 kilom.)

Du 9 au 15 avril.

(Section de Lyon à Roanne.)

8,000 Voyageurs.....	34 751 83	
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	150,532 80	
Total.....	185,274 63	
Recettes antérieures.....	2,679,847 55	
Total de l'exercice 1857.....	2,861,722 18	
Recette correspondante 1856	204,388 68	
Total de l'exercice 1856...	2,897,934 15	

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).

(1857. Longueur exploitée, 105 kilom.)

Voyageurs.....	15,428 41	
Bagages, marchandises, etc.....	30,495 24	
Total.....	45,923 65	
Recettes antérieures	525,956 18	
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	571,879 83	
Semaine correspondante en 1856.....	29,530 40	
Recettes depuis le 1er janvier 1856....	448,884 62	
Recettes totales de la semaine sur les 2 sections.....	231,198 28	
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....	3,205,403 73	
Total.....	3,436,602 01	

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 404 kilomètres.
Id. en 1856, 307 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 150 id.

Recettes du 9 au 15 avril 1857

CHEMIN DE FER.

39,802 voyageurs	82,889 40
Bagages, marchandises, etc.	95,889 76
TOTAL	178,779 16
Recettes du CANAL LATÉRAL	20,041 02
Recettes antérieures	2,688,940 63
Total depuis le 1er janvier 1857	2,887,760 81
15e semaine de 1857. Chemin de fer	178,779 16
Id. Canal latéral	20,041 02
Total de la semaine en 1857	198,820 18
15e semaine de 1856. Chemin de fer	80,383 85
Id. Canal latéral	15,721 61
Total de la semaine en 1856	96,105 46
Différence en faveur de 1857.	102,714 72

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857	2,887,760 81
1856	1,344,982 00
Différence en faveur de 1857	1,542,778 81

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1857,	361 09	95 43
1856,	261 83	103 81
Diminution,	100 07	8 38

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Section de Lyon à Bourg.)

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 9 au 15 avril.

8,677 Voyageurs	22,066 85
Bagages, marchandises, etc.	6,878 15
Total	28,945 »
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1857	315,006 70
TOTAL	343,951 70

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

(Lignes de Bâle à Sissach et Aarau-Olten-Lucerne, 84 kilomètres.)

Recettes du 1 au 31 mars 1857.

	Voyageurs	Marchandises (quintaux à 50 kil.	Recettes.
Du 1er au 28	50,187	112,572	68,700 »
Mois précédents.	83,977	193,866	106,915 96
Totaux..	134,164	306,438	175,615 96

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS.

1857. — Longueur exploitée, 402 kilomètres.
1856. — — — 402 —

Mars 1857.

181,089 voyageurs	425,933 48
14,396 tonnes de marchandises	169,645 10
Total du mois	595,578 58
Mois correspondant 1856	568,681 58
Différence en faveur de 1857	26,896 00
Recette depuis le 1er janvier 1857	1,644,342 » »
Recette correspondante de 1856	1,518,688 » »
Différence en faveur de 1857	125,654 » »

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 26 mars au 1 avril 1857.

Voyageurs	23,820 65
Bagages	907 50
Marchandises : grande vitesse	2,981 09
Id. petite vitesse	9,784 17
Exploitation de Biella	4,871 25
Exploitation de Vercelli-à-Valence	3,893 15
Ensemble	45,287 79
Recette correspondante de 1856	33,759 43
Différence en faveur de 1857	11,528 35

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. id. 1,039 id.

Du 9 au 15 avril 1857.

	En francs, au change de 121 1/2
51,103 voyageurs	235,836 73
20,131 tonnes Marchandises	309,720 »
Total de la semaine	545,556 73
Semaine correspond. 1856	503,235 91
Différence en faveur de 1856	48,279 18
Recettes depuis le 1 janvier 1857	7,373,184 » »
Recettes depuis le 1 janvier 1856	8,445,969 » »
Différence en faveur de 1856	1,072,785 » »

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

Mars 1857

	1857.	1856	1855.
Voyageurs	32,415 30	32,006 35	30,507 78
Bagages	686 50	699 35	614 53
Bétail	1,807 45	1,069 35	1,624 85
Marchandises	19,770 80	21,026 50	24,686 48
	54,680 05	55,791 64	57,433 36

Diminution en 1857 de fr. 1,111 59 sur 1856
de 2,753 31 sur 1855

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 378 kilom.)

Du 4 au 10 avril 1857.

7,257 Voyageurs	31,781 32
Bagages, marchandises, etc.	65,824 43
Total de la semaine	97,608 75
Recettes de la semaine correspondante de 1856	68,927 95
Différence en plus en 1857	28,680 80
Recettes antérieures	1,215,762 47
Total	1,313,371 32

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

15e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 6 au 12 avril

1,866 voyageurs. — 10,072 quint. bagages, marchandises	fr. 11,404 65
Recette correspondante de 1856	5,980 45
Augmentation	5,424 20
Recettes depuis le 1er janvier 1857	127,329 20
Recette correspondante de 1856	73,038 05
Différence en faveur de 1857	54,291 15

CHEMIN DE FER NORD-EST SUISSE.

1857. — Longueur exploitée : 114.4 kilomètres.
1856. — 100.8 —

Mars 1857 (*)

43,500 voyageurs	56,000 »
205,000 quint. marchandises et bagages	77,000 »
Total du mois	131,000 »
Mois correspondant de 1856	82,355 » »
Différence en faveur de 1857.	48,645 » »
Recettes depuis le 1er janvier 1857	398,158 » »
Recettes correspondantes 1856	208,791 » »
Différence en faveur de 1857.	189,367 » »

(*) Résultat approximatif.

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 5 au 11 avril 1857

6,038 voyageurs	fr. 4,444 20
Marchandises	918 40
Recettes antérieures	100,645 45
Total	106,008 05

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (15e semaine)		Par journée de voiture (Omnibus.	de tramway.)
Du 12 au 18 avril 1857	243,800 » »	81 38	50 78
Semaine correspondante de 1856	203,739 50	71 10	43 99
Rec. depuis le 1er janv. 1857	3,182,491 90	73 37	42 13
Période correspondante de 1856	2,908,694 25	66 45	40 54
Différence en faveur de 1857.	273,897 65	6 92	1 59

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

DU NORD.

Les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer du Nord ont l'honneur de convoquer MM. les actionnaires pour le 30 avril 1857, à trois heures de relevée, à la salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 49 bis, en assemblée générale ordinaire, conformément à l'art. 34 des statuts, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration et de statuer sur les comptes annuels de la Société.

Et éventuellement, en assemblée générale extraordinaire, en vertu de l'art. 41 des statuts, pour délibérer sur la concession demandée des lignes ci-après :

1° Un chemin de fer de Paris à Soissons ;

2° Un chemin de Rouen à Saint-Quentin par Amiens et Ham ;

3° Un chemin de Boulogne à Calais, avec embranchement sur Marquise ;

4° Un chemin destiné à desservir les bouillères du Pas-de-Calais ;

5° Un embranchement de Senlis à Chantilly.

Conformément à l'art. 36 des statuts, il faut, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, être possesseur de 40 actions au moins. Les titres et, s'il y a lieu, les procurations, doivent être déposés avant le 15 avril 1857, à Paris, au siége de la Société, place Roubaix, 24, ou à Londres, chez MM. N.-M. Rothschild et fils.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

Messieurs les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus, aux termes de l'article 34 des statuts, que l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire est convoquée pour le mardi 28 avril 1857, à trois heures de l'après-midi, salle Sainte-Cécile, 49 bis, rue de la Chaussée-d'Antin, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration, de statuer sur les comptes annuels de la Société et de délibérer s'il y a lieu :

1° Sur un projet de réunion avec la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée ;

2° Sur divers projets de traités avec l'Etat et avec les Compagnies d'Orléans et du Grand-Central, ayant pour objet des concessions nouvelles et l'extension du réseau actuel ;

3° Sur les voies et moyens à créer ;

4° Sur les modifications aux statuts résultant de la réunion projetée avec la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée et des extensions apportées à la concession ;

5° Sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration aux effets ci-dessus ;

6° Sur toutes autres questions qui pourront être mises à l'ordre du jour de l'assemblée extraordinaire, en conséquence des traités sus-mentionnés.

L'assemblée générale extraordinaire ne peut délibérer sur ces propositions qu'à la condition de réunir le cinquième du fonds social ; en conséquence, messieurs les actionnaires ayant au moins quarante actions sont invités à se rendre à cette assemblée et, aux termes de l'art. 35 des statuts, ils doivent à cet effet se présenter à l'administration centrale de la Compagnie, 47, rue de Provence, du mardi 31 mars au mardi 14 avril, de 10 heures à 2 heures, pour y déposer leur titres.

Une carte d'admission, nominative et personnelle, sera remise à chacun d'eux. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

Le Secrétaire général,

G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

AVIS A MM. LES ACTIONNAIRES.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 29 avril 1857.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée a l'honneur d'inviter MM. les actionnaires à se réunir en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, le 29 avril courant, à 3 heures précises, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 49 *bis*, à l'effet d'entendre le rapport et recevoir les comptes du Conseil d'administration pour l'exercice 1856, et de délibérer s'il y a lieu :

1° Sur un projet de réunion avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon ;

2° Sur divers projets de traités avec l'État et avec les Compagnies d'Orléans et du Grand-Central, ayant pour objet des concessions nouvelles et l'extension du réseau actuel ;

3° Sur les voies et moyens à créer ;

4° Sur les modifications aux statuts, résultant de la réunion projetée avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et des extensions apportées à la concession ;

5° Sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration aux effets ci-dessus ;

6° Sur toutes autres questions qui pourront être mises à l'ordre du jour de l'assemblée extraordinaire, en conséquence des traités sus-mentionnés.

L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires de 20 actions au moins, déposées au siége de la Société quinze jours au plus tard avant l'époque fixée pour la réunion.

L'assemblée générale extraordinaire ne délibérera valablement sur les objets mis à l'ordre du jour qu'à la condition de réunir le cinquième du fonds social. En conséquence, MM. les actionnaires sont invités à se rendre à l'assemblée et à effectuer en temps utile le dépôt des titres nécessaires à cet effet.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de St-Rambert à Grenoble a l'honneur de prévenir Messieurs les actionnaires que, conformément à l'art. 31 des statuts, l'assemblée générale annuelle se réunira le mercredi 29 avril 1857, à 3 heures, salle Hierz, rue de la Victoire, 48.

L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires de vingt actions au moins déposées à Paris à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, et à Grenoble, chez MM. Caillard père, fils et C°, banquiers, trois jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

CHEMIN DE FER

de

LYON A GENÈVE.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire.

MM. les actionnaires du chemin de fer de Lyon à Genève sont invités à se réunir en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, le mardi 28 avril, à trois heures et demie précises, salle Hierz, rue de la Victoire, 48, pour entendre le rapport du Conseil d'administration et les comptes de l'exercice 1856.

Ils auront à délibérer :

Sur un projet de rétrocession d'une partie de la concession en Suisse ;

Sur un projet d'augmentation du fonds social et de modification des statuts ;

Et sur toutes autres questions qui pourront être mises à l'ordre du jour.

MM. les actionnaires possesseurs de vingt actions ou plus, qui désireront assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres, huit jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion :

A Paris, au siége de la Compagnie, rue Laffitte, 23, de dix à deux heures ;

A Lyon, dans les bureaux de l'exploitation, quai Bonne-Rencontre, 5 ;

A Genève, chez MM. Ch. Kohler et C°, banquiers.

Aux termes des statuts, nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires s'il n'est actionnaire lui-même. — Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie, et une carte d'admission, nominative et personnelle, sera remise à chaque déposant.

CHEMIN DE FER

CENTRAL-SUISSE.

Assemblée générale du 30 avril.

MM. les actionnaires sont prévenus que la question portée à l'ordre du jour de l'assemblée générale du 30 avril sous le n° 4, et concernant le traité de fusion entre différentes Compagnies suisses, ne sera pas soumise à la délibération de l'assemblée.

Bâle, le 21 avril 1857.

CHEMIN DE FER

DE

LAUSANNE A FRIBOURG

ET A LA

FRONTIÈRE BERNOISE

MM. les actionnaires sont prévenus qu'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire est convoquée pour le jeudi 30 avril, à trois heures et demie, salle Sax, rue Saint-Georges 50, à Paris, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration, approuver les comptes et délibérer sur un traité de fusion et sur les autres questions qui pourraient être mises à l'ordre du jour.

MM. les actionnaires porteurs de dix actions au moins, qui désireront assister à l'assemblée générale, devront, aux termes de l'art. 40 des statuts, déposer leurs titres et leurs procurations, huit jours au moins avant le 30 avril, soit au siége de la Compagnie à Fribourg, soit au domicile élu à Paris, rue Laffitte, 23.

COMPAGNIE

I. et R. P. des chemins de fer

LOMBARDS-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 30 mai 1857.

Le Conseil d'administration de la Compagnie a l'honneur d'inviter MM. les actionnaires à se réunir en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, le 30 mai prochain, à 9 heures du matin, dans la salle du Conservatoire de musique (à Vienne, Autriche), à l'effet d'entendre le rapport et de recevoir les comptes du Conseil d'administration, pour la période écoulée depuis la prise de possession par la Compagnie, jusqu'à la fin de l'année 1856. L'assemblée aura, en outre, à délibérer sur un traité qui a été conclu provisoirement avec le gouvernement autrichien, et qui apporte certaines modifications aux dispositions de l'art. 19 de la convention du 14 mars 1856, et sur la nomination d'un nouveau membre du Conseil d'administration.

L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires d'au moins 40 actions ou certificats provisoires qui devront être déposés, au plus tard quatorze jours avant la réunion, dans l'un des bureaux ci-après :

A Vienne, à la Banque de crédit pour le commerce et l'industrie.

A Milan, chez MM. Ulrich et Brot.

A Paris, chez MM. de Rothschild, frères.

A Londres, chez MM. N. M. de Rothschild et fils.

En échange des titres déposés, il sera délivré des certificats de dépôt qui donneront droit d'admission à l'assemblée.

Les actionnaires appelés à prendre part aux délibérations de l'assemblée générale ne peuvent s'y faire représenter que par des délégués munis de pouvoirs écrits, et qui aient déjà eux-mêmes le droit d'assister à l'assemblée.

Les pouvoirs devront être conçus dans la forme indiquée ci-dessous.

« J'autorise M. à me représenter à l'assemblée générale des » chemins de fer lombards-vénitiens et » de l'Italie centrale, qui doit avoir » lieu à Vienne, le 30 mai 1857. »

Ils seront inscrits sur le verso du certificat de dépôt et devront être présentés au bureau de l'administration, à Vienne (Augustiner Gasse, n° 1,157), au plus tard le 25 mai.

Les résolutions à soumettre à l'assemblée générale ne pouvant être valablement votées, aux termes de l'art. 28 des statuts, qu'à la majorité des deux tiers des voix des membres présents, et à la condition que l'assemblée générale réunisse 40 membres au moins, représentant le dixième au moins du fonds social, MM. les actionnaires sont instamment priés de se rendre à cette assemblée ou de s'y faire représenter.

BOIS INJECTÉS. Procédé Boucherie neveu, s. g. d. g. pour la préparation des bois secs en grume ou équarris.

S'adresser pour cessions ou fournitures en France et à l'étranger, à MM. Dumoulin, Dulys frères, à Bordeaux.

Digitized by Google

COMPAGNIE DU

CHEMIN DE FER ET DES HOUILLÈRES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

Une assemblée générale ordinaire et extraordinaire des actionnaires est convoquée pour le jeudi 30 avril courant, à huit heures du soir, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99, à Paris.

Cette assemblée après avoir entendu le rapport du directeur-gérant, aura à statuer sur les comptes annuels de la Compagnie et sur les pouvoirs à donner, conformément à l'art. 41 des statuts, pour la réunion ou fusion de la Compagnie avec la Société de l'éclairage au gaz et des haut-fourneaux et fonderies de Marseille.

Pour pouvoir faire partie de l'assemblée, il faut être possesseur de dix actions au moins et les déposer au siége de la Société, cinq jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

Ce dépôt sera reçu dans les bureaux, rue de Richelieu, n° 99, tous les jours non fériés, de dix heures à trois heures.

SOCIÉTÉ DE

L'ÉCLAIRAGE AU GAZ ET DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE.

Les actionnaires sont prévenus, conformément à l'article 30 des statuts, qu'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire est convoquée pour le mercredi 29 avril courant, à huit heures du soir, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99, à Paris,

Pour entendre le rapport du directeur gérant,

Et pour statuer tant sur les comptes annuels de la Société, que sur les pouvoirs à donner, aux termes de l'article 36 des statuts, pour la réunion ou fusion de la Société avec la Compagnie du chemin de fer et des houillères de Portes et Sénéchas.

Pour pouvoir faire partie de l'assemblée, les possesseurs de dix actions au moins doivent déposer leurs titres au siége de la Société cinq jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

Ce dépôt sera reçu dans les bureaux, rue de Richelieu, 99, à Paris, tous les jours non fériés, de dix heures à trois heures.

SOCIÉTÉ DES

PORTS DE MARSEILLE

L'assemblée générale annuelle est convoquée pour le mardi 28 avril courant, à huit heures du soir, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99, à Paris.

Pour pouvoir en faire partie, il faut être porteur de vingt actions et les déposer au siége social, cinq jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

Ce dépôt sera reçu dans les bureaux de la Société, tous les jours non fériés, de dix heures à quatre.

SOCIÉTÉ ANONYME

DE LA

MANUFACTURE DE GLACES D'AIX-LA-CHAPELLE (Prusse Rhénane).

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires, en exécution de l'art. 38 des statuts, que l'assemblée générale annuelle aura lieu à Aix-la-Chapelle, au bureau de la Société, le mercredi 27 mai 1857, à dix heures précises du matin.

Le Conseil rappelle aux actionnaires qu'aux termes de l'art. 37 des statuts, l'assemblée se compose des actionnaires qui sont porteurs de dix actions au moins.

Les actions doivent être déposées, au plus tard, quinze jours avant celui de l'assemblée générale, soit à Paris, au bureau de la Société 47, rue Neuve-de-Luxembourg, soit à Aix-la-Chapelle, chez le directeur général, où l'on remettra en échange un récépissé et une carte d'admission nominative et personnelle. L'actionnaire ayant droit d'assister aux assemblées peut, en vertu d'un mandat spécial, s'y faire représenter par un autre actionnaire ayant le même droit.

Aix-la-Chapelle, le 18 avril 1857.

Pour le Conseil d'administration :

Le directeur général,
HENOCH.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET FONDERIES DE PLOMB ET DE ZINC

DE STOLBERG ET DE WESTPHALIE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire de la Société est convoquée pour

Jeudi 28 mai prochain, à dix heures du matin,

dans la grande salle du théâtre, à Aix-la-Chapelle. Ils justifient de la propriété de leurs actions en les déposant, conformément à l'art. 35 des statuts, quinze jours avant la réunion de l'assemblée générale :

A Aix-la-Chapelle, au siége de la Société, rue Haute, 59;

A Paris, au bureau de la Société, 47, rue Neuve-de-Luxembourg;

A Cologne, chez la Société de la banque A. Schaaffhausen;

A Berlin, chez MM. Mendelssohn et Cie;

A Liége, chez MM. Nagelmaekers et fils;

A Bruxelles, chez MM. Brugmann fils,

Où il leur sera délivré, au nom de la direction, un récépissé de ce dépôt et une carte d'entrée personnelle.

Aix-la-Chapelle, le 20 avril 1857.

Le Directeur général,
Wilh. VON DER HEYDT.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES VERRERIES

DE FRANCE ET DE L'ETRANGER.

28, rue Grange-Batelière.

Le gérant de la Compagnie, d'accord avec le Conseil de surveillance, a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires, que, conformément à la décision de l'assemblée générale extraordinaire du 19 janvier dernier, qui a décidé que les actions de la Compagnie seraient échangées contre d'autres, revêtues de la signature du gérant et d'un des membres du Conseil de surveillance, l'échange des actions anciennes contre des nouvelles a lieu au siége de la Société depuis le 15 avril courant, et qu'à partir du 1er mai prochain, lesdites actions ainsi régularisées auront seules cours valable, et seront numérotées de un à cinquante mille.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES CHARBONNAGES DU NORD DE CHARLEROY.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 26 des statuts, aura lieu à Bruxelles, à l'hôtel de la Société générale, le lundi 11 mai 1857, à midi.

Après les rapports de l'agent général et des commissaires, l'assemblée aura à délibérer sur diverses affaires qui lui seront soumises par le Conseil d'administration.

MM. les actionnaires porteurs de dix actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt à la caisse de la Société générale à Bruxelles ou à la Banque de France, ont seuls le droit d'assister à l'assemblée générale.

A partir du 1er mai 1857, les comptes et bilan, avec pièces à l'appui, seront soumis, au siége de la Société, à l'inspection de tous les actionnaires.

FILATURE ROUENNAISE

LA FOUDRE.

Le nombre des actions déposées n'ayant pas permis à l'assemblée générale, convoquée pour le 31 mars 1857, de se constituer, MM. les actionnaires sont de nouveau convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire pour le lundi 4 mai 1857, à trois heures, salle Lemardelay, rue Richelieu, 100, à l'effet de délibérer sur les propositions qui étaient à l'ordre du jour de la première réunion.

MM. les actionnaires porteurs de dix actions sont invités à en faire le dépôt, trois jours d'avance, dans la caisse de MM. Loignon et Cie, banquiers de la Société, rue Chauchat, n° 10.

Les gérants : HARTOG FRÈRES ET Cie.

CHEMIN DE FER

DE L'EST DE BAVIÈRE

L'administration de la Société royale privilégiée des chemins de fer de l'*Est de Bavière*, a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les intérêts dus pour une année, du 14 mai 1856 au 14 mai 1857, sur les sommes versées sur les actions de la susdite Société, seront payés à partir du 14 mai prochain, de 10 heures à 2 heures (les dimanches et fêtes exceptés),

A Paris, chez MM. *de Rothschild frères*, 21, rue Laffitte au cours du jour sur *Francfort-sur-Mein*, à raison de fr. 1 21, soit à 1/2 0/0 l'an, sur les versements de 15 0/0 par action.

Et également à raison de à 1/2 0/0 l'an, depuis le jour du versement jusqu'à ladite échéance du 14 mai 1857, sur les actions entièrement libérées.

A cet effet, les titres provisoires doivent être présentés pour être estampillés.

CHEMIN DE FER ÉLISABETH.

Convocation de la première assemblée générale ordinaire.

Conformément aux §§ 37 et 38 des statuts de la Société approuvée par S. M. l'empereur d'Autriche, MM. les actionnaires du chemin de fer Elisabeth sont convoqués en assemblée générale ordinaire, le lundi 25 mai 1857, à 9 heures du matin, salle de l'Union musicale, à Vienne, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration et de délibérer sur un projet de pensions pour le personnel de l'entreprise.

Ceux de MM. les actionnaires qui désirent assister à cette assemblée devront, aux termes des §§ 39 et 43 des statuts, être propriétaires de 40 actions; ils sont invités à dépo-er leurs titres quinze jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion, et au plus tard jusqu'au 11 mai inclusivement,

A Vienne, à la caisse de la Société, Gundelhof, n° 588.

A Paris, chez MM. de Rothschild frères, rue Laffitte, 21, de 10 à 2 heures.

Aux termes des statuts, la possession de 40 actions donne droit à une voix; mais aucun actionnaire ne pourra réunir en sa personne plus de 10 voix, ni représenter comme mandataire plus de 30 voix.

Les actionnaires ne peuvent se faire représenter que par des personnes qui sont déjà membres de l'assemblée, et ils auront dans ce cas à signer la procuration qui se trouve au dos de leur carte d'admission. Cette procuration doit être présentée à ladite caisse, à Vienne, le 22 mai au plus tard.

Vienne, 20 avril 1857.

Par ordre du Conseil d'administration du chemin de fer I. R. privilégiée Impératrice Elisabeth.

COMPAGNIE DES

JOURNAUX RÉUNIS.

Les actionnaires de la Compagnie des journaux réunis sont prévenus, conformément à l'art. 37 des statuts, que l'assemblée générale annuelle est convoquée pour le lundi 27 avril courant, à huit heures du soir, au siége de la Compagnie, rue Richelieu, 99, à Paris.

Pour pouvoir faire partie de l'assemblée il faut être porteur de dix actions et les déposer au siége social, huit jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

Ce dépôt sera reçu dans les bureaux, tous les jours non fériés, de dix heures à trois heures.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La spéculation est retombée dans le doute et l'hésitation. Un moment soutenue, par les projets de modifications des statuts de la Banque, elle a craint que l'augmentation du capital ne fût pas appliquée de manière à prêter un secours efficace à la place; alors la rente, qui avait assez bien résisté jusqu'alors à l'influence des nouvelles de Londres, a enfin cédé. Les cours du 3 0/0 se sont affaissés de jour en jour. On a fléchi presque sans réaction de 69 95 à 69 30.

La baisse commence pourtant à rencontrer de la résistance aux cours actuels de la rente. C'est dans six semaines que l'on doit détacher le coupon de semestre du 3 0/0, et l'acheteur de rente à 69 30 ne la paie en réalité que 68 fr.

Les actions de la Banque de France ont encore éprouvé de fortes oscillations. Elles ont repris de 4,300 à 4,450 et elles sont restées à 4,425.

Les actions de Lyon ont eu de fréquentes oscillations. Elles ont touché plusieurs fois au cours de 1,595, et elles sont retombées à 1,565. La Méditerranée a éprouvé des variations analogues, de 2,160 à 2,140.

Les actions de l'Est anciennes sont retombées de 880 à 845, et les nouvelles de 820 à 787 50.

Les actions du Midi anciennes ont reculé de 855 à 830.

Le Nord a fléchi de 1,012 50 à 995.

Les affaires ont été nulles sur les actions de Genève, qui ont reculé à 800.

L'Ouest se soutient relativement avec plus de facilité que la plupart des autres grandes lignes, quoiqu'il ait fléchi de 787 50 à 780 50.

Les chemins de fer autrichiens sont continuellement offerts; ils ont fléchi à 710.

Les chemins de fer romains donnent lieu à beaucoup de transactions. Ils ont monté cette semaine à 550 et 555.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 18 au 23 avril :

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 69 70 à 69 20, elle est restée à 69 30 ; elle a varié à terme de 69 95 à 69 25, elle est restée à 69 30.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi de 92 50 à 90 50; elle est restée à 92.

La Banque a monté de 4,300 à 4,450, elle est restée à 4,425.

Le Crédit mobilier a fléchi de 1,393 à 1,335, il a fermé à 1,340.

Orléans a fléchi de 1,500 à 1,480, il est resté à 1,490.

Le Nord a fléchi de 1,012 50 à 985, il est resté à 997 50.

L'Est ancien a baissé de 877 50 à 840, il a fermé à 845. L'Est nouveau a varié de 820 à 782 50, il a fermé à 787 50.

Lyon a fléchi de 1,585 à 1,555, il est resté à 1,565.

La Méditerranée a fait 2,180; elle a rétrogradé à 2,120, elle est restée à 2,137 50.

Le Midi ancien a fléchi de 855 à 830, il est resté à 832 50. Le Midi nouveau a baissé de 860 à 830, il est resté à 835.

L'Ouest a fléchi de 785 à 770, il a fermé à 780.

Le Grand Central a varié de 612 50 à 605, il est resté à 608 75.

Genève a fléchi de 831 25 à 800, il est resté à 805.

Saint-Rambert a baissé de 672 50 à 665, il a fermé à 660.

Les Ardennes ont fléchi de 607 50 à 580, ils ont fermé à 585.

Béziers a monté de 605 à 622 50, il est resté à 602 50.

Les Autrichiens ont fléchi de 740 à 710; ils ont fermé à 715.

L'Ouest suisse a baissé de 527 50 à 505.

Le Central suisse a baissé de 510 à 495.

Les Lombard-Vénitiens ont baissé de 642 50 à 632 50.

Les François-Joseph ont baissé de 510 à 505.

La Compagnie générale des Eaux est tombée à 202 50. Cette Compagnie a livré 2,000 actions à la Compagnie des Eaux d'Auteuil. Ces actions sont entrées pour un tiers environ dans le paiement du prix des Eaux d'Auteuil. Ces actions, attribuées aux anciens actionnaires d'Auteuil qui depuis longtemps, avaient en main une valeur qui ne se négociait pas, ont été jetées sur la place et ont amené la baisse des actions de la Compagnie générale des Eaux; mais ce fait momentané n'a aucune influence sur les fonds même de l'affaire, qui est toujours excellente.

Samedi. — La rente était lourde et toutes les valeurs ont fléchi sensiblement. La spéculation se montrait découragée par les nouvelles du marché de Londres. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 15 c. à 69 55 et à terme de 15 c. à 69 70. Le 4 1/2 0/0 a monté de 50 c. à 92 50 ; la Banque de 75 à 4,325. Le Crédit mobilier a fléchi de 15 à 1,382 50 à terme. Orléans a monté de 2 50 à 1,507 50 ; Béziers, de 10 à 610. Le Nord a fléchi de 2 50 à 1,010 ; l'Est, de 7 50 à 865 ; l'Est nouveau, de 10 à 805 ; Lyon, de 5 à 1,585 ; la Méditerranée, de 10 à 2,165 ; le Midi ancien, de 3 75 à 858 75 ; le Midi nouveau, de 7 50 à 850 ; l'Ouest, de 5 à 777 50; le Grand-Central, de 2 50 à 608 75 ; Genève, de 7 50 à 820 ; Saint-Rambert, de 10 à 663 ; les Ardennes, de 2 50 à 597 50 ; les Autrichiens, de 3 75 à 733 75 ; l'Emmanuel, de 1 25 à 580 ; le Saragosse, de 2 50 à 495. Le François-Joseph a monté de 1 25 à 506 25.

Lundi. — La baisse a fait de nouveaux progrès assez rapides sur la rente, et les chemins de fer continuaient à être offerts. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 10 c. à 69 25 et à terme de 35 c. à 69 35 ; le 4 1/2 0/0, de 50 c. à 92 La Banque a monté de 25 à 4,450. Le Crédit mobilier a fléchi de 25 à 1,375 50; l'Orléans, de 22 50 à 1,485 ; le Nord, de 15 à 995 ; l'Est ancien, de 20 à 845 ; l'Est nouveau, de 15 à 790 ; Lyon, de 20 à 1,565 ; la Méditerranée, de 40 à 2,125 ; le Midi ancien, de 18 75 à 830 ; le Midi nouveau, de 10 à 840 ; l'Ouest, de 5 à 772 50 ; le Grand-Central, de 2 25 à 607 50 ; Genève, de 12 à 812 50; Saint-Rambert, de 10 à 6 5 ; les Ardennes, de 2 50 à 595 ; les Autrichiens, de 18 75 à 715; l'Emmanuel, de 2 50 à 577 50. Béziers s'est tenu à 610; les Lombards, de 633 75 à 630 ; le François-Joseph, de 505 à 500 ; le Saragosse, à 495.

Mardi. — La baisse paraissait arrêtée. Il y avait encore de l'hésitation, mais les bas cours avaient décidé quelques vendeurs à rentrer dans leurs valeurs. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 69 15 à 69 25, et à terme de 69 45 à 69 25; le 4 1/2 0/0, de 91 75 à 92 ; la Banque, de 4,440 à 4,450 ; le Crédit mobilier, de 1,355 à 1,347 50 ; l'Orléans, de 1,490 à 1,485 ; le Nord, de 1,000 à 995 ; l'Est ancien, de 845 à 845 ; l'Est nouveau, de 788 à 790 ; Lyon, de 1,572 à 1,565 ; la Méditerranée, de 2,110 à 2,130 ; le Midi ancien, de 830 à 832 50; le Midi nouveau, de 837 50 à 835 ; l'Ouest, de 770 à 772 ; le Grand-Central, de 605 à 606 25 ; Genève, de 800 à 807 50 ; Saint-Rambert, de 650 à 660 ; les Ardennes, de 590 à 592 50 ; Béziers, de 607 50 à 610 ; les Autrichiens, de 717 50 à 710 ; l'Emmanuel, de 575 à 677 50 ; les Lombards, de 630 à 628 75 ; les François-Joseph, de 500 à 505 ; les Saragosse se sont tenus à 505 ; l'Ouest de la Suisse, à 525.

Mercredi. — Les cours s'étaient raffermis au début de la bourse, et toutes les valeurs étaient même demandées; mais la baisse a recommencé à partir de deux heures, et elle a même fait de nouveaux progrès. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 69 20 à 69 35, et à terme de 69 55 à 69 30; le 4 1/2 0/0, de 91 à 90 50; la Banque, de 4,425 à 4,400; le Crédit mobilier, de 1,356 50 à 1,335 ; Orléans, de 1,497 50 à 1,485 ; le Nord, de 1,002 50 à 993 75; l'Est ancien, de 850 à 847 50; l'Est nouveau, de 792 50 à 787 50; Lyon, de 1,587 50 à 1,565; la Méditerranée, de 2,160 à 2,140; le Midi ancien, de 837 50 à 832 50 ; le Midi nouveau, de 840 à 835; l'Ouest, de 780 à 777 50; le Grand-Central, de 610 à 608 75; Genève, de 810 à 802 50 : St-Rambert, de 665 à 660; les Ardennes, de 592 50 à 590, Béziers, de 610 à 600 ; les Autrichiens, de 720 à 717 50; le Victor-Emmanuel, de 577 50 à 575; les Lombards-Vénitiens, de 630 à 635 ; les François-Joseph, de 505 à 506 25.

Jeudi. — Les cours étaient plus fermes au début; mais l'amélioration n'a pas été de longue durée. Les offres avaient recommencé à la clôture tant sur la rente que sur les chemins. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 05 à 69 30, et elle a varié à terme de 69 40 à 69 30. Le 4 1/2 0/0 a repris de 1 50 à 92. La Banque a monté de 25 à 4,425 ; le Crédit mobilier, de 2 50 à 1,440 ; Orléans, de 5 à 1,490; le Nord, de 3 75 à 997 50 ; l'Ouest, de 2 50 à 780 ; Genève, de 2 50 à 805 ; Béziers, de 2 50 à 602 50. L'Est ancien s'est tenu à 845; l'Est nouveau, à 787 50; le Midi ancien, à 832 50; le Midi nouveau, à 835; Lyon, à 1,563; le Grand-Central, à 608 75 ; Saint-Rambert, à 660. La Méditerranée a fléchi de 2 50 à 2,137 50, les Ardennes, de 5 à 585; les Autrichiens, de 2 50 à 715; l'Ouest suisse, de 10 à 5 5 ; le Central suisse, de 5 à 490; le François-Joseph, de 1 25 à 505; le Saragosse, de 2 50 à 492 50. Les Lombards-Vénitiens ont monté de 2 50 à 632 50. Le Victor Emmanuel s'est tenu à 575.

Vendredi. — La Banque d'Angleterre n'ayant pris aucune nouvelle mesure, notre marché a repris confiance. La rente a repris faveur, et les chemins de fer étaient également *en hausse*. Le 3 0/0 a monté au comptant de 15 à 69 45, et à terme de 25 à 69 55. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 25 à 91 75 ; la Banque, de 35 à 4,390. Le Crédit mobilier a monté de 20 à 1,360; Orléans, de 12 50 à 1,500 ; le Nord, de 7 50 à 1,002 50; l'Est ancien, de 7 50 à 852 50; l'Est nouveau, de 5 à 790; Lyon, de 7 50 à 1,572 50; la Méditerranée, de 7 50 à 2 145 ; le Midi, de 10 à 845; l'Ouest, de 10 à 790 ; le Grand-Central, de 1 25 à 610; Genève, de 10 à 815; Saint-Rambert, de 5 à 665; les Ardennes, de 5 à 590; les Autrichiens, de 15 à 730 ; les Lombards-Vénitiens, de 5 à 637 50 ; les Saragosse, de 5 à 497 50.

LATOUR.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Anonymes ou commandites	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale	Versements effectués	Dernier intérêt payé	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer.	C	100.000	500	tout.	7 50	[illegible]	530 ..
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	24.000	1.500	tout.	55 ..	janv. juil.	827 50
Omnibus des chemins de fer.	C	1.200	300	id	21 ..	février...	175 ..
Omnibus de Londres	C	250.000	100	id	6 25		[illegible]
Comp. imp. des voitures de Paris	A	400.000	100	id	1 65	mars	13 75
Gondoles parisiennes	C	1.500	50	id	2 50	févr. août	140 ..
Omnibus de Lyon	C	..	100	tout.	.. ..		38 75
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital.	A	50.120	1.000	tout	50 ..	avril. oct	415 ..
— act. de jouiss.	A	[illegible]	1.000	id	8 ..	1er juill.	100 ..
Bourgogne, action de capital	A	[illegible]	1.000	id	50 ..	avril. oct	1050 ..
— action de jouiss.	A	27.000	1.250		12 50	1er juin	140 ..
Arles à Bouc, act. de capital	A	8.000	1.000		50 ..	avril. oct	.. ..
Trois canaux, act. de capital	A	17.000	1.000	id	50 ..		.. ..
Roanne à Digoin	A	13.000	1.000	id	11 ..	mai	.. ..
Aire à la Bassée	A	[illegible]	5.000	id.	490 ..	févr. août	.. ..
Sambre à l'Oise	A	11.000	1.000	id.	70 ..		800 ..
Scarpe inférieure	C	2.200	1.000	id.	129 ..		1500 ..
Sambre française canalisée	A	6.000	1.000	id.	115 25		1150 ..
Canalisation de l'Èbre	A	6.000	500	id	40 ..		.. ..
Eaux d'Auteuil et de Neuilly	C	8.000	250	id	6 70	avril oct.	.. ..
Compagnie générale des Eaux	A	80.000	250	125	6 0.0		210 ..
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	C	10000 part	1.000	150	.. ..	avril, oct.	260 ..
Pont, gare et port de Grenelle	A	1.000	1.000	id.	10 ..		.. ..
Pont de Rouen	A	[illegible]	1.000	id	41 ..	janv. juill.	.. ..
Ponts réunis	C	3.000	1.000	id	51 20		.. ..
Nouveaux Ponts réunis	C	4.000	1.000	id	51 40		.. ..
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Cie	C	10.000	500	100	195 74	janv. juill.	535 ..
Compagnie franco-améric.	C	..	500	500	151 25	juin, déc	117 50
Messageries imp. Serv. marit.	A	40.000	500	tout	120 ..	janv. juill.	1150 ..
Cie cent. de transp. et de nav.	C	5.000	250	id	10 ..		[illegible]
Compagnie générale maritime	A	80.000	500	[illegible]	11 50	janv. juill.	195 ..
Marc Fraissinet père et fils	C	..	500	id	.. ..		300 ..
Arnaud Touache fr. et Cie	C	..	500	id	.. ..		425 ..
Armements marit. Barbey et Cie	C	..	500	tout	10 0.0		500 ..
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)	C	24000 parts	300	tout	27 ..	avril. oct.	300 ..
Centre-du-Flénu	C v	3.000	1.000	id	21 ..		215 ..
Pont-de-Loup-Sud	C v	2.000	1.000	id.	70 ..	mars	400 ..
Montrau-Saint-Étienne	C v	2.000	500	id	.. ..		.. ..
Blanzy	C	30.000	500	id.	30 ..	févr. août	725 ..
Azincourt	A	1.200	1.000	id	150 ..		1450 ..
Chazotte	A	1.500	1.000	id	65 ..		700 ..
Layon-et-Loire	A	1.500	1.000	id	.. ..		400 ..
Loire (quatre groupes)	A	80.000	1.000	id	30 ..	avril oct	720 ..
Loire	A	80.000	[illegible]	id.	12 ..	id	170 ..
St-Étienne	A	80.000	1.000	id	[illegible]	id.	210 ..
Montrambert	A	80.000	1.000	id.	15 ..	id	.. ..
Rive-de-Gier	A	80.000	1.000	id.	27 50	id.	281 25
Mayenne et Sarthe	A	11.000	1.000	id	30 ..		625 ..
Grand'Combe	A	25.000	1.000	id	60 ..	janv. juill	1000 ..
Haute-Loire (anc. Société)	C v.	5.000	500	id.	.. ..	avril oct	300 ..
Carmaux-Toulouse	C	11.000	1.000	id.	10 ..	janv. juill	137 50
Épinac	A	2.400	1.200	id.	100 ..		.. ..
Houillères réunies-s-Quaregnon	A	6.000	250	id.	.. ..		135 ..
Charbonnages belges	A	30.000	500	id	25 ..		400 ..
Compagnie générale. Asphalte	C	8.000	500	id	.. ..		.. ..
Bastennes	C	10.000	100	id	5 0.0	15 janv. juil	100 ..
Loire, obligations anciennes	.	4.150	1.250	id	50 ..		1015 ..
— — nouvelles	.	15.000	1.250	id	50 ..	févr. août	[illegible]
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne ... zinc	A	90.000	40	tout	20 ..	mai, nov.	118 25
Nouvelle-Montagne ... zinc	A	3.000	1.000	id.	90 ..		1025 ..
Stolberg et Westphalie priv. zinc	A	40.000	375	id.	5 0.0	octobre	300 ..
— non priv. zinc	A	40.000	375	id.	.. ..	id.	100 ..
Corphalie ... zinc	A	5.500	1.000	id.	70 ..		1000 ..
Bleyberg-ès-Montzen ... zinc	A	5.500	500	id	.. ..	1er juin	.. ..
Eschweiler, priv. ... zinc	A	8.000	375	id	5 0.0	janv. ...	.. ..
— non priv. ... zinc	A	6.000	375	id	.. ..	id.	.. ..
Silésie ... zinc	A	50.000	375	id.	8 42	mai, nov	210 ..
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre	C	60.000	100	id.	4 50	août	90 ..
Tenez (Algérie) ... cuivre.	C	21.000	100	id	.. ..		40 ..
Pontgibaud ... plomb, argentif.	A	10.000	1/1000	id.	25 ..		2 0 ..
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Cie	C	14.000	500	tout	47 20	sept. mars	550 ..
Septèmes	C	40.000	250	id.	.. ..	avril. oct.	.. ..
Caronte	C	70.000	100	90	1 75		35 ..
Chameroy	C	2.000	500	id.	58 ..	juin, déc	750 ..
Gandillot	C	2.200	250	id.	35 ..		.. ..
Christofle	C	4.000	500	id.	110 ..		.. ..

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

DÉNOMINATION.	Anonymes ou commandites	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale	Versements effectués	Dernier intérêt payé	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)	C	28.000	500	tout.	80 ..	déc. juin.	850 ..
Loire et Ardèche	A	4.000	[illegible]	id	501 ..	..	1100 ..
Allevard	A	..	5.000	id.	.. ..		1000 ..
Decazeville (Aveyron)	A	2.000	3.000	id.	350 ..	juin, déc.	400 ..
Alais (Gard)	A	18.000	1.250	id.	.. ..		.. ..
Basse-Indre	C	5.000	500	id.	91 ..	avril, oct.	710 ..
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	id	40 ..	mars, sept	350 ..
Maubeuge (Nord)	A	6.000	1.000	id.	.. ..		450 ..
Fourchambault	C	50.000	1.000	id	50 ..		470 25
Marine et des Chemins de fer	C	54.000	1.500	id.	30 ..	mai, nov	605 ..
Horme	A	10.000	1.000	id.	.. ..		525 ..
Côte-d'Or	C	6.000	500	.	.. ..		557 50
Franche-Comté	C	6.000	500	.	.. ..		497 50
Méditerranée (forges et chant.)	A	..	500	tout.	.. ..	..	940 ..
Espérance (Belgique)	A	4.000	1.000	id	75 ..	janv. juill	1 217 50
Monceau-sur-Sambre (Belgique)	A	4.000	1.000	id	125 ..	[illegible]	1 500 ..
Providence (Belgique)	A	5.000	1.000	id	[illegible]		1 500 ..
Phénix métallurgique	A	60.000	350	id.	30 ..	janv. juill	350 ..
Sambre (Belgique)	A	[illegible]	[illegible]	id.	.. ..		.. ..
Sclessin	C	11.000	1.000	id.	.. ..		1 050 ..
Ougrée (Belgique)	A	12.000	1.000	id.	[illegible]		655 75
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage [illegible])	C	26000 part	1/2400	tout.	5 0.0	avril oct	.. ..
Paris (éclairage et chauffage)	A	140.000	[illegible]	id.	40 ..		745 ..
Nord (Batignolles)	C	6.000	500	id	60 ..	avril. oct	500 ..
Est (Vincennes)	C	4.000	500	id.	80 ..		.. ..
Versailles	C	1.200	500	id	35 ..	mars sept.	300 ..
Wazemmes	C	2.000	500	id.	7 50	1er octobre	175 ..
Amiens	C	1.500	500	id.	15 ..	janv. juill	140 ..
Comp. centrale, Lebon 15 villes	C	15.000	500	id	35 40	janv. juill.	560 ..
Union des Gaz	C	40.000	250	id.	50 ..	janvier	140 ..
FILATURES.							
Malerly (Amiens)	A	8.000	500	tout	47 ..	septembre	630 ..
Cohin	C	40.000	500	id.	40 40	janv. juill	540 ..
Tressin (Comp. continentale)	C	7.000	500	id	20 ..		.. ..
Lomède	C	1.000	500	id	.. ..		550 ..
Pont-Remy	A	5.000	1.000	id	31 ..	10 avril	425 ..
La Foudre (rouennaise)	C	10.000	250	125	.. ..	janv. juill	.. ..
DIVERS.							
[illegible]	C	6.000	500	tout	75 ..	janv. juill	500 ..
Glaces de Saint-Gobain	A	1.000	[illegible]	id	.. ..		33 000 ..
Glaces de Montluçon	C	25.000	500	id	.. ..		[illegible]
Glaces d'Oignies (Belgique)	A	10.000	1.000	id	82 15	juill. sept	1.267 50
Glaces d'Aix-la-Chapelle (Prusse)	A	2.000	375	id.	.. ..	avril, oct.	137 50
Palais de l'Industrie	A	[illegible]	100	id	3 0		77 50
Immeubles Rivoli	A	[illegible]	100	id	5 00	janv. juill	102 50
Télégraphe sous-marin Manche	C	10.000	250	id	7 0.0	mars, sept	20 ..
— Méditerranée	C	30.000	250	id	7 0.0		110 ..
Cie g. de Vidanges, Richer et Cie	C	28.000	500	id.	25 ..		101 ..
Sucreries, Raffineries de Scarpe	C	16.000	250	id	.. ..		.. ..
Substances alimen., Chollet et Cie	C	40.000	100	id.	23 ..		10 ..
Docks Louis-Napoléon		..	25	125			101 ..
ASSURANCES.							
Générale ... mar.	A	400	12 500	5000	1000 ..	avril	24 0.0 b
Sécurité ... mar.	A	300	5.000	1/5	200 ..		32 0.0 b
Union des ports ... mar	A	1.000	5.000	750	212 50	avril.	13 0.0 b
Indemnité ... mar	A	400	5.000	1000	.. ..		11 0.0 b
Lloyd français ... mar	A	1.200	5.000	1/5	110 ..	février	9 0.0 b
Océan ... mar	A	200	5.000	1000	215 50		2 0.0 b
Chambre d'assurances ... mar	A	400	5.000	1/5	160 ..	février	30 0/0 b
Mélusine ... mar	A	400	5.000	1/5	212 50	mars	20 0.0 b
Vigie ... mar	A	200	5.000	1000	650 ..		25 0.0 b
Sauvegarde ... mar	A	200	5.000	1000	220 ..	février	15 0.0 b
Pilote ... mar	A	200	5.000	1000	51 ..		..
Comp. franç. de prêts. mar.	A	200	5.000	1000	117 50	février	..
Phare maritime ... mar	A	200	5.000	1000	.. ..		..
Mercure ... mar	A	[illegible]	1.000	250	.. ..		..
Centrale ... mar	A	1.000	5.000	1000	200 ..	[illegible]	18 0.0 b
Réunion ... mar	A	[illegible]	5.000	1000	80 ..	id.	20 0.0 b
Foix ... mar	A	200	5.000	1000	101 65	févr. août	..
Générale ... inc.	A	400	5.000	tout	2775 ..	avril	700 0/0 b
Phénix ... inc	A	4.000	1.000	[illegible]	80 ..	mai, nov.	220 0.0 b
Nationale ... inc	A	[illegible]	5.000	1/5	475 ..	mars	104 0.0 b
Union ... inc	A	2.000	5.000	1/5	325 ..	avril	86 0.0 b
Soleil ... inc	A	1.000	6.000	1/5	300 ..	id.	115 0.0 b
France ... inc	A	2.000	5.000	1/5	200 ..	id.	50 0.0 b
Urbaine ... inc	A	1.000	5.000	1/5	400 ..	id.	102 0.0 b
Providence ... inc	A	2.000	2.500	500	90 ..	id.	60 0.0 b
Aigle ... inc	A	400	5.000	2000	.. ..	id.	25 0/0 b
Paternelle ... inc	A	3.000	1.000	400	20 ..	id.	pair
Confiance ... inc	A	400	5.000	1000	.. ..	id.	7 1/2 0.0
Nord ... inc	A	2.000	1.000	200	20 ..	id.	12 0.0 b
Générale ... vie	A	400	7.500	tout	1025 ..	t. les 3 ans	[illegible]
Nationale ... vie	A	3.000	5.000	1/5	400 ..	t. les 5 ans	24 0.0 b
Union ... vie	A	2.000	5.000	1/5	100 ..	t. les 3 ans	15 0.0 b
Phénix ... vie	A	[illegible]	5.000	1000	150 ..	id.	3 0.0 p
Paternelle ... vie	A	5.000	500	100	10 ..	avril	5 0.0 b
Conservateur ... vie	A	1.000	1.000	500	.. ..		..
Impériale ... vie	A	1.000	500	250	.. ..		..
Générale ... grêle		2.000	5.000	1000	50 ..	avril	9 0.0 b

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 18 AU 24 AVRIL.

Longueur Expl.	Longueur Totale	Durée concession	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Revenu de chaque act. dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 18 Compt.	Samedi 18 Terme	Lundi 20 Compt.	Lundi 20 Terme	Mardi 21 Compt.	Mardi 21 Terme	Mercredi 22 Compt.	Mercredi 22 Terme	Jeudi 23 Compt.	Jeudi 23 Terme	Vendredi 24 Compt.	Vendredi 24 Terme
766	791	99	400.000	400	tout	61 fr. pour 1856	juillet 1856	**Nord**	1012 50	1010 ..	995 ..	995 ..	997 50	995 ..	991 75	993 75	995 ..	997 50	1002 50	1002 50
470	1014	99	300.000	500	tout	45 fr. pour 1856	avril 1857	**Ouest**	780 ..	777 50	774 50	772 50	775 ..	772 50	775 ..	777 50	777 50	780 ..	780 ..	780 ..
1214	1731	99	300.000	500	tout	91 fr. pour 1856	avril 1857	**Orléans**	1500 ..	1507 50	1490 ..	1495 ..	1480 ..	1485 ..	1485 ..	1485 ..	1497 50	1490 ..	1500 ..	1500 ..
1122	1822	99	250.000	500	tout	38 f. 50 pour 1856	mai 1856	**Est**	862 50	865 ..	850 ..	845 ..	845 ..	845 ..	850 ..	847 50	845 ..	845 ..	852 50	857 50
.	.	.	25.000	500	tout	5 fr.	mai 1856	**Est nouvelles**	803 50	795 ..	787 50	790 ..	795 ..	790 ..	792 50	787 50	785 ..	787 50	790 ..	792 50
858	900	99	285.000	500	tout	42 f. 50 pour 1856	juillet 1856	**Paris à Lyon**	1556 25	1585 ..	1576 ..	1565 ..	1567 50	1565 ..	1561 ..	1565 ..	1565 ..	1565 ..	1572 50	1571 50
75	231	99	90.000	500	350	4 0/0	juillet 1856	**Lyon à Genève**	820 ..	820 ..	807 50	812 50	.	.	812 50	802 50	805 ..	805 ..	810 ..	815 ..
551	824	99	90.000	500	tout	40 fr. pour 1855	avril 1856	**Lyon à la Méditerr.**	2155 ..	2165 ..	2147 50	2125 ..	2135 ..	2130 ..	2130 ..	2140 ..	2125 ..	2137 50	.	15 ..
464	900	99	134.000	500	tout	10 fr.	juillet 1856	**Midi**	847 50	848 75	832 50	836 ..	842 50	832 50	835 ..	832 50	833 50	832 50	836 25	845 ..
.	.	.	34.334	750	500	.	juillet 1856	**Midi nouvelles**	855 ..	.	850 ..	840 ..	830 ..	835 ..	840 ..	845 ..	840 ..	845 ..	837 50	845 ..
52	52	99	15.000	500	tout		.	**Bordeaux à la Teste**	655 ..	.	.	.	.	.	645 ..	.	.	.	.	.
175	1058	99	224.000	500	tout	4 0/0.	juillet 1856	**Grand-Central**	608 75	608 75	607 50	607 50	605 ..	606 25	606 25	608 75	607 50	608 75	610 ..	610 ..
56	98	99	50.000	500	300	4 0/0	juillet 1856	**St-Rambert à Gren.**	670 ..	675 ..	.	.	660 ..	660 ..	660 ..	665 ..	665 ..	660 ..	660 ..	665 ..
	54	99	36.000	500	tout	4 0/0	avril	**Béziers à Graissessac**	610 ..	610 ..	607 50	610 ..	602 50	610 ..	603 75	600 ..	600 ..	602 50	600 ..	.
.	140	99	42.000	500	250	4 fr. 25	janvier 1856	**Ardennes et Oise**	600 ..	597 50	600 ..	595 ..	591 ..	592 50	.	.	590 ..	585 ..	585 ..	.
.	85	99	140.000	500	250	4 1/2 0/0	juin 1856	**Sarde Victor-Emman.**	580 ..	580 ..	575 ..	571 50	572 50	577 50	580 ..	575 ..	580 ..	575 ..	580 ..	.
1077	1176	92	400.000	500	325	11 fr. 40	juillet 1856	**Chemins autrichiens**	732 50	730 ..	717 50	715 ..	715 ..	710 ..	717 50	713 ..	718 75	715 ..	730 ..	730 ..
..	1012	90	300.000	500	150		.	**François-Joseph**	500 25	.	506 25	.	505 ..	.	500 25	.	505 ..	.	[illegible] 25	.
402	1655	99	314.000	500	150		.	**Lombardo-Vénitiens**	.	.	650 ..	.	631 75	.	630 ..	.	632 50	.	637 50	.
84	320	99	74.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	**Central suisse**	.	.	.	.	.	.	495 ..	.	505 ..	.	495 ..	.
40	22	99	80.000	500	250	.	juin 1856	**Ouest suisse**	525 ..	.	517 50	.	520 ..	.	515 ..	.	502 50	.	.	.
14	14	99	7.955	250	250	6 0/0	1er août 18..	**Tarragone à Reus**	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	240 ..	.

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'Obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	18	20	21	22	23	24
1851-52-4	375.000	75 ans	315	tout.	500	avril.	15 ..	janvier juillet.	**Nord**	285 ..	285 ..	281 75	281 75	285 ..	. ..
1851.	2.383	16 —	335	tout.	500		.. ..		**Nord-Boulogne**						
.	17.148	98 —	.	tout.	562 50	.	10.87 1/2	Do	**Nord Charleroy**	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..
1852.	80.000	50 —	1.010	tout.	1.250	avril.	50 ..	avril octobre.	**Paris à Lyon**	975 ..	975 ..	970 ..	971 ..	970 ..	970 ..
1855.	140.000	99 —	240	tout.	500	avril	15 ..	Do	Do (nouvelles)	277 50	270 25	274 25	275 ..	275 ..	275 ..
1852.	120.000	99 —	500	tout.	625	Do	25 ..	Do	**Lyon à la Méditerranée** 5 0/0	477 50	477 50	477 50	477 50	475 ..	. ..
1853	182.332	99 —	350	tout.	500	Do	15 ..	janvier juillet.	Do Nouvelles 3 0/0	285 ..	285 ..	288 75	292 50	292 50	292 50
1852.	285.024	98 —	500	tout.	650	avril.	25 ..	juin décembre	**Est**	470 ..	470 ..	468 75	470 ..	470 ..	470 ..
1854.	125.000	94 —	270	210	500	mars.	15 ..	janvier juillet.	Do (nouvelles)	275 ..	275 ..	275 ..	275 ..	276 25	275 ..
.	2.775	47 —	.	tout.	1.250	.	50 ..	avril octobre.	**Strasbourg Bâle**	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..
.	24.000	50 —	.	tout.	625	.	25 ..	janvier juillet	Do	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..	470 ..
1855.	600.000	94 —	290	tout	500	1858	15 ..	Do	**Ouest** (nouvelles)	270 25	277 50	275 ..	275 ..	278 25	277 50
1842.	[illegible]	47 —	1.125	tout.	1.250	décembre.	50 ..	Do	**Paris à Orléans** 1842	1165 ..	. ..	1165 ..	. ..	. ..	. ..
1848	17.334	90 —	.	tout.	1.250	Do	50 ..	Do	Do (Nouvelles 1848)	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..
1852.	130.000	97 —	-	tout.	500	.	15 ..	Do	Do 3 0/0	275 ..	276 25	276 25	275 ..	275 ..	275 ..
1853.	131.097	99 —	300	tout.	500	décembre.	15 ..	Do	**Grand-Central**	275 ..	273 75	275 ..	275 ..	275 ..	275 ..
1855.	134.200	99 —	290	tout.	500	décembre.	15 ..	D	Do (nouvelles)	273 50	272 50	273 50	274 50	271 25	271 25
1853.	102.614	99 —	500	tout.	625	Do	25 ..	Do	**Rhône et Loire**	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..
1853.	83.643	99 —	300	tout.	500	Do	15 ..	Do	Do 3 0/0	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..
1855.	87.719	99 —	285	tout.	500	Do	15 ..	Do	**Lyon à Genève**	281 25	281 25	281 25	. ..	281 25	281 ..
1855	100.000	90 —	275	.	500	septembre.	15 ..	septembre mars	**Autrichiens**	281 25	280 ..	280 ..	278 75	279 75	277 50
1856.	100.500	99 —	285	tout	500		15 ..	janv. juillet.	**Midi**	. ..	281 25	281 25	281 25	280 ..	280 ..
1856.	100.000	97 —	285	.	500		15 ..	janv. juillet.	**Lyon-Bourbonnais**	282 50	275 ..	276 25	276 25	276 25	275 ..
1854.	4.240	82 —	250	.	500	25 janvier	15 ..	1er avril 1er octobre	**Tarragone à Reus**	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..
1856.	667	82 ..	250	.	500	.	15 ..	1er février 1er juillet	Do	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 17 au 23 avril 1857. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	17	18	20	21	22	23
Nord	1000 .. à 1010 ..	995 .. à 1012 50	990 .. à 995 ..	985 .. à 985 ..	990 .. à 981 25	975 .. à 985 25
Est	865 .. à 875 ..	865 .. à 875 ..	855 .. à 863 75	835 .. à 841 25	840 .. à 855 ..	828 75 à 833 75
Est nouvelles	810 .. à 820 ..	805 .. à 811 ..	780 .. à 790 ..	775 .. à 785 ..	780 .. à 790 ..	780 .. à 790 ..
Orléans	1525 .. à 1575 ..	1525 .. à 1575 ..	1475 .. à 1525 ..	1425 .. à 1475 ..	1425 .. à 1475 ..	1450 .. à 1500 ..
Lyon	1585 .. à 1601 25	1590 .. à 1700 ..	[illegible] à 1550 25	1545 .. à 1552 25	1540 .. à 1553 75	1547 50 à 1553 75

COURS DES FONDS PUBLICS FRANCAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination.	Samedi 18 Comptant	Samedi 18 Terme	Lundi 20 Comptant	Lundi 20 Terme	Mardi 21 Comptant	Mardi 21 Terme	Mercredi 22 Comptant	Mercredi 22 Terme	Jeudi 23 Comptant	Jeudi 23 Terme	Vendredi 24 Comptant	Vendredi 24 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0	69 55	69 70	69 25	69 25	69 25	69 35	69 35	69 30	69 31	69 80	69 45	69 55
Rentes 4 1/2 0/0	92 50	.. ..	92 ..	.. ..	92 ..	.. ..	90 50	91 ..	92 ..	.. ..	[illegible] 25	. .
Emprunt 3 0/0	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Emprunt 4 1/2 0/0	.. ..	.. ..	.. ..	. .	.. ..	. .	.. ..	. .	.. ..	. .	.. ..	. .
Banque de France. jouiss., juillet 1856	4425 ..	. .	4450 ..	. .	4450 ..	. .	4450 ..	. .	4425 ..	. .	4400 ..	. .
Comptoir national d'escompte. jouiss. janvier 1856	680 ..	. .	685 ..	. .	. ..	. .	680 ..	. .	. ..	. .	685 ..	. ..
Crédit foncier de France. 250 fr., payés, jouiss. juillet	. ..	606 25	. ..	. ..	700 ..	. ..	. ..	. .	. ..	. ..	690 ..	. ..
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre	437 50	. .	437 50	. .	437 50	. .	437 50	. .	437 50	. .	437 50	. .
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 do . do	385 ..	. .	380 ..	. .	. ..	. .	382 50	. .	385 ..	. .	385 ..	. .
— 10es d'Obligat. 4 0/0 do . do	92 50	. .	92 50	. .	92 50	. .	90 ..	. .	90 ..	. .	91 25	. .
— 10es d'Obligat. 3 0/0 do . do	80 ..	. .	80 ..	. .	80 ..	. .	80 ..	. .	82 50	. .	.. ..	. .
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouis. mai.	910 .	. .	. ..	. .	910 .	. .	910 ..	. .	910 .	. .	. .	. .
Société générale de Crédit mobilier. tout payé, juil. 1856	1382 50	1382 50	1357 50	1357 50	1347 50	1347 50	1335 ..	1337 50	1340 ..	1340 ..	1360 50	1365 ..
Ville de Paris, obligations 1852, jouiss. juillet 1856.	1050 ..	. .	1050 ..	. .	1050 ..	. .	1050 ..	. .	1050 ..	. .	1050 ..	. .
do do 1855, tout payé jouiss. mars 1857	380 ..	. .	380 ..	. .	380 ..	. .	380 ..	. .	380 ..	. .	377 50	. ..
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	93 1/4	. .	93 1/8	. .	93 1/4	. .	93 3/8	. .	93 1/8	. .	93 1/4	. .
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1856	100 3/4	. .	. ./.	. .	100 3/4	. .	100 3/4	. .	. ./.	. .	. ./.	. .
Piémontais. 5 0/0 jouiss. juin 1856	91 ..	. .	91 25	. .	91 ..	. .	91 ..	. .	91 ..	. .	90 25	. .
— 3 0/0 jouiss., juillet 1856	54 75	. .	.. ..	. .	54 75	. .	.. ..	. .	.. ..	. .	54 75	. .
Autrichien. 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1856	89 1/2	. .	90 1/2	. .	89 1/2	. .	90 ../..	. .	.. ../..	. .	.. ../..	. .
Emprunt Romain, jouiss., juin 1855	90 3/8	. .	.. ../..	. .	90 3/8	. .	90 1/2	. .	.. ../..	. .	90 1/2	. .
Espagne différ. convert. jouiss., juillet	.. ../..	. .	.. ../..	. .	.. ../..	. .	.. ../..	. .	.. ../..	. .	.. ../..	. .
do 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1856	.. ../..	. .	.. ../..	. .	41 1/2	. .	41 ../..	. .	.. ../..	. .	41 3/4	. .
do intérieure do	39 3/8	. .	39 1/4	. .	.. ../..	. .	.. ../..	. .	.. ../..	. .	.. ../..	. .

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

Le Directeur, J. MIRES.

Digitized by Google

N° 869 — 18e ANNÉE. — N° 18 — SAMEDI, 2 MAI 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

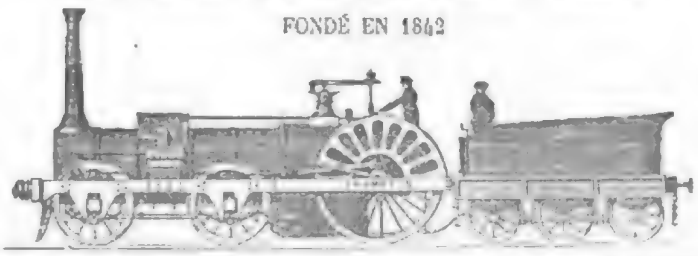
PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 2 fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELAZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, 1, Norfolk street, Strand, and 1, Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

L'assemblée générale du 25 avril a fixé le dividende de l'année 1856 à 46 fr. 40 c. par action, ce qui, avec l'intérêt à 5 0/0 payé en juillet et janvier, porte le revenu total de l'action de 500 fr. à 71 fr. 40 c.

Ce dividende de 46 fr. 40 c. est payable, à partir du 28 avril, au siége social, chez MM. J. Mirès et C°, 99, rue Richelieu.

SOCIÉTÉ DES JOURNAUX RÉUNIS.

LE CONSTITUTIONNEL *et* LE PAYS, *Journal de l'Empire.*

L'assemblée générale du 27 avril a fixé le dividende de l'année 1856 à 37 f. par action, ce qui, avec l'intérêt à 5 0/0 payé en juillet et janvier, porte le revenu total de l'action de 500 fr., pour l'année 1856, à 62 fr.

Le dividende de 37 fr. est payable, depuis le 28 avril, à la Caisse générale des Chemins de fer, chez MM. J. Mirès et C°, 99, rue Richelieu.

SOCIÉTÉ DES PORTS DE MARSEILLE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale, dans sa réunion du 28 avril, a fixé à 4 fr. 50 c. le dividende ou *intérêt*, afférent aux neuf mois qui se sont écoulés du mois d'avril au 31 décembre 1856.

Ce dividende sera payé, à partir du lundi 4 mai, à la Caisse générale des Chemins de fer.

SOCIÉTÉ DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ ET HAUTS-FOURNEAUX DE MARSEILLE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale, dans sa réunion du 29 avril, a fixé à 6 fr. par action le dividende ou intérêt afférent aux huit mois qui se sont écoulés du mois de mai au 31 décembre 1856.

Ce dividende sera payé, à partir du lundi 4 mai, à la Caisse générale des Chemins de fer.

SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER ET DES HOUILLÈRES DE PORTES ET SENÉCHAS.

MM. les actionnaires sont prévenus que le le dividende de 7 fr. 50 c. par action, fixé dans l'assemblée du 30 avril, pour le 2e semestre de 1856, est payable, à la Caisse générale des Chemins de fer, 99, rue Richelieu.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Les souscripteurs aux actions des chemins de fer romains sont prévenus que, par suite de la répartition, il a été attribué à chaque souscripteur

de 1 à 5	actions,	1 action.
de 6 à 10	—	3 —
de 11 à 20	—	5 —
de 21 à 49	—	8 —

A partir de 50 actions et au-dessus, la répartition a été faite dans les proportions suivantes, aux souscripteurs :

de 50 à 99	actions,	15 pour 100.
de 100 à 199	—	12 —
de 200 à 499	—	10 —
de 500 et au-dessus.		5 —

Les remboursements seront effectués et les titres au porteur délivrés en échange des récépissés de souscriptions, à partir du *lundi* 27 *avril*, dans l'ordre suivant :

Lundi 27, pour les récépissés de 200 actions et au-dessus ;

Mardi 28, pour les récépissés des 100 à 199 actions ;

Mercredi 29 et *Jeudi* 30, pour les récépissés de 50 à 99 actions.

A partir du 1er mai, les échanges et les remboursements auront lieu par ordre de numéros de récépissés pour les souscriptions au-dessous de 50 actions, savoir :

Le 1er mai,	les récépissés du	n° 1 à 2,000
Le 2 mai,	id.	du n° 2.001 à 4,000
Le 4 mai,	id.	du n° 4,001 à 6,000
Le 5 mai,	id.	du n° 6,001 à 9,000

Les souscripteurs de la province et de l'étranger ne sont pas compris dans la série des récépissés ci-dessus; des bureaux spéciaux de correspondance sont préposés pour opérer le règlement de leur souscription.

Les souscripteurs qui ont accepté ou qui accepteront l'offre de la *Caisse générale des chemins de fer* de faire pour leur compte le versement de 100 fr. par action, actuellement exigibles, sont prévenus que la répartition générale qui a lieu en ce moment ne les concerne pas.

Un avis ultérieur leur fera connaître le jour où le règlement de leur souscription aura lieu.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 394. — Caisse générale des chemins de fer; assemblée générale du 25 avril 1857, 394. — Société générale de Crédit mobilier, 394. — Société des Ports de Marseille; assemblée générale du 28 avril 1857, 395. — Chemin de fer de Lyon, 396. — Chemin de Lyon à la Méditerranée, 397. — Chemin de fer du Nord, 397. — Chemins de fer de l'Est, 398. — Crédit foncier de France, 398. — Société de l'éclairage au gaz et des hauts-fourneaux de Marseille, 398. — Société des mines de houille de Portes et Sénéchas, 398. — Société des Journaux réunis, 398. — Chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble, 398. — Chemin de fer de Graissessac à Béziers, 399. — Chemin de fer des Ardennes et de l'Oise, 399. — Chemin de fer de l'Ouest; inauguration de la section de Laval à Rennes, 399. — Chronique des chemins de fer, 400. — Faits divers, 400. — Caisse générale des chemins de fer; rapport du Conseil de gérance, 401. — Société générale de Crédit mobilier; rapport, 403. — Crédit foncier de France; rapport, 407. — Chemin de Lyon; rapport, 412. — Chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble, 415. — Chemin de fer du Nord; rapport, 417. — Chemins de fer de l'Est; rapport, 421. — Chemin de fer de Graissessac à Béziers; rapport, 423. — Société anonyme des mines et fonderies de zinc de la Vieille-Montagne; rapport, 424. — Palais de l'Industrie; projet de loi, 426. — Banque de France, projet de loi, 429. — Société des ingénieurs civils, 429. — Forges, 431. — Recettes, 432, 433. — Annonces, 434, 435. — Chronique de la bourse, 436. — Cours des valeurs industrielles, 437. — Tableau de la bourse, 438.

Digitized by Google

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La situation de notre marché devient chaque jour plus critique, et nous avons le regret de ne plus prévoir dans le traité avec la Banque de France, une amélioration que tout autorisait à présumer dans le cas où la Banque serait autorisée à augmenter son capital et obtiendrait une prorogation de privilége.

Nous publions le projet de loi présenté à cet égard au Conseil d'Etat, et le traité qui en est la conséquence. Nous laissons à la raison publique de juger si l'Etat reçoit une suffisante satisfaction pour la concession qu'il a consentie.

Le marché de la rente a été vivement atteint, et tous les cours se sont affaiblis à 68 45 ce qui constitue une baisse de 1 30 qui est d'autant plus grande que nous approchons du détachement du coupon le 7 juin. Or, 1 50 à déduire de fr. 68 45 met la rente à 66 95, ce qui est en définitive au prix de guerre.

Le marché des chemins de fer a été entraîné par la rente, et toutes les valeurs ont été facilement atteintes, les actions de Lyon et la Méditerranée plus que les autres. On attribue ce changement dans la faveur publique, à l'accroissement du capital en actions. Il paraît que le nombre d'actions qui, d'après les bruits accrédités dans le monde financier, devait être porté à 577,500, sera élevé au chiffre de 800,000. Ce changement a paru fâcheux à quelques capitalistes; nous pensons le contraire; car, en définitive, ces actions seront nécessairement attribuées aux actionnaires actuels à un taux qui leur assurera des avantages importants.

Ensuite, les marchés des chemins de Lyon et de la Méditerranée sont assez grands à Paris, Lyon, Marseille, Bordeaux, Toulouse, etc., pour que ce chiffre de 800,000 actions ne fasse que suffire aux besoins de la spéculation, en même temps que les capitaux de placement les absorberont successivement.

Les chemins de l'Est ont été également fortement atteints, et, nous le croyons aussi, sans motifs sérieux. L'action ancienne et l'action nouvelle réunies, représentent, coupon détaché, un capital de 1,500 fr. environ. Le revenu de la ligne principale a été pour 1856 de 74 fr. par action. En réduisant à 26 fr. le revenu de la ligne nouvelle, et nous garantissons un chiffre plus élevé, le revenu serait donc de 100 fr., soit 50 fr. par action de 750 fr., soit 6 2/3 0/0.

Les autres lignes ont été plus ou moins offertes, et pendant quelques bourses notre marché a été affecté par une espèce de panique, qui n'était justifiée par aucun autre fait que par le traité si fâcheux passé avec la Banque de France, comme aussi par les nouvelles rigueurs de la Banque d'Angleterre, qui réduit à sept jours la durée de ses avances sur fonds publics.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 69 60 ferme à 68 95.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 92 25, ferme à 91 75.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Midi,	38.3 0/0.
Ouest,	26.2 0/0.
Lyon,	16.0 0/0.
Méditerranée,	12.9 0/0.
Est,	11.3 0/0.
Nord,	9.2 0/0.
Orléans,	8.1 0/0.

Diminution kilométrique.

Bourbonnais,	0.5 0/0.

C. DEVINA.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	24 avril.	1 mai.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0	69 35	69 95	» »	» 60
CONSOLIDÉS	93 1/4	» »/»	» »/»	» »/»
CRÉDIT FONCIER	600 »	» »	» »	» »
CRÉDIT MOBILIER	1365 »	1285 »	» »	80 »
COMPT. D'ESCOMPTE	695 »	690 »	» »	5 »
ORLÉANS	1500 »	1480 »	» »	20 »
NORD	1002 50	985 »	» »	17 50
EST ANCIEN	847 50	790 »	» »	57 50
EST NOUVEAU	792 50	742 50	» »	50 »
LYON	1577 50	1480 »	» »	97 50
MÉDITERRANÉE	2145 »	2040 »	» »	105 »
MIDI	845 »	815 »	» »	30 »
OUEST	790 »	785 »	» »	5 »
GRAND-CENTRAL	610 »	602 50	» »	7 50
GENÈVE	815 »	780 »	» »	35 »
CH. AUTRICHIENS	730 »	702 »	» »	10 »
SAINT-RAMBERT	665 »	650 »	» »	15 »
VICTOR-EMMANUEL	580 »	567 50	» »	12 50

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Assemblée générale du 25 avril 1857.

L'assemblée générale des actionnaires de la Caisse générale des chemins de fer a eu lieu le samedi 25 avril, sous la présidence de M. le comte Siméon, président du Conseil de surveillance. Il a été donné lecture du rapport présenté par le Conseil de gérance. Nous publions plus loin dans toute son étendue ce document, où le but, les tendances et l'avenir de la Caisse générale des chemins de fer, dans ses relations avec le crédit public et privé, sont exposés nettement.

La Caisse générale des chemins de fer a réalisé, en 1856, cinq opérations importantes :

1° L'accroissement de son propre capital, qui a été porté à 50 millions;

2° Les ports de Marseille;

3° Les gaz et hauts-fourneaux de Marseille;

4° L'emprunt espagnol de 300 millions de réaux;

5° Les chemins de fer romains.

Le rapport est entré dans quelques détails sur l'emprunt espagnol, l'une des opérations les plus considérables qu'un établissement financier ait jamais exécutées avec ses propres ressources. En écoutant le récit fidèle des incidents financiers auxquels la conclusion de l'emprunt espagnol a donné lieu, nous ne pouvions nous empêcher de faire un retour par la pensée vers ce qui se passe auprès de nous; car les luttes d'influences qui se sont produites à Madrid n'étaient que le contre-coup de celles qui divisent le marché financier de la France. Ces luttes, si fâcheuses pour l'intérêt public, ne cesseront que le jour où le système si clair, si simple et si loyal des souscriptions publiques aura définitivement ruiné le système erroné et dangereux des émissions à primes, condamné aujourd'hui en principe dans l'opinion, depuis que l'exemple persévérant donné par la Caisse générale des chemins de fer, a permis au public d'étudier la question dans la pratique et de comparer les résultats.

Le rapport du Conseil de gérance, écouté d'un bout à l'autre avec l'attention la plus soutenue, et vivement applaudi par les actionnaires, ne contenait aucune autre proposition que celle du dividende à répartir. Ce dividende a été fixé à 46 fr. 40 c., ce qui porte le revenu total de chaque action de 500 fr., pour l'année 1856, à 71 fr. 40, soit 14 1/4 0/0.

Ces conclusions ont été votées à l'unanimité.

C. DEVINA.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT MOBILIER.

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Société générale de crédit mobilier a eu lieu le 28 avril à quatre heures du soir, dans l'une des salles de l'hôtel de la Compagnie, place Vendôme.

Aux termes des statuts, l'assemblée était composée des deux cents plus forts actionnaires.

La séance était présidée par M. Isaac Pereire, président du conseil d'administration de la Société générale de crédit mobilier, assisté des administrateurs ses collègues.

Ont été appelés à faire partie du bureau, en qualité de scrutateurs, les deux plus forts actionnaires présents, MM. le marquis de Torcy et Bischoffsheim.

Digitized by Google

M. Isaac Pereire a lu à l'assemblée le rapport du Conseil d'administration sur les opérations de la Société générale de crédit mobilier pendant l'exercice 1856.

Ce rapport a été écouté avec une religieuse attention et accueilli ensuite par de vifs applaudissements.

Après la lecture du rapport, M. le président a demandé à MM. les actionnaires s'ils avaient des observations à faire sur ses conclusions.

Personne n'ayant demandé la parole, M. le président a mis aux voix l'approbation du rapport et de ses conclusions, et cette approbation a été votée à l'unanimité.

Nous publions plus loin le rapport de M. Isaac Pereire. Nous n'en relèverons ici que quelques parties saillantes.

D'abord, le rapport donne à la note du 9 mars et à la loi contre les sociétés en commandite, une approbation qui a lieu de surprendre, parce qu'elle émane d'hommes libres échangistes qui ont jusqu'ici professé les principes de la liberté commerciale.

Nous avons été également frappé de la persistance avec laquelle les directeurs du Crédit mobilier défendent le système des obligations à long terme. En matière de crédit, ces obligations présentent un caractère extrêmement fâcheux, car ces sortes de titres constituent un thermomètre du crédit qu'il est très-dangereux d'indiquer dans certaines circonstances. Ainsi, par exemple, que ces obligations soient émises à un revenu de 5 0/0, et qu'elles tombent ensuite au-dessous du prix d'émission et qu'elles ne représentent par conséquent qu'un revenu de 6 à 7 0/0, évidemment le crédit de l'établissement, dont elles sont pour ainsi dire la personnification, sera gravement atteint.

Par le système des obligations à courte échéance, le même inconvénient ne se produira pas, parce que ces obligations se négocieront comme les bons du Trésor, à 1 ou 2 0/0 de différence, selon la situation financière du marché, et sans qu'aucune atteinte puisse être portée au crédit de l'établissement qui les aura émises, puisque dans aucun cas ces obligations ne se négocieront au-dessous du cours d'émission, et que la différence entre le cours et l'émission ne sera que dans la différence de l'intérêt.

Le rapport énumère ensuite l'importance des reports que le Crédit mobilier a faits dans l'année, et qui se sont élevés à plus de 700 millions, soit une moyenne de 60 millions par mois.

Un secours semblable donné à la place, indépendamment du concours si important donné aux emprunts nationaux, montre l'utilité et en même temps la puissance de cet établissement, et c'est précisément parce que nous avons toujours compris l'utilité et la puissance du Crédit mobilier comme institution financière, que nous avons discuté ses tendances.

Il est évident que si le Crédit mobilier n'était pas intervenu sur le marché; s'il n'avait pas donné l'exemple dans les grandes souscriptions nationales, nous n'aurions pas traversé sans de graves crises les années de guerre et de disette qui viennent de s'écouler. Peut-être le gouvernement n'aurait-il pas obtenu pour ses emprunts les chiffres merveilleux auxquels ils se sont élevés.

En définitive, avoir fait produire à un capital de 60 millions un revenu de 23 0/0 pendant une année peu favorable aux affaires, c'est avoir donné une grande preuve de puissance et d'intelligence. Ce résultat a, en outre, le mérite de venir au moment même où le Crédit mobilier de Vienne, fondé par M. de Rothschild, se trouve dans une situation critique, par suite de la retraite des hommes éminents qui s'étaient ralliés à M. de Rothschild, et qui paraissent s'en être éloignés, du moins en ce qui concerne le Crédit mobilier autrichien.

Tout en accordant aux directeurs de la société du Crédit mobilier les éloges qu'ils méritent pour les résultats obtenus, nous n'en persistons pas moins à penser que s'ils assuraient à leurs opérations un point d'appui plus vaste, en rattachant le public à leurs entreprises en cherchant de lui un associé, les résultats n'en seraient pas moins heureux, parce qu'au lieu de développer l'esprit de spéculation ils auraient au contraire développé l'esprit d'entreprise.

C. Devina.

SOCIÉTÉ DES PORTS DE MARSEILLE.

Assemblée générale du 28 avril 1857.

Un très-grand nombre d'actionnaires assistaient à l'assemblée générale des ports de Marseille; 18,000 actions environ étaient représentées.

Après l'ouverture de la séance, présidée par M. le vicomte A. de Richemont, président du Conseil de surveillance, il a été donné lecture du rapport du Conseil de gérance, que nous allons analyser succinctement; l'extrême abondance des matières nous forçant d'en renvoyer la publication au prochain numéro.

Depuis la création de l'importante affaire des ports de Marseille, beaucoup de faits nouveaux sont survenus qui en font mieux comprendre encore tout l'avenir et toute la grandeur, comme aussi quelques appréhensions plus ou moins fondées se sont entièrement évanouies. Ainsi l'on avait paru craindre que les habitudes commerciales et industrielles se prêtassent difficilement aux installations de la ville nouvelle; tout un ensemble de faits est venu prouver au contraire avec quel empressement les industries marseillaises se porteront vers les nouveaux quartiers où elles doivent trouver de l'espace et de l'air. On était allé plus loin: on avait pour ainsi dire contesté l'avenir du nouveau port de Marseille. On affirmait que le mouvement extraordinaire dont il avait été le théâtre depuis 1854 avait eu pour cause principale les transports de troupes et d'approvisionnements pour l'armée d'Orient. L'expérience a donné un éclatant démenti à ces assertions. L'augmentation du nombre des navires arrivés à Marseille depuis la conclusion de la paix dépasse toutes les prévisions. Pendant les trois premiers mois de 1857 Marseille a reçu 1596 navires; c'est-à-dire 152 de plus que les ports du Havre, de Bordeaux, de Nantes, Rouen et Dunkerque réunis.

Aussi le gouvernement comme l'administration municipale de Marseille ont-ils mis la main à l'œuvre pour hâter le moment où le port Napoléon sera livré au commerce. Le 17 septembre 1856 a eu lieu l'adjudication des jetées destinées à former ce vaste bassin, et le travail est commencé. Le 17 décembre dernier, l'administration municipale a adjugé les déblais et les conquêtes à faire sur la mer, et déjà les collines du Lazaret ont disparu en partie dans l'anse d'Arenc qu'elles sont destinées à combler.

Quant aux terrains appartenant à la Société des ports de Marseille, la ville n'en a encore livré que 22,000 mètres bordant le port de la Joliette. Ils ont été loués temporairement à raison de 15 à 17 fr. de loyer annuel par mètre carré, ce qui représente un prix de vente de 350 à 400 fr. le mètre; du reste, une vente de 2,000 mètres carrés, placés en seconde ligne et sans façade sur le quai, vient d'être faite au prix de 275 fr. le mètre, à ratifier d'ici au 12 mai courant.

Nous avons fait connaître tout récemment les traités intervenus entre la Société d'une part, la Société des docks de Marseille, les Messageries impériales et la Compagnie du chemin de fer de la Méditerranée de l'autre, pour la vente, sous diverses conditions, de 113,000 mètres de terrain.

En définitive, voici comment l'affaire peut se résumer :

Les 113,000 mètres de terrains vendus à MM. Talabot et compagnie représentent une réalisation probable d'environ.	17 millions.
Les 70,000 mètres de la Joliette sont estimés environ. .	18 —
Total.	35 millions.

Ces 35 millions suffiront par conséquent :

1° Pour payer à la ville le montant total des terrains	20 millions.
2° Pour rembourser, conformément aux statuts, les actions à 150 fr. chacune	15
Ensemble.	35 millions.

Il restera à la Société :

1° Tout son capital social;

2° 217,000 mètres carrés de terrain, dont la valeur réalisable peut être estimée de 100 à 200 fr. le mètre. Par conséquent, les actionnaires sont assurés de recevoir, en *minimum*, trois capitaux pour un en y comprenant le remboursement des actions.

La lecture du rapport a été accueillie par les applaudissements de l'assemblée.

Quelques observations ont été ensuite échangées sur divers points; un actionnaire a demandé pourquoi la Société, au lieu de déposer ses fonds en compte courant à la

Caisse générale des Chemins de fer, ne les ferait pas valoir elle-même sous forme de reports, ce qui lui procurerait un intérêt plus élevé. M. Mirès, gérant de la Société, a fait remarquer que ce mode de placement n'était pas compatible avec les obligations imposées à la Société des ports de Marseille, qui doit être en mesure de prendre livraison, à toute heure, des terrains mis en état par la ville de Marseille, et d'en opérer le paiement. Le placement en report constitue d'ailleurs une opération aléatoire qui peut, en cas de crise financière ou politique, se traduire par une perte partielle des capitaux engagés. Cette remarque a eu l'assentiment de l'assemblée.

Un autre actionnaire a demandé où en était l'affaire de la vieille ville de Marseille.

M. Mirès a répondu que les travaux relatifs à la vieille ville, et qui se relient si intimement aux nouveaux ports de Marseille, n'ont pas été oubliés; que des études ont été faites; qu'elles ont occasionné des frais qui n'ont pas été supportés par la Société des ports. Divers projets sont présentés pour cette transformation des vieux quartiers, et tout permet d'espérer que ceux de la Société seront préférés. « Il s'est formé de ce » côté, a ajouté M. Mirès, un grand courant » d'opinion qui aurait déjà déterminé des » résolutions importantes, si les difficultés » administratives n'étaient pas immenses » pour un travail aussi important, puisqu'il » s'agit de l'expropriation de 3,000 maisons, » de la démolition d'une montagne formant » 6 millions de mètres cubes de déblais, et » de conquérir sur la mer de vastes espaces » admirablement situés. Vous comprenez, » Messieurs, que pour déterminer de tels tra- » vaux, il faut autre chose que des proposi- » tions, et nous avons l'espérance qu'une » auguste visite, ardemment espérée à Mar- » seille, pourra décider d'une entreprise dont » la hardiesse égale la grandeur, et dont la » réalisation serait un titre de gloire pour la » Société des ports de Marseille. »

Après ces explications, l'assemblée a voté à l'unanimité l'approbation des comptes, d'où il ressort que le produit des capitaux non employés, permet de payer une somme de 4 fr. 50 c. par action pour la période de neuf mois comprise entre la constitution de la Compagnie et le 31 décembre dernier.

C. Devinat.

CHEMIN DE FER DE LYON.

L'assemblée générale ordinaire et extraordinaire des actionnaires a eu lieu le 28 avril, sous la présidence de M. Dassier.

La première partie du rapport lue par M. Réal, secrétaire général, peut se résumer ainsi :

Les dépenses d'établissement s'élèvent, au 31 décembre 1856, à.....	278,842,596 44
Et le capital réalisé à...	272,677,663 63
Il en résulte un excédant de dépenses de.....	6,164,932 81

qui a été couvert momentanément au moyen des produits de l'exploitation.

Les dépenses probables de 1857 s'élèvent à.....	31,720,000 00
Soit un total de capitaux à réaliser en 1857 de.....	37,884,932 81
L'émission des obligations 3 0/0 complémentaires de l'emprunt de 80 millions permettront de réaliser....	18,480,000 00
Mais il restera à pourvoir au reste de	19,404,932 81

par des émissions nouvelles, et momentanément au moyen des produits de l'exploitation.

Les produits bruts de l'exploitation en 1856 se sont élevés au chiffre de	44,392,455 06
dont il faut déduire les dépenses de l'exploitation....	16,833,540 67
Soit 37 92 0/0, et il reste net.....	27,558,914 39
Les bénéfices nets, déduction et adjonction faites des diverses sommes mentionnées dans le rapport, permettent de répartir aux actionnaires, pour intérêts et dividende une somme de.....	21,507,181 86
Soit par action 81 fr....	21,465,000 00
Reliquat à reporter en 1857.....	42,181 86

Sur ce produit de l'année entière 1856, il a été touché :

25 fr. pour intérêts;

12 50 comme à-compte sur ce dividende

et 43 50 restant à toucher au 1er juillet.

Soit 81 00 par action.

Le coupon de juillet 1857 sera donc moins considérable que le coupon de juillet 1856 : mais il importe de remarquer que la différence entre les chiffres des deux coupons n'implique aucune différence sérieuse entre les chiffres des deux dividendes. Ainsi, le produit de 1856 était de 84 fr.; celui de 1857 sera de 81 fr., soit 3 fr. de différence.

Jusqu'à ce jour, la Compagnie de Lyon, aux termes de ses statuts, payait les intérêts échus tous les six mois, et ne payait le dividende qu'une fois par an. Il résultait de cette disposition que les actionnaires recevaient en même temps les intérêts semestriels échus de l'exercice courant et le solde du dividende de l'exercice écoulé.

Ainsi, en juillet 1856, ils recevaient :

1° Pour dividende de 1855,	60	»
2° Pour intérêt du 1er semestre de 1856.....	12	50
Total.....	72	50

Mais ces 12 fr. 50 c. d'intérêt appartiennent à l'exercice de 1856 et doivent figurer au compte de cet exercice, ainsi que les 12 fr. 50 c. payés également au 1er janvier dernier pour intérêts du second semestre et les 12 fr. 50 payés à la même époque à titre d'à-compte sur le dividende.

Aujourd'hui les actions ont reçu 37 fr. 50 c. pour intérêt ou pour à-compte; elles recevront encore 43 fr. 50 c., ce qui complète bien le produit annoncé: 81 fr.

Ce qui ne sera pas payé au mois de juillet prochain par des raisons que le rapport a fait connaître, c'est l'intérêt semestriel de l'exercice actuel, qui est de 12 fr. 50 c., et qui aurait porté, comme quelques actionnaires paraissent y avoir compté, la somme à recevoir à 56 fr. Mais au lieu de cet intérêt de 12 fr. 50 c., les actionnaires, ainsi qu'il a été expliqué dans le rapport, recevront au mois de novembre prochain une somme plus considérable sur le dividende de cette année.

La Compagnie de Lyon n'a pas pu décider à elle seule cette question, dont la solution ne lui appartient plus, puisque la fusion votée entre les deux Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée doit rétroagir au 1er janvier 1857, et ce sera la nouvelle Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée qui devra régler le paiement du dividende actuel, dont elle seule peut disposer. Le rapport fait connaître que l'intention des deux Compagnies est de payer un à-compte au mois de novembre, et cette assurance, publiquement donnée, est la seule chose que la Compagnie de Lyon puisse faire dans la situation transitoire qu'elle traverse aujourd'hui. On ne perdra rien pour attendre.

Les impôts acquittés en 1856 sont :

Sommes directement versées au Trésor	3,065,858
Services rendus	2 977,621
Total.	6,043,479

soit 28 0/0 du revenu net des actionnaires de 21,507,000.

La compagnie du chemin de fer franco-suisse à laquelle la Compagnie de Lyon a participé pour 2 millions, a réuni très-aisément son capital; et, par suite de la fusion des chemins suisses, elle a cédé une partie de son réseau, ne conservant plus qu'une seule ligne de Verrières à Neuchâtel. La Compagnie de Lyon a donné son adhésion à cette combinaison.

La seconde partie du rapport, lue par M. Chaperon, expose les traités intervenus entre les compagnies d'Orléans, de Lyon, de la Méditerranée et du Grand-Central, pour le rachat de cette dernière.

Le traité signé le 11 avril 1857 attribue à chacune de ces Compagnies la part des lignes et concessions et des charges du Grand-Central. Nous publierons ce traité dans notre prochain numéro, ainsi que le traité portant aussi la date du 11 avril 1857, et par lequel les Compagnies de Lyon et de la Méditerranée rachètent la part d'Orléans dans le Bourbonnais, moyennant une indemnité provisoire de 1,100,000 francs, et le traité de fusion des Compagnies de Lyon et de la Méditerranée. Un des articles de ce traité de fusion porte que 577,500 actions de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée seront réparties comme suit :

397,500 actions seront attribuées à la Compagnie de Lyon, soit trois actions nouvelles pour deux anciennes, et 180,000 à la Compagnie de la Méditerranée, soit deux nouvelles pour une ancienne.

Il sera créé en outre 223,000 actions dans les conditions portées aux résolutions ci-après,

Digitized by Google

ce qui élèvera le nombre total des actions à 800,000. (Voir aux resolutions).

Le traité du 19 décembre 1855, passé entre les Compagnies de la Méditerranée et la Compagnie de Genève. est maintenu, par suite du traité nouveau intervenu le 11 avril 1857.

La convention passée, au nom de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, avec le ministre des travaux publics concède divers chemins de fer nouveaux, et renferme l'engagement de réserver à la Compagnie la concession de sept lignes nouvelles, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue.

La compagnie devra verser au Trésor, pour l'exécution du réseau pyrénéen, 16 millions payables en 8 années. Enfin le partage avec l'Etat commencera en 1866.

Les résolutions suivantes ont été approuvées.

PREMIÈRE RÉSOLUTION.

L'assemblée générale,

Conformément à la proposition du Conseil d'administration, développée dans le rapport,

Approuve et ratifie :

1° Le traité passé le 11 avril 1857, entre les Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, d'une part, la Compagnie de Paris à Orléans, d'autre part, et la Compagnie du chemin de fer Grand-Central, encore d'autre part, ledit traité portant cession par cette dernière Compagnie aux trois premières, suivant des proportions déterminées, des lignes formant le réseau actuel du Grand-Central ;

2° Le traité passé le 11 avril 1857, entre la Compagnie d'Orléans et les Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, ledit traité portant rétrocession à ces deux dernières Compagnies du tiers appartenant à la Compagnie d'Orléans, dans la concession du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais ;

3° Le traité passé le 11 avril 1857, entre les Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, portant réunion de ces deux Compagnies en une seule, suivant les clauses et conditions énumérées audit traité.

4° La convention intervenue le 11 avril 1857, entre Son Excellence M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et les Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, portant approbation des traités ci-dessus et concession aux deux Compagnies réunies de diverses lignes et embranchements, le tout aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à ladite convention.

DEUXIÈME RÉSOLUTION.

L'assemblée générale :

Conformément à la proposition du Conseil d'administration, développée dans le rapport,

Donne au Conseil d'administration, pouvoir et mandat à l'effet de concerter avec le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, les mesures ayant pour objet :

1° D'établir et d'arrêter les statuts de la Compagnie *des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée*, en se conformant aux dispositions des traités du 11 avril 1857, ci-dessus approuvés ;

2° De constituer le conseil d'administration de ladite Compagnie *des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée*, conformément aux dispositions des art. 8 et suivants du traité de fusion, avec permanence des pouvoirs du Conseil d'administration définitif, sans renouvellement, jusqu'en 1862 ;

3° De porter à 800,000 le nombre des actions de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sur lesquelles :

577,500 actions seront attribuées aux actionnaires actuels des Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, dans la proportion déterminée par l'art. 7 du traité de fusion ;

115,500 actions seront émises et offertes par préférence aux propriétaires des 577,500 actions ci-dessus créées, dans la proportion de *une* action à souscrire pour *cinq* actions possédées, et aux prix, clauses et conditions qui seront déterminés par le conseil d'administration de la Compagnie, avec l'autorisation du gouvernement.

Sur les autres actions à créer (soit 107,000) il sera prélevé le nombre nécessaire pour satisfaire, jusqu'à due concurrence, à l'époque et aux conditions prévues par les traités des 19 décembre 1855 et 11 avril 1857, aux engagements contractés envers la Compagnie de Lyon à Genève par la Compagnie de Lyon à la Méditerranée.

Et le surplus desdites actions sera mis en réserve pour être *ultérieurement* négocié en vertu d'un *vote nouveau* de l'assemblée générale des actionnaires.

Le Conseil est autorisé à déléguer les pouvoirs qui lui sont conférés apar la présente résolution à un ou plusieurs membres qu'il désignera.

TROISIÈME RÉSOLUTION.

L'assemblée générale,

Conformément à la proposition du Conseil d'administration, développée dans le rapport,

Autorise le Conseil à émettre 600,000 obligations de 500 fr. chacune, rapportant 15 fr. d'intérêt annuel et destinées :

1° A pourvoir aux engagements contractés soit envers les Compagnies du Grand-Central et d'Orléans, pour le rachat des lignes cédées par ces deux Compagnies à la nouvelle Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en vertu des traités du 11 avril 1857 ; soit envers l'État, pour une subvention de 16 millions, suivant les dispositions de l'art. 9 de la convention du 11 avril 1857 ;

2° A pourvoir à l'établissement des lignes nouvelles mentionnées dans ladite convention du 11 avril 1857.

Tous les pouvoirs sont donnés au Conseil pour négocier, au mieux des intérêts de la Compagnie, les obligations dont le prix ou les conditions d'émission n'ont pas encore été déterminés par les traités et conventions sus-énoncés.

QUATRIÈME RÉSOLUTION.

L'assemblée générale,

Conformément à la proposition du Conseil d'administration développée dans le rapport,

Approuve les comptes présentés, et fixe à 91 fr. par action (intérêts compris), le dividende de l'exercice 1856.

Sur cette somme de 91 fr., les actions ont déjà reçu 37 fr. 50 c., et elles auront encore à recevoir 43 fr. 50 c. au 1er juillet prochain.

C. DEVINA.

CHEMIN DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

L'assemblée générale ordinaire et extraordinaire a eu lieu sous la présidence de M. Dumon, le 29 avril.

Nous ne pouvons publier cette semaine ni le rapport, qui a été lu par M. Rey de Foresta, ni les traités passés avec les Compagnies d'Orléans, de Lyon, du Grand-Central et de Genève.

Les comptes de l'exploitation pendant l'année 1856 se résument ainsi :

Produits (rive droite du Rhône)	24,393,256 32
Produits (rive gauche)	5,807,443 38
Terrains et bâtiments	35,710 51
Produits bruts	30,236,410 21
Dépenses	11,787,787 28
Reste un produit net de	18,448,622 93

qui, déduction faite des charges et des intérêts et dividende en à-compte payés en 1856, permet de distribuer un dividende complémentaire de 87 fr.

A-compte intérêts, octobre	15
A-compte dividende	15
Solde de dividende	87
Soit, pour 1856, par action	117 fr.

Les résolutions qui ont été approuvées comprennent la fixation du solde de dividende à 87 fr., l'approbation des traités du 11 avril 1857 avec diverses Compagnies, ainsi que les conventions qui en ont été la suite, les pouvoirs donnés au Conseil pour opérer la fusion, et enfin l'autorisation d'émettre 600,000 obligations nouvelles.

C. DEVINA.

CHEMIN DE FER DU NORD.

L'assemblée générale des actionnaires a eu lieu le 30 avril, sous la présidence de M. de Rothschild.

Les comptes présentés dans le rapport du Conseil d'administration, lu par M. Delebecque, peuvent se résumer ainsi :

Recettes brutes,	50,072,840 »
Dont il faut déduire, pour diverses causes	3,734,869 74
Reste	47,337,970 26
Les dépenses d'exploitation sont de	18,965,402 84
Reste net	28,372,567 42

Ce qui permet de distribuer un dividende de 40 fr. par action
qui, joints à 16 intérêts,
payés au 1er janvier 1856,
donnent un total de 56 fr. par action

Une question importante devait être éclaircie dans cette réunion : celle de la soustraction des actions déposées dans la caisse de la Société. On connaît par les journaux les recherches qui ont été faites, et l'instance pendante en Amérique. C'est pour le principe lui-même que la Compagnie veut avoir justice et non pour rechercher les moyens de rentrer en possession du montant des actions soustraites ; car M. le baron de Rothschild, président du Conseil, a assumé sur lui seul la perte dont la Compagnie a été victime, et a remis la Compagnie en possession de 5,071 actions, sur lesquelles 260 donnent lieu à des réserves et exigent des éclaircissements. Ce passage du rapport a été accueilli très-chaleureusement dans l'assemblée.

Une caisse de réserve spéciale a été créée dans l'exercice 1856, et cette caisse sera alimentée par un prélèvement annuel de 100,000 fr. sur les bénéfices. Ce chiffre minime suffira pour atténuer les pertes de tout genre qui pourraient se produire.

Diverses concessions nouvelles ont été faites à la Compagnie du Nord ; leur longueur totale est de 432 kilomètres ; on en trouvera le détail dans le rapport. Ces concessions

Digitized by Google

nouvelles ont rendu nécessaire la création de nouvelles obligations ou actions formant un total complémentaire de 144 millions.

Toutes les résolutions ont été votées à l'unanimité et la séance s'est terminée par un vote de remerciement à M. de Rothschild. Le mandat de cinq membres du Conseil d'administration expirait, aux termes des statuts; ils ont été réélus, à l'exception de M. John Moss; ce sont:

MM. Delebecque.
Duc de Galliéra.
Adam.
Alph. de Rothschild.
Félix Vernes.

M. Félix Vernes a été élu pour remplacer M. John Moss, que sa résidence à Liverpool empêche de prendre part aux travaux du Conseil.

C. Devina.

CHEMINS DE FER DE L'EST.

L'assemblée générale des actionnaires a eu lieu le 30 avril, sous la présidence de M. le comte de Ségur.

Le rapport du Conseil présentait un grand intérêt par suite du dépouillement des comptes depuis 1845 et de l'exposé complet de l'entreprise depuis son origine. Nous renvoyons au rapport tout en rappelant que des chiffres publiés par un journal financier la semaine dernière, sur la Compagnie de l'Est, présentent les erreurs très-graves que voici :

La ligne principale, l'embranchement de Reims et celui de Sarrebruck ont coûté 179,679,063 fr., et non 247,382,500 fr.; ce qui donne une erreur de 67,703,437 fr.

La Compagnie de l'Est a reçu en capital d'établissement, emprunts et subventions, 491,777,150 fr., et non 573,377,500 fr.; soit 81,600,350 fr. d'erreur.

Enfin, le même journal fixant le prix de revient du kilomètre à 385,000 fr., arrive à conclure que le réseau de l'Est, 1,788 kilomètres, coûtera 688,380,000 fr.

D'après les explications données dans l'assemblée, la dépense totale des travaux à faire par suite des concessions accordées jusqu'à ce jour n'excèdera pas 620 millions pour un réseau qui est de 1804 kilom. L'erreur est encore là de 68,000,000 de fr.

Les comptes d'exploitation de 1856 se résumaient ainsi :

Les recettes nettes se sont élevées à	40,225,404 29
d'où il faut déduire pour charges et frais d'exploitation :	26,009,552 80
Reste à répartir :	14,215,851 49

dont 710,792 57 ont été portés au fonds de réserve, et 13,505,058 92 qui ont été distribués aux actionnaires comme suit :

Novembre 1856, . . 20 fr. par action
Au 1er mai solde. . 54

Soit un revenu total pour 1856 de . . . . . 74 fr. par action.

Toutes les résolutions développées dans le rapport ont été adoptées par les actionnaires.

M. le baron Renouard de Bussière a été élu pour prendre la place que la mort de M. le comte Clary a laissée vide au Conseil d'administration.

C. Devina.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

L'assemblée générale du Crédit foncier a eu lieu le 29 avril, sous la présidence de M. le comte de Germiny, gouverneur.

Nous publions, en supplément, le rapport lu par M. le gouverneur. Toutes les résolutions qui étaient soumises à l'Assemblée ont été approuvées et le dividende de l'année 1856, fixé à 5 fr., soit avec 12 50 distribués en deux à-compte de 6 25, un dividende total de 17 50 par action.

C. Devina.

SOCIÉTÉ DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ ET DES HAUTS-FOURNEAUX DE MARSEILLE.

Assemblée générale du 29 avril 1857.

L'assemblée générale de la Société des gaz et des hauts-fourneaux de Marseille a eu lieu sous la présidence de M. le vicomte Alfred de Richemont, membre du conseil de surveillance.

Il a été donné lecture du rapport de la gérance, constatant l'état actuel des travaux entrepris pour le compte de la Société qui, on le sait, ne doit commencer qu'au 1er juin l'éclairage par le gaz de la ville de Marseille. Après avoir constaté l'heureuse impulsion donnée à toutes les parties des travaux, le rapport développe les raisons qui doivent engager la Société des gaz et hauts-fourneaux à fusionner avec la Compagnie des houilles de Portes et Sénéchas, afin de s'assurer le bon marché du combustible, c'est-à-dire la base essentielle de toute bonne exploitation en matière de gaz et de hauts-fourneaux.

Après diverses communications échangées, les propositions du rapport, y compris la fusion avec la Compagnie de Portes et Sénéchas, ont été votées à l'unanimité moins cinq voix.

Il sera payé un intérêt de 6 fr. par action représentant le produit des capitaux non employés de la Société, pendant la période qui s'est écoulée du mois de mai 1856 au 31 décembre suivant.

Le conseil de surveillance qui s'était complété pendant l'année 1856 et qui se compose actuellement de MM. le comte de Poret, le baron de Pontalba, le comte Siméon, le baron de Chassepot, le vicomte A. de Richemont, a été confirmé dans ses fonctions à l'unanimité.

C. Devina.

SOCIÉTÉ DES MINES DE HOUILLE DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

Assemblée générale du 30 avril 1857.

L'assemblée était présidée par M. le comte de Poret, membre du Conseil de surveillance.

Les conclusions du rapport de la gérance, tendantes: 1° à distribuer une somme de 7 fr. 50 c. par action qui, avec celle de 7 fr. 50 payée au mois d'octobre dernier, forme un dividende total de 15 fr. par action pour l'exercice 1856; 2° à donner au Conseil de surveillance les pouvoirs nécessaires pour réaliser la fusion de la Société avec la Société des gaz et des hauts-fourneaux de Marseille, ont été adoptées à l'unanimité.

Le Conseil de surveillance a été confirmé dans ses fonctions, également à l'unanimité.

C. Devina.

SOCIÉTÉ DES JOURNAUX RÉUNIS

Assemblée générale du 27 avril 1857.

L'assemblée générale des actionnaires de la Société des journaux réunis (*le Constitutionnel* et *le Pays*) a eu lieu le 27, sous la présidence de M. Calvet Rogniat, président du Conseil de surveillance et député au corps législatif.

Après la lecture du rapport de la gérance et quelques observations échangées les comptes de la gérance ont été approuvés à l'unanimité. Il en résulte que le dividende de l'exercice 1856 s'élève à 37 francs par action, qui, joints aux 25 francs d'intérêt déjà payés en juillet et janvier derniers, forment un revenu total de 62 francs par action, soit 12 2/5 p. 0/0.

MM. le baron de Pontalba et M. Raynouard, ancien notaire à Marseille, ont été nommés à l'unanimité membres du Conseil de surveillance, qui se trouve ainsi porté à cinq membres, conformément au vœu de la loi.

C. Devina.

CHEMIN DE FER DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de cette Compagnie a eu lieu le 29 avril, sous la présidence de M. le duc de Valmy.

Le but de cette assemblée était d'entendre la lecture du rapport et d'approuver les comptes de l'année 1856, exposés dans ce rapport, au nom du Conseil d'administration.

Voici comment se résument les comptes :

Les recettes réalisées sur le capital sont de	19,543,327 08
Les dépenses ont été de	8,765,682 08
Les dépenses, au 31 décembre 1855, étaient de	6,398,773 46
Ce qui donne un total gé-	

néral des dépenses d'établissement de 15,164,455 54

qui, déduit des recettes du capital, présente un actif net de 4,378.871 54

Dans le rapport, lu par le baron Paul de Richemont, administrateur, au nom du Conseil, sont exposés les travaux de MM. les administrateurs pendant l'année 1856, dans le but de maintenir et d'agrandir les intérêts réunis dans l'entreprise des chemins du Dauphiné.

Ainsi, comme nous l'avons déjà fait connaître, les concessions de Lyon à Grenoble, et de Valence à Grenoble ont été confirmées par décret impérial et ont formé le réseau qui prend le nom de chemins du Dauphiné. Outre ces compléments de la ligne de Saint-Rambert à Grenoble, la Compagnie a obtenu de M. le ministre des travaux publics l'assurance formelle que la concession de la ligne de Grenoble à Gap, se reliant à la ligne concédée à la Compagnie de la Méditerranée, d'Aix à Gap et Briançon, serait réservée à la Compagnie du Dauphiné s'il y avait lieu à faire cette concession. La Compagnie ouvrirait ainsi un transit international sur deux points : à Chambéry et à Montméliant, et participerait, par son embranchement sur la ligne de Gap à Briançon, au transit qui serait créé sur un troisième point des chemins de fer des Etats sardes entre Modane et Suze.

Au reste, pour tous les détails et les questions relatives aux émissions d'actions et d'obligations, nous renvoyons au rapport publié plus loin.

Les résolutions qui ont été approuvées sont : 1° l'approbation du rapport et des comptes présentés.

Sur la demande des administrateurs, une commission de vérification des comptes a été nommée ; elle se compose de :

MM. Brissac, ingénieur ;
Comte de Monti ;
Marquis de Tillières.

La formation de cette commission était l'objet de la seconde et de la dernière des résolutions approuvées à l'unanimité.

C. Devina.

CHEMIN DE FER DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

L'assemblée générale a eu lieu le 27 avril, sous la présidence de M. le vicomte de l'Espine.

Le rapport, lu par le président, constate l'avancement complet des travaux qui doivent permettre la mise en exploitation de la ligne au mois de juillet prochain.

Dans le courant de l'année 1856, les travaux du Conseil, pour développer les transports et le trafic de la Compagnie, ont abouti à deux grands traités qui assurent au chemin de Graissessac un tonnage annuel de transports de 277,000 tonnes, que la Compagnie ne prévoyait pas et qui nécessiteront la construction de deux petits embranchements se rendant sur le carreau des mines, et un grand accroissement du matériel de transport, devenu insuffisant.

Les pleins pouvoirs ont été donnés au Conseil pour lui permettre de conduire à bonne fin l'entreprise, et préparer les voies et moyens d'émission des emprunts, actions ou obligations nécessaires au complément du capital social, en vue des constructions nouvelles.

Toutes les résolutions ont été approuvées.

C. Devina.

CHEMIN DE FER DES ARDENNES ET DE L'OISE.

L'assemblée générale, convoquée pour le 29 avril, n'a pu avoir lieu, les actions déposées n'ayant pas atteint le chiffre exigé par les statuts.

C. Devina.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

Inauguration de la section de Laval à Rennes.

L'inauguration de la section de Laval à Rennes a été faite, le 26 avril dernier, par S. E. le Ministre de l'intérieur, M. de Franqueville, directeur général des ponts et chaussées et des chemins de fer, accompagné de MM. de Delorme et Tourneux, chefs de division au ministère des travaux publics, les ingénieurs du contrôle de l'Etat et les membres du conseil d'administration de la Compagnie de l'Ouest, auxquels s'étaient joints les députés d'Ille-et-Vilaine et quelques membres du Conseil général de ce département.

Le train officiel, parti de Paris à 7 heures 40 minutes du matin, est arrivé à 4 heures dans la gare de Rennes, où l'attendaient, au milieu d'un concours immense de population, les autorités civiles et militaires du département, la municipalité, la magistrature et Monseigneur de Rennes, entouré de tout son clergé, venu pour appeler sur la nouvelle ligne les bénédictions du ciel.

La ville de Rennes, pour donner à cette solennité le caractère d'une manifestation nationale, avait convié aux fêtes préparées par elle les notabilités de la Bretagne résidant à Paris et dans les départements voisins.

La Compagnie de l'Ouest, de son côté, pour s'associer à ces intentions, a mis gratuitement à la disposition des invités de la ville de Rennes les moyens de transport dont elle pouvait disposer; des trains de plaisir à prix réduits ont été, en outre, organisés entre Laval et Rennes, et, pour consacrer d'une manière plus durable le souvenir de l'entrée du chemin de fer dans la capitale de la Bretagne, la Compagnie a pensé qu'elle ne pouvait mieux faire que d'employer en œuvres de bienfaisance les sommes qui, d'ordinaire, sont affectées à des fêtes. A cet effet, elle a remis à M. le maire de Rennes une somme de 10,000 francs. Les communes traversées par la nouvelle section ont eu aussi leur part dans ces actes de charité, et MM. les curés des neuf paroisses de Rennes ont reçu également pour leurs pauvres l'offrande de la Compagnie.

Un banquet, offert par la ville à M. le ministre de l'intérieur et aux administrateur de la Compagnie de l'Ouest, a réuni les autorités et les notabilités du département aux hôtes nouveaux, venus de Paris.

Au dessert, un toast a été porté *à l'Empereur*, par M. le ministre de l'intérieur, dont le discours a été accueilli par d'unanimes acclamations. Le maire de Rennes a porté la santé de M. le ministre de l'intérieur; le préfet d'Ille-et-Vilaine a bu à l'achèvement des chemins de fer bretons, et M. le baron de l'Espée, président du Conseil d'administration des chemins de fer de l'Ouest, a porté en ces termes un toast *à la Bretagne* et *à la Ville de Rennes* :

Messieurs, c'est un grand honneur pour l'industrie lorsqu'elle arrive, comme en ce jour, à l'un des points les plus maquants de sa carrière, de se voir accueillie par la bienveillance et entourée des espérances de tout un pays.

En effet, Messieurs, la consécration religieuse de notre œuvre, l'auguste appui de notre sainte religion accordé à nos travaux, ces fêtes splendides par lesquelles vous célébrez le progrès accompli, ces témoignages de sympathie donnés à nos efforts, sont pour nous de puissants et nobles encouragements ; mais si'ils élèvent notre âme, s'ils nous donnent bon espoir dans l'avenir, ils nous rappellent en même temps nos devoirs, ils nous font sentir plus fortement tout ce qu'attend de nous cette noble terre de Bretagne que nous abordons enfin sérieusement.

Entrer à Rennes, Messieurs, pour atteindre ensuite Brest, Saint-Malo, Redon; faire de votre ville le centre d'un rayonnement commercial, industriel, national au plus haut degré, contribuer à la prospérité dans la paix, à la sécurité dans la guerre, de la patrie de Du Guesclin, de Clisson, de Duguay-Trouin, de Cartier, de Chateaubriand, de tant d'hommes illustres qui, sous l'étole et la toge, dans les armées, dans les lettres, les sciences et les arts, ont donné à la Bretagne cette couronne de gloire où viennent s'enchâsser, pour que rien ne manque à sa splendeur, les noms doux et aimés d'Anne de Bretagne et de Sévigné, voilà, Messieurs, je le répète, un grand honneur pour de zélés et constants serviteurs des intérêts du pays.

Cependant si la tâche est belle, si elle a tout ce qu'il faut pour exciter en nous l'envie de bien faire, dirigée par une expérience déjà longue, il ne faut pas nous en dissimuler les difficultés, et j'ai besoin de réclamer en faveur de nos efforts un peu de cette sympathie que vous nous témoignez. Je demande à ce pays calme, posé, résolu, de se rendre compte des conditions auxquelles se meut cette grande machine qui va le servir, des nécessités de règle et d'ordre qu'elle subit et qu'elle s'impose. Je le prie de ne pas oublier, surtout dans la période de début, que la patience et une bonne volonté réciproque sont les meilleurs moyens de s'entr'aider afin de mener à bien une entreprise telle que celle-ci.

Le zèle d'un personnel qui ne nous a jamais fait défaut, une volonté ferme de rendre de bons et loyaux services, ne manqueront point à l'œuvre. Vous la verrez marcher, je l'espère, à votre satisfaction et à la nôtre.

Et puis, Messieurs, si, en donnant plus de mouvement à cette grande ville, qui aujourd'hui apporte autant de soin à s'embellir qu'elle a, au siècle dernier, mis de résolution à effacer les funestes traces d'un fléau destructeur ; si, en fécondant votre industrie et vos campagnes, nous avons le bonheur de conserver votre bienveillance et d'acquérir réellement droit de cité parmi vous, nous aurons accompli à Rennes notre vœu le plus cher.

Permettez-moi de formuler ce vœu, en buvant à la prospérité toujours croissante de la Bretagne et de la ville de Rennes.

Messieurs, *à la ville de Rennes! à la Bretagne!*

Parlons maintenant du tracé des travaux de la nouvelle section.

La section de Laval à Rennes a 73 kilomètres de longueur. Le premier ouvrage d'art que l'on rencontre en sortant de la station de Laval est un viaduc sur la Mayenne de 178 mè-

Digitized by Google

tres de longueur et de 27 mètres 15 de hauteur; il est composé de neuf arches de 12 mètres d'ouverture chacune. Les parements sont en granit tiré des carrières de la Haute-Mayenne et de Fougères. Ce viaduc a été construit par M. Caillaux, ingénieur des ponts et chaussées, chargé des travaux dans la traversée du département de la Mayenne, et par M. Hunebelle, entrepreneur des travaux.

Après le viaduc de Laval, on entre dans une tranchée de 270,000 mètres cubes de déblais pour s'engager dans la petite vallée du Vicoin, que l'on remonte jusqu'à Port-Brillet, dont on traverse le vaste étang. Port Brillet est la seconde station de la nouvelle section.

On arrive ensuite, après avoir coupé de petits contreforts et traversé une grande tranchée creusée dans le rocher, à la station de Saint-Pierre-la-Cour, point culminant de séparation des vallées principales de la Mayenne et de la Vilaine.

A 2 kilomètres de Saint-Pierre-la-Cour on entre dans le département d'Ille-et-Vilaine, en suivant la vallée du ruisseau de Vilaine, qui forme l'une des sources du fleuve. On laisse à droite l'étang de Paintourtaux, et l'on arrive à Vitré par une tranchée profonde creusée dans le schiste ardoisier. Le bâtiment de la station de Vitré, flanqué de deux tourelles en encorbellement, s'harmonise par son style gothique avec le caractère des constructions de la ville qu'elle est appelée à desservir. Ce gracieux bâtiment a été élevé d'après les dessins de M. Victor Lenoir, architecte de la Compagnie.

La première station que l'on rencontre après Vitré est Châteaubourg, dont la gare est disposée pour le service des voyageurs et des marchandises. On franchit la station de Noyal, et l'on arrive à Rennes. La gare de cette ville n'a pas moins de 900 mètres de longueur et occupe une superficie de 14 hectares. A droite des voies principales sont placées les gares des voyageurs et des marchandises; à gauche s'élève une vaste remise à locomotives et les ateliers destinés à assurer le service de la traction des lignes de Bretagne.

Le bâtiment destiné au service des voyageurs s'ouvre, du côté de la ville de Rennes, sur une belle avenue de 25 mètres de largeur et de 660 mètres de longueur, qui relie la ville à la gare. Une vaste cour de 4,200 mètres de superficie, formée par des bâtiments en retour sur le bâtiment principal, fait face à l'avenue Saint-Georges et complète l'enceinte de la gare.

Quant aux ouvrages d'art de la section de Laval à Rennes, ils se résument ainsi qu'il suit: 19 ponts au-dessus du chemin de fer; 20 ponts en dessous; 6 viaducs sur cours d'eau; 77 ponceaux et aqueducs; 35 passages à niveau.

Les travaux au compte de la Compagnie ont été exécutés sous la direction de M. Alphonse Baude, ingénieur en chef des ponts et chaussées, directeur de la construction de la Compagnie, par M. Elphège Baude, ingénieur des ponts et chaussées, et par MM Hardon, entrepreneur des bâtiments des stations, et Hunedelle, entrepreneur des voies et des travaux accessoires.

M. Alphonse Baude, attaché dès l'année 1847 à la ligne de Paris à Rennes comme ingénieur en chef, a terminé les travaux en 1857, comme directeur de la construction de la ligne de l'Ouest. C'est en cette qualité qu'il poursuit aujourd'hui les travaux des lignes de Saint-Malo, de Brest et de Redon, qui doivent compléter le réseau breton, auquel le nom de cet ingénieur restera légitimement attaché.

La section de Laval à Rennes, ouverte aujourd'hui au public, relie directement Paris à la Bretagne. Le chemin de fer va désormais donner aux produits de cette contrée laborieuse un débouché considérable et développer un essor industriel que la persévérance et la fermeté du caractère breton ne tarderont pas à féconder.

C. Devisa.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

— On lit dans l'*Echo* de Périgueux :

« C'est le 11 mai prochain que la Compagnie d'Orléans prendra possession des lignes du Grand-Central. On suppose qu'à partir de cette époque, deux mois seront encore nécessaires pour terminer le chemin de Coutras, de manière à permettre l'organisation d'un service régulier de Bordeaux à Périgueux. Mais il est probable que l'inauguration sera faite avant ce délai.

» Le raccordement de la ligne de Coutras avec l'emplacement de la gare de Périgueux étant terminé, les machines de ballast pourront arriver dans le courant de cette semaine jusque sous les murs de la ville, c'est-à-dire jusque sous le viaduc de la route du port. Telle est l'étendue de la gare et de ses dépendances, qu'il faudra, pour ballaster toute la surface, environ cent mille mètres cubes de matériaux. »

— Sur la ligne de Marseille à Toulon, le tunnel de Fénestrelles, entre Aubagne et Cassis, est percé à plus d'un tiers de longueur de 2,600 mètres; le tunnel des Jeannots, entre la Ciotat et Cassis, long de 1,620 mètres, est percé à 500 mètres. — L'avant-projet du chemin de Toulon à Nice est déposé à la préfecture de Draguignan pour recevoir les observations que le public aura à présenter.

— Nous lisons dans *le Courrier de l'Ain* les lignes suivantes, qui concernent la ligne de Lyon à Genève :

« L'ouverture de l'exploitation du chemin de fer d'Ambérieu à Seyssel est annoncée pour le 5 mai. Les changements dans le personnel qu'implique cette extension de parcours sont arrêtés par la Compagnie et vont s'exécuter.

» La circulation entre Mâcon et Bourg n'aura lieu, à ce qu'il paraît, qu'à dater du 20 du même mois. Jusqu'à ce que le pont qui se construit avec activité sur la Saône, et qui sera probablement achevé le mois suivant, soit livré à la circulation, le trajet d'un bord à l'autre sera effectué par un paquebot à vapeur, et des wagons prendront, sur les deux rives, les voyageurs et les marchandises. La voie de fer doit être posée immédiatement des deux côtés, de manière à ne laisser entre elles que l'interruption momentanée du passage d'eau de la Saône.

» On sait qu'une combinaison analogue assurera à Culoz le transport des voyageurs pour Aix et Chambéry.

— Les travaux relatifs au tronçon du chemin de fer d'Aix-les-Bains au lac du Bourget ont commencé la semaine dernière. On assure que le tronçon de deux ou trois kilomètres de distance qui sépare cette cité thermale du railway sera en pleine activité avant la fin de mai prochain.

FAITS DIVERS.

La Commission nommée par l'assemblée générale des *actionnaires de la Compagnie impériale des Voitures de Paris* est complétement étrangère au prétendu Comité qui a publié une annonce dans les journaux, et dont le lieu de réunion est rue de Rivoli, 130.

La Commission nommée par les actionnaires se réunit *au siége social, rue de Rivoli*, 162; elle reçoit directement toutes les communications qui lui sont adressées dans l'intérêt de l'entreprise. Ses travaux sont poussés activement, et la convocation d'une nouvelle assemblée générale sera maintenant très-prochaine.

On recommande à MM. les Ingénieurs des chemins de fer et à MM les constructeurs du matériel roulant des chemins de fer, la maison Guébhard, dont les chantiers sont situés à la Chapelle-St-Denis, rue des Vertus, n° 17, près la barrière des Vertus, dont la spécialité est la fourniture de sciages, chêne et sapin, à dimensions fixes, venant de l'étranger, et destinés à la fabrication des wagons. (Voir aux Annonces.)

AVIS

A NOS CORRESPONDANTS.

Nous rappelons à MM. les abonnés que la correspondance du Journal ne peut répondre à leurs demandes d'avis ou de renseignements si leurs lettres ne sont pas accompagnées d'une bande imprimée du Journal.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Tout abonné, à partir du 1er janvier 1857, a droit gratuitement à la Carte des chemins de fer de l'Europe, publiée par le *Journal des chemins de fer*.

Cette Carte ne sera remise que sur la présentation de la quittance d'abonnement.

Les personnes dont l'abonnement doit échoir dans le courant de l'année 1857 recevront cette Carte en renouvelant leur abonnement.

Cette Carte doit être prise dans les bureaux du journal.

Digitized by Google

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

RAPPORT DU CONSEIL DE GÉRANCE

A l'assemblée générale des actionnaires du 25 avril 1857.

Messieurs,

Nous avons à vous rendre compte de notre administration pendant l'année 1856. Nous y joindrons l'exposé des opérations financières et des entreprises que nous avons fondées ou auxquelles nous avons donné notre concours.

Avant d'entrer dans ces détails, vous nous permettrez une digression préalable dont vous apprécierez, nous l'espérons, l'utilité Il est bon, en effet, que vous sachiez la pensée, le but, les procédés de l'institution financière que vous avez fondée avec nous. Ce n'est pas tout d'être unis d'intérêts, comme nous le sommes, il faut encore qu'il y ait entre nous communauté de vues et de principes.

L'établissement successif des chemins de fer en Angleterre, en France et dans toute l'Europe, a changé les conditions de la fortune publique par la création considérable de valeurs mobilières. Qu'il nous soit permis de rappeler en passant que nous avons des premiers prévu la popularité et l'avenir des chemins de fer et des nouvelles valeurs qui doivent en représenter le capital. A cet égard, le *Journal des chemins de fer* est un témoignage irrécusable de la ténacité et de la justesse de nos prévisions et de nos calculs.

Mais l'extension prodigieuse du marché des valeurs mobilières devait avoir pour conséquence de modifier profondément les procédés à l'aide desquels les capitaux sont appelés à s'engager dans les entreprises industrielles et les opérations financières. Il devait se passer dans la sphère financière ce qui s'était passé dans la sphère politique. Il fallait un 89 du crédit, si l'on peut s'exprimer ainsi. Le crédit était organisé féodalement; il lui fallait une organisation démocratique pour répondre à un état de choses nouveau.

Que se passait-il, en effet, lorsqu'on voulait faire une opération financière, ou fonder une entreprise dépassant les forces individuelles? Quinze ou vingt banquiers, formant une sorte d'aristocratie financière, se partageaient le capital de l'opération ou de l'entreprise, et le distillaient lentement, goutte à goutte, au public, avec une surtaxe qui, dans certains cas, égalait ou dépassait même le capital réel de l'affaire.

Un tel procédé était-il applicable à ces vastes créations de valeurs mobilières, nécessitées par les développements de l'industrie moderne?

Nous ne l'avons pas pensé, et, nous étayant de l'exemple donné par l'empereur Napoléon III, voyant dans l'emprunt de 1855 le coup d'Etat du crédit, nous avons dès lors conçu la pensée d'appliquer à l'industrie le système de la souscription publique, si solennellement inauguré par l'élu du peuple français.

C'est là la pensée qui a présidé à la création de la Caisse générale des chemins de fer, et c'est là, nous n'en doutons pas, la cause, la raison de son succès si prompt et si complet.

Ce que nous blâmons, Messieurs, dans l'ancien système d'émission des valeurs mobilières, ce n'est pas l'intervention des banquiers, c'est le mode de l'intervention qui fait du public un acheteur, une partie adverse, tandis que, selon nous, il doit être un associé. L'intervention des banquiers, c'est-à-dire d'hommes considérables, éminents, habitués à étudier et à juger les opérations financières et les entreprises industrielles, est en elle-même une excellente chose : elle est la garantie du public qui n'est pas apte à apprécier directement les affaires.

Nous voulons donc maintenir cette intervention. Nous voudrions même la fortifier par l'entente et l'union des grandes institutions financières du pays. Nous avions conçu l'espérance, en les appelant sur le terrain du bien public et du développement de l'industrie nationale, d'amener entre elles l'accord qui devait augmenter leur puissance; nous l'avouons sans hésitation, nos tentatives ont été jusqu'ici infructueuses.

Est-ce bien, comme on l'a dit souvent, quelques mesquines prétentions personnelles qui ont fait échouer nos efforts? Qu'elles aient ici joué leur rôle comme dans toutes les affaires humaines, c'est possible et c'est probable. Mais en y réfléchissant bien, nous avons compris qu'une raison plus forte que des questions de personnes s'était jusqu'à ce jour opposée à une entente et à une communauté d'action, qui cependant était d'intérêt général. C'étaient moins les hommes qui résistaient que les systèmes. Le système de l'ancienne banque, celui des émissions à prime, résistait au système de l'association, et nous avons senti qu'il fallait laisser à l'expérience et au temps le soin d'une conciliation qui est dans la nature des choses.

Nous appelons de tous nos vœux le terme d'une lutte dont les conséquences sont des plus graves, non-seulement pour le crédit privé, mais pour le crédit public; car, dans l'état d'antagonisme où elles sont aujourd'hui, les institutions financières sont forcées d'appliquer à soutenir leur propre crédit les ressources qu'elles auraient appliquées si utilement à maintenir le crédit public.

A cette cause, momentanée nous l'espérons, d'affaiblissement pour le crédit, vient s'ajouter encore un mouvement d'opinion publique auquel la lutte des passions financières n'a pas été probablement étrangère. Nous voulons parler de cette disposition défavorable des esprits qui se manifeste en France depuis quelque temps contre les hommes qui sont à la tête des affaires, qui ont fondé les grandes Compagnies de chemins de fer et nos principales institutions de crédit.

Quand on considère que c'est à ces hommes qu'on devra le développement extraordinaire de l'industrie, du commerce et du crédit de la France dans l'avenir; quand on songe que c'est à leur intelligence, à leur activité, à leur initiative qu'il faut attribuer cet irrésistible élan qui entraîne la France moderne vers un état de grandeur et de prospérité inouïs, on s'étonne de cette aberration et de cette injustice de l'opinion publique. Si ces hommes n'étaient retenus par la conscience et la conviction des service qu'ils rendent à leur pays, il y aurait en vérité de quoi les faire hésiter et peut-être même renoncer à l'œuvre qu'ils veulent accomplir.

Comprend-on qu'à une époque comme la nôtre, les véritables notions du crédit soient à ce point inconnues, qu'on puisse confondre ceux qui dirigent et gouvernent aujourd'hui le mouvement industriel et financier, avec les Lombards du moyen âge ou avec les traitants de l'ancien régime, enrichis par des exactions?

Ce qui a fait la puissance et la grandeur de l'Angleterre, c'est précisément [illegible] du crédit, qui s'est traduite par [illegible] l'honneur dont elle a entouré les hommes qui, en faisant sa prospérité, faisaient en même temps sa force et sa grandeur. Avant la révolution, la France fournissait à la Grande-Bretagne une partie des fers et des fontes qu'elle consommait. La marine française était sinon supérieure, au moins égale à la marine anglaise. Qui est-ce qui a fait cesser cette supériorité relative de la France? On a prétendu que c'était la révolution qui avait enrayé le mouvement industriel et financier. Assurément, les révolutions ne favorisent ni l'industrie ni les finances d'un pays; mais ce qui a fait devancer la France par l'Angleterre, ce qui a donné à l'Angleterre cette marche active et décisive dans la voie du progrès matériel, c'est la connaissance des lois réelles et pratiques du crédit. C'est le crédit qui a fait la souveraineté universelle de notre alliée; c'est le crédit qui lui a donné sa marine, son commerce, ses finances, c'est-à-dire les vrais éléments de son incontestable grandeur.

Le crédit s'incarne dans quelques hommes et se lie à la considération dont ils sont entourés, et lorsque l'opinion ne les élève ni ne les soutient, on voit s'affaiblir en même temps les revenus et la richesse du pays dont ils sont la personnification.

Cette injustice de l'opinion en France, fortifiée par l'antagonisme des hommes qui sont à la tête du mouvement financier et par la lutte des systèmes, constitue un obstacle sérieux; car pour réagir contre cet obstacle il ne faut rien moins qu'éclairer l'opinion, rapprocher les hommes et concilier les systèmes.

Vous connaissez maintenant, Messieurs, nos idées, notre but, les difficultés que nous avons rencontrées, celles que nous rencontrerons peut-être encore. Il ne nous reste plus qu'à vous faire connaître les entreprises que nous avons fondées, celles auxquelles nous avons pris part, et, enfin, les résultats que nous avons obtenus pendant le courant de l'exercice 1856.

Voici l'énumération des opérations faites par nous depuis le mois de janvier 1850 :

1° La Société des gaz et hauts-fourneaux de Marseille;

2° La Société des Ports de Marseille;

3° L'élévation du capital de la Caisse générale des chemins de fer à 50 millions de francs;

4° L'emprunt espagnol de 300 millions de réaux;

5° La Société générale des chemins de fer romains.

Vous n'avez pas oublié, Messieurs, le concours considérable qui s'est produit autour de chacune de ces entreprises. La Société des Ports de Marseille a réuni près de dix mille souscripteurs. La même proportion s'est reproduite dans l'affaire des gaz et hauts-fourneaux.

Lorsque nous avons fait appel à votre confiance pour porter à 50 millions le capital de la Caisse générale des chemins de fer, malgré l'état fâcheux de la situation financière à cette époque et l'importance du capital, nous avons réuni en quelques jours plus de deux fois la somme demandée.

L'emprunt espagnol, en transportant notre action financière en dehors de notre centre habituel, et sur le sol étranger, n'a rien changé à nos conditions de force et de crédit; nous avons pu en très-peu de temps placer 48 millions de titres espagnols, malgré les rivalités

Digitized by Google

et les oppositions que nous avons rencontrées.

Enfin la grande opération des chemins de fer romains vient de donner une nouvelle preuve du crédit conquis par l'institution que vous avez fondée avec nous.

Il est vrai que dans le cours de cette dernière souscription de graves abus se sont produits et des tentatives anticipées de dépréciation ont essayé de détruire l'entreprise à sa naissance; mais, heureusement, le droit et l'équité nous permettront de distinguer entre nos souscripteurs les associés sérieux, les seuls auxquels s'adressait notre appel, des agioteurs qui ne craignent pas de sacrifier le crédit d'une opération nouvelle aux profits d'une spéculation hostile.

Vous savez, Messieurs, que de toutes les difficultés financières, la plus grande c'est la création d'un marché public pour des valeurs nouvelles. Etablir et diriger le courant des capitaux vers un but, inspirer la confiance à tous, afin de multiplier les transactions et fournir à chacun la facilité de réaliser à volonté les titres émis par la Caisse générale des chemins de fer, voilà ce que nous voulions et ce que nous avons obtenu. Ce résultat est la constatation de la faveur dont jouissent les entreprises qui émanent de notre initiative.

Cette faveur, Messieurs, ne s'est pas traduite par des primes élevées, parce que nous avons cherché plutôt le classement de nos titres que l'élévation des cours.

Il faut d'ailleurs considérer que la plupart de nos entreprises arrivent à peine à leur premier fonctionnement. Les hauts-fourneaux ne sont pas encore terminés : un seul est en feu depuis quelques jours; pour l'éclairage au gaz la Compagnie ne doit commencer son service que le 1er juin prochain; tout est prêt pour cette mise en train générale.

Les vastes terrains formant l'objet de la Société des Ports de Marseille seront provisoirement en état, et le traité passé récemment avec M. Talabot et les Messageries impériales pour les docks, la gare et les installations maritimes, assure un si grand avenir à cette entreprise, que les titres en sont très-recherchés.

L'emprunt espagnol nous a démontré une fois de plus les graves inconvénients de la division entre les influences financières. Permettez-nous de vous présenter, au sujet de cette importante affaire, des détails qui vous sont dus.

Appelé à Madrid pour traiter un emprunt avec le gouvernement espagnol, nous avons dirigé nos premiers efforts vers l'union des diverses sociétés de crédit mobilier qui se sont fondées dans cette capitale. Nous avons retrouvé à Madrid comme à Paris les mêmes rivalités entre les institutions locales représentées par les mêmes personnalités, et tous nos efforts se sont brisés contre leurs antipathies réciproques.

L'emprunt espagnol que nous avons contracté sera compris dans les opérations de l'exercice 1857 ; nous devons vous faire connaître les diverses phases de cette transaction gouvernementale.

Quoique dans les premières négociations avec le gouvernement espagnol il eût été d'abord question d'un traité ferme et définitif, dans le désir de concorde et d'union dont nous parlions tout à l'heure, nous avons consenti à subir les conditions d'une enchère publique qui s'est réalisée un mois après.

Malgré de violentes hostilités, nous n'en avons pas moins conduit à bonne fin cette opération importante que nulle maison en Europe, en dehors de M. de Rothschild, n'aurait pu réaliser avec ses seules ressources; la Caisse générale des chemins de fer a ainsi donné la preuve d'une puissance financière de premier ordre.

Il est vrai qu'au milieu de ces luttes regrettables, le gouvernement espagnol n'a cessé d'encourager nos efforts en appréciant toute la loyauté et tout le dévouement de notre concours. Sa Majesté la Reine a bien voulu nous donner un témoignage de son auguste satisfaction en nous nommant banquiers du gouvernement espagnol à Paris

C'est au moment où nous avions déjà versé dans les caisses du trésor espagnol une moitié de l'emprunt et où nous étions prêts à faire le paiement du mois d'avril courant, que les banquiers de Madrid nous ont fait offrir par MM. de Salamanca et Bayo de participer à l'emprunt pour les termes restant à échoir. Fidèles à notre esprit de conciliation, nous avons accepté les propositions qui nous étaient faites dans la mesure de ce qui nous restait disponible. Voici les termes du traité intervenu à ce sujet :

Par le présent,

Entre Monsieur Jules Mirès, banquier, domicilié et demeurant à Paris, agissant au nom de la maison Jules Mirès et Cie,

D'une part,

Et Monsieur José de Salamanca, banquier, demeurant à Madrid, agissant tant en son nom personnel qu'au nom de M. Vincent Bayo, agent de change à Madrid, et divers autres intéressés dont il a charge et pouvoir,

D'autre part,

Il est exposé et convenu ce qui suit :

Par adjudication du dix-sept décembre dernier, le gouvernement espagnol a concédé à MM. Jules Mirès et Cie un emprunt de trois cents millions de réaux effectifs, payables en titres de rente trois pour cent extérieur de la dette publique espagnole.

Les conditions de l'emprunt ont été réglées par une convention publiée avec le décret approbatif dans la *Gazette de Madrid*, les vingt-neuf novembre mil huit cent cinquante six et vingt décembre suivant.

Les soussignés déclarent en avoir parfaite connaissance.

Les trois cents millions de réaux ont été stipulés payables à Madrid, en cinq termes égaux de soixante millions de réaux, échéant les vingt-sept décembre mil huit cent cinquante-six, dix-sept février mil huit cent cinquante-sept, dix-sept avril, dix-sept juin et dix-sept août suivant ;

MM. J. Mirès et Cie ont acquitté aux diverses échéances les deux termes des vingt-sept décembre mil huit cent cinquante-six et dix-sept février mil huit cent cinquante-sept. Ils ont même versé au Trésor espagnol, par anticipation, une somme de seize millions de réaux, à valoir sur le terme devant échoir le dix-sept avril prochain.

Dans ces circonstances, M. de Salamanca, poursuivant avec persévérance la réconciliation des grands intérêts financiers engagés en Espagne, a proposé à MM. J. Mirès et Cie, tant en son nom qu'au nom de divers autres intéressés, de participer à l'emprunt dont il s'agit, en se chargeant des trois termes à échoir en avril, juin et août prochains, et d'en effectuer le paiement au lieu et place de MM. Mirès.

M. Mirès, en sa qualité de banquier du gouvernement espagnol à Paris, a cru devoir faciliter toutes les opérations de nature à élever et développer le cours des fonds publics espagnols. Il s'est, en conséquence, associé à la pensée et aux projets de M. de Salamanca.

Sur les trois cents millions de réaux effectifs, représentant l'emprunt, M. Mirès a placé cent quatre-vingts millions de réaux (48 millions de francs), de telle sorte qu'il ne peut plus disposer, pour une opération commune, que des cent vingt millions de réaux restants (32 millions de francs).

Par suite, M. Mirès consent à abandonner à la réunion d'intérêts représentée par M. de Salamanca les cent vingt millions de réaux représentant les deux termes de l'emprunt espagnol devant échoir les dix-sept juin et dix-sept août prochains, sous les conditions suivantes :

Il sera formé, à raison desdits cent vingt millions de réaux, entre MM. Mirès et Cie, de Salamanca, Bayo et autres, un syndicat dont le siége sera à Madrid, sous la direction de MM. de Salamanca et Bayo.

MM. Mirès et Cie seront intéressés audit syndicat pour un quart, soit trente millions de réaux, MM. de Salamanca et consorts pour les trois quarts restants.

La durée du syndicat se prolongera jusqu'au trente et un décembre prochain.

M. de Salamanca et consorts jouiront de tous les avantages et commissions attachés à l'opération aux mêmes termes et dans les mêmes conditions obtenues par M. Mirès, du gouvernement espagnol.

Toutefois, il sera alloué à MM. J. Mirès et Cie une commission de un et un quart pour cent sur le capital effectif produit par les cent vingt millions de réaux formant l'objet du syndicat.

Fait à Paris en autant d'originaux que de parties intéressées, le dix-huit mars mil huit cent cinquante-sept.

Lu et approuvé : *Signé*, J. Mirès et Cie.

Lu et approuvé : *Signé*, José de Salamanca.

Vous voyez, Messieurs, que ce traité réserve toute notre indépendance.

Nous avons accordé moins qu'on ne nous demandait, et nous avons cru convenable, indépendamment de la commission qui nous est allouée, de conserver un intérêt d'un quart dans la partie de l'emprunt à laquelle nous avons fait participer les banquiers espagnols.

Vous verrez tout à l'heure par les résultats que nous avons obtenus et par ceux qui sont promis à notre zèle et à notre activité, l'importance de l'établissement que vous avez fondé avec nous. Cette importance avait rendu tout à fait insuffisant l'ancien local de nos bureaux. Une circonstance favorable nous a permis d'acquérir un immeuble admirablement placé pour nos relations. Grâce à l'intelligent concours d'un des meilleurs de nos amis, M. le vicomte de Richemont, nous avons pu faire cette acquisition sans payer la convenance ; nous l'avons obtenue au prix de 1,050,000 fr.

Nous avons pu ainsi réaliser, sans payer un loyer trop élevé, une grande installation qui a le double avantage de concentrer dans une même administration les diverses entreprises que nous avons fondées, tout en assurant à chacune d'elles un personnel spécial et une forte direction.

Vous le voyez, Messieurs, l'importance de la Caisse générale des chemins de fer va toujours croissant. Le concours financier qu'elle continue aux entreprises qu'elle a fondées est pour elle une source permanente d'opérations utiles dont vous mesurez facilement la portée; nos nouvelles relations avec l'Espagne, avec les Etats pontificaux, constituent un échange permanent d'opérations qui s'agrandissent tous les jours.

Nous avions l'espérance de vous entretenir d'un nouvel élément de prospérité, par la création d'un système d'obligations que nous sommes autorisés à émettre en vertu de l'art. 2 de nos statuts.

Aux termes de cet article, nous pouvons émettre un capital obligations égal à notre capital social. La situation générale du marché ne

ous a pas permis d'étendre cette année cette artie de notre entreprise.

Nous n'avons plus maintenant qu'à vous présenter le résumé de notre situation financière:

Notre **actif**, au 31 décembre 1856, se composait comme suit :

En caisse, 31 décembre :		
Caisse de Paris	67,922 83	
Banque de France,	7,282,832 64	
Caisse de Marseille,	151,902 06	7,502,657 53
Portefeuille, 31 décembre :		
Effets à recevoir,	1,816,930 90	
Rentes, actions, obligations, valeurs diverses,	33,417,762 95	35,234,693 85
Immeubles :		
Rue Richelieu, y compris le mobilier,	1,177,470 60	
Chaussée d'Antin,	1,464,613 75	
Maison à Marseille	18,774 35	2,660,858 70
Propriété, clientèle et cautionnement du journal		1,030,000 »
Comptes courants, Balance au débit		17,218,882 02
Ensemble		63,647,092 10

Voici maintenant le **passif** :

Capital social		50,000,000 »
Fonds de réserve :		
Immobilière	174,094 25	
Statutaire	413,394 44	587,488 69
Effets à payer au 31 décembre (emprunt espagnol)		6,279,295 50
Economat. Fournitures de 1856, restant à payer au 31 décembre		8,339 45
Dividendes et intérêts à payer, y compris ceux échus au 1er janvier 1857		5,741,412 80
Attribution statutaire à la gérance, pour l'exercice 1856		1,030,555 96
Somme égale		63,647,092 10

Enfin, Messieurs, le résumé du compte de **profits** et **pertes** présente les résultats suivants :

Les produits de l'exercice 1856 se sont élevés à		8,226,110 45
Savoir :		
1° Commissions et bénéfices, reports,	6,182,114 21	
2° Produit des escomptes et intérêts, dividendes sur actions,	2,043,996 24	
Somme égale,	8,226,110 45	
Par contre, les paiements pour intérêts statutaires et autres dépenses se sont élevées à		2,110,261 31
Savoir:		
1° Intérêts 5 0/0 (12 50 par action) pour le 1er semestre de 1856, sur 24,000 actions formant l'ancien capital, ci,	300,000 »	
2° Intérêts 5 0/0 (12 50 par action), sur 100,000 actions formant le nouveau capital social (2e semestre 1856),	1,250,000 »	
3° Solde de l'exercice 1855,	55,643 92	
4° Frais généraux et appointements,	504,617 39	
Somme égale,	2,110,261 31	
Reste au crédit de l'exercice de 1856,		6,115,849 14

La gérance, après avoir consulté le Conseil de surveillance, a l'honneur de vous proposer de répartir ainsi cette somme :

Au fonds de réserve statutaire et immobilière,	115,293 18
A la gérance, son attribution statutaire,	1,030,555 96
A dividende 1856, sur 100,000 actions à 46 40,	4,640,000 »
Ce qui porte le revenu annuel de chaque action, pour l'année 1856, à 71 40,	
Somme égale,	6,115,849 14

Les résultats que nous venons de vous faire connaître vous laissent suffisamment entrevoir les perspectives générales de l'avenir qui s'ouvre devant nous. Ce n'est pas trop, Messieurs, de ces espérances légitimes pour compenser les difficultés sans cesse renaissantes que nous suscitent l'envie, la cupidité et toutes les mauvaises passions que le succès irrite. Il nous faut tout votre concours, toutes vos sympathies pour résister au découragement qui bien souvent s'empare de nous, et nous a fait quelquefois craindre que nous n'ayons entrepris une œuvre au-dessus de nos forces, sinon de notre courage et de notre volonté.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT MOBILIER

RAPPORT

PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Dans l'assemblée générale ordinaire des actionnaires du 28 avril 1857.

Présidence de M. I. Pereire.

Messieurs,

L'année qui vient de s'écouler, et des travaux de laquelle nous avons à vous rendre compte, a été une année d'épreuve pour le crédit public, pour la grande industrie et pour notre Société. — Solidaire des succès comme des perturbations qui peuvent se manifester dans la situation générale des affaires financières, nous devons, sentinelle vigilante, chercher avec une sollicitude constante à combattre, dans la mesure de nos forces, les défaillances qui peuvent entraver le développement du crédit.

Pendant les trois premières années de notre existence sociale, notre place était marquée à la tête du mouvement; nous avions, non pas à installer la grande industrie en France, car il y avait avant nous de grandes entreprises, mais à systématiser la création de ces affaires, un peu trop abandonnée au caprice ou au hasard de la spéculation.

Combien d'entreprises, et des meilleures, n'avions-nous pas vues naguère abandonnées, liquidées ou momentanément suspendues parce qu'un mouvement de baisse était venu frapper la valeur de leurs titres! Il fallait au crédit, à cette industrie qui alimente toutes les autres, qui apporte un si grand contingent de travail dans l'équilibre des salaires, il fallait une organisation énergique, puissante, capable de dominer la frayeur comme l'engouement, ayant un but marqué et sachant marcher résolument vers ce but sans s'inquiéter ni des petits obstacles, ni des critiques intéressées ou jalouses, ni des attaques violentes ou calculées, de quelque côté qu'elles vinssent.

En 1853, 1854, 1855, nous nous sommes maintenus à ce poste, au milieu des crises dont la disette et la guerre ont amené la triste périodicité. Nous n'avons pas à vous retracer le tableau, qui figure dans nos précédents rapports, des grandes entreprises fondées, développées, réorganisées avec notre concours, ni à vous parler des emprunts successifs auxquels nous avons largement participé.

Si, dans cette période, l'effort a été grand, et si par cela même l'on a cherché à en dénaturer l'objet, c'est qu'il était indispensable pour maintenir le travail et le crédit dans ces moments suprêmes où la hardiesse devient une intelligente prudence.

Dans l'industrie, comme dans la guerre, il faut éviter les déroutes, les paniques. Savoir résister ou marcher à propos est une des premières conditions du succès.

Notre rôle, en 1856, était autre: la paix, avec ses joies et ses espérances, ouvrait une ère nouvelle à l'activité sociale; rien ne paraissait impossible à ceux qui, placés aux divers degrés de l'échelle, ne se rendaient pas suffisamment compte des ressources disponibles: aussi était-ce un devoir étroit pour ceux qui embrassaient un horizon plus étendu de s'arrêter, de modérer l'élan, de consolider les travaux et les opérations antérieurement entrepris.

Nous l'avons fait sans hésiter, sans nous préoccuper des interprétations auxquelles notre réserve pouvait donner naissance.

La note insérée au *Moniteur* du 9 mars 1856 est venue d'ailleurs indiquer officiellement la mesure que le gouvernement voulait tracer à l'émission des nouvelles valeurs. Si notre volonté, si notre manière d'envisager la situation générale n'avaient pas été conformes à ces prescriptions, cette publication aurait été un ordre, surtout pour nous; c'était une halte forcée qui devait interrompre la création de nouvelles affaires.

Mais, alors que nous nous associons pleinement à une mesure qui, dans la pensée de haute sagesse dont elle émanait, devait faciliter la liquidation des opérations engagées pendant une période de guerre et de disette, et permettre à l'épargne de reprendre de nouvelles forces, un résultat imprévu venait déjouer ces précautions.

Ainsi, pendant ce chômage imposé aux sociétés anonymes qui, par leur nature, sont soumises à l'approbation du gouvernement, les entreprises nombreuses que la forme de la commandite soustrait à tout contrôle et presque à toute surveillance, se multipliaient d'autant plus, et prenaient une ampleur inusitée, un développement inconnu jusqu'alors, en sorte que la mesure préventive qui restreignait directement la formation et le travail

Digitized by Google

des sociétés anonymes devenait la cause indirecte, mais efficace, de la multiplication et de l'agrandissement des sociétés en commandite.

En vain, pour remédier à ce danger, a-t-on essayé d'introduire certaines garanties dans une loi nouvelle; il n'est pas moins vrai que l'esprit de la note du 9 mars a été éludé par la libre création d'entreprises qui, sous la forme élastique de la commandite, se sont établies sur la plus grande échelle. La spéculation, qu'il est impossible de comprimer entièrement, a seulement été déplacée et a trouvé de ce côté une large issue par laquelle elle s'est précipitée.

Notre Compagnie, par la nature même de sa constitution, a dû nécessairement se tenir en dehors de ce mouvement et attendre le raffermissement de la situation financière du pays et le signal officiel de la reprise du mouvement.

Nous n'aurons donc à vous entretenir, Messieurs, que d'affaires purement financières, affaires dans lesquelles nous nous sommes attachés surtout à seconder les combinaisons du gouvernement, à venir en aide aux grandes compagnies qui forment notre clientèle et à leur permettre d'attendre des moments plus favorables pour l'émission des titres dont la négociation était indispensable à la poursuite de leurs travaux. Nous nous sommes attachés enfin à fournir par de larges avances à la masse des porteurs les moyens de garder leurs valeurs jusqu'au moment de la reprise.

L'exposé de ces travaux vous montrera comment la conduite prudente que nous avions adoptée s'est trouvée justifiée par la crise financière qui éclata dans les derniers mois de l'année 1856.

Vous avez pu voir, Messieurs, dans notre précédent rapport, la proportion dans laquelle nous avions souscrit au dernier emprunt de 780 millions émis par le gouvernement. Dès le premier jour, dès la première heure, nous nous étions inscrits pour une somme de 250 millions de francs, qui, quelques jours plus tard, s'était élevée, par les souscriptions de notre clientèle étrangère, au chiffre de 625 millions, chiffre de souscription sans précédent dans les annales financières.

Vous savez que, par suite d'un élan auquel nous avons énergiquement concouru, cette souscription, en ce qui concernait notre Société, s'était trouvée réduite, en définitive, à 1,280,920 fr. de rente 3 0/0. Vous avez vu pareillement que les achats faits par nous dans le but de soutenir le cours des fonds publics avaient porté à la somme de 1,849,816 fr. de rente, représentant un capital de 40 millions, le chiffre que nous avions en portefeuille au commencement de l'exercice 1856.

Pendant la plus grande partie de cet exercice, fidèles à la même pensée de conservation, nous sommes restés possesseurs de la presque totalité de ces fonds, à tel point qu'à la fin du mois de septembre dernier, les rentes que nous avions, en dehors de celles reportées, s'élevaient au chiffre de 1,633,815 fr. supérieur, par conséquent de 412,805 fr. de rente à celui qui nous était échu dans la souscription de l'emprunt.

Pendant que nous restions ainsi sur la brèche, nous fournissions à chaque liquidation en reports sur rentes, des sommes véritablement considérables, indépendamment de celles que nous consacrions à des reports sur actions de chemins de fer et autres valeurs. Le chiffre de ces reports *sur rentes seulement* s'est, en effet, élevé, pour une liquidation, à la somme de 95 millions de francs; et pendant les neuf premiers mois de l'année, la moyenne mensuelle a été de 44 millions, et cela, nous le répétons, indépendamment des rentes dont nous étions propriétaires.

Dans le précédent rapport vous avez vu également que, durant l'année 1855, nous avions souscrit des emprunts émis par diverses Compagnies; cette partie de nos opérations a pris cette année une très-grande extension : dans le cours de cet exercice nous avons souscrit et placé une masse d'obligations de chemins de fer dont le nombre a dépassé le chiffre de 400,000, et dont le montant s'est élevé à une somme de 115 millions de francs environ. Indépendamment des prêts que nous faisions sur cette échelle, nous assurions le placement de 89,000 actions nouvelles émises par la Compagnie du Midi, et nous faisions en même temps à cette Compagnie, au fur et à mesure de ses besoins, l'avance des versements successifs sur ces mêmes actions, versements qu'elle avait éloignés dans le but de ménager les ressources des actionnaires auxquels la souscription avait été réservée.

Le concours que nous avons prêté aux grandes Compagnies ne s'est pas borné aux opérations que nous venons de vous indiquer. Limitées dans la faculté d'émettre de nouveaux titres, afin de ne pas surcharger la place, ces Compagnies avaient cependant des besoins impérieux auxquels il fallait satisfaire, sous peine d'arrêter des travaux indispensables, de désorganiser des chantiers répandus sur toute la surface de la France, et de laisser ainsi, de proche en proche, la crise réagir sur les diverses industries du pays.

Pour vous donner la mesure des services rendus de ce côté, il nous suffira de vous dire que le montant des crédits successivement accordés par nous aux diverses Compagnies a présenté un chiffre total de 38 millions de francs.

Nous avons dit le chiffre des reports que nous avons effectués *sur les rentes*; ceux qui ont été faits sur actions, bien que moins importants, se sont cependant élevés, dans une seule liquidation, à la somme de 29 millions. Pendant la même période des neuf premiers mois de l'année, la moyenne de cette catégorie de reports a été de 15 millions environ par quinzaine.

Nous insistons sur cette période des neuf premiers mois de l'année dernière, parce que c'est à partir de ce moment que, sous la pression de circonstances qu'il était difficile de dominer, la Banque de France s'est vue forcée de prendre des mesures restrictives qui ont amené dans toutes les relations du crédit une perturbation telle, que chacun, établissement, public ou particulier, a dû forcément resserrer ses opérations.

La somme totale des reports effectués par nous dans l'année 1856 sur fonds publics et actions, a atteint le chiffre de 703 millions de francs.

C'est au moment où nous faisions de pareils efforts pour faciliter une transition vers des temps meilleurs qu'éclata une crise qui, bien que pouvant être attribuée à des causes générales, a dû certainement sa violence et sa rapidité aux mesures que durent prendre les deux premiers établissements de l'Europe sous l'empire de la constitution qui les régit.

Sans doute, les nécessités de la guerre et les dépenses causées par plusieurs années de disette avaient préparé les éléments de cette crise; mais nous croyons qu'il était possible de conjurer les dangers de la situation en combinant des efforts malheureusement isolés et en soutenant la confiance publique.

Qu'il nous soit permis de dire, toutefois, qu'à ce moment le Crédit mobilier fit tête à l'orage, et peut à bon droit réclamer l'honneur d'avoir, par son attitude énergique et calme, concouru puissamment à ranimer la confiance et à relever le cours de toutes les valeurs.

Dans ces moments difficiles où tout devient une cause d'effroi pour les imaginations troublées, on exagérait la portée des besoins des Compagnies de chemins de fer, et on semblait reculer devant la nécessité d'y donner une prompte et large satisfaction. Ces grands instruments de la prospérité nationale devenaient presque des embarras publics.

Dans cette occurrence, non seulement le Crédit mobilier ne diminua point les crédits qu'il faisait à ces entreprises, mais il les augmenta; bien plus, il offrit officiellement deux choses : premièrement, d'acheter, avec le concours de plusieurs maisons étrangères, les rentes que possédait la Banque de France, de façon à fournir à cet établissement les moyens d'augmenter efficacement sa réserve métallique et de continuer ses avances sur rentes et actions de chemins de fer;

Deuxièmement, de pourvoir aux besoins de toutes les Compagnies de chemins de fer, en souscrivant, jusqu'à concurrence de 300 millions de francs, les emprunts qu'elles avaient à émettre pour l'exercice de 1857, le Crédit mobilier et ses administrateurs déclarant qu'ils étaient prêts à s'engager personnellement dans cet emprunt à concurrence de 200 millions, si le solde de 100 millions était souscrit par les autres maisons de banque.

Ces deux propositions restèrent sans résultat, et le Crédit mobilier, forcé de renoncer à toute mesure d'ensemble, dut se borner à pourvoir aux besoins des Compagnies dont il fait habituellement le service, mais il avait bien jugé la situation, et le fait seul de la proposition qu'il avait faite ne contribua pas peu, sans doute, à calmer les inquiétudes, à relever le moral, et à démontrer qu'on s'était trop vite abandonné à de fausses terreurs.

La crise, bien que conjurée, n'en avait pas moins eu pour effet de réduire d'une manière sensible les bénéfices sur lesquels notre Société croyait pouvoir compter, grâce à la simple amélioration du crédit.

Nous pensons que l'exposé qui précède aura suffisamment justifié les motifs qui nous ont déterminés à nous renfermer dans un cadre restreint et à ajourner la réalisation définitive des affaires dont nous vous avions entretenus l'an dernier.

Pour quelques-unes de ces affaires, les solutions sont encore entières.

En ce qui concerne celle des paquebots transatlantiques, en vue de laquelle nous avions constitué la Compagnie maritime, nous espérons qu'elle sera prochainement réglée d'une manière satisfaisante pour tous les intérêts.

Nous croyons avoir d'autant plus de droits à ne pas y rester étrangers que, d'accord avec la Compagnie maritime, au nom de laquelle nous réclamons une participation à ce grand projet, nous n'avons pas hésité à nous imposer des sacrifices considérables que commandait à un moment donné l'approvisionnement du pays.

De nos divers projets de chemins de fer en France, celui relatif à l'extension des concessions du chemin de Grenoble à Saint-Rambert vers Lyon et Valence et le seul qui ait été réalisé par décret du 18 mars 1857; la Compa-

gnie n'attend plus que l'homologation de ses nouveaux statuts, qui sont en ce moment soumis à l'examen du conseil d'Etat.

Des rapports suivis et réguliers se sont établis entre notre Société et la Société générale de Crédit mobilier espagnol. Cette institution, qui, par la faculté qu'elle s'est réservée de faire des affaires à l'étranger, peut revendiquer un droit de naturalisation sur notre sol, nous prêtera un concours très-utile: elle pourra nous rendre, par sa participation aux affaires de notre pays, l'appui que nous sommes disposés à lui donner pour celles de l'Espagne.

Le chemin de fer du Nord, qui doit former, de Madrid à la frontière de France, la ligne qui rattachera les chemins de la Péninsule au réseau français, est une des premières et une des principales entreprises auxquelles cette Société a consacré ses efforts.

Une pareille œuvre, qui excite des deux côtés des Pyrénées une égale sympathie, devra être accomplie par les forces combinées des deux pays et établira ainsi un nouveau lien entre les deux institutions.

Ce chemin fécondera l'industrie et le commerce de nos provinces méridionales, comme les lignes de Belgique et d'Allemagne ont concouru énergiquement à développer la prospérité de nos départements du Nord et de l'Est.

Les chemins espagnols viendront, enfin, nous apporter les matières premières nécessaires à notre industrie et des produits alimentaires; ils emporteront en retour nos articles de luxe et nos produits manufacturés. Par la nature du service qu'ils sont appelés à effectuer, ils sont destinés à une prospérité d'autant plus grande, qu'ils viendront succéder à un état de viabilité extrêmement imparfait, et qu'ils auront à pourvoir à tous les besoins de transport, sans avoir rien à redouter de la concurrence des voies actuelles.

En résumé, Messieurs, il vous est aisé, par ce qui précède, de constater que, pendant le dernier exercice, la totalité des capitaux dont nous avons pu disposer a été consacrée aux affaires d'un haut intérêt national et à des affaires de la nature la plus utile, sinon la plus brillante.

Au surplus, pour prendre une part efficace aux grandes entreprises du pays, il n'est pas nécessaire de concourir incessamment à la formation d'affaires nouvelles.

En aidant aussi largement que nous l'avons fait les compagnies françaises à réaliser les ressources qui leur étaient nécessaires, nous avons donné à l'intérêt national une satisfaction tout aussi complète que si nous avions procédé par voie de nouvelles créations.

Enfin, la proportion dans laquelle nous avons fait, sous forme de reports, des avances sur fonds publics et actions, est, en outre, un des caractères saillants de nos travaux durant le dernier exercice, celui que nous ne saurions trop faire ressortir, en raison de son utilité.

La spéculation, enivrée des espérances que le retour de la paix semblait promettre, avait évidemment devancé le moment où ces espérances devaient se réaliser, et de cette hâte il était résulté une situation anormale: l'argent était d'un côté et les valeurs de l'autre, entre les mains de gens qui ne pouvaient les garder et qui n'attendaient que le moment favorable pour les réaliser avec une différence à leur profit. Ils n'avaient pas songé que les rentes du dernier emprunt n'avaient pas été complétement soldées et qu'il y aurait longtemps encore à faire des versements mensuels dont l'importance s'élevait à un chiffre considérable.

Abandonner à ce moment le marché des fonds publics à lui-même, c'eût été précipiter une crise qui aurait réagi sur toutes les fortunes mobilières: aussi tenons nous pour un véritable service rendu au pays les larges avances que nous avons dû faire dans de semblables circonstances, car on ne pourrait envisager sans effroi les malheurs qui auraient pu résulter de cette situation, si nous n'avions été en mesure de procurer à la place des ressources que nous lui avons fournies.

On ne saurait se dissimuler que la situation a été très-tendue pendant le cours de l'année dernière, non-seulement en France, mais sur tous les principaux marchés de l'Europe, qui sont et deviennent de plus en plus solidaires les uns des autres.

Indépendamment des circonstances, heureusement passagères, de guerre et de disette, cette tension a été et est encore entretenue par la situation monétaire de l'Europe, par la perturbation qui, à la suite de la découverte des mines de la Californie et de l'Australie, s'est produite dans la valeur relative de l'or et de l'argent, enfin par l'élément nouveau que la construction des chemins de fer a introduit dans les relations commerciales et industrielles, élément qui, en augmentant le travail, la richesse générale, a absorbé une masse considérable de capitaux. Il faut, conséquemment, pour satisfaire à ces besoins nouveaux, à des échanges, à des ateliers de travail si multipliés et si disséminés, un accroissement correspondant dans la circulation métallique et fiduciaire; ces besoins sont tels, et le vide qu'ils ont naturellement produit sur toutes les grandes places de banque a été instinctivement si bien senti, que nous avons vu partout se créer des entreprises de crédit destinées à suppléer à l'insuffisance des anciens établissements.

Mais par suite de leur état d'anarchie, de rivalité, de concurrence ardente, ces entreprises trop nombreuses, au lieu de rendre à la circulation générale, à la consolidation des affaires, les services dont elles avaient un si grand besoin, sont venues absorber une masse nouvelle de capitaux et paralyser des forces qui, bien combinées, agissant avec harmonie et avec ensemble, auraient donné un concours efficace au crédit public, ainsi qu'au crédit commercial, industriel et agricole.

Depuis 1852, par la haute initiative du gouvernement, une grande extension a été donnée aux opérations de la Banque de France et à celles du Comptoir d'escompte et de ses Sous-Comptoirs; deux lacunes dans les moyens de crédit ont été comblées au moyen de la création du Crédit mobilier et du Crédit foncier. Les attributions de chacun de ces quatre établissements ont été nettement définies; leur rôle était tellement indiqué, ils étaient tellement l'expression des besoins nouveaux que réclamaient l'activité féconde et l'agrandissement du domaine de l'industrie, que les ressources dont ils disposaient se sont trouvées bientôt insuffisantes. Par un sentiment, par un accord presque unanime, chacun a senti le besoin de les fortifier, de leur fournir des moyens de plus en plus grands de rendre les services pour lesquels ils avaient été institués.

Le pivot de cette organisation financière, si complète par sa spécialisation, mais encore si imparfaite par l'absence de tout lien, de toute combinaison harmonique; le pivot de la grande circulation, disons-nous, est la Banque de France; c'était elle, avant tout, qu'il fallait mettre à la hauteur des nécessités nouvelles que les progrès de l'industrie ont révélées; cela a été bien compris.

Le capital de la Banque de France, fixé à 91 millions en 1806, ne peut plus suffire, aujourd'hui que l'industrie et le travail ont pris un si magnifique essor. Seule, elle a le privilége de créer une monnaie fiduciaire; seule aussi, elle peut étendre la circulation et la tenir au niveau des besoins légitimes et sérieux que l'activité sociale, que la production réclament incessamment sous des formes diverses.

Nous ne craignons pas de le proclamer, on chercherait vainement ailleurs les moyens de venir efficacement en aide, par des avances, au crédit public, aux grandes entreprises, au commerce, à l'industrie; aucun établissement, aucune autre que la Banque, ne peut prêter que ce qu'il a en propre ou ce qu'il emprunte. La Banque, au contraire, disposant des capitaux que les nécessités de la circulation et la juste confiance qu'elle inspire mettent en ses mains, et qui, sous la forme de ses billets au porteur et de ses comptes courants remboursables à vue, ne s'élèvent pas à moins de 900 millions, sur lesquels *elle n'a aucun intérêt à payer*, a sur tous les autres établissements de crédit un privilége que nul ne peut lui disputer, mais qu'il faut régulariser, tout en le fortifiant, parce qu'il est l'élément essentiel de la stabilité comme du progrès du crédit public et industriel.

Ce n'est donc pas en multipliant les établissements de crédit, c'est en augmentant le capital de garantie de chacun de ceux qui existent, en faisant disparaître l'esprit d'antagonisme que de tristes rivalités ont malheureusement entretenu, que l'on donnera de la stabilité, de la force au mouvement financier et industriel qui a puissamment contribué et qui doit de plus en plus contribuer à accroître la prospérité publique.

C'est dans cette vue, c'est dans ce but que nous avons, il y a près de deux ans, songé à doubler notre capital, comme le gouvernement le réclame aujourd'hui de la Banque de France et comme il l'a depuis un an consacré en principe pour le Comptoir d'escompte.

Pour doubler le capital du Crédit mobilier, deux modes pouvaient être employés: on pouvait augmenter le chiffre des actions, ou bien créer des obligations remboursables à long terme. Entre ces deux modes, nous avions choisi le dernier, parce qu'il avait l'avantage de mettre à notre disposition les mêmes ressources sans augmenter la masse de titres à revenu variable, et qui, par là même, ont un caractère essentiellement aléatoire. Ce dont on avait besoin alors, et dont on a le plus besoin aujourd'hui, c'est de diminuer la quantité de titres flottants, rentes ou actions, qui encombrent le marché, qui arrêtent l'essor du crédit public et de l'industrie, qui viennent à chaque liquidation peser sur les cours, qui produisent ainsi nécessairement la cherté des reports, cherté qui tend à augmenter le taux de l'intérêt dans toutes les relations industrielles ou immobilières.

L'emploi que nous pouvons constamment faire des capitaux provenant de nos obligations nous permet de leur attribuer un intérêt rémunérateur qui assure leur classement, mais qui, par sa fixité, n'a rien d'aléatoire.

Nous pouvons revendiquer, Messieurs, l'honneur d'avoir formulé le système de l'emploi simultané des obligations et des actions dans

Digitized by Google

la constitution du capital des grandes compagnies de chemins de fer, système dont le développement a si puissamment contribué à l'achèvement de nos travaux publics.

Avant 1848, on ne comprenait d'autre moyen de réunir le capital nécessaire aux compagnies industrielles que celui de la création et de l'émission d'un certain nombre d'actions. Si quelques compagnies avaient été amenées à faire des emprunts, ce n'était que par exception et pour remédier à l'insuffisance de leurs prévisions; mais personne n'avait encore eu l'idée de diviser, dès l'origine des sociétés, le capital nécessaire à leur formation en actions et en obligations.

Or, comme il est admis qu'en industrie la compensation des chances doit se trouver dans l'espoir de gagner des dividendes proportionnellement élevés, et qu'à l'époque dont nous parlons on n'avait pas encore l'expérience des brillants résultats qu'ont depuis donnés les chemins de fer, la plus grande partie de ces immenses travaux, qui ont si fort augmenté la prospérité publique, aurait été peut-être indéfiniment retardée s'il avait fallu assurer au capital entier les dividendes qu'il réclamait: tout au moins eût-il fallu que le gouvernement contribuât à leur exécution par des subventions plus larges.

La même pensée qui nous avait guidés lorsque nous donnâmes le conseil de créer ces obligations qui ont assuré la prospérité de nos chemins de fer, nous a conduits à faire l'application de ce système quand nous avons préparé la constitution du Crédit mobilier.

Il est certain que, malgré la plus-value éprouvée par toutes les actions de chemins de fer, le développement des produits de ces grandes entreprises et la baisse régulière que subit toujours le loyer des capitaux, si on l'observe pendant une période d'une certaine durée, doivent amener une nouvelle amélioration dans le cours de ces valeurs.

Il est certain également que les revenus qu'elles procurent sont plus élevés que ceux que donnent les obligations.

Ce que nous disons de la plus-value des actions de chemins de fer s'applique également aux fonds publics, qui, en dehors des nécessités spéciales créées par la guerre et par la disette, doivent voir leur cours s'élever dans la proportion de la diminution du taux de l'intérêt.

Il est donc évident qu'une conversion prudente et opportune de ces valeurs en obligations du Crédit mobilier doit amener, soit dans le revenu, soit dans l'amélioration du capital, des bénéfices notables; et, chose à remarquer, c'est précisément dans les moments de crise que ce mouvement de conversion pourrait avoir le plus d'activité, et, par conséquent, le plus d'utilité, parce que c'est alors qu'on donne aux effets de placement à intérêts fixes la préférence sur les effets de spéculation.

L'émission des obligations de chemins de fer comprime, à certains égards, l'essor du crédit et entrave la hausse des rentes; aussi, plus le public recherche cette nature de titres, plus on tâche d'en restreindre la création; cette tendance provient peut-être de ce que l'on prend le résultat pour la cause: en effet, quand on examine froidement la situation que fait naître la création des obligations, on doit reconnaître qu'une masse donnée de capitaux étant nécessaire pour poursuivre les travaux entrepris ou ceux que le pays réclame, il faut trouver ces capitaux quelque part; cela étant admis, il n'y a d'autre alternative pour se les procurer que de créer des obligations ou des actions. Il est très douteux pour nous que la concurrence faite aux fonds publics fût moins grande et moins fâcheuse si l'on choisissait le dernier mode.

D'ailleurs, que l'on émette des obligations ou des actions pour exécuter les grands travaux modernes, ces travaux, qui sont, en définitive, une abondante source de richesses, fourniront de larges compensations aux inconvénients passagers qu'on leur attribue, car la hausse des rentes est toujours proportionnelle à l'augmentation de la fortune publique. Mais il est une autre cause à la langueur des fonds publics, au taux élevé des reports, soit sur rentes, soit sur actions, une cause plus puissante que la concurrence des obligations: c'est la trop grand masse des titres de rentes et d'actions non classés. Voilà ce qui alimente le jeu, la mauvaise spéculation.

Ainsi les mesures propres à faciliter la transition entre la période d'émission, soit des emprunts, soit des valeurs industrielles, et la période de classement de ces titres, ont toujours été notre préoccupation constante, le but principal de nos efforts: la création de nos obligations, dans des limites raisonnables, était le moyen le plus efficace pour atteindre ce but.

Nous avons établi plus haut qu'une augmentation du capital de la Banque l'eût affranchie de la nécessité fâcheuse où elle s'est trouvée de rejeter sur la majorité une masse de valeurs qui sont encore flottantes et qui arrêtent l'essor de nos fonds.

Il n'est pas moins évident que les ressources que nous eût procurées l'émission de nos obligations nous auraient permis d'absorber celles de ces valeurs qui n'avaient pas encore trouvé leur placement définitif, et que, par l'effet combiné de ces deux mesures, les crises qui se sont succédé en 1855 et 1856 eussent été sinon entièrement conjurées, du moins considérablement atténuées.

Quant aux conséquences financières de l'émission de ces obligations, il suffit de comparer le cours des valeurs que nous aurions pu acquérir, avec le produit de ces émissions au cours que ces mêmes valeurs ont atteint depuis cette époque, et l'on pourra reconnaître ainsi que la hausse qu'elles ont éprouvée a été moyennement de plus de 40 0/0.

Au surplus, grâce aux ressources abondantes que nous fournit le crédit, cette question n'a précisément pour nous aucun caractère d'actualité; nous n'y revenons que pour constater l'analogie qui existe entre le développement auquel le Crédit mobilier est appelé, et celui dont on a reconnu l'utilité pour la Banque de France.

On nous a souvent pressés d'user de la faculté, inscrite dans nos statuts, d'émettre sur une large échelle des obligations à courte échéance, ou *billets à vente*, divisés en petites coupures et produisant un intérêt qui s'ajoute au capital chaque jour, chaque semaine.

Nous croyons que la mise en circulation de ces titres rendrait de véritables services; mais une mesure aussi importante ne s'improvise pas; nous voulons laisser à notre institution le temps de s'asseoir et de faire ses preuves, autant ses preuves de prudence que de capacité. Le soin et la vigilance avec lesquels nous tâchons de gérer vos intérêts et ceux des entreprises que nous avons fondées sont les éléments qui doivent préparer cette création nouvelle. Nous ne voulons l'entreprendre que lorsqu'elle pourra être bien comprise du public et rendre, par la confiance dont elle sera entourée, tous les services que la circulation doit en effet en retirer.

Nous ne terminerons pas, Messieurs, l'exposé général de nos opérations pendant l'exercice 1856, sans vous donner un aperçu des travaux exécutés dans nos bureaux pendant cette année.

Le mouvement de notre caisse s'est élevé à la somme de 3,085,195,176 fr. 39 c.

Le mouvement de notre compte courant avec la Banque a été de 1,216,686,271 fr. 33 c.

Celui de nos comptes courants a atteint le chiffre de 2,739,111,029 fr. 98 c.

Notre Société a reçu des versements sur 1,455,264 actions et obligations, qui ont produit ensemble la somme de 160,976,590 fr. 98 c.

Elle a payé, tant pour son propre compte que pour celui des Compagnies dont elle fait le service de banque, 3,754,921 coupons s'élevant à 64,259,723 fr. 68 c.

Enfin, le mouvement de notre caisse de titres a porté sur 4,986,305 actions ou obligations.

Il nous reste maintenant, Messieurs, à vous présenter le résumé de notre situation financière au 31 décembre dernier, et celui des bénéfices réalisés pendant l'exercice finissant à la même époque.

Suivant les comptes qui sont placés sous vos yeux, vous remarquerez que le passif se composait des articles suivans:

Capital social,		60,000,000 »
Comptes courants et obligations,		101,008,217 44
Effets à payer, créanciers divers, etc.		326,164 87
Dividendes arriérés,		951,475 35
Réserve,		2,000,000 »
Solde des bénéfices, déduction faite de l'intérêt à 5 0/0 du capital et de la somme portée à la réserve,		12,030,869 56
Montant du passif		**176,316,727 22**

Ce passif était ainsi représenté:

1° En rentes	9,100,498 60	
2° En actions	53,080,780 89	
3° En obligations	29,883,585 50	
		92,064,864 99
Nos placements en effets divers, en reports et en avances sur actions et obligations étaient de		75,780,028 83
L'immeuble de la Compagnie, accru des dépenses d'agrandissement soldées pendant l'exercice, s'élevait au chiffre de		1,336,401 34
Enfin, le solde disponible soit en caisse, soit à la Banque, et le montant des dividendes à toucher au 31 décembre dernier étaient de		7,135,432 07
Montant égal de l'actif,		**176,316,727 22**

Les principaux articles de cette situation présentent les analogies ou les différences suivantes avec celle de l'année précédente.

En ce qui concerne le passif, nous signalerons à votre attention le chiffre des sommes en comptes courants qui dépassait 100 millions et n'avait, par conséquent, éprouvé aucune modification sensible.

Le chapitre des dividendes arriérés, s'élevant à 951,475 fr. 35 c., représente, pour la presque totalité, le solde des intérêts restant à payer

Digitized by Google

pour le dernier exercice, ces intérêts ayant été mis à la disposition des actionnaires avant la fin de l'année.

Quant à l'actif, vous aurez remarqué, Messieurs, la diminution qu'a subie le chiffre des valeurs en portefeuille.

Cet inventaire ne comprend, pour la plus grande partie, que des valeurs faiblement réalisables.

Ainsi, pour ne parler que de l'un des principaux chapitres, celui des obligations, il nous suffira de vous dire que depuis le commencement de l'année, la plus grande partie des titres de cette nature qui figuraient au bilan du 31 décembre dernier s'est trouvée avantageusement réalisée.

Le compte des profits et pertes présente une situation dont les résultats nous paraissent très satisfaisans.

Le compte de nos placements en rentes, actions et obligations, malgré la crise des derniers mois de 1856, a donné un bénéfice de		11,436,572 64
Les commissions et intérêts, déduction faite des intérêts payés sur comptes courants, se sont élevés à		1,480,778 66
Le produit des reports a été de		1,267,736 35
Le produit de la caisse des dépôts a été de		30,225 40
Enfin, le solde de l'exercice 1855 était de		1,111 19
Le montant total des bénéfices bruts pour l'exercice 1856 est, par conséquent, de		17,216,424 21
Dont il faut déduire :		
Frais généraux, frais d'administration, contributions et assurances, etc.	540,820 78	
Frais d'études, d'impressions, de publicité et approvisionnements	222,809 24	
Allocations pour gratifications et œuvres de bienfaisance.	162,519 35	
Différence résultant de la dépréciation de nos placements évalués au cours du 31 décembre.	1,040,281 02	
	1,966,342 39	1,966,442 39
Soit un solde en bénéfice de		15,249,981 82
Sur le montant de ce bénéfice net, il a été prélevé, avant tout, les intérêts à 5 0/0 de notre capital social, conformément aux dispositions de l'art. 57 des statuts, soit vingt-cinq francs par action qui ont déjà été payés, ci		3,000,000 »
Il reste un solde de		12,249,981 82
qui doit être réparti de la manière suivante :		
Somme à porter à la réserve pour complément du maximum statuaire,		219,112 26
Prélèvement de 10 0/0 en faveur des administrateurs,		1,200,000 »
Dividende à répartir en sus de l'intérêt, à raison de 90 fr. par action payables le 1er juillet prochain,	10,800,000 »	
Solde à reporter à l'année 1857,	30,869 56	
Somme égale,		12,249,981 82

Les actions auront ainsi touché :
25 fr. à titre d'intérêt ;
90 à titre de dividende ;

ensemble 115 fr., ce qui représente 23 0/0 du fonds social.

La question de la déclaration anticipée de ce dividende a été agitée depuis la clôture de notre inventaire ; nous avons cru devoir persévérer dans la loi que nous nous étions imposée, de ne le faire connaître qu'à notre assemblée générale. Le chiffre du dividende, qui ne peut être définitivement arrêté que par l'assemblée générale, ne résulte pas seulement de l'inventaire de nos valeurs, établi d'après le cours du 31 décembre dernier ; cet inventaire n'en est qu'un des éléments.

Les cours des valeurs composant notre actif peuvent subir des modifications pendant les quatre mois qui s'écoulent entre la clôture de l'exercice et le jour de la réunion de l'assemblée. Si les prix portés dans l'inventaire avaient éprouvé une baisse notable, nous n'aurions pas hésité à vous proposer de réduire le chiffre du dividende résultant des cours du 31 décembre dernier, parce que nous ne voulons en aucune façon empiéter sur les bénéfices futurs, ni diminuer, même indirectement, notre compte de réserve.

Le contraire s'est heureusement produit : les réalisations opérées depuis le 31 décembre et les valeurs restant en portefeuille présentent un notable avantage sur notre inventaire de fin d'année. Cet avantage restera tout entier acquis à l'exercice 1857.

Il serait superflu de chercher à vous signaler les causes de la différence qui existe entre le dividende de 1856 et celui de 1855. Le rapport dont nous venons de vous donner lecture vous les a déjà indiquées. Nul ne pouvait d'ailleurs s'attendre à la continuité de bénéfices dont nous vous avons, dès l'année dernière, signalé le caractère exceptionnel.

Vous avez pu juger, Messieurs, d'après l'exposé que nous venons de faire de nos travaux, des principes qui nous ont dirigés, de l'esprit de conciliation, de sage réserve et de progrès qui nous a constamment animés.

C'est à vous seuls que nous devions compte de nos actes. Nous avons laissé tomber, sans les relever, les attaques dirigées contre nos personnes et contre l'établissement que nous avons fondé. Aujourd'hui, avec l'autorité des faits que nous venons de produire devant vous, nous pouvons établir la juste mesure de notre intervention dans le mouvement industriel et financier du pays et le résumer ainsi :

Notre souscription au dernier emprunt, non-seulement a été conservée intacte pendant près de deux ans, mais elle s'est accrue jusqu'à concurrence de 40 millions par des achats destinés à faciliter les versements des souscripteurs.

Dans le même but, les reports effectués par nous dans l'exercice 1856 se sont élevés, sur les rentes françaises, à 421,500,000

Sur les actions de chemins de fer et autres à 281,000,000

Ensemble 702,500,000

Nos avances en compte courant aux compagnies se sont élevées à 38,000,000

Nos placements d'obligations de chemins de fer se sont élevés à 115,000,000

La souscription des 89,000 actions du Midi, facilitée par nous, a produit 62,300,000

Voilà ce que nous avons fait, pendant l'année 1856, pour la consolidation du crédit public et pour le développement du travail national.

Résolutions de l'assemblée.

Après la lecture du rapport qui précède, les propositions à l'ordre du jour sont successivement mises aux voix et adoptées par l'assemblée générale.

I.

A l'unanimité, l'assemblée approuve les comptes tels qu'ils sont présentés dans le rapport du Conseil d'administration, et desquels il résulte que le solde créditeur du compte de profits et pertes s'élève à la somme de 15,249,981 fr. 82 c., sur laquelle il a été distribué, à partir du 1er janvier 1857, 3 millions de francs à titre d'à-compte, à raison de 25 fr. par action.

II.

A l'unanimité, l'assemblée fixe à 90 fr. par action le solde du dividende pour 1856, qui sera payé à partir du 1er juillet 1857.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

RAPPORT.

Messieurs,

Les articles 40, 46 et 47 des statuts du Crédit foncier de France disposent que, chaque année, vous vous réunirez en assemblée générale dans le courant du mois d'avril, pour entendre le rapport du gouverneur sur les affaires sociales ; que l'ordre du jour de votre réunion sera concerté entre le Conseil d'administration et le gouvernement de la Société.

En conséquence, après avoir pris l'avis du Conseil, nous venons vous présenter les résultats de l'exercice expiré.

Ils sont satisfaisants ; votre situation est bonne.

Au vœu de la propriété foncière, de l'agriculture, vos progrès devraient être plus rapides ; c'est du moins, disent-elles, ce que le programme publié par les pouvoirs publics, à l'époque de votre fondation, semblait promettre. En effet, il était riche d'engagements ; mais alors le taux de l'intérêt était peu élevé ; la guerre n'avait pas éclaté ; la crise monétaire, celle des subsistances, le fléau des inondations, n'avaient pas sévi, et la part de l'imprévu n'avait pas été faite ; si peu faite que le décret constitutif de votre institution avait limité à 5 0/0 le taux de l'intérêt auquel vous pouvez prêter, en prévision, sans doute, de la possibilité d'emprunter au plus à un taux semblable. Or vous savez si depuis quatre ans une telle faculté, à quelques rares exceptions près, a pu être votre partage. En principe, d'ailleurs, la fixité du taux de l'intérêt est-elle jamais assez probable pour en faire pendant quatre-vingt-dix-neuf ans la condition de service d'un établissement de crédit ? Il ne faut donc pas imputer à la pensée qui a fondé votre institution ce qui est le fait des événements ou des difficultés réglementaires dont le Crédit foncier, en sa qualité de système, n'est en rien coupable. — La vérité, la voici :

Le bien que vous avez réalisé prouve celui que vous ferez ; vous n'avez pas donné satisfaction à toutes les demandes d'emprunt, mais les prêts consentis ne son pas moins l'expérience heureuse d'un système ingé

Digitized by Google

mieux ; la propriété qui a pu les obtenir en sent le prix, en porte légèrement le poids, à tel point qu'au terme de l'exercice dont nous apportons ici les comptes, sur 8,171,943 fr. 70 c. d'annuités recouvrables, l'arriéré n'était que de 39,464 fr. 65 c. — Le Crédit foncier est donc en lui-même un instrument qui fonctionne avec succès, régularité et utilité ; s'il n'a pas été assez riche de voies et moyens et de dispositions statutaires pour commencer, avec la transformation de la dette hypothécaire, le service des crédits directs et personnels que réclame l'agriculture, il a pu cependant, malgré bien des courants opposés, prêter 75 millions ; et, sur cette somme, la part de la propriété rurale a été de 24, soit dit en passant, à l'adresse de ceux qui nous accusent de n'avoir pas mis de fonds à la disposition de la terre.

Permettez-nous, Messieurs, d'exprimer rapidement quelques impressions sur la nature des obstacles que nous avons rencontrés. A l'analyse, on y trouve non-seulement l'état du marché des capitaux et des circonstances telles que je les rappelais à l'instant, mais de l'erreur, des préventions, de l'amour-propre même, car le cœur humain est ainsi fait : beaucoup d'esprits pieront longtemps le Crédit foncier, parce qu'ils l'ont nié d'abord. Commençons par l'erreur ; nous la rencontrons sous plusieurs formes venant vous contester la vie, la force et l'avenir. Elle suppose, par exemple, que vous avez pour mission d'éteindre la dette hypothécaire de la France ; mais qui donc a jamais dit ou pensé que le Crédit foncier eût cette destination ? — Eteindre la dette hypothécaire dans sa forme ancienne, subversive des fortunes privées qu'elle dispersait, anéantissait. — Oui, sans doute, cette extinction a été promise ; elle est commencée ; et si, sous ce rapport, on peut douter des avantages du procédé, qu'on vienne voir et comparer. Le mot éteindre n'a de signification absolue que pour telle ou telle dette particulière ; autrement, c'est transformer qu'il faut comprendre.

La destinée d'une institution de crédit n'est pas, ne peut pas être d'éteindre les dettes d'un pays ; elle est au contraire le moyen d'en contracter, dans une forme quelconque, de plus ou moins favorables au développement de la richesse publique. Votre institution, Messieurs, conserve aux familles leur berceau, le toit paternel que l'ancien procédé hypothécaire divisait et ruinait. Voilà le vrai. Est-ce que la Banque de France éteint les dettes du commerce ? Tant qu'elle existera, le commerce lui devra 5 ou 600 millions et plus ; les débiteurs s'y succèdent. Il en sera toujours ainsi par vos soins. D'une part, transformation de la dette hypothécaire du pays ; de l'autre, système libérateur qui, par la puissance de l'intérêt composé, et moyennant le concours d'une très-faible somme, ajoutée à l'intérêt ordinaire de l'argent, dispense chaque emprunteur en particulier de remboursement, et le rend, sans lui imposer aucune charge gênante, propriétaire du capital qu'il a emprunté.

Elle dit encore, l'erreur : Pourquoi rentrer dans le système des assignats par les prêts ou lettres de gage, et, par ce procédé, mobiliser la terre ?

Des assignats ! cette assimilation n'a pas la moindre raison d'être. Quand votre institution prête en lettres de gage, que fait-elle que chacun ne fasse partout où fonctionne un établissement de crédit ? A défaut de capitaux, elle donne sa signature, c'est-à-dire le crédit que lui vaut, que lui mérite sa conduite particulière, son capital social, si bien représenté par vous, Messieurs, dans cette assemblée. Une obligation foncière est un billet à longue échéance cautionné par une hypothèque et par vos versements. Ou l'emprunteur le paiera, ou vous le paierez à son défaut ; mais avant cette extrémité, un gage qui excède de 100 pour 100 sa valeur en répond. Y a-t-il quelque chose de commun entre un pareil titre et un assignat ? est-ce un fait anormal, usuraire de le prêter ? car elle n'épargne pas les insinuations, l'erreur ; nous avons lu qu'elle appelait usure le prêt d'un titre au pair qui ne produit pas à la négociation la somme pour laquelle il est donné. Cependant, lorsque vous prêtez ce titre, il rentrera chez vous au pair, soit parce qu'il sera remboursé par l'amortissement, qui lui est propre, soit parce qu'il aura servi lui-même de moyen de libération à l'emprunteur, et, dans ce cas, il sera repris par la Société pour la valeur qu'elle lui a donnée en le prêtant. Or, celui là seul est usurier qui au-delà de l'intérêt légal, exige le remboursement d'un capital supérieur à celui qu'il a avancé. Faites-vous quoi que ce soit de semblable ? Evidemment non. Nous reviendrons sur ce système de prêt, recommandé par le gouvernement en 1854, consacré par vos statuts, dont, l'an passé, nous vous avions annoncé la prochaine révision, révisés maintenant. Affirmons, en attendant, qu'une lettre de gage n'a rien de commun avec un assignat, rien d'usuraire, et ajoutons qu'elle ne mobilise pas la terre, autre assertion étrange dont nous avons peine à saisir le sens, même au figuré.

Nous ne comprenons pas qu'une forme de crédit, plus commode qu'une autre, mobilise ce qu'elle commandite. Une obligation foncière, plus disponible qu'une grosse exécutoire, mobilise la créance de celui qui a prêté ; mais le privilége de cette disponibilité est adhérent à cette créance, et il est incessible. En quoi un hectare de pré ou de bois deviendrait-il un meuble par le système de crédit dont le favorise votre Société ? Nous lui voyons des chances plus nombreuses d'être conservé à celui qui le possède, voilà tout. Mobiliser la propriété, cet effet du Crédit foncier nous paraît être de la catégorie des chimères dont la physionomie effraye de loin ; de près, ce n'est rien. On ne mobilise pas le sol, on ne le mobilisera jamais, il a besoin de crédit parce qu'il ne vaut que par le travail, la sueur de l'homme et que le crédit ajouté à cette sueur donne un pouvoir de fertilité dont personne ne peut sérieusement contester l'avantage.

Tels sont, Messieurs, quelques-uns des courants qu'il nous faut remonter, que nous remontons quand même.

Passons aux préventions : il en est une, autrefois générale, aujourd'hui partielle, qui disparaît dans les centres de population, mais résiste provisoirement encore dans quelques cantons reculés de la France, où elle a pour interprète le notariat. Vous prêtez à long terme, dit-il ; nous prêtions à courte échéance et renouvelions nos actes tous les cinq ans ; vos contrats d'un demi-siècle sont rivaux de nos études qui faisaient dix fois en cinquante ans ce que vous ne faites qu'une ; pourquoi ensuite tant de sévérité dans l'examen des titres ? Telles sont quelques-unes de ces préventions ; qu'il nous soit permis d'affirmer que le défaut de réflexion seul peut les entretenir.

Le crédit foncier est né de la force des choses ; les capitaux ont abandonné les études ; elles n'en ont de disponibles ni pour cinq ni pour cinquante ans. Cette situation, que votre Société n'a pas faite, elle ne vient pas se fonder sur ses débris, mais la réparer. Si vous n'étiez pas, qui prêterait encore sur hypothèque ? et quand vous prêtez, qui intervient si ce n'est le notariat ? A l'heure où se signe un contrat de prêt, n'est-ce pas le notaire qui passe l'acte, prépare la liquidation, et quelle que soit la destinée du capital prêté, qui sera encore le conseil, l'arbitre obligé des affaires qu'il permettra de régler ? Toujours le notariat. Nous le demandons, en quoi nous, praticiens d'une forme qui n'a rien détruit pour s'imposer, qui a trouvé la place abandonnée, les études déshéritées pour la Bourse ; en quoi sommes-nous des rivaux ? Quant à notre sévérité, ici encore la justice qui vous appartient ne vous est pas rendue. Cette sévérité, c'est la situation de la propriété qui la commande, c'est le peu de soin avec lequel son passé, ses antécédents sont déterminés qui l'exigent. Nous ne perdons pas une occasion de signaler à l'autorité ce que cet état de choses a de grave ; le nombre de contrées en France où l'on ne possède que de fait et pas de droit est considérable. Sur six établissements de propriété, certaines provinces ne nous en envoient pas un de régulier, d'accessible à notre crédit ; ce n'est pas le Crédit foncier qui est coupable, mais ceux qui ne savent pas les lois, qui ne les respectent pas, et perpétuent, malgré tant de moyens de mieux faire, un état désordonné, source de discordes et de procès, qui absorbent en frais d'audiences et de papier timbré le revenu le plus pur des patrimoines.

Le soin avec lequel le Crédit foncier examine les titres est un des plus grands services que l'institution ait à rendre non-seulement aux propriétaires, mais au notariat lui-même. Quand il était l'intermédiaire de prêts à cinq ans d'échéance, la régularité du gage importait moins que la solvabilité personnelle de l'emprunteur ; de bien fâcheux exemples n'en ont pas moins prouvé le danger des hypothèques mal étudiées ; mais aujourd'hui que nous prêtons beaucoup moins aux personnes qu'aux choses, la sécurité de l'hypothèque n'est plus l'accessoire, mais le principal ; et nous osons affirmer qu'il n'est pas de titre de propriété, quelque soigneusement rédigé qu'on le trouve, qui ne soit fortifié par un de nos actes.

Déposé dans une étude, un contrat de prêt du Crédit foncier sera en tout temps un témoignage du plus haut intérêt à consulter en cas de transmission de la propriété. Il est un appui, une force pour les archives qui le possèdent. Ce n'est pas tout : MM. les notaires ont-ils apprécié combien un débiteur du crédit foncier diffère d'un débiteur hypothécaire d'autrefois ! Lorsqu'en 1842, le gouvernement fit étudier les conséquences de l'ancienne dette foncière, l'enquête ordonnée démontra que, sur cent emprunts, quatre-vingt-cinq se liquidaient par la vente, la division des propriétés et la ruine des propriétaires. Cette triste conséquence domine encore beaucoup d'esprits. Nous en connaissons d'éminents qui, au souvenir de ce passé, et n'ayant pas assez étudié le présent, s'imaginent toujours que l'hypothèque est un fléau, un expédient ruineux et compromettant. L'hypothèque ancienne, oui ; la nouvelle, non : il y a de l'une à l'autre la distance du mal au bien. Autant un débiteur, par l'ancienne méthode, compromettait sa situation, autant notre débiteur actuel la relève, à tel point que, pour mériter du crédit, on peut dire qu'il est bon de devoir au Crédit foncier ; que c'est l'acte d'un bon père de famille, car l'annuité qu'on paye, composée d'éléments divers, en compte un qui s'appelle épargne, économie, sacrifice des jouissances présentes au profit du bien-être à venir. Le sentiment que j'exprime ainsi n'est pas une théorie, c'est un fait ; MM. les notaires sont plus intéressés que d'autres à le connaître ; ils ont dans leurs rapports avec les personnes, à en tenir compte pour juger, mesurer des fortunes : s'ils pouvaient encore prêter sur hypothèque, nous leur dirions que mieux vaut une créance inscrite après le Crédit foncier, qu'un droit d'antériorité que ne protége pas notre système d'amortissement. Ce n'est pas tout, ils nous disent encore, et ici ce n'est pas sans quelques raisons : Avancez-donc, prêtez davantage ; vous ne donnez pas à la propriété le quart de ce qu'elle vous demande, à l'agriculture moins encore, et cependant votre programme était de rendre à l'une comme à l'autre l'équivalent de ce qu'elle a perdu, c'est-à-dire des milliards qui ont émigré sans retour. Ils nous disent cela, les échos de la presse le répètent, les imaginations travaillent, et dans l'espoir de mieux faire, que ne propose-t-on pas au gouvernement ? Chaque jour voit naître un système de crédit agricole, ou un système de Crédit foncier, presque tous fondés sur un système de papier-monnaie ; nous sommes convaincus, nous, que les procédés ordinaires suffisent : seulement, il faut vouloir les employer, et particulièrement ne pas croire que tout est pour le mieux quand on les absorbe sur un seul théâtre, celui de la Bourse. Des mesures étaient à prendre, nous avons inauguré l'exécution de quelques-unes, et fait un premier progrès qui est de bon augure. Vous n'apprendrez pas sans intérêt, Messieurs, ce que nous avons obtenu pour la plus grande facilité de nos relations avec l'agriculture, avec le marché des capitaux, et ce que nous espérons de la liberté de faire qui doit en résulter, qui en résulte déjà.

Lorsqu'il réorganisa le Crédit foncier, en 1854, M. le Ministre des finances avait dit que votre Société était destinée aussi bien à développer les produits du sol qu'à transformer la dette hypothécaire ; que votre caisse serait en plein exercice le jour où elle pourrait prêter en lettres de gages et trouver sans peine à les négocier. Forts de cette opinion, nous nous sommes présentés, avec l'autorisation du gouvernement devant le Conseil d'Etat, et nous lui avons demandé, entre autres modifications à nos statuts, de délibérer, d'une part, sur les moyens d'une participation plus directe aux nécessités du Crédit agricole ; de l'autre, sur un système de prêts en obligations. Nous avons été favorablement accueillis ; l'article 1er, § 3 de nos nouveaux statuts permet au Gouvernement de faire de votre Société l'appui le plus immédiat, le plus direct de l'agriculture. Voici dans quels termes il dispose : « La Société peut » appliquer, avec l'autorisation du Gouvernement, » tout autre système ayant pour objet l'*amélioration* » *du sol et les progrès de l'agriculture*. »

Sur le second point, même succès, même liberté. Nous pouvons prêter en obligations foncières ; et voici la raison d'être de ce moyen. C'est l'article 5 de nos

Digitized by Google

statuts qui le consacre. Les emprunteurs auxquels l'état de la place ne nous permettait pas de procurer des espèces, ne nous reprochaient pas une disette de capitaux indépendante de notre volonté, mais ils en souffraient et nous disaient : Prêtez votre crédit, c'est-à-dire vos obligations, nous les prendrons au pair; nous aurons le droit de vous les rapporter au pair, en remboursement de nos prêts; nous en ferons argent; elles ont une valeur quelconque que les capitalistes apprécieront. Si, de l'annuité invariable que nous aurons à vous payer, rapprochée du cours de négociation, il ne résulte pas un prix de revient trop élevé de l'emprunt, le marché s'ouvrira pour nous sans autre sacrifice à faire que celui que chacun fait pour se procurer de l'argent; le prix des prêts ne dépendra pas de vous mais de la place; aujourd'hui, quoique propriétaire des plus beaux immeubles, le crédit nous fait défaut; il reviendra par vos titres. Comparé aux autres valeurs qui se négocient, le titre de 500 fr. à 0/0, par exemple, se vend couramment; il nous faudra donc, à des conditions au moins ordinaires, les capitaux qui nous sont indispensables. Calculez les diverses hypothèses possibles, et proposez-nous-en l'usage. Tel avait été le langage des emprunteurs; il devait inspirer la démarche que nous avons faite.

Les opérations de cette nature, Messieurs, ne sont pas familières à tous; il convenait de les élucider par des calculs. Notre à p. 0/0 paraissant être la valeur la plus propice, nous en avons fait le point de départ d'une première expérience, et nous avons composé des tableaux qui montrent l'usage qu'on peut en faire. Je vais leur emprunter une seule ligne; elle suffira pour vous associer au système et vous le rendre familier. Mais encore une réflexion avant de vous révéler ce que cette ligne démontre.

Quelles sont les conditions de succès d'un tel moyen?

D'une part, la négociation du titre au prix le plus élevé possible, afin que le coût de l'emprunt soit d'autant plus modéré; de l'autre, un prix de négociation attrayant pour le capitaliste, c'est-à-dire d'autant plus avantageux qu'il sera moins onéreux. En d'autres termes, deux intérêts opposés, qui, à la Bourse, sont perpétuellement en présence, l'acheteur et le vendeur. Ils ont besoin l'un de l'autre, cependant, car le capitaliste ne peut pas plus se passer d'emploi que le titre d'acquéreur. Une seule pensée doit donc préoccuper celui qui ménage le rapprochement de ces deux intérêts, pensée simple, la voici : Si l'opération est satisfaisante pour chacun, elle aura sa clientèle; le marché lui fera sa part, large part, un jour, car les affaires utiles peuvent se constituer laborieusement; mais elles arrivent pour avoir ensuite des siècles de durée. Or, la triple condition d'être utile à la propriété, au capitaliste, à vous-mêmes, pouvait-elle être remplie? Il est d'autant plus facile de répondre affirmativement que l'expérience est aujourd'hui commencée; emprunteur, capitaliste, intermédiaire, chacun y a trouvé et y trouvera toujours son compte. Au cours de la Bourse de ce jour, par exemple, une obligation de 500 francs à p. 0/0 vaut 440 francs. Admettez que vous l'ayez donnée à un emprunteur pour 500 francs, moyennant une annuité invariable de 5 fr. 65 c. p. 0/0, soit 28 fr. 25 c. pour 500 francs.

Que fait l'emprunteur? il porte à la Bourse ce titre, le vend 440 francs; à ce prix, l'emprunt, qui lui revient au premier degré à 5 fr. 65 c. p. 0/0, lui coûte en définitive 6 fr. 42 c. Mais cette somme de 6 fr. 42 c. comprend un amortissement de 54 centimes; et ces 54 centimes sont une économie annuelle qui éteint sa dette; il n'est donc, en définitive, procuré de l'argent à 5 fr. 88 c. p. 0/0. Est-il, que nous sachions, depuis quatre ans, au profit des entreprises industrielles ou de la terre même, un crédit de banque moins onéreux et plus commode? A celui qui emprunte, il donne la faculté de puiser au réservoir commun, conserve la liberté de rembourser par anticipation, soit en numéraire, soit par la restitution au pair de titres semblables à ceux qui ont facilité le prêt (art. 63 des Statuts); enfin, par le paiement exact de l'annuité, le capital peut être imperceptiblement remboursé sans préoccupation d'échéance. — Nous ne pensons pas qu'il soit possible d'imaginer, de pratiquer des moyens de crédit plus accommodants et plus disponibles pour toutes les circonstances du marché des capitaux. Quant à l'acquéreur du titre, — à quel taux d'intérêt place-t-il son capital en payant 440 francs? à 5 fr. 55 c. p. 0/0; mais ce titre qu'il achète lui sera remboursé au pair, soit avec une prime de 60 francs, différence du cours au pair; et vous savez d'ailleurs quelles chances a ce titre de gagner l'un ou l'autre des lots que la Société offre quatre fois par an aux porteurs de ses obligations.

Qu'on rapproche donc une telle obligation de toutes celles qu'on voudra, des garanties ou avantages que les autres présentent, nous osons prétendre qu'elle n'a pas à redouter une comparaison. Enfin reste un troisième intérêt, celui de votre Société; celui qui se traduit par la rémunération due à votre signature, à l'aval de garantie fourni par le capital social, c'est-à-dire 60 centimes p. 0/0 ou 6,000 fr. par million prêté, car telle est votre part.

Ce procédé de prêts est le point de départ, la base de toutes les opérations de crédit foncier en Allemagne, où, depuis quarante ans, il assure avec succès le service de crédit du sol. Nous avons tout lieu de croire qu'il ne réussira pas moins bien sur notre marché.

Une autre disposition de vos nouveaux statuts (art. 2) mérite encore votre attention; elle a plusieurs conséquences intéressantes. Vous avez été autorisés à recevoir des capitaux avec ou sans intérêt. Cette faculté, qui date du mois d'août dernier seulement, donne lieu chaque jour à un mouvement de fonds dont l'activité se développe. Ce mouvement a été de 17 millions, somme ronde, pendant les cinq derniers mois de l'exercice expiré; la Société bonifie 5 p. 0 0 d'intérêt aux déposants, elle rembourse de fait à vue les sommes déposées, délivre au choix des déposants ou des bons de caisse ou des carnets de dépôts; les fonds sont versés à la caisse du Trésor public ou employés pour un cinquième de leur montant à faire des avances à quatre-vingt-dix jours sur les obligations émises par la Société; enfin, à cet utile compartiment de notre organisation, nous avons donné le nom de Caisse de Service. Il a, ai-je dit, plusieurs conséquences intéressantes. En effet, non-seulement les capitaux passagèrement inoccupés y trouvent un emploi productif allié à la disponibilité nécessaire, mais emprunteurs en obligations et porteurs d'obligations y trouvent encore des facilités dont il est aisé d'apprécier l'avantage.

Si les termes dans lesquels j'ai eu l'honneur de vous expliquer notre système de prêts en obligations vous sont présents, vous aurez compris que les conditions de vente des titres sont l'opportunité et la prudence, de telle sorte que l'abondance de l'offre ne soit pas une cause de baisse; le principal intéressé à ce qu'il en soit ainsi est naturellement l'emprunteur, et cependant il est souvent pressé de réaliser; la Caisse de service est le moyen de lui donner du temps. Après la signature de son contrat d'emprunts, nous lui prêtons sur obligations; ce concours le dispense de précipitation, il écoule lentement ses titres; ce qu'une pareille assistance a de secourable n'a pas besoin d'être démontré.

Quant aux capitalistes porteurs d'obligations, il n'est pas moins facile d'apercevoir le parti qu'ils peuvent tirer de ce moyen; dans telle situation donnée, il est encore pour eux de la liberté et du temps, car l'humaine vigilance ne peut tout prévoir; la nécessité de faire argent d'un titre en temps inopportun peut être imposée au plus prévoyant; notre Caisse y pourvoit: sorte d'assistance mutuelle que se donnent les unes aux autres nos opérations de crédit et dont l'effet se traduit en sécurité pour chacune d'elles.

Vous voyez, Messieurs, que lorsque, l'an passé, nous disions le prix que nous attachions à la révision de nos statuts, nos pressentiments étaient vrais : les bienfaits de cette révision sont déjà sensibles. Ce n'est pas tout. Nous devons encore vous faire accepter l'augure des bons résultats que donnera cette autre disposition déjà citée, à savoir, que votre Société peut appliquer, avec l'autorisation du gouvernement, tout autre système ayant pour objet l'amélioration du sol et les progrès de l'agriculture. Quel que soit le moyen qui sera trouvé et employé pour la pratique de cette faculté, appréciez, Messieurs, par une seule question, celle du pain, quelle peut en être la portée; quand le pain est à 15 centimes le 1/2 kilogramme, on en consomme en France pour 5,400,000 fr. par jour environ; si le prix du pain augmente de 1 centime 1/2 le 1/2 kilogramme, la dépense quotidienne augmente de 360,000 fr.; par conséquent, si par des moyens de crédit on améliore la culture de manière à produire 1 centime de différence en baisse, voyez quelle somme de richesse en découle, résultat plus immense encore si, au lieu de 1 centime il s'agit de 2, de 3, de 15 c. même; car, au lieu de valoir 15 centimes, le pain a valu souvent 30 centimes la livre depuis deux ans. Le Crédit agricole n'a donc pas moins de raison d'être que le Crédit foncier. Il est fâcheux sans doute que, sous ce rapport, les événements n'aient pas permis au Crédit foncier de rendre tous les services attendus de son avénement; mais, pour être complétement vrai, il faut reconnaître que, même en présence de circonstances moins défavorables, il n'eût pu mieux faire; car, si le voyant naître, l'opinion publique a pensé que l'on pourrait faire à courte échéance l'escompte du papier de l'agriculture, elle a jugé sur l'étiquette du nom, tandis que décrets et règlements n'avaient rien prévu pour une mission aussi largement comprise.

Aux termes de vos nouveaux statuts, c'est autre chose, transformation de la dette hypothécaire, banques agricoles, participation à la pratique du drainage, le gouvernement peut, s'il le juge convenable, étendre votre action, multiplier vos devoirs, et chaque fois que nous avons vu surgir un nouveau projet pour le service du crédit du sol, nous avons rappelé que les moyens de le réaliser facilement et économiquement nous paraissaient être au pouvoir de votre Société: prêter à la terre en grevant d'une hypothèque, et prêter à celui qui la possède ou cultive contre son billet à trois mois ou à six mois, afin de venir en aide à ses cultures, ainsi que la Banque de France vient en aide au commerce et à l'industrie, c'est encore faire du Crédit foncier, et ajouter au système qui, par voie d'amortissement, libère la propriété, un élément de libération qui résulte de la plus ou moins grande prospérité de l'agriculture. Si un jour où l'autre, nos sentiments à cet égard sont partagés, nous n'oublierons pas que votre capital social a une mission définie, que votre privilége à son caractère à lui, et qu'il faut être attentif à ne pas modifier, altérer peut-être la sécurité que donne ce privilége en lui annexant la responsabilité d'affaires nouvelles, en plaçant sous la protection du même capital l'escompte agricole et le crédit foncier; mais lorsque deux affaires ont de l'analogie, lorsqu'elles s'adressent à des intérêts similaires, on voit tous les jours la même administration s'en charger, leur adapter son organisation toute facile, son personnel, et les conduire de conserve d'autant plus facilement qu'elle a des relations établies; en d'autres termes, Messieurs, s'il était proposé à votre Société de fonder le crédit agricole, et qu'il fût compris que cette fondation doit donner lieu à la constitution d'un capital social indépendant et responsable des crédits à courte échéance qu'il distribuera à l'agriculture, comme le vôtre répond des crédits hypothécaires que vous consentez, nous n'hésiterions pas à considérer comme une faveur et une force la pratique de cette opération, en tant que les deux affaires, dirigées par la même influence, resteraient cependant complétement indépendantes et sans solidarité. S'il y a lieu de donner suite à l'une ou à l'autre de ces pensées, de quelque nom qu'on les appelle, comptoirs, banques agricoles ou drainage, nous aurons nécessairement l'honneur de vous en référer; vous faisant observer dès à présent, pour le drainage, que si la faveur d'être associés à sa pratique nous est accordée, il ne nous paraîtrait pas nécessaire d'en placer l'organisation sous la garantie d'un capital social nouveau, en raison même de son analogie avec vos actes de prêts et les priviléges réservés par la loi à ceux qui l'accompliront.

Vous le voyez, Messieurs, l'avenir nous montre une intéressante destinée; voyons maintenant si les faits accomplis ont ouvert d'une manière satisfaisante la voie que nous suivons. Nous avons eu l'honneur de vous dire que la situation financière était bonne. Les mouvements accusés par les comptes de la balance générale des écritures au 31 décembre 1850, et quelques explications sommaires compléteront, avec le compte des profits et pertes, les renseignements qui justifient notre confiance.

Les deux premiers articles de la balance sont naturellement ceux qui indiquent la situation du capital social.

Au 31 décembre 1850, il accusait	
au crédit,	30,000,000 »
Au débit,	16,827,750 »

Digitized by Google

Au 31 décembre 1856, cette situation a changé, non pour le crédit, mais au débit; au lieu

de	16,827,750 »
le solde est de	15,251,750 »

Voici les motifs de cette différence :

Au 31 décembre 1855, la totalité des 60,000 actions n'était pas dans la circulation; il nous en restait 7,311 en portefeuille à destination des fusions en cours de négociation. Ces 7,311 actions ne nous ont pas été nécessaires en totalité; nous en avons remis à la Société de Nevers, 3,244

Nous en tenons à la disposition de la Société de Marseille, 1,078

Ensemble, 5,222

Restait à notre disposition, 2,089

Dans le cours de 1856, nous avons eu l'occasion d'en négocier 1,082.

Il nous en restait donc, au 31 décembre dernier, 1,007 en portefeuille; quand elles seront dans la circulation comme les autres, et par suite créditées de 250 fr. l'une, le capital social, créditeur de 30 millions, aura à son débit non plus 15,251,750 fr., comme aujourd'hui, mais 15,000,000 fr., somme ronde, à raison de 250 fr., versés par action de 500 fr.

Dans le cours de l'année 1856, les actions de la Société ont donné lieu à 89,490 transferts; à 319,003 depuis novembre 1852, époque de leur émission; elles sont bien classées, et possédées dans ce moment par 2,107 actionnaires environ.

Le deuxième article des comptes débiteurs est intitulé : capitaux disponibles. Il accuse un solde de 13,127,609 fr. 71 c. Le numéraire en caisse, les capitaux en report, la valeur en capital d'une rente de 11,250 fr. à 1/2 0/0 en rentes sur l'Etat, des bons du Trésor, des effets à recevoir, des fonds placés en compte courant au Trésor et chez les receveurs généraux, des avances sur dépôts d'obligations, quelques sommes peu importantes. 46,000 fr. environ, dus par divers comptes comme fonds en route pour réalisation de prêts, etc.; telle est l'origine de ce solde débiteur de 13,699,699 fr. 71 c.; notre sécurité à son égard est complète.

Art. 3. — Effets en souffrance, 28,914 fr. 05 restant à recouvrer sur dix effets s'élevant ensemble à 89,647 fr. 13 c., d'origine liquidation Leroy de Chabrol.

Cette affaire, qui avait causé de justes préoccupations, s'améliore chaque année; en 1856, elle nous a payé 13,000 fr., et ce n'est vraisemblablement pas son dernier mot. Des 28,914 fr. 05 c. qu'elle nous doit encore, ne reviendrait-il rien à la Société, nous croyons fermement le contraire, vous aurez à vous souvenir du chiffre de votre créance, au 6 novembre 1854, 857 092 fr. 27 c.; n'est-il pas très-consolant de n'avoir à répéter sur un tel débet que 28,714 fr. 05 c.? et si nous ne les obtenons pas, vous vous rappellerez encore que chaque année, en prévision d'un déficit quelconque à subir de cette origine, notre compte intitulé Fonds de prévoyance a été pourvu d'une provision plus que suffisante pour compenser un déficit possible.

Art. 4. — Sommes restant à réaliser sur les titres des emprunts de 200 millions 3 et 4 0/0, et l'emprunt 5 0/0, 143,850,900 fr., ainsi qu'il suit :

	10,607,800 fr.	dus par des titres en circulation, libérés partiellement;
	132,256,600 fr.	à réaliser sur des titres 3 et 4 0/0 en portefeuille;
Enfin.	986,500 fr.	à réaliser sur des titres 5 0/0 en portefeuille également.
	143,850,900 fr.	

Art. 5. — Prêts réalisés, 68,754,181 fr. 58. Ce chiffre est le solde du débit des emprunteurs; sur 75,439,350 fr. de prêts réalisés, ils ont amorti par remboursements semestriels ou anticipés 6,685,165 fr. 42 c.

Art. 6. — Annuités en retard, 38,464 fr. 65.

Nous avons tout à l'heure appelé votre attention sur le peu d'importance de cet arriéré.

Art. 7. — Divers, 1,040,454 fr. 05 c.

Ce solde provient d'une nécessité particulière à notre service. En voici l'explication.

Nous payons les arrérages de nos obligations le 1er mai et le 1er novembre de chaque année; nous recevons les annuités de nos prêts le 31 juillet de chaque année. Lorsqu'à la fin de l'exercice, il y a lieu de clore les écritures, sur six mois d'annuités qui seront encaissés le 31 janvier, il y a cinq mois dus à l'exercice antérieur, et par contre l'exercice antérieur doit, à son successeur, deux mois d'arrérages, novembre et décembre, des obligations qui sont payables au 1er mai. Il y a donc lieu d'opérer entre les deux exercices une compensation. Sur le million 40,444 fr. 05 c. ci-dessus indiqués, la compensation compte par 1,031,996 fr. 24 c.; la différence de 8,447 fr. 71 c. a pour cause quelques déboursés faits pour comptes d'emprunteurs à régulariser, et le reliquat des comptes à régler avec les débiteurs des Sociétés de Marseille et de Nevers, débiteurs de Marseille pour 5,120 fr. 18 c., ceux de Nevers pour 100 fr. seulement; enfin, 852 fr. 44 c. dus à trois individus à divers titres.

Art. 8. — Hôtel de la Compagnie, 1,626,058 fr. 57 c. Même chiffre que l'an passé, même valeur à notre avis. Au prix des immeubles voisins, et de tous ceux qui, chaque jour, dans Paris, sont l'objet de négociations, nous sommes toujours convaincus que votre propriété vaut au moins ce qu'elle a coûté; vous savez qu'elle repose sur une superficie de 2,800 mètres à 500 fr. le mètre : sans évaluation de bonnes et solides constructions que vous pouvez juger, la superficie représenterait à elle seule 1,400,000 fr. Une partie de la cave sur laquelle repose la salle même où vous êtes en ce moment réunis, a été, en 1856, l'objet d'une contestation, d'un procès même, gagné sur la plaidoirie de notre conseil, l'honorable M. Josseau.

Art. 9. — Mobilier, 72,346 fr. 66 c. Par suite de la fusion des Sociétés de Nevers et de Marseille, dont le mobilier nous a été expédié, par suite aussi de quelques acquisitions, le solde débiteur de ce compte s'est élevé, en 1856, à 82,342 fr. 59 c. Au 31 décembre 1855, il n'était que de 70,754 fr. 92 c.; l'amortissement de 10 p. 0/0 que nous lui imposons chaque année, est l'origine de la réduction qui, au 31 décembre 1856, fixe notre évaluation à 72,346 fr. 66 c.

Art. 10. — Annuités des prêts, 1857 à 1907, 177,340,866 fr. 96 c.; tel est, sauf modifications pouvant résulter de remboursements anticipés, le solde de la somme à recevoir des emprunteurs pour les prêts que leur a consentis la Société, défalcation faite de 21,791,215 fr. 07 c. d'annuités éteintes, dont 5,171,943 fr. 79 c. encaissés, et 13,619,271 fr. 28 c. annulés par suite de remboursements anticipés en 1853, 1854, 1855 et 1856.

Art. 11. — Fonds provenant de l'amortissement des obligations, 575,415 fr. 28 c.

En expliquant l'art. 5, prêts réalisés, nous avons dit que les emprunteurs avaient amorti, par des remboursements semestriels ou anticipés, 6,685,165 fr. 42 c.

Sur cette somme il a employé d'abord :

783,100 »	pour remboursement de sommes versées.
	Sur 2,948 numéros tirés de la roue, les emprunteurs ont rapporté pour :
4,886,000 »	de titres en nature.
223,300 »	de remboursements anticipés en espèces ont été employés en rachats d'obligations.
	Enfin, la Société a conservé :
217,350 14	pour amortissement de ses propres avances aux Sociétés de Marseille et de Nevers, avant la fusion.
Ensemble, 6,209,750 14	— Différence, 575,415 fr. 28 c. à employer, ainsi que l'indique l'art. 11 précité. Cette somme a été mise à la disposition du tirage du 23 mars de l'exercice courant.

Art. 12. — Frais de premier établissement, 1,522,867 fr. 50 c.

Chaque année, nous avons l'honneur de vous expliquer ce compte. A dater de 1857 inclusivement, la totalité des frais généraux sera payée par l'exercice qui les aura vus naître : le report de 1/5e, fait encore pour 1856, est donc le dernier.

Comme ceux qui l'ont précédé, il sera compensé par une provision qui, sous la protection d'un crédit ouvert à un compte qui a nom Fonds de prévoyance, révèle, en définitive, plutôt une écriture d'ordre qu'un ajournement. En effet, si l'idée première avait été de reporter sur l'avenir une partie des charges du présent, la réalité, pour ce faire, eût dû être, au lieu d'ouvrir un compte compensateur qui, en définitive, a soldé les frais généraux de chaque exercice, de laisser en quelque sorte en souffrance ces frais généraux, et, après en avoir vu grossir annuellement le montant, d'en demander le paiement à un nombre plus ou moins grand d'annuités exigibles du nombre d'années qu'on eût voulu consacrer à les amortir. Votre prudence a mieux fait : tandis qu'elle admettait éventuellement la possibilité de procéder à un semblable règlement, si les circonstances l'exigeaient, elle soldait en fait les frais généraux. Les crédits dont elle a successivement doté le fonds de prévoyance n'ont pas eu d'autre effet. Les revenus de la Société ayant suffi aux charges de chaque exercice, la mesure n'en a pas moins de mérite; et, quoiqu'à l'état de compte d'ordre, elle doit être maintenue, afin si, ce qu'à Dieu ne plaise, advenaient des jours difficiles, et qu'il convint à la Société d'exonérer tel ou tel exercice, de 100,000 fr. de frais généraux, par exemple, et d'amortir cette somme à titre de frais de premier établissement en quatre-vingt-quatorze ans, période actuelle de la durée de la Société, le compte Fonds de prévoyance payerait les 100,000 fr., et il serait crédité de somme égale que lui rendraient par annuités les quatre-vingt-quatorze ans dont il s'agit; cette manière d'opérer serait équitable. Le présent fait assez d'efforts dans l'intérêt de l'avenir pour que l'avenir sache porter à l'occasion non-seulement facilement, mais avec reconnaissance, quelques-unes des charges du présent.

Art. 13. — Intérêts provisoires payés aux actionnaires, 722,547 fr. 50 c.

Tout ce qui se paie aux actionnaires dans le courant d'un exercice, et avant l'apurement définitif des comptes, n'est, à vrai dire, qu'une avance provisoire et reste une créance sujette à reprise sur le résultat définitif de l'inventaire; le solde créditeur du compte profits et pertes va pourvoir nécessairement à cette dette, mais elle fait en attendant partie de l'actif de la Société, dont la revue est ici terminée; reste le passif, en voici le détail :

Capital social : 30,000,000 fr.

A l'occasion des sommes dues par les actionnaires, nous avons eu l'honneur de vous donner sur la constitution du capital social des renseignements que nous ne répéterons pas.

Ce capital est de 60,000,000 de francs, divisé en 120,000 actions de 500 francs chacune; 60,000 actions sont actuellement émises, libérées de 250 fr., moins 1,007, qui restent en portefeuille. De temps à autre, on nous fait observer que si le capital social était complétement versé, plus considérable même, le nombre de nos prêts s'augmenterait d'autant. Il y a là erreur et confusion. Pour le Crédit foncier, son capital social n'est pas plus la moyenne de ses opérations que pour la Banque de France, aussi son capital social. Dans l'une et l'autre institution, ce capital est un gage, une garantie, et non une ressource de service. Nos porteurs d'obligations en particulier, dont ce principe a inspiré la confiance, n'admettraient pas une autre destination donnée à l'une des garanties qui fait leur sécurité.

Art. 2. — Fonds de réserve et prévoyance, 1,910,451 38

Ici il y a lieu de distinguer :

Le fonds de réserve pour	228,705 05
Le fonds de prévoyance pour	1,648,273 78
Et une provision pour différence d'intérêts sur obligations,	33,472 55
Somme égale,	1,910,451 38

Aux termes de l'art. 89 des Statuts, § 2, on pré-

Digitized by Google

lève annuellement, pour l'affecter à un fonds de réserve, une somme qui ne peut excéder 20 p. 0/0 des bénéfices nets réalisés, déduction faite des 5 p. 0/0 aux actionnaires, le chiffre de 228,709 fr. 05 est l'accumulation de trois années d'exercice :

En 1853,	75,000 00
En 1854,	68,121 60
En 1855,	85,583 45
Somme égale,	228,705 05

Résultat qui va nécessairement grandir par une nouvelle affectation prélevée sur 1856.

Quant au fonds de prévoyance, soit 1,648,273 fr. 78, nous avons eu l'honneur de vous dire comment il était pour 1,522,867 fr. 50 c., un compte compensateur du compte débiteur de frais de premier établissement; nous avons donc à nous expliquer sur la différence disponible de 125,406 fr. 28 c.

Cette somme constitue une autre nature de fonds de réserve jugé nécessaire, lorsqu'il a été fondé, pour parer aux éventualités de pertes possibles sur la liquidation de la maison Leroy de Chabrol ; pour compenser aussi une différence sur la négociation possible d'un titre de rente à 1/2 0/0 acquis en 1852 au cours de 105 25 pour 263,125 fr.; au 31 décembre, la moins-value de ce titre était de 33,125 fr. au cours de 92 fr. Mais un autre ordre d'idées le justifie : plus élastique que le fonds de réserve, dont les statuts limitent l'étendue, il n'est pas de société prudente, parcourant sa période de fondation, qui n'aime à l'avoir et à le développer.

Vient enfin, sur la 3e division de cet article 2 du passif, ce que nous appelons une provision pour différence d'intérêts sur obligations, par la raison que voici :

En remboursement des emprunts qu'ils contractent, les emprunteurs ont le droit de rapporter des obligations au pair, lorsqu'elles ne produisent pas un intérêt inférieur à celui de l'emprunt contracté ; mais à ce droit l'administration ajoute une faculté, celle de rapporter des obligations quelles qu'elles soient, à prix débattu. Or, quand un emprunteur use de cette faculté, il a retiré de la circulation des obligations dont l'intérêt ne correspond pas à son prêt, et laissé, par suite, dans la circulation, des obligations dont son prêt remboursé n'assurera plus le service d'intérêt, le gage hypothécaire restant le même, bien entendu. L'administration devait pourvoir. Ce compte, provision pour différence d'intérêts sur obligations, n'a pas d'autre destination ; il assure le service de la différence entre l'intérêt des obligations reçues à prix débattu et l'intérêt des obligations correspondantes au prêt, dont le remboursement anticipé n'a pas fait cesser la circulation.

Art. 3. — Obligations créées 3, 4 et 5 0/0, 206,942,950 francs.

Si, en expliquant l'article 4 de l'actif, nous avons pu dire qu'il nous restait à réaliser sur les titres de l'emprunt de 200,000,000 de fr. 3 et 4 0/0, et sur les titres de l'emprunt 5 0/0, une somme de 143,850,900 f., la différence entre cette somme de 143,850,900 fr. et la somme de 206,942,950 fr. est celle que nous devons effectivement sur les obligations 3 et 4 0/0 et 5 0/0.

Au 3,	25,191,800 fr.
Au 4,	23,885,500
Au 5,	14,013,750
	63,092,050 fr.

Le nombre de titres auxquels nous devons cette somme était, au 31 décembre, de 217,804.

En définitive, du 3, du 4 et du 5 p. 0/0 en coupures diverses, accessibles à toutes les bourses, auxquels on peut souscrire dans les recettes générales et particulières, et dont les arrérages sont payés avec autant d'exactitude que d'obligeance par MM. les receveurs généraux et particuliers (qu'il nous soit permis de remercier ici, tant en votre nom qu'au nôtre, ces honorables correspondants de leur utile et bienveillant concours); sur 2,369,805 fr. 20 c. d'intérêts payés en 1856 à nos obligations, ils ont acquitté 989,765 fr., et la Caisse centrale 1,380,040 fr. Vous savez qu'à l'instar de ce qui se passe aux bureaux de la dette publique, c'est moins la somme payée que le nombre des parties prenantes qui multiplie les détails de ce payement. Or, les deux semestres d'arrérages nous donnent lieu de soigner le nécessaire de deux fois autant de coupons qu'il y a de titres dans la circulation, c'est-à-dire 454,608 coupons dont le système de la partie double multiplie nécessairement par 2 l'inscription, soit plus de 900,000 écritures à passer sur ce seul point de notre service; ce qui explique et excuse quelques instants d'attente inévitable supportés avec indulgence par le public quand il vient encaisser ses coupures.

Art. 4. — Prêts différés, 704,145 fr. 11 c.

Lorsque la Société consent un prêt, la situation hypothécaire de l'immeuble donné en gage ne comporte pas toujours la remise immédiate de la somme empruntée. Certains créanciers inscrits antérieurement, ou ne veulent pas, ou ne peuvent pas abandonner leur premier rang d'inscription, sans la jouissance duquel nous ne pouvons cependant conclure; cette difficulté s'arrange en retenant jusqu'à possibilité de remboursement la somme qui payera la créance lorsqu'il sera possible de l'acquitter. Telle est la raison d'être des prêts différés.

Art. 5. — Divers, 1,268,054 fr. 82 c.

Ils sont divers, en effet, les comptes créditeurs dont l'addition élève à un chiffre aussi considérable le crédit de cet article 5.

Quelques receveurs généraux, créanciers des annuités à échoir en 1857, payées par anticipation, des consignations de frais des emprunteurs, des dépôts opérés par les mêmes sans intérêts, les loyers de l'hôtel payés par anticipation, des créances à solder pour le compte des Sociétés de Marseille et de Nevers, dividendes non réclamés par MM. les actionnaires, intérêts des obligations, non réclamés sur obligations sorties au dernier tirage à rembourser ; enfin, des primes et des lots : telles sont les origines de ces diverses dettes de la Société, dettes peu embarrassantes et dont la situation de l'actif assure le service.

Art. 6. — Caisse de service, 3,677,284 fr. 17 c.

Nous devions cette somme au 31 décembre, divisée ainsi qu'il suit :

En compte courant,	3,140,584 17
En bons de caisse,	536,700 »
	3,677,284 17

Associez-vous, Messieurs, au soin que nous prenons de recommander, en toute occasion, les avantages de cette caisse ; nous avons eu l'honneur de vous en expliquer l'utilité pour les capitalistes, pour les emprunteurs, pour les porteurs d'obligations.

Art. 7.—Amortissement des prêts, 177,370,331 fr. 51 c.

Chaque année, Messieurs, nous devons reproduire pour ordre cette situation dans nos comptes.

Les annuités comprises dans l'actif, et recouvrables de 1857 à 1907, s'élèvent à 177,340,866 fr. 96 c., plus 38,464 fr. 55 c. d'annuités échues, ensemble 177,379,331 francs 51 c. En d'autres termes, ayant à recevoir la somme indiquée au débit, l'écriture d'ordre qui figure au crédit indique la destination de la recette :

68,756,184 fr. 58 c. pour l'amortissement des prêts ;

91,043,738 fr. 26 c. pour intérêts revenant à la Compagnie ;

17,581,408 fr. 67 c. pour allocation de frais d'administration.

Art. 8. — Obligations à amortir, 575,415 fr. 28 c.

Contre-partie du compte d'amortissement des prêts à employer à l'amortissement des obligations, explication déjà donnée et dernière de celles que nous ayons à mentionner sur le passif.

Tel est Messieurs, l'équilibre des comptes de la balance.

Voici maintenant le résultat que le compte de profits et pertes nous permet de dégager; il est le quatrième porté à votre connaissance, en assemblée générale. Depuis votre fondation ; les trois premiers datent de 1853, 1854 et 1855.

Le premier, qui comprenait six mois de l'année 1852 et les douze mois de 1853, accusait une recette brute de 2,102,758 60

Le deuxième 1854, une recette brute également de 1,784,554 »

Le troisième 1855, de 1,786,004 90

Pour l'année 1856, dont nous nous occupons aujourd'hui, la recette brute est de 1,962,061 91

Ainsi, accroissement successif de produits, ayant pour origine les prêts, la subvention de l'Etat et nos opérations de mouvement de trésorerie ; pour celles-ci, d'autant plus heureusement que plus la guerre, la crise monétaire et des subsistances ont gêné nos affaires de crédit foncier proprement dites, plus elles ont permis un avantageux emploi des capitaux que la Société doit conserver mobiles, destinés qu'ils sont, non à être engagés dans les prêts, mais à garantir nos porteurs d'obligations contre toute éventualité.

En d'autres termes : d'une part, praticiens d'un système particulier de prêts, et de l'autre, banquiers; tandis que les circonstances entravaient notre mission de prêteurs, elles servaient nos combinaisons de banque, et nous n'avons rien négligé pour en obtenir, dans cet ordre de faits, tout ce qu'elles ont pu donner. Il n'en faudrait pas conclure que l'argent provenant des obligations ait jamais été l'objet d'une opération de banque. Loin de nous cette irrégularité; nous n'avons pas dans la circulation un titre de 3, de 4 ou de 5 0/0, dont le produit ne soit placé sur hypothèque, suivant nos règles spéciales, qui veulent que le gage excède de 100 0/0 la valeur de l'argent prêté ; mais nous avons un capital social et des mouvements de fonds utilisables; si l'influence qu'ils ont exercée sur les produits de 1856 est satisfaisante, elle est essentiellement variable cependant; il est important de s'en souvenir dans l'appréciation définitive que nous avons à faire de cet exercice et de la répartition qu'elle nous permet de proposer.

Nous avons dit, Messieurs, que la recette brute de 1856 était de 1,962,061 fr. 81 c.; les frais généraux s'élèvent à 584,043 fr. 35 c.; report fait de 1/5e de ces 584,043 fr. 34 c. au compte de frais de premier établissement, ils ne s'élèvent plus qu'à 467,234 fr. 67 c.; reste net 1,494,827 fr. 14 c disponibles, moins 116,808 fr. 67 c. à reporter au compte de prévoyance comme compensation du report de 1/5e des frais généraux ci-dessus indiqués; soit, en définitive, 1,378,018 fr. 47 c., dont nous avons l'honneur, après avoir pris l'avis du Conseil d'administration, et aux termes de l'art. 69 des statuts, de vous proposer la répartition suivante :

Confirmation du dividende de 12 fr. 50 par action, déjà délivré aux actionnaires,	722,567 50
Au fonds de réserve,	131,094 20
Nouveau dividende de 5 fr. par action,	294,965 »
Différence, 229,411 fr. 77 c. à ajouter au compte de prévoyance,	229,411 77
Somme égale,	1,378,018 47

En effet, Messieurs, si cette bonne situation, ces heureux résultats sont de ceux qui confirment une affaire et permettent d'en prédire le succès, la sagesse cependant rappelle que les revenus normaux du Crédit foncier sont les 60 c. 0/0 que produisent les prêts réalisés ; or, tant que la production de ces prêts ne sera pas telle, à raison de 6,000 fr. par million, qu'elle puisse couvrir le montant des frais généraux, il y aura lieu de considérer les bénéfices accessoires à titre de chances favorables, mais hypothétiques, nous aidant, avec la subvention de l'État, à franchir la période de fondation, que les événements ont rendue exceptionnellement si difficile; nous aidant d'autant plus sûrement que nous les ménagerons davantage ; cette modération a toujours été la vôtre. Nous tenons à honneur de l'imiter et de la continuer.

De nouveaux Statuts fonctionnent à peine depuis quelques mois, et déjà nous leur devons une amélioration dans le développement des prêts. Augurez-en donc, ainsi que j'ai eu l'honneur de le dire en commençant, que votre situation est bonne, que vos progrès sont constants. Si le dévouement pouvait faire mieux et plus vite, nous sommes entourés de bons et éminents collaborateurs, d'honorables correspondants, d'employés actifs et laborieux, dont le zèle nous donne tout ce qu'il peut donner; vous leur rendrez justice, Messieurs, si vous vous associez aux sentiments de gratitude qu'ils nous inspirent.

Après la lecture de ce rapport et les observations

Digitized by Google

présentées par MM. les censeurs, l'assemblée a voté à l'unanimité les résolutions suivantes :

I.

L'assemblée approuve les comptes présentés et fixe à 5 francs le complément de dividende à distribuer aux actionnaires pour l'exercice 1856, outre les distributions de 6 fr. 25 par semestre qui ont été faites les 1er juillet et 31 décembre 1856.

II.

L'assemblée décide qu'une somme de 181,094 fr. 20 c. sera portée au fonds de réserve.

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Vous êtes réunis en assemblée ordinaire, afin de statuer sur les comptes de l'année 1856, et en assemblée extraordinaire pour délibérer sur diverses modifications à apporter dans la constitution actuelle de la Compagnie.

Nous vous parlerons d'abord de notre situation financière et des travaux effectués dans le cours de l'année dernière.

Nous mettrons ensuite sous vos yeux les résultats de l'exploitation pendant l'année 1856, nous soumettrons à votre approbation le chiffre du dividende, et nous vous entretiendrons de diverses questions qui intéressent l'administration de la Compagnie.

Enfin, nous vous ferons connaître, avec tous les détails qu'elles comportent, les négociations importantes que nous avons suivies dans ces derniers temps, et nous vous demanderons de sanctionner par vos suffrages un ensemble de mesures destinées à modifier profondément notre situation actuelle.

1re PARTIE.

Situation financière de la Compagnie et état d'avancement des travaux en cours d'exécution.

La Compagnie a reçu de ses actionnaires jusqu'au 31 décembre 1856, pour versements opérés sur 265,000 actions.	132,500,000	»
Il faut y ajouter pour prime de 21 fr. 80 c. sur les 25,000 actions remises à la Compagnie de Dijon à Besançon (1),	5,370,000	»
Le premier emprunt de 80,000 obligations 5 0/0 a produit	83,968,170	85
La première émission de l'emprunt 3 0/0, comprenant 100,000 obligations, a produit	28,790,036	75
Sur la deuxième émission de l'emprunt 3 0/0, comprenant également 100,000 obligations, il a été réalisé, jusqu'au 31 décembre 1856, par la vente de 75,751 obligations, au prix moyen de 291 fr. 07 c.	22,049,436	03
Total des encaissements opérés sur les actions et sur les obligations	272,677,663	63

Ce capital a été employé comme il suit :

Les dépenses de premier établissement effectuées au 31 décembre 1855 s'élevaient, ainsi qu'il est constaté dans le rapport présenté à l'assemblée générale des actionnaires le 26 avril 1856, à la somme de 230,469,517 96

(1) La Compagnie de Dijon à Belfort a reçu, contre 33,200 actions libérées de 350 fr., 25,000 actions de la Compagnie de Paris à Lyon, libérées de 250 fr. seulement. Un capital de 11,620,000 fr. racheté au moyen de 25,000 actions libérées de 250 fr., constitue une prime de 21 fr. 80 c. par action, ou une prime totale de 5,370,000 fr.

Il faut y ajouter la déduction faite sur les dépenses de la ligne de Dijon à Besançon, constatées à la fin de 1855, de la somme de 5,370,000 fr. réellement employée en travaux sur cette ligne, et correspondant à la prime de 21 fr. 80 c. dont il a été question ci-dessus, ci	5,370,000	»
Ensemble		235,839,517 96

Les dépenses faites pendant l'année 1856 sont les suivantes :

1° Remboursement à l'Etat du solde restant dû par la Compagnie sur le prix de la concession,	5,875,000	03
2° Construction de la ligne principale de Paris à Lyon,	12,843,156	76
3° Construction de l'embranchement d'Auxerre	448,133	63
4° Construction de la ligne de Dijon à Besançon et à Belfort avec embranchement sur Gray,	12,507,667	75
5° Rachat de l'embranchement de Dôle à Salins et continuation des travaux,	10,421,358	66
6° Frais d'études pour les lignes du Jura,	117,359	05
7° Quote-part de la Compagnie dans les dépenses du chemin de Ceinture,	50,000	»
8° Le quart des dépenses de l'administration centrale,	78,402	60
9° A-compte payés sur l'acquisition de l'hôtel, 7, rue de la Chaussée-d'Antin,	662,000	»
Total des dépenses de 1856	43,003,078	48
		43,003,078 48
Total des dépenses de premier établissement, depuis le 1er mars 1852 jusqu'au 31 décembre 1856		278,842,596 44
Le capital réalisé ayant été trouvé de		272,677,663 63
L'excédant des dépenses sur les encaissements est de		6,164,932 81

Cet excédant de dépenses a été couvert momentanément au moyen des produits nets de l'exploitation.

Les dépenses à faire pendant l'année 1857, pour l'établissement des différentes lignes de notre réseau, peuvent s'évaluer comme il suit :

1° Dépenses de toute nature sur la ligne principale,	20,000,000 »
2° Dépenses pour l'exécution des embranchements,	10,000,000 »
3° Quote-part de la Compagnie dans les dépenses du chemin de Ceinture,	50,000 »
4° Le quart des dépenses de l'administration centrale,	70,000 »
5° Solde de l'acquisition de l'hôtel, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 7,	1,600,000 »
Total des dépenses probables de 1857,	31,720,000 »
Si l'on y ajoute l'excédant des dépenses sur les encaissements constatés au 31 décembre 1856,	6,164,932 81
On arrive pour le total des capitaux à réaliser en 1857, pour couvrir les dépenses de premier établissement, à	37,884,932 81

Pour faire face à ces dépenses, nous avons dû continuer l'émission des obligations 3 0/0 sur l'emprunt de 80 millions voté par l'assemblée générale de 1854. Les autorisations successives que nous avons obtenues à cet égard de M. le ministre des travaux publics nous permettront de réaliser un capital de 18,480,000 »

Il restera donc une insuffisance de 19,404,932 81

que nous ne pourrons couvrir qu'au moyen d'émissions nouvelles, et provisoirement en faisant usage des ressources que nous offrent les produits nets de l'exploitation.

La somme de 12,843,156 fr. 76 c., qui a été consacrée en 1856 aux travaux de la ligne principale de Paris à Lyon, a été employée à l'exécution des gares définitives entre Chalon et Lyon, notamment de la gare de Perrache, à des constructions nouvelles dans les gares de Paris et de Bercy, et à divers agrandissements dans les gares comprises entre Paris et Chalon, enfin à l'accroissement du matériel fixe et du matériel roulant que le développement de notre trafic a rendu nécessaire.

Dans le rapport que nous vous avons présenté au mois d'avril 1856, nous vous avons entretenu des retards apportés par les entrepreneurs, MM. Fox, Henderson et Ce, dans la reconstruction du pont sur la Saône, à Perrache. La situation fâcheuse de ces entrepreneurs a continué à peser sur l'achèvement de cet ouvrage, et ce n'est que le 10 octobre 1856 qu'il a pu être livré à la circulation. Peu de jours après, le service a pu être installé dans la gare de Perrache, et depuis cette époque, les wagons peuvent, sans rompre charge, circuler entre Paris et Marseille.

Les dépenses de toute nature faites par la Compagnie pour la construction de la ligne principale de Paris à Lyon, depuis le 1er mars 1852 jusqu'au 31 décembre 1856, sont détaillées au tableau ci-après :

Indemnités de terrains,	14,131,862	11
Terrassements,	13,965,869	70
Ouvrages d'art,	18,301,769	82
Fourniture des matériaux de la voie,	9,124,312	17
Ballastage et pose des voies,	4,767,806	62
Constructions accessoires, gares et stations,	17,851,384	59
Matériel roulant et matériel fixe,	25,029,201	89
Personnel et dépenses diverses,	1,850,120	41
Total,	105,031,327	23

Nous aurons, en 1857, à solder les dépenses des gares terminées en 1856, à construire de nouveaux hangars à marchandises dans la gare de Paris, et à agrandir plusieurs gares de la ligne devenues tout à fait insuffisantes par suite de l'extension du trafic. Nous aurons également à pourvoir à de nouveaux besoins, en ce qui concerne le matériel roulant. Nous nous proposons d'affecter à ces diverses dépenses, en 1857, une somme de 20 millions.

L'embranchement d'Auxerre est livré depuis plus d'un an à la circulation, et les travaux en seraient aujourd'hui complétement terminés, sans les retards qu'a éprouvés la décision relative à la gare d'Auxerre.

Les dépenses faites jusqu'à ce jour s'élèvent à 3,833,409 fr. 76 c., savoir :

Indemnités de terrains,	825,853	73
Terrassements,	499,576	52
Ouvrages d'art,	698,824	87
Fourniture des matériaux de la voie,	1,258,933	10
Ballastage et pose des voies,	185,896	32
Constructions accessoires, stations,	213,629	42
Matériel fixe,	4,619	»
Personnel et dépenses diverses,	146,076	80
Total,	3,833,409	76

Les dépenses restant à faire pour terminer cet embranchement peuvent être évaluées à 300,000 fr.

Le chemin de fer de Dijon à Besançon est en exploitation jusqu'à cette dernière ville, pour les voyageurs depuis le 7 avril 1856, et pour les marchandises depuis le 25 juin dernier. Les travaux considérables exécutés pour l'assainissement et la consolidation du grand remblai de Rochefort, ont eu un plein succès, et nous avons lieu d'espérer que ce remblai ne nous

causera plus aucune inquiétude. Nous aurons encore à faire cette année quelques travaux de consolidation entre Dôle et Besançon, mais la circulation des trains n'en sera nullement affectée.

L'embranchement d'Auxonne à Gray n'a pu être ouvert à l'exploitation que le 10 novembre dernier. La aussi nous avons eu et nous aurons encore cette année à exécuter d'assez grands travaux d'assainissement pour le maintien des tranchées et des remblais argileux. Ces travaux seront, au reste, terminés pendant la belle saison de 1857.

Entre Besançon et Belfort on a continué en 1856 les travaux commencés dans les derniers mois de 1854. Cette section présente des ouvrages d'art considérables: quinze souterrains mesurant ensemble une longueur de 5,536 mètres; cinq grands ponts sur le Doubs ou sur l'Allan, quatre ponts sur le canal du Rhône au Rhin, sans parler d'un grand nombre d'ouvrages divers pour la traversée des routes, chemins et cours d'eau. On y rencontre également des tranchées dans le rocher d'une importance considérable, telles que la tranchée d'Hyèvre, de 85,000 mètres cubes, celle de la Prétière, de 90,000 mètres, celle de Bauvillars de 204,000 mètres cubes.

Ce n'est guère qu'au printemps de 1858 que nous pouvons espérer de voir terminée la ligne de Besançon à Belfort. A la même époque, la section de Belfort à Mulhouse, sur le chemin de fer de l'Est, sera probablement livrée à la circulation, et nos wagons pourront, sans rompre charge, circuler entre Lyon et Mulhouse.

Les dépenses faites au 31 décembre 1856, sur les deux sections du chemin de Dijon à Belfort, sont détaillées ci-après :

Nature des dépenses.	Section de Dijon à Besançon et embranchement de Gray. Antérieurement au 20 avril 1854.	Section de Dijon à Besançon et embranchement de Gray. Depuis le 20 avril 1854.	Section de Besançon à Belfort.	Total pour les 2 sections.
Entreprise générale à forfait.....	14.368.493 03	8.654.817 02	11.707.943 71	34.731.253 76
Travaux en dehors du forfait précédent	»	1.822.135 27	300.628 15	2.122.783 42
Matériel roulant	172.262 50	2.303.924 49	»	2.766.186 99
Personnel, administration, dépenses diverses..	590.085 77	2.078.390 14	538.997 48	3.207.482 39
Totaux.....	15.130.841 30	15.140.395 92	12.547.569 34	42.827.706 56

Les dépenses à faire en 1857 sur les lignes qui précèdent peuvent être évaluées à 9 millions.

Dans l'assemblée générale d'avril 1856, vous avez approuvé l'acquisition que nous avions préparée du chemin de fer de Dôle à Salins. Nous avons continué les travaux de ce chemin pendant toute l'année 1856, et nous comptons pouvoir l'ouvrir à la circulation vers le milieu du mois prochain.

Les dépenses faites jusqu'à ce moment pour l'exécution de l'embranchement de Salins s'élèvent à 10,421,358 06

Savoir :

Entreprise à forfait pour terrassements, travaux d'art, ballastage et pose de la voie de fer	5,392,920 24
Dépenses en dehors de l'entreprise,	2,543,806 96
Matériel roulant,	391,117 07
Personnel, administration et dépenses diverses,	2,193,513 79
Total pareil,	10,421,358 06

Les dépenses restant à solder sur cette ligne peuvent être évaluées à 600,000 fr.

Pendant tout le cours de l'année 1856, nous avons continué les études définitives des chemins de fer concédés de Chalon à Dôle, et de Lons-le-Saunier à Dôle. Les projets de ces deux lignes sont aujourd'hui terminés. Nous nous sommes occupés également des études d'un chemin de fer destiné à relier notre réseau aux chemins actuellement en cours d'exécution sur le territoire suisse.

Le matériel roulant en service ou commandé, au 31 décembre 1856, se composait comme il suit :

	En service.	Commandé.	Total.
Locomotives,	264	37	301
Tenders,	264	37	301
Voitures à voyageurs,	452	41	493
Wagons pour bagages, écuries et chaises de poste,	201	»	201
Wagons à marchandises de divers modèles,	4,907	100	5,007
Wagons à ballast,	290	»	290

Sur les 301 locomotives livrées ou commandées, 100 sont destinées au service exclusif des voyageurs; 125, à 3 paires de roues couplées, sont affectées au service des marchandises, et 76 mixtes servent à la fois pour les marchandises et pour les voyageurs; elles remorquent principalement les trains mixtes des embranchements.

Le développement inespéré du trafic des marchandises dans ces derniers temps, nous oblige à commander encore une assez grande quantité de locomotives de première force. Nous aurons également à commander des wagons à houille que le raccordement de notre ligne avec le chemin de fer de Rhône-et-Loire, à Perrache, nous permettra d'utiliser avec avantage pour le transport des charbons de Saint-Etienne sur tout notre réseau.

DEUXIÈME PARTIE.

Résultats de l'exploitation pour 1856.

Les produits bruts de l'exploitation pendant l'année 1856 se sont élevés, déduction faite de l'impôt prélevé sur le transport des voyageurs et des marchandises à grande vitesse (1), à la somme totale de 44,592,455 06

(1) Le produit de cet impôt, en 1856, a été de 2,703,034 fr. 03 c.

Savoir :		
Sur la ligne principale	42,747,882 31	
Sur la ligne de Dijon à Besançon,	1,440,719 20	
Sur l'embranchement d'Auxonne à Gray, pour six semaines seulement,	23,715 95	
Sur l'embranchement de Laroche à Auxerre	180,137 60	44,392,455 06

Les dépenses de l'exploitation pendant l'année 1856 se sont élevées à 16,833,540 67

soit à 37.92 0/0 des recettes brutes.

Excédant des recettes sur les dépenses. 27,558,914 39

Les produits de l'exploitation se divisent comme il suit :

Voyageurs (non compris l'impôt du dixième),		18,327,290 95
5,321 tonnes d'excédant de bagages,	581,264 65	
21,280 chiens,	25,184 00	
881 voitures sur trucks, en grande vitesse,	128,685 42	
4,028 chevaux, en grande vitesse,	107,587 00	
Transports faits pour l'administration des postes,	37,924 66	
372.651,961 fr. de finances et valeurs,	367,601 38	
27,501 tonnes d'articles de messagerie et de marchandises à grande vitesse,	2,965,288 82	4,212,626 08
907,047 tonnes de marchandises, en petite vitesse,	19,085,333 95	
943 voitures, en petite vitesse,	67,403 01	
7,585 chevaux, en petite vitesse,	120,051 07	
212,091 têtes de bestiaux et d'animaux divers, en petite vitesse,	345,916 72	19,627,758 75
Magasinage,	48,939 81	
Factage et camionnage,	705,719 90	
Produits du domaine,	153,395 90	
Recettes diverses,	1,317,114 67	2,225,170 28
Total comme ci-dessus,		44,592,455 06

Les dépenses se partagent comme il suit entre les divers services de l'exploitation :

Administration centrale,	191,460 »
Direction, comptabilité et caisse, contrôle et statistique, contentieux, domaine, économat, service médical, secours, indemnités,	833,441 40
Service commercial, subventions aux correspondances, assurances, indemnités pour prêts et avaries,	2,094,166 48
Mouvement, gares et stations.	3,790 527 53
Matériel et traction,	7,130,001 01
Surveillance et entretien de la voie,	2,774,038 16
Total.	16,833,540 67

Pour établir les revenus de l'exploitation en 1856, nous avons à tenir compte d'un élément nouveau, c'est le prélèvement, en faveur de la Société du Bourbonnais, du quart des recettes brutes effectuées sur le trafic direct, voyageurs et marchandises, entre Paris et Lyon. Nous avons toutefois à reprendre sur ce prélèvement le montant des frais de transport effectué sur notre ligne, ces frais étant évalués dans la même proportion que les frais d'exploitation du réseau entier, c'est-à-dire à raison de 37.92 0/0 des recettes brutes.

Nous avons déjà trouvé, pour le montant des produits nets de l'année 1856,		27,558,914 39
Le quart des recettes brutes pour le trafic direct entre Paris et Lyon est de	4,842,053 35	
Frais de transport à déduire à raison de 37.92 0/0,	1,836,333 02	3,006,319 33
Reste pour les produits nets de 1856.		24,552,595 06

Digitized by Google

A ajouter :		
La portion non répartie des bénéfices de l'exercice 1855,		114,773 70
Le produit des placements de fonds en 1856,		2,178,707 14
Le tiers des bénéfices de la Société du Bourbonnais :		
1° Pour les exercices clos,	750,040 »	
2° Pour l'exercice 1856.	1,100,000 »	1,850,000 »
Total des produits de 1856.		28,696,075 00
Les charges de la Compagnie pour l'année 1856, sont les suivantes :		
Payé à l'État pour intérêts sur le prix de la concession,	510,504 83	
Abonnement pour timbre des actions et des obligations,	152,535 40	
Intérêt et amortissement de l'emprunt 5 0/0,	4,655,000 »	
Intérêts et amortissement de l'emprunt 3 0/0,	2,170,767 50	
Fonds de subvention à la Caisse des retraites,	63,302 89	7,561,110 62
Reste pour les actions,		21,134,965 28
Au fond de réserve 5 0/0 des bénéfices (art. 45 des statuts) (1)		1,056,748 26
Reste		20,078,217 02
A ajouter les sommes restant disponibles sur celles mises en réserve, dans les années antérieures, pour grosses réparations à la voie et au matériel,		1,428,964 84
Total à répartir entre les actionnaires pour intérêt et dividende,		21,507,181 86
Nous vous proposons de fixer à 81 fr. par action, la somme à payer en 1856, ce qui donne pour 265,000 actions		21,465,00 »
Et il restera à porter au compte de profits et pertes de l'année 1857		42,181 86
Cette somme de 81 fr. à distribuer en 1856 se divise en intérêts à 5 0/0 par action de 500 fr.		25 fr. »
Et en dividende par action,		56 »
Total pareil,		81 fr. »

Les intérêts de 1856, soit 25 fr. par action, vous ont été intégralement payés, et vous avez reçu au 1er janvier dernier, comme à-compte sur le dividende de 1856, une somme de 12 fr. 50 c. Il ne reste donc plus à distribuer sur l'année 1856, que 43 fr. 50 c. par action qui vous seront payés le 1er juillet prochain.

Pour nous conformer aux habitudes des années antérieures, nous aurions à y joindre les intérêts du premier semestre de 1857. Mais les combinaisons nouvelles dont nous vous entretiendrons dans un moment, apporteront quelque modification à cette mesure.

Dans notre rapport de l'année dernière, nous exprimions l'espoir que, malgré le partage avec la Société du Bourbonnais, les revenus de l'exercice 1856 seraient peu inférieurs à ceux de 1855. L'événement, comme vous le voyez, Messieurs, a réalisé nos espérances, bien que l'influence d'une récolte plus que médiocre ait pesé sur notre trafic comme sur toutes les affaires du pays. Le dividende de 1856 aurait même été supérieur à celui de l'année 1855, si les retards apportés dans l'achèvement du pont sur la Saône, à Lyon, n'avaient nui considérablement à nos recettes en reculant de plusieurs mois notre jonction à Perrache, avec les lignes de la Méditerranée et du Bourbonnais.

(1) Aux termes de l'art. 45 des statuts, le fonds de réserve cesse de croître quand il a atteint le chiffre de 5 millions.

L'année 1857 s'ouvre sous les auspices les plus favorables : les recettes brutes réalisées pendant les 64 premiers jours de 1857 dépassent déjà de 4,194,000 fr., ou de plus de 40 0/0 les recettes correspondantes de 1856.

Dans le chiffre des recettes diverses effectuées en 1856, les produits du péage sur le chemin de Ceinture entrent pour une somme de 121,303 fr. 84 c., ce qui correspond à un intérêt de 9 1/2 0/0 de la somme de 1,280,000 fr., versée par notre Compagnie pour l'exécution de ce chemin. Ce n'est là, du reste, qu'une partie des avantages que nous procure le chemin de Ceinture. Pour vous en faire apprécier toute l'utilité il nous suffira de vous faire connaître le tonnage des marchandises de toute provenance transportées par cette voie en 1856. Il s'élève à 907,000 tonnes, sur lesquelles 277,000 tonnes ont été en provenance ou en destination de notre ligne. — Ce chiffre de 277,000 tonnes représente la moitié du trafic total de la gare de Bercy.

Vous vous êtes sans doute déjà préoccupés comme nous, Messieurs, du nouvel impôt dont nos titres sont menacés. Le projet présenté à cet égard par le gouvernement au Corps législatif élève de 05 à 15 c. pour 100 francs, l'abonnement du timbre sur les actions et les obligations. La valeur des titres serait d'ailleurs établie non plus d'après leur taux d'émission ou de remboursement, ainsi que la chose existe aujourd'hui pour les actions et obligations, mais en raison de la moyenne des cours obtenus à la Bourse de Paris pendant les trois dernières années. Si ce projet devait être adopté, l'impôt que nous payons aujourd'hui de ce chef serait presque quintuple. Cette charge nouvelle serait donc susceptible d'exercer une influence sensible sur votre revenu.

S'il est vrai que, dans la présentation de ce projet, le gouvernement ait cru donner satisfaction à un sentiment public, nous croyons que ce sentiment a été faussé par des notions inexactes, et il appartient à chacun de nous de la rectifier. Nous vous avons défendus devant les pouvoirs officiels, c'est à vous de compléter notre œuvre devant le public. Il est temps encore de tenter un dernier effort, puisque le projet d'impôt, déjà plusieurs fois remanié, est soumis en ce moment à l'examen de la commission du budget.

C'est un préjugé généralement admis que les valeurs mobilières, et notamment les actions de chemins de fer, échappent presque totalement à l'impôt. C'est là, Messieurs, une erreur capitale qui ne peut être combattue que par une notion exacte des faits. Nous avons déjà dit ailleurs, et l'on ne saurait trop répéter dans quelle mesure considérable l'industrie des chemins de fer contribue aux charges de l'État et de combien de dépenses elle l'exonère. Les impôts annuels acquittés par notre Compagnie en particulier se sont élevés en 1856 :

En sommes directement versées au Trésor, à	3,065,858
En services rendus, à	2,977,021
Soit en totalité, à	6,043,479

En regard d'un revenu de 21,507,000 fr. pour la même année, à partager entre les actions, c'est 28 0/0 environ.

Nous ne croyons pas qu'il existe aucune autre nature de propriété ou d'industrie qui contribue pour une plus large part aux charges publiques.

La Caisse des retraites pour nos employés, dont vous avez bien voulu approuver l'institution, fonctionne depuis le 1er juillet dernier. La subvention de cette caisse s'est élevée pour le dernier semestre de 1856, à 63,302 fr. 89 c. ; elle a été placée en obligations de la Compagnie.

Vous vous féliciterez avec nous, Messieurs, d'avoir créé en faveur du nombreux personnel de la Compagnie une aussi utile institution qui assure l'existence de vos employés pour le moment où la vieillesse viendra leur commander le repos. Vous trouverez, soyez en certains, dans leur zèle et leur dévouement, un ample dédommagement de vos sacrifices.

Mais il ne suffisait pas de s'occuper de leur avenir, il fallait encore pourvoir aux nécessités du présent. Depuis quelque temps, la cherté des subsistances est venue porter la perturbation dans l'existence des agents inférieurs et leur imposer de pénibles privations. Nous avons cherché à y remédier autant qu'il était en notre pouvoir, en accordant aux employés dont le traitement annuel ne dépasse pas 1,200 fr., un supplément temporaire proportionné aux charges de famille qu'ils ont à supporter. Une somme de 218,830 fr. a été consacrée à cet usage en 1856. Les circonstances étant toujours à peu près les mêmes, nous continuerons en 1857 cette allocation supplémentaire jusqu'à ce que les espérances que fait concevoir la récolte de cette année aient produit un abaissement notable dans le prix des denrées les plus nécessaires à la vie. Nous sommes persuadés que cette mesure recevra de vous une entière approbation.

L'opinion publique s'est émue dans les derniers temps des risques que font courir aux Compagnies les dépôts, dans la caisse sociale, d'un nombre toujours croissant d'actions et d'obligations. La faculté du dépôt a beaucoup contribué à populariser les titres des Compagnies de chemins de fer, et nous croyons qu'il serait imprudent d'y renoncer. Nous avons étudié, de concert avec les administrateurs des autres Compagnies, les moyens de diminuer les risques sans imposer aux actionnaires de trop lourdes charges ; mais jusqu'ici, nous devons le dire, nous ne sommes arrivés à aucune solution réellement satisfaisante. Nous continuerons l'examen de cette grave question, et dès qu'une détermination nous paraîtra pouvoir être prise à ce sujet, nous nous empresserons de vous la communiquer.

L'hôtel rue de Provence, 47, dans lequel est établie l'administration centrale de la Compagnie, était devenu tout à fait insuffisant pour le service, surtout en ce qui concerne le paiement semestriel des coupons et des obligations. Nous arrivions d'ailleurs à la fin du bail et il était urgent de pourvoir aux nécessités de la situation. Au lieu de recourir de nouveau à une location, toujours difficile à réaliser dans des conditions convenables, et qui peut, à un moment donné, avoir des inconvénients sérieux pour une Compagnie destinée à une longue existence, nous nous sommes décidés à faire l'acquisition d'un hôtel, situé rue de la Chaussée-d'Antin, 7, afin d'y établir, dans des conditions satisfaisantes, le service central de la Compagnie.

Cet hôtel coûtera 2,100,000 fr., non compris les frais ; mais il offre une superficie totale de 5,700 mètres, et il comprend des terrains d'une grande valeur, dont la vente pourra, dans un avenir prochain, réduire très-notablement le prix que nous avons payé.

Nous prendrons possession de cet immeuble au 1er janvier 1858.

Dans votre dernière réunion, vous nous avez autorisés à prendre dans la concession du chemin de fer franco-suisse, des Verrières à Neuchâtel et à la Thielle, avec embranchement sur Vaumarcus, un intérêt de 2 millions, représenté par quatre mille actions de 500 francs. Avec notre concours, la Compagnie franco-suisse a réuni très-aisément le capital qui lui était nécessaire, et elle a pu commencer sérieusement l'exécution de ses travaux. Mais la fusion qui, dans ces derniers temps, a été réalisée en Suisse entre plusieurs Compagnies de chemins de fer, est venue modifier la constitution de la Compagnie franco-suisse. Admise dans la fusion générale, pour la ligne de Vaumarcus à la Thielle, de 35 kilomètres de longueur, cette Compagnie conserve seulement le chemin de fer des Verrières à Neuchâtel, qui représente une longueur d'environ 40 kilomètres. Nous avons cru devoir donner notre plein assentiment à une combinaison qui place la ville de Neuchâtel sur une grande ligne commerciale de Genève à Bâle et à Zurich, et qui ne peut, dès lors, qu'être favorable à nos intérêts, en donnant plus d'importance au chemin de fer de Neuchâtel à la frontière française.

Si le traité dont il s'agit est ratifié par les assemblées générales des Compagnies contractantes, les actionnaires de la Compagnie franco-suisse recevront une action et une obligation de la Compagnie générale en échange d'une action sur trois dont ils sont aujourd'hui porteurs.

(La suite prochainement.)

Digitized by Google

CHEMIN DE FER DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

A l'assemblée générale des actionnaires du 29 avril 1857.

Messieurs,

Depuis votre dernière réunion en assemblée générale nous avons consacré tous nos efforts à l'accomplissement de la mission que vous nous aviez donnée. Des circonstances difficiles, des obstacles inattendus ont pendant longtemps éloigné le but que nous devions atteindre ; mais aujourd'hui nous pouvons nous féliciter des résultats obtenus et vous faire apprécier l'importance et le développement du réseau dont la concession nous est définitivement accordée.

Toutefois, avant d'aborder ce sujet nous tenons à vous rendre un compte préalable de l'exécution de la ligne qui avait été l'objet de notre première concession.

CHAPITRE PREMIER.

Chemin de Saint-Rambert à Grenoble.

Les dépenses effectuées sur la ligne de Saint-Rambert à Grenoble jusqu'au 31 décembre dernier figurent au compte annuel que nous soumettons plus loin à votre approbation, pour la somme de 15,166,455 fr. 54 c.

Les travaux exécutés depuis cette époque jusqu'au 31 mars, ainsi qu'il résulte des comptes déjà soldés, ont nécessité l'emploi de 1,800,000 fr.

Les sommes restant à dépenser pour terminer complétement la ligne de Saint-Rambert à Grenoble, dans les conditions établies par le cahier des charges, atteindront probablement 7 millions. Nous vous ferons observer que cette dernière évaluation repose sur des prévisions auxquelles le prochain achèvement des travaux et l'ouverture probable de la ligne, dans le courant de juin, donnent dès aujourd'hui un caractère de certitude exceptionnel.

Enfin, nous devons débiter le compte de la ligne de Saint-Rambert de la perte présumée sur la liquidation Leroy de Chabrol, soit 2,800,000 fr. En réunissant ces sommes partielles, on obtient un total de 27 millions qui résume toutes les dépenses relatives aux travaux, au matériel fixe, au matériel roulant, au service des intérêts, en un mot, à toutes les dépenses de premier établissement qui doivent être portées exclusivement au compte spécial de la ligne de Saint-Rambert. Mais comme il faut déduire de cette somme de 27 millions la part contributive de l'Etat dans les travaux, soit 7 millions, il ne reste réellement à la charge du capital social que 20 millions de francs, ce qui représente une économie de 25 0/0 sur notre fonds social, soit 100 fr. par action. Nous sommes heureux de constater cette économie, qui démontre que nos prévisions n'ont pas été démenties par l'événement.

Tel devait être, en ce qui concerne les dépenses, le résultat de l'accomplissement des obligations que nous avait imposées notre première concession, avant que des concessions nouvelles fussent venues améliorer encore une situation déjà satisfaisante.

Pour compléter cet aperçu des résultats probables qu'aurait donnés la ligne de Saint-Rambert prise isolément, il nous reste à apprécier sommairement les recettes que l'on pouvait espérer.

Dans nos évaluations premières, vous vous en souvenez, Messieurs, nous avions supposé que les produits de la ligne de Saint-Rambert pourraient dépasser de 50 0/0 les prévisions résultant des statistiques officielles. Mais nos évaluations étaient évidemment trop modérées, si on les compare à celles qui ont été admises l'année dernière dans les prévisions d'une Compagnie dont la concession remonte à la même époque que la nôtre, et dont les produits avaient été jugés, par les ingénieurs de l'Etat, ne devoir pas être supérieurs à ceux de notre ligne.

Sans vouloir attribuer à la ligne de Saint-Rambert le bénéfice des évaluations auxquelles nous faisons allusion, on peut dire qu'elle aurait eu à ajouter à des prévisions plus modestes l'avantage exceptionnel de 25 0/0 d'économie sur son capital. Mais nous n'avons pas à insister sur ces évaluations ; il ne s'agit plus aujourd'hui de considérer la ligne de Saint-Rambert isolément ; elle n'est plus désormais qu'une section des chemins du Dauphiné, et c'est à un point de vue d'ensemble que nous devons vous faire apprécier l'avenir de ce réseau.

CHAPITRE II.

Réseau du Dauphiné ; développement et description de ses lignes.

La ligne de Saint-Rambert a été fixée à une longueur de 92 kilomètres par les études définitives.

Les lignes nouvellement concédées à notre Compagnie mesurent une étendue d'environ 170 kilomètres. Ces concessions réunies forment donc, dès aujourd'hui, un réseau qui se développe sur 262 kilomètres. Mais ce n'est pas seulement l'étendue, c'est, avant tout, la direction et l'ensemble de nos lignes qui méritent de fixer votre attention. Elles présentent aujourd'hui trois branches qui se détachent du chemin de Paris à la Méditerranée sur trois points : à Lyon, à Saint-Rambert et à Valence, et qui viennent se réunir, dans la vallée de l'Isère, à un tronc commun qui les conduit à Grenoble. Toutefois ces embranchements n'ont pas seulement pour mission de réunir Grenoble à la vallée du Rhône, ils doivent desservir en même temps des intérêts généraux plus étendus.

L'embranchement de Saint-Rambert conduisait, sans doute, de Grenoble à Lyon et à Valence, en passant par la ligne de la Méditerranée, à laquelle il empruntait 61 kilomètres pour arriver à Lyon, et 45 kilomètres pour arriver à Valence.

Mais la véritable mission de cet embranchement devait être de desservir les relations de Saint-Etienne avec le Dauphiné et la Savoie, et tel a été, dès son début, un des résultats principaux de l'exploitation de la section de Saint-Rambert à Rives, bien que les charbons de Saint-Étienne n'aient pu, jusqu'à ce jour, arriver à Saint-Rambert que par bateaux. Au mois de juin de cette année, lorsque le raccordement des lignes de Saint-Etienne et de la Méditerranée sera établi par Givors, c'est-à-dire lorsque les wagons de houille pourront partir de Saint-Etienne et arriver sur la ligne de Saint-Rambert, sans transbordement, ce trafic spécial prendra rapidement un développement nouveau, en raison même du développement qu'il donnera aux industries alimentées par la houille.

Enfin, l'exécution d'une ligne de Saint-Etienne à Saint-Rambert, qui devient de jour en jour plus probable, achèvera de donner à l'embranchement de Saint-Rambert un trafic important.

L'embranchement de Valence aura également une autre mission que celle de desservir les relations du Midi avec Grenoble ; il est naturellement appelé à desservir, en outre, celles du Midi avec la Savoie.

En effet, la ligne de Valence à Chambéry, passant par Grenoble et Montmeillant, offrira sur la ligne de Lyon à Chambéry, par Culoz, pour les provenances du Midi, une diminution de parcours de 88 kilomètres. Or, il est impossible que cet avantage ne soit pas apprécié par le commerce et ne détermine pas sa préférence pour la ligne de Valence.

L'embranchement de Lyon, à son tour, bien qu'il soit, en particulier, la ligne la plus directe sur Grenoble, ne se bornera pas à desservir les rapports de ces deux villes. Il sera, sur la première section de 40 kilomètres, entre Lyon et Bourgoin, chemin de banlieue pour la ville de Lyon, dans la direction la plus peuplée et la plus industrielle de cette banlieue ; sur la section de 37 kilomètres, de Rives à Grenoble, il se confondra avec le tronc commun ; enfin, il sera, sur toute son étendue, ligne internationale entre la France et l'Italie ; c'est-à-dire qu'il réunira sur les parties et sur l'ensemble de son parcours les avantages des lignes les plus favorisées.

Quant à la portion de notre chemin de fer qui servira aux trois embranchements et que nous appelons le tronc commun, nous n'avons pas besoin d'insister pour vous faire comprendre toute l'importance du trafic qui s'opérera sur son parcours. Ce tronc commun aboutit à Grenoble ; il passe au milieu de populations très-agglomérées et très-industrielles ; nous sommes tellement convaincus de l'extrême activité de la circulation sur cette partie de notre réseau, que nous n'avons pas hésité à y exécuter une seconde voie, bien que notre cahier des charges ne nous en eût imposé qu'une seule.

Évaluation des dépenses et des recettes probables de la ligne de Lyon à Bourgoin.

Nous avons pris d'avance toutes les mesures nécessaires à l'exécution de la ligne de Bourgoin, et, grâce au concours officieux que l'administration supérieure a bien voulu nous accorder, les plans de détail ont déjà été approuvés et les travaux adjugés, tant pour les terrassements et les travaux d'art que pour la fourniture des rails et des traverses ; nous pouvons donc évaluer aujourd'hui avec quelque précision les dépenses d'établissement de cette importante section, et vous annoncer qu'elles s'élèveront à environ 10 millions pour 40 kilomètres à deux voies, soit 250,000 fr. par kilomètre.

D'un autre côté, en prenant pour base les statistiques officielles et en tenant compte du développement de la circulation, d'après les moyennes les plus modérées, nous pouvons évaluer le produit brut de la section de Lyon à Bourgoin à 60,000 fr. par kilomètre, soit à 40,000 fr. de produit net, ce qui donne, pour 40 kilomètres, environ 1,600,000 fr. de produit net, correspondant à une dépense de 10 millions, soit 16 p. 0/0 du capital dépensé.

Nous sommes en mesure d'ajouter que ces résultats ne doivent pas se faire attendre longtemps, car les travaux de la section de Bourgoin sont déjà en voie d'exécution, et des engagements sont pris pour que cette section puisse être livrée à la circulation au mois de juin 1858.

CHAPITRE III.

SITUATION FINANCIÈRE.

Comptes de l'exercice 1856.

Les dépenses nécessaires à l'exécution simultanée de la ligne de Saint-Rambert et des études de la ligne de Bourgoin, jusqu'au 31 décembre dernier, sont résumées dans un tableau que nous avons fait distribuer avant la séance.

Vous remarquerez que nous avons suivi, dans ce tableau, le même ordre que l'année dernière, afin de faciliter votre examen, et vous n'y trouverez aucun chapitre nouveau, si ce n'est celui des dépenses de mise en exploitation, qu'à l'exemple des autres Compagnies, nous avons rangé dans les frais de premier établissement. En commençant notre exploitation à la fin de l'année 1856, sur une petite échelle, nous avons voulu changer le plus tôt possible les habitudes du commerce à notre profit, et, en même temps que nous donnions une première satisfaction aux vœux du gouvernement et des populations, former un personnel qu'il est de jour en jour plus difficile de se procurer. Le résultat que nous avons obtenu a dépassé notre attente. Nous pouvons, en effet, nous féliciter d'une épreuve qui nous assure une clientèle importante aussitôt que nous toucherons Grenoble, c'est-à-dire au moment où commencera notre exploitation normale ; cette épreuve nous aura fourni également des employés capables et exercés. Nous sommes particulièrement heureux de constater que nous n'avons eu, jusqu'à ce jour, à déplorer aucun de ces accidents fâcheux, ni même aucune de ces interruptions de service que les administrations les plus prudentes et les plus vigilantes n'ont pas toujours évités.

Quant aux résultats de notre exploitation partielle, depuis le commencement de cette année, nous vous en rendrons compte à la fin de l'exercice courant ; mais, dès aujourd'hui, nous pouvons vous annoncer qu'ils ne sont pas inférieurs à ceux que les chemins de fer ont généralement obtenus dans des positions analogues.

En un mot, Messieurs, les dépenses dont nous vous présentons le compte sont toutes motivées par la marche nécessaire de la construction et par vos décisions antérieures. Nous espérons donc que vous voudrez bien les approuver. Mais, pour l'avenir, nous vous prions de nommer une commission de vérification des comptes, à l'exemple de ce qui a lieu dans d'autres Compagnies, avec mission d'examiner nos dépenses et d'en faire un rapport à l'assemblée générale.

Digitized by Google

Budget de 1857.

Les dépenses de l'année 1856 ont été couvertes par nos ressources ordinaires et par les avances que nous a faites la Société de Crédit mobilier. Ces avances étaient au 31 décembre de 7,0,000 fr. seulement. Depuis ce jour, les fonds de cette Société ont contribué à payer les travaux exécutés; mais les versements des actions nouvelles, qui s'élèveront à 10 millions, nous permettront de solder bientôt le compte de la Société de Crédit mobilier, et de pourvoir aux dépenses des deux lignes en construction, pendant le cours de cette année; de telle sorte que nous ne pensons pas qu'un appel de fonds puisse être nécessaire avant le 1er Janvier 1858.

Nous n'avons d'ailleurs à nous occuper en ce moment ni des travaux de la section de Bourgoin à la ligne de Saint-Rambert, le tracé de cette section n'étant pas encore déterminé par l'administration supérieure, ni de l'embranchement de Valence, pour l'exécution duquel nous avons obtenu un délai de plusieurs années.

Emission des actions nouvelles.

Vous vous rappelez sans doute, Messieurs, que l'émission des actions nouvelles a été réglée par une décision de l'assemblée générale du 22 février 1856, qui a réservé aux porteurs des actions anciennes une part de la souscription, dans la proportion d'une action nouvelle pour cinq actions anciennes. Déjà nous vous avons fait connaître, par des avis publiés dans les journaux, et nous vous répétons ici, que le jour où cette répartition aura lieu vous sera annoncé, et que vous n'aurez d'autre formalité à remplir que celle de déposer vos actions anciennes pour recevoir des actions nouvelles, dans la proportion convenue de 6 contre 5.

Nous délivrerons en même temps, en exécution du traité du 26 novembre 1855, approuvé par votre assemblée générale du 22 février 1856, les 40,060 actions dont la Société de Crédit mobilier avait garanti la souscription, et qui ont été, en effet, souscrites pour son compte et celui de divers, en exécution de nos conventions.

Le même traité avait stipulé l'admission de sept nouveaux administrateurs dans votre Conseil, et, pour faciliter cette accession nouvelle, qui nous assurait le concours de la Société de Crédit mobilier et d'une Compagnie lyonnaise, nous avons profité de deux démissions pour réduire à dix le nombre des administrateurs anciens, et porter à dix-sept seulement le nombre des membres du Conseil.

Émission éventuelle d'obligations.

L'émission des 50,000 actions nouvelles a pour but de pourvoir aux dépenses de l'embranchement de Lyon à Grenoble. L'établissement de l'embranchement de Valence et les développements prochains que peut prendre votre réseau, nous mettront dans le cas de recourir à une émission d'obligations, et nous sommes heureux de vous dire que la convention, signée avec le Ministre des travaux publics, nous a donné la faculté de créer, dans les circonstances favorables qui pourront se présenter, 25 millions d'obligations en titres remboursables à 500 fr., et portant 15 fr. d'intérêt annuel garanti.

En vous faisant connaître les ressources que nous nous sommes ménagées, nous devons ajouter qu'il n'est pas nécessaire de s'en préoccuper en ce moment.

CHAPITRE IV.

OBJETS DIVERS.

Modifications et homologation des statuts.

Nous nous sommes pourvus devant le conseil d'Etat, en vertu des pouvoirs que vous nous aviez donnés, pour obtenir les modifications statutaires que nécessitent l'augmentation du fonds social et celle du nombre des administrateurs. Nous avons dû également proposer une dénomination nouvelle de la Compagnie, et nous avons pensé, d'accord avec l'administration supérieure, que celle de *Compagnie du chemin de fer du Dauphiné* répondait à la mission spéciale de notre réseau.

Ces modifications, vous le voyez, Messieurs, ont peu d'importance; nous ne négligeons aucune démarche pour hâter l'homologation de nos nouveaux statuts, et nous espérons obtenir une solution très-prochaine.

Cahier des charges.

Le projet de l'administration de modifier les cahiers des charges des Compagnies au moment où nous étions en instance pour obtenir le décret de concession du réseau du Dauphiné, nous avait placés dans une situation délicate, et pouvait nous imposer une initiative que nous attachions beaucoup de prix à éviter. Nos efforts pour atteindre ce but n'ont pas été infructueux; nous avons obtenu de la bienveillance du ministre des travaux publics et de celle du conseil d'Etat l'application provisoire de notre ancien cahier des charges à la concession nouvelle. Si nous nous sommes engagés à accepter ultérieurement le nouveau cahier des charges, lorsqu'il aurait été discuté au conseil d'Etat, contradictoirement avec les autres Compagnies, et si nous en avons adopté d'avance les bases principales, c'est après avoir acquis la certitude que des Compagnies plus importantes que la nôtre les avaient adoptées, comme vient de le constater leur adhésion commune et officielle.

Développement éventuel du réseau.

Cet exposé ne serait pas complet si nous ne vous rendions pas compte de ce que nous pouvons prévoir touchant le passage des Alpes et la jonction de nos lignes avec celles du Piémont et de la Savoie.

Dans les rapports que nous avons présentés jusqu'à ce jour, nous avons toujours fait remarquer l'importance qu'aurait pour la ligne de Grenoble l'exécution d'une voie de fer à travers les Alpes.

Nous vous disions, entre autres, que le trafic de la France avec la Péninsule serait assuré à notre réseau, alors même qu'on ne réussirait à franchir les Alpes que sur un point, soit au mont Cenis, soit au mont Genèvre.

Cette question vient de faire un grand pas : d'un côté le gouvernement piémontais, de l'autre le gouvernement français, ont pris en même temps des mesures pour assurer le passage des Alpes, l'un au mont Genèvre, et l'autre au mont Cenis, et tous deux concourent ainsi à nous offrir un double débouché vers l'Italie et à développer la mission internationale de notre réseau.

Les négociations engagées entre le gouvernement et la Compagnie de la Méditerranée, à l'occasion de la fusion du Grand-Central, ont mis à la charge de la Compagnie de la Méditerranée l'exécution d'une ligne partant d'Aix et aboutissant au mont Genèvre, en passant près de Gap et de Briançon. Il ne resterait plus, dans cette hypothèse, qu'à exécuter la ligne de Grenoble à Gap pour nous relier au passage du mont Genèvre. Nous sommes en pourparlers à ce sujet avec M. le ministre des travaux publics, et si nous ne pouvons pas vous faire connaître encore à quelles conditions nous traiterons définitivement, sauf votre approbation, nous sommes autorisés à vous dire que nous avons reçu du gouvernement l'assurance formelle qu'il réserve cette ligne à notre Compagnie.

Du côté du mont Cenis, le passage en voie ferrée, sans solution de continuité, dépend d'une œuvre qu'on peut appeler gigantesque, c'est-à-dire du percement d'un tunnel de 12 kilomètres à travers le roc. Nul ne peut prévoir, malgré les expériences faites si les efforts de la science surmonteront ici les difficultés de la nature. Quoi qu'il en soit, bientôt les voies ferrées de la Savoie, comme celles du Piémont, viendront conduire les voyageurs jusqu'aux pieds du mont Cenis, et cette route, jusqu'à ce que celle du mont Genèvre soit exécutée, sera la plus courte et la plus facile de toutes celles qui conduisent en Italie.

Pour relier notre réseau à cette ligne, deux tracés se présentent : l'un par Pont-de-Beauvoisin, l'autre par Montmeillant, tous deux attendus et sollicités depuis longtemps par le commerce de Lyon et par celui de Grenoble. Sans vouloir préjuger ici la décision du Gouvernement au sujet de ces deux voies internationales, auxquelles se rattachent les intérêts les plus généraux et les plus sérieux, nous pouvons vous rappeler que les études du tracé de Montmeillant ont été soumises aux enquêtes et ont déjà obtenu l'approbation du Conseil général des ponts et chaussée. Quant au tracé par Pont-de-Beauvoisin, il semble permis d'espérer qu'il sera, au besoin, un élément de transaction dans les conventions internationales qui devront intervenir pour relier les chemins de fer français aux chemins piémontais.

En résumé, Messieurs, nous touchons à l'accomplissement des premiers engagements que nous avons contractés envers l'Etat. Dans quelques semaines nous exploiterons la ligne complète de Saint-Rambert à Grenoble, et cette œuvre aura été accomplie avec une économie qui n'a peut-être pas de précédent dans l'industrie des chemins de fer français.

D'un autre côté, nous avons obtenu du Gouvernement des concessions nouvelles dont les résultats avantageux ne se feront pas attendre.

Enfin, nous sommes en instance pour obtenir la concession des prolongements qui doivent donner à notre réseau toute son importance internationale.

Les premiers fondateurs de la Compagnie de Saint-Rambert et les souscripteurs d'actions nouvelles peuvent donc se féliciter de se trouver réunis dans une association à laquelle la Société primitive apporte une ligne terminée avec une économie de 5 millions et la Société nouvelle, des éventualités dont l'importance ne peut être contestée par personne.

Compte général de l'établissement jusqu'au 31 décembre 1856.

Recettes jusqu'au 31 décembre 1856.

CAPITAL.

1er et 2e Versement de 250 fr. par Action sur 50,000 actions.	12,500,000 »	
3e Versement de 50 f. par Action sur 49,214 actions.	2,460,700 »	
Total des versements effectués.	14,960,700 »	
Intérêts produits par le capital	382,627 08	15,343,327 08
Reçu 3 cinquièmes de la subvention		4,200,000 »
Total du capital réalisé		19,543,327 08
A déduire les dépenses jusqu'au 31 décembre, suivant le tableau ci-contre.		15,164,455 54
Actif net		4,378,871 54

FINANCES ET PORTEFEUILLE.

Cautionnement,	720,000 »	
Caisse,	25,191 29	
Obligations de l'emprunt portugais,	755,445 »	
Consignations pour achats de terrains,	280,715 58	
Créance Leroy de Chabrol et Ce,	3,313,924 04	
Sous-Comptoir des chemins de fer,	43,316 »	
Débiteurs divers,	75,643 70	
Total,	5,213,235 61	
A déduire les créditeurs divers :		
Société générale de Crédit mobilier, 785,202 48		
Créditeurs divers, 5,389 67		
Arrérages dus sur les précédents exercices, 43,771 92		
	834,364 07	
Reste net, somme égale		4,378,871 54

Google

Total des dépenses jusqu'au 31 décembre 1855,		6,998,773 46

Dépenses du 1er janvier au 31 décembre 1856.

ADMINISTRATION CENTRALE.

Personnel, jetons de présence, frais de bureau, loyer, assurances, etc.,	92,766 38	
Timbre, publicité, enregistrement, contributions, etc.,	21,874 10	
Mobilier de l'administration,	5,682 30	
Souscriptions locales à l'occasion des inondations, dépenses diverses, indemnités, voyages, etc.,	31,596 35	
		152,119 13
Etudes du tracé du mont Genèvre,	6,031 65	
Etudes du chemin de Lyon à Grenoble,	105,954 57	
		112,006 22
Service du capital : intérêts et commissions de banque,		617,862 01

COMPTES DE LA CONSTRUCTION.

Personnel et dépenses diverses,	183,015 52	
Acquisitions de terrains,	609,424 33	
Terrassements,	1,399,205 74	
Travaux d'art,	1,050,571 43	
Matériaux de la voie,	2,408,835 12	
Ballastage et pose de la voie,	511,819 17	
Constructions accessoires,	412,375 38	
Clôtures, barrières, etc.,	163,038 85	
Matériel fixe, outillage,	298,127 12	
Matériel roulant,	654,752 41	
Lignes télégraphiques,	26,288 90	
Mobilier des gares et stations, frais d'installation,	60,821 70	
Dépenses de mise en exploitation,	105,347 03	
		7,883,694 72
Total des dépenses de l'année 1856,		8,765,682 88
Total général des dépenses au 31 décembre 1856,		15,164,455 54

RÉSOLUTIONS.

I.

L'assemblée générale approuve le rapport et les comptes présentés par le Conseil d'administration pour l'exercice 1856.

II.

L'assemblée générale nomme une commission de vérification des comptes, composée de MM. ***.

CHEMIN DE FER DU NORD.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 30 avril 1857.

Messieurs,

Nous avions depuis longtemps le désir de vous rendre compte d'un événement qui a vivement excité l'attention publique, et qui était de nature à faire naître de sérieuses inquiétudes parmi les personnes intéressées dans notre entreprise. Une des premières pensées de votre Conseil d'administration, après la découverte du vol commis dans la caisse de la Compagnie, avait été de vous réunir immédiatement en assemblée générale. Mais nous avons dû nous en abstenir, en présence de la justice, qui a été sur-le-champ saisie de l'affaire, et dont l'action aurait été entravée par des explications données prématurément au public. Aujourd'hui encore, nous sommes obligés, par le même motif, d'user de beaucoup de réserve. Vous savez que les principaux inculpés se sont réfugiés en Amérique, où nous sommes parvenus à les faire arrêter. Mais leur extradition, demandée par le gouvernement de l'Empereur, et qui ne nous paraît nullement douteuse, n'a cependant pas encore été prononcée. Nous ne pouvons donc anticiper sur les débats judiciaires qui s'ouvriront prochainement, et où les faits se déroulant dans tous leurs détails, donneront un libre cours à toutes les appréciations ; et nous devons nous borner à vous présenter, sous le bénéfice de ces observations, un résumé où nous nous attacherons néanmoins à introduire tout ce qui touche de plus près à vos intérêts.

L'art. 11 des statuts de notre Compagnie est conçu dans les termes suivants :

« Le Conseil d'administration pourra autoriser le » dépôt et la conservation des titres dans la caisse » sociale ; il déterminera la forme des certificats de » dépôt, les frais auxquels ce dépôt pourra être as- » sujetti, le mode de leur délivrance et les garanties, » dont l'exécution de cette mesure doit être entou- » rée, dans l'intérêt de la Société et des actionnaires. »

C'est en vertu de cet article qu'il a été créé, pour les actionnaires du Nord, une caisse de dépôt de titres, comme il en existe dans les autres Compagnies. Elle a été établie en 1849, après décision prise par l'assemblée générale des actionnaires, sur la proposition du Conseil d'administration.

Voici les dispositions réglementaires qui ont été adoptées par le même Conseil, pour l'organisation et le régime de la caisse de dépôt des titres :

Extrait du registre des délibérations du Conseil d'administration.

(Séance du 11 avril 1849.)

« Sur la proposition du Comité de direction, le » Conseil approuve les dispositions suivantes :

« 1° Dépôt des titres dans une caisse à trois clefs, » dont une entre les mains du caissier, et les deux » autres dans celles des administrateurs ;

« 2° Ecritures constatant les dépôts, tenues en » double ;

« 3° Dépôt des titres contre la remise d'un certifi- » cat, indiquant le nombre, la série, les numéros des » titres déposés, le nom et la demeure du titulaire ;

« 4° Perception d'un droit de 0 fr. 10 cent. par titre » déposé, pour couvrir les frais de ce service ;

« 5° En cas de demandes de retrait, remise des ti- » tres contre le certificat de dépôt au bas duquel le » déposant décharge la Compagnie par sa signature. »

Emprunté presque en entier aux Compagnies qui nous avaient devancés, ce règlement se recommandait déjà par une expérience de plusieurs années. Vous voyez, d'ailleurs, qu'il prescrivait des mesures de prudence et des précautions dont la pratique constante et régulière devait être un gage de sécurité.

Nous sommes en droit de vous dire, Messieurs, que ces mesures ont été régulièrement exécutées, et que le règlement a été observé avec la plus grande exactitude, sans exception, sans interruption, sans relâchement. Mais il nous conviendrait peu d'insister sur ce fait, qui sera d'autant plus amplement prouvé, que les vérifications auxquelles il pourra donner lieu seront plus complètes. Nous joignons ici un tableau des dépôts et des retraits effectués, année par année, depuis 1849. Il en résulte que le nombre des titres déposés a toujours été en augmentant, même dans ces derniers temps ; il y a aujourd'hui dans la caisse sociale 95,500 actions et 99,695 obligations.

La Compagnie a eu pour caissier, depuis l'origine, un homme justement entouré de l'estime générale, et qui avait vieilli dans des emplois de confiance. Nous l'avons perdu au mois de mai 1856. Il nous avait souvent recommandé, de son vivant, les deux employés qui, après lui, avaient la part la plus importante au travail de la caisse, et dont l'un était sous-caissier, l'autre spécialement préposé au dépôt des titres. Il les avait signalés comme extrêmement remarquables par leur assiduité, leur intelligence et leur aptitude. Ils étaient entrés l'un et l'autre au service de la Compagnie en même temps que lui, c'est-à-dire dès l'organisation primitive de nos bureaux, en 1845. Le témoignage si favorable et si persistant du caissier décédé devait exercer, et a exercé, en effet, beaucoup d'influence sur la détermination du Conseil d'administration, lorsqu'il s'est agi de pourvoir à l'emploi devenu vacant. Le sous-caissier a donc été nommé caissier, et l'employé attaché au dépôt des titres a été nommé sous-caissier, tout en conservant les attributions qu'il avait exercées jusqu'alors. Leur nomination date, pour le premier, du 20 mai, et pour le second, du 23 mai 1856. Nous répétons que leurs seuls titres consistaient dans le suffrage du chef sous lequel ils avaient travaillé, ainsi que dans la durée et le mérite de leurs services. Ils n'avaient d'ailleurs été l'objet d'aucune recommandation, soit auprès du Conseil d'administration, soit de la part d'aucun de ses membres. Nul patronage personnel ne s'était produit en leur faveur. La décision prise à leur égard n'a été dictée que par des considérations d'équité et par des raisons d'utilité pour le service de la Compagnie.

Cependant, nous avons su, le 1er septembre 1856, que notre nouveau caissier était en fuite. Il avait obtenu, à propos d'un projet de mariage, l'autorisation de s'absenter deux ou trois jours, et il n'était pas revenu à son poste, à l'expiration de ce congé. Le sous-caissier avait également disparu. L'état de la caisse ayant été immédiatement vérifié, il a été constaté qu'il n'y manquait aucune valeur monétaire ou de banque, et que tout y était parfaitement en ordre sous ce rapport. Mais, le surlendemain, une soustraction de titres fut découverte, sans que l'importance pût en être reconnue ; et, sur-le-champ, une plainte fut déférée à M. le procureur impérial. Nous avons, en même temps, et d'accord avec l'autorité, eu recours au télégraphe, et nous avons expédié des agents dans les différentes directions que les fugitifs pouvaient avoir prises. Un de leurs complices, recherché en Belgique, où il s'était d'abord fixé, fut bientôt arrêté en Angleterre, au moment où il préparait son départ pour l'Amérique. Il a été sur-le-champ ramené en France sans difficulté, et livré à la justice. Même avant l'arrestation, en Amérique, des deux principaux accusés et d'un de leurs complices, nous avions provoqué une demande en extradition, dont nous avons poursuivi les effets avec persévérance, convaincus qu'il s'agissait là d'un grave intérêt pour notre Compagnie, et en même temps pour toutes les affaires financières ou industrielles. Il importe, en effet, beaucoup, à notre avis, que le procès des inculpés ait lieu devant les tribunaux français, tant à cause des recherches plus sûres et des plus grandes chances de recouvrement qui peuvent en résulter, qu'à cause de la vindicte publique, qui s'exercera certainement avec plus d'efficacité à la face du pays.

Le dépouillement complet de tous les dépôts de titres et de toutes les écritures y relatives nous a fait reconnaître que les soustractions comprenaient 5,752 actions et 1,000 obligations. Nous ne pouvons pas entrer ici dans des détails qui appartiennent à la juridiction criminelle ; mais rien ne s'oppose à ce que nous vous fassions part d'un résultat qui intéresse la Compagnie au plus haut degré. Par l'effet de circonstances particulières, c'est la maison de MM. de Rothschild frères qui aura à subir la plus grande partie du préjudice occasionné par le vol. Votre Conseil d'administration apprécie comme il le doit, et comme vous l'apprécierez certainement vous-mêmes, le sentiment d'équité et de dignité qui a porté notre honorable président à trancher contre sa maison

Digitized by Google

une question qui pouvait donner lieu à des débats sérieux. Il s'agissait de 5,071 actions ; M. le baron James de Rothschild a remis la Compagnie en possession de ces 5,071 actions, sur lesquelles 200 donnent encore lieu à des réserves, et exigent des éclaircissements ; mais il demeure acquis que la maison de MM. de Rothschild prend ainsi à sa charge environ les cinq sixièmes de la perte. Il n'est pas encore possible, à cause des recouvrements faits ou à faire, et des frais de poursuite à payer, de vous donner les chiffres positifs du partage entre les deux parties lésées ; mais vous voyez, dès ce moment, dans quelles proportions le sinistre se réduit pour la Compagnie. Aussitôt que la quotité aura pu en être exactement fixée, votre Conseil d'administration avisera à des moyens de réparation, qui, tout en réintégrant dans la caisse sociale la somme définitivement perdue, tendront à ne pas grever outre mesure tel ou tel exercice, et qui, d'ailleurs, seront soumis à votre approbation. Dès ce moment, nous vous proposons de mettre en réserve, pour cet objet, une somme de 100,000 fr., qui sera prélevée sur le solde de notre compte d'exploitation.

Nous nous sommes demandé, Messieurs, après ce funeste événement, s'il n'y avait pas lieu de supprimer la caisse des dépôts de titres. La même question a été tout naturellement soulevée dans d'autres Compagnies, et le moyen d'échapper à des dangers qui, malgré la plus stricte vigilance, ne peuvent pas être entièrement évités, a été recherché en commun. On n'a rien trouvé jusqu'aujourd'hui qui puisse satisfaire tout à la fois à vos intérêts collectifs et à vos intérêts individuels. Nous continuerons cette recherche, à moins que vous ne pensiez qu'il convient de ne pas maintenir notre service de dépôts, et d'inviter MM. les actionnaires à retirer leurs titres dans un délai déterminé, pour les porter à la Banque de France ou dans tout autre établissement. Cette mesure, si vous l'adoptiez, pourrait s'exécuter à l'époque très-prochaine du renouvellement des actions. Nous nous conformerons, sur ce point, aux intentions que vous voudrez bien manifester par un vote.

Renouvellement des voies principales.

Nous vous avions annoncé, il y a un an, que nous comptions achever en 1856 le renouvellement de nos voies principales. Le but, les conditions et le mode d'exécution de ce travail avaient été exposés à l'assemblée générale du 30 avril 1853. Il avait donné lieu à l'ouverture d'un crédit de 12,800,000 fr., et devait être accompli dans l'espace de cinq années.

Ce délai a été abrégé de vingt mois, puisque nous avons pu, dès le 1er octobre dernier, annoncer au gouvernement que le renouvellement des voies principales était terminé.

La dépense se décompose comme suit :

1° Acquisition de matériaux neufs, tels que rails, coussinets, traverses, etc., ci.....	20,235,902	66
2° Main-d'œuvre, transports et fournitures faites par les magasins de la Compagnie.....	2,321,806	80
3° Renouvellement du ballast...	1,892,557	54
Ensemble.....	24,450,268	00

Mais il reste entre les mains de la Compagnie une quantité considérable de matériaux devenus disponibles qui peuvent être employés sur les lignes en exploitation pour voies de garages, ou sur les lignes en construction pour voies de terrassements, et diminuer d'autant les acquisitions à faire ; ils peuvent également être vendus, et diminuer, du montant de leur prix, le chiffre de la dépense ci-dessus. Des ventes déjà réalisées à de bonnes conditions ont produit une recette de 2,207,603 fr. 47 c.

Le prix total de ces matériaux, dont l'inventaire a été fait avec soin, est évalué à 11,970,268 fr.
ce qui ramène la dépense du renouvellement à 12,480,000 fr.
c'est-à-dire à 320,000 au-dessous du crédit ouvert, en sorte qu'il y a une marge suffisante pour le cas où une baisse de prix ne permettrait pas de tirer des matériaux qui restent à vendre, tout ce qu'on en attend.

Les ressources affectées à cette importante opération comprennent :

1° Les réserves de l'amortissement, tel qu'il avait été constitué avant la prolongation de notre concession, soit..... 4,600,000 »»

2° Cinq annuités de 360,000 fr., qui se prélèvent sur les produits de l'exploitation et dont la quatrième figure dans les comptes de 1856, soit 1,800,000 »»

Ce qui forme un total de..... 6,400,000 »»

dont la Compagnie se trouve libérée sans charge d'intérêts ni d'amortissement pour l'avenir.

Reste la somme de 6 millions environ à porter au compte de premier établissement, selon ce qui avait été prévu.

Ainsi, Messieurs, en moins de temps qu'on ne l'avait espéré et sans atteindre la limite des dépenses qui avaient été jugées nécessaires, la Compagnie a été mise en possession, sur la ligne principale, de voies neuves, construites avec les perfectionnements les plus récents, et d'une solidité qui suffira aisément, même avec une réduction dans les frais d'entretien, à tous les accroissements de trafic sur lesquels nous pouvons compter.

Travaux sur les lignes en exploitation.

Nous nous bornerons, Messieurs, à vous signaler ici quelques-uns des travaux exécutés en 1856, pour compléter l'établissement ou l'aménagement de nos lignes en exploitation ; vous en trouverez l'ensemble, envisagé au point de vue de la dépense, dans les comptes que vous avez sous les yeux.

Des bâtiments définitifs ont été entrepris pour remplacer les stations provisoires d'Albert et de Bergue ; une nouvelle halle à marchandises a été construite à Boulogne-sur-Mer ; des locaux ont été agrandis, dans un certain nombre de gares et de stations, pour répondre aux besoins du service des voyageurs et du service des marchandises ; les nécessités de la surveillance ont exigé la construction de nouvelles maisons de garde ; les ateliers et les remises de locomotives de Tergnier et de Saint-Martin ont été commencés et portés à un degré d'exécution assez avancé ; on a acheté des terrains et fait les premiers travaux pour la nouvelle extension que les ateliers de La Chapelle doivent recevoir en vue des développements du matériel roulant ; des déblais ont été effectués entre Paris et la Chapelle, afin d'élargir l'espace destiné à recevoir des voies sur ce parcours ; enfin, une gare spéciale a été établie à la Chapelle pour les charbons ; elle comprend 23,928 mètres de superficie, sur lesquels il y a 18,742 mètres de pavage et 2,400 mètres courants de voie ferrée. Cette gare offre au commerce des facilités qu'il était habitué à trouver au bout des autres voies de transport ; elle forme le complément indispensable des mesures déjà prises pour assurer au chemin de fer du Nord la part qui lui revient naturellement dans le transport des houilles.

Embranchements en construction. — Ligne de Saint-Quentin à Erquelinnes.

Cette ligne, exploitée depuis près de dix-huit mois, est complétement terminée en ce qui concerne les terrassements, ouvrages d'art, voies et ballast ; pour une partie des installations des stations, nous attendons encore la décision approbative de l'administration supérieure. Les bâtiments affectés au service des voyageurs resteront encore quelques années à l'état provisoire ; mais il y a lieu d'espérer que dans le courant de 1857, on aura achevé la construction définitive de toutes les remises et halles à marchandises.

Ligne de Tergnier à Reims.

Cette ligne doit être livrée à la circulation au 13 août de la présente année ; il a été convenu avec l'administration que provisoirement il ne sera posé qu'une seule voie sur les 52 kilomètres qui séparent Laon de Reims. Les derniers terrassements, les derniers travaux d'art, les uns et les autres de peu d'importance, seront achevés dans le courant de mai.

Huit carrières de ballast sont en exploitation, et près d'un tiers du sable nécessaire est déjà en place ; la pose des voies suit de proche en proche, et l'approvisionnement des matériaux ne laisse rien à désirer. Tout donne l'assurance que les délais fixés pour l'ouverture ne seront pas dépassés.

Ligne de Busigny à Somain.

Nous devons terminer cette ligne pour le mois de juin 1859, en ne posant également qu'une voie sur 40 kilomètres environ entre Busigny et Lourches.

De longues discussions avec le génie militaire et avec le contrôle avaient retardé l'approbation de nos projets. Il y a dix mois à peine qu'on a pu mettre à l'entreprise la plus grande partie du travail. Heureusement, les entrepreneurs exécutent avec toute l'activité désirable, et il paraît certain que là aussi nous arriverons dans les délais.

La portion entre Lourches et Somain va être terminée sous peu de jours. Le raccordement avec le chemin de fer d'Anzin est d'ailleurs établi depuis quelques mois. Nous sommes donc en mesure de nous relier, dès à présent, aux grands centres houillers et industriels de Douchy et de Lourches, d'Anzin et de Denain.

Ligne de Paris à Creil.

Le décret de concession a fixé l'ouverture de cette ligne au mois d'août 1858. Il paraît être dans les intentions de l'autorité de proroger le délai d'environ dix mois. Dans ces conditions, nous aurons amplement terminé en temps utile.

Les projets sont approuvés pour la ligne entière.

On n'a pu encore accomplir pour tous les terrains les formalités d'expropriation ; mais, à très-peu d'exceptions près, on a pu prendre possession préalable et s'installer partout.

Cette ligne est, de toutes celles de notre réseau, la plus chargée en terrassements et en ouvrages d'art. Les chantiers sont organisés partout avec un développement suffisant pour garantir l'achèvement au printemps de 1859.

Ligne de Noyelles à Saint-Valéry.

L'administration supérieure, en approuvant, le 3 août 1856, le projet présenté pour ce chemin, avait prescrit d'ajourner l'exécution des deux derniers kilomètres jusqu'après les enquêtes relatives à la station de St-Valéry. Nos travaux ont donc été restreints aux quatre premiers kilomètres, comprenant environ 2,500 mètres de longueur à la mer, c'est-à-dire dans la baie de Somme, dont 1,300 mètres en estacade.

Les deux premiers kilomètres sont aujourd'hui terminés ; les travaux de l'estacade, qui ont marché assez lentement par suite de la difficulté de se procurer des pieux de 10 mètres de longueur convenablement préparés, sont aujourd'hui en bonne voie.

Nous venons de recevoir l'approbation de la portion du tracé voisine de St-Valéry, et nous allons entreprendre sous peu de jours les deux derniers kilomètres.

Concessions nouvelles.

Nous avons maintenant à vous entretenir, Messieurs, des négociations engagées depuis longtemps entre M. le ministre des travaux publics et la Compagnie. En vous annonçant, l'an dernier, que nous avions soumissionné la ligne de Paris à Soissons, nous avons exprimé la confiance, fondée sur la haute équité du gouvernement, que les intérêts et les droits de la Compagnie ne seraient ni sacrifiés ni méconnus. Cette confiance n'a fait que se confirmer depuis.

Les concessions que nous avons demandées en vue de compléter le réseau du Nord comprennent :

1° Une ligne de Paris à Soissons,	102 kilom.
2° Une ligne reliant Boulogne à Calais avec embranchement sur Marquise,	43
3° Une ligne de Rouen à St-Quentin, par Amiens, Ham et Tergnier,	191
4° Une ligne desservant les houillères du Pas-de-Calais,	84
5° Un embranchement reliant Chantilly à Senlis,	9
6° Un embranchement avec gare spéciale pour Pontoise,	3
Total,	432 kilom.

La décision qui doit intervenir n'a été retardée jusqu'à présent que par la difficulté de résoudre quel-

Digitized by Google

quas questions d'une importance secondaire, où la défense de vos légitimes intérêts est néanmoins un devoir pour votre Conseil d'administration. Nous vous demandons l'autorisation de traiter définitivement au nom de la Compagnie, lorsque nous aurons pu obtenir l'équitable solution de ces questions.

L'établissement des lignes demandées exigera une dépense d'environ 110 millions, qui peut être susceptible de quelques réductions, par suite d'arrangements avec les Compagnies de l'Ouest et des Ardennes.

Nous devons, Messieurs, appeler votre attention sur les mesures à prendre pour la réalisation de cette somme; il nous paraît opportun de vous soumettre en même temps quelques propositions tendant à simplifier la situation financière de la Compagnie.

Vous savez que notre capital social, qui était primitivement de 200 millions de francs, a été réduit à 160 millions, par la libération des actions à 400 fr. C'est donc le cinquième du capital, soit une somme de 40 millions, que la Compagnie n'a pas encaissé; cette somme était destinée à solder notre dette, en capital et intérêts, envers l'Etat, pour les lignes qu'il nous a cédées après les avoir construites. La libération de la Compagnie n'ayant pu, pour ce fait, avoir lieu aux échéances fixées par le cahier des charges, il est intervenu entre elle et le Trésor plusieurs conventions successives, aux termes desquelles elle paie aujourd'hui 2 millions par an, et doit avoir entièrement acquitté sa dette au 31 décembre 1865.

Cependant, lorsque l'amortissement a été constitué, on y a compris les 40 millions non versés par les actionnaires, afin que la Compagnie, qui devait, comme nous venons de le dire, les payer à l'Etat, pût en être remboursée. Mais ce remboursement ne doit être complété qu'en 1908. La Compagnie aura donc soldé en 1865 une somme considérable, qui ne sera réintégrée dans sa caisse que quarante-trois ans après. Les paiements qu'elle a faits jusqu'ici par anticipation s'élèvent à 22 millions; ceux qu'elle aura faits en 1865 s'élèveront à 40 millions. Il faut en déduire toutefois les prélèvements opérés sur nos recettes au profit de l'amortissement, lesquels n'étant pas employés à des rachats d'actions, ont pu et pourront encore concourir au paiement des annuités; il faut aussi en déduire les produits d'un amortissement supplémentaire qui a été pratiqué depuis quelques années avec votre approbation.

Les sommes provenant de l'amortissement ordinaire devant être, à la fin de 1865, de	4,095,133 93	
et l'amortissement supplémentaire ayant donné	1,773,038 39	
Il y a une réduction de		5,868,172 32
à faire sur les avances qui auront été effectuées jusqu'en 1865, et qui ne s'élèveront qu'à		34,131,827 68

La Compagnie sera donc en avance à cette époque de 34 millions.

Nous croyons, Messieurs, qu'il y aurait sagesse et utilité à ne pas laisser échapper les occasions de mettre un terme à cette complication, qui peut avoir l'inconvénient d'empêcher que la situation de notre entreprise, d'ailleurs excellente en elle-même, ne soit convenablement appréciée.

En supposant l'obtention des concessions nouvelles, elles donneront lieu, comme nous l'avons dit, à une dépense d'environ 110 millions; si vous y ajoutez les 34 millions d'avances ci-dessus, c'est un capital supplémentaire de 144 millions que vous aurez à former. Vous pourriez décider, en vue de cette éventualité, qu'il sera émis des actions nouvelles pour représenter la moitié de ce capital. Il n'est pas possible de préciser dès à présent le nombre des actions à émettre, parce qu'il dépend du taux d'émission, qui ne peut être fixé lui-même que d'accord avec l'administration. Mais vous pouvez poser, comme limite qui ne pourrait pas être franchie, le chiffre de 125,000 titres; en sorte que le capital social comprendrait à l'avenir, au maximum, 525,000 actions de 400 fr. L'accroissement de revenus provenant de nouvelles concessions correspondra à cette augmentation de votre capital.

Les actions nouvelles seraient, par préférence, exclusivement réservées aux porteurs des actions actuelles et distribuées au prorata du nombre des titres possédés par chacun d'eux. Il ne serait fait à cette règle qu'une seule exception sans importance en faveur des soumissionnaires primitifs de la ligne de Rouen à St-Quentin, qui ont substitué la Compagnie dans leurs droits, et qui, pendant plusieurs années, avaient fait des dépenses d'études et des travaux préparatoires qu'ils nous ont cédés.

Pendant une période de trois années, nécessaire pour qu'une partie des lignes à concéder soit devenue productive, les nouvelles actions n'auraient aucune part au dividende; elles donneraient droit à un intérêt de 5 0/0 des sommes versées, jusqu'à l'époque où elles entreront en jouissance du dividende; à partir de cette époque l'intérêt ne serait plus que de 4 0/0 sur 400 fr., soit de 16 fr. par an, comme pour les actions actions actuelles; un tiers des titres nouveaux serait admis, par tirage au sort, au partage du dividende de la quatrième année; il serait procédé de même à l'égard du second tiers pour le dividende de la cinquième année, et à l'égard du troisième tiers pour le dividende de la sixième année. L'assimilation des nouveaux titres aux anciens s'opérerait ainsi sans secousse, en même temps que la Compagnie verrait ses revenus s'accroître par la mise en exploitation des lignes ajoutées à son réseau. Vous aurez, d'ailleurs, en attendant, l'accroissement de produits que doivent donner les lignes, concédées en 1852 et 1853, de Busigny à Somain, de Tergnier à Reims et de Saint-Denis à Creil, dont la construction sera achevée en 1857, 1858 et 1859.

Mais les nouvelles actions ne peuvent évidemment être émises sans que le rachat en soit assuré pendant la durée de la concession, par la constitution d'un fonds d'amortissement. Or vos actions actuelles ne sont pas soumises au rachat, par suite de l'emploi exceptionnel de l'amortissement au remboursement des 40 millions non versés. La Compagnie ne peut avoir deux sortes d'actions, différant entre elles, par l'application inévitable du rachat aux unes et par la non-application du rachat aux autres jusqu'en 1908. Elle s'exposerait par là à prolonger les complications qu'il importe de faire cesser, et à perpétuer, au lieu de l'effacer, la distinction entre les anciennes et les nouvelles actions.

Vous pouvez facilement éviter cet inconvénient en remboursant, sur la seconde moitié du nouveau capital, les 34 millions d'avances. Vous n'aurez plus alors de motifs pour suspendre le fonctionnement complet de l'amortissement sur les actions actuelles. Un nouveau tableau d'amortissement sera dressé, qui comprendra les actions anciennes et les actions nouvelles, et dont l'application commencera, pour les unes comme pour les autres, à l'époque où toutes les actions nouvelles seront entrées en jouissance du dividende. Si, comme nous n'en doutons pas, vous approuvez les vues que nous vous exposons, votre Conseil d'administration serait autorisé à réaliser, selon les circonstances et dans les formes les plus avantageuses, le complément du capital ci-dessus déterminé; et dès à présent vous lui donneriez l'autorisation d'émettre, dans un court délai, en vertu de l'article 26 des statuts, pour 25 millions d'obligations conformes aux précédentes et qui seront, comme celles-ci, vendues à la Bourse au mieux des intérêts de la Compagnie.

Ces 25 millions, tout en répondant aux besoins actuels qui résultent des paiements faits à l'Etat et non couverts par le système d'amortissement, viendront en déduction des sommes à réaliser dans le double but que nous avons indiqué. Ils permettront à votre Conseil de choisir en toute liberté le moment le plus opportun, soit pour l'émission des actions nouvelles, soit pour les autres opérations financières ci-dessus indiquées et définies.

Les questions qui naissent de cet exposé, Messieurs, seront reproduites et précisées à la fin du présent rapport, afin que vous puissiez délibérer sur chacune d'elles.

Situation financière.

Voici en quels termes se résume la situation financière de la Compagnie au 31 décembre 1856 :

Fonds versés par les actionnaires,	160,000,000	»
Emprunt de 1852,	25,750,000	»
Premier emprunt de 1854,	23,980,846	90
Deuxième emprunt de 1854,	22,429,151	43
Emprunt de 1855,	21,556,957	27
Emprunt de 1856,	21,850,877	15
75,000 obligations Nord-Boulogne,	37,500,000	»
2,363 — de Boulogne (1848),	1,181,558	09
Dû à l'Etat,	18,035,026	58
Dû à divers entrepreneurs, fournisseurs et autres créanciers,	1,730,175	66
Dû pour intérêts et dividendes,	25,754,249	80
Voies et moyens pour la réfection de la voie	6,072,788	60
Dû aux comptes de réserve et d'amortissement,	6,284,547	01
	376,135,172	80

Voici l'emploi de ces diverses sommes :

Construction de la ligne principale.		126,163,036	66
Construction des embranchements,			
Lille à Dunkerque,	20,201,017 93		
Hazebrouck à Calais,	14,086,507 75	34,347,525	78
Creil à Saint-Quentin,		23,670,471	96
Amiens à Boulogne,		35,711,546	65
Saint-Quentin à Erquelinnes,		23,777,318	63
Nouveaux embranchements,		14,244,252	11
Réfection de la voie,		12,479,938	58
Construction du chemin de Ceinture,		1,280,000	00
Chemin de Charleroi,		2,916,783	87
Chemin de fer de Namur à Liége,		876,663	47
Construction du matériel d'exploitation, outillage des ateliers, approvisionnements et mobiliers, y compris le matériel d'Amiens à Boulogne, de Charleroi et de Namur à Liége.		81,501,897	08
Le solde montant à 19,165,676 29 se forme des articles suivants :			
Espèces en caisse à la Banque,	6,160,952 02		
Valeurs en portefeuille,	58,967 89		
Fonds entre les mains d'agents comptables ou receveurs, comptes-courants, factures à recouvrer,	12,965,766 68	19,165,676	29
Somme égale,		376,135,172	80

Les ressources dont la Compagnie a disposé pendant l'exercice 1856 s'élèvent à 32,181,571 fr. 83, ainsi qu'il résulte des chiffres ci-après :

Valeurs disponibles au 31 décembre 1855,	15,651,570	17
Versements effectués sur l'emprunt de 1855,	12,033,587	22
Versements effectués sur l'emprunt de 1856,	21,850,877	15
Voies et moyens pour la réfection de la voie,	360,000	00
Pour excédant, en 1856, des sommes représentant les produits nets de l'exploitation des soldes dus sur les mêmes comptes en 1855,	1,451,213	58
Total,	51,347,248	12
A déduire, valeurs au 31 décembre 1856,	19,165,676	29
Somme employée en 1856,	32,181,571	83

Voici le détail de l'emploi de ces ressources :

Construction de la ligne principale,	3,626,173	69
— des anciens embranchements,	1,683,884	21
— de la ligne d'Amiens à Boulogne,	728,770	29
Réfection de la voie,	3,422,852	31
Construction des nouveaux embranchements,	11,984,826	65
— du chemin de Ceinture,	50,000	00
Chemin de Charleroi,	533,182	89
Chemin de Namur à Liége,	604,970	50
Construction du matériel d'exploitation,	7,544,905	69
Paiements faits à l'Etat en 1856,	2,000,000	00
Somme égale,	32,181,571	83

Nous avons continué en 1856 de vendre les obligations qui doivent réaliser les crédits ouverts dans vos précédentes réunions de 1852 et de 1853. Sur la série qui était en cours d'émission au 1er janvier

1856, il nous restait encore 42,006 titres, qui ont été vendus au prix moyen de 286 fr. et ont produit une somme de 12,033,587 fr. 22 c., laquelle, ajoutée à celle de 9,523,370 fr. 05 c. provenant des 32,994 précédemment placés, forme, pour l'ensemble de cet emprunt, un produit définitif de 21,556,957 fr. 27 c., ce qui fait ressortir le prix moyen par obligation à 287 fr. 42,61.

La sixième série de 75,000 obligations a été également placée dans le courant de l'année 1856, et elle a produit une somme totale de 21,850,877 fr. 15 c., qui représente un prix moyen de 291 fr. 34 1/2 par obligation.

RECETTES.

Exploitation.

Notre exploitation avait eu en 1855 des causes exceptionnelles de succès. L'Exposition universelle et la guerre de Crimée, qui s'étaient fait sentir sur nos recettes par un accroissement de plus de 5 millions, en développant la circulation des voyageurs à grande distance, ainsi que les transports militaires à grande et à petite vitesse, n'ont pas eu leurs équivalents dans le courant de 1856. Il était naturel, au contraire, qu'après le nombre extraordinaire des voyageurs nationaux et étrangers attirés à Paris par l'Exposition, il y eût un ralentissement momentané pendant l'exercice subséquent, et c'est en effet ce que nous avons éprouvé. Il est vrai que la longueur moyenne exploitée de nos voies s'est élevée de 730 à 795 kilomètres; mais cette addition de 65 kilomètres, due à l'ouverture de l'embranchement de Saint-Quentin à Erquelinnes, n'a pu avoir, dès la première année, qu'une influence restreinte sur l'ensemble de nos recettes. Quoi qu'il en soit, les produits de 1856, déduction faite de l'impôt, des détaxes, des indemnités et subventions, ne présentent sur ceux de 1855 qu'une diminution de 646,000 fr., soit environ 1 0/0. Mais, pour arriver à une appréciation exacte de la progression régulière et graduelle de nos recettes, il y a lieu d'établir la comparaison de 1856, non-seulement avec 1855, mais encore avec 1854. Nous mettons sous vos yeux les chiffres les plus saillants de ce double rapprochement.

Les recettes de toute nature, déduction faite de l'impôt, des détaxes, etc., avaient été en 1855 de	47,966,000 00
Les produits correspondants de 1856 ont été de	47,320,000 00
Diminution comme il a été indiqué ci-dessus,	646,000 »

Comparativement à 1854, il y a eu au contraire une augmentation de 8,812,000 fr. 00 c. représentant 22 1/2 0/0.

Les recettes des voyageurs et des accessoires de la grande vitesse, qui en 1855 avait atteint le chiffre de	24,425,000 »
n'ont produit en 1856 qu'une somme de	22,068,000 »
La différence en moins est de	2,357,000 »
ou de 9 2/3 0/0. Il y a au contraire une augmentation de	2,225,000 »

ou de plus de 11 0/0, si on établit la comparaison avec 1854.

Le tarif moyen perçu par voyageur transporté à 1 kilomètre a été en 1854 de 0 fr. 05 c. 88; en 1855 de 0,06 c. 01; en 1856 de 0,06 c. 43. L'augmentation en faveur de 1856 provient, non pas d'un relèvement dans le prix des places, mais d'une réduction notable dans le nombre de militaires transportés au 1/4 du tarif, réduction qui est la conséquence de la suppression des camps de Boulogne et de Saint-Omer, à la suite du rétablissement de la paix.

Si nous passons maintenant à l'analyse des chiffres provenant des transports à petite vitesse, nous avons une augmentation à constater, non seulement par rapport à 1854, mais même par rapport à 1855. C'est le développement constant de notre trafic de marchandises qui a atténué la diminution des recettes du service des voyageurs.

Les produits du transport des marchandises ont atteint cette année le chiffre de 25,252,000 fr.: ils figurent pour 53 0/0 c'est-à-dire pour plus de la moitié, dans l'ensemble des recettes. L'augmentation par rapport à 1855 est de 1,711,000 fr. ou de 7 1/3 0/0; comparativement à 1854, elle n'est pas moindre de 6,587,000 fr. ou de 35 0/0.

Le tonnage des marchandises et des combustibles s'est élevé successivement de 1,622,000 tonnes chiffre constaté en 1854, à 2,050,000 tonnes en 1855 et à 2,152,000 tonnes en 1856.

Le tarif moyen perçu par chaque tonne et par kilomètre a varié ainsi qu'il suit, dans les trois dernières années: de 0,06 c. 77 en 1854, il est tombé à 0,06 c. 53 en 1855 et ressort à 0,07 c. 17 en 1856. Cette amélioration de 0,064 m. ou 9,80 0/0, comparativement à 1855, est due à l'application de nos nouveaux tarifs de charbons, qui ont fait disparaître le système d'abonnement, et relevé légèrement les prix de transports.

En 1855, le produit du transport de la houille avait été de	4,312,000 »
en 1856 il a été de	4,265,000 »
La diminution n'est que de	46,000 »

ou de 1 0/0. L'augmentation de tarif a composé la faible réduction qui a eu lieu dans le tonnage.

Les premiers mois de 1857 présentent sous ce rapport une augmentation importante sur les mois correspondants de 1856.

Dépenses.

Les dépenses de l'exploitation avaient été en 1855 de	18,054,000 »
elles se sont élevées en 1856 à	18,965,000 »
Différence en plus ou 5 0/0.	911,000 »

Cet accroissement est un peu inférieur à celui des recettes pour le service des marchandises, qui a progressé de 7 1/4 0/0. Ce résultat peut être considéré comme satisfaisant; car c'est un fait reconnu que les transports à petite vitesse, en raison de leur manutention et de leur tarif bas, ne peuvent se développer sans entraîner une augmentation à peu près proportionnelle dans les dépenses. Cette corrélation s'est surtout fait sentir cette année, où pour des causes que nous avons indiquées, les produits des voyageurs ont rétrogradé de près de 10 0/0 comparativement à 1855. C'est ainsi que le rapport entre la dépense et la recette s'est élevé de 37 1/2 0/0 à 40 0/0.

La dépense moyenne par kilomètre présente toutefois une diminution sur celle de l'exercice précédent, bien que nous ayons continué d'accorder, en raison de la cherté des vivres, un supplément de solde de 6 0/0 au personnel de la Compagnie, jouissant d'un traitement ou d'un salaire de 1,200 fr. et au-dessous, et de 3 0/0 aux agents touchant un traitement supérieur, mais ne dépassant pas 2,000 fr. Ce supplément de solde a absorbé une somme de 260,000 fr.

Les chiffres comparatifs des dépenses d'exploitation par kilomètre de chemin se présentent ainsi qu'il suit, pour les années 1855 et 1856,

Désignation des services.	1855.	1856.
Administration centrale,	1,200	1,210
Exploitation,	6,630	6,510
Matériel et traction,	11,850	10,890
Entretien et surveillance de la voie,	4,920	4,950
Totaux,	24,950	23,860

La différence en faveur de 1856 est de 3 0/0.

L'exploitation en Belgique des deux lignes de Charleroi à Erquelinnes et de Namur à Liége, grâce à l'ouverture du chemin de fer de Saint-Quentin à Erquelinnes, s'est développée d'une manière remarquable. Ces deux lignes, qui, en 1855, avaient donné une recette brute de 2,003,000
ont produit en 1856, 2,987,000
L'augmentation est de 984,000

En comparant les recettes de la ligne de Namur à Liége avec celles des années précédentes, on est frappé de l'accroissement considérable du trafic:

Recettes de Namur à Liége en	1852,	803,000
Id.	1853,	1,158,000
Id.	1854,	1,432,000
Id.	1855,	1,702,000
Id.	1856,	2,194,000

Mais sur ces deux lignes, nous avons dû augmenter sensiblement le nombre des trains, de manière à desservir les relations locales sans retarder les services de Paris à Cologne. Nous avons maintenu un tarif élevé pour les provenances du charbon de Charleroi, afin de pouvoir installer convenablement nos moyens de locomotion, tant sous le rapport du matériel des machines que sous celui des moyens de le réparer.

Nous approchons du moment où il nous sera possible, sous ce rapport, en réduisant nos tarifs, de prendre une plus large part à l'ensemble des exportations de houille du bassin de Charleroi. Jusque là, ces deux lignes doivent être considérées comme étant dans une période de transition.

En résumé, les recettes de l'exploitation, déduction faite de l'impôt, des taxes et subventions aux correspondances, etc., se sont élevées, y compris le solde du précédent exercice, au total de	47,337,970 20
Les dépenses ayant été de	18,965,402 84
L'excédant disponible est de	28,372,567 42

Cet excédant a reçu les affectations suivantes:

Amortissement prévu par les statuts,		224,290 93
Intérêts et amortissement des obligations,		6,786,678 32
Intérêts dus à l'État,		248,913 45
Intérêts des actions à 4 0/0,	6,400,000 »	
Dont il faut déduire les intérêts des placements de fonds,	1,897,233 38	4,502,766 62
Réfection de la voie,		360,000 »
Fonds de dotation pour la caisse des retraites,		146,745 98
Dividende des actions pour 1856, à raison de 40 fr. par action,		16,000,000 »
Réserve spécifiée au rapport,		100,000 »
Solde de l'exercice 1856 à reporter en 1857,		5,172 12
Somme égale à l'excédant disponible,		28,372,567 42

Dividende.

Il résulte de l'exposé qui précède que le dividende acquis aux actions pour l'exercice 1856 peut être de 40 fr., et nous vous proposons de le fixer à ce chiffre.

Il a déjà été payé, au mois de janvier dernier, une somme de 16 fr. par action pour une année d'intérêt, ce qui porte le revenu total de chaque action à 56 fr. pour l'année 1856.

Le dividende de 40 fr. par action sera payé à la caisse de la Compagnie, à partir du 1er juillet prochain.

Nous avons été invités, à l'assemblée générale de 1856, à examiner s'il n'y aurait pas lieu de changer les époques du paiement des intérêts et du dividende.

Vous savez, Messieurs, que nous sommes déjà entrés dans les vues qui ont été exposées à cet égard, en payant chaque année, au mois de janvier, une année entière d'intérêt qui comprend six mois d'anticipation. Nous nous sommes proposé par là de répartir d'une manière moins inégale le revenu des actions entre les deux semestres. D'après le texte des statuts qui nous régissent, il nous serait difficile d'aller aujourd'hui plus loin dans cette voie. Mais nous ne répugnons nullement à introduire, si c'est possible, dans ces statuts, à l'époque, probablement très-prochaine où ils doivent être révisés, une disposition qui autoriserait le Conseil d'administration à ajouter aux 16 fr. d'intérêt payés en janvier, une portion des bénéfices de l'année échue, qui sont déjà appréciables à cette époque. Vous pouvez être assurés que nous nous gardons bien de négliger cette question.

Renouvellement partiel du Conseil d'administration.

Le renouvellement partiel du Conseil d'administration comprend, cette année:

MM. Dolebecque,
Le duc de Galliera,
Adam,
Alphonse de Rothschild,
John Mose.

Vous savez que, aux termes des statuts, les membres sortants sont rééligibles; toutefois, M. John Moss, qui réside à Liverpool et que son éloignement empêche de venir prendre part à nos travaux, nous a fait connaître qu'il désire ne pas être réélu.

Nous avons donc l'honneur de vous proposer de continuer leur mandat à MM. Delebecque, le duc de Galliera, Adam et Alphonse de Rothschild, et pour remplacer M. John Moss, nous désignons à vos suffrages M. Félix Vernet, banquier à Paris.

Voici, Messieurs, en quels termes se résument les propositions que nous avons l'honneur de vous soumettre :

1° Approbation définitive des comptes de 1855, sur le rapport de la commission que vous venez d'entendre;

2° Approbation des comptes de 1856, sous réserve du contrôle de la commission, suivant l'usage;

3° Fixation du dividende de l'exercice 1856 à 40 fr., payables au 1er juillet prochain;

4° Autorisation de mettre en réserve une somme de 100,000 fr. prélevée sur le solde du compte d'exploitation, et qui devra concourir à la réparation du vol commis dans la caisse de la Compagnie;

5° Vote relatif au maintien du service des dépôts de titres dans la caisse de la Compagnie;

6° Pouvoir à donner au Conseil d'administration pour conclure définitivement, au nom de la Compagnie, le traité relatif aux nouvelles concessions demandées;

7° Autorisation de réaliser la somme nécessaire pour ces concessions, si elles ont lieu, et pour le remboursement des avances faites sur les 40 millions non versés par les actionnaires, soit en tout 144 millions;

8° Création éventuelle de nouvelles actions dont le nombre n'excédera pas 125,000, dont le taux d'émission sera fixé d'accord avec l'administration supérieure, et qui seront exclusivement distribuées entre les porteurs des actions actuelles, au prorata du nombre des titres possédés par chacun d'eux, sauf une exception en faveur des soumissionnaires primitifs de la ligne de Rouen à Saint-Quentin.

Ces actions ne donneraient droit, pendant les trois premières années, qu'à un intérêt de 5 0/0 des sommes versées, et elles seront admises au partage des dividendes, par tirage au sort et par tiers, à partir de la quatrième année jusqu'à la sixième inclusivement, époque à laquelle elles seront entièrement assimilées aux anciennes actions;

9° Autorisation d'émettre dès à présent ou à bref délai, pour 25 millions d'obligations conformes aux précédentes, et qui seront vendues à la Bourse, au mieux des intérêts de la Compagnie;

10° Réélection des membres sortants par l'effet du renouvellement partiel du Conseil d'administration, savoir :

MM. Delebecque,
Le duc de Galliera,
Adam,
Alphonse de Rothschild;

11° Nominations aux fonctions d'administrateur : M. Félix Vernes, banquier à Paris, en remplacement de M. John Moss;

12° Réélection de la commission des comptes de 1856.

CHEMINS DE FER DE L'EST.

RAPPORT.

Messieurs,

Nous venons vous faire aujourd'hui l'exposé complet de l'entreprise depuis son origine en 1845 jusqu'à ce jour. L'importance de la concession primitive triplée, le fonds social augmenté, les travaux des lignes du réseau de l'Est presque achevés, et les actions nouvelles venant en partage avec les actions anciennes, sont des faits considérables sur lesquels il nous paraît utile de vous présenter un rapport d'ensemble qui sera complété par les états et par les comptes qui l'accompagneront.

Pour plus de clarté dans ce qui va suivre, nous vous rappellerons rapidement les situations diverses par lesquelles a passé la Compagnie.

Aux termes de la concession du 25 novembre 1845, nous possédions pour 43 ans et 286 jours :

La ligne de Paris à Strasbourg,	502 kilom.
L'embranchement d'Epernay à Reims,	30
L'embranchement de Frouard à la frontière prussienne, par Metz,	122
Ensemble,	654

Le 25 mai 1852, conformément à une convention passée avec M. le ministre des travaux publics, ratifiée par vous le 29 avril suivant, la durée de la concession a été portée à 99 ans, et nous sommes devenus concessionnaires de l'embranchement de Metz à Thionville, d'une étendue de 30 kilomètres, et du prolongement ultérieur de cet embranchement sur la frontière, dans la direction de Luxembourg, de 16 kilomètres.

Les 17 août 1853 et 20 avril 1854, deux conventions, ratifiées par les assemblées générales, les 23 septembre 1853 et 25 avril 1854, ont constitué le réseau de l'Est tel qu'il existe aujourd'hui par la concession des lignes suivantes :

Paris à Mulhouse,	438 kilom.
Nancy à Vesoul par Epinal,	189
Embranchement de Coulommiers,	32
Embranchement de Provins et des Ormes,	8
Paris à Vincennes et Saint-Maur,	17
Total,	684
Et par voie de fusion :	
Blesme et Saint-Dizier à Gray,	180
Montereau à Troyes,	100
Strasbourg à Bâle,	130
Strasbourg à Wissembourg,	58
Mulhouse à Thann,	14
Total,	491

Ensemble 1,829 kilomètres, et en déduisant les tronçons communs, 1,788 kilomètres.

De plus, mais sous la réserve toutefois d'un traité international à intervenir, nous nous sommes engagés à établir un raccordement de la gare de Strasbourg au Rhin, et à participer à la construction d'un pont sur ce fleuve.

Cette constitution du réseau de l'Est sur d'aussi larges bases a imposé à la Compagnie une grande tâche, celle de construire près de 700 kilomètres de chemins de fer, tout en dirigeant l'exploitation de plus de 1,000 kilomètres construits. Aux travaux des lignes nouvelles se joignaient d'autres travaux considérables; il fallait modifier la ligne de Montereau, dont une partie notable se confond avec la ligne de Mulhouse, renouveler le matériel roulant et consolider la voie de la ligne de Bâle, et, en outre, achever la ligne principale de Paris à Strasbourg les travaux supplémentaires de toute nature nécessités par l'augmentation successive du trafic.

Pour remplir ces engagements considérables, la Compagnie avait à choisir entre deux systèmes :

L'un, de faire, à d'assez longs intervalles, des appels aux capitaux, et de régler la marche des travaux sur les délais accordés par le cahier des charges. C'était rejeter à sept ou huit années l'assimilation des actions nouvelles aux anciennes; c'était grever la dépense de premier établissement d'une somme énorme d'intérêts à payer aux capitaux maintenus improductifs pendant la construction.

L'autre, de faire des appels rapprochés, d'attaquer les travaux avec une grande vivacité, de devancer le plus possible les délais accordés par le cahier des charges, et d'avancer d'autant l'époque à laquelle les actions anciennes et nouvelles auraient les mêmes droits.

Sous les inspirations de l'Assemblée générale, et d'accord avec le gouvernement, le second système a prévalu, et l'art. 7 des Statuts prescrit formellement le partage à partir du 1er janvier 1857, ce qui impliquait nettement la pensée que, sinon la totalité, au moins la majeure partie du réseau devait être construite à cette époque.

Nous sommes entrés avec énergie dans l'exécution de ce système, le plus favorable à vos intérêts, et, malgré les difficultés des travaux à entreprendre, malgré la guerre, malgré le choléra, malgré l'enchérissement de toutes choses, nous aurions atteint complétement le but, si la création des ressources financières avait pu suivre l'impulsion donnée aux travaux. Des considérations majeures qu'il ne nous appartient pas de discuter ayant déterminé M. le ministre des finances à restreindre l'importance des ressources sur lesquelles nous avions dû compter, nous avons dû, depuis un an, ralentir la marche des travaux sur plusieurs points.

Malgré cet empêchement qui nous a entravés, mais sans toutefois nous décourager, voici la situation où nous sommes aujourd'hui, tant sur les lignes ouvertes à l'exploitation que sur le degré d'avancement des travaux des sections qui seront exploitées dans un avenir prochain.

Dans l'exposé rapide que nous allons vous faire, nous entrerons dans quelques détails d'exécution qui, pour être arides, ne vous paraîtront pas sans intérêt.

Nous avons ouvert à l'exploitation, le 25 de ce mois, la section de Paris à Chaumont, dont l'étendue est de 260 kilomètres, c'est-à-dire environ les trois cinquièmes de la ligne de Paris à Mulhouse.

On y compte 37 stations.

Les travaux ont présenté des difficultés nombreuses et de nature souvent exceptionnelle.

Les terrassements ont été ensemble de 7,430,000 mètres cubes. Les uns ont été exécutés en plein roc sur sept points différents; les autres ont rencontré des terrains argileux d'une extraction lente et difficile. Les glissements provenant de la nature du sol étaient tels dans la vallée de Saint-Loup, qu'il a fallu se résoudre à construire un tunnel de 120 mètres de longueur.

Parmi les nombreux ouvrages d'art, en en compte trois qui seront cités parmi les plus considérables qui aient été entrepris en France.

Le pont-viaduc de Nogent, sur la Marne, a 828 mètres de longueur et une hauteur moyenne de 26m,70 au-dessus des fondations. Il se compose de 30 arches de 15 mètres et de 4 arches de 50 mètres. Cette dimension inusitée d'ouverture excitait quelques doutes. Le succès a été complet. Cet immense travail a été exécuté en deux campagnes.

Le viaduc de la Voulzie, de 487 mètres de longueur sur 20m,70 de hauteur moyenne, offre 42 arches de 9 mètres. Il a été fondé en pleine tourbe sur pilotis.

Le viaduc de Chaumont, de plus de 600 mètres de longueur, se compose de 50 arcades à plein cintre de 10 mètres de diamètre. Les fondations ont été descendues à 7m,50 en contre-bas de la superficie du sol naturel. La plus grande hauteur est de 53m,70. Ce viaduc, qui avait été considéré comme un obstacle il y a dix ans, et qui avait fait écarter des projets du gouvernement le tracé des plateaux de Chaumont, a été commencé à la fin de 1855. Il aurait exigé au moins trois années d'une marche ordinaire; il a été édifié en une seule campagne et entièrement achevé en quatorze mois.

La partie de la ligne de Paris à Mulhouse comprise entre cette ville et la ville de Chaumont, et qui reste livrer à l'exploitation, est de 231 kilomètres.

Elle se divise comme suit :

1° La section de Chaumont à Chalindrey, qui fait tronc commun avec la ligne de Blesme à Gray, sur une étendue de	46 kil.	
2° La section de Chalindrey à Vesoul.	75 kil.	185
3° La section de Vesoul à Belfort .	63	
4° La section de Belfort à Mulhouse.	47	
Ensemble.		231

Voici quel est, sur chacune de ces sections, le degré d'avancement des travaux.

Les ouvrages d'art qui se trouvent dans la section

de Chaumont à Chalindrey sont assez avancés pour qu'on puisse les considérer comme achevés. On y compte trois souterrains : celui de Marmay, de 200 mètres de longueur, qui est terminé ; celui de la Pommeraie, de 300 mètres, achevé dans la proportion des 3/4 ; enfin celui de Culmont, de 1,320 mètres dont les travaux sont avancés dans la proportion des 2/3.

Les terrassements sont presque terminés.

Les travaux de ballastage et de pose de voie sont en cours d'exécution.

Les ressources financières que le gouvernement a autorisé à créer seront probablement suffisantes pour permettre d'exploiter cette section au mois de septembre prochain. Celle de Langres à Chalindrey peut être achevée à la même époque.

Sur la section de Chalindrey à Vesoul, l'ensemble des travaux est terminé dans la proportion des deux tiers.

Les ouvrages d'art sont achevés, à l'exception des souterrains de Torcenay et de Grattery et de quelques ouvrages aux abords de Vesoul. Les travaux du souterrain de Torcenay sont avancés dans la proportion des trois quarts, et ceux du souterrain de Grattery, dans la proportion de la moitié.

Les travaux de ballastage et de pose de voie sont commencés.

La majeure partie des objets du matériel fixe de la voie est livrée dans les dépôts de la Compagnie.

Presque toutes les maisons de gardiens de passage à niveau sont terminées.

Les bâtiments des stations sont commencés, sauf ceux de la gare de Vesoul.

L'époque de l'ouverture de l'exploitation de cette section peut avoir lieu avant la fin de l'année.

Par suite de la situation qui nous a été faite par l'autorité, nous avons dû ralentir les travaux dans la section de Vesoul à Belford, et cependant la moitié de leur ensemble est exécutée.

Sur cette section, les travaux du souterrain de Genevreuille sont avancés dans la proportion des trois quarts, etc eux du souterrain de La Challière, dans la proportion de la moitié.

Les ouvrages d'art sont terminés.

Les quatre dixièmes des terrassements sont faits.

Les principaux objets du matériel fixe de la voie sont approvisionnés ; mais nous avons dû ne prendre encore aucune disposition pour les travaux de ballastage et de pose de voie.

Nous avons commencé la construction des stations et des maisons de garde.

Cette section ne peut être ouverte qu'au printemps de l'année prochaine.

La section de Belford à Mulhouse peut se diviser en deux sous-sections : celle de Belfort à Dannemarie et celle de Dannemarie à Mulhouse.

Les travaux sont assez avancés pour que la sous-section de Dannemarie à Mulhouse soit livrée à l'exploitation au mois de juillet prochain, et celle de Dannemarie à Belfort, au mois de septembre.

Il résulte de cet exposé de la situation des travaux sur la ligne de Paris à Mulhouse, que les trois cinquièmes environ de cette ligne sont ouverts à l'exploitation, et que, sur les deux autres cinquièmes, la plus grande partie pourra être achevée à l'automne. Il est bien entendu, toutefois, que l'achèvement à cette date dépendra de l'autorisation de créer dans le temps voulu les ressources nécessaires.

Il en résulte un autre fait sur lequel nous appelons plus particulièrement l'attention de l'assemblée.

Elle sait qu'une ligne de chemin de fer, quelle que soit son étendue, peut toujours être construite, si les fonds ne manquent pas, dans le temps voulu pour terminer l'ouvrage le plus long et le plus difficile. L'achèvement de la ligne dépendait de la construction de cinq ouvrages considérables situés à Nogent-sur-Marne, à la Voulzie, à Chaumont, à Dannemarie et à Rombachèl. Ces cinq ouvrages d'art étaient tous terminés le 1er janvier dernier. Les principales difficultés sont donc surmontées et nous pouvons, à moins d'événements imprévus, fixer les époques de l'achèvement des travaux qui restent à faire.

Lorsque nous avons traité de la fusion de la ligne de Gray, partie si importante du réseau de l'Est, le tracé était arrêté. Il était conçu dans la pensée restreinte de relier Reims à Gray. Nous devions, quant à nous, l'étudier dans une vue d'ensemble pour le faire concorder avec les autres lignes du réseau, et le modifier en conséquence.

De là des changements radicaux commandés par l'intérêt général de l'exploitation, changements imposés d'ailleurs par l'autorité.

Les dépenses d'établissement de la ligne de Gray avaient été estimées, dans les premiers projets approuvés par délibération du Conseil général des ponts et chaussées du 9 mars 1846, à la somme de 60 millions. A l'époque de la concession, en mars 1852, cette évaluation avait été réduite à la somme de 58 millions, dans l'hypothèse que le souterrain principal de passage du faîte de séparation des bassins de la Marne et de la Saône, ainsi que les terrassements du corps du chemin de fer en général, ne seraient exécutés que pour une seule voie, et que les courbes du tracé descendraient jusqu'à 500 mètres de rayon. C'est sur ces bases que la Compagnie concessionnaire devait entreprendre la construction. Mais, lorsque cette ligne fut réunie au réseau de l'Est, et qu'elle dut entrer, sur 40 kilomètres de longueur dans le parcours de Paris à Mulhouse, les conditions d'établissement durent se modifier, en raison de la destination nouvelle qui lui était assignée. La ligne tout entière, par ses points de contact avec les lignes nouvelles de Paris à Mulhouse et de Nancy à Gray, acquérait une importance plus grande, et ne pouvait plus être considérée et construite comme une ligne de troisième ordre. Elle devenait une ligne de premier ordre.

La circulation du matériel roulant des lignes principales exigeait non-seulement une résistance plus grande dans le matériel fixe de la voie, mais encore elle rendait inadmissibles les courbes de 500 mètres de rayon. Il fallait élargir toutes les dispositions du tracé, augmenter le poids des rails sur toute la ligne, accroître proportionnellement le nombre et la force des traverses, faire les travaux de terrassements et établir les tunnels pour deux voies, porter à 700 mètres le rayon minimum des courbes, diminuer l'inclinaison des pentes, et donner plus de développement aux gares, aux stations et aux ateliers.

A ces modifications dans le mode d'exécution, modifications indispensables pour répondre à un trafic plus important que celui qui avait été prévu, sont venus se joindre des changements notables dans le tracé.

Nous avons allongé de 5 kilomètres le trajet de Saint-Dizier à Gray pour raccourcir celui de Paris à Mulhouse. Comme conséquence, il a fallu élever le tracé de Saint-Dizier à Gray jusqu'au niveau du plateau de Chaumont pour l'amener jusqu'aux portes de cette ville. Ce changement nous a imposé la construction d'un des plus grands ouvrages d'art entrepris jusqu'à ce jour ; mais nous avons racheté à ce prix les circuits que la ligne de Mulhouse eût dû subir, circuits dispendieux comme établissement et onéreux comme exploitation.

En outre, il a fallu dévier la ligne de Gray vers l'Est, au midi de Langres, pour la rapprocher de la direction naturelle de celle de Mulhouse, et prolonger le tronc commun jusqu'au delà de la traversée de la chaîne de partage des bassins de l'Océan et de la Méditerranée.

Les difficultés de construction que ces modifications importantes ont entraînées avec elles sont considérables ; elles ont été surmontées d'une manière satisfaisante et avec une grande rapidité.

La section de Blesme à Donjeux est livrée à l'exploitation depuis le 17 juillet 1855 ; et, le 25 de ce mois, nous avons ouvert la section de Donjeux à Chaumont, de telle sorte qu'aujourd'hui on peut circuler de Paris à Chaumont, de Chaumont à Blesme, et revenir à Paris ou aller à Strasbourg par la ligne principale, sans quitter le rail.

Nous vous avons dit tout à l'heure que la section de Chaumont à Chalindrey, qui fait tronc commun avec la ligne de Paris à Mulhouse, serait achevée au mois de septembre prochain.

Sur la section de Chalindrey à Gray, les travaux sont avancés dans la proportion de la moitié de leur importance totale, et peuvent être terminés avant la fin de cette année.

Les travaux entrepris sur la ligne de Vesoul, entre Nancy et Epinal, ont été poussés avec activité. Ils sont presque achevés. Cette section importante sera livrée à l'exploitation dans le courant du mois de juillet prochain.

La détermination du tracé définitif de la ligne de Vincennes a exigé des études longues et difficiles.

Les travaux ont été commencés en avril 1855.

A cette époque, la Compagnie n'occupait qu'une faible portion des terrains nécessaires à l'établissement de la voie.

Ainsi qu'il arrive toujours dans les grandes villes et à leurs abords, les acquisitions amiables ont été en très-petit nombre. La traversée de Paris, celle de Saint-Mandé, de Vincennes, de Joinville, de Saint-Maurice et de Saint-Maur, ont nécessité la convocation de Jurys d'expropriation, dont le dernier s'est réuni le 30 mars.

Par suite des décisions des jurys, la Compagnie est devenue propriétaire de nombreux excédants de terrains inutiles à la voie, et que, conformément à l'art. 62 de la loi d'expropriation, elle pourra revendre avec avantage, lorsque la ligne de Vincennes sera en pleine exploitation.

Le relief accidenté du sol dans Paris et dans la banlieue, la traversée des fortifications et les voies nombreuses de communications coupées presque toujours suivant des biais qu'il était impossible de rectifier, par des exigences du service public, ont nécessité des terrassements considérables et plus de cinquante ouvrages d'art de construction difficile.

Parmi ces derniers, les plus remarquables à l'intérieur de Paris sont : le pont de la rue de Charenton ; le souterrain de Reuilly, d'une longueur de 102 mètres, sous une cité ouvrière ; et le pont de la rue Picpus.

A l'extérieur de Paris : le passage sous le chemin de Ceinture ; le souterrain de Saint-Mandé ; le pont de l'avenue de la barrière du Trône ; le souterrain de la rue du Midi, à Vincennes, établi sous l'axe de cette rue, sur 400 mètres de longueur, et qui a permis de placer la station de Vincennes au centre même de la population ; le pont sur le canal Saint-Maur et le viaduc de Saint-Maurice.

Tous ces ouvrages peuvent être considérés comme terminés, à l'exception du passage sous le chemin de Ceinture.

Les stations de Fontenay, Nogent, Joinville, Saint-Maur, le Parc, Champigny et la Varenne seront achevées au 1er juillet prochain.

On commencera prochainement les stations de Saint-Mandé, de Vincennes, et celles qui pourront être établies dans Paris.

Le matériel fixe approvisionné jusqu'à ce jour et employé, pour la plus grande partie, dans la construction, est destiné à l'établissement de la voie entre Paris et la Varenne.

Le chemin pourra être ouvert à l'exploitation dans le courant du printemps de l'année prochaine.

Un décret du 6 février dernier a concédé à la Compagnie le raccordement que vous nous avez autorisés à demander entre le chemin de Vincennes et la ligne de Mulhouse. Les études définitives de ce raccordement sont terminées et présentées à l'approbation de l'autorité.

Le chemin de Vincennes a été concédé en 1853.

L'art. 3 du cahier des charges fixe l'emplacement de la gare place de la Bastille.

Nous avions pris toutes nos mesures en conséquence. Au printemps de l'année dernière, les terrains et les maisons étaient expropriés dans Paris, et nous faisions étudier les plans de la gare à construire, lorsque nous avons appris qu'il était sérieusement question d'en changer l'emplacement et de le reporter au boulevard Mazas.

La Compagnie s'est empressée de réclamer, comme c'était son droit et son devoir. Elle a insisté autant qu'il lui appartenait de le faire.

Une lettre de M. le ministre des travaux publics nous a informés « que l'établissement de la gare du » chemin de fer de Vincennes à la place de la Bas» tille ayant donné lieu à différentes réclamations de » la part des habitants du 8e arrondissement de Pa» ris, le gouvernement avait pensé qu'il convenait » d'arrêter le chemin de fer de Vincennes avant la

Digitized by Google

» traversée du boulevard Mazas, point où serait établie la gare de ce chemin. »

En présence de cette communication, nous nous sommes abstenus de commencer les travaux.

Cette abstention n'implique pas de notre part l'abandon des droits que nous tenons de la convention et du décret. Nous devons d'autant plus y persister qu'ils sont aussi ceux d'une nombreuse population qui a regardé la promulgation du décret comme un bienfait. La décision qui a été prise est motivée sur une réclamation présentée par des habitants du 8e arrondissement; d'autres réclamations plus nombreuses sont présentées, en ce moment, par trois arrondissements et par les communes intéressées. Nous ne doutons pas, d'ailleurs, que, dès les premiers jours de l'exploitation, on ne reconnaisse tout le dommage qui résulterait pour la population du changement d'emplacement de la gare.

Nous conservons l'espoir que la vérité se fera jour et que la décision qui nous a été communiquée et devant laquelle nous avons dû surseoir, ne sera qu'un ajournement.

Pour donner à la circulation du chemin de Vincennes un plus grand développement, et dans le dessein de nous assurer une compensation plus large des dépenses qu'il occasionne, vous nous avez autorisés à demander la concession de son prolongement depuis La Varenne jusqu'à Bri-Comte-Robert. Nous avons été sollicités de compléter ce réseau de banlieue en raccordant d'une part : Brie-Comte-Robert avec Gretz (10 kilom.), et de l'autre : Evry, situé sur la ligne principale de Paris à Strasbourg avec Dammartin, situé sur l'embranchement de Coulommiers (16 kilom. 1/2).

Ces deux petits embranchements qui traverseront les vallées de la Seine et de la Marne, riches toutes deux en produits agricoles et industriels, les relieront aux grandes lignes de Strasbourg et de Mulhouse.

Nous avons présenté une demande en concession.

Voici maintenant, Messieurs, l'état des dépenses faites jusqu'au 31 décembre dernier sur chacune des lignes que possède la Compagnie :

CONCESSIONS DE 1845.

Ligne principale de Paris à Strasbourg avec embranchement sur Reims.

Y compris les dépenses supplémentaires pour augmentation du matériel roulant, des gares, des stations, des voies de garage, etc., etc., nécessitées par l'accroissement du trafic.

Établissement de la voie,	84,799,858 72
Matériel roulant,	48,100,647 96
Machines fixes,	205,698 36
Fours à coke,	3,255,930 38
Mobiliers dans les gares et stations,	1,072,218 11
Personnel et frais généraux pendant la construction,	4,071,100 55

Embranchement de Frouard à la frontière prussienne par Metz.

Établissement du chemin de fer, terrains, terrassements, ouvrages d'art et voie,	38,100,501 27
Mobilier dans les gares et stations,	73,111 89

Embranchement de Metz à Thionville.

Établissements du chemin de fer, terrains, terrassements, ouvrages d'art et voies,	6,742,024 70
Mobilier des gares et stations,	13,431 89

NOTA. — Le matériel roulant et les frais généraux de ces deux embranchements sont compris dans les dépenses de la ligne principale.

LIGNES FUSIONNÉES.

Strasbourg à Bâle.

Prix d'achat conformément au traité du 28 décembre 1853, homologué par décret du 20 avril 1854,		45,368,784 50
Dépenses de la Compagnie de l'Est :		
Frais généraux,	24,266 59	
Réparations, constructions diverses, établissements de gares, clôtures, etc., etc.,	1,152,554 13	
Rails, coussinets, ballast, traverses,	2,941,044 79	
Matériel roulant,	178,415 37	
Machines fixes,	16,320 65	
Mobilier des stations,	137,783 81	4,451,285 34

Strasbourg à Wissembourg.

Dépenses de la Compagnie primitive,		585,890 63
Dépenses de la Compagnie de l'Est :		
Terrassements, terrains, ouvrages d'art et voie,	10,217,941 73	
Mobilier des stations,	47,207 50	
Personnel et frais généraux,	1,743,891 75	12,009,040 98

Montereau à Troyes.

Prix d'achat conformément au traité du 6 août 1853, homologué par décret du 17 du même mois,		23,626,041 83
Dépenses faites par la Compagnie de l'Est :		
Modifications et réparations,	91,364 51	
Mobilier des stations,	3,290 45	
		94,654 96

Les dépenses de Flamboin à Troyes sont comprises dans celles de la ligne de Paris à Mulhouse.

(La suite prochainement.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

A l'assemblée générale ordinaire des actionnaires du 27 avril 1857.

Messieurs,

Aux termes des art. 34 et 37 des statuts de notre Compagnie, nous venons vous soumettre les comptes de l'exercice clos le 31 mars 1857, et vous faire connaître en même temps les résultats obtenus dans notre dernière assemblée générale.

Terrassements.

Le rapport soumis à l'assemblée générale du 31 mars 1856 constatait que jusqu'à cette époque le chiffre de nos terrassements s'élevait à 882,749 m. c.

Depuis le 31 mars 1856 jusqu'au 31 mars 1857, malgré la fréquence extraordinaire des pluies, on a exécuté 479,749

L'avancement de cette partie de nos travaux est donc en totalité de 1,362,498 m. c.

D'après le rapport de M. l'ingénieur de la Compagnie, ces travaux seront entièrement terminés avant la fin de juin.

Travaux d'art.

Sur le cube de ces travaux, fixés à 123,000 mètres, 65,000 mètres étaient déjà exécutés le 31 mars 1856.

Sur le chapitre des terrassements, comme sur celui des maçonneries, veuillez-nous permettre une observation.

En calculant, même largement, le mouvement des terres indiqué par les profils, il est impossible de compter sur une certitude mathématique, surtout dans une contrée où la nature des couches inférieures au sol n'est pas connue.

Là où l'on peut supposer des terres faciles à travailler, on rencontre des obstacles inattendus. Ici, des argiles inclinées qui forcent à donner plus d'inclinaison au talus des tranchées; là, un sol si rebelle aux efforts des meilleurs ouvriers, que la poudre seule peut leur frayer le chemin; de là, augmentation du cube prévu et accroissement de la dépense.

Il en a été de même pour nos maçonneries.

Nos principaux ouvrages d'art auraient été plus promptement achevés s'ils n'avaient dû être construits qu'en vue d'économiser d'immenses remblais et de résister au passage des trains. Mais dans une contrée où tout semble exceptionnel, il a fallu les fortifier contre un autre genre d'épreuve. Toutes ces vallées dont nos ouvrages d'art, et principalement les viaducs de Vèbre, de l'Orb et de Boussagne relient les flancs escarpés, sont sillonnées par de faibles ruisseaux, que quelques heures d'orage transforment en torrents redoutables. Rien ne résiste à leur violence; il est impossible de donner l'idée de ces débordements subits à ceux qui n'en ont pas été les témoins.

Les fondations devaient être l'objet de nos constantes préoccupations. Nous avons dû, pour les asseoir sur le roc, traverser un banc de galets, solide en apparence, mais que la moindre crue déplace aussi facilement que le sable. Elles sont désormais à l'abri de la violence du courant, que brisent de puissants enrochements. Le cube prévu, et par conséquent les dépenses, ont été dépassés; mais les épreuves que nos ouvrages d'art ont subies justifient les soins particuliers qui ont présidé à leur construction.

Nous devons vous signaler une autre cause d'augmentation dans le cube des maçonneries.

A mesure que l'expérience nous a fait connaître les ressources qu'un avenir prochain réservait à notre entreprise, nous avons dû augmenter les proportions de nos ouvrages. Si les projets primitifs répondaient au trafic présumé, il est évident qu'ils devenaient insuffisants pour assurer un mouvement plus considérable.

Nous n'avons pas dû hésiter devant ces augmentations devenues nécessaires. Notre chemin n'a qu'une voie; la moindre interruption dans la circulation des trains pourrait amener une grave perturbation dans le trafic. Nous avons donc ajouté sur certains points, tels que le viaduc d'Orb, des empâtements assez considérables pour l'établissement de deux voies. Nos convictions reposent sur l'étude des faits, et nous y avons attaché d'autant plus d'importance, qu'elles rencontraient l'approbation des plus habiles ingénieurs des ponts et chaussées : aussi dès que la Compagnie a recouvré sa liberté d'action, nous avons procédé immédiatement à ces améliorations.

Telles sont, Messieurs, les causes des augmentations que nous vous signalons dans le cube des terrassements et des maçonneries. Elles justifient par leur utilité l'emploi des sommes affectées à leur réalisation.

En vous exposant les difficultés que nous avons rencontrées, permettez-nous une dernière observation.

Partout où de pareils obstacles se présentent, il n'est pas facile de les surmonter. Vous comprendrez ce qu'il a fallu d'efforts pour les vaincre, si vous voulez bien vous rappeler que notre ligne traverse un arrondissement où de grands travaux publics n'avaient pas encore préparé le personnel qui en facilite l'exécution.

Les ouvriers spéciaux manquaient; il a fallu organiser les chantiers, créer des routes, rechercher des matériaux de toute nature qui par leur proximité, leur abondance et leur qualité, répondissent aux conditions exigées par l'expérience.

Mais les dépenses qui résultent de ces travaux ne sont pas perdues. Nous avons ouvert des exploitations qui seront productives. Nos travaux ont révélé l'existence de carrières importantes, de marbrières remarquables; provoqué la construction de nombreux fours à chaux. Ces exploitations seront continuées par d'autres soins que les nôtres; mais leurs produits ultérieurs, trouvant dans l'établissement de notre ligne un écoulement avantageux, viendront augmenter notre trafic.

Souterrains.

L'état d'avancement de nos onze souterrains, l'achèvement des tranchées ou des remblais qui en desser-

vent les issues, nous permettent d'en déterminer exactement la longueur totale; elle est de 4,874m
Ce parcours est achevé sur 4,596
Le percement en calotte représente 243

Le percement des souterrains est le travail le plus coûteux, parce qu'il exige des soins particuliers, des ouvriers spéciaux et présente le plus d'imprévu.

Sous le rapport de la dépense, nous pouvons vous dire que nous sommes restés au-dessous de la moyenne des chiffres recueillis dans les documents publiés par S. E. M. le ministre des travaux publics.

Nos galeries traversent les roches les plus compactes; d'autres sont entièrement percées dans des marbres d'une dureté singulière. Mais le sol de l'Hérault a été si tourmenté, que la plupart de ces gisements présentent des solutions de continuité impossibles à prévoir. Les masses sont parfois séparées par des matières qui absorbent les infiltrations des sources supérieures, et un coup de mine suffit pour provoquer une inondation. C'est au milieu de ces difficultés que nos ateliers ont continué leur tâche, en fonctionnant jour et nuit.

Ballastage.

Cette opération s'exécute régulièrement. C'est dans le lit de l'Orb que nous avons trouvé les matériaux destinés à consolider notre voie. Ils sont inépuisables, car, pour peu que cette rivière augmente, les vides produits par nos dragues sont immédiatement comblés, de sorte que nous trouvons à côté de notre gare un approvisionnement qui se renouvelle sans cesse.

Tout le ballast nécessaire est ou déjà employé ou déposé sur la ligne.

Matériel fixe.

Cette fourniture est régularisée depuis longtemps; il n'y a plus à s'en occuper. Dès que la tranchée de la Capellière sera ouverte, nos locomotives transporteront les rails sur les sections où l'on n'a pas encore procédé à leur pose.

Il eût été contraire à nos intérêts d'agir autrement.

Bois. — Longrines.

Les bois de toute nature destinés à la pose de la voie sont, ou employés ou déposés dans notre gare de Béziers, d'où ils seront dirigés sur les divers points de la ligne dès que la tranchée de la Capellière sera ouverte.

Télégraphie.

Arrivés au terme de nos travaux, nous avons dû les compléter en demandant à l'autorité supérieure de nous autoriser à procéder à l'établissement de la ligne télégraphique. Une décision ministérielle favorable aux vœux de la Compagnie est intervenue, et aucun obstacle ne peut retarder l'achèvement de ce travail. Nos appareils sont exécutés par la maison Bréguet.

Études sur Limoges.

Vous aviez autorisé votre Conseil d'administration à faire l'étude du prolongement de notre ligne sur Limoges; nous sommes heureux de vous dire que votre décision a été accueillie favorablement dans les sept départements que traverse la ligne projetée. Ces études, entièrement terminées, seront soumises sous peu de jours à l'examen de l'autorité supérieure.

Le soin avec lequel le tracé a été étudié, la satisfaction qu'il donne aux besoins des nombreuses populations qu'il est appelé à faire participer au mouvement général des chemins de fer, nous permettent d'espérer que ce travail obtiendra l'attention bienveillante du gouvernement.

État de la voie.

Le 31 mars dernier, nous vous annoncions que nous avions préparé le terrain pour recevoir les rails sur une longueur de 32 kilomètres; que, cependant, nous ne procéderions à l'achèvement de la pose que quand les rails pourraient être amenés économiquement sur la voie par la tranchée de la Capolière. Cette tranchée a été l'objet de toute notre attention. Outre l'importance des déblais à exécuter, nous avons eu à lutter, pendant l'exécution de ces fouilles, contre la fréquence des pluies et contre la présence imprévue de sources abondantes. Ces difficultés ont été surmontées, et quant aux sources, nous espérons en profiter en les amenant à la gare de Béziers.

Le projet relatif à l'établissement de cette gare a été l'objet de l'examen le plus attentif du Conseil supérieur des ponts et chaussées. Vous savez, Messieurs, que nous faisons gare commune avec l'importante ligne du Midi. Pour combiner les intérêts des deux entreprises, non-seulement en vue de leur situation actuelle, mais de celle que leur assure un avenir prochain, il fallait une étude approfondie. De là quelques retards.

L'approbation du projet de la gare de Béziers une fois transmise, l'exécution en a été ordonnée. Depuis le 31 mars 1856, les approbations relatives à quelques autres sections de la ligne nous étant parvenues, nous avons procédé immédiatement à leur achèvement.

Vous n'avez point à regretter des retards qui ne sont qu'apparents. Si le projet de la gare n'avait dû satisfaire qu'aux appréciations du trafic jugé possible au début des travaux, ce travail serait déjà terminé. Mais les avantages qu'assurent à notre ligne deux traités dont nous aurons à vous entretenir tout à l'heure, vous prouveront qu'un travail définitif bien combiné est plus avantageux qu'une création *prématurée*, réalisée sous l'impression d'un empressement irréfléchi.

La voie est entièrement terminée, sauf quelques lacunes insignifiantes. Le seul point qui nous arrête encore est la tranchée de la Capelière. Mais M. l'ingénieur fixe à la fin de juin l'achèvement de ce travail comme de tous les autres.

Les travaux de la gare de Béziers sont poussés avec la plus grande activité. La rotonde destinée à nos locomotives est achevée, et les machines y sont installées. Les autres bâtiments s'élèvent rapidement: les stations sont presque toutes terminées, et sur les douze maisons des gardes, dix sont livrées à la Compagnie; on achève la couverture des deux dernières. Enfin, Messieurs, d'après la marche régulière des travaux, M. l'ingénieur, dans son rapport du 21 avril, fixe au 1er juillet l'ouverture de la ligne.

Fonds social.

Pendant l'exercice expiré, nos valeurs ont conservé une bonne tenue. Nous vous l'avons dit, la souscription de notre fonds social a été, dès l'origine, sérieuse, complète et répartie entre un grand nombre de mains. Nous avons constaté, par les relevés des actionnaires participant au paiement des intérêts et aux appels de fonds, que nos valeurs avaient conservé leur extrême division et appartenaient encore en grande partie aux souscripteurs primitifs. Cette marque de confiance a produit des résultats avantageux. En effet, Messieurs, nous considérons comme un élément de force la certitude de nous retrouver chaque année en présence d'une assemblée générale dont la majorité se compose des fondateurs de la Compagnie; ils possèdent les traditions; initiés qu'ils sont à tous les détails de notre entreprise, ils en forment en quelque sorte le grand conseil, et c'est dans l'accord qui n'a cessé d'exister entre nous jusqu'à ce jour que nous aimons à trouver la cause de la bonne situation de nos actions.

Avec vous, Messieurs, notre entreprise, difficile au au début, est devenue bonne; avec vous, elle peut devenir meilleure.

Lorsque vous nous avez accordé l'autorisation d'émettre vos premières obligations, elles ont été souscrites en quelques jours par vous, Messieurs, et par le public. Le nombre des demandes s'est élevé au double du capital nécessaire.

Ce résultat démontre que la situation de notre entreprise est justement appréciée.

La lecture du bilan vous donnera une idée complète de la position financière de la Compagnie.

(*La suite au prochain numéro.*)

SOCIÉTÉ ANONYME DES MINES ET FONDERIES DE ZINC DE LA VIEILLE-MONTAGNE.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

A l'assemblée générale des actionnaires, tenue à Angleur, près Liége, le 18 avril 1857.

Messieurs,

L'exercice clos le 31 décembre dernier a réalisé les espérances qu'il nous avait fait concevoir, et dont nous vous avions fait part dans notre rapport annuel du mois d'avril dernier.

L'industrie du zinc s'est ressentie favorablement de la reprise générale des affaires à la conclusion définitive de la paix entre les grands Etats de l'Europe.

Nos ventes générales sur tous les marchés se sont accrues d'une manière notable.

Les blancs de zinc, malgré une élévation importante de tarif, ont trouvé un écoulement facile et égal à celui de l'année précédente.

La conséquence de cette active consommation de notre métal a été une hausse de prix de tous nos produits, hausse qui, n'ayant eu lieu que vers la fin de l'exercice, n'a eu, du reste, qu'une influence particle sur les résultats de l'année.

La hausse des cours du zinc s'est maintenue pendant les mois d'hiver, et, en inaugurant notre entrée en 1857, nous permet d'espérer une ample moisson pour l'exercice actuel.

Notre Société a donc recueilli en 1856 et recueille encore aujourd'hui le fruit de ses longs efforts et de ses sacrifices pour vulgariser les emplois du zinc dans tous les pays d'Europe et d'outre-mer.

La Vieille-Montagne, en se frayant le chemin pour elle-même, en se préparant toujours d'avance l'avenir d'une consommation plus grande, a ouvert la voie pour tous les producteurs de zinc, et créé en fin de compte un si grand nombre de consommateurs, qu'aujourd'hui le zinc a atteint une valeur telle, qu'elle pourrait ralentir notablement la demande, si des découvertes nouvelles de mines ne devaient rétablir l'équilibre entre la production et la consommation.

Cette position de notre industrie vous explique, Messieurs, pourquoi votre Conseil d'administration a vu, sans préoccupation, se développer une production de calamines en Espagne.

La place étant faite à une production beaucoup plus grande que celle actuelle, nous avons dû songer à agrandir nos établissements et à développer tous nos moyens de production.

Notre usine de Mülheim a reçu, l'été dernier, du gouvernement prussien, l'autorisation de doubler le nombre de ses fours.

Ses constructions sont aujourd'hui presque achevées et la moitié des nouveaux fours sont à feu; le reste sera en pleine marche dans le semestre prochain.

Une pareille autorisation va sortir pour notre usine de Borbeck.

Le gouvernement belge a homologué, à la fin de 1856, l'autorisation demandée pour notre usine de Flône, ce qui nous permet d'y faire les transformations nécessaires pour en tirer le meilleur parti.

En même temps que nous prenions ces dispositions, nous avons traité avec la Société d'Holzappel, qui nous vend toute sa production de minerais pour six années.

Nous avons fait un pareil traité avec la Société Chauviteau et Cie de Santander pour toutes ses calamines d'Espagne.

Vous remarquerez, Messieurs, que si nous avons procuré de suite et sans lutte à ces nouveaux propriétaires de mines de zinc, tous les avantages que pouvaient leur offrir notre longue expérience comme fabricants et notre position commerciale, ils ont mis, par contre, à notre disposition une richesse minérale qui devait leur donner le droit de bourgeoisie dans notre industrie.

Nous croyons avoir agi ainsi au mieux des intérêts que vous nous avez confiés.

Digitized by Google

Gîtes métallifères de la Société.

Nos exploitations métallifères nous ont donné des résultats très-satisfaisants pendant l'exercice écoulé.

Les prix de revient de tous nos minerais, calamines, blendes ou galènes, se sont notablement abaissés.

En même temps la richesse analytique de nos minerais s'est augmentée; la calamine en roche du gîte de Moresnet a été surtout remarquable par son excellente qualité.

L'extraction générale en roches brutes ou terres calaminaires a été de 158,649 tonnes.
Et la production en minerais propres au traitement ou à la vente, de 72,605 tonnes.

Les travaux de reconnaissance au gîte de Moresnet, à l'étage de 65 mètres, n'ont fait que confirmer notre opinion sur la grande richesse de cet amas calaminaire; dans l'état actuel, nos galeries de reconnaissance à cet étage sont percées dans de la calamine compacte, n'exigeant aucun boisage, et nous donnant toute assurance sur l'importance de la mine dans la profondeur.

Nous nous préparons à commencer cette année les travaux d'approfondissement ayant pour but de reconnaître comment se comporte le gîte à la profondeur de 120 mètres.

Notre mine de Welkenraedt se montre très-riche en sulfures, galène et pyrite; nous pensons en commencer l'exploitation régulière pendant cet exercice, concurremment avec celle de la calamine.

Nos mines des provinces rhénanes ont continué à se développer d'une manière satisfaisante.

Les ateliers de préparation mécanique sont entièrement achevés dans l'agence de Bensberg, et ont reçu de notables perfectionnements appropriés à la nature de nos minerais.

Celui en construction à la mine de Silbersand, dans l'agence de Mayen, sera en grande partie achevé à la fin de cet exercice, et pourra commencer à fonctionner dans les premiers mois de 1858.

Nous ne pressons pas du reste cet établissement, la Société ayant un très-abondant stock de minerais sur le carreau de ses diverses mines.

Charbonnages de la Société.

Les charbonnages de la Société ont donné, en 1856, une production totale de 121,978 tonnes, c'est-à-dire une production égale aux 3/4 de la consommation des établissements sociaux.

Nous pensons que les travaux d'installation et de premier établissement des houillères de Baldaz Lalore, en Belgique, et de New-Wesel, en Prusse, pourront être entièrement achevés cette année.

La production en charbons atteindra alors le chiffre total de nos consommations de combustible.

Notre Société se trouve donc maintenant dans une position tout à fait indépendante des producteurs de charbons.

Production de Zinc brut.

La production totale de zinc brut faite par la Société dans l'exercice dernier, s'est élevée à 19,582,062 kilog., chiffre supérieure d'un million à celui de l'année précédente.

Saint-Léonard.

Nous aurions pu dépasser facilement cette quantité, si nous avions été dans la possibilité de continuer à utiliser les moyens de production de notre usine de Saint-Léonard; mais les termes de l'arrêté royal belge du 31 mars 1856 ne nous ont pas permis d'accepter les conditions d'existence tout exceptionnellement dures que nous imposait le gouvernement, et nous ont mis dans la nécessité de refuser de nous y soumettre.

En effet, l'arrêté royal, non-seulement nous imposait immédiatement une dépense énorme en appareils dont l'expérience à Angleur à démontré l'inefficacité, mais il ouvrait pour l'avenir un champ illimité à des essais successifs dont il était impossible de prévoir ni le nombre ni les frais.

Dans cette position, M. le ministre a retiré l'autorisation royale du 31 mars, et nous a accordé une année de délai pour fermer notre établissement, et donner le temps à nos ouvriers de trouver de l'occupation dans d'autres Sociétés.

Il est regrettable qu'une industrie qui a eu pour berceau la ville de Liége; qui, pendant cinquante années consécutives, y a prospéré sans avoir un seul procès à subir avec ses voisins; qui a répandu la richesse autour d'elle et amélioré le sort de toute une classe ouvrière, succombe aujourd'hui devant une coalition qui n'a pas eu pour base les véritables intérêts du faubourg Saint-Léonard.

Notre Société, tout en faisant le sacrifice d'une des meilleures usines, ne souffrira pas dans sa production annuelle de zinc; car nous avons pris le parti de transporter en Prusse la portion de notre industrie qui va être supprimée à Liége; nous serons donc aussi, dans peu de mois, en mesure de combler, à Mulheim et Berbeck, le déficit causé par la fermeture de notre usine de Saint-Léonard.

Nous avons, du reste, la satisfaction de vous faire connaître que nous avons trouvé en Prusse l'accueil le plus bienveillant, tant de la part du gouvernement que des autorités locales.

Laminage.

Notre production générale de zinc laminé a été de 18,958 tonnes, dont 16,918 par les laminoirs de la Société, et 2,057 par les laminoirs étrangers.

Nous nous occupons en ce moment d'agrandir notre laminoir d'Oberhausen, en Prusse, afin d'être en mesure de satisfaire, par nos propres forces, aux besoins des marchés allemand et hollandais.

Blancs de zinc.

Notre production de blancs de zinc a été mise en rapport avec les besoins de la vente et les ressources que nous avons trouvées dans la diminution de nos stocks.

Elle s'est élevée à 3,440 tonnes, c'est-à-dire qu'elle a été supérieure de 1,302 tonnes à celle de l'année précédente.

Malgré les hauts prix que le cours élevé du zinc brut a donnés aux blancs de zinc, ils ont continué à avoir un écoulement facile.

L'industrie du blanc de zinc a donc conquis entièrement sa place commerciale et assure, en tout cas, un débouché fort utile pour le zinc, surtout aux époques où il y aurait encombrement de métal sur tous les marchés de vente.

Ventes générales.

Si les productions de notre Société ont été plus importantes en 1856 que pendant les exercices précédents, les ventes générales ne l'ont par été moins.

Elles se sont élevées en zincs divers, à	20,547 tonnes
en blancs de zinc, à	4,321 id.
Ensemble, à	24,868 tonnes.

C'est-à-dire qu'elles ont été de 4,286 tonnes supérieures à notre production totale de zinc brut.

Notre Société a parfait cette différence tant par des achats que par des diminutions de ses stocks de marchandises.

Quant aux prix de vente, nous n'avons pas besoin de vous dire qu'ils ont été très-satisfaisants. Le bilan, arrêté au 31 décembre dernier, témoigne suffisamment des résultats qu'ils ont donnés.

Nous avons eu à la fois diminution dans nos prix de revient de fabrication, augmentation dans les produits nets de vente et accroissement des quantités vendues.

Nous espérons, Messieurs, que l'exercice actuel, qui s'est ouvert dans des conditions aussi favorables, ne donnera pas des résultats moins satisfaisants.

Bilan et comptes de 1856.

Le bilan arrêté au 31 décembre 1856 exige que nous vous donnions quelques explications spéciales sur des modifications que votre Conseil d'administration a cru devoir faire en l'établissant.

Il existait au passif deux comptes intitulés, l'un, *Accroissement du capital*, et l'autre, *Fonds de réserve et d'amortissement*, comptes qui donnaient chaque année lieu à des interprétations diverses sur leur destination.

Tous deux représentaient des comptes d'ordre et non des créditeurs réels.

Le premier fut créé lors de l'émission, en 1848, de 1,460 cinquièmes d'action, et représentait le bénéfice fait sur la négociation des titres.

Le second représentait les retenues opérées successivement sur les bénéfices annuels de la Société.

Les capitaux dont ces deux comptes sont l'expression se retrouvent nécessairement dans les valeurs immobilières ou mobilières de l'actif.

Nous avons pensé qu'il serait plus logique de balancer ces deux comptes précités du passif, en opérant un amortissement, jusqu'à due concurrence, des valeurs immobilières de l'actif.

Cette manière de passer les écritures, qui ne change rien, du reste, aux valeurs sociales, a l'avantage de rendre le bilan plus clair.

De l'examen du bilan il résulte que les concessions de nos mines métallifères ou charbonnières ne figurent plus que pour un chiffre de 5,037,542 29
Plus les *immeubles* et *matériel d'exploitation* sont entièrement amortis, et que le compte 1er *établissement de mines* n'est plus débiteur que de 417,000 »

Ensemble 5,454,542 29

Chiffre qui va encore se trouver diminué en 1857, après la clôture définitive des écritures de 1856, du montant de la retenue pour réserve et amortissement, soit de 960,146 96

Ce qui réduira en réalité le chiffre des *concessions* et *valeurs immobilières* de la Société à 4,494,395 33

tandis qu'elles représentent le montant des apports primitifs et des dépenses successivement faites depuis la création de la Société en 1837, jusqu'au 31 décembre dernier, soit ensemble 19,133,580 53

Les bénéfices faits par la Société auront donc permis, dans une période de 20 années, d'amortir pour 14,239,185 fr. 20 c. de valeur, sans parler des sommes mises directement à charge des fabrications.

Nous nous dispensons, Messieurs, d'entrer dans le détail de l'examen des autres comptes du bilan, Messieurs vos commissaires se chargeant chaque année de vous donner les explications nécessaires sur les mouvements de tous les comptes de la balance générale des livres de la Société.

Nous sommes heureux d'avoir à vous annoncer que les bénéfices nets réalisés nous ont permis de porter à la somme de 25 fr. par dixième d'action le dividende à distribuer pour l'exercice dernier.

Voici comment se fait la répartition des produits nets:

L'excédant des recettes brutes sur les dépenses générales s'est élevé à		5,928,537 92
sur lequel chiffre il y a à déduire, les sommes portées au débit du compte Profits et pertes:		
1° Les intérêts d'emprunt	550,000 »	
2° Les moins-values sur valeurs diverses et réduction dans les prix d'estimation des marchandises	561,761 78	
3° Partie des dépenses figurant au débit du compte de 1er *établissement de mines et d'usines*	1,655,841 32	
		2,767,603 10
Le solde de		3,160,734 81

représente donc le bén net fait par la Société en

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1856.

Après répartition du compte profits et pertes.

ACTIF			PASSIF		
Concessions (1)		4,672,303 33	Capital		7,200,000 »
Immeubles (1)		1 »	Comptes courants créditeurs		3,422,085 38
Matériel d'exploitation (1)		1 »	Arriéré dû aux actionnaires		57,515 »
Travaux de premier établissement (1)		417,000 »	Intérêts d'obligations		172,875 »
			Caisses d'ouvriers		367,112 72
		4,891,305 33	Obligations à terme (1857 à 1861)		9,300,000 »
Approvisionnements (matières premières)		1,284,821 22	Profits et pertes, solde à nouveau		496 01
Minerais		2,009,658 18	Dividende de 1856		2,250,000 »
Zincs divers		5,016,144 44			
Blancs de zinc		265,200 09			
Métaux divers		5,590 60			
Valeurs diverses		413,605 00			
Caisse et portefeuille		2,405,698 29			
Banquiers		1,021,356 85			
Comptes courants débiteurs		4,842,607 95			
Supplément d'intérêts sur obligations à terme		712,900 »			
		22,870,084 11			22,870,084 11

(1) Ces quatre comptes ont été successivement débités de 19,133,380, fr. 53; la différence, soit 14,239,185, fr. 20, a été amortie tant par les comptes de réserve et de plus-value sur émission d'actions, que par des retenues faites sur les bénéfices bruts de la Société depuis sa création en 1837.

1856 et qu'il y a lieu de répartir, conformément à l'article 12 des statuts, de la manière suivante:

1° 20 0/0 pour le compte de réserve et d'amortissement, prélevés sur les	3,160,734 82	
moins la représentation de l'intérêt du capital social,	360,000 »	
soit sur	2,800,734 82 =	560,146 96
2° 10 0/0 pour les administrateurs et commissaires en conformité de l'art. 12 des statuts,		280,073 68
3° 2 1/2 0/0 prélèvement pour le directeur général, le sous-directeur et les secrétaires-généraux,		70,018 37
4° Dividende à distribuer, 25 fr. par dixième d'action, soit sur 90,000 titres		2,250,000 »
5° Somme à nouveau à laisser au crédit du compte profits et pertes		496 01
Somme égale au bénéfice net		3,160,734 82

Conformément à l'article 18 des statuts, le paiement du dividende aura lieu par moitié le 10 mai et le 10 novembre prochains.

Acquisitions, ventes et échanges.

Aux termes de l'article 35 de nos statuts nous devons soumettre à votre ratification les acquisitions, ventes et échanges d'immeubles qui ont eu lieu depuis votre dernière assemblée.

Un compte-rendu spécial, joint à ce rapport, indique les diverses opérations dont nous venons vous demander la ratification.

Nomination d'un administrateur et d'un commissaire.

Vous aurez enfin, Messieurs, à procéder à la nomination d'un administrateur en remplacement de M. Biesta, administrateur sortant, rééligible, ainsi qu'à la nomination d'un commissaire en remplacement de M. Pécoul, commissaire sortant, qui, aux termes de l'article 33 des statuts, ne peut être réélu dans la même année.

Angleur le 28 avril 1857.

Au nom du conseil d'administation

le directeur général de la société

SAINT-PAUL DE SINÇAY.

Résolutions de l'assemblée générale.

L'assemblée prend acte du rapport du conseil d'administration et du rapport des commissaires de la Société, ce dernier approuvant les comptes de l'exercice 1856 et donnant décharge au conseil d'administration.

Divers achats d'immeubles montant à 157,205 08
et la vente d'une maison et d'un bureau de mines, montant à 2,475 »
sont approuvés.

M. H. Biesta est réélu administrateur.

M. Constantin est nommé commissaire de la Société en remplacement de M. J. J. Pécoul, commissaire sortant.

PALAIS DE L'INDUSTRIE.

PROJET DE LOI

Portant rachat, par l'État, du palais de l'Industrie, précédé du décret de présentation et de l'exposé des motifs, transmis, sur les ordres de l'Empereur, par le ministre d'État, au président du Corps législatif.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut;

Avons décrété et décrétons ce qui suit:

Digitized by Google

Art. 1er. Sera envoyé au Corps législatif, par notre ministre d'Etat, le projet de loi délibéré en conseil d'Etat, et portant rachat, par l'Etat, du palais de l'Industrie.

Art. 2. MM. Lestiboudois et Vuitry, conseillers d'Etat, sont chargés de soutenir la discussion de ce projet de loi devant le Corps législatif et le Sénat.

Art. 3. Notre ministre d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 14 avril 1857.

NAPOLEON.

Par l'Empereur :
Le Ministre d'Etat,
Achille FOULD.

Exposé des motifs d'un projet de loi portant rachat, par l'Etat, du palais de l'Industrie.

Messieurs, l'existence du palais de l'Industrie est une des nécessités de notre époque ; cette nécessité s'est promptement révélée à la pensée de l'Empereur : un décret du 27 mars 1852 dispose : « qu'un édifice destiné à recevoir les expositions nationales et pouvant servir aux cérémonies publiques et aux fêtes civiles et militaires, d'après le système du palais de cristal de Londres, sera établi dans le grand carré des Champs-Elysées. » La date de ce décret, le lieu choisi pour asseoir l'édifice, ses proportions, disent assez qu'il devait satisfaire à des besoins gouvernementaux de premier ordre.

Dès que les résolutions du gouvernement furent connues, une compagnie offrit de construire le monument à ses frais, demandant comme indemnité de ses dépenses, l'autorisation de percevoir des droits d'entrée aux réunions diverses qui se tiendraient dans le palais des Champs-Elysées.

Cette offre fut acceptée par décret du 30 août 1852, et un cahier des charges régla les conditions du traité qui lia l'Etat et la Compagnie.

Parmi ces conditions il faut noter les suivantes :

« La concession de l'édifice est faite pour trente-cinq ans. (Article 2 du cahier des charges.)

« L'Etat garantit, pendant la durée de la concession, un minimum d'intérêt de 4 0/0, sur un capital qui ne pourra, dans aucun cas, excéder 13 millions de francs. (Article 3.)

« Avant le service annuel des intérêts, il sera prélevé, sur les produits de l'entreprise, la somme nécessaire à l'amortissement du capital garanti. (Article 4.)

« Les expositions nationales des beaux-arts et de l'industrie auront lieu dans l'édifice...

« En dehors de la durée de ces expositions, l'Etat se réserve la libre jouissance des bâtiments, en totalité ou en partie, pendant deux jours de chaque semaine, pour les fêtes civiles et militaires. (Article 5.)

« Pendant la durée des expositions nationales, les concessionnaires percevront, les jours qui seront déterminés par le gouvernement, un droit d'entrée conforme au tarif fixé par le ministre de l'intérieur.

« Dans le cas où il y aurait une exposition universelle, les concessionnaires auront la faculté d'augmenter le prix d'entrée. Toutefois, ils devront réserver un jour au moins par semaine à 25 centimes. Le prix des autres jours ne pourra excéder 3 francs. (Article 11.)

« La ville de Paris aura, sous l'autorisation du ministre de l'intérieur, la faculté d'user gratuitement des salles de l'édifice pour fêtes, cérémonies extraordinaires ou réunions d'utilité publique. (Article 13.) »

La Compagnie concessionnaire fut autorisée sous forme de Société anonyme, par décret du 20 octobre 1852, et se mit en mesure d'exécuter ses travaux.

Pendant ces arrangements, l'éclatant succès de l'exposition universelle qui s'ouvrit à Londres, en 1851, avait créé pour la France l'obligation de convier, dans sa capitale, l'industrie du monde à un nouveau concours, qui ne devait pas être moins brillant que le premier.

Un décret du 8 mars 1853 décida qu'une exposition universelle des produits de l'industrie aurait lieu à Paris en 1855, et, aux termes d'un autre décret du 28 juin de la même année, une exposition universelle des beaux-arts dut être ouverte en même temps. Une commission, présidée par S. A. I. le prince Napoléon, fut chargée de régler toutes les dispositions qui devaient rendre si magnifiques ces deux grandes solennités.

Le palais des Champs-Elysées étant naturellement réservé à l'industrie, il fallut ordonner des constructions nouvelles pour recevoir l'exposition des beaux-arts.

Par un traité intervenu entre l'Etat et la Société, le 10 décembre 1853, il fut convenu que l'exposition des beaux-arts serait placée dans une annexe construite sur le quai de la Conférence ; que cette annexe aurait une superficie de 12,000 mètres carrés, qu'elle coûterait 600,000 fr., et serait élevée aux frais de la Société.

Mais il fut bientôt reconnu que le Palais des Champs-Elysées n'était pas assez vaste pour contenir tous les produits de l'industrie et de l'agriculture : un traité du 17 mai 1854 stipula qu'ils seraient placés dans le Palais et dans une annexe d'une superficie de 20,000 mètres carrés, construite sur le quai de la Conférence, aux frais de la Société. Par un autre traité du 17 juillet suivant, il fut arrêté que l'exposition des beaux-arts serait transférée dans les nouveaux bâtiments du Louvre, et que la perception des droits d'entrée serait conservée à la Société, afin de l'indemniser du surcroît de dépense amené par l'extension donnée à l'annexe.

On ne s'arrêta pas là : le 20 juillet 1854, la superficie de l'annexe fut portée à 32,000 mètres carrés, et, le 26 octobre de la même année, il fut convenu que l'Etat élèverait à ses frais, dans l'avenue de Montaigne, un édifice qui recevrait l'exposition des beaux arts, et que les recettes seraient partagées entre l'Etat et la Société, après prélèvement des frais et d'une somme de 600,000 francs destinée à indemniser la Société des dépenses que le nouvel agrandissement de l'annexe mettait à sa charge,

Tous ces arrangements préliminaires terminés, les constructions furent poussées avec une extrême activité, et l'heure de l'exposition arriva enfin. On sait avec quelle grandeur elle frappa les regards. Mais si le succès fut immense, les résultats pour la Société furent loin d'être satisfaisants : les dépenses dépassèrent de beaucoup les prévisions, les recettes restèrent fort au-dessous de ce qu'on espérait.

Les dépenses de tout nature, à la charge de la Compagnie, en comptant les travaux non soldés, ceux qui doivent être entrepris pour l'achèvement du Palais, ceux qui doivent être remboursés à l'Etat, s'élevaient à la somme de	19,270,281 fr.
Les recettes de toute nature, en y comprenant le montant des actions et les sommes qui sont à recouvrer, s'élèvent à	16,639,402 »
Les recettes de l'exposition, en raison de la modicité des droits d'entrée, ne se sont élevées qu'à	3,180,695 69

Tous les calculs de la Société française étaient déjoués ; son capital était totalement absorbé ; elle n'avait pu achever son œuvre qu'au moyen des avances faites par l'Etat, envers lequel elle restait débitrice d'une somme considérable.

L'Etat lui-même avait dépensé pour les travaux qui étaient à sa charge, savoir :

Pour le palais de l'Industrie,	1,909,284
Pour le palais des Beaux-Arts,	1,208,927
Total,	3,198,211

Dans cette situation, la Société demanda que le Palais fût racheté et devint propriété publique.

Après un sérieux examen, la proposition fut acceptée.

L'Etat avait été le véritable promoteur de l'entreprise ; un grand nombre de petits capitalistes y avaient pris intérêt, non par spéculation, mais pour faire un placement, en concourant à réaliser les desseins du gouvernement. Celui-ci ne pouvait leur montrer une rigueur excessive.

L'expérience avait fait connaître que les charges imposées à la Société par le décret de concession, dans le but d'assurer en tout temps à l'Etat la libre jouissance du Palais, rendaient toute exploitation fructueuse impossible : le droit d'installer dans l'édifice les expositions de toute nature, sans détermination d'époque, sans fixation de durée ; la nécessité de l'occuper longtemps, afin de faire les préparatifs nécessaires avant de l'ouvrir au public ; de le conserver longtemps après pour faciliter les opérations des jurys et remettre les lieux en leur état primitif, la réserve de deux jours par semaine, et la faculté concédée à la ville de Paris, devaient paralyser tous les efforts que ferait la Société pour atteindre le but de son entreprise.

L'expérience avait appris en même temps qu'il était bien difficile, en présence des droits et des intérêts de la Société, d'assurer au public tous les avantages qu'il pouvait légitimement réclamer. Les rapports de la commission chargée d'organiser l'exposition avec l'administration de la Société anonyme ont amené des tiraillements, des conflits sans cesse renaissants, des difficultés insurmontables : la fixation du prix des entrées pour chaque jour spécial, la concession des admissions gratuites, l'établissement des vestiaires et autres accessoires, l'organisation des services, les systèmes d'installation, l'attribution des dépenses, soit à la Compagnie, soit à l'Etat, la fixation des indemnités dues à la Compagnie pour les obstacles apportés à la jouissance de ses privilèges, tout devenait un sujet de débat et amenait des décisions difficilement acceptées. Pour montrer la gravité des discussions à chaque instant soulevées, il suffira de dire que la Société réclamait une indemnité pour les entrées gratuites accordées aux exposants, la diminution des recettes causées par le voyage de la reine d'Angleterre, la suppression du vestiaire, le changement de concessionnaire du buffet, les travaux supplémentaires et les dégâts causés par l'Etat ; elle portait le chiffre de ses réclamations à 4,009,460 fr., la commission lui alloua la somme de 556,983 fr.

Une telle situation n'était tolérable ni pour l'administration ni pour la Compagnie. L'Etat ne pouvait consentir à modifier les conditions insérées au cahier des charges ; elles y avaient été introduites dans des vues d'utilité publique toujours persistantes ; il ne restait d'autre parti à prendre que de rendre l'Etat propriétaire du Palais en indemnisant les actionnaires. On était d'autant plus conduit à cette résolution, que, selon les prévisions, la nécessité de consacrer l'établissement à des services publics deviendrait chaque jour plus impérieuse ; les expositions d'industrie, des beaux-arts, d'agriculture, d'horticulture, les expositions spéciales qui permettront de donner à l'exhibition de chaque espèce de produits toute l'extension possible, les cérémonies de toute nature, se multiplieront et assureront au Palais un emploi pour ainsi dire constant.

Le rachat du palais de l'Industrie ne semble donc soulever aucune objection sérieuse. La seule question qui soit véritablement à examiner est celle de savoir s'il n'impose pas à l'Etat des conditions trop onéreuses.

Les prétentions de la Société étaient élevées ; elle demandait :

1° Que toutes ses actions fussent remboursées au pair (100 fr.) ;

2° Que sa dette envers l'Etat fût compensée par les répétitions qu'elle avait à exercer contre lui ;

3° Que l'excédant de son actif sur son passif, s'élevant à 707,168 fr., lui fût laissé pour être distribué aux actionnaires, ce qui donnerait 8 fr. 16 c. par action.

Ces demandes furent repoussées. Le gouvernement voulut être juste ; mais il ne voulut accorder que ce qui était conforme au droit le plus strict. Le décret de concession avait disposé que le capital représenterait les constructions ne pourrait, *dans aucun cas*, dépasser 13 millions. C'est ce chiffre qu'il posa comme base du rachat, en stipulant que l'excédant de l'actif de la Société sur son passif serait appliqué au paiement de la dette de la Société envers l'Etat ; que le reste de la dette viendrait en déduction des 13 millions à payer pour l'immeuble.

Ces conditions furent acceptées, après longs débats, et furent consignées dans un traité signé par le ministre d'Etat et les représentants de la Compagnie, le 30 septembre, après qu'on eut fixé la situation financière de la Société.

Digitized by Google

Cette situation ne fut établie qu'avec quelque difficulté, parce que l'administration de l'assistance publique et les assureurs des produits exposés élèvent contre la Compagnie des réclamations qui ne sont point encore jugées. Mais on ne saurait admettre que les décisions à intervenir pussent modifier d'une manière sensible le bilan qui a été dressé. Nous en donnons le sommaire, tel qu'il résulte des pièces de la comptabilité.

SITUATION DE LA COMPAGNIE.

Recettes.		
Capital des actions,	12,993,600 »	
Cautionnement de l'entrepreneur York,	500,000 »	
Avances de l'Etat,	2,300,000 »	
Recettes de l'Exposition,	3,180,495 69	
Recettes diverses,	435,071 82	
Sommes à recouvrer.		
Valeurs inscrites à l'actif,	60,324 80	
Répétitions de la Compagnie contre l'Etat, réglées à	636,083 43	
Total,	20,106,475 74	20,106,475 74
Dépenses.		
Intérêts des actions,	1,288,005 60	
Compte de l'entrepreneur York,	15,510,700 90	
Remboursement du cautionnement avec intérêts,	514,707 33	
Dépenses diverses (approximation),	875,353 04	
Sommes à solder.		
Travaux faits par l'Etat,	958,954 50	
Achèvement du palais,	690,000 »	
Passif,	545,552 »	
Dette envers l'Etat,	2,300,000 »	
Total,	22,713,266 37	22,713,266 37
Il y a donc un déficit de		2,606,790 63

Soit 2,600,000 fr., dont la Société serait débitrice envers l'Etat, et qu'il faudrait déduire des 13 millions qu'elle a à recevoir.

Elle n'obtiendrait donc qu'une somme de 10,400,000 fr., et subirait une perte de 20 0/0 sur son capital.

Le mode de paiement, d'après les conventions, serait réglé de la manière suivante :

La somme de 10,400,000 fr. serait payée en rentes 3 0/0 au taux de 70 fr. 72 c., cours moyen de cette rente pendant le mois qui a précédé le traité.

Ce serait donc 441,176 fr. de rente 3 0/0 à délivrer aux actionnaires, ou 3.39 par chaque action de 100 fr. Les fractions de rentes trop faibles pour être inscrites au grand livre seraient capitalisées au taux de 4 0/0, et payées en argent. •

L'Etat aura donc à servir 441,176 fr. de rentes.

Cette obligation lui impose-t-elle un sacrifice réel ?

Evidemment non ! Il a garanti à la Société l'intérêt du capital de 13 millions à 4 0/0 l'an, soit 520,000 fr. Or, cette garantie n'est point illusoire ; l'expérience a prouvé que, dans la situation dans laquelle les traités ont placé l'Etat et la Compagnie, l'intérêt du capital ne peut être servi au moyen des recettes effectuées par la Compagnie. Ainsi, le paiement retombe à la charge de l'Etat, qui paierait à titre de garant ce qu'il va payer d'une autre façon.

A la vérité, la rente qu'il constitue est perpétuelle, tandis que sa garantie ne devait durer que trente-cinq ans. Il semblerait donc que la rente à servir devrait être diminuée de la somme nécessaire pour en effectuer l'amortissement en trente-cinq années. Mais il faut se rappeler que, d'après le cahier des charges annexé au décret de concession, la Société était autorisée à prélever sur les recettes la somme nécessaire pour amortir son capital avant de les appliquer au service des intérêts.

Or, ces recettes sont manifestement suffisantes pour assurer l'amortissement : il s'opère, en effet, au moyen d'une somme de 103,292 fr. 10 c., payée chaque année, et placée à intérêts composés au taux de 5 0/0 ; la somme annuelle devrait être portée à 164,420 fr. 98 c., si le taux de l'intérêt n'était que de 4 0/0. Il n'est pas possible que les droits d'entrée au palais de l'Industrie ne produisent pareille somme chaque année ; la Société, l'an dernier, a reçu 88,000 fr. pour la location du palais, pendant les quelques semaines qu'a duré l'exposition de l'agriculture. L'Etat, substitué aux droits de la Compagnie, est donc bien assuré de trouver, dans les facultés concédées à celle-ci, le moyen de faire son amortissement ; s'il ne veut percevoir aucun droit d'entrée, c'est un sacrifice qu'il s'imposera volontairement dans un intérêt public.

Evidemment, si on avait diminué la rente qu'il doit annuellement payer, et si, en même temps, on lui avait donné le moyen de percevoir une somme suffisante pour reconstituer le capital de sa rente, on aurait rendu sa situation infiniment plus avantageuse ; il ne pouvait légitimement profiter du désastre de la Compagnie pour se constituer un bénéfice ; d'ailleurs, la Compagnie se serait nécessairement refusée à consentir à changer sa position à de telles conditions : elle était certaine d'obtenir l'intérêt de son capital : elle n'avait pas de doute sur la possibilité de trouver son amortissement dans les recettes annuelles, elle serait restée dans la situation qui lui était faite, dût-elle porter préjudice aux services publics.

Le gouvernement a donc fait tout ce qu'il pouvait et devait faire : l'action administrative était gênée par l'intervention de la Compagnie ; il a accepté les propositions de rachat.

Le décret de concession avait fixé le capital nécessaire aux constructions à 13,000,000 de francs ; il n'a pas voulu accorder plus, quoique ce chiffre eût été dépassé.

L'Etat avait fait des avances, il en a exigé le remboursement de la Compagnie, bien que celle-ci eût à subir une perte considérable.

Il a remplacé l'intérêt qu'il devait payer pendant trente-cinq ans, par une rente perpétuelle ; mais il a obtenu le moyen de prélever des sommes annuelles en tous cas suffisantes pour constituer en trente-cinq ans l'amortissement de cette rente.

Sa situation n'est donc en aucune manière devenue plus désavantageuse financièrement parlant, et il se trouve débarrassé d'entraves très-préjudiciables au point de vue administratif ; il devient complétement propriétaire d'un édifice indispensable.

Il faut reconnaître que ce n'est pas sans sacrifice qu'il acquiert la propriété dont il est question : mais il paye, en définitive, l'immeuble moins qu'il n'a coûté ; ce qui n'est pas le cas observé le plus fréquemment dans les transactions faites par l'Etat. Il faut remarquer encore que l'acquisition faite par l'Etat l'exonérera de dépenses obligatoires fort élevées.

On jugera facilement des économies qu'il pourra faire si l'on fait connaître les dépenses qu'ont mises à sa charge les constructions seules des expositions ordinaires de l'industrie.

Le bâtiment de celle de 1834 a coûté 306,819 fr. ; il recouvrait 10,000 mètres carrés.

Celui de 1839 a coûté 339,828 fr. 84 c. ; il recouvrait 15,173 mètres carrés.

Celui de 1844 a coûté 372,009 fr. 84 c. ; il recouvrait 19,497 mètres carrés.

Celui de 1849 a coûté 591,144 fr. 10 c. ; il recouvrait 22,391 mètres carrés.

On peut estimer que le palais de l'Industrie épargnerait à l'Etat une dépense de 750,000 fr., puisqu'il couvre 31,887 mètres carrés.

Or, on peut être assuré dès aujourd'hui que chaque année verra s'ouvrir une exposition d'un genre quelconque.

Si donc l'acquisition du palais de l'Industrie impose des sacrifices à l'Etat, elle lui permet de satisfaire à des nécessités publiques dont il doit inévitablement supporter les charges. Les transactions qui viennent de s'opérer entre lui et la Société concessionnaire n'aggravent en aucune manière sa position, elles lui permettent de pourvoir avec plus de liberté à des besoins impérieux de l'époque. Nous croyons donc que le Corps législatif, en adoptant le projet de loi qui lui est présenté, voudra sanctionner les conventions dont nous avons indiqué les bases.

Signé, LESTIBOUDOIS, conseiller d'Etat, rapporteur ;

AD. VUITRY, conseiller d'Etat.

Projet de loi portant rachat par l'Etat du palais de l'Industrie.

Art. 1er. Est approuvé le traité ci-annexé passé le 30 septembre 1856 entre le ministre d'Etat et les liquidateurs de la Compagnie du palais de l'Industrie, et ayant pour objet la cession à l'Etat de la jouissance pleine et entière du palais de l'Industrie.

Art. 2. Le ministre des finances est autorisé à faire inscrire sur le grand-livre de la dette publique, avec jouissance à partir du 22 décembre 1856, une somme de rentes 3 0/0 pouvant s'élever jusqu'à 441,176 fr.

Ces rentes seront réparties entre les actionnaires, à raison de 3 fr. 39 c. par action de 100 fr. sur des états fournis par le ministre d'Etat.

Art. 3. Un crédit de 100,000 fr. est ouvert au ministre des finances, sur l'exercice 1857, pour le remboursement en capital des fractions de rentes trop faibles pour être inscrites au grand-livre.

Art. 4. Un fonds d'amortissement du centième du capital nominal des rentes créées ci-dessus sera ajouté à la dotation de la caisse d'amortissement.

Ce projet de loi a été délibéré et adopté par le Conseil d'Etat dans sa séance du 7 avril 1857.

Le président du Conseil d'État,

J. BAROCHE.

Traité relatif au rachat par l'Etat du palais de l'Industrie.

L'an mil huit cent cinquante-six, le trente septembre,

Entre S. Exc. M. Achille Fould, ministre d'Etat, agissant au nom de l'Etat, d'une part ;

Et MM. de Rouville, Ardoin, Ricardo et Boussin.

Agissant en qualité de commissaires liquidateurs de la Compagnie anonyme du palais de l'Industrie, dûment autorisés par délibération de l'assemblée générale des actionnaires de ladite Compagnie, réunie extraordinairement le 26 août 1856, ainsi qu'il résulte d'une copie de la délibération certifiée conforme et ci-jointe (annexe A), d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. Les commissaires liquidateurs cèdent à l'Etat tous les droits résultant au profit de la Compagnie anonyme du palais de l'Industrie, du décret du 30 août 1852 et du cahier des charges qui y est annexé. Ils lui abandonnent, en conséquence, la possession et la jouissance pleine et entière du bâtiment.

Art. 2. L'Etat prend à sa charge le passif de la Compagnie, conformément à l'état ci annexé B, ainsi que les travaux qui restent encore à faire pour l'achèvement du Palais, et la libère des avances qu'il lui a faites.

De leur côté, les commissaires liquidateurs cèdent et abandonnent à l'Etat l'actif de la Compagnie, de quelque nature qu'il soit.

Art. 3. Pour prix des abandons et cessions contenus aux deux articles précédents, les actionnaires recevront, en échange des 130,000 actions composant le fonds social, la quantité de rentes 3 0/0 nécessaire pour représenter un capital de 10,400,000 fr.

Ces rentes, dont la jouissance courra du 22 décembre 1856, seront calculées à raison de 70 fr. 72 c., cours moyen du mois qui a précédé le jour de l'acceptation du traité par l'assemblée générale des actionnaires.

Les fractions trop minimes pour être inscrites au grand livre seront capitalisées au taux de 4 0/0, et remboursées en numéraire.

Art. 4. Le présent traité ne sera définitif qu'après le vote et la promulgation de la loi qui doit le sanctionner.

Art. 5. S. Exc. le ministre d'Etat prend, à partir

Digitized by Google

de ce jour, l'administration et la direction de l'exploitation du Palais.

Art. 6. Les commissaires liquidateurs désignent M. de Rouville, l'un d'eux, pour suivre auprès des agents de l'Etat la réalisation du présent traité.

Art. 7. Les actionnaires toucheront 520,000 fr. pour l'année des intérêts à 4 0/0 qui sont garantis par l'Etat, et qui ne sont dus que le 20 octobre 1856.

Art. 8. Le présent traité et les actes y annexés seront visés pour timbre et enregistrés gratis.

Vu en Conseil d'Etat, le 7 avril 1857.

BANQUE DE FRANCE.

PROJET DE LOI.

Portant prorogation du privilége de la Banque.

Art. 1er. Le privilége conféré à la Banque par les lois des 24 germinal an XI, 22 avril 1806 et 30 juin 1840, dont la durée expirait le 31 décembre 1867, est prorogé de trente ans et ne prendra fin que le 31 décembre 1897.

Art. 2. Le capital de la Banque, représenté aujourd'hui par 91,250 actions, montant ensemble à quatre-vingt-onze millions deux cent cinquante mille francs (91,250,000 fr.) non compris la réserve, sera représenté désormais par 182,500 actions, montant ensemble à cent quatre-vingt-onze millions six cent vingt-cinq mille francs (191,625,000 fr.).

Art. 3. Les 91,250 actions nouvellement créées seront exclusivement attribuées aux propriétaires des 91,250 actions actuellement existantes, lesquels en verseront le prix à raison de 1,100 fr. par action dans les caisses de la Banque, trimestre par trimestre, dans le délai d'un an à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 4. Sur le produit de ces actions nouvelles, une somme de cent millions sera affectée à la formation d'un fonds de réserve qui sera réuni à celui qui existe déjà, et se compose de treize millions, y compris celui des succursales et des immeubles de la Banque.

Ces cent millions seront, à cet effet, convertis en rente 3 0/0 sur l'Etat, dont les arrérages concourront à la formation des dividendes semestriels.

Ces rentes de la réserve seront inaliénables, sauf le cas où il deviendrait nécessaire, pour le maintien de l'intégralité du capital disponible, de le couvrir des pertes que la Banque aurait éprouvées, et où le produit serait insuffisant à fournir le dividende semestriel de 30 fr. par action, garanti par l'art. 4 de la loi du 22 avril 1806.

Art. 5. Le ministre des finances est autorisé à transférer à la Banque de France, en rentes 3 0/0 provenant de la caisse d'amortissement, la somme de rente nécessaire pour l'emploi des cent millions qui doivent être convertis par la Banque de France en rente sur l'Etat.

Ces rentes seront livrées au cours moyen du mois qui précédera le versement au Trésor des sommes qui devront recevoir cette destination.

Le capital de ces rentes sera porté en atténuation des découverts du Trésor.

Un fonds d'amortissement du centième du capital nominal desdites rentes sera ajouté à la dotation de la caisse d'amortissement.

Art. 6. Sont approuvées les clauses et conditions énoncées dans le traité ci-annexé, passé le.... entre le ministre des finances et la Banque de France.

PROJET DE TRAITÉ

Entre le Trésor public et la Banque de France.

Art. 1er. Les cent millions qu'en exécution de la loi du. . . . . , la Banque devra ajouter à sa réserve et convertir en rentes sur l'Etat, seront versés par elle au Trésor public en quatre termes égaux et trimestriels, dans le courant d'une année à partir de la promulgation de cette loi.

A la suite de chacun de ces versements, le Trésor délivrera à la Banque, au cours moyen du mois qui l'aura précédé, une valeur égale en inscriptions de rente 3 0/0 sur l'Etat.

Art. 2. En réciprocité des avantages qui résultent pour la Banque de ce qu'elle reçoit en compte courant les encaisses disponibles du Trésor, la Banque s'engage, pour la durée de son privilége, à faire au Trésor, au fur et à mesure de ses besoins, des avances qui pourront s'élever à quatre-vingts millions, y compris les cinquante-cinq millions restant à rembourser sur le prêt prorogé par le traité du 3 mars 1852.

Le maximum de ces avances sera réduit à soixante millions, au moyen des remboursements annuels stipulés audit traité.

Des bons du Trésor renouvelables de trois mois en trois mois seront délivrés à la Banque en garantie de ses avances.

Art. 3. Les sommes qui seront portées au débit du Trésor, en vertu de cette convention, se composeront, jusqu'à due concurrence, avec celles qui formeront le crédit de son compte courant soit à Paris, soit dans les succursales, de manière que les intérêts dus par le Trésor ne soient calculés chaque jour que sur le solde dont il sera réellement débiteur.

Art. 4. Les intérêts du compte courant ainsi établis seront réglés sur le taux fixé par la Banque pour l'escompte du papier de commerce, mais sans qu'ils puissent excéder 4 0/0.

Art. 5. Si le Trésor venait à retirer ses fonds en compte courant, la Banque serait affranchie des engagements qu'elle contracte par le présent traité.

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 20 mars 1857.

(Suite.)

Présidence de M. CALLON.

M. NANCY analyse sommairement la note de M. Cornet, membre de la Société, sur les chemins de fer belges et sur la voie prussienne de Verviers à Cologne, qui sera renvoyée au Bulletin

Après avoir décrit les clôtures de la voie et les gares, qui sont d'ailleurs représentées par un grand nombre de croquis, M. Cornet passe en revue les croisements de voie, dont le système est très-simple et exclut d'ordinaire les triples embranchements ; puis les plaques tournantes, qui sont en général à une seule voie, construites en fonte, à moins qu'elles ne soient, par une rare exception, placées sur les voies principales, auquel cas elles sont, comme en France, en tôle. Les chariots propres à transporter les wagons d'une voie sur une autre, dans les remises et dépôts, sont aussi d'une grande simplicité. Les grues hydrauliques ont comme particularité de débiter l'eau d'alimentation des tenders avec une abondance inusitée jusqu'ici, par un orifice ayant 20 centimètres de diamètre intérieur.

Quant à la voie prussienne, éclissée aujourd'hui complétement, M. Cornet a constaté qu'elle est très-douce et presque exempte de chocs aux bouts de rails.

M. LE PRÉSIDENT invite ensuite M. de Pury, membre de la Société, revenant de parcourir les chemins de fer autrichiens, à donner quelques détails sur la construction de la ligne du Semmering.

M. DE PURY soumet à la Société un album contenant la carte, le profil, la vue pittoresque de la ligne avec ses travaux d'art, et une notice tant sur la voie du Semmering, que sur les chemins autrichiens en général. M. de Pury l'analyse ainsi qu'il suit :

Le chemin de fer du Semmering fait partie de la ligne du Sud de l'empire d'Autriche qui, lorsqu'elle sera terminée, reliera Trieste et la mer Adriatique à la capitale de l'empire. L'histoire de ce chemin de fer est semblable à celle de toutes les autres grandes lignes d'Autriche, et donnera une idée du développement qu'a suivi l'industrie des chemins de fer dans ce pays.

Le chemin de fer du Sud de l'empire d'Autriche se compose de quatre tronçons bien distincts :

1° Le chemin de fer de Vienne à Gloggnitz ;
2° Le chemin de fer du Semmering entre Gloggnitz et Murzzuschlag ;
3° Celui de Murzzuschlag à Leybach ;
4° Enfin celui de Leybach à Trieste.

C'est en 1838 que le chemin de fer de Vienne à Gloggnitz fut concédé à une Compagnie : les travaux furent commencés en 1839, et au mois de mai 1842 il fut livré à la circulation dans toute son étendue. Sa longueur est de 75 kilomètres.

Ce fut pendant la même année 1842 que l'État fit faire les premières études pour prolonger ce chemin de fer à travers le Semmering, mais les travaux ne furent commencés qu'en 1848 et terminés en mai 1854.

Pendant qu'on faisait des études pour le passage du Semmering, on travaillait activement au prolongement de cette voie ferrée du côté du sud.

En 1844, en 1846 et en 1849 les trois tronçons successifs de la ligne de Murzzuschlag à Leybach furent livrés à la circulation sur une longueur totale de 322 kilomètres.

Il ne reste plus, pour compléter cette ligne importante, que les 144 kilomètres qui séparent Leybach de Trieste, auxquels on travaille activement et qui seront prochainement livrés à la circulation.

Lorsqu'il sera terminé, le chemin de fer du Sud aura une longueur de 439 kilomètres, et aura coûté environ 164 millions de francs, soit 373,500 fr. par kilomètre.

Ce prix très-élevé s'explique naturellement par les difficultés considérables réunies sur les 41 kilomètres qui forment le passage du Semmering.

Le Semmering est l'un des rameaux des Alpes noriques : son col le plus bas, que traverse la route impériale, construite une dizaine d'années avant le chemin de fer, s'élève à 990 mètres au-dessus du niveau de la mer Adriatique. — La gare de Gloggnitz, point de départ du chemin de fer du côté de Vienne, est à une altitude de 412 mètres, tandis que celle de Murzzuschlag est à 653 mètres. Il y a donc 578 mètres à monter de Gloggnitz au sommet de la montagne, pour descendre ensuite 337 mètres. Cette excessive différence de niveau a été réduite au moyen d'un souterrain de 1,428 mètres de longueur, creusé à 116 mètres au-dessous du sommet de la montagne. La distance en ligne directe entre Gloggnitz et l'entrée du souterrain est d'environ 12 kilomètres, mais l'existence de deux vallées latérales a permis de développer considérablement le tracé.

La rampe de Gloggnitz au point culminant, dans l'intérieur du grand souterrain, a une lon-

gueur de..... 29,025m,50
La pente, de ce point jusqu'à
Murzzuschlag..... 12,003m,75

Longueur totale..... 41,029m,25

Ce qui précède fait déjà supposer que ce chemin de fer doit avoir des pentes bien plus fortes que celles que l'on donne ordinairement aux constructions de cette nature; en effet, sauf quatre paliers mesurant ensemble 1,625 mètres, toute la partie du tracé qui s'étend de Gloggnitz au grand souterrain est en rampe dont l'inclinaison varie de 2mm,5 à 25 millimètres par mètre; ainsi on y trouve :

Rampes.	longueur totale.	Inclinaison.
8	8,369	25 millimèt.
5	5,234	22mm,2
4	4,715	16mm,6
5	2,313	10 millimèt.

Sur le versant sud les pentes sont un peu moins fortes; le maximum de 24mm,1 s'y trouve seulement sur 639 mètres de longueur. La pente de 22m,2 a une longueur de 2,611 mètres, et celle de 21mm,2 une longueur de 2,613 mètres.

Dans les pays de montagne il est souvent impossible de tracer de longs alignements droits. Le chemin de fer du Semmering, plus que tout autre, se trouve dans ce cas, surtout dans la partie du tracé qui s'étend entre Gloggnitz et le sommet de la montagne. Toutefois, sur la longueur totale de 41,029m,25 on trouve 103 alignements droits qui ont ensemble une longueur de 20,615m60, soit un peu plus de la moitié de la longueur du chemin; les 20,413m,65 qui restent sont divisés en 109 courbes dont les rayons varient de 189m,66 à 3,034m,65; mais les courbes à petits rayons sont de beaucoup les plus nombreuses : ainsi 30 courbes de 189m,66 de rayon ont un développement de 7,172 mètres; 38 courbes de 284m,50 de rayon forment une longueur de 6,604m,90 et 17 courbes de 379m,33 ont une longueur de 2,448m,80.

Voilà donc un développement de 16,225m,70 divisé en 87 courbes à petits rayons, tandis qu'il n'y a que 11 courbes sur une longueur de 1,560 mètres dont les rayons dépassent 500 mètres, et seulement 2 courbes dont les rayons dépassent 1,000 mètres.

Les terrains accidentés des montagnes nécessitent des travaux d'art toujours plus considérables que dans les plaines, et le Semmering présente la collection la plus complète dans ce genre qui soit en Europe, puisque sur les 29 kilomètres qui s'étendent entre Gloggnitz et le haut de la montagne il y a 12 viaducs ayant ensemble une longueur de 1,268m,80 et 15 souterrains sur une longueur de 5,275m,20

Les travaux d'art occupent donc 5,544 mètres courants, soit plus du sixième de la longueur totale du parcours. Il y a encore quatre viaducs un peu considérables sur le versant sud du Semmering, en sorte que le nombre total de ces travaux sur toute la ligne est de 46.

Des douze viaducs qui se trouvent sur la première partie du chemin, deux seulement sont sur des parties rectilignes du tracé; huit, ayant ensemble une longueur de 847m,80, font partie de courbes de 189m,66 de rayon, et les deux derniers sont tracés avec un rayon de 284m,50. Tous sont sur des rampes plus ou moins fortes, et cinq de ceux dont la courbure est la plus forte ont une inclinaison de 22mm,2.

Le plus long viaduc de toute la ligne est le premier que l'on rencontre après être sorti de Gloggnitz : il a 227m,60 de longueur et fait partie d'une courbe dont le rayon est de 284m,50; sa hauteur maximum au-dessus du fond de la vallée est de 24m,65. Il se compose de treize arches en plein cintre; huit, dont quatre à chaque extrémité, ont une ouverture de 9m,90. Les cinq arches du milieu sont beaucoup plus grandes et ont 19m,90.

Le viaduc le plus élevé est le dixième que l'on trouve en montant : il a 484 mètres de longueur et fait partie d'une courbe de 189m,66 de rayon. Sa hauteur au-dessus de la vallée est de 45m,67. Ici, comme dans plusieurs autres cas analogues, dont trois autres exemples se trouvent sur cette ligne, on a construit deux étages de voûtes. L'étage inférieur est composé de cinq arches en arc de cercle de 12m,65 d'ouverture et de 21 mètres de hauteur; l'étage supérieur est composé de 10 arches en plein cintre de 14m,55 d'ouverture et de 24m,67 de hauteur.

Dans tous les viaducs courbes les voûtes sont cylindriques, et la courbure du viaduc est produite par l'épaississement des piles du côté extérieur. Tous ces viaducs sont construits en briques; les angles, parapets et cordons sont en pierres de taille.

Quinze souterrains se trouvent sur la partie du parcours qui s'étend entre Gloggnitz et le point culminant : leur longueur réunie est de 1,275m,25, soit le 1/7e de la longueur de cette partie de la ligne.

Le plus long souterrain traverse le sommet de la montagne : il est en ligne droite et a 1,428m,35 de longueur et une inclinaison de 3mm,3. Sa construction a présenté de grandes difficultés par suite de la quantité considérable d'eau qu'on y a rencontrée, et des éboulements provenant de la mauvaise qualité du terrain. Il est entièrement revêtu en briques, et dans les parties où le terrain est peu solide, il y a un radier concave destiné à empêcher le rapprochement des pieds-droits.

Le souterrain le plus remarquable est le huitième en montant depuis Gloggnitz : il a une longueur de 689m,85 et est formé de la réunion de trois souterrains creusés dans le roc par deux galeries construites au-dessus de la voie et destinées à recevoir les éboulements des terrains supérieurs. Dans cette partie du chemin de fer la pente varie de 20 à 25 millimètres par mètre. Le souterrain du milieu est tracé en ligne droite; mais les deux extrêmes sont en courbe avec des rayons de 189m,66 pour l'un et 265 mètres pour l'autre; ils sont revêtus en brique sur la presque totalité de leur longueur. Le projet primitif prévoyait à cet endroit la voie à ciel ouvert, moitié en déblais, moitié en remblais, avec murs de soutènement; mais des éboulements survenus au commencement de l'exécution des travaux ayant causé des inquiétudes sur la solidité de la roche schisteuse, on a modifié le tracé autant qu'il était nécessaire pour éviter les chances dangereuses en remplaçant par un souterrain le tracé à ciel ouvert.

Le chemin de fer est à deux voies sur toute son étendue : la fondation de chaque voie est formée de deux files de langrines en mélèze, sur lesquelles reposent des traverses du même bois espacées de 0m,95 d'axe en axe. Les rails Vignole pèsent 43 kilog par mètre courant. Dans les courbes à petits rayons, le rail extérieur est élevé de 10 à 12 centimètres au-dessus du rail intérieur, pour résister à la force centrifuge : aussi depuis près de trois ans que ce chemin de fer est exploité, je n'ai pas entendu dire qu'il y soit arrivé d'accident.

Il n'existe pas en Europe une aussi grande accumulation de grands travaux d'art réunis sur un parcours aussi court : c'est ce qui, avec la forte inclinaison des rampes et des pentes et le peu de longueur des rayons de courbure, fait que le chemin de fer du Semmering est à la fois le plus intéressant et le plus hardi de ceux qui sont maintenant exploités en Europe.

UN MEMBRE rappelle qu'à l'époque du premier emploi des locomotives sur le Semmering, on a vu généralement avec inquiétude, pour la conservation de la voie, la charge considérable qui pesait sur les roues de ces machines; il demande si ces inquiétudes se sont réalisées, et comment on prévient en hiver les amoncellements de neige qui semblent devoir être fréquents dans les gorges que traverse la voie.

M. DE PURY répond que tout ce qu'il peut dire est qu'il a parcouru à pied la voie, et qu'elle lui a paru en très-bon état de conservation. Il ajoute qu'il a été en même temps frappé de la parfaite siccité des tunnels, où pas un seul suintement n'a pu être constaté. Quant aux amoncellements de neige, il n'y a eu que des retards de deux heures au plus dans la marche des trains, dont tous les incidents étaient d'ailleurs signalés au moyen du télégraphe électrique, et par de fréquentes communications de station à station.

L'ordre du jour appelle ensuite une communication de M. Charles Laurent sur les appareils qu'il emploie avec M. Degousée dans les sondages de mines et de puits artésiens. Ces appareils ne sont pas nouveaux; mais M. Laurent n'a pas voulu les décrire à la Société avant qu'une longue pratique ait consacré leur utilité. Les variations nombreuses des terrains traversés, ainsi que les accidents qui surviennent dans le forage, font nécessairement varier aussi, sans règle fixe, les instruments à employer. M. Laurent étale sur le bureau de la Société le spécimen en réduction de tout l'outillage du sondeur, et il décrit spécialement l'appareil mécanique à manœuvrer sans bruit la sonde, ainsi qu'un *trépan à chute libre* et indépendante de la tige de sonde, laquelle n'a plus qu'à relever l'outil travailleur, sans participer aux chocs et vibrations qui altéraient autrefois rapidement la nature du métal et occasionnaient tant de ruptures.

La forme du trépan varie d'ailleurs comme par le passé, suivant la couche à entamer; mais, qu'il s'agisse de foncer un simple trou ou un anneau entourant un bloc cylindrique qu'on détache ensuite de sa base par un outil spécial, le principe de la chute libre reste toujours dans l'instrument.

A l'aide de cet outillage perfectionné, MM. Degousée et Laurent exécutent, relativement à peu de frais et en peu de temps, les plus profonds sondages. Celui qu'ils viennent de pousser jusqu'à 356 mètres, à Digoin, dans des couches de grès bigarré de dureté moyenne, a coûté, tous frais compris, 48,000 fr. Un autre forage fait entièrement avec la sonde à chute libre, à St-Léger près Décise, dans des circonstances difficiles, jusqu'à 387 mètres, et avec des interruptions forcées à diverses reprises, a coûté, tubage et autre frais compris, 40.000 fr.; assertions faciles à vérifier, puisque les travaux en question ont été exécutés pour le compte ou à la vue de divers membres de la Société. Comme preuve de la régularité avec laquelle le trépan à chute libre opère, M. Laurent présente un cylindre de grès, long de 70 centimètres sur 16 de diamètre, coupé à 330 mè-

tres de fond et qui semblerait avoir été alésé sur le tour.

M. LAURENT appelle ensuite l'attention sur la nécessité où est tout explorateur commençant un sondage, de faire largement la part de l'inconnu et de donner au début un assez grand diamètre au trou de sonde, afin qu'on puisse forer encore sur un diamètre d'environ 16 centimètres bien au delà de la profondeur déterminée *à priori*; sinon le trépan à chute libre ne peut plus opérer ni conserver une solidité suffisante, et le sondeur est réduit aux expédients pour achever son œuvre.

M. LE PRÉSIDENT remercie M. Laurent de sa communication, et annonce que sa note sera insérée, avec les croquis, dans nos comptes-rendus. Il demande ensuite à M. Laurent s'il peut donner à la Société quelques détails sur le forage du puits artésien de grand diamètre que M. Kind exécute à Passy.

M. DEGOUSÉE dit que le forage, arrivé actuellement à 516 mètres, est arrêté en ce moment par un accident passager, et qu'il reste probablement une soixantaine de mètres à percer pour arriver à la nappe d'eau.

Une discussion s'engage entre divers membres sur le diamètre à donner au trou de sonde. MM. Degousée et Laurent disent que le diamètre inusité donné au sondage de Passy offre de précieuses ressources pour reprendre les outils brisés à retirer; mais c'est une erreur de croire que le débit d'eau sera toujours proportionnel à l'orifice. Si la nappe d'eau sous Passy est très-considérable, il se peut qu'en sortant d'une colonne d'aussi gros diamètre (0m,60), elle possède encore une grande force d'ascension; mais la pratique a souvent prouvé qu'en augmentant le diamètre d'un puits artésien, on ralentissait la vitesse de l'eau et qu'on n'augmentait pas son débit. Entre le grand diamètre du puits de Passy et la petite section des premiers puits, il y a une limite éminemment convenable aux nécessités du travail comme aux conditions économiques, et M. Degousée ne croit pas qu'elle s'écarte beaucoup du diamètre de 0m,16 à 0m,20, que la majorité des sondeurs paraît adopter.

UN MEMBRE demande s'il n'y a pas lieu de craindre que l'ouverture du puits de Passy ne diminue le débit du puits de Grenelle.

M. DEGOUSÉE répond que de pareils accidents sont en effet à craindre pour des puits artésiens voisins, et qu'à Tours, notamment, un puits qui fournissait 300 litres par minute à l'origine, n'en donne plus que 20 depuis l'exécution d'un autre sondage opéré à 2 kilomètres de là, dans la même couche, et donnant 2,500 litres. L'éloignement des deux forages de Grenelle et Passy fait espérer que l'un ne nuira pas sensiblement à l'autre; mais il est d'expérience, ajoute M. Degousée, que cette influence mutuelle ne se produit guère qu'au bout de deux ans.

DIVERS MEMBRES citent des faits analogues desquels il résulte que des puits voisins ont opéré l'un sur l'autre, même dans un court délai, une influence très-sensible.

La Société a reçu :

1° De M. Noblet, éditeur, cinq livraisons du *Portefeuille belge de John Cockerill*;

2° De M. Opperman, la dernière livraison des *Annales de la construction*;

3° Deux numéros du journal anglais *The Engineer*;

4° De M. Ebray, membre de la Société, une note sur les aliments et engrais fossiles, et une autre note sur la coupe géologique du mont Alpin, près Nevers;

5° De la Société des ingénieurs civils de Londres, cinq résumés des dernières séances;

6° De la Société industrielle de Mulhouse, un exemplaire de son dernier bulletin;

7° De M. Maldant, membre de la Société, un mémoire sur un nouveau système de distribution de vapeur;

8° De M. Cornet, membre de la Société, une note sur les chemins de fer belges et sur la voie prussienne comprise entre Verviers et Cologne.

MM. Albaret, Bourdon, Cahen, Coquerel, Eiffel, Gaudet, Fredet, Fuchet, Legavrian, Michelet, Petin, Piqué et Vauthier, ont été reçus membres de la Société.

HEDOUIN DE RUÉVILLE

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi, 16 avril :

FONTES.

Fonte de forge, 165 à 170 fr.
Fonte pour fusion n° 1, 185.
Id. n° 2, 175.
Rendu à Saint-Dizier.

FERS LAMINÉS.

Fers marchands 1re classe, 330 à 340 fr.
Machine ou ronds de tréfilerie, n° 20, 430 fr.
Id., n° 21 et au-dessous, 400 à 410 fr.
Rendu dans toutes les gares.

FERS BATTUS.

Fers marchands, 370 fr.
Branches de courbes, 380.
Essieux de 15 à 99 kilog., 300.
Id. 100 à 150, 420.
Id. 10 à 15, 420.
Id. 3 à 10, 440.
Carrés de 0m,090 à 0m,108, 420.
Fers de petite forge tels que : plats de 0m,036 de large sur 0m,011 et au-dessous, 390.
Carrés de 0m,118 à 0m,020, 390.

Pendant cette huitaine, on a vendu le disponible 167 50 et 170 fr. Des bruits de hausse sur les fers laminés ont donné plus de fermeté aux cours. A livrer à terme, on traiterait facilement à 165 fr.

Nous ne pouvons rien dire, avant la fin du mois, du prix qui sera fixé pour mai. Par forts marchés, le prix est de 330 fr., pour réassortiments 340 fr.

Chaînes, 75 fr. numéros assortis, franco en gare des chemins de fer de l'Est.

Poids à peser 5.10 le poids de 20 kil., 2.70 le poids de 10 kil., et proportion gardée pour le reste de la série, franco Paris.

Jeudi, 23 avril :

Nous n'avons recueilli aucune nouvelle importante touchant les prix de nos articles. Fonte de forge, 165 à 167 50; article assez calme.

On nous écrit de Charleville :

La clouterie est en bonne position, les demandes sont assez actives. L'augmentation de la main-d'œuvre a nécessité une hausse sur cet article; elle est de 3 à 4 fr. sur les clous à cheval et de 5 à 6 fr. sur la fine clouterie.

Depuis longtemps, les tôles languissent dans une stagnation complète, mais il y a espoir d'une légère faveur. La tôle dite anglaise est tenue à 48 fr.; la tôle douce, fer fort, bonnes marques, vaut de 58 à 59; des usines font 12 fr. d'écart avec la tôle anglaise.

PARIS.

(Correspondance particulière.) Vous avez annoncé que les prix avaient fléchi depuis le 1er avril sur la place de Paris. Cette situation dure encore aujourd'hui, mais on serait dans l'erreur si on en concluait que la baisse a pris pied; nous croyons au contraire qu'elle n'est pas à craindre, et que le prix de 32 fr. pourra bien être relevé à 34 fr. pour Paris, comme il n'a cessé d'être pour toute la province.

Les ronds de tréfilerie se raisonnent à 400 fr. le n° 21. La pointe ne bouge pas; on ne parle plus de porter le tarif au-delà de 32 fr. le n° 20, ce prix restera donc pour cette campagne.

La fonte pour seconde fusion s'améliore sous l'influence du marché régulateur. La Gartsherrie n° 1 se paie 192 50 à 195 fr. Le stock n'est pas considérable : 1,500,000 kil. environ à Paris, 1,300,000 kil. au Havre et 800,000 à Rouen.

On a constaté en février l'entrée de 1,655,095 kil. de fers à bâtiments et 591,400 kil. de fontes destinées aussi aux constructions.

MÉTAUX.

CUIVRE. — La vente sur le marché de Londres est devenue fort difficile. C'est le 15 qu'a lieu la réunion mensuelle des fondeurs, et il est présumable qu'ils arrêteront une baisse de prix. Cependant, jusqu'à présent ils ont été assez habiles pour maintenir les cours : aussi nous ne voulons pas prévoir une baisse, mais seulement constater une opinion généralement accréditée.—Cours à Paris : cuivre du Chili 315, 320, cuivre de Russie 345 à 365 suivant les marques. Détroits 387 50, 390, anglais 385 fr.

ETAIN. — Fl. 90 à Amsterdam. — Cours à Paris : Banca 400, 401 50, Détroits 387 50, 390, anglais 385.

PLOMB. — Sans changement sur les marchés régulateurs. — Cours à Paris : Plomb de France 68, d'Espagne 70, laminé et tuyaux 78.

ZINC. — Aucune variation ne s'est produite dans la situation de cet article.

23 avril :

CUIVRE. — Les fondeurs n'ont rien changé à la cote mais on n'en continue pas moins à vendre en baisse.

Cote de Paris :

Russie Demidoff,	» 360	Corocoro affiné,			
— Paschkoff,	» 355	Du Chili,	315	317 50	
Anglais,	325 345	Laminé jaune,	310	330	
Minerai Corocoro,	» »	— rouge,		375	

ETAIN. — En baisse à Amsterdam à fl. 88 et 88 1/2; tendance à suivre ce mouvement sur le marché de Londres.

Cote de Paris :

Banca,	» » 400 »	Anglais en baguettes,	»
Anglais,	380 385 » »	Des Détroits,	390

PLOMB. — Sans activité. D'après le dernier relevé des entrepôts, il y avait seulement 780,000 kil. à Marseille et 1,349,800 au Havre; sur la première de ces places on raisonne l'article à 53 fr. 50, et 50 fr. au Havre.

Cote de Paris :

De France,	67 68	D'Espagne,	69
Laminé,	»		

ZINC. — Le cours de Hambourg est de mb. 18; on obtiendrait probablement à moins.

Cote de Paris :

Silésie brut,	77 Laminé, .	98
Vieille-Montagne,	»	

COMMERCE EXTÉRIEUR.

Importations.

		En mars 1857
Fonte brute d'Angleterre,	63,506	
Belgique,	28,302	
Autres provenanc.	6,028	
Total (1),		97,836
Fers étirés en barres (2),		16,270
Rails,		5,082
Acier,		550
Cuivre (3),		6,252
Etain,		1,708
Plomb,		16,618
Zinc,		23,439
Houilles de Belgique,	2,031,276	
d'Angleterre,	935,339	
des assoc. allemand.	591,574	
Autres provenances,	3,681	
Total,		2,920,629

Situation des entrepôts (1er avril)

Quintaux métriques.

Fonte brute,	105,536
Cuivre brut,	1,283
Etain brut,	1,202
Plomb brut,	31,296
Zinc première fusion,	514

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Londres, 12 avril :

Les gueuses d'Ecosse avaient fléchi à 91 fr. 25 les numéros mélangés, elles ont repris depuis à 92 fr. 50 la tonne, au comptant, à bord au port d'embarquement. A quelques centimes près, ce sont les prix de la dernière clôture qui sont actuellement raisonnés.

Glascow, 17 avril :

Depuis mes derniers avis, notre marché n'a plus conservé la moindre trace de faiblesse ; il s'est fait des affaires importantes qui ont imprimé une amélioration générale. Les exportations, devenues plus actives, ont contribué aussi à la hausse.

On cote :

Bonnes marques, numéros mélangés, 93 93 50.
Gartsherrie n° 1, 99 fr. 35.
Calder n° 1, 97 25.

Les fers se vendent bien aux prix suivants : barres marchandes ordinaires, 225 fr. ; fers à clous, 250 ; fers d'angle, 237 50 ; tôles fines, 237 50 ; id. fortes pour chaudières, 275 ; id. pour navires, 262 50 ; cercles, 262 50.

Cours du fret de la fonte pour la France :

Boulogne, 16 25 à 16 85.
Brest, 17 50 à » » ».
Bordeaux, 25 » » à » » ».
Calais, 16 25 16 85.
Charente, 20 » » à » » ».
Cherbourg, 17 50 à » » ».
Dieppe, 16 25 16 85.
Dunkerque, 16 25 à 16 85.
Fécamp, 16 25 à » ».
Havre, 16 25.
Nantes, 22 50 à 23 50.
Rouen, 17 75 à 18 35.

Le fret pour le fer est de 1 fr. 25 plus élevé.

(1) Dont 5,581 quintaux métriques pour les constructions navales.

(2) Dont 5,082 quintaux métriques pour les constructions navales.

(3) Dont 2,617 quintaux métriques pour les constructions navales.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 13 avril :

MÉTALLURGIE. — Nos maîtres de forges maintiennent les prix et semblent convenus de proportionner leur production strictement à la demande, sauf à l'augmenter si les besoins se manifestaient d'une manière plus active. C'est ainsi que la fonte affinage reste cotée à 10 fr. 25 pour marchés et à 10 fr. 50 pour petite partie. Des propositions à 10 fr. n'ont pas été écoutées par un grand établissement pour un marché important. Du reste, dans l'état actuel de la production, la plupart de nos maîtres de forges sont eux-mêmes leurs principaux consommateurs. La vente des fers laminés est fort suivie par continuation; on a reçu de nouveau cette semaine de l'étranger quelques bons ordres. On cote 22 à 23, 24 à 25, 26 à 27, n°s 1, 2 et 3, suivant conventions de prendre à l'usine ou de vendre aux stations.

Des marchés se sont traités en baisse ; les nouveaux cours que l'on veut faire adopter aux maîtres de forges sont : 21 50, 23 50 et 25 50.

On a aussi reçu du pays des ordres en tôles d'une certaine valeur pour chaudronnerie. En somme, l'aspect du marché est sinon entièrement satisfaisant, du moins passable.

FRET. — Invariable à 10 fr. pour Paris (la Villette), 11 fr. 25 pour Rouen, 9 fr. pour Reims et Amiens. Affrètements rares.

FONTES. — La fonte de forge est cotée de 102 50 à 105 fr., suivant l'importance des marchés.

Le cours de la fonte à moulage a fléchi ; des fontes grises, dites n° 3, ont été offertes à fr. 115. Peu de demandes pour les numéros supérieurs.

FERS. — La demande, bien que suffisamment active pour ne pas inquiéter les usines, ne peut maintenir cet article avec assez de fermeté. Les laminés en qualité n° 1 se paient de fr. 210 à 215 au plus la 1re classe. Les cours plus élevés sont purement nominaux pour certaines forges qui ne livrent pas au commerce.

Tôle pour wagons, etc., 330 fr. ; tôle pour chaudières, 340 345 les 1,000 kil.

MINERAIS. — Moins bien tenus, surtout pour les mauvaises qualités.

CHARBONS. — On a remarqué cette semaine un peu d'amélioration dans la situation des charbons. Quelques marchés importants ont été traités. La baisse sur les gras est bien constatée : elle varie de fr. 1 à 1 50 par tonne, suivant les charbonnages. Le tout-venant est coté aujourd'hui fr. 14 et 14 50.

COKE. — La situation est la même qu'il y a huit jours. Les fourneaux du Nord n'ont pas encore donné signe de vie pour le renouvellement de leurs approvisionnements. Le coke se vend aujourd'hui, bonne qualité, fr. 22 50 à 23 les 1,000 kil. pour hauts-fourneaux, fr. 24 pour locomotives.

FRET. — Sans changement.

BOIS.

Les demandes de sciages se suivent sans interruption, mais toutes ne sont pas satisfaites à cause de la pénurie de bois. Les ports reçoivent des quantités assez importantes ; un lot est à peine complet qu'il est vendu. On a même acheté quelques lots en forêt. C'est particulièrement l'entrevous qui est l'objet de ces demandes actives. En bois très-ordinaire on a payé 130 fr., en meilleure qualité 135 ; des bois neufs sont faits 140 et 145 fr. ; il ne faut cependant pas voir dans ces derniers prix une variation dans le sens de la hausse, mais seulement la mieux-value de bois de bonne qualité et d'une fabrication plus soignée. L'échantillon est moins favorisé ; les mauvais lots ne se placent pas ; les beaux ne passent pas de 185 à 190 f.

Les charpentes sont placées dans des conditions tout-à-fait opposées aux sciages. Les ports se garnissent et il ne se fait que peu d'enlèvements, et encore est-ce pour offrir plus loin la marchandise. Le port de Valcourt qui ne fournissait guère que des marines est encombrée de charpentes de toutes grosseurs. Le manque d'ouvriers et l'augmentation de la main-d'œuvre ont décidé beaucoup d'exploitants à convertir leurs coupes en charpentes. Voilà l'une des causes de la position favorable des sciages et de la dépréciation que subit la charpente. Les prix raisonnés sont : gros, 7 50 à 7 75 ; bois mêlés, 5 50.

O. SAUPIQUE.

(L'Ancre de Saint-Dizier).

BANQUE D'ANGLETERRE.

SITUATION AU 8 AVRIL 1857.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Billets émis.....	22,796,165	569,904,125
Actif		
Avances à l'État.....	11,015,100	275,377,500
Autres créances.....	3,459,900	86,497,500
Espèces en lingots (or)..	8,321,165	208,029,125
Somme égale...	22,796,165	569,904,125

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque..	14,553,000	363,825,000
Réserve.....	3,237,030	80,930,975
Compte-courant de l'État créditeur.....	5,116,350	127,908,750
Comptes particuliers...	10,481,057	262,026,425
Billets à sept jours et autres.....	717,287	17,932,175
	34,105,333	852,633,325
Actif.		
Créances sur l'État. . .	11,333,126	283,328,150
Créances particulières .	18,984,640	474,616,000
Billets de banque en portefeuille.	3,044,120	75,103,000
Numéraire	743,447	18,586,175
	34,105,333	852,633,325
Aumentation :		
Billets en circulation... .	188,578	4,714,450
Comptes particuliers. . .	1,062,045	26,551,125
Diminution :		
Créances	2,077,995	74,449,875
Réserve.	604,543	15,113,575
Compte-courant de l'État .	3,903,183	97,629,575
Réserve métallique. . . .	604,543	15,113,575
Portefeuille	493,448	12,336,200

L'Annuaire officiel des Chemins de fer pour 1857, par M. Petit de Coupray, formant un beau volume de 700 pages avec carte des chemins de fer de l'Europe, a paru lundi 5 avril courant, chez MM. Napoléon Chaix et Cie, propriétaires-éditeurs, rue Bergère, 20. — Prix : 5 fr. broché, et relié 6 fr. — *Franco* par la poste, 7 fr. — Envoyer un mandat sur Paris, ou des timbres postes. — Prix de la collection des sept volumes reliés, 42 fr.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Midi. — L'assemblée ordinaire et extraordinaire est ajournée.

Grand-Central. — 11 juin, assemblée générale ordinaire et extraordinaire à 3 heures.

Ardennes et Oise. — L'assemblée générale ordinaire et extraordinaire est ajournée.

Lombards-Vénitiens. — 30 mai, assemblée générale ordinaire et extraordinaire à 9 heures, à Vienne. Dépôt, 40 actions.

Messageries impériales. — 28 mai, assemblée annuelle à 3 heures, salle Herz. Dépôt, 20 actions.

Franco-Suisse. — 11 mai, assemblée ordinaire et extraordinaire à Neuchâtel, à 9 heures du matin.

Banque de Darmstadt. — 4 mai, assemblée générale à Darmstadt. Dépôt, 20 actions.

Rivoli. — L'assemblée ordinaire a été ajournée.

Sous-Comptoir des métaux. — 2 mai, assemblée générale extraordinaire à 8 heures et demie.

Grand'-Combe. — 16 mai, assemblée générale ordinaire à 3 heures.

Glaces de Montluçon. — 15 mai, assemblée.

Silésie. — 1er mai, assemblée générale ordinaire à midi, à Breslau.

APPELS DE FONDS.

Ardennes et Oise. — 10 au 25 avril, 100 fr. par action.

Banque de crédit pour le commerce et l'industrie à Vienne. — 1er juin 40 florins.

Bazin Léon Gay. — 1er juillet 1857, 100 fr. par action (versement de novembre différé.)

Omnibus et voies ferrées (Compagnie lyonnaise). — 20 au 25 avril, 15 fr. par action.

Franco-Suisse. — 15 mai au 1er juin, 50 fr. par action. Le coupon sera déduit.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Caisse générale des chemins de fer. — 28 avril, 40 fr. 40 c. solde du dividende de 71 fr. par action pour 1856.

Nord. — 1er juillet, 40 fr. par action, solde du dividende 1856 de 56 fr.

Orléans. — 1er avril, solde du dividende de 84 fr. de 1856, soit 54 fr. par action.

Est. — 1er mai, 54 fr. solde du dividende 1856 de 74 fr. par action.

Ouest. — 1er avril, solde du dividende de 40 fr. pour 1856, soit 22 fr. 50 c. par action.

Lyon. — 1er avril, intérêts aux obligations 5 0/0 et 3 0/0. — 1er juillet, 43 fr. 40 c. complément du dividende 1856 de 81 fr. par action.

Méditerranée. — 1er avril, 12 fr. 50 c. par obligation. Intérêts. 1er juillet, 87 fr. par action solde du dividende 1856 de 117 fr.

Bourbonnais. — 1er avril, intérêts aux obligations 1re et 2e ordre d'Andrézieux à Roanne.

Graissessac à Béziers. — 5 avril, intérêts actions.

Crédit mobilier. — 1er juillet, 90 fr. solde du dividende 1856 de 115 fr.

Crédit foncier. — 1er mai, intérêts aux obligations. 5 fr. du dividende 1856 de 17 50.

Gaz de Marseille. — 4 mai, 6 fr.

Journaux réunis. — 29 avril, 37 fr. complément du dividende 1856 de 62 fr.

Messageries impériales, services maritimes. — 1er avril, 15 fr. obligations.

Ports de Marseille. — 4 mai, 4 fr. 50 c.

Omnibus. — 1er juillet, solde du dividende de 55 fr. de 1856, soit 30 fr. par action.

Portes et Sénéchas. — 4 mai, 7 fr. 50 c. par action, solde 1856 de 15 fr. par action.

Anvers à Gand. — 15 mars, 17 fr., dividende 1856.

Est de la Bavière. — 14 mai, 1 fr. 21 c., soit 4 1/2 0/0 aux actions, intérêts.

Banque de Darmstadt. — 1er au 30 avril, 80 fr. dividende 1856.

Franco-Suisse. — 1er juin, 3 fr. par action, intérêts en déduction du versement.

Mines de la Loire :
Rive-de-Gier. — 16 avril, 15 fr., solde 1856.
Saint-Etienne. — 16 avril, 4 fr. 50 c. solde 1856.
Montrambert, etc. — 16 avril, 5 fr. 50 c. solde 1856.

Vieille-Montagne. — 10 mai, 12 fr. 50 c. première moitié du dividende 1856 de 25 fr. par dixième d'action.

Compagnie parisienne du gaz. — 20 fr., solde du dividende de 40 fr. pour 1856.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Ouest. — 6 juillet, remboursement du tirage du 15 décembre.

Ville de Paris — 1er mai, tirage pour l'amortissement de l'emprunt 1850 de 50 millions.
Emprunt 1852. — 1er mai, tirage.

Sambre à l'Oise. — 1er juillet 1857, remboursement de 21 obligations 1853 sorties au tirage du 10 janvier.

Lyon. — 1er avril, remboursement des obligations 3 0/0 sorties au tirage du 19 mars.

Méditerranée. — 5 avril, remboursement à 625 fr des obligations 5 0/0 et des obligations Avignon-Marseille, sorties au tirage du 25 mars.

Lyon-Bourbonnais. — 1er avril, remboursement du tirage du 6 novembre. 1er janvier, remboursement du tirage du 4 décembre.

Compagnie générale des Omnibus. — 1er avril, remboursement du tirage du 13 janvier.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en moins.
								o/o	o/o
ORLÉANS (1)	Du 16 au 22 avril.....	1234	1,260,744 »	973 »	1033	918,072 »	900 »	8.1	»
NORD (1)	16 — 22 — ...	795	985,235 »	1,239 »	795	901,565 »	1,134 »	9.2	»
OUEST (1)	16 — 22 — ...	876	825,506 »	942 »	876	653,959 »	746 »	26.2	»
EST (1)	16 — 22 — ...	1122	933,575 »	832 »	1069	798,588 »	747 »	11.3	»
LYON (1)	16 — 22 — ...	656	932,482 »	1,421 »	578	734,537 »	1,272 »	16.0	»
LYON-BOURBONNAIS (1)	16 — 22 — ...	255	257,578 »	1010 »	255	258,058 »	1015 »	»	0.5
MÉDITERRANÉE (1)	16 — 22 — ...	531	628,436 »	1,110 »	523	527,811 »	1,009 »	12.9	»
MIDI	16 — 22 — ...	494	178,779 »	361 »	307	80,383 »	261 »	38.3	»
GRAND-CENTRAL	16 — 22 — ...	125	43,711 »	349 »	»	»	»	»	»
LYON A GENÈVE	16 — 22 — ...	75	29,732 »	396 »	»	»	»	»	»
				» »	»	»	»	»	»

(1) PRÉLÈVEMENT FAIT DE L'IMPOT SUR LA GRANDE VITESSE.

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1856. id. 795 id.)

Du 16 au 22 avril 1857.

116,310 voyageurs.....	364,717 32	
Bagages, marchandis.,etc.	620,518 77	
Total..		985,236 09
Semaine correspondante de 1856.		
101,504 voyageurs.....	328,792 74	
Bagages, marchand., etc.	572,772 52	
Produit total.....		901,565 26
Différence en faveur de 1857		83,670 73
Produit par kilomètre :		
1857, 795 kilomètres exploités..		1,239
1856, 795 id.		1,134
Recette totale depuis le 1er janvier		
1857.....		14,805,172 86
1856.....		13,597 683 30
Différence..		1,207,689,56

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :

En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :

En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Du 16 au 22 avril 1857.

83,688 Voyageurs...	409,233 43	
Bagages, marchandises, etc.....	791,530 07	
Total.....		1,200,764 [illegible]
Semaines correspondantes de 1856 .		948,672 35
Différence en faveur de 1857.....		252.071 80
Recettes depuis le 1er janvier 1857.		17,667,453 65
Recette correspondante de 1856		14,308,770 94
Différence en faveur de 1857....		3,358,697 11

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 876 kilomètres)
(1856. (1) id. 676 id.)

Du 16 au 22 avril 1857

246,650 voyageurs.....	401,843 66	
Marchandises, etc., grande vitesse ...	51,782 87	
— petite vitesse....	371,880 40	
Total de la semaine.....		825,506 73
Semaine correspondante en 1856....		653,969 »»
Augmentation en 1857.....		171,537 73
Recettes depuis le 1er janvier 1857		11,635,602 87
id. id. 1856		9,636,987 72
Différence en faveur de 1857.		1,198,755 15

(1) Ouverture de la section du Mans à Alençon, le 15 mars 1856.

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

(1857. Longueur exploitée, 656 kilom.)
(1856. id. 578 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,421 47.
— 1856, 1,222 91.

Recettes du 16 au 22 avril 1857

Grande vitesse) 86,414 voyageurs..	387,644 70	
Grande vitesse) marchand.....	115,382 48	
Petite vitesse) marchand.....	429,455 20	
Total.....		932,182 35
Semaine correspondante de 1856....		754,537 60
Différence en faveur de 1857		177,944 75
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857		15,411,645 67
id. id. 1856		11,039,690 84
Différence en faveur de 1857...		4,371,954 83

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(1re 7. Longueur exploitée,1112 kilomètres.)
(1855. id. 1060 id.)

8e année. — 16me semaine.

Du 16 au 22 avril 1857.

94,230 Voyageurs.....	369,683 80	
Marchandises.....	563,891 59	
Total de la semaine.....		933,575 39
Recettes antérieures.....		12,340,093 57
Total général.....		13,273,668 96
16me semaine de 1857		933,575 39
Semaine correspondante de 1856.		798,588 37
Différence en faveur de 1857...		134,987 01
Exercice 1857.....		13,273,668 96
id. 1856.....		12,259,641 29
Différence en faveur de 1857...		1,013,027 67

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont et prolongements.

Longueur exploitée : 125 kilomètres

Du 16 au 22 avril 1857.

10,511 Voyageurs.....	20,051 80	
Bagages, marchandises, etc.....	23,659 93	
Total.....		43,711 73
Recettes antérieures....		564,243 05
Total depuis le 1er janvier.....		607,954 78

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 523 id.

Recettes du 16 au 22 avril 1857

65,020 Voyageurs.....	243,199 25	
Bagages et marchandises	385,237 38	
Total de la semaine.....		628 436 63
Semaine correspondante de 1856.. .		527,811 50
Augmentation.....		100,625 13
Total des recettes, à partir du 1er janvier 1857.....		9,750,038 35
Période correspondante de 1856 .		7,565,509 15
Augmentation. ...		2,184,529 20

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

(1857. Longueur exploitée, 150 kilom.)

Du 16 au 22 avril.

(Section de Lyon à Roanne.)

»,»»» Voyageurs.....	36.708 04	
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	171,207 98	
Total.....	207,916 02	
Recettes antérieures.....	2,864,722 18	
Total de l'exercice 1857.....	3,072,638 20	
Recette correspondante 1856	220,810 21	
Total de l'exercice 1856...	3,118,764 36	

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).

(1857. Longueur exploitée, 105 kilom.)

Voyageurs.....	18,312 57	
Bagages, marchandises, etc.....	31,350 »»	
Total.....	49,662 57	
Recettes antérieures	571,879 83	
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	621,542 40	
Semaine correspondante en 1856.....	38,147 83	
Recettes depuis le 1er janvier 1856....	487,032 50	
Recettes totales de la semaine sur les 2 sections.....	257,578 59	
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....	3,436,602 01	
Total.....	3,696,180 60	

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 494 kilomètres.
Id. en 1856, 307 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 190 id.

Recettes du 16 au 22 avril 1857

CHEMIN DE FER.

31,454 voyageurs	91,749 20
Bagages, marchandises, etc.	125,841 35
TOTAL	217,590 55
Recettes du CANAL LATÉRAL	19,018 10
Recettes antérieures	2,887,760 81
Total depuis le 1er janvier 1857	3,124,369 46
16e semaine de 1857. Chemin de fer	217,590 65
Id. Canal latéral	19,018 10
Total de la semaine en 1857	236,608 65
16e semaine de 1856. Chemin de fer	83,619 80
Id. Canal latéral	15,075 65
Total de la semaine en 1856	98,695 45
Différence en faveur de 1857.	137,913 20

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857	3,124,369 46
1856	1,443,677 45
Différence en faveur de 1857.	1,680,692 01

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1857,	361 99	95 43
1856,	361 83	104 81
Diminution,	100 07	9 38

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Section de Lyon à Bourg.)

Longueur exploitée : 78 kilomètres.

Du 16 au 22 avril.

9,706 Voyageurs	21,451 05
Bagages, marchandises, etc.	8,280 45
Total	29,732 10
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1857	343,911 70
TOTAL	373,683 80

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

(Lignes de Bâle à Sissach et Aarau-Olten-Lucerne, 84 kilomètres.)

Recettes du 1 au 31 mars 1857.

	Voyageurs	Marchandises quantaux à 50 kil.	Recettes.
Du 1er au 28	50,187	112,572	68,700 »
Mois précédents.	83,977	193,866	106,915 06
Totaux..	134,164	306,438	175,615 06

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS.

1857. — Longueur exploitée, 402 kilomètres.
1856. — — — 402 —

Mars 1857.

181,089 voyageurs	425,933 48
14,306 tonnes de marchandises	169,645 10
Total du mois	595,578 58
Mois correspondant 1856	568,684 58
Différence en faveur de 1857	26,894 00
Recette depuis le 1er janvier 1857	1,644,342 »
Recette correspondante de 1856	1,518,088 »
Différence en faveur de 1857	125,054 »

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 9 au 15 avril 1857.

Voyageurs	28,521 25
Bagages	822 25
Marchandises : grande vitesse	1,902 98
Id., petite vitesse	9,754 10
Exploitation de Biella	4,871 23
Exploitation de Vercelli-à-Valence	3,893 15
Ensemble	49,764 96
Recette correspondante de 1856	35,021 43
Différence en faveur de 1857	14,743 53

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. id. 1,039 id.

Du 16 au 22 avril 1857.

	En francs, au cours de 121 1/2
51,874 voyageurs	240,795 06
26,664 tonnes Marchandises	352,237 16
Total de la semaine	593,032 22
Semaine correspond. 1856	558,999 87
Différence en faveur de 1857	34,212 35
Recettes depuis le 1 janvier 1857	8,026,891 »
Recettes depuis le 1 janvier 1856	9,074,293 »
Différence en faveur de 1856	1,047,402 »

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

Mars 1857

	1857.	1856	1855.
Voyageurs	32,415 30	32,906 35	30,507 70
Bagages	686 50	699 35	614 53
Bétail	1,907 45	1,669 35	1,424 65
Marchandises	19,779 80	21,326 50	24,886 48
	54,680 05	56,701 04	57,433 36

Diminution en 1857 de fr. 1,111 59 sur 1856
de 2,753 31 sur 1855

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 278 kilom.)

Du 11 au 17 avril 1857.

8,902 Voyageurs	34,982 23
Bagages, marchandises, etc.	54,603 02
Total de la semaine	89,585 25
Recettes de la semaine correspondante de 1856	65,532 34
Différence en plus en 1857	33,852 92
Recettes antérieures	1,313,371 32
Total	1,412,956 57

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

16e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 6 au 12 avril

5,627 voyageurs. — 17,106 quint. bagages, marchandises	fr. 11,409 30
Recette correspondante de 1856	6,856 90
Augmentation	4,552 40
Recettes depuis le 1er janvier 1857	139,738 50
Recette correspondante de 1856	79,894 95
Différence en faveur de 1857	58,843 55

CHEMIN DE FER NORD-EST SUISSE.

1857. — Longueur exploitée : 114.4 kilomètres.
1856. — — 100.8 —

Mars 1857 (*)

43,500 voyageurs	54,000 »
205,000 quint. marchandises et bagages	77,000 »
Total du mois	131,000 »
Mois correspondant de 1856	82,355 » »
Différence en faveur de 1857.	48,645 » »
Recettes depuis le 1er janvier 1857	396,156 » »
Recettes correspondantes 1856	206,791 » »
Différence en faveur de 1857.	189,367 » »

(*) Résultat approximatif.

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 8 au 11 avril 1857

6,038 voyageurs	fr. 5,444 20
Marchandises	918 40
Recettes antérieures	100,645 45
Total	106,008 05

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (16e semaine)		Par journée de voiture d'omnibus.	de tramway.
	—	—	—
Du 19 au 25 avril 1857	241,295 70	50 90	47 62
Semaine correspondante de 1856 . .	219,523 50	75 62	46 88
Rec. depuis le 1er janv. 1857 . . .	3,423,787 60	73 85	42 48
Période correspondante de 1856 . .	3,134,415 65	66 94	40 92
Différence en faveur de 1857.	289,371 95	6 91	1 56

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL.

MM. les actionnaires sont prévenus que le dépôt des actions n'ayant pas atteint le chiffre de 44,800, nécessaire pour valider les délibérations sur une première convocation, l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire annoncée pour le lundi 11 mai courant, est remise au jeudi 11 juin 1857, à 3 heures de l'après-midi, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

Cette assemblée générale est convoquée à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration, de statuer sur les comptes annuels de la Société et de délibérer 1° sur un projet de traités avec l'État et avec les Compagnies d'Orléans, de Lyon et de la Méditerranée, ayant pour objet la cession des chemins de fer, établissements et autres valeurs qui composent l'actif social de la Compagnie; 2° sur la liquidation de la Compagnie, s'il y a lieu, et l'échange des actions du Grand-Central contre des obligations des Compagnies concessionnaires; 3° sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration aux effets ci-dessus; 4° et sur toutes les questions qui pourront être mises à l'ordre du jour de l'assemblée extraordinaire en conséquence des traités sus-mentionnés.

Sur cette deuxième convocation, la délibération ne sera valable qu'autant que le dixième du fonds social (actuellement 22,400 actions) sera représenté; en conséquence MM. les actionnaires ayant au moins 20 actions sont invités à se rendre à cette assemblée, et aux termes de l'article 41 des statuts, ils doivent à cet effet déposer leurs titres dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme 15, du jeudi 14 mai au lundi 25 mai, de 10 heures à 3 heures.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux; des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Société du Crédit mobilier.

Les cartes déjà délivrées pour le 11 mai serviront pour l'assemblée générale du 11 juin.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le Secrétaire général,
A. COUPPON.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

MM. les porteurs d'actions et obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans *ses succursales*, les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission qui vient d'être réduite de 1/2 à 1/4 0/0.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans ses succursales les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,
G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Avis aux porteurs d'obligations 5 *et* 3 0/0. — Les coupons de ces obligations sont payables au choix des porteurs :

Sans frais, — dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, à Lyon et Marseille.

Moyennant une commission de *un quart pour cent*, dans toutes les succursales de la Banque.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que l'assemblée générale du 29 avril 1857 a fixé à 117 fr. le dividende de l'exercice 1856, sur lequel un à-compte de 30 fr. a été payé en octobre dernier. — Le solde de 87 fr. sera payé à partir du 15 mai courant, dans les caisses de la Compagnie à Paris, Lyon et Marseille.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

AVIS. — Le public est prévenu que la Banque de France admet les actions de la Compagnie de Saint-Rambert à Grenoble au privilége des prêts sur dépôts de valeurs.

CHEMIN DE FER ÉLISABETH.

Convocation de la première assemblée générale ordinaire.

Conformément aux §§ 37 et 38 des statuts de la Société approuvée par S. M. l'empereur d'Autriche, MM. les actionnaires du chemin de fer I. R. privilégié impératrice Elisabeth sont invités à se rendre à la première assemblée générale ordinaire, le lundi 25 mai 1857, à 9 heures du matin, salle de l'Union musicale, à Vienne, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration et de délibérer sur un projet de pensions pour le personnel de l'entreprise.

Ceux de MM. les actionnaires qui désirent assister à cette assemblée devront, aux termes des §§ 39 et 43 des statuts, être propriétaires de quarante actions et déposer leurs titres quinze jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion, et au plus tard jusqu'au 11 mai inclusivement,

A Vienne, à la caisse de la Société, Gundelhof, n° 588.

A Paris, chez MM. de Rothschild frères, rue Laffitte, 21, de dix à deux heures.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chaque déposant.

Aux termes des statuts, la possession de quarante actions donne droit à une voix; mais aucun actionnaire ne pourra réunir en sa personne plus de dix voix, ni représenter comme mandataire plus de trente voix.

Les actionnaires ne peuvent se faire représenter que par des personnes qui sont déjà membres de l'assemblée, et ils auront dans ce cas à signer la procuration qui se trouve au dos de leur carte d'admission. Cette procuration doit être présentée à ladite caisse, à Vienne, le 22 mai au plus tard.

Vienne, 20 avril 1857.

Par ordre du Conseil d'administration du chemin de fer I. R. privilégié Impératrice Elisabeth.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET FONDERIES DE ZINC DE LA VIEILLE-MONTAGNE.

MM. les actionnaires sont prévenus que le dividende de l'exercice 1856 a été fixé à 25 fr. par dixième d'action.

La première moitié de ce dividende, soit 12 fr. 50 par dixième, sera payée, à partir du 10 mai prochain, sur la présentation des coupons :

A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15;

A Bruxelles, à la Société générale;

A Liége, à la caisse de la Société de la Vieille-Montagne, et chez MM. Nagel-Mackers et fils.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le Directeur général,
St-PAUL DE SINÇAY.

SOCIÉTÉ NOUVELLE

DES FORGES ET CHANTIERS DE LA MÉDITERRANÉE.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le solde du dividende afférent à l'exercice 1856 a été fixé par l'assemblée générale du 6 avril dernier, à la somme de 50 fr. par action, indépendamment du premier à-compte de 30 fr. déjà payé.

Ce dividende complémentaire sera payé à partir du 15 mai courant :

A Paris, à la caisse de la Société, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires, de onze heures à trois heures;

A Lyon, chez MM. P. Galine et Ce;

A Marseille, au siége de la direction, 51, rue Saint-Ferréol;

Contre la production du deuxième coupon ou sur la présentation des certificats de dépôt.

Pour le Conseil d'administration :
Le secrétaire, A. JOUET.

BOIS INJECTÉS.

Procédé Boucherie neveu, s. g. d. g. pour la préparation des bois secs en grume ou équarris.

S'adresser pour cessions ou fournitures en France et à l'étranger, à MM. Dumoulin, Dulys frères, à Bordeaux.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE

MOLESKINE-CUIR.

Cuir végétal, breveté S. G. D. G.

ÉMISSION D'ACTIONS.

Le développement des affaires de la Société a rendu nécessaire une nouvelle émission d'actions.

La *moleskine-cuir*, dont le succès est désormais incontestable, est employée pour les articles de voyage, et par les principaux cordonniers et fabricants de chaussures d'hommes et de femmes, à la place des veaux vernis et cirés, sur lesquels, entre autres avantages, elle présente une économie de 60 0/0.

Sa beauté et sa solidité la font préférer aux autres peaux maroquinées et en couleurs par les carrossiers et fabricants de meubles; la *moleskine-cuir* supporte mieux que le cuir le lavage à l'éponge.

D'importants traités sont en voie de négociation avec diverses Compagnies pour les garnitures de voitures publiques et de wagons de chemins de fer. La *moleskine-cuir*, est employée également pour capuçons, fausses bottes de cavalerie et capotes de voitures.

Malgré les dépenses exceptionnelles d'un début et des frais généraux, dont la proportion va diminuer en raison de l'accroissement des affaires de la Société, le premier exercice a permis une répartition aux actionnaires à raison de 8 fr. 70 c. 0/0 l'an.

Les actions sont de 100 fr., au porteur et payables en souscrivant.

Elles ont droit au partage des dividendes et des intérêts à 5 0/0, à partir du 1er janvier 1857. — L'émission est faite au pair.

Le public est admis à la souscription qui est ouverte au siége social, 17, faubourg Montmartre, où se fait la vente en gros des produits de la Société.

Vente en détail des chaussures en tous genres, rue Neuve-des-Capucines, n° 22, et chez les principaux marchands de Paris, et des villes de France.

MAISON GUEBHARD,

A la Chapelle-Saint-Denis, rue des Vertus, n° 17, près la barrière des Vertus.

Bois de charpente et sciages de toutes essences.

Fourniture de toutes dimensions fixes en chêne et sapin de la Forêt-Noire et de la Suisse; bois de premier choix pour le matériel roulant des chemins de fer.

Traverses en chêne et longrines en sapin.

Madriers, chevrons, frises de toutes dimensions.

Parquet chêne, fabriqué à la main, à 4 fr. 80 le mètre carré.

Parquet sapin, à 1 fr. 90, 2 fr. et 2 fr. 40, suivant épaisseur.

Chantier entièrement couvert. Bois secs.

FILATURE ROUENNAISE

(LA FOUDRE). MM. les actionnaires qui n'ont pas encore échangé les titres de l'ancienne Société contre ceux de la Société nouvelle, sont invités à se présenter au plus tôt, pour faire cet échange, chez MM. Loignon et Ce, banquiers de la Société, à Paris, rue Chauchat, 10.

Les gérants,
HARTOG frères et Ce.

Digitized by Google

COMPAGNIE

I. et R. P. des chemins de fer

LOMBARDS-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 30 mai 1857.

Le Conseil d'administration de la Compagnie a l'honneur d'inviter MM. les actionnaires à se réunir en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, le 30 mai prochain, à 9 heures du matin, dans la salle du Conservatoire de musique (à Vienne, Autriche), à l'effet d'entendre le rapport et de recevoir les comptes du Conseil d'administration, pour la période écoulée depuis la prise de possession par la Compagnie, jusqu'à la fin de l'année 1856. L'assemblée aura, en outre, à délibérer sur un traité qui a été conclu provisoirement avec le gouvernement autrichien, et qui apporte certaines modifications aux dispositions de l'art. 19 de la convention du 14 mars 1856, et sur la nomination d'un nouveau membre du Conseil d'administration.

L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires d'au moins 40 actions ou certificats provisoires qui devront être déposés, au plus tard quatorze jours avant la réunion, dans l'un des bureaux ci-après :

A Vienne, à la Banque de crédit pour le commerce et l'industrie.

A Milan, chez MM. Ulrich et Brot.

A Paris, chez MM. de Rothschild, frères.

A Londres, chez MM. N. M. de Rothschild et fils.

En échange des titres déposés, il sera délivré des certificats de dépôt qui donneront droit d'admission à l'assemblée.

Les actionnaires appelés à prendre part aux délibérations de l'assemblée générale ne peuvent s'y faire représenter que par des délégués munis de pouvoirs écrits, et qui aient déjà eux-mêmes le droit d'assister à l'assemblée.

Les pouvoirs devront être conçus dans la forme indiquée ci-dessous.

« J'autorise M. à me représenter à l'assemblée générale des » chemins de fer lombards-vénitiens et » de l'Italie centrale, qui doit avoir » lieu à Vienne, le 30 mai 1857. »

Ils seront inscrits sur le verso du certificat de dépôt et devront être présentés au bureau de l'administration, à Vienne (Augustiner Gasse, n° 1,157), au plus tard le 25 mai.

Les résolutions à soumettre à l'assemblée générale ne pouvant être valablement votées, aux termes de l'art. 28 des statuts, qu'à la majorité des deux tiers des voix des membres présents, et à la condition que l'assemblée générale réunisse 40 membres au moins, représentant le dixième au moins du fonds social, MM. les actionnaires sont instamment priés de se rendre à cette assemblée ou de s'y faire représenter.

L'USINE DE BIACHE SAINT-VAAST (*Pas-de-Calais*)

achète toutes espèces de minerais de plomb, cuivre, or et argent.

S'adresser, à Paris, rue Saint-Paul, n° 28.

MACHINE A VAPEUR

LOCOMOBILE.

FORCE DE 9 CHEVAUX.

Vente, en vertu de jugement, d'une machine à vapeur (requête de M. Calla fils, mécanicien).

Dans ses ateliers situés à Paris, rue Château-Landon, n° 56, faubourg St-Marcel, le samedi 2 mai 1857, à trois heures de relevée.

Par le ministère de Me Bechard des Sablons et Genevoix, commissaires-priseurs, à Paris.

Cette vente consiste en une machine à vapeur locomobile de la force de 9 chevaux, avec mécanisme pour passer de la marche en avant à la marche en arrière et réciproquement, ainsi qu'au mouvement accessoire de treuil pour l'élévation des fardeaux (3 0/0).

On pourra visiter la machine deux jours avant la vente.

En vente chez l'auteur, J. MERTENS rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.

L'AIDE DU COMPTEUR

contenant 2,000 *Echelles de Multiplication* et *de Division* (d'après les quelles la multiplication se réduit à l'addition, la division à la soustraction);—les *Racines carrées* et *cubiques* jusqu'à 2000; — un tableau donnant la Circonférence et la surface du Cercle jusqu'à 200 au Diamètre;— les principaux moyens d'obtenir la *superficie* ou le *volume* des objets, selon leurs différentes formes, etc. — Prix : 1 fr. 50

Franco par la poste, 1 fr. 75 (Affranchir).

TABLEAUX des **SALAIRES** ou Comptes-Faits des jours et des heures jusqu'à 31 jours de travail, du prix de 1 fr. à 6 fr. 75 c., la journée étant de 10, 11 ou 12 heures; avec les petites journées converties en journées ordinaires. — Prix : 75 c.

Franco par la poste : 1 fr. (Affr.

TABLE DE PYTHAGORE

BARÊME expliqué et élevé jusqu'à **99** fois **99**, suivi de deux tableaux **d'Intérêts simples** et **d'Intérêts composés**, aux taux 2 1/2, 3, 3 1/2, 4, 4 1/2, 5 et 6 0/0, et de quatre tableaux sur les **Rentes 3 et 4 1/2 0/0** (*aux divers cours de la Bourse*), à l'aide desquels on obtient, par une multiplication : la rente d'un capital, le capital d'une rente. — 6e édition.— Prix : 1 fr.

Franco par la poste, 1 fr. 25 (Affranchir)

JOURNAL DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ (3e année),

Moniteur et Gazette des usines à gaz, organe spécial et pratique de l'industrie, de l'éclairage et du chauffage, paraissant les 5 et 20 de chaque mois, à Paris, boulevard Poissonnière, 26.

Prix de l'abonnement annuel : Paris, 12 fr.; province et étranger, 12 fr. 75.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les lundis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, tous les jeudis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Deux départs par semaine pour Constantinople :

L'un, tous les lundis, à 3 heures du soir, par Messine et le Pyrée (Athènes), par embranchement et alternativement, Salonique et Nauplie. —

L'autre, tous les jeudis à 10 heures du matin, par Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, correspondance à Constantinople, pour Varna.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le jeudi à dater du 12 juin.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie :* (sans transbordement) chaque deux semaines, le jeudi à dater du 12 juin. — *Voie de Smyrne :* chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 19 juin.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi. ORAN. — Départs tous les vendredi à midi. STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les mercredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription:

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 38

A Marseille, place Royale,

A Lyon, place des Terreaux

PRÉCIS HISTORIQUE & STATISTIQUE DES

VOIES NAVIGABLES

de la France et de la Belgique

Contenant tous les renseignements relatifs à la perception des droits de Navigation et de Péage,

AVEC UNE CARTE COMMERCIALE

De la navigation et des chemins de fer de France, de la Belgique et des États riverains du Rhin,

Par Ernest GRANGEZ,

Chef de bureau au ministère de l'agriculture du commerce et des travaux publics (direction des ponts et chaussées) chevalier de l'ordre impérial de la Légion d'honneur et de l'ordre royal de Léopold.

1 vol. grand in-8° de 800 pages. — Prix : 15 fr.

EN VENTE CHEZ NAPOLÉON CHAIX ET Cie rue Bergère, 20, à la Librairie.

La viabilité comprend trois moyens de transport : les routes, les canaux, les chemins de fer.

Les canaux appartiennent à une époque avancée de l'art et à une période récente de la civilisation. L'invention des écluses, en permettant l'ouverture des canaux et l'amélioration des rivières, a créé un ordre de choses tout nouveau. Les relations des hommes entre eux se sont multipliées et agrandies; les transports lointains sont devenus à la fois plus faciles, moins dispendieux, plus considérables; le commerce a étendu ses échanges, l'industrie a pu porter au loin ses produits, et les diverses contrées se sont unies par des liens plus étroits.

Tout ce qui tient aux voies navigables intéresse l'économie des transports et le commerce, et trouve une place dans l'ouvrage de M. Grangez.

Chaque cours d'eau y est la matière d'un article spécial, et chaque article est divisé en quatre parties principales :

1° Pour les fleuves et rivières, l'indication des points où commence et finit la navigation naturelle et artificielle; ce résumé des crédits alloués pour leur amélioration. — Pour les canaux, l'indication de leur destination, de leurs points d'origine et d'embouchures, de leurs ressources élémentaires, des principaux ouvrages d'art qu'ils comportent.

2° Les longueurs partielles du cours d'eau, tant par département que par rapport au mode de navigation, et par versant, s'il s'agit d'un canal à point de partage; la cente, le nombre des écluses, l'élévation minima des ponts le tirant d'eau habituel le mode de navigation; les frais de transport, de halage, de pilotage aux ponts, etc.

3° Les droits de navigation et de péage imposés aux cours d'eau; les tarifs légaux et les droits perçus pour les canaux concédés; les distances entre les ports d'embarquement et de débarquement; les bureaux où s'acquittent les droits; les produits des droits de navigation et de péage depuis l'application du tarif général.

4° Les résultats relatifs au mouvement de la navigation d'après les documents officiels publiés par l'administration des contributions indirectes et par celle des douanes.

L'ouvrage de M. Grangez est un traité complet sur les voies navigables. Toutes les questions qui se rattachent à l'économie des transports y sont approfondies et résolues.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Les nouvelles de Londres ont beaucoup contribué aux agitations de notre bourse. La Banque d'Angleterre lutte péniblement contre la tendance continuelle des métaux précieux à sortir de ses caisses au fur et à mesure qu'ils arrivent des Etats-Unis et de l'Australie. La guerre contre la Chine donne de graves préoccupations; elle nécessitera des sacrifices considérables. On craint même que le gouvernement anglais ne soit forcé bientôt d'avoir recours à un nouvel emprunt. Aussi le conseil de la Banque d'Angleterre a restreint de nouveau à sept jours ses avances sur consolidés, mais elle n'a pas cru devoir encore, cette semaine, augmenter le taux de son escompte, et cette circonstance a contribué à calmer un peu les inquiétudes de notre marché.

Cette situation du marché de Londres a fait baisser depuis huit jours les consolidés de 93 1/2 à 92 3/4, et elle a décidé beaucoup de capitalistes anglais qui avaient fait des placements sur des valeurs étrangères à s'en défaire pour augmenter leurs ressources.

Les chemins de fer français devaient naturellement se ressentir de ces dispositions des capitalistes anglais, et leurs ventes d'actions françaises ont beaucoup contribué depuis un mois à la baisse de nos principaux chemins. Des livraisons importantes pour compte anglais avaient eu lieu à la dernière liquidation du 15. On s'attend qu'on en livrera encore de fortes quantités à la liquidation actuelle, et ce sont seulement ces bas prix qui décident de nouveaux capitaux à se charger de ces valeurs.

On avait espéré que les détails donnés dans les assemblées générales d'actionnaires, qui étaient nombreuses pendant les derniers jours d'avril, rendraient de la confiance à la spéculation sur les achats et soutiendraient les cours de ces valeurs; mais c'est précisément à la suite de ces assemblées que le mouvement de baisse est devenu plus rapide. Les grandes lignes ont fléchi de 100 à 150 francs sur les hauts cours qu'elles obtenaient il y a un mois à peine. Les actions de Lyon, que nous avons vues à 1,600 et 1,610 ont baissé à 1,490.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 23 jusqu'à celle du 30 avril.

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 69 30 à 68 50; elle est restée à 68 70, elle a varié à terme de 68 50 ; elle a fermé à 68 90.

Le 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 92 à 90 50, il est resté à 91 50; il a varié à terme de 92 à 91.

La Banque a fléchi de 4,425 à 4,350, elle est restée à 4,375.

Le Crédit mobilier a fléchi à terme de 1,340 à 1,250, il est resté à 1,280.

Orléans a baissé de 1,490 à 1,450, il a fermé à 1,480.

Le Nord a fléchi de 997 50 à 960, il est resté à 975.

L'Est ancien a fléchi de 845 à 800, il est resté à 812 50. L'Est nouveau a varié de 787 50 à 745, il est resté à 760.

Lyon a fléchi de 1,565 à 1,482 50, il a fermé à 1,500.

La Méditerranée a baissé de 2,137 50 à 2,025, elle a fermé à 2,045.

Le Midi ancien a fléchi de 832 50 à 800, il est resté à 815 50. Le Midi nouveau a baissé de 835 à 805, il a fermé à 815.

L'Ouest a fléchi de 780 à 770, il est resté à 787 50.

Le Grand-Central a fléchi de 608 75 à 600, il est resté à 602 50.

Genève a fléchi de 805 à 775, il a fermé à 787 50,

Saint-Rambert a baissé de 660 à 645, il est resté à 650.

Les Ardennes ont fléchi de 585 à 565, ils ont fermé à 565.

Béziers a baissé de 602 50 à 570, il a fermé à 570.

Les Autrichiens ont fléchi de 715 à 700, ils ont fermé à 717 50.

Le Victor-Emmanuel a baissé de 575 à 555, il a fermé à 565.

Les Romains ont monté de 545 à 565; ils ont fermé à 563 75.

Les Lombards-Vénitiens ont fléchi de 632 50 à 625, ils ont fermé à 626 25.

Les François-Joseph ont varié de 506 25 à 500.

Les Saragosse ont varié de 500 à 496 25.

Samedi.—La rente a été offerte pendant toute la bourse ; elle s'est pourtant relevée un peu à la clôture: les chemins de fer ont éprouvé une légère baisse. Le 3 0/0 a monté au comptant de 69 45 à 69 50 au comptant, et de 69 45 à 69 00 à terme. Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 50 c. à 92 25. La Banque a fléchi de 5 à 4,395. Le Mobilier a baissé à terme de 5 à 4,360; Orléans, de 2 50 à 4,497 50; l'Est ancien, de 15 à 832 50; l'Est nouveau, de 15 à 777 50 Lyon s'est tenu à 1,577 50 Le Nord a monté de 2 50 à 1,005. La Méditerranée a fléchi de 5 à 2,140; le Midi ancien, de 2 50 à 842 50. Le Midi nouveau a monté de 5 à 850; le Grand-Central, de 1 25 à 611 25; Saint-Rambert, de 5 à 670. L'Ouest s'est tenu à 790 ; les Ardennes, à 590; Genève, à 815. Béziers a fléchi de 2 50 à 600; les Ardennes, de 6 25 à 723 75. L'Emmanuel a varié de 577 40 à 580; les Lombards, de 623 à 636-25; le Sarragosse de 497 50 à 496 25; les chemins de fer romains de 540 à 542.

Lundi. — Les dispositions de la bourse étant mauvaises; les cours ont fléchi lentement et sans aucune reprise jusqu'à la clôture, tant sur la rente que sur les chemins. Les chemins de fer romains, qui ont été émis au parquet, étaient la seule valeur demandée. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 30 c. à 69 20, et de 40 c. à terme à 69 40; le 4 1/2 0/0, de 1 50 à 90 75 au comptant et de 50 c. à terme à 91 50; la Banque, de 20 à 4375; le Mobilier, à terme de 25 à 4335; l'Orléans, de 12 50 à 1,485; le Nord, de 15 à 990; l'Est ancien, de 17 50 à 815; l'Est nouveau, de 20 à 757 50; Lyon de 12 50 à 1,565; la Méditerranée, de 15 à 2,125; le Midi ancien, de 12 50 à 835 ; le Midi nouveau, de 15 à 830 ; l'Ouest, de 5 à 785; les Ardennes, de 5 585; le Grand-Central, de 2 50 à 608 25; Genève, de 10 à 805; Béziers, de 10 à 590; les Autrichiens, de 8 75 à 715; le Victor-Emmanuel, de 5 à 575. Les chemins de fer romains ont varié de 562 50 à 560; les Lombards, de 630 à 635; les Saragosse, de 490 50 à 500; le Central suisse, de 495 à 496. Les François-Joseph se sont tenus à 502 50.

Mardi. — La rente a éprouvé une nouvelle baisse rapide sur la rente, et toutes les lignes de chemins de fer ont été entraînées dans le mouvement. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant et à terme de 25 c. à 68 95. Le 4 1/2 0/0 a repris de 75 c. au comptant à 91 50. La Banque s'est tenue à 4,375. Le Crédit mobilier a fléchi à terme de 35 à 1,300; l'Orléans, de 12 50 à 1,472 50; le Nord, de 5 à 985 ; l'Est ancien, de 7 50 à 807 50; l'Est nouveau, de 5 à 572 50; Lyon, de 10 à 1,555 ; la Méditerranée, de 15 à 2,110 ; le Midi ancien, de 7 50 à 823 50. Le Midi nouveau s'est tenu à 830. L'Ouest a fléchi de 7 50 à 777 50 ; le Grand-Central, de 2 50 à 606 25 ; Genève, de 5 à 800 ; Saint Rambert, de 5 à 655; Béziers, de 5 à 570 ; les autrichiens, de 7 50 à 707 50 ; l'Emmanuel, de 10 à 565 ; les Lombards, de 1 25 à 633 75 ; les François-Joseph, de 2 50 à 500 ; les Saragosse, de 2 50 à 497 50. Les Romains ont monté de 1 25 à 564 25.

Mercredi. — La baisse a pris les proportions d'une panique. Toutes les valeurs ont été rapidement entraînées. Elles ont repris vers deux heures ; mais le mouvement rétrograde a recommencé pendant la dernière demi-heure, et l'on est resté aux plus bas prix. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 35 c. à 69 60, et à terme de 30 c. à 69 65 ; le 4 1/2 0/0, de 90 c. au comptant à 90 50; la Banque, de 25 à 4,350; le Crédit mobilier, de 40 à 1,250 ; Orléans, de 27 50 à 1,445; le Nord, de 25 à 960 ; l'Est ancien, de 5 à 802 50; l'Est nouveau, de 7 50 à 745; Lyon, de 65 à 1,490 ; la Méditerranée, de 65 à 2,045; le Midi ancien, de 17 50 à 805; le Midi nouveau, de 20 à 810; le Grand-Central, de 3 75 à 602 50; Genève, de 20 à 780; Saint-Rambert, de 5 à 650; Béziers, de 5 à 570 ; les Autrichiens, de 5 à 702 50 ; le Victor-Emmanuel, de 10 à 555; les Lombards-Vénitiens, de 3 75 à 630. Les Romains ont monté de 2 50 à 563 75; les François-Joseph, de 1 25 à 501 25; Les Saragosse se sont tenus à 497 50.

Jeudi. — Les premiers cours étaient encore en baisse, mais à partir de deux heures une reprise rapide a eu lieu sur toutes les valeurs. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 68 50 à 68 70, et à terme de 68 50 à 68 90; le 4 1/2 0/0, de 91 à 91 50 au comptant ; la Banque, de 4,350 à 4,375 ; le Crédit mobilier, de 1,235 à 1,280; Orléans, de 1,450 à 1,475; le Nord, de 957 50 à 975; l'Est ancien, de 802 50 à 812 50; l'Est nouveau, de 745 à 760; Lyon, de 1,482 50 à 1,500; la Méditerranée, de 2 030 à 2,045; le Midi ancien, de 802 50 à 815; l'Est nouveau, de 805 à 815; l'Ouest, de 777 50 à 785; le Grand-Central, de 600 à 602 50; Genève, de 777 50 à 787 50; Saint-Rambert, de 650 à 655 ; les Ardennes, de 570 à 565 ; Béziers, de 570 à 575 ; les Autrichiens, de 705 à 717 50 ; le Victor-Emmanuel, de 555 à 565; les Romains, de 562 50 à 563 75 ; les Lombards-Vénitiens , de 525 à 526 25; les Saragosse, de 495 à 490 25 ; les François-Joseph, de 502 50 à 500.

Vendredi. — La légère amélioration de la bourse d'hier ne s'est pas maintenue aujourd'hui. La liquidation était pénible et le report élevé sur la rente. Les chemins de fer étaient offerts à la clôture. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 68 45 à 68 00, et de 68 35 à 68 45 en liquidation; le 4 1/2 0/0, de 91 50 à 92 au comptant. La Banque a fléchi de 25 à 4,350. Le Crédit mobilier a varié de 1,270 à 1,282 50; l'Orléans, de 1,470 à 1,480 ; le Nord, de 975 à 982 50; l'Est ancien, de 810 à 790; l'Est nouveau, de 755 à 745; Lyon, de 1,495 à 1,485, la Méditerranée, de 2,060 à 2,035; Genève, de 787 50 à 760; le Midi ancien, de 817 50 à 810; le Midi nouveau, de 820 à 815; le Grand-Central, de 602 50 à 600; les Autrichiens, de 717 50 à 718 75.

LATOUR.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Groupes	NOMBRE DE PARTS OU ACTIONS	VALEUR NOMINALE DES ACTIONS	VERSEMENTS EFFECTUÉS	DERNIERS INTÉRÊTS ou dividendes payés	ÉPOQUE DE PAIEMENT DES REVENUS	DERNIER COURS CONNU
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer.	E	101.000	500	tout	71 40	jan.av.juil.	475 ••
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	34.000	(1) 500	tout.	55 ••	janv. juil.	930 ••
Omnibus des chemins de fer..	C	3.200	300	id.	21 ••	février....	175 ••
Omnibus de Londres...........	C	250.000	100	id	6 25	....	100 ••
Comp. imp. des voitures de Paris	A	400.000	100	id.	1 65	mars.....	63 75
Gondoles parisiennes..........	C	1.700	80	id	9 50	févr. août	100 ••
Omnibus de Lyon..............	C	••	100	tout.	•• ••	•	60 ••
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital.	A	60.120	1.000	tout	50 ••	avril, oct	1150 ••
— act. de jouiss. ..	A	65.000	1/65000	id	8 30	1er juin, ..	100 ••
Bourgogne, action de capital...	A	27.200	1.000	id.	50 ••	avril, oct.	1050 ••
— action de jouiss. ..	A	27.200	1/27200		12 50	1er juin	140 ••
Arles à Bouc., act. de capital..	A	6.000	1.000	.	50 ••	avril, oct.	••• ••
Trois canaux, act. de capital...	A	17.000	1.000	id.	50 ••	id.......	••• ••
Roanne à Digoin..............	A	13.000	1/13000	id	11 ••	mai.	130 ••
Aire à la Bassée...............	A	400	5.000	id	490 ••	févr. août	•• ••
Sambre à l'Oise	A	11.550	1.000	id	70 ••	....	940 ••
Scarpe inférieure.	C	2.200	1.000	id.	112 ••	....	1500 ••
Sambre française canalisée....	A	6.000	1.000	id.	116 25	....	1350 ••
Canalisation de l'Èbre........	A	64.000	400	id	4 0/0	....	••• ••
Eaux d'Auteuil et de Neuilly...	E	8.000	250	id	8.70 0/0	avril oct..	255 ••
Compagnie générale des Eaux	A	80.000	250	125	4 0/0	....	310 ••
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille..........	C	40000 part	1/40000	450	•• ••	avril, oct.	480 ••
Pont, gare et port de Grenelle	A	7.000	1.000	id	10 ••	....	••• ••
Pont de Rouen...............	A	800	1.000	id	44 ••	janv. juill.	••• ••
Ponts réunis.	C	3.000	1.000	id	5 1/2 0/0	....	••• ••
Nouveaux Ponts réunis......	C	4.000	1.000	id	5 1/4 0/0	....	••• ••
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Ce.	C	10.000	500	400	76 25	janv. juill.	535 ••
Compagnie franco-amér. Est	C	••	500	tout.	134 21	juin, déc.	502 50
Messageries imp. Serv. marit.	A	48.000	500	tout.	120 ••	janv. juill.	1180 ••
Ce cent. de transp. et de nav.	C	8.000	250	id.	16 ••	....	50 ••
Compagnie générale maritime	A	80.000	500	350	13 50	janv. juill.	480 ••
Marc Fraissinet père et fils....	C	••	500	id.	•• ••	•	500 ••
Armand Touache fr. et Ce.	C	••	500	id.	•• ••	•	425 ••
Armements marit. Barbey et Ce	C	••	500	total	10 0/0	•	500 ••
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)....	C	24000 parts	300	tout	21 ••	avril, oct.	300 ••
Centre-du-Flénu	Civ.	1.600	1.000	id.	20 ••	....	245 ••
Pont-de-Loup-Sud	Civ.	2.800	1.000	id.	70 ••	avril	400 ••
Monbeux-Saint-Étienne	Civ.	2.000	500	id.	•• ••	....	••• ••
Blanzy.	C	30.000	500	id.	30 ••	févr. août	725 ••
Azincourt....................	A	1.500	1/1500	id.	150 ••	....	1450 ••
Chazotte....................	A	3.550	1/3550	id	65 ••	....	780 ••
Layon-et-Loire...............	A	1.850	1/1850	id	•• ••	....	400 ••
Loire (quatre groupes)........	A	80.000	1/80000	id	58 ••	avril, oct..	707 50
Loire.	A	80.000	1/80000	id	12 ••	id.	150 ••
St-Étienne...................	A	80.000	1/80000	id	8 50	id.......	140 ••
Montrambert.................	A	80.000	1/80000	id.	10 ••	id.......	145 ••
Rive-de-Gier.	A	80.000	1/80000	id.	12 50	id.......	290 ••
Mayenne et Sarthe.........	A	13.200	1/13200	id	34 ••	....	625 ••
Grand'Combe................	A	24.000	1/24000	id	60 ••	janv. juill.	1000 ••
Haute-Loire (anc. Société)....	Civ.	5.200	500	id	•• ••	avril oct.	300 ••
Carmaux-Toulouse...........	C	116.000	150	id.	10 ••	janv. juill	137 50
Épinac	A	2.400	1/2400	id.	150 ••	....	•• ••
Houillères réunies-à-Quaregnon	A	6.700	250	id	•• ••	....	135 ••
Charbonnages belges.	A	30.000	500	id	30 ••	....	400 ••
Compagnie générale. Asphalte	C	8.000	500	id	•• ••	....	••• ••
Bastennes	C	10.000	100	id	5 0/0	15 janv. juil	100 ••
Loire, obligations anciennes ..	•	4.100	1/250	id	50 ••	....	1065 ••
— — nouvelles...	•	18.000	1/250	id	50 ••	févr. août	960 ••
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne........ ..zinc	A	90.000	80	tout.	25 ••	mai, nov.	413 75
Nouvelle-Montagne...... zinc	A	3.000	1.000	id	100 ••	....	1025 ••
Stolberg et Wesphalie, priv. zinc	A	40.000	375	id	5 0/0	octobre ..	390 ••
— non priv. zinc	A	40.000	375	id.	•• ••	id.....	100 ••
Corphalie ....zinc	A	5.500	1.000	id	70 ••	....	1062 50
Bleyberg-ès-Montzen......zinc	A	5.500	500	id	•• •	1er juin. ..	••• ••
Eschweiler, priv. ....zinc	A	8.500	375	id	5 0/0	janv. av.	••• ••
— non priv......zinc.	A	8.500	375	id	•• ••	id.......	••• ••
Silésie.................zinc	A	50.000	375	id.	8 42	mai, nov.	240 ••
Mouzaïa (Algérie).......cuivre	C	60.000	100	id	1 50	août......	30 ••
Tenez (Algérie)........cuivre.	E	24.000	100	id	•• ••	....	40 ••
Pontgibaud. ...plomb, argentif.	A	10.000	1/10000	id	25 ••	....	210 ••
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Ce.............	C	11.000	500	tout.	47 20	sept. mars	550 ••
Septèmes....................	C	40.000	250	id.	•• ••	avril, oct.	•• ••
Caronte.....................	C	70.000	100	90	1 75	....	25 ••
Chasseray..................	C	2.000	500	id	58 ••	juin, déc.	750 ••
Gandillot..................	C	2.350	235	id.	25 ••	....	•• ••
Christofle..................	E	4.000	500	id.	110 ••	....	•• ••

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

DÉNOMINATION.	Groupes	NOMBRE DE PARTS OU ACTIONS	VALEUR NOMINALE DES ACTIONS	VERSEMENTS EFFECTUÉS	DERNIERS INTÉRÊTS ou dividendes payés	ÉPOQUE DE PAIEMENT DES REVENUS	DERNIER COURS CONNU
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)	C	28.000	500	tout.	80 ••	déc. juin	800 ••
Loire et Ardèche.............	A	4.000	1/4000	id	500 ••	....	4000 ••
Allevard.....................	A	••	5.000	id.	• ••	•	6000 ••
Decazeville (Aveyron)........	A	2.400	3.000	id	250 ••	juin, déc.	3800 ••
Alais (Gard)	A	18.000	1/18000	id	•• ••	....	••• ••
Basse-Indre.	C	5.000	500	id	24 ••	avril, oct	700 ••
Châtillon et Commentry.......	C	50.000	500	id.	40 ••	mars, sep	350 ••
Maubeuge (Nord).............	A	6.000	1/6000	id.	•• ••	....	450 ••
Fourchambault..............	C	50.000	1/50000	id.	50 ••	....	475 ••
Marine et des Chemins de fer.	C	54.000	1/54000	id	60 ••	mai, nov	525 ••
Horme......................	A	10.000	1/10000	id.	•• ••	....	500 ••
Côte-d'Or..................	C	6.000	500	•	•• ••	....	535 ••
Franche-Comté	C	6.000	500	•	•• ••	....	497 50
Méditerranée (forges et chant).	A	••	400	tout.	•• ••	••	800 ••
Espérance (Belgique).......	A	4.000	1.000	id.	75 ••	janv. juill.	1.247 50
Monceau-sur-Sambre (Belgique)	A	4.000	1.000	id	125 ••	avril, oct.	1.500 ••
Providence (Belgique)........	A	5.500	1.000	id	150 ••	....	1.500 ••
Phénix métallurgique........	A	60.000	375	id	30 ••	janv. juill	350 ••
Sambre (Belgique)............	A	10.000	500	id	• ••	....	••• ••
Sclessin....................	C	11.000	1.000	id	50 ••	•	1.050 ••
Ougrée (Belgique)...........	A	12.000	1/12000	id.	60 ••	....	653 75
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)	E	24000 part	1/24000	tout.	5 0/0	avril oct.	• ••
Paris (éclairage et chauffage)...	A	110.000	1/500	id.	40 ••	....	407 50
Nord (Batignolles)...........	C	6.000	500	id.	40 ••	avril, oct.	500 ••
Est (Vincennes).............	C	1.000	500	id.	80 ••	....	•• ••
Versailles..................	C	1.200	500	id	35 ••	mars sept.	300 ••
Wazemmes..................	C	2.100	416	id.	7 50	1er octobre	175 ••
Amiens.....................	C	1.300	500	id.	35 ••	janv. juill	410 ••
Comp. centrale, Lebon 18 villes	C	15.000	500	id.	35 18	janv. juill.	500 ••
Union des Gaz...............	C	40.000	250	id.	30 ••	janvier..	140 ••
FILATURES.							
Moberly (Amiens)	A	8.000	500	tout.	47 ••	septembre.	630 ••
Cohin.	C	40.000	500	id	40 10	janv. juill	540 ••
Teudin (Comp. continentale)...	C	7.300	500	id	20 ••	....	••• ••
Elmière....................	C	1.000	500	id.	35 81	....	550 ••
Pont-Rémy.	A	5.000	1/5000	id.	31 ••	30 avril..	425 ••
La Foudre	C	10.000	250	125	•• ••	janv. juill	••• ••
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	6.000	500	tout.	75 ••	janv. juill	500 ••
Glaces de Saint-Gobain......	A	1.152	1/1152	id	•• ••	....	30.000 ••
Glaces de Montluçon........	C	24.000	500	id	•• ••	....	200 ••
Glaces d'Oignies. ....Belgique.	A	10.000	1.000	id	62 15	juill. sept	1.247 50
Glaces d'Aix-la-Chapelle Prusse	A	2.000	375	id	•• ••	avril, oct.	147 50
Palais de l'Industrie.........	A	130.000	100	id	1 50	....	76 25
Immeubles Rivoli.	A	240.000	100	id	5 0/0	janv. juill	97 50
Télégraphe sous-marin Manche	C	100.000	25	id	3 0/0	mars, sept	20 ••
— Méditerranée	C	30.000	250	id	• ••	....	110 ••
Ce gén. de Vidanges, Richer et Ce	C	28.000	500	id.	25 ••	....	160 ••
Sucreries, Raffineries de Scarpe	C	10.000	250	id	•• ••	....	••• ••
Substances alimres, Chollet et Ce	C	40.000	100	id	20 ••	....	90 ••
Docks Louis-Napoléon.......		••	250	125	•	....	181 ••
ASSURANCES.							
Générale..................mar.	A	400	12.500	5400	1000 ••	avril	24 0/0 b.
Sécurité..................mar.	A	300	5.000	1/5	200 ••	....	32 0/0 b.
Union des ports ....mar.	A	1.000	5.000	750	220 50	avril.	13 0/0 b.
Indemnité ....mar.	A	400	5.000	1000	•• ••	....	14 0/0 b.
Lloyd français..........mar.	A	1.200	5.000	1/5	160 ••	février....	30 0/0 b.
Océan ....mar.	A	200	5.000	1000	205 00	....	25 0/0 b.
Chambre d'assurances.....mar.	A	600	5.000	1/5	100 ••	février....	30 0/0 b.
Mélusine.................mar.	A	400	5.000	1/5	252 50	mars.	20 0/0 b.
Vigie ....mar.	A	200	5.000	1000	620 ••	....	25 0/0 b.
Sauvegarde...............mar.	A	200	5.000	1000	250 ••	février ...	15 0/0 b.
[illegible] ....mar.	A	200	5.000	1000	525 ••	....	••
Comp. franç. de prêts. ...mar.	A	200	5.000	1000	127 50	février ..	••
Phare maritime...........mar.	A	200	5.000	1000	•• ••	....	••
Maritime.................mar.	A	1.000	1.000	250	•• ••	....	••
Centrale.................mar.	A	1.000	5.000	1000	200 ••	février...	18 0/0 b.
Réunion..................mar.	A	1.200	5.000	1000	40 ••	id......	20 0/0 b.
Éole.....................mar.	A	200	5.000	1000	170 15	févr. août	••
Générale.................inc.	A	400	5.000	tout.	2775 ••	avril.....	100 0/0 b.
Phénix...................inc.	A	4.000	1.000	id.	250 ••	mai, nov.	220 0/0 b.
Nationale................inc.	A	2.000	5.000	1/5	675 ••	mars.	164 0/0 b.
Union....................inc.	A	2.000	5.000	1/5	400 ••	avril.....	80 0/0 b.
Soleil...................inc.	A	1.000	5.000	1/5	300 ••	id.	115 0/0 b.
France...................inc.	A	2.000	5.000	1/5	200 ••	id.	50 0/0 b.
Urbaine..................inc.	A	1.000	5.000	1/5	100 ••	id.......	102 0/0 b.
Providence...............inc.	A	2.000	2.500	500	90 ••	id.......	00 0/0 b.
Aigle....................inc.	A	400	5.000	2000	•• ••	id.......	25 0/0 b.
Paternelle...............inc.	A	3.400	1.000	400	20 ••	id.......	pair.
Confiance................inc.	A	800	5.000	1000	•• ••	id.......	7 1/2 0/0
Nord.....................inc.	A	2.000	1.000	200	20 ••	id......	12 0/0 b.
Générale.................vie.	A	400	7.500	tout.	2025 ••	t. les 3 ans	1032 1/3 0/0
Nationale................vie.	A	3.000	5.000	1/5	500 ••	t. les 4 ans	24 0/0 b.
Union....................vie.	A	2.000	5.000	1/6	130 ••	t. les 2 ans.	15 0/0 b.
Phénix...................vie.	A	800	5.000	1000	150 ••	id.......	3 0/0 p.
Paternelle...............vie.	A	8.000	500	100	10 ••	avril.....	5 0/0 b.
Conservateur.............vie.	A	1.000	1.000	500	•• ••	....	•
Impériale................vie.	A	1.000	500	250	•• ••	....	•
Générale ....grêle		2.000	5.000	1000	50 ••	avril.....	9 0/0 b.

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 25 AVRIL AU 1er MAI

Longueur expl.	Longueur concéd.	Durée des conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme versée	Revenu de chaque act. dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 25 Compt.	Samedi 25 Terme	Lundi 27 Compt.	Lundi 27 Terme	Mardi 28 Compt.	Mardi 28 Terme	Mercredi 29 Compt.	Mercredi 29 Terme	Jeudi 30 Compt.	Jeudi 30 Terme	Vendredi 1 Compt.	Vendredi 1 Terme
795	591	99	401.000	400	tout	81 fr pour 1856	juillet 1856	**Nord**	1015 »	1015 »	995 »	998 »	1000 »	995 »	[illegible]	990 »	975 »	975 »	980 50	984 50
476	10.1	99	300.000	500	tout	41 fr. pour 1856	avril 1857	**Ouest**	792 50	790 »	785 »	785 »	777 50	777 50	772 50	780 »	785 »	787 50	784 50	785 »
1134	1774	99	300.000	500	tout	95 fr. pour 1856	avril 1857	**Orléans**	1497 50	1497 50	1470 »	1465 »	1470 »	1472 50	1455 »	1465 »	1470 »	1475 »	1480 »	1475 »
1172	1899	99	250.000	500	tout	38 f 50 pour 1856	mai 1856	**Est**	835 »	832 50	816 25	835 »	800 »	807 50	805 »	805 50	805 »	812 50	790 »	790 »
650	588	99	265.000	500	tout	42 f. 50 pour 1856	juillet 1856	**Paris à Lyon**	1540 »	1537 50	1565 »	1565 »	1510 »	1515 »	1490 »	1481 »	1490 »	1500 »	1485 »	1480 »
75	231	99	80.000	500	375	4 0/0	juillet 1856	**Lyon à Genève**	812 50	815 »	»	»	800 »	800 »	785 »	780 »	787 50	787 50	782 50	»
551	824	99	90.000	500	tout	98 fr. pour 1855	avril 1856	**Lyon à la Méditerr.**	2135 »	2140 »	2130 »	2125 »	2113 50	2110 »	2051 »	2115 »	2040 »	2045 »	2035 »	2035 »
1.4	850	99	134.000	500	tout	16 fr	juillet 1856	**Midi**	842 50	842 50	836 25	836 »	847 50	832 50	812 50	815 »	817 50	815 »	817 50	815 »
»	»	»	39.314	700	50	»	juillet 1856	**Midi** nouvelles	850 »	850 »	842 50	835 »	830 »	»	815 »	810 »	817 50	815 »	810 »	815 »
52	52	99	15.000	500	tout		»	**Bordeaux à la Teste**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
125	1650	99	221.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	**Grand-Central**	612 50	611 25	607 50	608 75	607 50	608 25	600 »	602 50	600 »	602 50	600 »	600 »
56	99	49	50.000	500	300	4 0/0	juillet 1856	**St-Rambert à Gren.**	»	»	660 »	663 20	»	»	657 50	650 »	655 »	650 »	650 »	»
	54	99	36.000	500	tout	4 0/0	avril	**Béziers à Graissessac**	600 »	600 »	593 »	590 »	575 »	575 »	575 »	»	575 »	»	»	»
»	140	99	42.000	500	350	1 fr. 25	janvier 1856	**Ardennes et Oise**	590 »	»	»	»	600 »	»	570 »	»	565 »	»	565 »	»
977	1126	90	400.000	500	350	4 1/2 0/0	juillet 1856	**Chemins autrichiens**	725 50	723 75	715 »	715 »	707 50	707 50	700 »	708 50	717 50	717 50	718 75	715 75
»	1012	90	300.000	500	150	11 fr. 90	»	**François-Joseph**	507 50	»	502 50	»	510 »	»	501 25	»	510 »	»	512 50	»
442	1051	90	311.500	500	150		»	**Lombards-Vénitiens**	630 25	»	635 »	»	633 75	»	630 »	»	635 25	»	625 »	»
228	415	99	240.000	500	150		janvier 1857	**Saragosse**	490 25	»	500 »	»	497 50	»	497 50	»	491 25	»	495 »	»
»	610	99	170.000	500	100	6 0/0	»	**Romains**	»	»	480 »	»	501 25	»	501 75	»	502 75	»	502 50	»
84	150	99	72.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	**Central suisse**	500 »	»	»	»	497 50	»	»	»	500 50	»	497 50	»
40	22	99	30.000	500	250		juin 1856	**Ouest suisse**	501 »	»	490 »	»	510 »	»	505 »	»	500 »	»	501 25	»
11	11	99	1.943	500	250	6 0/0	15 oct. 15 avr.	**Tarragone à Reus**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'oblig.	Durée de l'amortis.	Prix d'émis.	Somm. payé à ce jour	Prix de rembours	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	25	27	28	29	30	1
1851-52-4	375.000	75 ans	335	tout.	500	avril.	15 »	janvier juillet.	**Nord**	283 75	283 75	283 75	285 »	285 »	285 »
1851.	2 363	16 —	335	tout.	500		» »		**Nord-Boulogne**						
»	17.418	88 —	»	tout.	162 50	»	16.87 1/2	D°	**Nord-Charleroy**	»	»	»	»	»	»
1853.	89 000	50 —	1.000	tout.	1.250	avril.	50 »	avril octobre.	**Paris à Lyon**	970 »	973 »	»	973 »	970 »	970 »
1855.	150.000	99 —	290	tout.	500	avril	15 »	D°	D° (nouvelles)	275 »	275 »	275 »	275 »	275 »	275 »
1852.	130 000	99 —	500	tout.	625	D°	25 »	D°	**Lyon à la Méditerranée** 5 0/0	»	475 »	473 75	473 50	470 »	470 »
1853	182 333	99 —	350	tout.	500	D°	15 »	janvier juillet.	D° Nouvelles 3 0/0	282 50	285 »	281 25	282 50	282 50	282 50
1852.	265 025	96 —	500	tout.	650	avril.	25 »	juin décembre.	**Est**	468 75	467 50	467 50	461 50	463 50	467 50
1854.	120.000	94 —	270	250	500	mars.	15 »	janvier juillet.	D° (nouvelles)	275 »	275 »	273 75	273 75	273 75	273 75
»	2 775	47 —	»	tout	1 250	»	50 »	avril octobre.	**Strasbourg Bâle**	»	»	»	»	»	»
»	24 000	50 —	»	tout.	625	»	25 »	janvier juillet	D°	»	»	475 »	470 »	»	»
1855.	600 000	94 —	290	tout	500	mai	15 »	D°	**Ouest** (nouvelles)	277 50	278 25	271 50	275 »	273 50	280 »
1842.	8 000	47 —	1.125	tout.	1.250	décembre.	50 »	D°	**Paris à Orléans** (1842)	»	»	»	»	»	276 75
1848	12 333	90 —	»	tout.	1.250	D°	50 »	D°	D° (nouvelles 1848)	»	»	»	»	»	271 25
1852.	63.000	97 —	»	tout.	500	»	15 »	D°	D° 3 0/0	273 75	275 »	280 »	280 »	280 »	»
1853.	141 007	92 —	300	tout.	500	décembre	15 »	D°	**Grand-Central**	»	276 25	»	275 »	276 25	»
1855.	134.200	99 —	290	tout.	500	décembre.	15 »	D	D° (nouvelles)	271 25	271 25	273 10	273 50	272 50	271 25
1853	102 614	99 —	500	tout.	625	D°	25 »	D°	**Rhône et Loire**	»	»	»	»	»	»
1853.	53.643	99 —	500	tout.	500	D°	15 »	D°	D° 3 0/0	»	»	»	»	»	»
1855.	87.759	99 —	285	tout.	500	D°	15 »	D°	**Lyon à Genève**	280 »	280 »	277 50	277 50	»	278 75
1853	300 000	90 —	275	»	500	septembre.	15 »	septembre mars	**Autrichiens**	277 50	276 25	276 25	275 »	275 »	»
1856.	100.500	99 —	285	tout	500		15 »	janv. juillet.	**Midi**	277 50	278 75	280 »	280 »	280 »	280 »
1856.	148 000	97 —	285	»	500		15 »	janv. juillet	**Lyon-Bourbonnais**	275 »	276 25	276 25	275 »	275 »	276 »
1854	6.250	82 —	250	»	500	15 janvier.	15 »	1er avril 1er octobre	**Tarragone à Reus**	»	»	»	»	»	»
1854	607	82 —	250	»	500	»	15 »	1er février 1er juillet	D°	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 24 au 30 avril 1857 (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	24	25	27	28	29	30
Nord	975 » à 981 25	975 » à 981 25	965 » à 975 »	960 » à 974 »	950 » à 962 50	
Est	835 » à 851 25	823 » à 835 »	803 » à 812 50	795 » à 805 »	785 » à 795 »	
Est nouvelles	765 » à 780 »	765 » à 781 »	715 » à 760 »	735 » à 750 »	730 » à 745 »	
Orléans	1490 » à 1525 »	1500 » à 1515 »	1500 » à 1515 »	1480 » à 1510 »	1480 » à 1525 75	
Lyon	1545 » à 1555 50	1515 » à 1553 75	1520 » à 1540 »	1520 » à 1550 »	1475 » à 1445 »	

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination	Samedi 25 Comptant	Samedi 25 Terme	Lundi 27 Comptant	Lundi 27 Terme	Mardi 28 Comptant	Mardi 28 Terme	Mercredi 29 Comptant	Mercredi 29 Terme	Jeudi 30 Comptant	Jeudi 30 Terme	Vendredi 1 Comptant	Vendredi 1 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
RENTES 3 0/0	68 50	68 80	68 20	69 20	68 95	68 95	68 60	68 45	68 70	68 90	68 60	68 45
RENTES 4 1/2 0/0	92 25	» »	91 75	» »	91 50	» »	91 10	» »	91 50	» »	92 »	» »
EMPRUNT 3 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
EMPRUNT 4 1/2 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
Banque de France, jouiss., juillet 1856	4395 »	» »	4375 »	» »	4375 »	» »	4350 »	» »	4315 »	» »	4350 »	» »
Comptoir national d'escompte, jouiss. janvier 1856	665 »	» »	660 »	» »	660 »	» »	665 »	» »	660 »	» »	670 »	» »
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet	» »	» »	600 »	» »	» »	» »	605 »	» »	» »	» »	» »	» »
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre	440 »	» »	440 »	» »	440 »	» »	440 »	» »	440 »	» »	440 »	» »
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	» »	» »	395 »	» »	» »	» »	405 »	» »	» »	» »	395 »	» »
— 10es d'Obligat. 4 0/0 d° d°	90 »	» »	90 »	» »	91 25	» »	91 25	» »	» »	» »	» »	» »
— 10es d'Oblig. 3 0/0 d° d°	82 50	» »	82 50	» »	82 25	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouis. mai.	» »	» »	930 »	» »	» »	» »	930 »	» »	930 »	» »	930 »	» »
Société générale du Crédit mobilier, tout payé, juin 1856	1357 50	1360 »	1340 »	1335 »	1316 »	1300 »	1300 »	1280 »	1290 »	1290 »	1303 50	» »
Ville de Paris, obligations 1852, jouiss. juillet 1856	1060 »	» »	» »	» »	1060 »	» »	1060 »	» »	1050 »	» »	1072 50	» »
d° d° 1855, tout payé jouiss. mars 1857	378 75	» »	377 50	» »	377 50	» »	378 75	» »	378 75	» »	» »	» »
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	93 1/8	» »	93 »/»	» »	92 7/8	» »	92 3/4	» »	92 7/8	» »	» »/»	» »
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1856	100 »/»	» »	100 3/4	» »	» »/»	» »	» »/»	» »	100 »/»	» »	» »	» »
Piémontais 5 0/0 jouiss. juin 1856	90 »	» »	90 »	» »	90 »	» »	90 »	» »	90 »	» »	90 »	» »
— 3 0/0 jouiss., juillet 1856	54 75	» »	» »	» »	54 75	» »	» »	» »	» »	» »	54 75	» »
Autrichien. 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1856	90 »/»	» »	» »/»	» »	90 »/»	» »	90 »/»	» »	90 »/»	» »	90 »/»	» »
Emprunt Romain, jouiss., juin 1856	» »/»	» »	90 »/»	» »	90 »/»	» »	90 »/»	» »	» »/»	» »	88 3/4	» »
Espagne differ. convert. jouiss., juillet	» »/»	» »	» »/»	» »	» »/»	» »	» »/»	» »	» »/»	» »	» »/»	» »
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1856	» »/»	» »	41 »/»	» »	41 3/4	» »	» »/»	» »	41 »/»	» »	41 3/4	» »
d° intérieure d°	» »/»	» »	» »/»	» »	38 7/8	» »	» »/»	» »	» »/»	» »	» »/»	» »

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

Le Directeur, J. MIRÈS.

Digitized by Google

N° 870 — 16e ANNÉE. — N° 19 — SAMEDI, 9 MAI 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

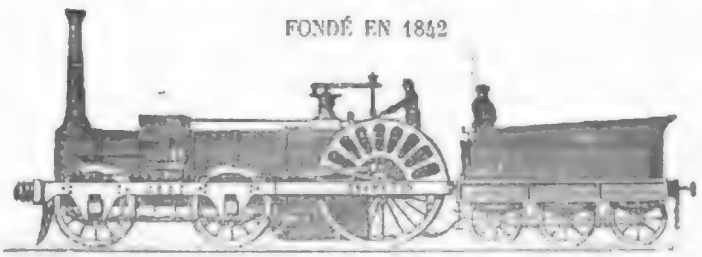
DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :
Paris..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger..... 15 » —

PRIX DES INSERTIONS :
Corps du Journal (la ligne) 2fr. »»
Aux Annonces... — 1 50

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
69, *Rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELLEY, PAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, 4, Norfolk street, Strand, and 4, Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Les souscripteurs aux actions des chemins de fer romains sont prévenus que, par suite de la répartition, il a été attribué à chaque souscripteur

de 1 à 5 actions,	1	action.
de 6 à 10 —	3	—
de 11 à 20 —	5	—
de 21 à 49 —	8	—

A partir de 50 actions et au-dessus, la répartition a été faite dans les proportions suivantes, aux souscripteurs :

de 50 à 99 actions,	15	pour 100.
de 100 à 199 —	12	—
de 200 à 499 —	10	—
de 500 et au-dessus,	5	—

Les remboursements sont effectués et les titres au porteur délivrés en échange des récépissés de souscriptions, depuis le *lundi* 27 *avril*.

Les souscripteurs de la province et de l'étranger ne sont pas compris dans la série des récépissés ci-dessus; des bureaux spéciaux de correspondance sont préposés pour opérer le règlement de leur souscription.

Les souscripteurs qui ont accepté ou qui accepteront l'offre de la *Caisse générale des chemins de fer* de faire pour leur compte le versement de 100 fr. par action, actuellement exigibles, sont prévenus que la répartition générale ne les concerne pas.

Un avis ultérieur leur fera connaître le jour où le règlement de leur souscription aura lieu.

Le journal officiel de Rome, le *Giornale di Roma*, vient de publier, avec l'assentiment du gouvernement de Sa Sainteté, la répartition des actions des chemins de fer romains pour les États de l'Église.

D'après cette répartition, il a été attribué aux souscripteurs :

de	1 action	à	24 actions	—	tout 0/0
de	25 —	à	49	—	30 0/0
de	50 —	à	99	—	27 0/0
de	100 —	à	199	—	25 0/0
de	200 —	à	299	—	20 0/0
de	300 —	à	399	—	15 0/0
de	400 —	à	499	—	10 0/0
de	500 et au-dessus				5 0/0

MM. J. Mirès et Cie croient devoir rappeler que cette répartition s'applique exclusivement aux États pontificaux.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 441.—Les nouvelles actions des chemins de fer, 442. — Chemin de fer de Lyon à Genève, 443. — Chemin de fer d'Orléans; ligne de Nantes à Saint-Nazaire, 443. — Chemins de fer de l'Est, 444. — Caisse générale des chemins de fer, 444. — Société des journaux réunis, 444. — Société des Ports de Marseille, 444. — Société de l'éclairage au gaz et des hauts-fourneaux de Marseille, 444. — Société des chemins de fer et des houillères de Portes et Sénéchas, 444. — Jurisprudence, 444. — Statistique des chemins de fer, 444. — Société des Ports de Marseille; rapport, 445. — Nominations, 447. — Avis à nos correspondants, 447. — Banque d'Angleterre, 447.—Comptoir d'escompte de Paris, 447. — Préfecture du département de la Seine, 447. — Avis aux actionnaires, 447.—Bulletin des recettes de la semaine, 448. — Chemin de fer de Paris à Lyon; rapport (suite), 449. — Chemin de Lyon à la Méditerranée; rapport, 451. — Chemin de fer de Lyon à Genève; rapport, 457. — Traité entre les Compagnies des chemins de fer d'Orléans, de Paris à Lyon, de Lyon à la Méditerranée et du Grand-Central, 462. — Traité entre les Compagnies des chemins de fer d'Orléans, de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, 463. — Traité entre les Compagnies des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, 463. — Traité entre les Compagnies des chemins de fer de Lyon à la Méditerranée et de Lyon à Genève, 464. — Convention entre S. Exc. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et les Compagnies des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, 465. — Chemins de fer de l'Est; rapport, 469. — Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers; rapport, 470. — Forges, 472. — Recettes, 473, 474. — Annonces, 475, 476, 477.—Chronique de la bourse, 478. — Cours des valeurs industrielles, 479. — Tableau de la bourse, 480.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La liquidation a été mauvaise ; les reports sur la rente se sont élevés à 55 centimes. Sur les chemins ils ont été relativement moins élevés parce que les hauts prix avaient attiré des vendeurs. En résumé, les différences à payer ont été fortes. La rente a dans cette circonstance entraîné les chemins, et le traité passé avec la Banque a été l'unique cause de la baisse de nos fonds publics. Cependant la nouvelle assez généralement répandue que le traité connu, que nous avons publié, était retiré du Conseil d'État et essentiellement modifié, a ramené la confiance, et pendant deux jours les cours se sont raffermis; la rente avait atteint le prix de 69 fr. 70 avec une tendance à la hausse; mais à la bourse de jeudi l'opinion était modifiée, on croyait moins aux changements apportés dans le projet actuellement soumis aux delibérations du Conseil d'État. En même temps une dépêche télégraphique annonçait que la Banque d'Angleterre, qui avait réduit à sept jours le délai de ses avances sur consolidés, les avait totalement suspendues. Il n'en a pas fallu davantage pour ébranler les espérances et ramener la rente à 69 fr. 25 c.

Les chemins de fer ont suivi le même mouvement rétrograde.

En résumé, nous ne croyons pas que le projet de traité avec la Banque de France soit modifié dans ses éléments principaux et nous

Digitized by Google

n'en attendons aucun secours direct pour notre marché.

Nous avons plus de confiance dans l'action incessante des petits capitaux que les bas prix de la rente attirent. Au cours de 69 25, avec un coupon de 1 50 à détacher le 7 juin prochain, le prix n'est plus que de 67 75 et encourage les achats de la province.

Aussi quelques grosses coupures de rentes ont-elles été divisées pour satisfaire aux nombreuses demandes. Mais notre marché est trop encombré pour que l'action lente des petits capitaux puisse apporter une amélioration immédiate ; c'est pour cela que nous avions espéré jusqu'au dernier moment dans le concours de la Banque de France. Cette espérance n'était pas du reste dénuée de fondement, car l'Empereur, qui a voulu connaître par lui-même l'opinion des hommes compétents sur la situation générale, a fait appeler aux Tuileries MM. de Rothschild, Pereire, Bartholony, ainsi que le gouverneur de la Banque de France,

Nous ne savons si les idées qui ont été émises par les personnes consultées ont produit une bien heureuse sensation ; mais on pense assez généralement que chacun, dans cette conférence, a exprimé des idées plus en harmonie avec sa situation personnelle, qu'adaptées aux besoins combinés du commerce, du crédit public et de l'industrie, rapprochés de la question monétaire dont l'influence continue à dominer la situation.

En résumé, il n'est sorti de ces conférences aucune idée pratique, puisqu'on paraît en être revenu au projet primitif que nous avons fait connaître dans notre dernier numéro et qui n'a été que médiocrement modifié.

Les chemins ont fait bonne contenance depuis la liquidation, et l'affaiblissement qu'ils ont éprouvé samedi dernier ne s'est pas aggravé; il y a eu généralement amélioration dans les prix ; mais l'influence de la bourse à Londres les a fait rétrograder jeudi dernier. Nous avons cependant remarqué avec plaisir que la faveur revenait aux actions anciennes de l'Est, dont on a détaché un coupon de 54 fr., et qui l'a presque regagné en deux jours ; car du prix de 740 fr. où elles étaient tombées mardi, elles sont remontées à 775 fr., coupon détaché : c'est une augmentation de 35 fr.

Les actions de Lyon se maintiennent à 1,500 fr., ce qui représente pour les actions nouvelles un prix de 970 fr.

Les actions de la Méditerranée se soutiennent à 2,030 fr. ; en réduisant le coupon du dividende de 87 fr., le prix de l'action nouvelle n'est plus que de 970 fr. environ ; par conséquent les deux valeurs sont nivelées.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68 50, ferme à 69 30.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 92 75, ferme à 91 75.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Midi,	48.6 0/0.
Lyon,	16.0 0/0.
Méditerranée,	13.8 0/0.
Est,	11.1 0/0.
Ouest,	8.0 0/0.
Nord,	7.2 0/0.
Orléans,	7.3 0/0.
Bourbonnais,	3.3 0/0.

C. Devina.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	1 mai.	8 mai.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0	69 05	69 30	» »	» 65
CONSOLIDÉS	» »	94 1/2	» »	» »
CRÉDIT FONCIER	» »	» »	» »	» »
CRÉDIT MOBILIER	1285 »	1307 50	22 50	» »
COMPT. D'ESCOMPTE	690 »	695 »	5 »	» »
ORLÉANS	1480 »	1482 50	2 50	» »
NORD	985 »	980 »	» »	5 »
EST ANCIEN	790 »	557 50	» »	32 50
EST NOUVEAU	742 50	745 »	2 50	» »
LYON	1480 »	1485 »	5 »	» »
MÉDITERRANÉE	2040 »	2012 50	» »	27 50
MIDI	815 »	808 75	» »	6 25
OUEST	785 »	792 50	» »	7 50
GRAND-CENTRAL	602 50	608 75	6 25	» »
GENÈVE	780 »	775 »	» »	5 »
CH. AUTRICHIENS	702 »	715 »	13 »	» »
SAINT-RAMBERT	630 »	630 »	» »	» »
VICTOR-EMMANUEL	567 50	565 »	» »	2 50

LES NOUVELLES ACTIONS DES CHEMINS DE FER.

Plusieurs Compagnies de chemins de fer vont émettre des actions nouvelles dont le produit s'appliquera au développement ou à l'achèvement de leur réseau. En principe, la création de ces nouveaux titres est une chose convenable et utile à tous égards, afin de maintenir le capital-actions dans une proportion raisonnable avec le capital-obligations qui tendait à s'accroître démesurément. D'ailleurs, les actions nouvelles, qui, en règle générale, sont réservées par préférence aux porteurs d'actions anciennes, offrent à ceux-ci, par la perspective d'une plus-value certaine, un attrait que les obligations ne leur présentent pas au même degré. Les Compagnies servent donc leur intérêt bien entendu et le goût du public, en se déterminant à émettre des actions. On aurait pu désirer seulement qu'elles adoptassent des mesures mieux calculées pour donner à leurs valeurs nouvelles les qualités requises d'un bon titre industriel, la simplicité et autant que possible l'unité. Rien de plus divers, au contraire, de plus compliqué que les combinaisons récemment adoptées

Examinons, par exemple, ce qui va se passer pour les actions de la Compagnie de Paris à Lyon fusionnée avec la Compagnie de Lyon à la Méditerranée:

On sait que le capital actuel des deux Sociétés sera d'abord transformé comme suit :

1° Les 90,000 actions actuelles de la Méditerranée étant dédoublées donneront : actions nouvelles.....	180,000
2° Les 265,000 actions actuelles de Lyon, divisées à raison de 6 actions nouvelles par 4 actions actuelles, donneront : actions nouvelles.....	397,500
Total.....	577,500
Mais il a été décidé par les assemblées générales des deux Compagnies qu'il serait, en outre, créé 222,500 actions nouvelles, ci.	222,500
qui portent le capital total des actions de la Compagnie fusionnée à.	800,000

Ces 222,500 actions nouvelles forment trois séries différentes :

115,500 de ces actions seront d'abord offertes par préférence aux porteurs d'actions de la Compagnie fusionnée, à raison d'une action à souscrire par cinq actions possédées ; le prix d'émission de ces 115,500 actions sera déterminé par le Conseil d'administration de la Compagnie, avec l'autorisation du gouvernement, ci. . . . 115,500 actions.

Sur les autres actions à créer, soit. 107,000

total égal. . . 222,500 actions.

on prélèvera le nombre nécessaire pour satisfaire aux engagements contractés envers la Compagnie de Lyon à Genève, et dont la quotité ne peut être déterminée actuellement.

Enfin, le surplus sera mis en réserve pour être ultérieurement négocié en vertu d'un vote nouveau de l'assemblée générale, et, par conséquent, à des conditions qui pourront différer des deux précédentes séries.

La Compagnie du Nord, qui négocie auprès de l'administration supérieure l'obtention de lignes nouvelles d'une longueur de 432 kilomètres, dont la dépense est évaluée à 110 millions, se voit aussi forcée de créer des actions nouvelles. Comme il lui était impossible de préciser d'avance le taux d'émission, elle a posé comme limite de ses

Digitized by Google

émissions *maxima* le chiffre de 125,000 titres; de sorte que le capital social pourrait s'élever au plus haut à 525,000 actions de 400 fr. Les actions nouvelles seraient attribuées de droit aux actionnaires actuels; mais elles ne jouiraient pas immédiatement des avantages attachés aux actions anciennes. Ainsi, pendant une période de trois années, nécessaires, dit le rapport du Conseil d'administration, pour qu'une partie des lignes à concéder soit devenue productive, les actions n'auront aucune part au dividende, et toucheront seulement 5 0/0 des sommes versées. Après ce délai, les actions nouvelles ne toucheront plus que 4 0/0 d'intérêt sur 400 f., soit 16 f. comme les actions anciennes, mais elles n'entreront pas encore en pleine jouissance du dividende. Un tiers seulement de ces actions nouvelle sera admis, par voie de tirage au sort, au partage du dividende de la quatrième année; le second tiers, également désigné par le sort, y participera la cinquième année; enfin, le dernier tiers n'entrera en jouissance du dividende que la sixième année; et c'est à cette époque seulement que tous les titres seront sur le pied d'égalité entre eux.

On sait que la Compagnie de Saint-Rambert va, elle aussi, émettre des actions nouvelles, à raison de six actions nouvelles contre cinq anciennes, et cela sans versement, par simple échange de titres. Les actionnaires actuels déposeront cinq actions anciennes versées de 300 fr., et on leur rendra six actions nouvelles versées de 250 fr.

Voilà bien des combinaisons, et l'on conviendra qu'il y a là de quoi dérouter le public. Nous aurions préféré, quant à nous, des allures plus simples et plus nettes, et nous croyons que le crédit des Compagnies n'aurait pu que gagner à l'adoption de mesures moins compliquées et moins laborieusement ingénieuses. Il est regrettable, en effet, qu'au moment où le nombre des Compagnies tend à se restreindre à sa plus simple expression, quand les Compagnies de Lyon et de la Méditerranée se fondent dans une vaste unité, quand les Compagnies du Grand-Central et du Bourbonnais disparaissent, quand le double titre de l'Est est sur le point de se réduire à un seul, il est regrettable disons-nous, qu'à ce même moment, on doive s'attendre à voir apparaître, sur la cote des valeurs, des actions de la Méditerranée nouvelles qui peuvent avoir au moins deux prix différents; des actions du Nord nouvelles, portant d'abord intérêt à 5 0/0 sans dividende, puis intérêt à 4 0/0 avec chance aléatoire de dividende, etc., etc.

Tout cela signifie que les notions les plus élémentaires du crédit sont méconnues, et les Compagnies recommencent pour une longue période de temps les fautes commises par le Crédit foncier, dont la multiplicité des titres empêche le classement en produisant la confusion dans les esprits.

Il était bien plus rationnel de considérer les nouveaux titres d'actions comme un avantage pour les actionnaires actuels, au point de vue de l'accroissement du capital, puisque leur création allait provisoirement réduire le montant du dividende. Cela avait en outre le mérite de conserver à chaque Compagnie l'unité des titres, élément essentiel de crédit et d'accroissement de clientèle; car, en général, on ne s'associe qu'à ce que l'on connaît ou qu'à ce que l'on comprend.

C. Devina.

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE.

Nous n'avons pu rendre compte la semaine dernière de l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire des actionnaires de la Compagnie de Lyon à Genève, qui a eu lieu le 28 avril, sous la présidence de M. F. Bartholony. Plus de cent actionnaires assistaient à cette séance.

Le rapport du Conseil d'administration présente les premiers résultats de l'exploitation d'une partie de la ligne, de Lyon à Bourg, ouverte sur 75 kilomètres, le 23 juin 1856. Cette ligne se trouve encore trop isolée pour avoir pu produire tout ce qu'on est en droit d'en attendre et pour que l'on puisse établir les bases des prévisions de progrès futurs, sur les résultats de l'exploitation pendant six mois.

La section de Lyon à Bourg, depuis le jour de l'ouverture à la circulation jusqu'au 31 décembre 1856, a produit	712,334 58
et les frais se sont élevés à 60.05 0/0, soit	431,108 82
laissant un produit net de	281,225 76

Il y avait un vif intérêt à connaître la situation faite au chemin de Genève par suite de la fusion des deux grandes lignes auxquelles elle aboutit à Lyon. Le traité de fusion de Lyon à Genève avec la Méditerranée a été approuvé par le gouvernement, et le traité de fusion des Compagnies de Lyon et de la Méditerranée comprend dans son ensemble le traité du 19 décembre 1856 avec la Compagnie de Genève, traité qui a été modifié selon les convenances de la Compagnie nouvelle, le 11 avril 1857. Les bases convenues sont restées les mêmes; la seule différence est que l'échange des titres aura lieu contre des actions de la Compagnie nouvelle, au lieu d'actions de la Méditerranée.

La Compagnie, pendant l'année 1856, a rétrocédé à la fusion des chemins suisses la section de Genève à Versoix; on trouvera plus loin, dans le journal, le traité de cession. La Compagnie générale suisse remboursera à la Compagnie de Genève 1,500,000 fr., prix de concession.

L'embranchement de Culoz au Rhône n'a pas encore été obtenu, ainsi que l'approbation et les arrangements avec le Victor-Emmanuel; en attendant, des services annexes ont été organisés.

Les travaux de la ligne entière sont dans une situation très bonne. De Lyon à Bourg, dont la section de Lyon à Ambérieu est à deux voies, et celle d'Ambérieu à Bourg sur une seule voie, l'exploitation a lieu sur 75 kilomètres; la section d'Ambérieu à Seyssel, sur 65 kilomètres à deux voies, est terminée et l'exploitation a dû avoir lieu le 5 mai.

Quant à la section de Bourg à Mâcon, 36 kilomètres, elle est achevée, sauf le viaduc sur la Saône, qui est composé de cinq travées en tôle de 36 mètres d'ouverture. Les piles et culées, les abords, les viaducs de décharge, comprenant 800,000 mètres cubes de remblai, sont achevés. Avant la fin de ce mois, les travées en tôle auront été posées, et la ligne de Mâcon à Bourg pourra être livrée à la circulation peut-être avant le mois de juin. Il y aura alors 176 kilomètres en exploitation. La section de Seyssel à Genève est très avancée; de grands ouvrages d'art ralentissent les travaux de cette section, qui ne pourra être livrée qu'à la fin de 1857, mais plus probablement au commencement de 1858, époque à laquelle pourra sans doute être ouvert le raccordement de Lyon.

Le compte total des dépenses de la Compagnie se résume ainsi :

Pont du Rhône, etc	2,600,000
Pont de la Saône, etc. . . .	3,000,000
Viaducs de l'Ain.	1,980,000
Tunnels de Pugieu, Genissiat (2,600 mètres), Vézéronce . .	4,420,000
Credo (3,900 mètres). . . .	7,450,000
Viaduc de la Valserine et viaduc sur le Rhône, à Culoz, etc.,	1,550,000
	21,000,000
Administration, intérêts, frais, terrains, etc	21,500,000
Terrassements, etc., barrières, bâtiments, voies, matériel, etc., etc.	70,000,000
Total.	112,500,000

Soit en chiffres ronds 475,000 fr. par kilomètre.

Les propositions publiées plus loin, à la suite du rapport, ont été approuvées à l'unanimité.

C. Devina.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS.

Ligne de Nantes à Saint-Nazaire.

Nous apprenons que la voie est entièrement posée sur la ligne de Nantes à Saint-Nazaire, et que les trains de matériaux partant de la gare de Nantes peuvent maintenant arriver jusqu'à l'entrée de la station de Saint-Nazaire.

Malheureusement les délais des conférences mixtes entre les fonctionnaires des services de la guerre et de la marine, ont longtemps retardé l'approbation des projets de cette dernière station, dont l'emplacement vient seulement d'être déterminé. La Compagnie doit déployer la plus grande activité pour déblayer la station de Saint-Nazaire, et la rendre accessible aux trains de marchandises et aux trains de voyageurs; elle va en même temps compléter le ballastage de l'ensemble

Digitized by Google

de la ligne. On doit espérer que le chemin de Nantes à Saint-Nazaire sera livré à la circulation dans le courant du mois de juillet prochain.

C. Devina.

CHEMINS DE FER DE L'EST.

On nous écrit des Deux-Ponts (*Bavière-Rhénane*), à la date du 7 mai :

Aujourd'hui a été livré à la circulation l'embranchement de Hombourg (*Bavière rhénane*), à Deux-Ponts, du chemin de fer du Palatinat. Six trains d'aller et six de retour correspondent avec tous les trains allant de Mayence, par Forbach, et les chemins de fer de l'Est, à Paris, *et vice versâ*.

L'embranchement a été construit, pour une seule voie, dans l'espace d'une année, sur une longueur de 11 kilomètres. La voie ferrée longe une superbe vallée de prairies, offrant des vues très-pittoresques.

Il y a une station à Elnoed, desservant Bliescastel, ancienne résidence des comtes de Leyen, par un service d'omnibus.

L'embranchement a une importance réelle pour les nombreuses usines Dietrich à Niederbronn, ainsi que de tout le pays de Bitche, qui viendra désormais changer ses houilles et minerais ici, et y déposera par contre des bois de chêne en immense quantité pour les houillères de Prusse et de Bavière. Les transports ont une telle importance que la maison Dietrich et fils a obtenu du gouvernement impérial une autorisation d'étude d'un chemin de fer de Niederbronn à la frontière de Bavière, distance de 11 à 12 kil. de la gare de Deux-Ponts. Ces études sont achevées; on n'attend que des temps meilleurs pour solliciter la concession d'un chemin allant de Haguenau à la frontière de Bavière vers Deux-Ponts, qui raccourcirait immensément le parcours des houillères pour l'Alsace.

Deux-Ponts, ancienne résidence des ducs de Deux-Ponts, est une jolie ville de 7,000 âmes, siége de la cour d'appel de Palatinat et d'une foule d'administrations, possédant une forte garnison et beaucoup de fabriques.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

L'assemblée générale du 25 avril a fixé le dividende de l'année 1856 à 46 fr. 40 c. par action, ce qui, avec l'intérêt à 5 0/0 payé en juillet et janvier, porte le revenu total de l'action de 500 fr. à 71 fr. 40 c.

Ce dividende de 46 fr. 40 c. est payable, à partir du 28 avril, au siége social, chez MM. J. Mirès et C°, 99, rue Richelieu.

SOCIÉTÉ DES JOURNAUX RÉUNIS.

LE CONSTITUTIONNEL *et* LE PAYS, *Journal de l'Empire.*

L'assemblée générale du 27 avril a fixé le dividende de l'année 1856 à 37 f. par action, ce qui, avec l'intérêt à 5 0/0 payé en juillet et janvier, porte le revenu total de l'action de 500 fr., pour l'année 1856, à 62 fr.

Le dividende de 37 fr. est payable, depuis le 28 avril, à la Caisse générale des Chemins de fer, chez MM. J. Mirès et C°, 99, rue Richelieu.

SOCIÉTÉ DES PORTS DE MARSEILLE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale, dans sa réunion du 28 avril, a fixé à 4 fr. 50 c. le dividende ou intérêt, afférent aux neuf mois qui se sont écoulés du mois d'avril au 31 décembre 1856.

Ce dividende est payable depuis le lundi 4 mai, à la Caisse générale des Chemins de fer.

SOCIÉTÉ DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ ET HAUTS-FOURNEAUX DE MARSEILLE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale, dans sa réunion du 29 avril, a fixé à 6 fr. par action le dividende ou intérêt afférent aux huit mois qui se sont écoulés du mois de mai au 31 décembre 1856.

Ce dividende est payable depuis le lundi 4 mai, à la Caisse générale des Chemins de fer.

SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER ET DES HOUILLÈRES DE PORTES ET SENECHAS.

MM. les actionnaires sont prévenus que le le dividende de 7 fr. 50 c. par action, fixé dans l'assemblée du 30 avril, pour le 2e semestre de 1856, est payable, à la Caisse générale des Chemins de fer, 99, rue Richelieu.

JURISPRUDENCE.

Un arrêt de la cour impériale d'Orléans vient d'être rendu au sujet des tarifs différentiels. Il en résulte que les Compagnies de chemins de fer peuvent établir un tarif pour le transport des marchandises, au prix réduit par kilomètre d'un point à un autre, sans que ce tarif puisse être invoqué par ceux qui expédient des marchandises d'un point intermédiaire. Cet arrêt, sur la grave question des tarifs différentiels, pose un principe contraire à celui qu'a consacré récemment un arrêt de la cour de Paris.

Nous publierons les termes dans lesquels le tribunal de commerce d'Orléans et la cour impériale d'Orléans ont statué.

C. Devina.

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER.

(*Suite.*) (1)

ORGANISATION ADMINISTRATIVE ET FINANCIÈRE.

Les concessions et les formalités administratives qu'elles exigeaient ont subi plusieurs modifications, non-seulement dans le mode, mais encore dans la forme. Ainsi, de 1823 à 1832 les chemins de fer étaient concédés par le pouvoir exécutif et par voie d'ordonnance; c'est ce que nous avons fait ressortir précédemment en indiquant, avec la date de la concession, la nature de l'acte qui l'avait accordée.

A partir de l'année 1833, l'ordonnance ne pouvait autoriser plus de 20 kilomètres, et sans aucun engagement du Trésor; la dernière transformation a eu lieu de 1851 au 29 mars 1852, période pendant laquelle tous les pouvoirs étaient réunis entre les mains du Prince-Président. Mais le sénatus-consulte du 23 décembre 1852 portait à son article 4 que: tous les travaux d'utilité publique, toutes les entreprises d'intérêt général seraient ordonnés et autorisés par décret de l'Empereur, rendus dans les formes prescrites pour les règlements d'administration publique.

Les concessions ayant pour conditions des engagements ou des subsides du Trésor, le crédit devait être accordé ou l'engagement ratifié par une loi avant la mise à exécution.

Lorsqu'il s'agit de travaux exécutés pour le compte de l'État, n'étant pas de nature à être l'objet de concessions, les crédits pouvaient être ouverts, en cas d'urgence, suivant les formes prescrites pour les crédits extraordinaires et soumis au Corps législatif dans la plus prochaine session. C'est ce sénatus-consulte qui régit aujourd'hui le mode administratif.

Les concessions ont aussi été délivrées directement et par voie d'adjudication. Nous les avons déjà fait connaître précédemment.

Les clauses des concessions varient entre elles, mais par les conditions spéciales, qui ont toutes une forme identique : c'est ce que l'on peut retrouver en consultant les cahiers des charges.

Dans les conditions spéciales des concessions, les lignes à une seule voie sont un des premiers faits.

Ces conditions étaient voulues pour l'ensemble des constructions auxquelles le gouvernement participait ou avait participé avant la concession.

Du jour où l'exécution fut mise à la charge des Compagnies, l'État leur accorda une subvention, soit en argent, soit par une garantie d'intérêt, soit par sa participation directe dans la construction des chemins, soit par les prêts, et ce concours financier a eu une importance considérable.

Voici quel est le montant des prêts en argent faits à diverses époques :

(1) Voir le *Journal des Chemins de fer* de 1856 et des premiers mois de 1857.

Digitized by Google

Date des lois autorisant les prêts.	Montant des Prêts.	Compagnies.
1837—17 juillet,	6,000,000 fr.	Compagnie des mines de la Grand'-Combe (chemins du Gard).
1839—1er août,	5,000,000	(Rive gauche).
1840—15 juillet,	30,600,000	Strasbourg-Bâle, 12 millions 600,000 fr.; Andrezieux-Roanne, 4 millions; Paris-Rouen, 14 millions.
1842—11 juin,	14,000,000	Rouen-Havre, 10 millions; Paris-Rouen, 4 millions.
1847—9 août,	3,000,000	Montereau-Troyes.
Total,	58,600,000 fr.	

Ces prêts ont été remboursés successivement et dans les proportions que nous indiquons.

Au 31 décembre 1851, les Compagnies avaient amorti, en argent. 6 0/0 soit, 3,421,277
Au 31 décembre 1853. . . . . 14 0/0 8,303,473
Au 31 décembre 1854 . . . . . 34 0/0 20,085,590

Mais par suite de la conversion des annuités en obligations à diverses échéances, cette liquidation est complète pour l'ensemble des prêts.

Les prêts en argent avaient aussi pour contre-partie les travaux remboursables qui n'existaient pas dans la loi de 1842, et furent introduits en 1845, en compensant par là la prolongation de la durée du bail.

Jusqu'au 30 juin 1855, les subventions de l'Etat en argent ont atteint 904,408,754 fr., soit 78,671 fr. par kilomètre.

Voici le montant des travaux remboursables à l'Etat et des sommes remboursées au 31 décembre 1854 :

DATE DE LA DÉCISION.		REMBOURSEMENTS A EFFECTUER		REMBOURSEMENTS EFFECTUÉS	
		par la Compagnie.	par divers.	par la Compagnie.	par divers.
Décision minist. 6 mars 1843.	Strasb.-Bâle (1).	200,000	»	200,000	»
Ordonnance 31 décembre 1845.	Lyon..... ..	8,000,000	»	8,000,000	»
Ordonnance 10 septemb. 1845.	Nord.....	89,098,198	908,957	78,858,750	»
Loi 2 février 1849.....	Marseille-Avig.	1,000,000	»	1,000,000	»
Lois 24 fév., 3 et 13 mars 1851.	Ouest (2).....	3,000,000	»	3,000,000	»
Décret 11 décembre 1851....	Ceinture.....	5,357,746	150,000	5,357,746	150,000
Décret 5 janvier 1852.....	Lyon.....	114,000,000	»	80,583,333	»
Décret 25 février 1852.....	Strasb.-Bâle (2).	617,500	»	617,500	»
Décret 27 mars 1852.....	Orléans.....	16,000,000	»	13,333,333	»
Loi 6 juillet 1852.....	Ouest.....	»	1,400,000	»	»
Loi 8 juillet 1852.....	Cherbourg.....	»	3,700,000	»	»
Loi 8 juillet 1852.....	Méditerranée..	10,126,197	»	6,892,864	»
Total.....	.....	247,300,641	6,158,957	203,843,526	150,000

(1) Usage commun de la gare de Strasbourg.
(2) Matériel cédé à la Compagnie.

Au 31 décembre 1847, le concours de l'Etat représentait, par kilom. 130,000 fr.
Après 1848, il représentait. 140,000
Au 31 décembre 1852 100,000
— 1853 88,000
— 1854 83,730
Au 30 juin 1855..... 78,671

Les subventions des localités n'atteignent qu'à environ 3 0/0 de celles de l'Etat.

En 1845, elles s'élevaient à 2,108,957 fr.
En 1852, — 16,785,000
(non compris 15,000 retirés par la commune de Neuilly).
Au 30 juin 1855..... 9,000,000
Ensemble..... 27,893,957 fr.

C. Devins.

(*La suite au prochain numéro.*)

SOCIÉTÉ DES PORTS DE MARSEILLE.

RAPPORT DE LA GÉRANCE

A l'assemblée générale des actionnaires du 28 avril 1857.

Messieurs,

A l'époque de notre dernière assemblée générale, en juin 1856, la Société des Ports de Marseille était à peine constituée; nous avons eu l'honneur, dans cette réunion, de soumettre à vos appréciations nos conjectures sur l'avenir de cette entreprise; nous résumions ainsi notre pensée :

« 400,000 mètres de terrains autour des » ports de la première ville commerciale de » l'empire; — privilége exclusif de façade, » d'habitations et d'installations maritimes, » commerciales et industrielles; — jouissance » prochaine de la partie la plus précieuse des » surfaces; — exemption d'intérêt pendant plusieurs années, tandis que la plus-value marche » à pas de géant, et par-dessus tout une volonté ferme et honnête qui justifiera votre » confiance. »

Telles étaient alors nos espérances. — Dans quelle mesure se sont-elles réalisées? Quelle sanction ont donné à nos conjectures les dix mois qui nous séparent de cette époque? Nous allons, Messieurs, l'examiner ensemble.

Evidemment, la première année qui devait suivre la formation de notre Société était une épreuve décisive, dont tous les détails devaient nous intéresser au suprême degré.

Ce n'est pas chose facile et d'une réalisation immédiate que de déplacer un grand courant d'affaires commerciales et industrielles, creusé dans une population de 300,000 âmes par des habitudes séculaires. On avait dit que le commerce ne se soumettrait pas aux nouvelles installations que leur préparaient les quartiers de la Joliette et d'Arenc, et l'on nous représentait les grandes entreprises maritimes de la Méditerranée comme prêtes à reculer devant le transbordement de leur exploitation autour de nos nouveaux ports, trop éloignés, disait-on, du centre des affaires.

Ces craintes ne manquaient pas d'une certaine portée; en effet, devant la nécessité d'un déplacement général, le plus grand intérêt maritime de Marseille, les Messageries impériales eurent un moment la pensée d'éviter l'émigration commandée par les circonstances, en demandant au gouvernement la concession de la jetée Est du bassin de la Joliette, vers l'entrée de l'ancien port, qui occupe un point tout à fait opposé aux nouveaux quartiers. — Hâtons-nous de dire qu'à la suite d'une meilleure appréciation des intérêts généraux du commerce, cette demande a été spontanément et complétement abandonnée.

On avait dit encore que le mouvement extraordinaire qui s'était produit à Marseille dans le nouveau port de la Joliette, avait eu pour principale cause les opérations de la guerre et les approvisionnements de l'armée d'Orient. Eh bien, le contingent de la paix a été plus considérable encore : l'affluence des arrivages commerciaux a été telle dans ces derniers temps, que l'encombrement du port de la Joliette et des deux avant-ports a rendu nécessaire le stationnement des navires dans le bassin auxiliaire du Frioul, près du château d'If. Le nombre des navires relégués à la fois sur ce point et attendant en même temps leur tour d'admission, s'est élevé et s'élève encore à d'étonnantes proportions.

Digitized by Google

Consultons en effet les tableaux des douanes que vient de publier le *Moniteur* pour les trois premiers mois de 1857; ils constatent une progression bien remarquable dans le mouvement du port de Marseille. Marseille a reçu pendant ce trimestre 1,596 navires; c'est 452 de plus que n'en ont reçu ensemble les cinq premiers ports de l'Océan et de la Manche, le Havre, Bordeaux, Nantes, Rouen et Dunkerque, où il n'en est entré que 1,444 pendant la même période. La même différence s'est produite dans les états de sortie, où les cinq derniers ports réunis accusent 734 navires, tandis que celui de Marseille seul y figure pour 1,158.

C'est à la suite de ce mouvement considérable et de ce courant prodigieux qui se porte vers ces nouveaux quartiers, que le gouvernement, grâce aux ressources résultant de notre traité avec la ville, s'est hâté de mettre à exécution les grands travaux maritimes qui n'étaient encore qu'à l'état de projet à l'époque de notre dernière assemblée. Le 17 septembre dernier, a eu lieu l'adjudication ces jetées destinées à former le port Napoléon, et les entrepreneurs ont déjà mis la main à l'œuvre.

Cette mesure gouvernementale a été décisive pour déterminer la prise de possession immédiate de ces nouveaux quartiers par le commerce marseillais.

Vous savez que nos terrains les plus précieux sont ceux qui bordent le port de la Joliette; la ville ne nous en a encore livré qu'une très-petite partie, environ 22,000 mètres. La simple location temporaire des terrains, avec des clauses très-rigoureuses de résiliation en cas de vente, a été faite à raison de 15 et 17 fr. de loyer par mètre carré; cela représente largement un prix de vente de 350 à 400 fr. le mètre. Un événement tout récent vient de donner raison à ce calcul : une vente de 2,000 mètres carrés, appartenant à un lot placé en seconde ligne et n'ayant pas façade sur le quai, vient d'être faite au prix de 275 fr. le mètre, à ratifier d'ici au 12 mai prochain.

Dans le but de tirer de ces derniers terrains tout l'avantage possible, et pour appeler plus promptement sur ce point le mouvement de la population, nous avons passé un traité avec un entrepreneur de premier ordre pour la construction de sept grandes maisons sur le quai de la Joliette, près de la gare du chemin de fer.

A côté des grands travaux exécutés par l'Etat pour la création du port Napoléon, la municipalité de Marseille, chargée de la mise en état des terrains, n'est pas restée inactive; l'adjudication des déblais et des conquêtes à faire sur la mer a eu lieu le 17 décembre dernier, et, depuis plusieurs mois, des milliers d'ouvriers, sous la direction de M. l'ingénieur Delestrac, détruisent et jettent à la mer les montagnes du Lazaret, dont une partie a déjà disparu dans l'anse d'Arenc, en partie comblée.

Ces travaux, par leur importance, ont donné aux idées une impulsion nouvelle, et tous les projets se sont agrandis.

Le projet des Docks avait déjà reçu une extension considérable à la suite de la visite faite à Marseille, en 1853, par M. le ministre des travaux publics; et cependant, en présence du développement de la navigation et du courant qui ramène vers la Méditerranée le mouvement commercial du monde, les surfaces attribuées à l'établissement des Docks ont paru encore trop restreintes.

De son côté, la Compagnie du chemin de fer de la Méditerranée, dont la gare principale est établie au centre même de nos terrains et attenant aux Docks, a reconnu l'insuffisance des terrains qui lui sont attribués.

Enfin, la Compagnie des Messageries impériales, dont les flottes augmentent si rapidement, ne peut trouver que dans le port Napoléon l'espace qui lui est nécessaire, et l'installation de ses ateliers et magasins ne peut se faire que sur une partie de nos terrains.

Il faut considérer, Messieurs, que l'entreprise des Docks, comme la gare des chemins de fer et les Messageries, ne représentent pas seulement des intérêts privés : ces diverses Compagnies accomplissent des services publics, et, à ce titre, elles avaient droit à des facilités plus grandes de notre part.

Cependant, tout en prenant en sérieuse considération les droits et les devoirs de ces Compagnies, nous avions également vos intérêts à sauvegarder : aussi est-ce en tenant compte de cette double situation que les négociations ont été conduites.

Les représentants des Docks et des Messageries n'avaient demandé d'abord qu'une superficie de 30 à 40,000 mètres. Votre gérant a pensé que cet espace était insuffisant, et il a fait observer qu'il fallait se préoccuper plus largement des nécessités de l'avenir, sauf à diviser l'opération en deux parties, savoir: une vente ferme et une vente facultative.

Dans cette proposition, l'idée dominante de votre gérant était d'arriver plus promptement à la réalisation de vos espérances. En effet, en donnant à MM. Paulin Talabot et consorts la faculté de s'étendre sur une plus grande superficie, nous facilitions l'agrandissement des nouveaux établissements, et nous réduisions les quantités de terrains désormais disponibles.

Vous comprenez facilement que plus les établissements qui vont s'élever seront vastes, plus le personnel qui doit les desservir sera considérable. On aura ainsi le double effet d'une augmentation de population et d'une réduction des terrains disponibles. La conséquence est une plus-value des terrains, puisqu'ils doivent, comme toute marchandise, devenir plus chers en devenant moins abondants.

Présentées à des hommes tels que MM. P. Talabot, Simons et Béhic, chargés de suivre ces négociations avec votre gérant, nos idées d'agrandissement futur devaient être accueillies; et le traité qui en a été la conséquence vous prouvera que nous avons été parfaitement compris.

Par convention des 12 et 14 avril, nous avons cédé aux représentants des Docks, du chemin de la Méditerranée et des Messageries, 113,000 mètres de terrain.

Sur cette superficie, 33,000 mètres ont été l'objet d'une vente ferme au prix de 400 fr. le mètre, payables en actions des Docks; 80,000 mètres, formant le complément des 113,000 mètres, ont été vendus à 430 fr. le mètre, payables en espèces ou en obligations des Docks. Mais pour cette dernière partie, les acquéreurs se sont réservé une clause de ratification pendant deux ans.

Vous remarquerez sans doute, Messieurs, que cette dernière vente de 80,000 mètres est la conséquence des offres que nous avons faites, et qui ont été adoptées avec empressement par MM. P. Talabot et consorts.

Les terrains formant les 80,000 mètres ne sont pas encore disponibles; les travaux en cours d'exécution pour les conquérir sur la Méditerranée sont poussés avec activité; mais cependant il n'est pas probable qu'ils soient en état d'être livrés avant les deux années qui s'écouleront jusqu'à l'époque de la ratification.

Ces 80,000 mètres, d'après le plan qui est sous vos yeux, forment toute la partie extrême de nos concessions, c'est-à-dire les parties les plus longues à mettre en valeur; tandis que les superficies qui nous restent sont au cœur même de la nouvelle ville, et déjà, par des ventes et des locations faites, nous pouvons évaluer avec certitude l'avenir de notre entreprise.

Ainsi nous possédons sur le port de la Joliette environ 70,000 mètres de terrain, qui constituent la partie la plus précieuse de nos possessions; ces terrains se divisent en trois parties :

22,000 mètres sur les quais, d'une valeur de 350 à 400 fr. le mètre;

30,000 mètres en seconde ligne, d'une valeur de 250 fr. le mètre;

18,000 mètres en troisième ligne, à 150 fr. le mètre.

Ces 70,000 mètres représentent donc une valeur de 18 millions.

Il y a à ajouter à ces 18 millions le produit de la vente de 113,000 mètres dont le compte est facile à faire.

33,000 mètres vendus à 400 fr. le mètre, payables en actions des Docks produiront par la plus-value des actions. . .	6,600,000
80,000 mètres à 430 fr. le mètre	40,400,000
Ensemble. . .	17,000,000
En ajoutant le produit des 70,000 mètres ci-dessus.	18,000,000
On trouve ensemble. . .	35,000,000

Ce résultat de 183,000 mètres permettra :

1° De payer à la ville de Marseille le prix des terrains.	20,000,000
2° De rembourser aux actionnaires, conformément aux statuts, le montant des actions à raison de 450 fr.	15,000,000
Ensemble. . .	35,000,000

Il restera à la Société :

1° Son capital social;

2° 217,000 mètres dont la valeur moyenne ne peut être moindre de 100 à 150 fr. le mètre.

Le premier résultat de notre vente à MM. Talabot et consorts a déjà produit d'heureux effets, ainsi nos acquéreurs se disposent à faire un boulevard de 40 mètres de largeur, qui desservira tous leurs terrains et qui traversera les nôtres.

Ce boulevard, qui doit aboutir à la nouvelle cathédrale actuellement en construction, est destiné à devenir l'artère principale de Marseille, qui reliera les nouveaux ports à l'ancien, la Joliette à la Canebière, la Bourse et la Douane; de là vient la nécessité de détruire la vieille ville, afin de faire passer cette large et belle voie sur l'emplacement nivelé des cloaques actuels, condamnés par les intérêts du commerce marseillais comme par les impérieuses prescriptions de l'hygiène publique.

En prenant livraison des superficies situées sur le quai de la Joliette, nous avons effectué un paiement à la ville de 3,274,068 fr.

Nous aurons à payer en outre pour les travaux de déblais qui se continuent, une somme annuelle de 1,500,000 fr., laquelle se confondra avec le prix des terrains qu'on nous livrera

Digitized by Google

et avec le cautionnement que nous versons à chaque livraison.

Pour l'exercice qui a commencé dans le mois d'avril 1856 et qui a fini le 31 décembre, nous n'aurons à vous payer, conformément aux statuts, que l'intérêt qui s'est écoulé, c'est-à-dire à fr. 50 par action.

La location des terrains qui nous ont été livrés est un élément de produits qui nous permettra sans doute d'élever le revenu proprement dit des actions pour l'exercice prochain.

Toutefois, Messieurs, si vous avez bien saisi le caractère véritable d'une entreprise qui repose sur la mise en valeur de terrains destinés à l'édification d'une ville nouvelle, vous aurez compris qu'elle ne comporte pas de produits considérables à titre de revenu proprement dit, car les avantages de l'opération résident surtout dans la plus-value des terrains, et, par conséquent, doivent se résoudre finalement en accroissement de capital.

Du reste, Messieurs, cette augmentation de capital est bien prochaine, non-seulement par les ventes effectuées, mais encore par le mouvement général qui dirige vers la nouvelle ville le concours des affaires et de la population ; car le trait distinctif de notre entreprise, c'est la communauté de tous les intérêts vers un même but. La municipalité de Marseille hâte de tous ses efforts le moment de la livraison des terrains qui doivent lui donner une ville nouvelle ; l'État attend avec une légitime impatience le nouveau port commercial et politique, dont la dépense est en partie payée par le prix de nos terrains ; l'entreprise des docks et la gare du chemin de fer ont besoin, pour se mouvoir à l'aise, des surfaces que nous leur avons vendues ; enfin, les Messageries, déplacées bientôt de leur installation actuelle par les travaux des docks, demandent un asile que nous pouvons seuls leur donner.

Vous le voyez, Messieurs, nos intérêts sont les intérêts de tout le monde ; or, l'intérêt de tout le monde, c'est l'élément le plus certain de tous les succès.

NOMINATIONS.

Dans la liste des récompenses accordées par le gouvernement aux personnes qui se sont distinguées par des actes de courage et de dévouement, nous trouvons plusieurs employés de chemins de fer, et nous nous empressons de les citer:

Médaille d'argent 4re classe,

ETSAUTIER (Firmin-Jean-Baptiste-Etienne-Charles), garde-frein sur le chemin de fer de Rognac à Aix.

CORDEN (Paul), homme d'équipe au chemin de fer, station de la Pise.

Médaille d'argent 2e classe,

BARCOUDA (Brice), employé du chemin de fer à Bordeaux.

AVIS
A NOS CORRESPONDANTS.

Nous rappelons à MM. les abonnés que la correspondance du Journal ne peut répondre à leurs demandes d'avis ou de renseignements si leurs lettres ne sont pas accompagnées d'une bande imprimée du Journal.

BANQUE D'ANGLETERRE.

SITUATION AU 18 AVRIL 1857

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Billets émis	23,383,965	584,599,125
Actif.		
Avances à l'État	11,013,100	275,377,500
Autres créances	3,450,000	86,497,500
Espèces en lingots (or)	8,908,965	222,724,125
Somme égale	23,383,965	584,599,125

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque	14,553,000	363,825,000
Réserve	3,253,687	81,342,175
Compte-courant de l'État créditeur	4,851,404	121,285,100
Comptes particuliers	10,663,410	266,585,250
Billets à sept jours et autres	761,966	19,049,650
	34,083,487	852,087,175
Actif.		
Créances sur l'État	11,333,126	283,328,150
Créances particulières	18,104,357	452,608,925
Billets de banque en portefeuille	3,649,220	91,230,500
Numéraire	696,784	17,419,600
	34,083,487	852,087,175
Augmentation :		
Comptes particuliers	182,358	4,558,825
Réserve métallique	541,137	13,528,425
Créances	2,977,995	74,449,875
Réserve	10,648	266,200
Portefeuille	605,100	15,127,500
Diminution :		
Compte-courant de l'État	264,946	6,623,650
Billets en circulation	17,300	432,500

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS

Bilan au 30 avril 1857

ACTIF.

Caisse :		
Espèces en caisse	2,860,406 67	
Espèces à la Banque	2,631,166 39	5,491,573 06
Portefeuille :		
Paris	23,450,698 72	
Province	9,368,457 85	
Étranger	3,010,827 85	35,829,984 42
Actions de la Banque de France		»
Immeubles		421,479 27
Avances sur fonds publics et actions diverses		5,647,101 50
Correspondants :		
De province	8,743,197 04	
Étrangers	357,600 »	9,100,797 04
Frais de premier établissement		»
Frais généraux		223,189 60
Effets en souffrance. — Exercice courant		35,156 84
Actions à émettre		20,000,000 »
Divers		2,841,352 89
		79,590,734 02

BANQUE.

Capital :		
Actions réalisées	20,000,000 »	
Actions à émettre	20,000,000 »	40,000,000 »
Capital des Sous-Comptoirs		4,067,918 42
Réserve		3,330,973 74
Comptes courants d'espèces		18,668,124 28
Acceptations à payer		203,552 78
Dividendes à payer		31,110 15
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers	5,091,664 60	
Par faillites du Tribunal de Comm.	59,227 22	5,150,891 82
Correspondants :		
De province	5,179,389 90	
Étrangers	409,510 10	5,589,100 »
Profits et pertes		1,044,516 84
Rentrées. — Effets en souffrance des exercices clos		16,540 80
Divers		509,005 13
		79,590,734 02

Risques en cours au 30 avril 1857 :

Effets à échoir restant en portefeuille	35,829,984 42
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir	21,876,609 38
	57,706,593 80

Certifié conforme aux écritures :

Le Directeur,
PINARD.

PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE.

Amortissement de l'emprunt de 50 millions.
Premier tirage.

Le premier tirage des obligations de l'emprunt de 50 millions, contracté par le département de la Seine, s'est fait à l'hôtel de ville aujourd'hui 1er mai 1857, à onze heures du matin.

A ce tirage il a été extrait de la roue les 8 obligations suivantes :

Le n° 231,955, étant sorti le premier, gagne la prime de	Fr. 100,000
Le n° 157,928, sorti le deuxième, gagne la prime de	10,000
Le n° 62,350, sorti le troisième, gagne celle de	10,000
Les nos 241,217, 16,335, 142,500, 102,550 et 10,757, sortis les quatrième, cinquième, sixième, septième et huitième, gagnent chacun une prime de	1,000

Le paiement des lots désignés ci-dessus, affecté aux huit obligations sorties, aura lieu à présentation à la caisse centrale du Trésor public, rue de Rivoli, à partir du 1er juillet prochain, et le remboursement desdites obligations le 1er janvier 1860.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Midi. — L'assemblée ordinaire et extraordinaire est ajournée.

Grand-Central. — 11 juin, assemblée générale ordinaire et extraordinaire à 3 heures.

Ardennes et Oise. — L'assemblée générale ordinaire et extraordinaire est ajournée.

Lombards-Vénitiens. — 30 mai, assemblée générale ordinaire et extraordinaire à 9 heures, à Vienne. Dépôt, 40 actions.

Digitized by Google

Messageries impériales. — 28 mai, assemblée annuelle à 3 heures, salle Herz. Dépôt, 20 actions.

Autrichiens. — 27 mai, assemblée à 9 heures, à Vienne.

Franco-Suisse. — 11 mai, assemblée ordinaire et extraordinaire à Neuchâtel, à 9 heures du matin.

Banque de Darmstadt. — 4 mai, assemblée générale à Darmstadt. Dépôt, 20 actions.

Rivoli. — L'assemblée ordinaire a été ajournée.

Compagnie impériale des Voitures de Paris. — 25 mai, à 2 heures, assemblée générale ordinaire et extraordinaire.

Sous-Comptoir des métaux. — 2 mai, assemblée générale extraordinaire à 8 heures et demie.

Grand'-Combe. — 16 mai, assemblée générale ordinaire à 3 heures.

Glaces de Montluçon. — 15 mai, assemblée.

Silésie. — 1er mai, assemblée générale ordinaire à midi, à Breslau.

Compagnie générale. — 19 mai, assemblée générale à 4 heures.

APPELS DE FONDS.

Ardennes et Oise. — 10 au 25 avril, 100 fr. par action.

Autrichiens. — 1er au 10 juin, 100 fr. par action.

Banque de crédit pour le commerce et l'industrie à Vienne. — 1er juin 40 florins.

Bazin Léon Gay. — 1er juillet 1857, 100 fr. par action (versement de novembre différé.)

Omnibus et voies ferrées (Compagnie lyonnaise). — 20 au 25 avril, 15 fr. par action.

Franco-Suisse. — 15 mai au 1er juin, 50 fr. par action. Le coupon sera déduit.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Caisse générale des chemins de fer. — 28 avril, 46 fr. 40 c. solde du dividende de 71 fr. 40 c. par action pour 1856.

Nord. — 1er juillet, 40 fr. par action, solde du dividende 1856 de 56 fr.

Orléans. — 1er avril, solde du dividende de 84 fr. de 1856, soit 54 fr. par action.

Est. — 1er mai, 54 fr. solde du dividende 1856 de 74 fr. par action.

Ouest. — 1er avril, solde du dividende de 40 fr. pour 1856, soit 22 fr. 50 c. par action.

Lyon. — 1er avril, intérêts aux obligations 5 0/0 et 3 0/0. — 1er juillet, 43 fr. 40 c. complément du dividende 1856 de 81 fr. par action.

Méditerranée. — 1er avril, 12 fr. 50 c. par obligation. Intérêts. 15 mai, 87 fr. par action solde du dividende 1856 de 117 fr.

Bourbonnais. — 1er avril, intérêts aux obligations 1re et 2e ordre d'Andrézieux à Roanne.

Graissessac à Béziers. — 5 avril, intérêts actions.

Crédit mobilier. — 1er juillet, 90 fr. solde du dividende 1856 de 115 fr.

Crédit foncier. — 1er mai, intérêts aux obligations. 5 fr. du dividende 1856 de 17 50.

Est de la Bavière. — 14 mai, 1 fr. 21 c. par action intérêts.

Gaz de Marseille. — 4 mai, 6 fr.

Journaux réunis. — 29 avril, 37 fr. complément du dividende 1856 de 62 fr.

Messageries impériales, services maritimes. — 1er avril, 15 fr. obligations.

Ports de Marseille. — 4 mai, 4 fr. 50 c.

Omnibus. — 1er juillet, solde du dividende de 55 fr. de 1856, soit 30 fr. par action.

Portes et Sénéchas. — 4 mai, 7 fr. 50 c. par action, solde 1856 de 15 fr. par action.

Anvers à Gand. — 15 mars, 17 fr., dividende 1856.

Est de la Bavière. — 14 mai, 1 fr. 21 c., soit 4 1/2 0/0 aux actions, intérêts.

Banque de Darmstadt. — 1er au 30 avril, 30 fr. dividende 1856.

Franco-Suisse. — 1er juin, 3 fr. par action, intérêts en déduction du versement.

Mines de la Loire:
Rive-de-Gier. — 16 avril, 15 fr., solde 1856.
Saint-Etienne. — 16 avril, 4 fr. 50 c. solde 1856.
Montrambert, etc. — 16 avril, 5 fr. 50 c. solde 1856.

Nouvelle-Montagne. — 1er juillet, 50 fr. première moitié du dividende 1856; 31 décembre, deuxième moitié.

Canal de Roanne. — 16 mai, 7 fr. 50 c. par action.

Vieille-Montagne. — 10 mai, 12 fr. 50 c. première moitié du dividende 1856 de 25 fr. par dixième d'action.

Compagnie parisienne du gaz. — 20 fr., solde du dividende de 40 fr. pour 1856.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Ouest. — 6 juillet, remboursement du tirage du 15 décembre.

Nord. — 1er juillet 1857, remboursement du tirage du 1er mai. 1er janvier, remboursement du tirage des actions de Charleroy du 1er mai; et 1er août, remboursement des obligations d'ancien Boulogne, sorties le 1er mai.

Ville de Paris. — 1er mai, tirage pour l'amortissement de l'emprunt 1856 de 50 millions.
Emprunt 1852. — 1er mai, tirage.

Sambre à l'Oise. — 1er juillet 1857, remboursement de 21 obligations 1853 sorties au tirage du 10 janvier.

Lyon. — 1er avril, remboursement des obligations 3 0/0 sorties au tirage du 19 mars.

Méditerranée. — 5 avril, remboursement à 625 fr. des obligations 5 0/0 et des obligations Avignon-Marseille, sorties au tirage du 25 mars.

Lyon-Bourbonnais. — 1er avril, remboursement du tirage du 6 novembre. 1er janvier, remboursement du tirage du 4 décembre.

Compagnie générale des Omnibus. — 1er avril, remboursement du tirage du 13 janvier.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en moins.
								0/0	0/0
ORLÉANS (1).	Du 23 au 29 avril.....	1134	1,142,668 »	925 »	1053	997,853 »	902 »	7.3	»
NORD (1).	23 — 29 — ...	795	917,447 »	1,154 »	795	855,775 »	1,076 »	7.2	»
OUEST (1).	23 — 29 — ...	876	776,778 »	841 »	876	682,074 »	778 »	8.0	»
EST (1).	23 — 29 — ...	1122	921,105 »	820 »	1069	789,131 »	737 »	11.1	»
LYON (1).	23 — 29 — ...	656	912,477 »	1,390 »	578	741,438 »	1,201 »	16.0	»
LYON-BOURBONNAIS (1).	23 — 29 — ...	255	234,287 »	918 »	255	226,606 »	889 »	3.3	»
MÉDITERRANÉE (1)	23 — 29 — ...	551	630,566 »	1,144 »	523	526,019 »	1,006 »	13.6	»
MIDI.	23 — 29 — ...	713	293,633 »	411 »	307	85,002 »	276 »	48.5	»
GRAND-CENTRAL.	23 — 29 — ...	125	41,975 »	335 »	»	»	»	»	»
LYON A GENÈVE.	23 — 29 — ...	75	26,275 »	340 »	»	»	»	»	»
				» »	»	»	»	»	»

(1) PRÉLÈVEMENT FAIT DE L'IMPOT SUR LA GRANDE VITESSE.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

(Suite.)

TROISIÈME PARTIE.

Fusion avec la Compagnie de Lyon à la Méditerranée. Concessions nouvelles.

Il nous reste, Messieurs, à vous entretenir d'une affaire très-importante dont l'opinion publique se préoccupe depuis longtemps et que les communications de la presse vous ont déjà fait connaître en grande partie ; nous voulons parler de la fusion de notre Compagnie avec celle de Lyon à la Méditerranée, et du partage, entre les deux Compagnies réunies et la Compagnie d'Orléans, des lignes dont se compose aujourd'hui la concession appartenant au Grand-Central.

Pour vous mettre à même d'apprécier en toute connaissance de cause les arrangements auxquels nous avons cru devoir adhérer, sous la réserve de votre approbation, nous avons besoin d'entrer dans quelques détails sur l'origine de cette négociation et sur les phases diverses qu'elle a parcourues.

Dans l'assemblée générale du 3 mai 1856, le Conseil d'administration du Grand-Central annonçait à ses actionnaires que, pour donner à son chemin de fer de Limoges à Agen une tête de ligne sur Paris, il avait demandé au gouvernement, d'accord avec une nouvelle Compagnie dite *du Sud-Ouest*, la concession d'un chemin de fer direct de Paris à Limoges, par Vendôme et Tours. Il sollicitait en même temps la concession des chemins pyrénéens, dont le chemin de fer d'Agen à Tarbes était une des lignes principales.

Si ces demandes eussent été parfaitement accueillies, de sérieux embarras auraient pu en résulter pour la Compagnie d'Orléans. Aussi cette Compagnie chercha-t-elle, tout d'abord, à prévenir la concurrence dont elle se voyait menacée, en négociant avec la Compagnie du Grand-Central un traité de fusion à long terme ; mais ce traité ne put pas aboutir.

Pendant que se discutait devant le comité des chemins de fer le projet de traité préparé par la Compagnie d'Orléans, il se produisait un autre système qui consistait à comprendre dans un réseau unique le Grand-Central et les chemins de fer du Midi. Ce réseau intermédiaire, intercalé entre la concession de la Compagnie d'Orléans et celles des Compagnies de Lyon et de la Méditerranée, aurait absorbé tout le chemin du Bourbonnais et poussé une de ses branches jusqu'à Alais. Etablie sur de pareilles bases, et ne trouvant pas dans la région centrale de la France qu'elle eût occupée, un trafic en rapport avec les dépenses qu'elle aurait entraînées, cette vaste combinaison n'aurait évidemment pu prospérer qu'aux dépens des Compagnies voisines à l'égard desquelles elle se serait constituée à l'état de concurrence permanente. Heureusement, une conception aussi audacieuse se heurtait à des difficultés sérieuses, et après avoir occupé les esprits pendant quelque temps, elle échoua devant la prudence du comité des chemins de fer et du gouvernement.

Nous étions demeurés à peu près étrangers à ces projets de fusion ou de transformation du Grand-Central, non que nous visions avec indifférence le changement qu'ils pouvaient apporter dans notre situation, mais parce que nous ne croyions pas possible que des arrangements de cette importance fussent conclus sans notre intervention. Vous savez, en effet, Messieurs, que, dès 1855, nous avions formé avec les Compagnies d'Orléans et du Grand Central une société en participation pour la construction et l'exploitation du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais. Comment la Compagnie du Grand-Central, ou toute autre, aurait-elle pu disposer de ce chemin, ou même d'une partie, sans notre consentement ?

En concourant avec les Compagnies d'Orléans et du Grand-Central à l'exécution du second chemin de fer de Paris à Lyon, et en lui abandonnant une part importante de notre trafic, nous avions compté trouver plus tard dans les revenus de ce chemin un dédommagement de nos sacrifices. Le chemin du Bourbonnais était, en effet, le prolongement sur Paris de la plus grande partie du réseau du Grand-Central, et, à ce titre, il était appelé à recevoir le trafic d'une portion notable du centre et du midi de la France. Il était manifeste qu'à aucun prix nous ne pouvions nous dessaisir de cette ligne. Nous ne pouvions pas davantage consentir à voir la Compagnie d'Orléans devenir maîtresse de toute la concession du Grand-Central. Nous aurions perdu, en même temps, et notre alliée naturelle dans l'administration du chemin de fer du Bourbonnais, et une partie des produits destinés à alimenter le trafic de ce chemin.

Il n'y avait, à notre avis, qu'un moyen équitable de rétablir l'équilibre qu'eût détruit la fusion du Grand-Central avec la Compagnie d'Orléans, c'était de nous donner la disposition complète du chemin de fer du Bourbonnais. C'est dans ce sens que furent dirigées, dès l'origine, nos démarches auprès du gouvernement, quand il nous fut démontré que la liquidation du Grand-Central était devenue une nécessité.

Nous n'étions pas seuls préoccupés des conséquences de l'extension démesurée que sa fusion avec le Grand-Central aurait donnée à la Compagnie d'Orléans, ainsi que des périls qui pouvaient naître de la formation d'une nouvelle Compagnie réunissant dans ses mains les concessions du Grand-Central et du Midi. Justement inquiète de la concurrence que pouvait lui faire, dans un avenir plus ou moins rapproché, un second chemin sur Nîmes et Marseille dirigé par la vallée de l'Allier, la Compagnie de Lyon à la Méditerranée avait le plus grand intérêt à ne pas voir tomber ce chemin de fer au pouvoir d'une Compagnie puissante. Le moyen le plus sûr de prévenir le danger, c'était d'obtenir pour elle-même la concession du chemin de fer de Marseille et de racheter du Grand-Central la ligne de Clermont, prolongée sur Paris par le chemin de fer du Bourbonnais. Telle fut aussi la pensée qui dicta les premières propositions faites par la Compagnie de Lyon à la Méditerranée.

De ce double danger et de l'accord des intérêts des deux Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée est née la combinaison que nous avons à soumettre aujourd'hui à votre approbation. Elle consiste à diviser la concession du Grand-Central en deux parts qui seraient données, l'une à la Compagnie d'Orléans, l'autre aux deux Compagnies réunies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, et à constituer ainsi deux grands réseaux parfaitement délimités, à l'ouest et à l'est de la chaîne centrale qui sépare le bassin du Rhône de celui de la Garonne.

Cette combinaison est à la fois si naturelle et tellement satisfaisante au point de vue économique, qu'elle ne pouvait être rejetée par personne. Le gouvernement y trouvait le moyen d'assurer l'exécution, dans un délai aussi rapproché que possible, des lignes secondaires tracées dans chacun des deux réseaux. De leur côté, les Compagnies pouvaient espérer de voir leur crédit se consolider en proportion des garanties de sécurité qui leur étaient données, et elles devenaient assez fortes pour supporter aisément les nouvelles charges qui leur étaient imposées.

Mais pour atteindre le résultat que nous venons de vous indiquer, deux questions graves et difficiles restaient à résoudre : le partage équitable de la concession et des charges du Grand-Central, la fusion des deux Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée. Vous comprendrez, Messieurs, que l'incertitude qui pèse toujours sur ces sortes de transactions nous ait fait hésiter quelque temps ; mais, enfin, en présence d'une situation que beaucoup de bons esprits considéraient comme une chance heureuse, nous n'avons pas craint de souscrire à un arrangement qui équilibre, le mieux possible à nos yeux, les intérêts des trois Compagnies contractantes.

La réunion des Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée se réaliserait dans les conditions suivantes :

Les actionnaires de la Compagnie de Paris à Lyon recevraient trois actions nouvelles de la fusion contre deux actions actuelles, et les actionnaires de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée recevraient quatre actions nouvelles pour deux actions actuelles. La compensation serait donc établie sur le pied de quatre actions de la Compagnie de Paris à Lyon contre trois actions de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée. Ce rapport, qui n'a été admis qu'après un examen approfondi, nous paraît représenter assez exactement, sous une forme très-simple, la valeur relative des deux espèces de titres.

La fusion des deux Compagnies serait complète et immédiate sous le rapport financier ; mais, afin de maintenir une division de travail nécessaire pour l'achèvement des lignes actuellement en construction ou qui vont être prochainement entreprises, l'administration des deux réseaux demeurerait, pendant cinq ans encore, entre les mains des Conseils actuels constituant deux sections du Conseil d'administration des Compagnies fusionnées. Chaque Conseil conserverait ainsi la gestion de la partie du réseau qu'il connaît le mieux et à laquelle il a déjà consacré plusieurs années de travaux.

Une commission mixte de dix membres, prise dans les deux sections, réaliserait, d'ailleurs, l'unité de vues qui doit présider à l'administration d'une Compagnie où il n'existe plus qu'un seul intérêt. Cette commission serait chargée de régler les questions d'intérêt général et de pourvoir à tous les services collectifs non susceptibles de division.

Dans le démembrement de la concession du Grand-Central, les deux Compagnies fusionnées de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée recevraient d'abord le tiers du chemin de fer du Bourbonnais, et ensuite les lignes de Saint-Germain-des-Fossés à Arvant par Clermont, et d'Arvant à Saint-Etienne par le Puy. Ces deux dernières lignes forment ensemble une longueur de 300 kilomètres, ou à peu près le quart du développement total du réseau du Grand-Central.

Comme prix de rétrocession, les deux Compagnies prendraient à leur charge : 1° 3/4 0/0 des actions et des obligations émises par le Grand-Central ; 2° le tiers des charges du chemin du Bourbonnais incombant aujourd'hui à la Compagnie du Grand-Central. Les actions de cette Compagnie seraient d'ailleurs remboursées par des obligations 3 0/0, à raison de deux obligations et un tiers pour une action. Nous ne comprenons point dans les charges à partager les 44,200 obligations du Grand-Central qui représentent le prix d'achat des forges, mines et ateliers d'Aubin. Elles demeurent le fait propre et personnel de la Compagnie d'Orléans, qui devient ainsi propriétaire de ces établissements.

Les Compagnies réunies de Lyon et de la Méditerranée supporteraient ainsi le tiers environ des charges du Grand-Central, lorsqu'elles ne recevraient que le quart des lignes concédées à cette Compagnie. Mais cette inégalité n'est qu'apparente. Le tiers du chemin du Bourbonnais qui représentera, après l'achèvement de ce chemin, un bénéfice annuel d'environ 2 millions, établit à notre avantage une juste compensation.

Une subvention de 78 millions devait être payée par l'Etat à la Compagnie du Grand-Central.

Dans le calcul de cette subvention, la ligne d'Arvant à Saint-Etienne avait été comprise pour 6 millions, et les lignes rétrocédées à la Compagnie d'Orléans pour 72 millions. Cette proportion a été maintenue.

Le tiers du chemin de fer du Bourbonnais qui appartient à la Compagnie d'Orléans serait abandonné aux Compagnies réunies de Lyon et de la Méditerranée, moyennant le paiement d'une annuité provisoirement fixée à 1,100,000 fr., jusqu'à l'achèvement de la ligne directe de Paris à Nevers, et à 2 millions à partir de l'ouverture de cette ligne. Cette annuité serait réglée définitivement par arbitrage, après trois années d'exploitation de la ligne entière de Paris à Lyon par Nevers, Roanne et Saint-Etienne.

La Compagnie de Lyon à la Méditerranée avait arrêté, dès le mois de décembre 1855, avec la Compagnie de Lyon à Genève, un traité de fusion réalisable seulement deux années après l'achèvement complet du chemin de fer de Lyon à Genève. Ce traité a été maintenu, et l'on s'est contenté d'y apporter les modifications rendues nécessaires par notre fusion avec la Compagnie de Lyon à la Méditerranée. Ainsi, Messieurs, le chemin de Genève rentrera, à partir de 1861, dans le réseau général de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Digitized by Google

Nous n'entrerons ici dans aucun détail sur les conditions stipulées dans le traité de fusion de la Compagnie de Lyon à Genève; nous n'avons pas été appelés à le discuter et vous n'avez pas à l'approuver par un vote spécial. Nous dirons seulement que les considérations qui ont engagé la Compagnie de Lyon à la Méditerranée à la conclure, nous ont paru de nature à motiver votre adhésion.

Le réseau de la nouvelle Compagnie de Paris à Lyon à la Méditerranée comprendrait ainsi, outre les anciennes concessions faites aux deux Compagnies actuelles et à celle de Lyon à Genève, le chemin de fer du Bourbonnais tout entier et les lignes de Saint-Germain-des-Fossés et de Saint-Etienne à Arvant. Le gouvernement lui concéderait, en outre, un certain nombre de lignes nouvelles dont quelques-unes constituent des voies transversales susceptibles de prendre, dans l'avenir, une grande importance. Ces lignes, qui présentent ensemble une longueur de 1,200 kilomètres, sont les suivantes:

1° De Nevers et de Moulins à la ligne de Paris à Lyon, en un point à déterminer de Chalon à Chagny;

2° De Chatillon à la même ligne;

3° D'un point à déterminer de la ligne de Dôle à Salins à la frontière suisse, aux Verrières et à Jougne;

4° De Montbéliard à Delle et à Audincourt;

5° De Brioude à Alais;

6° De Privas à la ligne de Lyon à Avignon avec prolongement sur Crest;

7° De Carpentras à la même ligne;

8° De Toulon à Nice;

9° D'Avignon à Gap, avec embranchement, d'une part, sur Aix, et de l'autre sur Miramas;

10° De Gap à la frontière sarde, mais seulement au cas où le gouvernement sarde assurerait l'exécution du prolongement de cette ligne jusqu'à Suse.

La carte qui vous a été remise au commencement de la séance complète les indications qui précèdent, et vous permettra d'apprécier l'ensemble du réseau dont se composera la concession de Paris à Lyon et à la Méditerranée. Vous remarquerez que quelques unes des lignes nouvelles avaient été déjà, de notre part, l'objet de demandes de concession auxquelles vous avez donné votre assentiment dans votre réunion d'avril 1856.

La Compagnie de la Méditerranée avait, de son côté, témoigné à plusieurs reprises le désir d'être mise en possession de quelques autres de ces lignes, et celle de Brioude à Alais avait été depuis longtemps résolue en principe par le gouvernement, comme établissant une communication d'un haut intérêt entre le centre et le sud-est de la France.

Pour les quatre premières lignes, la concession est complète et immédiate, et le délai d'exécution est fixé à huit années. Quant aux six dernières, les formalités nécessaires pour la déclaration d'utilité publique n'ont pas encore été remplies, et la concession ne peut être que conditionnelle. Les délais d'exécution pour ces dernières lignes, fixés également à huit années, ne commenceront à courir qu'à partir du décret de concession qui sera rendu ultérieurement pour chacune d'elles.

La convention passée avec le ministre des travaux publics nous accorde quatre ans pour l'accomplissement des formalités qui doivent précéder la concession. C'est donc sur une période de huit à douze années que se trouve échelonnée l'exécution des lignes nouvelles qui nous sont concédées. Ce délai ne vous paraîtra pas trop étendu, si vous considérez l'importance des travaux à faire et des capitaux à réaliser. Toutefois, il nous laisse encore assez de latitude pour que nous puissions choisir les moments favorables à l'émission des titres, et activer plus ou moins les travaux suivant la mesure des ressources dont nous disposerons.

Afin que les charges des capitaux considérables engagés dans la construction des lignes ajoutées à nos concessions actuelles ne vinssent pas écraser nos revenus, une disposition spéciale de la convention ministérielle nous autorise à porter au compte du capital les intérêts des fonds employés à la construction du chemin de fer du Bourbonnais, des lignes rachetées du Grand-Central et des nouveaux chemins concédés, déduction faite, bien entendu, des produits obtenus par l'exploitation de ces diverses lignes. Grâce à cette mesure, les charges des lignes nouvelles ne pèseront sur nos revenus que lorsqu'elles seront achevées et qu'elles apporteront leur tribut au réseau tout entier.

A l'époque de la concession des lignes secondaires de notre réseau, nous avons obtenu du gouvernement que le partage des produits nets au delà de 8 0/0 des capitaux employés à l'exécution des travaux, tel que ce partage était prévu par notre cahier des charges, ne s'exerçât que sur l'ensemble de recettes opérées, sans distinction de comptes, sur nos anciennes et nouvelles lignes. Nous aurions vivement désiré qu'une mesure analogue pût être appliquée aux nouvelles concessions qui nous étaient accordées; mais nous avons fait de vains efforts pour obtenir cet avantage. Le partage de nos bénéfices nets au delà de 8 0/0 des sommes dépensées, a été considéré par l'administration comme une compensation nécessaire des subventions considérables qui nous avaient été accordées dans l'origine, compensation à laquelle l'Etat ne pouvait pas renoncer. Voici la disposition qui a été substituée à la concession qu'il ne nous était pas possible d'obtenir:

Il sera fait un compte général des produits nets des lignes tant anciennes que nouvelles, et l'on en déduira les charges afférentes aux lignes nouvellement concédées, en comprenant dans ces dernières lignes celles du Bourbonnais et celles du Grand-Central. Le résultat ainsi obtenu sera comparé avec le produit des intérêts à 8 0/0 des dépenses faites pour les lignes anciennes, et c'est sur la différence que s'exercera le partage entre l'Etat et la Compagnie.

Il suit de là que, dans le cas où les lignes nouvelles donneraient des produits nets égaux aux charges propres à ces lignes, le partage s'exercerait exactement comme si les lignes nouvelles n'existaient pas, et les bénéfices de la Compagnie n'éprouveraient de ce fait aucune modification. Si les lignes nouvelles donnaient des produits nets supérieurs aux charges qu'elles imposent, l'excédant serait partagé entre la Compagnie et l'Etat. Si, au contraire, les produits nets des lignes nouvelles demeuraient inférieurs aux charges qu'elles auraient occasionnées, le déficit serait comblé aux dépens de la masse partageable entre l'Etat et la Compagnie, provenant des anciennes concessions.

Vous voyez, Messieurs, que ce système constitue une véritable association d'intérêts avec l'Etat, et qu'il présente certains avantages dont vous apprécierez toute la portée.

L'époque à laquelle le partage avec l'Etat commencera à s'exercer a été fixée à l'année 1866. C'est une date intermédiaire entre 1859, où le partage des bénéfices devait s'exercer pour la Compagnie de la Méditerranée, et l'année 1871, époque à laquelle devait avoir lieu le partage pour notre Compagnie. Nous jouirons donc pendant neuf ans de la totalité de nos revenus, et nous avons le droit d'espérer que lorsqu'arrivera le moment du partage avec l'Etat, l'accroissement du trafic compensera largement le sacrifice que nous aurons alors à supporter.

Les cahiers des charges actuels des diverses concessions qui doivent être réunies entre les mains de la Compagnie nouvelle de Paris à Lyon et à la Méditerranée, seront remplacés, aux termes de la convention passée avec M. le ministre des travaux publics, par un cahier des charges nouveau, complétement remanié par les soins de l'administration. On a beaucoup parlé de ce cahier des charges et des conséquences qu'il pourrait exercer sur l'exploitation des chemins de fer. Il est certain que le texte qui nous a été communiqué dans l'origine présentait à la fois des omissions dangereuses et des dispositions destructives des droits les plus sérieux des Compagnies de chemins de fer. Mais les modifications qui ont été introduites, d'après nos demandes, dans le projet primitif, soit par l'administration elle-même, soit par le conseil d'Etat, ont fait disparaître les principales objections que le nouveau cahier des charges avait soulevées, et, rectifié de la sorte, nous avons pu l'accepter sans compromettre l'avenir de notre exploitation. Il reste sans doute encore, dans le cahier des charges nouveau quelques clauses regrettables, quelques mesures trop restrictives à l'égard des Compagnies, celle, par exemple, qui interdit les traités particuliers que, jusqu'à ce jour, nous avions été autorisés à conclure avec les expéditeurs; mais les Compagnies conservent le droit de modifier leurs tarifs, comme par le passé, sous le contrôle de l'administration. Elles obtiennent même une faculté qui n'était pas inscrite dans les anciens cahiers des charges, c'est celle d'établir un tarif intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse, et de combler ainsi une lacune qu'avait laissée dans l'industrie des transports la suppression à peu près complète du roulage accéléré, par suite de l'établissement des chemins de fer.

Dans les premières négociations qui avaient été entamées entre l'administration et les deux Compagnies d'Orléans et du Grand-Central, il avait été convenu que la Compagnie d'Orléans, en reprenant la concession entière du Grand-Central, exécuterait sans subvention les chemins de fer composant le réseau pyrénéen, ou paierait, pour l'exécution de ce réseau, une subvention de vingt-quatre millions (24,000,000 fr.). Cette charge est demeurée attachée à la rétrocession du Grand-Central et a été partagée entre les trois Compagnies d'Orléans, de Lyon et de la Méditerranée. Les deux Compagnies réunies auront donc à verser au Trésor une somme de seize millions (16,000,000 fr.) dans un délai qui a été fixé à huit années à partir de 1858.

Nous allons au surplus, Messieurs, vous donner lecture des divers traités et conventions qui règlent les arrangements dont nous avons tâché de vous donner une analyse succincte.

(Voir page 462.)

Vous connaissez maintenant, Messieurs, toutes les conditions de la réunion de notre Compagnie avec celle de la Méditerranée. Elles entraînent des modifications considérables dans nos anciens statuts, et nous aurons à obtenir de vous les pouvoirs nécessaires pour les réaliser.

Avant de vous soumettre nos propositions à cet égard, nous nous sommes concertés avec la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, afin que les deux assemblées générales, qui se réunissent à un jour seulement d'intervalle, fussent saisies de propositions identiques.

Le traité du 11 avril, entre nos deux Compagnies, dont vous venez d'entendre la lecture, renferme la substance des modifications principales à introduire dans nos statuts. La définition de l'objet social, la dénomination, la durée, le capital de la Société, le nombre et l'amortissement des actions, la forme et la durée des pouvoirs des administrateurs, tout est à changer; mais comme ces changements sont la conséquence nécessaire des conventions, le mandat que vous nous confierez à cet égard ne fera que confirmer et reproduire sous une nouvelle forme le vote que vous aurez émis sur les conventions elles-mêmes.

C'est ainsi que les articles 8 et 13 de la convention qui règle la fusion des deux Compagnies, suppose la permanence des pouvoirs des administrateurs actuels, pendant toute la période de l'administration transitoire, c'est-à-dire jusqu'en 1862. Nous vous demandons en conséquence de proroger jusqu'à cette époque les pouvoirs que vous nous avez confiés.

Une disposition sur laquelle nous devons surtout appeler votre attention, parce qu'elle n'est pas une conséquence immédiate des conventions, c'est celle qui se rapporte à la composition du capital social.

Aux termes du traité de fusion, il doit être créé, en représentation des 265,000 actions actuelles de la Compagnie de Paris à Lyon et des 90,000 actions actuelles de la Compagnie de la Méditerranée, 577,500 actions de la Société nouvelle. Nous venons, d'accord avec le Conseil d'administration de la Compagnie de la Méditerranée, vous proposer de donner au capital social une extension plus considérable, en portant le nombre d'actions à 800,000, de manière à laisser disponibles 222,500 actions nouvelles.

Cette extension du capital est commandée par des considérations décisives. En premier lieu, il est nécessaire que vous mettiez à notre disposition les voies et moyens suffisants pour assurer l'exécution des engagements qui résultent des traités soumis à votre approbation. Nous avons de plus à pourvoir aux dépenses nécessitées par l'extension à donner au matériel d'exploitation, et par l'achèvement des travaux sur les lignes des anciens réseaux, dont l'ajournement retarderait la mise en valeur de plusieurs sections productives.

Nous avons, en outre, à faire à la Compagnie de Genève, aux termes des traités passés entre cette Compagnie et celle de la Méditerranée, l'avance des sommes nécessaires pour le complément de ses dé-

Digitized by Google

penses. Enfin, les travaux en cours d'exécution sur plusieurs sections du Grand-Central et du Bourbonnais doivent également être continués et poussés avec activité.

Nous estimons que l'ensemble de ces travaux nécessitera une dépense d'environ 70 millions à répartir sur l'exercice courant et sur les premiers mois de 1858. Nous devons, dès ce moment, nous mettre en mesure et assurer l'activité de nos ateliers.

En ce qui concerne les lignes nouvelles non encore entreprises, nous y pourvoirons par des émissions d'obligations; mais de ce côté, et à l'exception des obligations destinées à désintéresser les actionnaires du Grand-Central, rien ne presse, et nous n'avons aucune raison de précipiter des émissions que la situation générale des affaires rendrait difficiles et coûteuses. Aussi nous bornerons-nous à vous demander une autorisation générale dont il ne sera fait qu'un usage extrêmement réservé.

Mais en ce qui concerne les travaux en cours d'exécution, et qu'il ne nous est pas permis d'ajourner, nous croyons qu'il est très-préférable de les réaliser par voie de création d'actions.

Plusieurs considérations nous y déterminent; nous nous bornerons à indiquer les plus saillantes :

1° Nous avons lieu de penser que le gouvernement et le Conseil d'Etat verront avec plus de faveur, dans les circonstances actuelles, une création d'actions que tout autre mode de négociation.

2° En vue des émissions d'obligations qui seront tôt ou tard nécessaires, il est sage d'agrandir la base de nos opérations ultérieures. L'équilibre à conserver dans le rapport des actions et des obligations est un des éléments de notre crédit.

3° Le cours trop élevé de nos actions nous a suscité et pourrait nous susciter encore des difficultés. Une plus grande division du capital et la multiplicité des titres les rendra, d'ailleurs, plus accessibles, et ne peut que profiter à leur valeur vénale.

4° La faveur qui s'attache à notre entreprise assure le succès d'un appel fait à nos actionnaires et nous permettra de concilier, dans la nouvelle souscription, les intérêts de la nouvelle Compagnie et ceux des souscripteurs.

En conséquence, nous vous proposons d'autoriser la création de :

1° 577,500 actions en représentation des actions actuelles de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée.
2° 222,500 actions nouvelles.

Ensemble : 800,000 actions.

115,500 sur les 222,500 actions nouvelles, seront mises par préférence à la disposition des propriétaires des 577,500 actions créées en représentation du capital primitif, à raison de *une* action à souscrire pour *cinq* actions possédées.

Les conditions et le taux de cette souscription, les époques et la proportion des versements seront ultérieurement arrêtés. Nous ne pouvons rien indiquer à cet égard avant d'avoir obtenu l'agrément du gouvernement. Les moyens d'exécution, dans une opération de cette nature, sont nécessairement subordonnés à la situation du marché et au plus ou moins d'abondance des capitaux.

Après cette première répartition de 115,500 actions, 107,000 resteront encore disponibles. Au moment fixé pour la réalisation de la fusion avec la Compagnie de Genève, nous puiserons dans cette réserve le nombre, encore indéterminé, des actions attribuées par le traité à cette Compagnie.

Ce prélèvement fait, les actions sans emploi constitueront une ressource précieuse. Nous nous présenterons alors de nouveau devant vous pour vous demander de régler par un vote spécial l'usage et la répartition de ces actions. Celles-ci ne pourront donc être détachées de la souche avant 1861 au plus tôt.

La souscription de 115,000 actions, en supposant des versements échelonnés sur la durée de l'exercice courant et les premiers mois de l'exercice prochain, mettra à notre disposition les ressources nécessaires pour les dépenses immédiates : mais nous devons porter nos regards plus loin, et pourvoir dès ce moment, au moins dans une certaine mesure, aux nécessités de l'avenir.

Nous vous demandons, en conséquence, l'autorisation de créer 600,000 obligations *trois pour cent*, c'est-à-dire remboursables par 500 fr. et rapportant 15 fr. d'intérêt annuel.

Ces obligations sont destinées à former un fonds commun, dans lequel seront puisées, notamment, les obligations destinées à désintéresser, en ce qui nous concerne, les propriétaires des actions du Grand-Central. Vous remarquerez que ce n'est pas là une opération susceptible de peser sur le marché, puisqu'il s'agit simplement d'un échange de titres, et que chaque obligation délivrée correspondra à une action annulée.

La création de ces obligations nous fournira les moyens de pourvoir à tous engagements envers les créanciers du Grand-Central, la Compagnie d'Orléans et envers l'Etat, qui résultent des traités.

Nous vous demandons pour tout ce qui tient aux mesures d'exécution et au procédé de réalisation, une latitude qui nous permette de profiter des circonstances favorables qui viendraient à se produire.

Il est bien entendu qu'en vous demandant l'autorisation de créer ces 600,000 obligations, nous parlons au nom de la future Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée. La Compagnie de la Méditerranée saisira son assemblée générale de communications identiques, et c'est le nouveau Conseil qui viendra, à la prochaine assemblée, vous rendre compte de l'usage qu'il aura fait du fonds commun d'obligations.

Dans vos réunions antérieures, vous nous aviez autorisés à émettre des obligations 3 0/0 pour une somme totale de 120 millions. La faculté que vous nous avez accordée à cet égard sera de droit annulée à partir du moment où, les deux Compagnies étant fusionnées, il pourra être émis des obligations pour le compte de la Compagnie nouvelle. Jusque-là nous continuerons à pourvoir aux besoins du service au moyen de la vente de nos anciennes obligations.

Vous nous avez témoigné plusieurs fois le désir de recevoir en deux paiements semestriels le montant des intérêts et du dividende. Nous sommes entrés cette année dans cette voie, autant du moins que nous l'a permis l'état des fonds disponibles, et nous nous proposons de ne plus nous écarter de ce système dans l'avenir. Afin de mettre d'accord sur ce point notre pratique avec celle de la Compagnie de la Méditerranée, il a été convenu entre les deux Conseils d'administration : 1° que les intérêts et le dividende ne seraient plus distingués à l'avenir, et qu'on entendrait par dividende la totalité de la somme à répartir entre les actions; 2° qu'un premier à-compte sur le dividende de l'année serait payé aux actionnaires le 1er novembre, et que le solde serait payé le 1er mai de l'année suivante.

Ainsi, Messieurs, au lieu de recevoir au 1er juillet prochain les intérêts du premier semestre de 1857, puis, au 1er janvier suivant, les intérêts du deuxième semestre et un à-compte sur ce que nous avons jusqu'ici appelé le dividende, et enfin, au 1er juillet 1858, le solde du dividende de 1857, vous toucherez, au 1er novembre prochain, la première partie des revenus ou du dividende de 1857, et au 1er mai 1858, le solde de ce dividende. Comme vous le voyez, cette répartition différera très-peu, par ses résultats, de celle que nous avons pratiquée jusqu'ici.

CHEMIN DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire des actionnaires, du 29 avril 1857.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Les résolutions que nous venons soumettre à l'assemblée générale présentent une importance exceptionnelle, et doivent avoir pour effet, si elles reçoivent votre approbation, de transformer complétement notre organisation actuelle, et de développer notre entreprise dans des proportions jusqu'ici sans analogues dans notre pays.

Mais avant d'aborder les graves questions qui feront l'objet de la seconde partie de ce rapport, nous devons vous entretenir des résultats de l'exercice 1856. Au moment où tous nos intérêts vont être mis en commun avec ceux de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, nous nous félicitons d'avoir à vous entretenir, une fois encore, de notre gestion particulière, et des espérances que doivent inspirer les résultats d'une première année d'exploitation à peu près complète.

PREMIÈRE PARTIE.

I.

Travaux de construction ou d'achèvement.

Les travaux exécutés sur la ligne de Lyon à Avignon pendant l'exercice 1856, comprennent l'achèvement de l'embranchement de Gisors, la consolidation de quelques tranchées, et l'agrandissement de plusieurs gares.

Le pont sur le Rhône, près Gisors, dont l'exécution a été retardée par les crues du fleuve, s'achève en ce moment. L'embranchement pourra être livré à l'exploitation dans le courant du mois prochain.

Les travaux de consolidation des tranchées, dont nous vous avons entretenus dans notre précédent rapport, sont terminés.

On peut donc considérer la ligne de Lyon à Avignon comme complète, mais les progrès du trafic nécessiteront encore l'extension de plusieurs gares.

Les dépenses faites sur cette ligne, au 31 décembre 1855, s'élevaient à	93,868,904 70
Il a été dépensé en 1856	4,040,924 77
Dépense totale au 31 décembre 1856,	97,909,829 47
Les dépenses prévues pour solder les travaux déjà exécutés, ou pour les agrandissements projetés, sont évaluées à	2,590,170 53
Ce qui portera la dépense totale de cette ligne à	100,500,000 »

L'embranchement d'Aix a été livré à l'exploitation le 10 octobre. Les dépenses faites sur cette ligne, au 31 décembre 1855, s'élevaient à 4,245,723 76
Il a été dépensé en 1856 1,663,683 99

Dépense totale au 31 décembre 1856,	5,909,407 75
Les dépenses restant à faire ou à solder, sont évaluées à	690,592 25
La dépense totale de cet embranchement sera donc de	6,600,000 »

Les travaux d'embranchement de Toulon ont été poussés activement. L'exécution des deux grands souterrains du Mussuguet et des Jeannots, l'un de 2,310 mètres, l'autre de 1,630 mètres, progresse d'une manière satisfaisante. Tous les puits sont déjà à fonds ou y seront incessamment. La roche est partout compacte et solide, et il y a lieu d'espérer que ces travaux difficiles pourront être achevés pour le 1er mars 1859, époque assignée par la convention de l'Etat, du 3 février 1855.

Les dépenses faites au 31 décembre 1855 sur cette ligne s'élevaient à	819,068 01
Il a été dépensé en 1856	5,881,265 56
Dépense totale au 31 décembre 1856	6,700,333 57
La dépense restant à faire est évaluée par les ingénieurs de la Compagnie, à	35,799,666 43
Ce qui portera la dépense totale de l'embranchement de Toulon, non compris le matériel, à	41,500,000 »

Les travaux exécutés sur la section d'Arguenon à Marseille, depuis l'acquisition de cette ligne, s'appliquent exclusivement à l'agrandissement des gares de Marseille et de Tarascon, à l'extension des ateliers d'Arles, et à la rectification de l'embranchement de la Joliette, nécessitée, comme nous l'avons expliqué dans

notre précédent rapport, par les modifications apportées aux projets des nouveaux ports de Marseille.

Nos dépenses sur cette ligne s'élevaient, au 31 décembre 1855, à	2,587,126 28
Il a été dépensé en 1856	1,737,158 11
Dépense totale au 31 décembre 1856,	4,324,284 39
Les dépenses restant à faire, pour l'achèvement de l'embranchement de la Joliette, et pour réaliser les projets d'agrandissement tant des ateliers d'Arles que des stations de Marseille et de Tarascon, sont évaluées à	2,175,715 61
La dépense totale sur la ligne d'Avignon à Marseille serait donc, après l'achèvement de ces travaux, de	6,500,000 »

Ce chiffre ne comprend pas les dépenses faites, en 1856, pour le rétablissement de la chaussée du chemin de fer, emportée par les inondations du Rhône dans la plaine de Tarascon. Nous vous proposons d'imputer cette dépense, qui s'élève en totalité à 428,678 fr. 66 c., au débit du compte de réserve.

Les travaux à exécuter sur les lignes de la rive droite du Rhône, indiqués dans notre rapport précédent, ont été très-avancés en 1856, et s'achèveront dans le courant de l'exercice 1857. Plusieurs gares ont été remaniées et agrandies; on pose la deuxième voie entre Alais et Nîmes.

La dépense faite au 31 décembre 1855 sur ces lignes s'élevait à	1,300,816 10
Il a été dépensé en 1856	1,016,159 23
Dépense totale au 31 décembre 1856,	2,316,977 33
Les dépenses à faire pour l'achèvement des projets en cours d'exécution et pour la reconstruction et l'agrandissement de la station de Cette, sont évaluées à	2,983,022 67
La dépense totale, ces travaux achevés, sera donc de	5,300,000 »

Les prévisions de nos deux rapports précédents au sujet des augmentations de matériel que les progrès du trafic pourraient rendre nécessaires, ayant été très-heureusement dépassées, nous avons été amenés à faire de nouvelles commandes qui, il faut l'espérer, seront encore insuffisantes.

Il résulte des chiffres présentés dans le rapport sur l'exercice 1855, qu'en outre de la valeur du matériel des lignes rachetées, qui figure dans nos écritures pour 12,659,189 fr. 28 c., il avait été dépensé pour cet objet par notre Société, jusqu'au 31 décembre 1855, une somme de 21,460,456 93

La dépense faite en 1856 a été de	9,114,349 35
Dépense totale au 31 décembre 1856,	30,574,806 28
Nous estimons que les commandes faites ou à faire prochainement entraîneront une dépense de	9,425,193 72
Ce qui portera la dépense en matériel à	40,000,000 »
Et le chiffre total pour lequel le matériel figure dans nos écritures à	52,659,189 28

Les résultats que nous venons d'indiquer se résument comme il suit :

La dépense totale faite au 31 décembre 1855, pour l'ensemble du réseau, s'élevait, y compris 1,094,501 fr. 72 c. de frais généraux, à	125,376,599 50
Le chiffre de la dépense faite en 1856, y compris 136,154 fr. 98 c., applicables à l'étude de lignes nouvelles, est de	23,789,693 99
Dépense totale au 31 décembre 1856,	149,166,594 49
La dépense restant à faire est évaluée, d'après ce qui précède, à	52,664,361 21
A quoi il faut ajouter la somme versée au trésor public, en vertu de la loi du 8 juillet 1852, pour l'embranchement de Toulon,	9,700,000 »
Somme à valoir,	469,343 30
Dépense totale prévue,	212,000,000 »

Nos prévisions de 1855 s'élevaient à 186,686,599 50

L'augmentation est de 25,313,400 50

Cette augmentation se répartit comme il suit entre les divers comptes :

Lignes de Lyon à Avignon,	3,151,005 30
Embranchement d'Aix,	1,101,276 24
— de Toulon,	5,880,931 99
Section de Marseille à Avignon,	1,312,873 72
Lignes de la rive droite,	709,181 90
Matériel,	12,659,543 07
Études,	136,154 78
Somme à valoir,	469,343 30
	25,313,400 50

L'augmentation spéciale aux embranchements d'Aix et de Toulon doit être attribuée, en partie, aux difficultés imprévues rencontrées dans l'exécution de ces lignes, et en partie à l'insuffisance de l'estimation primitive. Quant aux autres accroissements de dépenses, ils sont la conséquence des progrès du trafic, et il a lieu de se féliciter qu'ils soient devenus nécessaires.

II.

Situation financière.

La dépense totale à la charge de notre entreprise est évaluée, au chapitre précédent, à 212,000,000 »

L'état général des ressources de la Compagnie (voir annexe n°), présente un chiffre total de	178,833,581 63	
à quoi il faut ajouter, pour l'avoir disponible de la liquidation de Marseille à Avignon,	2,496,000 »	
		181,329,581 63
Reste à réaliser,		30,670,418 37

Nous vous demanderons, dans la seconde partie de ce rapport, les voies et moyens à créer pour faire face à cet excédant de dépenses.

Lorsque la somme de 212 millions aura été dépensée, le chiffre total du capital engagé dans notre entreprise s'élèvera à 230,735,000 »

Savoir :

Dépense effectuée directement par la Compagnie,		212,000,000 »
Capital de la rente de 2,735,000 fr. servie aux anciennes Compagnies dont les lignes ont été rachetées,		68,375,000 »
Emprunt de la Compagnie d'Avignon à Marseille,		30 000,000 »
		310,375,000 »
Sur lesquels nous avons reçu, à titre de subvention,		
Pour la ligne de Lyon à Avignon,	49,000,000 »	
Pour l'embranchement de Toulon,	39,000,000 »	
Pour l'embranchement d'Aix,	1,000,000 »	
		80,000,000 »
Capital fourni par les actions ou les emprunts,		230,375,000 »

III.

Exploitation.

Les recettes de toute nature de l'exercice 1856 se sont élevées à	30,236,410 21
Les dépenses, à	11,787,787 28
Le produit net est donc de	18,448,622 93

Le tableau suivant présente la répartition des recettes, pour chaque nature de service, entre les deux sections principales du réseau.

		LIGNE de Marseille à Lyon.	LIGNES de la rive droite du Rhône.	TOTAUX.
1° PRODUITS DES TRANSPORTS.				
Grande vitesse.	Voyageurs	8.816.816 95	1.944.882 55	10.761.699 50
	Bagages, voitures, chevaux et chiens	437.906 80	73.782 05	511.688 85
	Marchandises et articles de messagerie	1.343.697 95	145.431 50	1.489.129 45
Petite vitesse.	Marchandises, bestiaux	12.928.381 97	2.139.132 93	15.067.514 90
	Houilles	866.452 65	1.504.214 35	2.370.667 »
	Fr.	24.393.256 32	5.807.443 38	30.200.699 70
2° PRODUITS DIVERS.				
Talus et plantations		12.625 »		35.710 51
Loyers		23.085 51		
Total général				30.236.410 21

L'année 1856 étant la première où notre exploitation ait fonctionné d'une manière complète, il ne nous est pas possible d'établir des comparaisons détaillées entre les résultats qu'elle a fournis et ceux des exercices précédents. Nous nous bornerons en conséquence à quelques indications générales qui permettront d'apprécier l'activité que l'achèvement de la ligne de Lyon à Marseille a imprimée au trafic du réseau.

La recette kilométrique moyenne de 1855 avait été de	47,100 fr.
Elle s'est élevée en 1856 à	57,000

d'où résulte une augmentation de 21 0/0.

Digitized by Google

Cet accroissement s'est produit d'une manière à peu près uniforme sur toutes les parties du réseau. En effet, en comparant le produit des lignes de la rive droite, en 1855 et 1856, on trouve une différence de 18 0/0 environ en faveur du dernier exercice.

C'est naturellement le développement du service des marchandises qui entre pour la plus grande part dans ces résultats.

Le tonnage enregistré avait été, en 1855 :

Pour les marchandises, de	676,290 t.
Pour les houilles, de	296,154
Total,	1,009,453 t.

Il a été, en 1856 :

Pour les marchandises, de	1,072,223 t.
Pour les houilles, de	449,266
Total,	1,521,488 t.

Augmentation, en 1856 :

Pour les marchandises,	397,924 t.
Pour les houilles,	54,112
Total,	452,036

Le tonnage transporté à un kilomètre avait été :

En 1855, de	139,240,799 t.
Il a été en 1856, de	278,143,280

soit presque exactement du double.

Le parcours moyen d'une tonne de marchandises, qui était, en 1855, de 152 kilom. 35
s'est élevé à 217 — »

Ainsi tandis que la longueur moyenne exploitée n'a augmenté que d'un quart environ, l'activité du trafic de la petite vitesse a doublé.

Il est vrai que ce résultat est dû en très-grande partie à la modération de nos tarifs ; mais, en définitive, l'augmentation dans la recette brute de cette branche de service a été de 52 0/0, et comme le rapport entre les dépenses d'exploitation et les recettes brutes a sensiblement diminué, le produit net s'est accru dans une proportion plus forte encore.

Les produits relatifs au transport des houilles continuent à être en progrès. Ainsi, ils présentent, en 1856, par rapport à 1855, une augmentation de

33 0/0 sur la ligne de Lyon à Marseille ;
16 0/0 sur les lignes de la rive droite ;
21 0/0 sur l'ensemble du réseau.

Il est important de remarquer que cette amélioration est uniquement due au développement normal des exploitations houillères, desservies depuis l'origine par la ligne de Nîmes à la Grand'Combe. L'ouverture de la ligne de Bessèges et celle du raccordement de Givors, qui doivent avoir lieu dans le courant de cette année, donneront certainement une nouvelle impulsion aux transports de cette catégorie.

La somme de 11,710,449 fr. 79 c., qui forme le montant total des dépenses, se répartit comme il suit, entre les divers comptes généraux.

Frais généraux d'exploitation,	703,071 71
Frais généraux de la ligne,	485,441 30
Entretien des ouvrages et des bâtiments,	496 098 23
Entretien de la voie,	1,201,606 36
Frais de halage,	3,000,484 28
Entretien des locomotives,	956,433 38
Entretien des voitures et wagons des trains rapides,	362,496 93
Frais spéciaux du service des voyageurs,	1,672,980 75
Frais spéciaux du service de la messagerie,	148,134 28
Entretien des wagons à marchandises,	455,419 54
Frais spéciaux du service des marchandises,	2,216,924 89
Dépenses afférentes aux exercices antérieurs,	11,358 12
Total,	11,710,449 79

En rapprochant ce chiffre de celui des recettes brutes, on trouve que le rapport des frais d'exploitation au produit est de 38.77 0/0.

IV.

Liquidation des produits de l'exercice 1856. — Règlement du dividende.

Le produit net de l'exploitation s'élevant, d'après ce qui précède, à		18,448,622 93
Il faut y ajouter le solde du compte, placements de fonds,		111,570 36
Total		18,560,193 29
A déduire pour liquidation des exercices antérieurs,		200,000 »
Reste disponible		18,360,193 29
Les charges afférentes à l'exercice 1856 sont les suivantes :		
Intérêts des obligations de rachat	2,257,216 25	
Intérêts des emprunts 5 0/0	3,000,000 »	
Intérêts de l'emprunt 3 0/0	974,737 50	
Amortissements divers	466,249 12	
Abonnement au timbre	118,221 94	
Frais généraux de la Société,	407,458 70	
		7,221,903 51
		11,138,289 78
De cet excédant nous avons à déduire le chiffre de la réserve que nous vous proposons de fixer à		608,289 78
(soit à très-peu près 5 1 2 0/0).		
Reste à distribuer		10,530,000 »

soit par action, 117 fr., et, déduction faite des 30 fr., déjà distribués, 87 fr.

La somme portée à la réserve, en 1855, était de	435,485 48
Celle que nous vous proposons d'y porter cette année est de	608,289 78
Chiffre total de la réserve au 31 décembre 1856	1,043,775 26
A déduire le montant des dépenses causées par les inondations	428,678 66
Reste à la réserve	615,096 60

Les 87 fr., formant le solde du dividende, seront payables aux trois caisses de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille, à dater du 15 mai prochain.

DEUXIÈME PARTIE.

La seconde partie de ce compte rendu a pour objet les mesures qui sont la préoccupation et l'intérêt principal de notre réunion.

Nous vous proposons, Messieurs, de réaliser par votre vote une fusion complète et immédiate entre la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et la nôtre. Vous aurez également à vous prononcer sur les développements à donner au réseau des deux Compagnies fusionnées.

Il est de notre devoir de vous rendre compte des circonstances qui ont préparé cette grande transformation de notre entreprise, et de vous exposer les considérations qui nous décident à la recommander à votre sanction.

Le réseau créé sous le nom de chemin de fer Grand-Central de France était depuis longtemps l'objet de nos préoccupations. Ce réseau, formé de lignes secondaires et peu homogènes, ne pouvait, à notre avis, se développer et réaliser une exploitation fructueuse, qu'au moyen d'un remaniement fait en vue de lui assurer l'accès de la capitale, et d'attirer à lui une partie du trafic qui appartenait déjà aux Compagnies voisines. Une semblable combinaison aurait compromis de la manière la plus sérieuse les intérêts des grandes Compagnies en possession, à l'est et à l'ouest, du trafic qu'on se préparait à leur disputer. Les Compagnies menacées avaient donc un intérêt évident à examiner s'il ne serait pas préférable pour elle de traiter de la cession du Grand-Central, et de le répartir de manière à attribuer à chacune d'elles les sections qui appartenaient le plus directement à son rayon d'activité.

Cette solution était de nature à donner satisfaction à tous les intérêts en présence, et nous étions convaincus, pour notre part, qu'elles auraient les préférences du gouvernement. La Compagnie d'Orléans se trouvant en complète communauté de sentiment avec nous sur ce point, les deux Compagnies arrêtèrent de concert les bases d'un traité qui fut, dans le courant de l'année dernière, soumis à l'instruction administrative.

C'est alors que se produisit, devant le comité des chemins de fer, un autre système qui consistait à créer une troisième grande ligne, se dirigeant vers la Méditerranée et les lignes du Midi, et interposée entre celles de Paris à Bordeaux et de Paris à Marseille. Cette ligne, formée du Bourbonnais et du Grand-Central, devait se prolonger sur Alais, et se raccorder à l'ouest avec le réseau de la Compagnie du Midi. Les promoteurs de cette combinaison arboraient ainsi ouvertement le drapeau de la concurrence.

Ce tracé, qui traverse les contrées les plus accidentées et les moins populeuses de la France centrale, ne pouvait constituer une entreprise fructueuse pour la Compagnie disposée à en courir les risques ; mais la combinaison n'en eût pas moins été très-dommageable pour nous, soit par l'influence de la ligne directe, soit par celle des lignes latérales, rayonnant autour de ce tronc commun qu'on se proposait d'établir. Il suffisait d'ailleurs qu'une telle pensée se fût produite, et se targuât d'un succès possible, pour jeter l'inquiétude et l'alarme chez les intérêts ainsi menacés. Ce projet, soutenu très-vivement devant le comité des chemins de fer, n'y obtint cependant aucun succès, et le comité, après une discussion approfondie, se prononça pour la répartition du Grand-Central entre les Compagnies voisines

Repoussé par le comité, le système de la ligne interposée ne se tint cependant pas pour battu ; il fut reproduit devant le gouvernement, et nous eûmes un moment lieu de craindre qu'il ne vînt à prévaloir. Heureusement, la nouvelle combinaison abondait en impossibilités. Il fallait, pour la réaliser, reprendre le chemin du Bourbonnais aux Compagnies d'Orléans et de Lyon, qui n'étaient pas disposées à abandonner sans résistance une ligne de défense qu'on n'essayait de leur enlever qu'afin d'en faire un instrument de concurrence. On partait, il est vrai, de la concession d'une ligne de Paris à Tours et à Limoges, comme tête du Grand-Central, mais cette ligne ne remplissait en aucune façon le programme proposé. Ce n'était pas là une ligne centrale, et, de plus, cette concession nouvelle, établie en plein réseau d'Orléans, avait un caractère par trop marqué d'empiétement. Enfin, où trouver une Compagnie nouvelle assez puissante pour supporter à elle seule le poids d'une combinaison si dispendieuse, et dont tout le succès reposait sur les chances d'une lutte et sur un trafic disputé ? Aussi, après une négociation prolongée et infructueuse, il a fallu en revenir à la pensée, seule praticable, d'un démembrement et d'un partage du réseau du Grand-Central. La négociation put alors s'engager de nouveau sur des bases analogues à celles qui avaient été présentées une première fois par la Compagnie d'Orléans et par nous.

Mais, vous l'avez déjà compris, il était impossible, dans une telle négociation, de ne pas se préoccuper, avant toutes choses, de la situation et des droits de la Compagnie de Paris à Lyon. De plus, entre cette Compagnie et la nôtre, qui se complètent si bien l'une par l'autre, il y avait connexité, sinon identité d'intérêts, et il était évident à tous les yeux que si ces deux Compagnies parvenaient à s'entendre, la combinaison projetée ne présenterait pas de difficulté qui ne pût être surmontée.

Cette entente entre les deux Compagnies n'était-elle pas d'ailleurs dans la pensée générale ? On comprend que leur réunion ait rencontré des difficultés, alors que le développement incomplet des deux exploitation donnait aux espérances, et par conséquent aux prétentions des deux Compagnies, un caractère hypothétique et conjectural. Mais ces divergences s'effaçaient devant l'autorité des faits et les progrès constatés du trafic. Il suffisait donc d'une occasion pour

amener tous les esprits à une pensée de concert et de bonne entente, et de cette entente à une fusion complète, le pas devait être aisément franchi.

Or, indépendamment des autres avantages inhérents à la fusion des deux Compagnies, l'accord leur permettait d'entrer avec moins d'hésitation dans les vues du gouvernement, et de se prêter aux arrangements devenus nécessaires par la situation du Grand-Central.

La ligne du Bourbonnais était le pivot de la combinaison. Si les Compagnies réunies de Paris à Lyon et à la Méditerranée, déjà en possession, par la Compagnie de Lyon, d'un tiers du Bourbonnais, s'entendaient avec le Grand-Central, d'une part, et la Compagnie d'Orléans, de l'autre, pour l'acquisition des deux autres tiers, elles devenaient maîtresses exclusives de cette ligne d'un si grand intérêt pour elles. En effet, la fusion acquérait par là une seconde ligne sur Paris; elle s'affranchissait de l'onéreux tribut payé par la ligne de la Bourgogne, et le Bourbonnais, de concurrent qu'il était, devenait un auxiliaire. Un tel résultat autorisait les sacrifices que pouvait nécessiter l'acquisition moins avantageuse de certaines sections du Grand-Central.

C'est donc sur la base d'une cession préalable de la ligne du Bourbonnais que les négociations s'engagèrent, dès le début, avec les Compagnies du Grand-Central et d'Orléans.

Quant à la distribution du réseau du Grand-Central proprement dit entre la Compagnie d'Orléans et la fusion, cette distribution était commandée par des nécessités géographiques. Les sections de l'Ouest, de beaucoup plus importantes, revenaient de droit à la Compagnie d'Orléans; les sections de l'Est, à la fusion. Il suffisait de choisir un point de séparation convenable. Arvant, près Lempdes, fut adopté comme gare d'intersection, et si vous voulez bien jeter les yeux sur une carte, vous comprendrez aisément les motifs qui ont déterminé cette désignation.

Par suite de cette distribution, le lot des Compagnies de Paris à Lyon et à la Méditerranée réunies se composait :

1° Du tiers appartenant au Grand-Central dans la concession du Bourbonnais, dont la longueur est de 670 kilomètres;

2° Des lignes de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont, 65 kilomètres;

De Clermont à Arvant, 60 kilomètres;

D'Arvant à Saint-Etienne par le Puy, 172 kilomètres, ensemble 297 kilomètres.

L'ensemble des autres sections du Grand-Central (933 kilomètres) composait le lot de la Compagnie d'Orléans.

Les bases de la répartition des sections ainsi adoptées, il restait à s'entendre sur le prix.

La Compagnie d'Orléans, entrée la première en pourparlers avec le Grand-Central, avait débattu les conditions générales de la cession. Il s'agissait, pour les Compagnies cessionnaires, de se substituer activement et passivement à l'ancienne Compagnie, et de donner, en échange de chaque action du Grand-Central, deux obligations et un tiers, de 500 fr chacune, portant 15 fr. d'intérêt; — soit, pour 224,000 actions du Grand-Central, 521,667 obligations.

Ces bases générales furent acceptées par la fusion.

Mais il restait à convenir avec la Compagnie d'Orléans de la part que chacun des deux groupes devait prendre dans la charge commune.

Cette répartition a donné lieu à beaucoup de calculs et de débats, à la suite desquels la proportion suivante a été adoptée.

Le service des obligations est mis à la charge de la Compagnie d'Orléans pour 66 0/0; restent 34 0/0 pour les Compagnies réunies de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

La Compagnie d'Orléans fait son fait propre et exclusif des 44,200 obligations formant le prix des forges, mines et ateliers d'Aubin.

La répartition primitive de la subvention, telle qu'elle avait été faite par l'Etat, a été maintenue, et, en conséquence, cette subvention a été répartie dans la proportion de 72 millions à la Compagnie d'Orléans et 60 millions à la fusion.

Ces calculs supposent d'ailleurs que les travaux à exécuter sur l'ensemble du réseau ont tous été conduits au même état d'avancement, et partout où cette égalité n'existe pas, elle sera fictivement rétablie par un prélèvement sur les valeurs composant l'encaisse et l'actif disponible du Grand-Central.

La proportion de 66 à 34 diffère, au désavantage de la fusion, du rapport kilométrique des sections attribuées à l'un et à l'autre groupe, mais cette différence est compensée par la cession du tiers du Grand-Central dans le Bourbonnais.

La valeur de ce tiers est encore hypothétique, mais les conditions du rachat des tiers appartenant à la Compagnie d'Orléans peuvent servir de base pour l'apprécier.

Or voici à quelles conditions nous avons traité avec la Compagnie d'Orléans.

La Compagnie d'Orléans cède à la fusion le tiers qui lui appartient dans la concession et la Société du Bourbonnais, moyennant une annuité, fixée d'abord à 1,100,000 fr., mais qui sera portée à 2,000,000 à l'ouverture de la ligne entière de Paris à Lyon par Roanne et Saint-Etienne. Trois ans après cette ouverture, la valeur de l'indemnité sera définitivement fixée par des arbitres qui détermineront le chiffre de l'annuité à servir à la Compagnie d'Orléans.

Une fois d'accord avec les Compagnies intéressées sur la cession du Grand-Central et de la ligne du Bourbonnais, il restait à s'entendre sur les conditions que le gouvernement mettrait à l'approbation de ces traités.

D'une part, nous avions le désir de rattacher à notre réseau certains embranchements nécessaires au développement de notre trafic, ou destinés à protéger notre situation contre les empiétements et les concurrences.

De son côté, le gouvernement tenait à l'exécution de plusieurs lignes nouvelles.

Voici l'indication sommaire des embranchements dont nous avons sollicité ou accepté la concession.

Dans la région qui appartient plus directement à la Compagnie de Paris à Lyon, les concessions comprennent :

1° Ligne de Nevers et Moulins à Dijon,	280 kilom.
2° Ligne de Châtillon à Montbard,	35
3° Ligne de Dôle à la frontière suisse, par les Verrières, passant par Pontarlier, avec embranchement sur Jougne.	90
4° Embranchement de Montbéliard à Delle et Audincourt,	22
Ensemble,	437 kilom.

Dans la région au sud, qui se rattache plus directement au réseau de la Méditerranée, les lignes concédées sont les suivantes :

Ligne de Brioude vers Alais, qui forme le prolongement de la ligne centrale de Paris à Clermont et relie tout le plateau central avec la Méditerranée, en créant un nouvel affluent à nos chemins de fer de la rive droite du Rhône, 209 kilomètres;

Ligne de Toulon à Nice, prolongement de celle de Marseille à Toulon, et destinée à nous ouvrir un accès sur l'Italie méridionale, 151 kilomètres;

Ligne d'Avignon à Gap et à la frontière sarde, se rattachant au réseau actuel, d'une part, à Avignon et à Miramas, d'autre part, à Aix. Cette ligne desservira dans tout son parcours la vallée de la Durance, et se reliera tôt ou tard avec le réseau sarde et l'Italie du Nord, 361 kilomètres;

Provisoirement, l'exécution de ce chemin entre Gap et la frontière est subordonnée à l'engagement qui sera pris par le gouvernement sarde d'exécuter la portion de la ligne comprise entre la frontière et Suse.

Enfin, trois embranchements, dirigés de Privas, de Crest et de Carpentras, sur la ligne de Lyon à Avignon, et qui, tous trois, desservent des localités intéressantes par leur richesse ou par leur industrie, 65 kilomètres.

Ensemble, 776 kilomètres.

Vous remarquerez que nous avons huit années pour l'exécution de ces diverses lignes; de plus, ce délai de huit années ne commence à courir qu'à partir du décret de concession, lequel ne peut être rendu qu'après l'accomplissement des formalités nécessaires pour la déclaration d'utilité publique; il est accordé un premier délai de quatre années pour l'accomplissement de ces formalités.

Nous jouissons de facilités analogues pour l'achèvement de la ligne d'Arvant à Saint-Etienne : le délai d'exécution est de huit ans pour la section du Puy à Saint-Etienne, et de onze ans pour la section d'Arvant au Puy.

Ainsi, l'ensemble des travaux se répartit sur une période qui varie de huit à douze années, et l'exécution des diverses lignes pourra s'échelonner de manière à répartir et à distribuer nos dépenses suivant les circonstances et le plus ou moins d'opportunité ou de facilité des émissions.

Nous sommes, d'ailleurs, autorisés à porter au compte capital de chaque ligne les charges afférentes aux capitaux employés à son exécution. Il en est de même des intérêts servis aux obligations formant le prix du Grand-Central et du Bourbonnais, de sorte que les charges spéciales de chaque section nouvelle du réseau ne commenceront à influer sur le revenu net qu'au moment où ces sections entreront elles-mêmes en produit; et tant que durera pour chacune d'elles la période des travaux, la charge de l'exécution ne viendra pas atténuer le produit des lignes en exploitation.

L'application au nouvel état de choses de la clause de partage au delà de 8 0/0, constituait la partie la plus délicate des négociations engagées avec le gouvernement.

Il fallait d'abord régler le point de départ du partage. En ce qui concernait la Méditerranée, le partage devait commencer, selon nous, le 1er janvier 1861; selon le ministre, le 8 juillet 1859. Pour la Compagnie de Paris à Lyon, le partage ne commençait que le 1er janvier 1871. Mais une fois les deux Compagnies réunies, il était nécessaire d'adopter un point de départ commun.

Un autre objet plus important encore était à régler. Ferait on entrer dans le calcul le capital entier de la Compagnie, ou seulement la part de ce capital employée sur les réseaux originairement concédés?

Ces deux questions ont donné lieu à un débat long et compliqué, à la suite duquel ont été formulées les dispositions suivantes.

Il sera tenu un compte spécial des sommes dépensées par la fusion pour l'exécution des lignes nouvelles et de celles acquises du Grand-Central, y compris le Bourbonnais. L'intérêt et l'amortissement de ces sommes sera déduit du produit net de l'ensemble du réseau. Si le surplus du produit net excède 8 0/0 du capital employé sur les lignes comprises dans les anciennes concessions de Paris à Lyon, de Lyon à la Méditerranée, et de Lyon à Genève, telles qu'elles sont aujourd'hui constituées, l'Etat aura droit à la moitié de l'excédant.

En conséquence, si les produits particuliers aux lignes nouvelles et ceux qu'elles doivent ajouter à l'ensemble de l'exploitation, suffisent à couvrir les charges du capital créé pour leur exécution, la situation reste ce qu'elle est aujourd'hui, sauf les avantages résultant de la sécurité que nous donnent, au point de vue des concurrences possibles, les nouvelles concessions.

Si le produit net des lignes nouvelles, déduction faite des intérêts et de l'amortissement des sommes employées à leur exécution, donne un bénéfice, ce bénéfice profitera à la masse sur laquelle le partage doit s'exercer. S'il y a lieu, ce bénéfice sera prélevé avant partage.

Ces conditions sont nouvelles; elles diffèrent de la formule qui a servi de base à toutes les concessions antérieures. Mais à la veille de l'époque à laquelle allait commencer le partage, notamment pour la ligne de la Méditerranée, le gouvernement a cru devoir se montrer plus exigeant.

Quant au point de départ du partage, il est fixé au 1er janvier 1866, terme moyen entre les époques adoptées par les anciennes concessions de Paris à Lyon et de la Méditerranée.

Nous vous devons quelques explications au sujet d'une disposition particulière qui arrêtera certainement votre attention.

Digitized by Google

Le gouvernement, voulant assurer l'exécution du réseau des Pyrénées, offrait de le concéder aux trois Compagnies d'Orléans, de Lyon et de la Méditerranée. A défaut, il leur demandait de fournir une somme de 20 millions à titre de subvention destinée à faciliter la concession de ce réseau.

Or les chemins des Pyrénées sont tout à fait en dehors de la sphère d'action des trois Compagnies, et paraissent devoir être plus naturellement dévolus à la ligne du Midi ; nous avons donc, les uns et les autres, décliné l'offre de cette concession, et nous avons préféré subir la condition qui met à la charge des Compagnies réunies de Lyon et de la Méditerranée les deux tiers de la redevance exigée par l'Etat, soit 16 millions payables en neuf années.

Ainsi, d'accord d'un côté avec les Compagnies d'Orléans et du Grand-Central, de l'autre avec l'Etat, il restait à concerter avec la Compagnie de Paris à Lyon les bases de la fusion.

Toute la difficulté de la négociation résultait de la proportion à établir dans la valeur des actions des deux Compagnies.

Au moment où la négociation s'est engagée, le cours des actions était dans le rapport de 7 à 9, mais on avait la certitude que les dividendes seraient dans une proportion différente, et plus avantageuse pour la Méditerranée. D'un autre côté, l'époque beaucoup plus prochaine pour la Compagnie de la Méditerranée, où commencerait le partage avec l'Etat, devait être prise en considération. Enfin, la Compagnie de Lyon se trouvait déjà chargée de lignes nouvelles importantes, qui ne donnent encore qu'une faible portion des résultats à en attendre, et dont la charge pèse cependant sur son produit net dans une forte proportion. C'est en tenant compte de ces points de vue contraires et de beaucoup d'autres, que nous ne pourrions rappeler ici sans excéder les bornes de ce rapport, que les deux Conseils se sont, en définitive, arrêtés à la proportion de quatre actions de Lyon pour trois de la Méditerranée.

Nous croyons que l'assentiment public a ratifié cette solution, et nous avons pleine confiance que les assemblées générales des deux Compagnies s'associeront sans réserve à la pensée de transaction qui a dirigé les deux Conseils.

Le rapport entre les actions anciennes des deux Compagnies et les actions de la fusion étant ainsi établi sur des bases que nous croyons rationnelles, les autres arrangements étaient d'un intérêt secondaire. Ainsi, pour éviter la perturbation qui pourrait résulter d'un changement trop brusque et trop radical dans la gestion, il a été convenu que l'organisation actuelle continuerait à fonctionner pendant cinq années.

Chacun des Conseils actuels formera une section chargée d'administrer le réseau qu'il connaît le mieux, et auquel le rattache une expérience déjà ancienne. Une commission mixte sert de lien entre les deux sections du Conseil, règle toutes les questions d'intérêt général, et pourvoit à tous les services qui ne sont pas susceptibles de division. Ce régime intermédiaire et transitoire permettra de préparer et de réaliser sans difficulté, au moment opportun, la centralisation complète de l'immense réseau qui va constituer votre domaine.

Nous nous proposions de prendre pour type de l'action de la fusion l'ancienne action de Paris à Lyon dédoublée. Mais ce procédé n'a pas obtenu l'agrément du gouvernement, qui a autorisé seulement la division de l'action actuelle de la Méditerranée. Il en résulte que la demi-action de la Méditerranée deviendra l'action de la fusion. En conséquence, il sera délivré aux actionnaires de la Méditerranée deux actions nouvelles pour une ancienne, et aux actionnaires de Lyon, trois actions nouvelles pour deux anciennes.

Enfin, et pour ne rien omettre, nous avons dû apporter à l'ancien traité qui règle les conditions de la fusion future avec la Compagnie de Genève, quelques modifications destinées à mettre ce traité en harmonie avec le nouvel état de choses qui va résulter de notre réunion avec la Compagnie de Lyon.

Nous vous devons quelques explications au sujet du nouveau cahier des charges imposé à toutes les Compagnies qui ont pris part à la négociation dont nous venons de vous exposer les résultats.

Le projet de ce cahier des charges, préparé par le comité des chemins de fer, avait excité parmi les représentants des Compagnies des inquiétudes fondées ; mais la discussion dont il a été l'objet entre l'administration et les Compagnies, et l'examen éclairé et impartial du Conseil d'Etat, ont fait disparaître les innovations qui étaient de nature à inquiéter les intérêts engagés dans l'industrie des chemins de fer.

Les dispositions nouvelles qui méritent de vous être signalées sont en petit nombre.

Les tarifs de la petite vitesse sont réduits de 2 centimes pour les deux premières classes, et de 4 centimes pour la troisième.

La faculté de faire des traités individuels est retirée aux Compagnies ; mais elles sont autorisées à établir des tarifs spéciaux conditionnels.

Les tarifs différentiels, si nécessaires à l'industrie et au commerce, si vivement contestés depuis quelque temps par les intérêts privés sous le masque de l'intérêt général, sont maintenus dans les termes des anciens cahiers des charges.

Les Compagnies sont autorisées à établir un service de transport dont le tarif et la vitesse seraient intermédiaires entre la grande et la petite vitesse.

Enfin, la réduction du tarif au quart pour les militaires isolés, déjà appliquée à toutes les autres Compagnies, nous est également imposée ; ce sacrifice était inévitable, et nous ne pouvions nous flatter de rester plus longtemps dans l'exception.

En réalité, le nouveau cahier des charges, bien que ne présentant pas toutes les améliorations que nous aurions voulu y voir insérer, et sauf quelques dispositions qui devraient, selon nous, être supprimées, est plus clairement rédigé et mieux ordonné que l'ancien, et nous vous demandons, sans hésiter, l'autorisation de l'accepter en votre nom.

En résumé, la série de traités que nous venons soumettre à votre approbation réunira dans une concession unique les anciens réseaux :

De Paris à Lyon,	980 kilom.
De Lyon à la Méditerranée,	619
De Lyon à Genève,	234
La ligne du Bourbonnais,	670
Les sections rétrocédées par le Grand-Central,	297
Enfin, les chemins et embranchements nouveaux,	1203
En tout,	4010 kilom.

A ceux que préoccuperait outre mesure l'importance des engagements que nous n'avons pas craint de contracter en votre nom, et qui auraient préféré se reposer dans la sécurité trompeuse du *statu quo*, nous répondrons que ce *statu quo* aurait été la source de difficultés beaucoup plus graves, et peut-être de périls sérieux. L'avenir de notre belle entreprise, la sécurité du capital engagé, le principe même qui a présidé à la formation des grands réseaux français, et qui a fait la prospérité de l'industrie des chemins de fer dans notre pays, tout cela était en jeu, et pouvait d'un moment à l'autre être mis en question. Nous n'oserions pas dire que les conditions des traités que nous vous soumettons sont conformes, sur tous les points et dans tous leurs détails, aux légitimes prétentions que nous avons dû élever en votre nom ; mais quels que soient les points encore obscurs de l'horizon agrandi qui s'ouvre devant nous, nous croyons que les chances les plus défavorables de l'avenir sont plus que balancées par les conditions de sécurité, de progrès, et, si le mot ne vous paraît pas trop ambitieux, de grandeur, dans lesquelles va se constituer le réseau du Sud-Est.

La transformation qui va s'accomplir dans notre entreprise nous oblige à apporter à notre acte de société des modifications considérables, afin de le mettre en harmonie avec le nouvel état des choses.

Nous nous sommes concertés à cet égard avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, dont l'assemblée générale a approuvé hier des propositions entièrement semblables à celles que nous allons soumettre à votre approbation.

Il ne saurait, du reste, s'élever de difficulté sur les modifications à apporter à nos anciens statuts ; ces modifications sont écrites dans la convention du 11 avril, qui réalise la fusion. La définition de l'objet social, la dénomination, la durée, le capital de la Société, le nombre et l'amortissement des actions, la forme et la durée des pouvoirs des administrateurs, tout est à changer. Mais comme ces changements sont la conséquence nécessaire des conventions, le mandat que vous nous conférerez à cet égard ne fera que confirmer et reproduire, sous une nouvelle forme, le vote par vous émis sur les conventions elles-mêmes.

Il est cependant de notre devoir de vous faire remarquer que cette partie de votre délibération implique la permanence des pouvoirs des administrateurs actuels, jusqu'à l'époque assignée par le traité de fusion à la période de l'administration transitoire.

En ce qui nous concerne, cette modification n'a pas d'importance ; le Conseil actuel devait rester en fonctions jusqu'à l'assemblée générale qui suivra l'achèvement des travaux, et comme la ligne de Toulon n'entrera en exploitation que dans le cours de 1859, la permanence du Conseil, que nous vous demandons de proroger jusqu'en 1862, aurait continué jusqu'en 1860.

Mais de toutes les modifications apportées à notre acte social, la plus grave, celle qui doit avant tout attirer votre attention, est la disposition relative à la composition du capital social.

Ici nous ne nous renfermons plus d'une manière étroite dans les termes du traité de fusion, et nous venons, de concert avec le Conseil d'administration de Paris à Lyon, vous proposer de donner au capital social une extension qui vous paraîtra sans doute, comme à nous, tout à fait indispensable.

Aux termes du traité de fusion, il doit être créé, en représentation des 265,000 actions actuelles de Paris à Lyon, et des 90,000 actions de la Méditerranée, 577,500 actions de la Société nouvelle. Nous vous demandons d'élever ce nombre à 800,000.

Cette extension du capital est commandée par des considérations décisives.

En premier lieu, au moment de constituer le capital social, il est indispensable de mettre en réserve un nombre d'actions suffisant pour satisfaire aux engagements pris avec la Compagnie de Lyon à Genève, lorsque le moment de la fusion avec celle-ci sera arrivé.

Nous avons de plus à pourvoir aux dépenses nécessitées par l'extension à donner au matériel d'exploitation, et par l'achèvement des lignes de l'ancien réseau. Cette dépense comprend notamment les sommes nécessaires à la Compagnie de Genève pour le complément de ses travaux, et que nous nous sommes engagés à lui avancer.

La Compagnie de Paris à Lyon, de son côté, doit pourvoir à des travaux considérables dont l'ajournement retarderait la mise en valeur de plusieurs sections productives.

Enfin, les travaux en cours d'exécution sur plusieurs sections du Grand-Central et du Bourbonnais, doivent également être continués et poussés avec activité.

Nous estimons que l'ensemble de ces travaux, sur l'un et l'autre réseau, nécessitera une dépense d'environ 70 millions, à répartir sur l'exercice courant et les premiers mois de 1858.

Nous devons, dès ce moment, nous mettre en mesure et assurer l'activité de nos ateliers.

En ce qui concerne les lignes nouvelles non encore entreprises, nous y pourvoirons en temps et lieu, par des émissions d'obligations. De ce côté, et à l'exception des obligations destinées à dédommager les actionnaires du Grand-Central, rien ne presse, et nous n'avons aucune raison de précipiter des émissions que la situation générale des affaires rendrait difficiles et coûteuses. Aussi, nous bornerons-nous à vous demander une autorisation générale dont il ne sera fait qu'un usage extrêmement réservé.

Mais, en ce qui concerne les travaux en cours d'exécution sur les réseaux actuels des Compagnies de Lyon, de la Méditerranée et de Genève, et qu'il ne nous est pas permis d'ajourner, nous croyons qu'il est très-préférable de les réaliser par voie de création d'actions.

Plusieurs considérations nous y déterminent ; nous nous bornerons à indiquer les plus saillantes :

1° Nous avons lieu de penser que le gouvernement et le conseil d'Etat exigeront que, dans les circonstances actuelles, une partie du capital à employer par la Compagnie soit réalisée par une émission d'actions.

Digitized by Google

2° En vue des émissions d'obligations qui seront tôt ou tard nécessaires, il est sage d'agrandir la base de nos opérations ultérieures. L'équilibre à conserver dans le rapport des actions et des obligations est un des éléments de notre crédit; nous devons l'établir sur des assises d'une solidité indiscutable.

3° Le cours élevé de nos actions nous a suscité bien des difficultés. Une plus grande division du capital et la multiplicité des titres les rendront plus accessibles et ne peuvent que profiter à leur valeur vénale.

4° La faveur qui s'attache aux deux chemins de fer fusionnés assure le succès d'un appel fait à nos actionnaires et nous permettra de concilier, dans la nouvelle souscription, les intérêts de la Compagnie et ceux des souscripteurs.

En conséquence, nous vous proposons d'autoriser la création de :

1°	577,500	actions en représentation des actions actuelles de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée;
2°	222.500	actions nouvelles.
Ensemble,	800,000	actions.

115,506, sur les 222,500 actions nouvelles, seront mises par préférence à la disposition des propriétaires des 577,500 actions créées en représentation du capital primitif, à raison de *une* action à souscrire pour *cinq* actions possédées.

Les conditions et le taux de cette souscription, les époques et la proportion des versements seront ultérieurement arrêtés. Nous ne pouvons rien indiquer à cet égard avant d'avoir obtenu l'agrément du gouvernement. Les moyens d'exécution, dans une opération de cette nature, sont nécessairement subordonnés à la situation du marché et au plus ou moins d'abondance des capitaux.

Après cette première répartition de 115,000 actions, 107,000 resteront encore disponibles. Au moment fixé pour la réalisation de la fusion avec la Compagnie de Genève, nous puiserons dans cette réserve le nombre, encore indéterminé, des actions attribuées par le traité à cette Compagnie.

Ce prélèvement fait, les actions sans emploi constitueront une ressource précieuse. Nous nous présenterons alors de nouveau devant vous pour vous demander de régler par un vote spécial l'usage et la répartition de ces actions. Celles-ci ne pourront donc être détachées de la souche avant 1861 au plus tôt.

La souscription de 115,500 actions, en supposant des versements échelonnés sur la durée de l'exercice courant et les premiers mois de l'exercice prochain, mettra à notre disposition les ressources pour les dépenses immédiates; mais nous devons porter nos regards plus loin, et pourvoir dès ce moment au moins dans une certaine mesure, aux nécessités de l'avenir.

Nous vous demandons, en conséquence, l'autorisation de créer 600,000 obligations *trois pour cent*, c'est-à-dire remboursables par 500 fr. d'intérêt annuel.

Ces obligations sont destinées à former un fonds commun, dans lequel seront puisées, notamment, les obligations destinées à désintéresser, en ce qui nous concerne, les propriétaires des actions du Grand-Central. Vous remarquerez que ce n'est pas là une opération susceptible de peser sur le marché, puisqu'il s'agit simplement d'un échange de titres, et que chaque obligation délivrée correspondra à une action annulée.

La création de ces obligations nous permettra également de pourvoir aux engagements contractés envers les créanciers du Grand-Central, la Compagnie d'Orléans et envers l'Etat.

Nous vous demandons, pour tout ce qui tient aux mesures d'exécution et au procédé de réalisation, une latitude qui nous mette en situation de profiter des circonstances favorables qui viendraient à se produire.

Il est bien entendu qu'en vous demandant l'autorisation de créer ces 600,000 obligations, nous parlons au nom de la future Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée. La Compagnie de Lyon a saisi hier son assemblée générale de communications identiques, et c'est le nouveau Conseil qui viendra, à votre prochaine réunion, vous rendre compte de l'usage qu'il aura fait du fonds commun d'obligations.

Il nous reste à vous entretenir de deux questions d'un intérêt tout spécial.

L'infidélité dont une grande Compagnie a été victime a éveillé l'attention de tous les Conseils d'administration sur les dangers attachés à l'existence des caisses de dépôts de titres. La création de ces caisses dans le sein de chaque Compagnie a pour but, vous le savez, Messieurs, de couvrir, par une garantie mutuelle, les dangers et les risques que présenterait pour chaque porteur la garde et la conservation personnelle de ses titres. Dans ce système, la Compagnie se substitue à l'individu, et c'est elle qui, dans un intérêt social, et afin de donner à ses titres toutes les conditions de sécurité désirables, prend à sa charge les chances de perte. La surveillance assidue des Conseils, le contrôle et les garanties qui entourent ce service, atténuent, autant qu'il appartient à la prudence humaine de le faire, les chances de vol ou de destruction. Toutefois, ce risque, si affaibli qu'il soit, n'est pas annulé. Nous partageons les préoccupations générales à cet égard, et nous étudions, de concert avec les autres Conseils d'administration, un procédé d'organisation qui assure une sécurité égale aux Compagnies et aux porteurs de titres.

Nous sommes heureux, en attendant, de pouvoir vous déclarer qu'une vérification soigneuse et récente nous permet de constater ici le bon ordre et la régularité de ce service.

Vous savez que nos titres sont menacés d'un nouvel impôt. Si le projet devait être adopté tel qu'il a été proposé par le gouvernement, l'abonnement du timbre, en ce qui concerne les actions de la Méditerranée, serait augmenté dans une forte proportion. Il est de notre devoir de vous avertir que cette charge nouvelle et inattendue doit exercer une influence sensible sur votre revenu. Comme le projet a déjà été plusieurs fois remanié, et qu'en ce moment encore il est soumis à l'examen de la commission du budget, il est peut-être temps encore de faire un dernier effort pour conjurer ce danger. S'il est vrai que, dans la présentation de ce projet, le gouvernement se soit inspiré de ce qu'il croit être le sentiment public, nous croyons que ce sentiment a été égaré par de fausses notions : il appartient à chacun de nous, dans la sphère qui lui est propre, de rectifier et de combattre les préjugés de cette nature, toutes les fois qu'ils se produisent. Nous avons défendu vos intérêts dans cette question devant les pouvoirs officiels; complétez notre œuvre devant le public : c'est surtout en ces matières que l'opinion, si accessible aux préventions, a besoin d'être éclairée; il importe que chacun sache et répète dans quelle mesure l'industrie des chemins de fer contribue aux charges de l'Etat, et de combien de dépenses elle l'exonère. De nombreuses publications qui sont certainement connues de vous, ont donné sur ce point des calculs d'une grande signification,

La fortune de certaines lignes, qui excite l'envie de quelques-uns, devrait, au contraire, apparaître aux yeux de tous comme le témoignage éclatant des services rendus à l'industrie, au commerce et à l'agriculture. — Cette prospérité, partout où elle se produit, est l'expression de l'activité nationale, et rien de ce qui l'entrave ou l'inquiète ne saurait porter profit au pays.

Première résolution.

L'assemblée générale, approuvant les conclusions du rapport et les comptes présentés pour l'exercice 1856, fixe le dividende dudit exercice à 117 fr. par action.

Et attendu qu'une somme de 30 fr. par action a déjà été payée à titre d'à-compte sur le dividende, le solde restant à payer est fixé à 87 fr.

Deuxième résolution.

L'assemblée générale,

Conformément à la proposition du Conseil d'administration, développée dans le rapport,

Approuve et ratifie :

1° Le traité passé, le 11 avril 1857, entre les Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, d'une part, la Compagnie de Paris à Orléans, d'autre part, et la Compagnie du chemin de fer Grand-Central, encore d'autre part, ledit traité portant cession par cette dernière Compagnie aux trois premières, suivant des proportions déterminées, des lignes formant le réseau actuel du Grand-Central;

2° Le traité passé, le 11 avril 1857, entre la Compagnie d'Orléans et les Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, ledit traité portant rétrocession à ces deux dernières Compagnies du tiers appartenant à la Compagnie d'Orléans dans la concession du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais;

3° Le traité passé, le 11 avril 1857, entre les Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, portant réunion de ces deux Compagnies en une seule, suivant les clauses et conditions énumérées audit traité;

4° Ce traité passé, le 11 avril 1857, entre la Compagnie de Lyon à la Méditerranée et la Compagnie de Lyon à Genève, apportant diverses modifications au traité de fusion intervenu entre les mêmes Compagnies, le 19 décembre 1855, et approuvé par l'assemblée générale des actionnaires du 2 avril 1856.

5° La convention intervenue, le 11 avril 1857, entre Son Excellence M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et les Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, portant approbation des traités ci-dessus et concession aux deux Compagnies réunies de diverses lignes et embranchements, le tout aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à ladite convention.

Troisième résolution.

L'assemblée générale,

Conformément à la proposition du Conseil d'administration, développée dans le rapport,

Donne au Conseil d'administration du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, pouvoir et mandat, à l'effet de concerter avec le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, les mesures ayant pour objet :

1° D'établir et d'arrêter les statuts de la *Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée*, en se conformant aux dispositions des traités du 11 avril 1857, ci-dessus approuvés;

2° De constituer le Conseil d'administration de ladite *Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée*, conformément aux dispositions des art. 8 et suivants du traité de fusion, avec permanence des pouvoirs du Conseil d'administration définitif, sans renouvellement, jusqu'en 1862;

3° De porter à huit cent mille le nombre des actions de la *Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée*, sur lesquelles :

Cinq cent soixante-dix-sept mille cinq cents actions seront attribuées aux actionnaires actuels des Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, dans la proportion déterminée par l'art. 7 du traité de fusion;

Cent quinze mille cinq cents actions seront émises et offertes par préférence aux propriétaires des 577 500 actions ci-dessus créées, dans la proportion de *une* action à souscrire pour *cinq* actions possédées, et aux prix, clauses et conditions qui seront déterminés par le Conseil d'administration de la Compagnie avec l'autorisation du gouvernement.

Sur les autres actions à créer (soit 107,000) il sera prélevé le nombre nécessaire pour satisfaire, jusqu'à due concurrence, à l'époque et aux conditions prévues par les traités des 19 décembre 1855 et 11 avril 1857, aux engagements contractés envers la Compagnie de Lyon à Genève par la Compagnie de Lyon à la Méditerranée.

Le surplus desdites actions sera mis en réserve pour être ultérieurement négocié en vertu d'un vote nouveau de l'assemblée générale des actionnaires.

Le Conseil est autorisé à déléguer les pouvoirs qui lui sont conférés par la présente résolution à un ou plusieurs membres qu'il désignera.

Quatrième résolution.

L'assemblée générale,

Conformément à la proposition du Conseil d'administration, développée dans le rapport,

Digitized by Google

Autorise le Conseil à émettre six cent mille obligations de cinq cents francs chacune, rapportant quinze francs d'intérêt annuel et destinées :

1° A pourvoir aux engagements contractés,

Soit envers les Compagnies du Grand-Central et d'Orléans, pour le rachat des lignes cédées par ces deux Compagnies à la nouvelle Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en vertu des traités du 11 avril 1857,

Soit envers l'Etat, pour le paiement d'une subvention de seize millions, suivant les dispositions de l'art. 9 de la convention du 11 avril 1857;

2° A pourvoir à l'établissement des lignes nouvelles mentionnées dans ladite convention du 11 avril 1857.

Tous pouvoirs sont donnés au Conseil pour négocier, au mieux des intérêts de la Compagnie, les obligations dont le prix ou les conditions d'émission n'ont pas encore été déterminés par les traités et conditions susénoncés.

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire des actionnaires, du 28 avril 1857, présidée par M. F. Bartholony.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Le compte que nous avons à vous rendre pour l'année 1856 se recommande à votre attention par un intérêt nouveau, celui des premiers résultats de l'exploitation d'une partie de notre ligne. Le 23 juin dernier, la section de Lyon à Bourg, d'une étendue de 75 kilomètres, a été ouverte au public. Les produits de cette exploitation partielle sont loin encore d'atteindre le taux normal des revenus que nous sommes en droit d'espérer. Néanmoins, si l'on tient compte de l'isolement où se trouve encore la section exploitée, et si l'on cherche à prévoir ses progrès futurs, par comparaison avec ce qui s'est passé dans des circonstances analogues sur les lignes voisines, on reconnaît, en définitive que ces premiers résultats sont satisfaisants. C'est ce qui ressortira du compte détaillé qui sera mis sous vos yeux dans la suite de ce rapport.

Plusieurs affaires principales nous préoccupaient au moment de l'assemblée générale de l'année dernière. Les unes ont reçu la solution que nous attendions; d'autres, malgré tous nos efforts, sont encore en suspens. Hâtons-nous d'ajouter que celles-là même sont en bonne voie, et paraissent devoir se terminer prochainement d'une manière conforme à nos désirs.

Notre traité de fusion avec la Compagnie de la Méditerranée vient d'être approuvé par le gouvernement et compris dans un ensemble de mesures qui embrasse la plus grande partie des lignes du sud et de l'est de la France. La Compagnie de la Méditerranée s'unit à celle de Paris à Lyon pour former une seule Société qui prend le nom de Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée. Elle transporte à cette Société les engagements qu'elle avait contractés avec nous. Les conditions de cet acte ont été réglées d'un commun accord dans une convention du 11 de ce mois dont les dispositions principales sont les suivantes :

La Compagnie nouvelle est substituée à la Compagnie de la Méditerranée dans toutes les charges et obligations résultant pour cette dernière de son traité du 19 décembre 1855 avec la Compagnie de Genève.

Ainsi, les bases convenues pour établir les conditions finales de la fusion ne sont point changées. C'est la deuxième année d'exploitation complète de notre ligne qui sert de point de départ. Notre produit brut est augmenté de 36 0/0, et les frais d'exploitation sont réduits à 40 0/0. La seule différence est que l'équivalent de notre revenu net, calculé dans ces conditions, nous est rendu, non plus en un certain nombre d'actions de la Méditerranée, mais en une quantité proportionnée d'actions de la Société nouvelle, qui, évidemment, ne sont ni moins bonnes, ni moins solides que les premières.

Le partage égal des dépenses du raccordement de Lyon est maintenu.

La composition de la commission mixte et de la commission arbitrale, prévues par les art. 9 et 12 de de l'ancienne convention, n'est pas changée.

Il est convenu que, jusqu'à la fusion définitive, la Compagnie de Paris à la Méditerranée ne pourra abaisser, sans notre consentement, les tarifs actuellement soumis à l'homologation ministérielle pour les sections de Lyon à Dijon et de Dijon à Besançon. La Compagnie de Genève s'engage de son côté à ne pas appliquer, à moins d'une entente préalable, sur les directions de Mâcon à Genève et de Lyon à Genève, des tarifs inférieurs à ceux dont il vient d'être parlé.

Cette condition a pour but d'éviter la possibilité d'une lutte de tarifs entre les deux Compagnies à l'occasion des transports de Lyon vers le nord de la Suisse. Ces transports peuvent en effet suivre, soit la direction de Mâcon, Dijon, Besançon, Mulhouse, Bâle, soit les lignes de Genève et de l'Ouest suisse. On n'a pas voulu que l'une des deux Compagnies pût, au moyen d'abaissement de tarifs, ou suppression de distances, faire pencher la balance de son côté, et altérer ainsi l'équilibre des recettes d'après lesquelles les conditions financières de l'adjonction de la ligne de Genève doivent être réglées.

Enfin, la Compagnie de Paris à la Méditerranée s'engage à mettre à la disposition de la Compagnie de Genève le capital nécessaire pour l'achèvement complet de ses travaux, en outre des quinze millions formant le montant du nouvel emprunt autorisé par la décision ministérielle du 6 avril qui fait suite au décret du 7 mars 1857.

Ce paragraphe a besoin d'une explication détaillée.

Vous avez autorisé, l'année dernière, l'émission d'un emprunt de vingt millions. Le montant des obligations anciennes est de vingt-cinq millions, ce qui fait en tout quarante-cinq millions. L'art. 5 de notre cahier des charges était ainsi conçu : « La Compagnie est » autorisée à émettre, en actions et obligations, la ca» pital nécessaire à l'exécution de la ligne entière de » Lyon à Genève et de son embranchement sur Mâ» con. Le montant des obligations ne pourra excéder » la moitié du capital, et, en aucun cas, vingt-cinq » millions. » Il s'agissait donc d'abord d'obtenir du gouvernement l'abandon de cette clause. Nous n'avons réussi qu'à demi. Par un décret du 7 mars 1857, l'art. 5 du cahier des charges est modifié; la condition qui limite le capital en obligations à la somme fixe de vingt-cinq millions est supprimée; mais celle qui s'oppose à ce que le montant des obligations excède celui des actions est maintenue. Le capital en obligations se trouve ainsi, quant à présent, limité à quarante millions, montant du capital en actions. La nouvelle émission n'est autorisée que jusqu'à concurrence de quinze millions au lieu de vingt, en sorte qu'il reste cinq millions pour lesquels nous avons à nous pourvoir par d'autres moyens.

Vous verrez, en outre, que des circonstances imprévues, qui seront exposées et justifiées dans la suite de ce rapport, motivent une augmentation de dépenses évaluée à neuf millions.

Pour remplir ce double vide, le Conseil devait recourir de nouveau à l'administration supérieure, afin d'obtenir soit une nouvelle révision de l'art. 5 du cahier des charges, soit l'autorisation d'émettre des actions, en cas d'insuccès de la première demande. La fusion de Lyon et de la Méditerranée étant arrivée sur ces entrefaites, on eut la pensée que ces Compagnies, obligées de créer un capital considérable pour l'extension de leur réseau, consentiraient peut-être à y comprendre la somme dont la Compagnie de Genève avait besoin. La mesure paraissait d'autant plus rationnelle, que, les titres de Genève devant un jour être convertis en titres de Paris à la Méditerranée, on s'épargnait ainsi les frais et les soins d'une transformation. Des négociations s'engagèrent; notre proposition fut adoptée par les Compagnies intéressées, et bientôt après approuvée par le gouvernement. Le capital supplémentaire, tant pour compléter l'emprunt voté l'année dernière, que pour assurer l'achèvement des travaux, sera donc réalisé par la Compagnie de Paris à la Méditerranée, pour le compte et aux frais de la Compagnie de Genève.

Vous voyez, Messieurs, que l'ensemble des dispositions de ce nouveau traité n'a d'autre résultat que de substituer à notre égard la Compagnie de Paris à la Méditerranée à celle de Lyon à la Méditerranée, sans rien diminuer des avantages ou des garanties que nous avions obtenus. Vous penserez, certainement, comme nous, que la Compagnie de Lyon à Genève ne pouvait pas hésiter à les accepter.

Nous croyons cependant devoir ajouter que le Conseil d'administration a examiné si, à l'occasion de cette grande opération, nous n'avions pas intérêt à demander que l'époque de la réunion finale et absolue de la Compagnie de Genève avec celles de Lyon et de la Méditerranée fût devancée, en escomptant, pour ainsi dire, les conditions du traité du 19 décembre 1855. On aurait pour cela fixé d'un commun accord, ou, au besoin, par une décision arbitrale, d'un côté le revenu brut probable de la ligne de Genève dans l'année qui doit servir de type; de l'autre, le revenu probable du réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée pendant la même année; puis, en appliquant les majorations consenties en notre faveur, on eût établi la proportion des actions de la nouvelle Compagnie à nous délivrer immédiatement en échange des nôtres. Quelques pourparlers ont eu lieu dans cette vue; mais on n'a pas tardé à reconnaître que l'appréciation des produits respectifs probables était à peu près impossible, même en recourant aux lumières des arbitres les plus éclairés; que l'on ne pouvait apporter, quant à présent, dans le débat, que des conjectures plus ou moins contestables, et l'on est convenu d'ajourner la solution de cette question. Elle sera peut-être reprise avant l'époque fixée par les traités, mais ce sera du moins quand l'exploitation de la ligne de Genève sera plus complète et mieux connue qu'elle ne l'est aujourd'hui.

La concession du raccordement avec la ligne de la Méditerranée par le concours de Lyon, a été retardée par un événement de force majeure, l'inondation extraordinaire qui, au mois de mai dernier, est venue porter la destruction dans les quartiers des Charpennes, des Brotteaux et de la Guillotière. Le public s'étant tout d'abord préoccupé des remblais que nous commencions à élever sur la rive gauche du Rhône comme de l'une des causes qui avaient dû provoquer la rupture des digues, nous avons reçu, de l'administration du département, l'ordre d'arrêter nos travaux sur ce point. D'un autre côté, les ingénieurs de la navigation étudièrent plusieurs projets de dérivation du Rhône sur l'emplacement même de notre tracé. Pendant ces incertitudes, l'approbation de nos projets est restée suspendue. C'est depuis peu de temps seulement que MM. les ingénieurs de la navigation ont arrêté leurs idées. La dérivation du Rhône est ajournée; on se borne, quant à présent, à l'établissement d'une digue insubmersible d'une grande puissance, qui s'étend depuis les quais de Lyon jusqu'aux coteaux de Villeurbane, et l'on admet sans modifications notables le tracé de notre branche de raccordement tel que nous l'avions proposé. Il n'y avait plus, dès lors, d'obstacle à la concession sollicitée par nous, et elle nous a été effectivement accordée par décret du 7 du mois dernier, en même temps que la rectification de l'art. 5 du cahier des charges, dont il a été question précédemment.

Deux conditions nous sont imposées. La première est la construction d'un viaduc de décharge, composé de 9 arches de 10 mètres d'ouverture, à la suite de la culée gauche du pont sur le Rhône. La seconde consiste en une contribution de 200,000 fr. pour subvenir aux frais d'établissement de la grande digue insubmersible dont il vient d'être parlé. L'une et l'autre sont justifiées par les circonstances nouvelles et extraordinaires qu'a présentées l'inondation du mois de mai : l'augmentation du débouché de notre viaduc est une garantie de solidité qui a été reconnue nécessaire par le Conseil général des ponts et chaussées; quant à la contribution, comme notre tracé de raccordement est placé à un niveau submersible aussi bien que les avenues des Brotteaux et de la Guillotière, et qu'à ce titre, nous serions les premiers exposés aux ravages d'une nouvelle inondation, nous avons un intérêt direct à l'établissement d'un système d'endiguement inattaquable. La Compagnie ne pouvait refuser de contribuer à la dépense dans une juste proportion.

A la suite du décret de concession, de nouvelles conférences ont dû être ouvertes entre les ingénieurs des différents services pour fixer les détails d'exécution. Ces conférences touchent à leur terme. Les évaluations des indemnités de terrains sont faites et les acquisitions à l'amiable commencées. Cette importante affaire paraît donc sur le point de recevoir une solution définitive; mais nous ne devons pas vous dissi

Digitized by Google

muler que les exigences des différents services civils et militaires, d'une part, et celles des propriétaires des terrains traversés, d'autre part, imposeront à la Compagnie des sacrifices considérables.

En vous entretenant, l'année dernière, de la concession du tronçon de Genève à Versoix, nous vous annoncions comme très-probable la réunion en une seule Société de diverses compagnies de chemins de fer qui se partageraient alors le territoire suisse. Cette réunion vient de s'opérer partiellement. Les Compagnies Ouest-Suisse, Central, Nord-Est et Lausanne à Berne ont mis en commun leurs concessions, qui forment un réseau continu depuis Versoix jusqu'au lac de Constance. La Compagnie fusionnée nous a demandé de lui rétrocéder la section de Genève à Versoix. Le Conseil de la Compagnie de Genève a pensé qu'il était utile de contracter une alliance intime avec une Société dont le réseau est le prolongement naturel du nôtre, et qui nous met en communication avec toute la Suisse et avec l'Allemagne méridionale. Il a donc été d'avis de consentir à la proposition qui lui était faite, à la condition que la Compagnie générale suisse rembourserait à celle de Genève une somme de 1,500,000 fr., considérée comme le prix de la concession. Vous vous rappelez sans doute qu'une subvention de pareille somme avait été promise par la commune de Genève, pour obtenir que l'emplacement de la gare, fixé primitivement à la Servette, fût rapproché de la ville. Plus tard, et en échange du privilége de la concession de Versoix, la Compagnie avait consenti à renoncer à cette subvention. Cet abandon peut donc être considéré comme la condition onéreuse en échange de laquelle la concession a été donnée, et il était juste que la Compagnie qui hérite de celle-ci en tint compte à la Compagnie de Genève. L'embranchement rétrocédé à la Compagnie générale suisse commence à la sortie de la gare de Genève. Cette gare demeure la propriété exclusive de la Compagnie de Genève, l'usage seul en sera commun aux deux Compagnies. Il est convenu que, pour cet usage, la Compagnie générale paiera l'intérêt à 5 0/0 de la moitié des dépenses de toute espèce faites pour la Compagnie de Genève. Nous ne pouvons que nous féliciter de ces arrangements qui allégent nos charges en même temps qu'ils ouvrent le champ le plus favorable à notre trafic. (Annexe n° 4.)

Nous sommes encore en instance pour obtenir la concession de l'embranchement de Culoz au Rhône, et l'approbation des arrangements pris avec la Compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel. Ce retard ne tient à aucune difficulté sérieuse. L'enquête a été favorable, et nous sommes assurés des bonnes dispositions du gouvernement. L'emplacement du viaduc à construire sur le Rhône, au point de réunion des deux lignes, a seulement donné lieu à quelques observations de la part du Conseil général des ponts et chaussées, et nous avons dû lui soumettre un projet plus complet qui vient d'être approuvé. Cet incident n'empêchera pas le viaduc du Rhône, ainsi que le reste des travaux sur le territoire français, d'être terminé dans le courant de l'année prochaine, aussitôt que la section située sur le territoire sarde. En attendant, nous nous sommes entendus avec la Compagnie Victor-Emmanuel, pour organiser un service de bateaux à vapeur entre Culoz et Aix-les-Bains, en correspondance avec les trains des deux lignes, et faisant le trajet trois fois par jour dans chaque sens. La durée de la traversée doit être de deux heures, en sorte qu'à dater de l'ouverture de la section d'Ambérieu à Seyssel, qui aura lieu, suivant toutes les probabilités, le 5 du mois prochain, on ira de Lyon à Aix-les-Bains, tous temps d'arrêt compris, en moins de cinq heures. Trois semaines plus tard, à l'ouverture de la section de Mâcon à Bourg, les voyageurs partant de Paris par le train express de 8 heures du soir arriveront à Aix-les-Bains à 10 heures 1/4 du matin.

Nous poursuivons en même temps la conclusion d'un traité avec les Compagnies de Paris à Lyon et Victor-Emmanuel, pour l'organisation de services réguliers sur l'Italie. Après l'ouverture des sections de Mâcon à Bourg et d'Ambérieu à Seyssel, il ne restera plus entre Paris et Turin que deux lacunes, celle de Culoz à Aix-les-Bains, dont nous venons de parler, et celle du passage du mont Cenis. Le trajet de Paris à Turin s'effectuerait en trente-deux heures par les trains express, et trente-huit heures par les trains omnibus. Entre Turin et Milan, il n'existe qu'une lacune peu étendue, celle de Novare à Milan. On va de Turin à Milan en neuf heures, de sorte que le trajet total de Paris à Milan par les lignes de Lyon à Genève et du Victor-Emmanuel, s'effectuera en quarante et une heures par les trains express, et quarante-neuf par les trains omnibus. D'un autre côté, l'administration des postes sardes promet de faire partir de Gênes pour Libourne et Civita-Vecchia un bateau à vapeur en correspondance directe avec notre service. Le voyageur parti de Paris par le train express de huit heures cinq minutes du soir, arrivé à Turin le surlendemain à quatre heures trente minutes du matin, pourrait être à Gênes à neuf heures du matin et à Libourne à huit heures du soir. La durée des voyages sur les lignes concurrentes, soit par Bâle et le Saint-Gothard, soit par Marseille, étant infiniment plus longue, nous devons espérer attirer à nous une partie du mouvement qui se fait entre la France, l'Angleterre et l'Italie.

Vous savez déjà, Messieurs, que les sections de Lyon (Saint-Clair) à Ambérieu, et d'Ambérieu à Bourg, ont été livrées à l'exploitation à partir du 23 juin dernier. La première est à deux voies, et la seconde à une seule. Depuis l'ouverture de la ligne, on s'est occupé du parachèvement des travaux. Ils sont maintenant portés à un degré de perfection convenable, et la voie, notamment, est aussi bonne que sur aucun des chemins de fer du réseau français.

La section d'Ambérieu à Seyssel, sur 65 kilomètres d'étendue, est terminée. La réception officielle se fait en ce moment même; l'ouverture de l'exploitation est annoncée pour le 5 du mois prochain. Cette section est à deux voies sur tout son parcours. Elle comprend des travaux considérables exécutés avec un succès complet. Quelques tassements s'étaient manifestés dans les grands remblais de la vallée des Hôpitaux, ainsi qu'au passage des marais de Lléon. Ces mouvements sont aujourd'hui maîtrisés, et l'exploitation n'en éprouvera aucune entrave.

La section de Mâcon à Bourg, dont l'étendue est de 36 kilomètres, est à une voie. Elle est terminée, à l'exception du viaduc sur la Saône. Cet ouvrage est composé de cinq travées en tôle de 36 mètres d'ouverture chacune. Les piles et culées, ainsi que les abords, qui, indépendamment de plusieurs viaducs de décharge, ne comprennent pas moins de 300,000 mètres cubes de remblai, sont achevés. Les travées en tôle devaient être posées avant la fin de mai. Un accident survenu pendant le levage de l'une des poutres principales entraîne un retard qu'on évalue à quinze jours ou trois semaines. Pour ne pas faire subir un retard équivalent à l'ouverture de la section de Mâcon à Bourg, le Conseil d'administration a décidé qu'on organiserait un service provisoire de bateaux à vapeur au passage de la Saône. Les voyageurs seront conduits par un train de la ligne de Lyon jusqu'à la rive droite de la Saône, descendront en bateau par une rampe couverte, traverseront le fleuve, et trouveront sur la rive gauche un train prêt à partir pour Bourg. On estime que cette manœuvre occasionnera une perte de temps de vingt-cinq minutes à une demi-heure. Nous espérons que la section de Mâcon à Bourg, dont l'ouverture est impatiemment attendue, pourra ainsi être livrée au public dans la seconde quinzaine du mois de mai.

A cette époque nous aurons 176 kilomètres en exploitation, il restera à ouvrir :

La lacune de la gare de Saint-Clair à la gare définitive des Brotteaux, et le raccordement avec la ligne de la Méditerranée,	7	kilom.
La section de Seyssel à Genève,	52	»
Et l'embranchement de Culoz,	2	»
Ensemble,	61	kilom.

On a déjà vu que les travaux de l'embranchement de Culoz doivent être entrepris dès que la concession aura été régularisée, et qu'on espère les achever dans le courant de 1858, en même temps que ceux de la section correspondante du chemin de fer Victor-Emmanuel.

La section de Seyssel à Genève est très-avancée sur la majeure partie de son parcours.

De Bellegarde à la grande tranchée qui précède immédiatement la gare de Genève, les travaux seront terminés, et les deux voies posées avant la mauvaise saison. Cette portion de la ligne, dont l'étendue est de 30 kilomètres, comprend deux de nos ouvrages les plus importants : le viaduc de la Valserine et le tunnel du Crédo. Ce dernier est ouvert sur toute sa longueur, qui est de 3,940 mètres. Il reste à terminer l'élargissement et les revêtements en maçonnerie. Nous espérons y poser les voies dans le courant de septembre. Les parties latérales du viaduc de la Valserine sont finies; on n'a plus qu'à construire la grande voûte du milieu. L'ouvrage entier sera terminé au plus tard à la même époque que le tunnel du Crédo. Les ouvrages d'art ordinaires et les terrassements, quoique considérables, sont bien avancés et seront complétement terminés vers le mois de juillet ou d'août prochain. Un seul point, près de Chancy, présente quelques difficultés tenant à la nature du sol. Des mouvements provoqués par la surcharge d'un remblai d'une hauteur médiocre, ont nécessité la démolition d'un ouvrage d'art sans importance. On a fait un grand nombre de sondages pour reconnaître la situation de la couche sur laquelle s'opère le glissement, et l'on sera incessamment en mesure de commencer les travaux nécessaires pour en opérer l'assainissement. La grande tranchée de Châtelaine, près de Genève, comprend près de 340,000 mètres cubes de déblai, dont à peu près la moitié exécutée à l'heure qu'il est. Le surplus, à raison de 25,000 mètres cubes par mois, pourra être fait avant la fin de la campagne. Quant à la gare de Genève, les abords sont terminés, sauf la pose de quelques travées en fer ou en fonte; les remblais se poursuivent activement; les fondations du bâtiment des voyageurs sont faites; on s'occupe de la fondation des autres bâtiments et l'on va commencer les élévations. De ce côté nous ne pensons pas qu'il y ait aucun embarras à craindre.

Les difficultés véritables se trouvent entre Seyssel et Bellegarde. Dans un intervalle de 17 à 18 kilomètres, nous avons à exécuter un viaduc assez considérable, une tranchée profonde dans un terrain mouvant, et trois tunnels qui ont ensemble 2,500 mètres de longueur, séparés par de courtes lacunes.

Le viaduc destiné à franchir le ravin de la Vézéronce devait originairement être composée de deux rangs superposés d'arcades en pierres. Le sol inférieur s'étant trouvé inconsistant au point de rendre les fondations dangereuses, nous avons dû renoncer à ce système. L'obstacle pouvait être surmonté en plaçant une grande arche en maçonnerie de 45 à 50 mètres d'ouverture, dans la partie centrale du viaduc; mais dans cette région d'un accès difficile, l'approvisionnement des matériaux eût demandé un temps considérable, et nous eût exposés à voir arriver la mauvaise saison sans que les travaux fussent achevés. On a pris en conséquence le parti de recourir à une grande travée en tôle, divisée en trois parties, l'une de 50 mètres, et les deux autres de 18 mètres. Les constructeurs auxquels la Compagnie s'est adressée prennent l'engagement de livrer le passage complétement fini avant le 1er décembre prochain. Quant aux maçonneries, réduites par l'adoption de ce système à des culées ordinaires et à deux piles très-minces, nous n'avons rien à craindre pour leur achèvement en temps utile. Les premiers déblais de la tranchée de Surjoux ont déterminé des mouvements superficiels qu'on a tenté de combattre à l'aide de drainages. Mais, en l'approfondissant davantage, on a rencontré des couches de sables aquifères, sur lesquelles le coteau tout entier menaçait de glisser en masse. On a dû s'arrêter et aviser à d'autres moyens. Ceux que nous avons adoptés consistent à remplacer la partie la plus profonde de la tranchée sur une longueur de 130 mètres par un tunnel, en consolidant le reste par des revêtements en maçonnerie avec radier général. La galerie d'axe du tunnel est percée, et les revêtements sont commencés avec succès. Nous espérons encore achever ce passage difficile avant la fin de la campagne.

Les tunnels consécutifs de Bognes, de Génissiat et de Paradis, qui représentent ensemble une longueur de 2,500 mètres, sont à peu de chose près aussi avancés que le grand tunnel du Crédo, dont nous avons parlé précédemment. Le percement proprement dit sera complet dans peu de jours. La difficulté seule de réunir les matériaux et les ouvriers sur ces points presque inaccessibles, peut seule faire douter de l'achèvement des travaux d'élargissement et de revêtement avant la fin de la campagne. Nous ne négligerons rien pour arriver à ce résultat.

Indépendamment de ces ouvrages principaux, la section de Seyssel à Bellegarde présente encore plusieurs

Digitized by Google

points difficiles. Le terrain est de la plus mauvaise nature, et pas un déblai, pour ainsi dire, n'a pu être fait sans provoquer des éboulements plus ou moins considérables. Néanmoins, les mesures ont été prises pour venir à bout de tous les obstacles, et, dans peu de semaines, la voie sera posée sur près de la moitié du parcours de la section. Malheureusement, de telles difficultés ne sauraient être surmontées sans travaux supplémentaires, et le montant final des dépenses en sera nécessairement affecté.

La section de raccordement de Lyon pourrait être exécutée en très peu de temps, si les projets étaient une fois définitivement approuvés. Les conférences entre les ingénieurs des différents services vont enfin se terminer, et tout porte à croire que l'administration supérieure sera bientôt en mesure de statuer. Quelques mois après, nous pourrons livrer à l'exploitation cette lacune si importante pour notre trafic. Le viaduc du Rhône est à peu près achevé; il ne reste plus à poser qu'une partie des tympans et des garde-corps. Le viaduc de décharge prescrit à la suite des inondations sera terminé dans un mois. Il ne restera plus alors que 209,000 mètres cubes environ de remblais, d'une exécution facile, pour arriver à la gare définitive. Les travaux de la section de raccordement proprement dite, exécutés à frais communs par la Compagnie de Genève et par celle de Lyon à la Méditerranée, sont peu considérables. Le travail préparatoire des acquisitions de terrains est très avancé. Les formalités approbatives sont donc en réalité le seul obstacle que nous ayons à combattre sur ce point.

En résumé, Messieurs, les sections d'Ambérieu à Seyssel et de Mâcon à Bourg, seront exploitées dans quelques jours. Celle de Seyssel à Genève pourra être livrée à la fin de l'année, ou au moins au commencement de l'année prochaine, et quant au raccordement de Lyon, dernier complément de notre œuvre, si de nouveaux incidents administratifs ne surviennent pas, pour dejouer encore une fois nos calculs, nous devons espérer qu'elle sera ouverte au printemps prochain.

Le matériel roulant que nous avons commandé comprend :

32 machines mixtes à quatre roues couplées, avec leurs tenders, pour le service des voyageurs;

18 machines à six roues couplées, avec leurs tenders, pour le service des marchandises;

142 voitures à voyageurs;

47 wagons à bagages et autres, servant d'accessoires au service des voyageurs;

Et 741 wagons à marchandises ou à ballast.

Nous avons reçu :

20 machines mixtes avec leurs tenders;

3 machines à six roues couplées, avec leurs tenders;

122 voitures à voyageurs;

47 wagons à bagages et autres du service des voyageurs;

Et 736 wagons à marchandises et à ballast.

Avec ces ressources, nous sommes parfaitement en mesure de pourvoir à tous les besoins de l'exploitation, soit à présent, soit pendant les deux premières années qui suivront l'ouverture de la ligne entière.

L'état d'avancement des travaux, terminés aujourd'hui sur la majeure partie de notre concession, approchant de leur terme sur le reste, nous a permis de dresser un état estimatif complet des dépenses faites et à faire. Cet état dépasse nos prévisions de l'année dernière. Déjà votre attention a été appelée sur quelques-unes des circonstances qui ont donné lieu aux augmentations. Les travaux prescrits et la contribution imposée pour combattre l'inondation du Rhône à Lyon en sont une; les difficultés extraordinaires des terrains entre Seyssel et Bellegarde en sont une autre. Sans compter la transformation de la tranchée de Surjoux en tunnel, il faut s'attendre à des travaux de consolidation dépassant toutes les appréciations primitives.

Les décisions du jury ont aussi été une source de mécomptes considérables. Ainsi, la traversée des deux communes de Petit-Secconex et de Genève, y compris l'emplacement de la gare, aura coûté, pour une longueur de voie de 3,200 mètres et une superficie de 23 hectares, 2,500,000 fr., soit en moyenne 108,700 fr. l'hectare. Dans ces deux communes, les démarches les plus persévérantes pour obtenir des transactions amiables ont été infructueuses. Nous n'avons pu conclure que trois traités de cette nature. Tout le reste a été porté devant la commission arbitrale instituée par la loi fédérale. Après l'accomplissement de ce premier degré de procédure, dans lequel nous avons fait valoir nos raisons avec énergie, la Compagnie ne s'est pas tenue pour battue. Elle a interjeté appel au tribunal fédéral, mais ses efforts n'ont pas eu plus de succès. Les décisions du tribunal n'ont pas modifié d'une manière sensible les résultats de la première expertise, et c'est à peine si la Compagnie a obtenu quelques réductions insignifiantes sur deux des affaires déférées à son examen. Nous avons dû, après avoir épuisé tous les moyens de défense, subir la loi de la nécessité. La ville de Genève est entourée de propriétés d'agrément tenues avec un soin extrême. Ces propriétés sont le luxe principal, l'objet de prédilection des habitants. La richesse générale du pays leur a fait donner un prix excessif. Tous nos efforts n'ont pu prévaloir contre une exagération de valeur, admise dans le pays, sans contradiction, et résultant, il faut le reconnaître, de la nature des choses.

Enfin, Messieurs, une cause générale d'augmentation qui ne nous est pas particulière, car elle a étendu son influence sur la plupart des travaux publics, résulte de l'accroissement notable du prix de la main-d'œuvre depuis deux ans. Nous devons nous attendre à en subir plus ou moins les conséquences, bien que nos traités principaux soient des marchés à forfait. La Compagnie s'est trouvée déjà dans la nécessité de faire droit, d'elle-même, à une partie des réclamations des entrepreneurs qui, sans son secours, auraient été forcés d'abandonner leurs travaux. D'autres réclamations sont dès à présent ou seront incessamment soumises à des arbitres, et nous devons prévoir qu'il aurons de la peine à maintenir la lettre rigoureuse des conventions, en présence d'une différence incontestable entre les conditions du travail actuel et celles qui existaient au moment de la conclusion des marchés.

Ces éléments réunis et appréciés cette fois, nous l'espérons, avec une précision qui ne laisse plus de place à l'imprévu, portent le montant total de nos dépenses de toute espèce, non compris l'embranchement de Versoix, à la somme de 112,500,000 fr., qui se décompose ainsi :

Administration centrale depuis la constitution de la Société jusqu'au 1er janvier 1859, époque à dater de laquelle tous les frais tomberont à la charge de l'exploitation,	1,300,000
Intérêts des actions et obligations, compensation faite avec les produits des placements de fonds et les produits nets de l'exploitation, jusqu'au 1er janvier 1859,	6,200,000
Frais spéciaux des travaux, personnel, études, etc., (8,410 fr. par kilomètre),	2,000,000
Acquisition de terrains exceptionnels du contour de Lyon et des abords de Genève, sur 7 kilomètres,	4,500,000
Acquisition des terrains du reste de la ligne sur 230 kilomètres (32,000 fr. par kilomètre),	7,500,000
Travaux extraordinaires occupant une étendue de 13 kilomètres, savoir :	
Pont du Rhône et viaduc de décharge à Lyon, contributions pour les endiguements	2,600,000
Pont de la Saône, traversée de la vallée de la Saône, viaducs de décharge,	3,000,000
Premier viaduc de l'Ain,	1,150,000
Deuxième viaduc de l'Ain,	830,000
Tunnel de Pugieu,	920,000
Tunnels de Génissiat (2,600 mètres de longueur en 4 parties),	2,900,000
Viaduc de la Véseronce (38 mètres de hauteur),	600,000
Tunnel du Crédo (3,900 mètres de longueur,	7,450,000
Viaduc de la Valserine (50 mètres de hauteur),	500,000
Viaduc sur le Rhône à Culoz et abords (partie à la charge de la Compagnie),	1,050,000
Ensemble	21,000,000
Terrassements, ouvrages d'art courant, digues, perrés, soutènements, voies de communication, chemins latéraux, sur 225 kil. (138,400 fr. par kilomètre),	31,000,000
Barrières, clôtures, maisons de garde, trottoirs, quais, empierrements, pavages, etc., sur 237 kilomètres (13,100 fr. par kilomètre),	3,100,000
Bâtiments des stations (18,500 fr. par kilomètre),	4,400,000
Rails, coussinets, traverses, ballastage, pose de la voie, matériel fixe et roulant, outillage, mobiliers des gares, mise en train de l'exploitation (132,900 f. par kilomètre),	31,500,000
Total général	112,500,000

soit 474,600 fr., ou en nombre rond 475,000 fr. par kilomètre.

Vous trouverez sans doute ce chiffre considérable, et cependant, si vous voulez bien entrer dans le détail du tableau qui précède, vous vous expliquerez très-bien qu'il ait été atteint, malgré notre application constante à nous renfermer dans les limites de la plus rigoureuse économie. Ce qui le grossit, en effet, c'est d'abord cette masse de travaux extraordinaires, nécessités par les passages inévitables du Rhône, de la Saône, de l'Ain, et par la traversée de la chaîne du Jura. Ces grands ouvrages sont établis sans aucun luxe. La plupart reviennent à un prix moindre que leurs analogues des lignes voisines. Vous remarquerez notamment le tunnel du Crédo, dont le prix sera de 1,900 fr. le mètre, tandis que les tunnels de Blaizy et de la Nerthe, les seuls qu'on puisse lui comparer pour l'étendue et la profondeur, ont coûté : l'un, 2,100 fr., et l'autre, 2,500 fr. par mètre, dans un temps où la main-d'œuvre était beaucoup moins cher qu'elle ne l'est à présent.

Viennent ensuite en première ligne les intérêts des actions et obligations, dépenses évidemment indispensables, qu'il ne dépendait pas de nous d'amoindrir, puis le prix exorbitant des terrains des abords de Lyon et de Genève. Nous vous avons rendu compte de nos luttes dans cette dernière localité. Vous avez vu que nous n'avons succombé qu'après avoir épuisé tous les degrés de résistance. Nous nous défendrons de même à Lyon; mais les prix payés par les Compagnies dont les établissements sont terminés, nous laissent peu d'espoir d'obtenir des réductions sensibles sur le montant de nos évaluations.

Les autres articles principaux montant à 32,600 fr. par kilomètre pour les terrains, à 138,400 fr. pour les terrassements et ouvrages d'art, 132,900 fr. pour les voies et le matériel; enfin, 18,500 fr. pour les bâtiments des stations, non-seulement n'excèdent pas la moyenne des grandes lignes exécutées en France, mais encore sont notablement inférieurs aux dépenses analogues des lignes voisines aboutissant à Lyon.

Quant à la différence qui existe entre ces résultats et les prévisions premières, vous ne perdrez pas de vue les considérations que nous vous avons présentées à ce sujet, dans le rapport de l'année dernière. Les circonstances ont entièrement changé. D'une part, notre traité avec la Compagnie de la Méditerranée, maintenant réunie à celle de Lyon, nous fait une loi de rendre immédiatement nos moyens d'exploitation aussi parfaits que possible; de l'autre, la ligne de Genève, commencée comme un embranchement de frontière, et conçue avec une organisation et des travaux appropriés à cette destination restreinte, est devenue par l'exécution du chemin de fer Victor-Emmanuel et la constitution du réseau suisse, une artère de jonction européenne. Il était indispensable de changer les projets et de les mettre en rapport avec ce rôle, tout différent du premier.

Le capital de la Compagnie, tel que vous l'avez arrêté par vos délibérations de l'année dernière, s'élève à cent deux millions,

Savoir :

Capital en actions,	40,000,000
Montant du premier emprunt,	35,000,000
— du second emprunt autorisé	

Digitized by Google

par l'assemblée générale,	20,000,000
Subvention du gouvernement français,	15,000,000
— du canton de Genève,	2,000,000
Total égal	102,000,000
Nous devons y ajouter aujourd'hui le prix de la rétrocession de l'embranchement de Versoix,	1,500,000
Total	103,500,000
La dépense prévue étant aujourd'hui de	112,500,000
La différence à réaliser est de	9,000,000

Nous vous demandons l'autorisation d'y pourvoir avec le concours de la Compagnie de Paris à la Méditerranée, conformément à l'art. 8 du traité dont nous avons donné l'analyse au commencement de ce rapport.

Vous vous demandez sans doute, Messieurs, si de telles dépenses ne doivent pas inspirer des inquiétudes sur le résultat final de notre entreprise. Votre Conseil d'administration n'en conçoit aucune. Il est persuadé qu'il arrivera ici ce que l'on a vu sur la plupart de nos grandes lignes, c'est-à-dire que l'augmentation des recettes sera proportionnellement plus considérable encore que celle des dépenses. Nous venons de vous faire remarquer combien la situation de la ligne de Genève était changée depuis la constitution des réseaux suisse, piémontais et italien. Ce passage unique entre le Jura et les Alpes, où notre chemin de fer se trouve si heureusement placé, deviendra nécessairement un des liens principaux de ce groupe immense. On ne peut douter qu'il s'y établisse un courant de voyageurs et de marchandises extraordinaire. Quant au trafic local, les résultats de l'exploitation partielle commencée l'année dernière donnent tout lieu de penser qu'il dépassera notablement les prévisions.

La section livrée au public le 23 juin dernier s'étend de Saint-Clair, près de Lyon, jusqu'à Bourg, sur 75 kilomètres. Elle a produit jusqu'au 31 décembre, déduction faite de l'impôt, 712,334 58

Les frais d'exploitation se sont élevés à 431,108 82
soit 60.56 0/0 du produit brut.

Le produit net est de 281,225 76

La somme de 712,334 fr. 58 c. se décompose ainsi :

Voyageurs,	436,211 68
Bagages, voitures, etc.,	10 086 10
Messagerie,	15,643 70
Marchandises à petite vitesse,	249,863 25
Produits divers,	529 85
Total égal,	712,334 58

Le peu d'importance du produit des marchandises s'explique de lui-même. Les principaux articles de transports locaux consistent en houilles, minerais de fer, pierre de taille, plâtre et autres objets du même ordre. Or, d'un côté, notre ligne ne pénètre pas encore dans le Jura où sont les carrières et les minières; de l'autre, elle est sans communication avec les gares de la Méditerranée et de Saint-Etienne par lesquelles arrivent les houilles. La gare de Saint-Clair est à 5 kilomètres du centre de la ville, en sorte que le camionnage entre cette gare et celles des autres chemins de fer coûte à fr. par tonne, sans compter les pertes et déchets résultant des transbordements. Cette circonstance a dû arrêter le développement du transport des matières lourdes et encombrantes que nous avons citées, et paralyser le mouvement des marchandises ordinaires. Le roulage sur les directions de Genève, Bourg, Lons-le-Saunier, a continué ses expéditions. C'est seulement quand de nouvelles sections auront été livrées à l'exploitation que le chemin de fer prendra définitivement le rôle qui lui appartient.

Les mêmes difficultés, c'est-à-dire l'éloignement de la gare de Saint-Clair et l'absence de communication avec les gares des autres chemins de fer aboutissant à Lyon, ont dû exercer une assez grande influence sur le mouvement des voyageurs. Néanmoins, les résultats ont dépassé notre attente. Du 23 juin au 31 décembre, il a été transporté 215,475 voyageurs, soit en moyenne 1,070 par jour, sur une distance réduite de 33 kilomètres. Le produit avec les bagages s'est élevé à 443,939 fr. 96 c., ce qui représente 5,900 fr., et proportionnellement, pour l'année entière, 11,200 fr. par kilomètre. Beaucoup de grandes lignes donnant aujourd'hui des produits énormes n'ont pas eu des débuts aussi favorables.

Le chiffre total de la recette, voyageurs et marchandises, pendant cette première période de l'exploitation, correspond à 9,500 fr. par kilomètre, ce qui ferait plus de 18,000 fr. pour l'année entière. La section de Marseille à Avignon a donné en 1848 un produit brut total de 1,795,000 fr. pour 115 kilomètres, soit 15,700 fr. par kilomètre. Cette même section rendait, en 1855, 66,000 fr.; en 1856, 85,000 fr., et rendra probablement en 1857, 100,000 fr. par kilomètre. Nous n'entendons pas prédire aux revenus de la ligne de Genève une progression aussi extraordinaire : nous vous prions seulement de remarquer que la moitié de ce brillant résultat suffirait à nous assurer une rémunération très-satisfaisante de nos dépenses.

Rien n'a été négligé pour rendre aussi fructueuse que possible l'exploitation des sections d'Ambérieu à Seyssel et de Mâcon à Bourg que nous allons ouvrir. Des arrangements sont pris pour les correspondances et les réexpéditions sur Belley, Genève, Aix-les-Bains, Chambéry, Annecy. Sur la ligne même, on s'occupe d'encourager le développement des minières et carrières, où le trafic local doit puiser son principal aliment. Toutefois, Messieurs, il ne faut pas vous dissimuler que malgré ces efforts les résultats seront encore très-incomplets. Ce n'est qu'au printemps prochain, après l'achèvement de la section de Seyssel à Genève et l'ouverture du raccordement de Lyon, que l'exploitation entrera dans sa période normale, et c'est alors seulement que l'importance des produits commencera à donner une juste idée de la valeur de notre entreprise.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE.

Après la lecture du rapport qui précède et des pièces qui y sont annexées, les quatre propositions suivantes ont été successivement mises aux voix, et adoptées par l'assemblée générale, composée de 111 actionnaires, représentant 18,652 actions, et donnant droit à 624 voix.

L'assemblée générale, à l'unanimité :

1° Approuve le rapport du Conseil d'administration et les comptes de l'exercice 1856;

2° Approuve la convention passée le 21 mars 1857 avec la Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses, la Compagnie du chemin de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise, la Compagnie du chemin de fer Franco-Suisse, la Compagnie du chemin de fer Central-Suisse et la Compagnie du chemin de fer du Nord-Est de la Suisse, soit avec la Société générale des chemins de fer suisses, pour la cession du chemin de fer de Genève à Versoix et la jouissance commune de la gare de Genève. — Dans le cas où la Société générale des chemins de fer suisses ne serait pas définitivement constituée, ou le serait sur d'autres bases que celles du traité du 21 mars 1857, donne tous pouvoirs au Conseil d'administration pour traiter du même objet avec une ou plusieurs des Compagnies de chemins de fer suisses;

3° Approuve et ratifie le traité passé le 11 avril 1857, avec la Compagnie fusionnée des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et notamment l'art. 8, relatif à la réalisation et à l'avance des sommes nécessaires à l'achèvement de la ligne de Genève;

4° Donne tous pouvoirs au Conseil d'administration, à l'effet de solliciter des gouvernements compétents et consentir toutes modifications aux statuts et aux cahiers des charges de la Compagnie, que l'exécution des présentes résolutions rendrait nécessaires.

ANNEXE N° 2.

Ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

CONVENTION.

L'an mil huit cent cinquante-sept et le vingt-sept février,

Entre les soussignés :

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, sous la réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur, d'une part;

Et la Société anonyme établie à Paris sous la dénomination de Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève, ladite Compagnie représentée par MM. François Barthelony, Antoine-Pierre Hély-d'Oissel, président et vice-président du Conseil d'administration, agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été donnés par délibération dudit Conseil, en date du , et en outre en vertu de l'approbation donnée par la délibération de l'assemblée générale des actionnaires, en date du 30 avril 1855, d'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. L'art. 1er du cahier des charges, annexé au décret du 30 avril et à la loi du 10 juin 1853, relatifs à la concession du chemin de fer de Lyon à Genève, est modifié ainsi qu'il suit :

Le chemin de fer de Lyon à Genève, qui fait l'objet de la présente concession, se détachera du chemin de Lyon à la Méditerranée, au delà de la station de la Vitriolerie, près du passage à niveau du chemin de la Princesse, et se dirigera, suivant le tracé adopté par l'avis de la commission mixte des travaux publics, en date de 10 décembre 1855, vers le Rhône, qu'il traversera un peu en amont de Lyon; il se dirigera ensuite vers la frontière suisse, en passant à ou auprès de Montluel, Meximieux, Ambérieu, Saint-Rambert, et se portant sur Bellegarde et le fort de l'Ecluse, soit par Culoz et la rive droite du Rhône, soit par la vallée du Séran, dite le val du Romey, suivant le tracé qui sera déterminé par l'administration.

Art. 2. Une gare de voyageurs sera établie sur l'emplacement actuel de l'enceinte fortifiée, à l'endroit où elle est traversée par le cours Vitton, entre le fort des Brotteaux et la lunette des Charpennes; l'enceinte fortifiée sera reconstruite en avant de la gare.

Dans le cas où l'utilité d'une gare spéciale de marchandises à Lyon, pour le service de la ligne de Genève, serait reconnue, cette gare devra être établie en dehors de l'enceinte fortifiée, en avant du fort de la Part-Dieu, entre le cours Lafayette et la route départementale n° 9, de Crémieu à Lyon.

Art. 3. Il sera ajouté au viaduc projeté pour le passage du Rhône, et sur la rive gauche de ce fleuve, des arches supplémentaires d'un débouché linéaire total de quatre-vingt-dix mètres (90m), chaque arche ayant au moins dix mètres (10m) d'ouverture.

Un passage sous rails devra être construit en un point qui sera déterminé par l'administration, pour la mise en communication des digues d'inondation à exécuter aux Brotteaux, en amont et en aval du chemin de fer.

Art. 4. La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, les travaux spécifiés dans les art. 2 et 3 qui précèdent, et en se soumettant aux clauses et conditions du cahier des charges mentionné à l'art. 1er.

Elle s'engage en outre à contribuer pour une somme de deux cent mille francs (200,000 fr.) à la construction des digues de défense des Brotteaux.

Ladite somme devra être versée par la Compagnie dans les caisses du Trésor, aux époques qui lui seront indiquées par l'administration.

Art. 5. Dans le cas où, pour diminuer la hauteur des crues du Rhône, l'administration jugeait utile d'établir, latéralement au chemin de fer, un canal de dérivation, la Compagnie sera tenue d'exécuter à ses frais, et sans aucun recours contre l'Etat, toutes les modifications qu'il pourrait être nécessaire d'apporter aux ouvrages du chemin de fer, par suite de l'établissement dudit canal.

Art. 6. Le premier paragraphe de l'art. 5 du même cahier des charges est modifié ainsi qu'il suit :

La Compagnie est autorisée à émettre en actions et obligations le capital nécessaire à l'exécution de la ligne entière de Lyon à Genève et de son embranchement sur Mâcon; le montant des obligations ne pourra excéder la moitié du capital, et leur émission ne pourra être faite qu'en vertu d'une autorisation du ministre des travaux publics, qui en déterminera la forme, le mode et le taux de négociation, et qui fixera les épo-

Digitized by Google

ques et les quotités des versements successifs jusqu'à complète réalisation.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé : E. ROUHER.

Approuvé l'écriture :

Le président du Conseil d'administration, — *Le vice-président du Conseil d'administration,*

Signé : F. BARTHOLONY. — *Signé* : HÉLY D'OISSEL.

Enregistré à Paris, le 11 mars mil huit cent cinquante-sept, folio 176 verso, case 6 ; reçu deux francs et quarante centimes de double décime.

Signé : BORDEAUX.

Pour copie conforme :

Le secrétaire général,

Signé : DE BOURSEVILLE.

ANNEXE N° 3.

Ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

DÉCRET.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Vu notre décret du 30 avril 1853, et la loi du 10 juin de la même année, portant concession du chemin de fer de Lyon à Genève, ensemble le cahier des charges y annexé, et notamment les art. 1 et 5 dudit cahier des charges ;

Vu notre décret du 6 août 1853, portant approbation des statuts de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève ;

Vu les pièces du projet présenté par ladite Compagnie et ayant pour objet la modification du point d'arrivée du chemin de fer à Lyon, et l'exécution d'une voie de raccordement avec la ligne de Lyon à la Méditerranée ;

Vu le dossier de l'enquête ouverte conformément à l'art. 3 de la loi du 3 mai 1841, et spécialement le procès-verbal de la Commission d'enquête, en date du 10 janvier 1855 ;

Vu l'avis en forme d'arrêté du sénateur chargé de l'administration du département du Rhône en date du 20 juillet 1855 ;

Vu l'avis du Conseil général des ponts et chaussées du 6 septembre 1855 ;

Vu l'avis de la Commission mixte des travaux publics, en date du 10 décembre 1855 ;

Vu la lettre de notre ministre secrétaire d'Etat au département de la guerre, en date du 30 dudit mois, portant adhésion à l'avis ci dessus mentionné ;

Vu les avis du Comité consultatif des chemins de fer, en date des 9 février et 28 juin 1856 ;

Vu le rapport de l'ingénieur en chef du service du Rhône, en date du 13 novembre 1856 ;

Vu la loi du 3 mai 1841, et le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, art. 4 ;

Vu la convention provisoire passée le 27 février 1857, entre notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Article premier. La convention provisoire passée le 27 février 1857, entre notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève, portant modification du point d'arrivée dudit chemin dans l'intérieur de Lyon, est et demeure approuvée.

Ladite convention restera annexée au présent décret.

Art. 2. Cette convention ne sera passible que du droit fixe de 1 fr.

Art. 3. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au Palais des Tuileries le 7 mars 1857.

Signé : NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé : ROUHER.

Pour ampliation :

Le secrétaire général,

Signé : DE BOURSEVILLE.

ANNEXE N° 4.

TRAITÉ

Relatif à la cession du tronçon de Genève à Versoix et à l'usage commun de la gare de Genève.

Entre :

La Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève :

Représentée par M. Jayr, président du Comité d'administration, et M. de Monicault, membre du Conseil d'administration de ladite Compagnie, en vertu de pouvoirs qui leur ont été donnés, à cet effet, par délibération dudit Conseil d'administration, en date de ce jour, dont un extrait demeurera annexé aux présentes;

Et la Compagnie du chemin de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise ;

Représentée par M. Jean Charles Rivet, président du Conseil d'administration de ladite Compagnie, et M. Antoine-Pierre Hély d'Oissel, membre du même Conseil ;

d'une part ;

Et la Compagnie du chemin de fer du Nord-Est suisse, dont le siége est à Zurich ;

Représentée par M. Alfred Escher, président du Comité de direction, et M. J.-F. Peyer-im-of, de Schaffhouse ;

La Compagnie du chemin de fer Central-Suisse, dont le siége est à Bâle ;

Représentée par M. Geigy, président du comité de direction ; M. G. Trog, membre du comité de direction, et M. Adolphe Marcuard, membre du Conseil d'administration de ladite Compagnie ;

La Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses, dont le siége est à Lausanne ;

Représentée par M. Emile Pereire, président du comité de Paris ; M. L. Aubert, président du comité de direction, et M. Ch. Odier, membre du Conseil d'administration de ladite Compagnie ;

Et la Compagnie du chemin de fer franco-suisse, dont le siége est à Neuchâtel ;

Représentée par M. Henri Hottinguer, et M. L. Denzler, membre du Conseil d'administration de ladite Compagnie ;

Ces quatre dernières Compagnies stipulant conjointement au nom et pour compte de la future Société générale des chemins de fer suisses, pour laquelle elles se portent fort, sauf la ratification des assemblées générales ;

d'autre part ;

Il a été exposé ce qui suit :

Par une convention, en date du vingt et un mars mil huit cent cinquante-sept, les Compagnies du Nord-Est suisse, du Central suisse, de l'Ouest des chemins de fer suisses, du chemin de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise, et du chemin de fer franco-suisse se sont réunies, sous la réserve de l'approbation de leurs assemblées générales respectives, en une seule et même Compagnie, qui a pris le nom de *Société générale des chemins de fer suisses.*

MM. Jean-Charles Rivet et Antoine-Pierre Hély d'Oissel, agissant aux termes des pouvoirs qui leur ont été conférés par la Compagnie de Lausanne à Fribourg, ont, suivant cette convention, apporté à la fusion les droits résultant pour la Compagnie de Lausanne à Fribourg de la convention du huit avril mil huit cent cinquante-six, et des actes qui s'y rattachent.

En outre, en vertu de l'autorisation qui leur a été donnée par le Conseil d'administration de la Compagnie de Lyon à Genève dont ils font partie, ils se sont portés fort pour la cession de la ligne de Genève à Versoix par le Conseil d'administration de la Compagnie de Lyon à Genève à la Société générale des chemins de fer suisses, et il a été convenu que les conditions de cette cession feraient l'objet d'un traité particulier où interviendraient ensemble la Compagnie de Lyon à Genève et celle de Fribourg.

En conséquence, les parties susnommées ont arrêté les conventions suivantes, sous la réserve de l'approbation de l'assemblée générale des actionnaires des Sociétés intéressées.

Article premier. La Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève cède et transporte à la future Société générale des chemins de fer suisses la concession de la ligne de Genève à la frontière vaudoise, dans la direction de Morges, y compris la commune de Céligny, telle qu'elle résulte : 1° de la convention du quatre août mil huit cent cinquante-cinq, et de la loi du premier septembre suivant ; 2° l'acte de cession des vingt-sept et vingt-huit octobre, passé conformément à la décision de l'assemblée générale des actionnaires du vingt-six avril mil huit cent cinquante-six ; 3° de la déclaration du vingt février mil huit cent cinquante-sept, constatant que la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève a rempli toutes les conditions du contrat, et que la concession est définitive.

Art. 2. La ligne concédée commence à l'extrémité orientale de la gare de Genève, au lieu dit le *Pré de Vincy;* elle aboutit à la frontière vaudoise près de Versoix, et comprend, en outre, la traversée de la commune de Céligny.

Art. 3. Aussitôt après la ratification des assemblées générales des actionnaires des Compagnies intéressées, et la constitution définitive de la Société générale des chemins de fer suisses, la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève mettra la Société générale en possession : 1° de tous les plans, études, devis et marchés en cours d'exécution ; 2° des terrains acquis, plans parcellaires et estimation ; 3° des travaux commencés, approvisionnements et matériel de toute sorte.

La Société générale des chemins de fer suisses remboursera à la Compagnie de Lyon à Genève, sur états vérifiés contradictoirement, les dépenses de toute espèce faites jusqu'au jour de cette prise de possession.

Art. 4. La Société générale paiera, en outre, sans intérêt, à la Compagnie de Lyon à Genève, une somme de un million cinq cent mille francs au moment de l'entrée en jouissance de la gare de Genève.

Art. 5. La Compagnie de Lyon à Genève reste propriétaire de la gare.

L'usage seul en sera rendu commun aux deux Compagnies, moyennant les conditions suivantes :

Il sera dressé, contradictoirement, un état de toutes les dépenses d'établissement des parties de la gare servant à l'usage commun, comprenant les acquisitions de terrains, remblais, mur de soutènement, égouts, empierrements, pavés, ballastage, clôtures, voies et accessoires, bâtiments, abords, etc.

La Société générale suisse paiera pour toute redevance à la Compagnie de Lyon à Genève, et quelle que soit l'importance de son trafic, l'intérêt à 5 0/0 de la moitié du montant de ces dépenses.

S'il reste sur le terre-plein de la gare des emplacements disponibles pour la construction des bâtiments spécialement et uniquement affectés au service de la Société générale, notamment pour l'établissement d'un petit dépôt de machines avec ses dépendances, ces emplacements seront mis à la disposition de la Société générale, qui établira à ses frais les constructions, voies et dépendances nécessaires. Elle paiera seulement l'intérêt à 5 0/0 de la totalité des dépenses d'acquisitions de terrains, remblais, etc., correspondant à ces emplacements.

Moyennant le paiement de ces redevances, la Société générale des chemins de fer suisses percevra complétement les tarifs de transport et de pesage dus,

Digitized by Google

pour le parcours des voyageurs et des marchandises, entre le point de raccordement des deux lignes à la sortie de la gare et le centre du bâtiment des voyageurs, comme si cette partie de la ligne de Lyon à Genève faisait partie du réseau de la Société générale des chemins de fer suisses.

Au moment de l'ouverture de la section de Versoix, il sera fait, d'accord entre les deux Compagnies, un règlement pour l'entretien des voies, l'éclairage et le chauffage des gares, le personnel du service commun et celui des services spéciaux à chaque Compagnie, les entreprises d'omnibus, de factage et de camionnage, les correspondances de voyageurs, traités de réexpédition, etc. Ce règlement sera, sauf les différences locales, établi sur le modèle de celui qui sera alors en vigueur pour l'usage commun de la gare de Mâcon entre les Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à Genève.

Art. 6. Il est entendu que la cession de la ligne de Versoix ci-dessus stipulée n'est faite par la Compagnie de Lyon à Genève que sous la condition expresse :

Que la Compagnie du chemin de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise aura adhéré, par le vote de son assemblée générale, au traité de fusion du vingt et un mars mil huit cent cinquante-sept, et que la Société générale des chemins de fer suisses sera définitivement constituée aux termes dudit traité.

Dans le cas où cette condition ne serait pas réalisée, la présente convention demeurera nulle et non avenue.

Fait en six originaux, à Paris, le vingt et un mars mil huit cent cinquante-sept.

(*Suivent les signatures.*)

TRAITÉ

Entre les Compagnies des chemins de fer d'Orléans, de Paris à Lyon, de Lyon à la Méditerranée et du Grand-Central.

Entre les soussignés,

1° M. François Barthelony, président du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, agissant au nom de ladite Compagnie, en vertu des pouvoirs à lui conférés par délibération du Conseil d'administration en date de ce jour, conformément à la délibération de l'assemblée générale du 30 mars 1857, *d'une part;*

2° M. Auguste Dassier, président du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, agissant au nom de ladite Compagnie, en vertu des pouvoirs à lui conférés par délibération du Conseil d'administration en date du 3 avril 1857;

Et M. Sylvain Dumon, président du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, agissant au nom de ladite Compagnie, en vertu des pouvoirs à lui conférés par délibération du Conseil d'administration en date du 3 avril 1857;

Lesdites Compagnies des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée agissant collectivement et dans un même intérêt, *d'autre part;*

3° M. Benoît-Charles-Antoine Chatelus, vice-président du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central, agissant au nom de ladite Compagnie, en vertu des pouvoirs à lui conférés par délibération du Conseil d'administration en date du 24 mars 1857, *encore d'autre part;*

Les trois derniers agissant sous réserve de la ratification des assemblées générales des actionnaires de chacune des Compagnies contractantes,

A été convenu ce qui suit :

Article 1er. La Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France cède et abandonne, 1° à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans; 2° aux Compagnies des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée réunies, les concessions qui lui appartiennent en vertu des lois, décrets et conventions qui la régissent, et, en outre, tout ce qui constitue son actif social, et notamment les forges, mines et ateliers composant la régie d'Aubin. Cette cession est acceptée par chacune des trois Compagnies d'Orléans, de Lyon et de la Méditerranée, dans les proportions et dans les conditions ci-après.

Art. 2. La part de la Compagnie d'Orléans dans la création du réseau général du chemin de fer Grand-Central, se compose des lignes et concessions ci-après :

1° Ligne de Limoges à Agen;
De Contras à Périgueux;
De Périgueux au Lot;
Du Lot à Montauban avec embranchement sur Rodez;
D'Arvant par Aurillac à la ligne de Périgueux au Lot;
De Montluçon à Moulins;

2° Des forges, mines et ateliers composant la régie d'Aubin;

3° Des droits éventuels et des engagements relatifs aux concessions des embranchements sur Cahors, Villeneuve-d'Agen, Bergerac et Tulle.

Art. 3. La part des Compagnies réunies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée se compose des lignes et concessions ci-après :

1° Lignes de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont;
De Clermont à Arvant;
D'Arvant à Saint-Etienne, par le Puy;

2° Du tiers appartenant à la Compagnie du Grand-Central, dans la concession du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais, telle qu'elle est établie par les décrets des 7 avril et 26 décembre 1853 et les actes y annexés.

Art. 4. La Compagnie d'Orléans et les Compagnies de Lyon et de la Méditerranée, pour les parties du réseau qui leur sont attribuées, sont substituées activement et passivement à tous les droits et obligations de la Compagnie du Grand-Central, soit à l'égard de l'Etat, soit à l'égard des tiers.

En conséquence, les Compagnies feront, chacune pour la part la concernant, leur fait propre et personnel de tous les engagements contractés par la Compagnie du Grand-Central, et elles prendront le lieu et place de ladite Compagnie, pour l'exécution des conventions, traités, baux, marchés et engagements quelconques, contractés par ladite Compagnie, pour tout ce qui se rapporte à la construction, la réparation, l'entretien et l'exploitation des chemins de fer et usines compris dans la part de chacune d'elles.

Art. 5. Toutes les charges des emprunts contractés par la Compagnie du Grand-Central, jusqu'au jour de la prise de possession, seront partagées entre la Compagnie d'Orléans et les Compagnies réunies de Lyon et de la Méditerranée, dans les proportions ci-après :

La Compagnie d'Orléans fait son fait propre et personnel des quarante-quatre mille deux cents (44,200) obligations formant le prix des forges, mines et ateliers d'Aubin.

Le surplus des obligations émises sera réparti entre les trois Compagnies dans la proportion de 66 0/0 à la charge de la Compagnie d'Orléans, et de 34 0/0 à la charge des Compagnies de Lyon et de la Méditerranée.

Art. 6. La subvention de soixante-dix-huit millions (78,000,000), accordée par l'Etat à la Compagnie du Grand-Central, aux termes des articles 6 et 7 de la convention annexée à la loi du 2 mai 1855, sera répartie entre les deux groupes, savoir : soixante-douze millions (72,000,000) à la Compagnies d'Orléans, et six millions aux deux autres Compagnies.

Art. 7. Les Compagnies d'Orléans, de Lyon et de la Méditerranée prendront possession des lignes composant le réseau du Grand Central dans l'état d'avancement qui sera constaté contradictoirement.

Dans le cas où les dépenses effectuées sur les chemins de fer compris dans les deux groupes ne seraient pas dans la proportion de 66 0/0 pour la part d'Orléans, à 34 0/0 pour la part de Lyon et de la Méditerranée, cette proportion sera rétablie au moyen d'un prélèvement sur les valeurs composant l'encaisse et le portefeuille de la Compagnie du Grand-Central, et, en cas d'insuffisance, par voie de compensation directe entre la Compagnie d'Orléans et les deux Compagnies de Lyon et de la Méditerranée.

Après le prélèvement dont il est question au paragraphe précédent, l'excédant, s'il en existe, sera partagé entre les Compagnies, dans la même proportion de 66 0/0 à 34 0/0.

La Compagnie du Grand-Central déclare que sa part du produit net du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais, n'a point été distribuée par elle, et fait par conséquent partie de son actif. Il est entendu que ce produit net, depuis l'origine de la concession jusqu'au 31 décembre 1856, appartient en entier aux Compagnies cessionnaires.

Art. 8. Pour prix de la présente cession, il sera délivré en échange des 224,000 actions qui composent le fonds social de la Compagnie du Grand-Central, et à raison de deux obligations 1/3 par chaque action libérée de 500 fr., 522,666 2/3 obligations de 500 fr. chacune, portant un intérêt annuel de 15 fr., jouissance du 1er janvier 1857, et amortissables pendant la durée de la concession des Compagnies cessionnaires. Ces obligations seront de même forme que les obligations de même nature déjà émises par les Compagnies d'Orléans, de Lyon et de la Méditerranée. Elles seront créées par les Compagnies dans la proportion de 66 0/0 par la Compagnie d'Orléans, et de 34 0/0 par les Compagnies de Lyon et de la Méditerranée.

Toutefois, pour faciliter la liquidation des actions du Grand-Central, il demeure convenu qu'il sera délivré, pour chaque action de ladite Compagnie, une obligation des Compagnies réunies de Lyon et de la Méditerranée, et une obligation et un tiers de la Compagnie d'Orléans; l'excédant d'obligations ainsi avancées par les Compagnies de Lyon et de la Méditerranée, sera compensé, en diminuant d'autant le nombre d'obligations que, aux termes de l'art. 5, elles sont tenues de prendre à leur charge dans les emprunts émis par la Compagnie du Grand-Central.

La délivrance de ces obligations sera faite à mesure de la remise d'un nombre correspondant d'actions du Grand-Central, lesquelles seront annulées.

Art. 9. Les comptes et le bilan de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central, arrêtés au 31 décembre 1856, serviront de base à la présente cession et à tous ses effets.

Art. 10. Dès que le présent traité sera devenu définitif, la prise de possession du réseau du Grand-Central par les Compagnies d'Orléans, de Lyon et de la Méditerranée, s'effectuera dans le plus bref délai. Elle se réalisera par la remise, entre les mains de chacune des Compagnies cessionnaires, de tous les services afférents à chaque section.

Les Compagnies d'Orléans, de Lyon et de la Méditerranée se concerteront pour prendre réception en commun du service central et de toutes les parties du service non susceptibles de division.

La délivrance, tant partielle que collective, à faire aux Compagnies d'Orléans, de Lyon et de la Méditerranée, comprendra l'encaisse métallique, les valeurs, titres, livres, pièces comptables, mobiliers de bureaux, gares, stations, matériel de transport de toute espèce et de toute nature, ateliers, outillage, approvisionnements, etc., et, en un mot, toutes les valeurs mobilières et immobilières composant l'actif de la Compagnie du Grand-Central, sans en rien excepter ni réserver.

Il sera dressé de tout un inventaire contradictoire.

La prise de possession des valeurs composant l'actif du Grand-Central s'effectuera en bloc, à forfait et sans discussion, tel que ledit actif se trouvera exister au moment de la délivrance, laquelle tiendra lieu, au Conseil d'administration du chemin de fer Grand-Central, de décharge définitive, sans recours ni recherches pour quelque cause que ce puisse être.

Art. 11. Ceux des employés de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central et du Bourbonnais qui seraient congédiés par suite de la mise à exécution des présents accords, seront indemnisés sur le même pied que l'ont été les employés du chemin de fer d'Orléans, du Centre, de Bordeaux et de Nantes, lors de la fusion de ces quatre Compagnies; c'est-à-dire qu'ils recevront pour indemnité neuf mois de la totalité de leurs appointements et neuf mois de demi-solde.

Art. 12. La gestion du Conseil d'administration du chemin de fer Grand-Central continuera jusqu'à la

Digitized by Google

prise de possession ; mais il est entendu que cette gestion a lieu pour le compte des Compagnies d'Orléans, de Lyon et de la Méditerranée, à partir du 1er janvier 1857.

Art. 13. Le présent traité et les propositions qui en sont la conséquence seront soumis, dans le plus bref délai, à la ratification des assemblées générales de chacune des Compagnies de Lyon, de la Méditerranée et du Grand-Central.

Art. 14. Dans le cas où le présent traité ne recevrait pas l'approbation du gouvernement, ou ne serait pas ratifié par les assemblées générales des Compagnies dans un délai de six mois à partir de ce jour, la présente convention provisoire serait considérée comme nulle et de nul effet.

Art. 15. Toutes contestations quelconques qui pourraient survenir entre les Compagnies contractantes relativement à l'exécution du présent traité, seront jugées souverainement et sans appel par trois arbitres nommés d'un commun accord et, à défaut, par le président du tribunal de commerce de la Seine.

Fait et signé en autant d'originaux qu'il y a de parties, à Paris, le onze avril mil huit cent cinquante-sept.

TRAITÉ

Entre les Compagnies des chemins de fer d'Orléans, de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée.

Entre les soussignés :

1° M. François Bartholony, président du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, stipulant au nom de ladite Compagnie, en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés par délibération du Conseil d'administration en date de ce jour, conformément à la délibération de l'assemblée générale du trente mars mil huit cent cinquante-sept, d'une part ;

2° M. Auguste Dassier, président du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, stipulant au nom de ladite Compagnie, en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés par délibération du Conseil d'administration en date du trois avril mil huit cent cinquante-sept, d'autre part ;

3° M. Sylvain Dumon, président du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, stipulant au nom de ladite Compagnie, en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés par délibération du Conseil d'administration en date du trois avril mil huit cent cinquante-sept, encore d'autre part ;

Les deux derniers agissant sous réserve de la ratification des assemblées générales des actionnaires de chacune des Compagnies qu'ils représentent,

A été convenu ce qui suit :

Art. 1er. La Compagnie du chemin de fer d'Orléans cède aux Compagnies des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée :

1° La part qui lui appartient dans la concession du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais, telle qu'elle est établie par les décrets des 7 avril et 26 décembre 1855, et les actes y annexés ;

2° Sa participation d'intérêt dans la Société formée entre ladite Compagnie d'Orléans, la Compagnie de Paris à Lyon et la Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France, pour la construction et l'exploitation dudit chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais, telle que ladite participation d'intérêt résulte de l'acte de Société du 31 janvier 1855.

Art. 2. Par l'effet :

1° De la cession qui fait l'objet de l'article précédent ;

2° Du traité intervenu ce jour entre les Compagnies réunies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, d'une part, et la Compagnie du chemin de fer Grand-Central, d'autre part, portant cession, au profit des deux premières Compagnies, du tiers d'intérêt appartenant au Grand-Central dans la ligne du Bourbonnais ;

3° Du traité de réunion intervenu ce jour entre les Compagnies des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, en vertu duquel la Compagnie de Paris à Lyon fait apport à la future Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée du tiers lui appartenant dans la même ligne du Bourbonnais.

Les trois intérêts associés en vue de la construction et de l'exploitation du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais se trouvent réunis et confondus entre les mains de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

En conséquence, la convention du 31 janvier 1855 qui a constitué entre les trois Compagnies d'Orléans, de Paris à Lyon et du Grand-Central la Société concessionnaire de la ligne du Bourbonnais, est et demeure résiliée de fait et de droit, à partir du 1er janvier mil huit cent cinquante-sept.

Art. 3. Le bilan et les comptes de la Société du Bourbonnais, arrêtés au trente et un décembre mil huit cent cinquante-six, serviront de base et de point de départ à la cession et à la résiliation qui font l'objet des deux articles précédents, et à tous leurs effets.

Art. 4. Les dispositions de la convention du 31 janvier 1855, relatives à la cession et à la prise de possession de diverses sections ayant fait originairement partie du réseau de la Compagnie d'Orléans et abandonnées par ladite Compagnie à la Société du Bourbonnais, seront exécutées à partir du premier janvier mil huit cent cinquante-sept par la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, qui prend, quant à ce, le lieu et place de l'ancienne Société du Bourbonnais.

Art. 5. Les art. 9, 10 et 13 de la convention du 31 janvier 1855, qui règlent certaines dispositions spéciales au trafic et à l'exploitation des réseaux d'Orléans et du Bourbonnais, sont et demeurent abrogés purement et simplement. Les deux Compagnies rentrent, quant à ce, dans le droit commun, et recouvrent leur indépendance réciproque.

Toutefois, les dispositions de l'art. 11, concernant le droit réservé à la Compagnie d'Orléans de conduire ses trains sur la section du Guétin à Nevers moyennant une taxe réduite et l'usage commun des gares de Nevers et du Pavillon, sont maintenues.

Les questions relatives à l'exploitation des gares communes aux deux réseaux feront l'objet d'un règlement ultérieur. En cas de difficultés à cet égard, il en sera référé à la commission arbitrale instituée par l'art. 9 ci-après, ou à une commission spéciale instituée de la même manière.

Art. 6. La Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pourvoira directement, à compter du premier janvier mil huit cent cinquante-sept, au service des obligations souscrites solidairement par les trois Compagnies d'Orléans, du Grand-Central et de Paris à Lyon, en exécution de l'article 2 de la convention du 31 janvier 1855. Spécialement, ladite Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée devra garantir, à la Compagnie d'Orléans, pour tous les engagements contractés envers les tiers, par ladite Compagnie, en sa qualité de membre de l'ancienne Société du Bourbonnais.

Art. 7. La Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée substituera ses propres obligations aux obligations de l'ancienne Société du Bourbonnais qui restaient encore à délivrer à la Compagnie d'Orléans, pour restant prix des sections cédées par cette dernière Compagnie au réseau du Bourbonnais, en exécution des articles 3 et 6 de la convention du 31 janvier 1855.

La même substitution s'opérera pour toutes celles des obligations de l'ancienne Société du Bourbonnais déjà émises, qui seront présentées à la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée par la Compagnie d'Orléans.

Art. 8. Le prix de la cession qui fait l'objet de la présente convention sera évalué et réglé ainsi qu'il suit :

1° Pour toute la période qui s'écoulera du premier janvier mil huit cent cinquante-sept jusqu'à l'ouverture de la ligne entière de Paris à Lyon, par Roanne et Saint-Étienne, les Compagnies de Lyon et de la Méditerranée paieront à la Compagnie d'Orléans une indemnité provisoire, calculée sur le pied de un million cent mille francs (1,100,000) par an ;

2° A partir de l'ouverture de la ligne de Paris à Lyon, par Roanne et Saint-Étienne, l'indemnité provisoire sera portée à deux millions de francs (2,000,000) par an ;

3° A l'expiration des trois premiers exercices complets, du premier janvier au trente-et-un décembre, comptés de l'ouverture de la ligne entière de Paris à Lyon, par Roanne et Saint-Étienne, l'annuité à attribuer à la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, à titre d'indemnité définitive, sera fixée et arrêtée par trois arbitres.

Les arbitres tiendront compte dans leur appréciation, notamment, de l'influence qu'aura pu exercer sur le trafic du réseau d'Orléans l'abrogation des dispositions des articles 9, 10 et 13 de la convention du 31 janvier 1855, ainsi que les dépenses restant à faire pour l'exécution de la section de Roanne à Lyon par Tarare, et des produits probables de cette section.

En ce qui concerne les annuités échues au moment du règlement arbitral, et spécifiées payables en argent, les arbitres décideront s'il y a lieu de maintenir ou de modifier le chiffre de ces annuités, et les parties se tiendront compte de la différence en plus ou en moins, s'il en existe.

En ce qui concerne les annuités futures, le service en sera assuré par la délivrance, entre les mains de la Compagnie d'Orléans, d'un nombre suffisant d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, portant quinze francs d'intérêt annuel et remboursables par cinq cents francs suivant un tableau d'amortissement réparti sur la durée de la concession de cette dernière Compagnie. Lesdites obligations seront d'ailleurs de même nature et de même forme que les obligations dites trois pour cent, déjà émises par les Compagnies de Lyon et de la Méditerranée.

Art. 9. Dans le cas où les Compagnies ne s'entendraient pas sur le choix des trois arbitres, la Compagnie d'Orléans en désignerait un, les Compagnies de Lyon et de la Méditerranée en désigneraient un autre ; le troisième arbitre sera désigné par les deux autres arbitres nommés et, à défaut, par le président du tribunal de commerce de la Seine, à la requête de la partie la plus diligente.

Art. 10. Dans le cas où le présent traité ne recevrait pas l'approbation du gouvernement ou ne serait pas ratifié par les assemblées générales des Compagnies de Lyon et de la Méditerranée, dans un délai de six mois à partir de ce jour, la présente convention serait considérée comme nulle et de nul effet.

Art. 11. Toutes les difficultés auxquelles pourrait donner lieu l'exécution ou l'interprétation des présents accords, seront réglées par les arbitres institués conformément à l'article 9 ci-dessus.

Fait et signé en autant d'originaux qu'il y a de parties, à Paris, le onze avril mil huit cent cinquante-sept.

TRAITÉ

Entre les Compagnies des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée.

Entre les soussignés,

M. Auguste Dassier, président du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, agissant au nom de ladite Compagnie, en vertu des pouvoirs à lui conférés par délibération du Conseil d'administration, en date du trois avril mil huit cent cinquante-sept, d'une part ;

Et M. Sylvain Dumon, président du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, agissant au nom de ladite Compagnie, en vertu des pouvoirs à lui conférés par délibération du Conseil d'administration, en date du trois avril mil huit cent cinquante-sept, d'autre part ;

A été convenu ce qui suit :

Art. 1er. Les Compagnies des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée se réunissent dans le but de former une Compagnie unique et

Digitized by Google

de mettre en commun les concessions qui leur appartiennent.

Art. 2. La réunion des deux Compagnies se réalisera de droit le jour où elle aura été autorisée par le gouvernement et approuvée par les assemblées générales des actionnaires de chacune d'elles.

Toutefois la réunion se reportera, quant à ses effets, au premier janvier mil huit cent cinquante-sept, époque dès ce moment convenue pour la mise en commun des intérêts des deux Compagnies.

Art. 3. La Compagnie définitive, formée de la réunion des deux Compagnies contractantes, prendra la dénomination de Compagnie des CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Art. 4. La Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée sera mise purement et simplement au lieu et place des deux Compagnies actuelles, activement et passivement. En conséquence, elle fera son fait propre de tous les engagements contractés par lesdites Compagnies, soit envers l'Etat, soit envers les tiers.

Spécialement, elle prendra à sa charge les obligations émises par les deux Compagnies.

Enfin, elle sera substituée auxdites Compagnies pour tout ce qui concerne les marchés, traités, baux, engagements et conventions généralement quelconques contractés par elle pour tout ce qui a trait à la construction, la réparation, l'entretien ou l'exploitation des deux réseaux.

Art. 5. Les comptes et les bilans des Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée seront arrêtés au trente et un décembre mil huit cent cinquante-six, et la situation résultant des votes des assemblées générales qui auront statué sur les comptes servira de base à la réunion des deux Compagnies et à tous ses effets.

Art. 6. Les deux Compagnies contractantes font apport en commun à la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée :

1° Du traité intervenu ce jour entre lesdites Compagnies contractantes, d'une part, la Compagnie du chemin de fer Grand-Central, d'autre part, et la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, encore d'autre part;

2° Du traité intervenu à la même date entre les Compagnies contractantes, d'une part, et la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, d'autre part.

En conséquence, les concessions rétrocédées par les Compagnies des chemins de fer Grand-Central et d'Orléans, en vertu desdits traités, sont et demeurent la propriété commune et indivise de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Art. 7. Il sera créé cinq cent soixante-dix-sept mille cinq cents (577,500) actions libérées de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Trois cent quatre-vingt-dix-sept mille cinq cents (397,500) de ces actions seront attribuées, à raison de trois actions nouvelles pour deux anciennes, aux propriétaires des deux cent soixante-cinq mille (265,000) actions actuelles du chemin de fer de Paris à Lyon.

Cent quatre-vingt mille (180,000) de ces actions seront attribuées, à raison de deux actions nouvelles pour une ancienne, aux propriétaires des quatre-vingt-dix mille (90,000) actions actuelles du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

Art. 8. Le Conseil d'administration de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée sera composé de tous les administrateurs actuels des Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée.

Ce Conseil sera divisé en deux sections, entre lesquelles sera répartie l'administration des diverses lignes composant le réseau, tant en ce qui concerne la construction, qu'en ce qui concerne l'exploitation.

La première section, composée de tous les administrateurs actuels de la Compagnie de Paris à Lyon, administrera la partie nord du réseau, composée :

1° De toutes les lignes qui forment le réseau actuel de Paris à Lyon ;

2° Du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais. Toutefois, après l'achèvement des travaux de la ligne de Roanne à Lyon par Saint-Etienne, la commission mixte, dont il sera parlé ci-après, décidera à laquelle des deux sections sera attribuée l'administration de cette ligne;

3° De la ligne de Saint-Germain-des-Fossés à Arvant;

4° De toutes les lignes nouvelles comprises dans la zone desservie par les lignes précédentes.

La seconde section, composée de tous les administrateurs actuels de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, administrera la partie sud du réseau, composée :

1° De toutes les lignes qui forment le réseau actuel de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée ;

2° De la ligne de Lyon à Genève ;

3° De la ligne d'Arvant à Saint-Etienne ;

4° De toutes les lignes nouvelles comprises dans la zone desservie par les lignes précédentes.

Art. 9. Il sera constitué une commission mixte, composée de huit membres choisis en nombre égal dans chacune des deux sections du Conseil, non compris les présidents et les directeurs appartenant à chacune des deux sections, qui entreront de plein droit dans la commission mixte.

Les présidents de section alterneront annuellement dans la présidence de la commission mixte.

Art. 10. La commission mixte statuera sur toutes les mesures d'intérêt commun et sur toutes les questions dont elle sera saisie par l'une ou par l'autre des deux sections du Conseil.

Les projets d'ensemble des lignes à construire et les marchés importants, soit pour la construction, soit pour l'exploitation, seront soumis à son approbation.

Elle pourvoira directement au service des emprunts et des dividendes, et généralement à tous les services collectifs non susceptibles de division.

Toutes les questions ayant pour objet des demandes de concessions nouvelles, des modifications aux statuts, des accroissements de capital, des emprunts, des traités de fusion, de cession ou d'embranchement, seront du ressort de la commission mixte, ainsi que toutes les questions touchant à l'intérêt général de la Compagnie.

Art. 11. La Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée apporte dans la présente réunion le traité intervenu entre elle et la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève, à la date du 19 décembre 1855, et le traité modificatif en date de ce jour, portant adhésion de la Compagnie de Genève à la présente convention.

La Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon déclare parfaitement connaître toutes les clauses desdits traités et en accepter tous les effets en ce qui la concerne.

Art. 12. La Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée fait, en outre, l'apport du traité intervenu le 17 mars 1855, entre elle et la Compagnie du chemin de fer d'Alais à Bessége, pour l'exploitation de cette ligne, traité que la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon déclare connaître et accepter en ce qui la concerne.

Art. 13. Après la réunion de l'assemblée générale ordinaire de 1862, le Conseil d'administration sera réduit à trente membres.

En conséquence, à cette époque, chacune des sections aura à choisir dans son sein quinze membres destinés à faire partie du Conseil définitif.

En vue de cette réduction et jusqu'à ce que le nombre des membres de chaque section soit réduit à quinze, il ne sera pas procédé au remplacement des membres qui auront cessé d'en faire partie, par suite de décès, de démission ou d'empêchement.

Le nouveau Conseil constitué comme il vient d'être dit, maintiendra ou modifiera, suivant qu'il le jugera convenable, le mode d'administration indiquée à l'art. 8 ci-dessus.

Art. 14. La concession faite par l'Etat de Genève, de la partie du chemin de fer de Lyon à Genève située sur son territoire, imposant à la Compagnie concessionnaire de cette ligne l'obligation d'admettre parmi ses administrateurs trois citoyens suisses demeurant à Genève, toute réserve est faite au sujet de l'intervention de ces administrateurs dans l'administration de la ligne de Lyon à Genève, intervention qui sera l'objet d'une négociation ultérieure avec l'Etat de Genève.

Art. 15. Le présent traité sera soumis à l'approbation des assemblées générales des deux Compagnies et à la sanction du gouvernement.

Si de ce jour à six mois, ce traité n'avait pas été régulièrement approuvé et sanctionné, il sera considéré comme nul et non avenu, sans dommages-intérêts de part ni d'autre.

Fait et signé à double original, à Paris, le 11 avril 1857.

TRAITÉ

Du 11 avril 1857 entre les Compagnies des chemins de fer de Lyon à la Méditerranée et de Lyon à Genève.

Entre les soussignés :

M. Sylvain Dumon, président du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, stipulant au nom de ladite Compagnie, en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés par délibération du Conseil en date du 3 avril 1857,

D'une part ;

Et M. François Barthelony, président du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève, stipulant au nom de ladite Compagnie, en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés par délibération du Conseil, en date du 3 avril 1857.

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Article premier. La Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève ayant pris connaissance :

1° D'un projet de convention à intervenir entre la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, d'une part, et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, de l'autre, ayant pour objet la réunion de ces deux Compagnies en une seule, qui prendra la dénomination de Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée ;

2° D'un projet de traité à intervenir entre les Compagnies réunies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, d'une part, la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, d'autre part ; et la Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France, encore d'autre part, ayant pour objet l'acquisition par les trois autres Compagnies, dans la proportion déterminée par ledit traité, des lignes formant le réseau actuel du chemin Grand-Central ;

3° D'un projet de traité entre les Compagnies des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, d'une part, et la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, de l'autre, relatif à la cession, par la Compagnie d'Orléans aux deux autres Compagnies réunies, du tiers lui appartenant dans la concession du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais ;

4° D'un projet de traité à intervenir entre l'Etat et les Compagnies réunies des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, ayant pour objet la concession de nouvelles lignes et un ensemble de modifications aux conditions générales qui régissent actuellement les concessions de ces deux Compagnies ;

Attendu qu'aux termes de l'article 9 de la convention du 19 décembre 1855, qui règle les conditions de la fusion projetée entre la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée et la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève, les deux Compagnies se sont engagées à ne passer aucun traité de fusion, réunion ou acquisition d'autres lignes de chemins de fer, sans leur approbation réciproque ;

La Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève déclare par les présentes donner son approbation pleine et entière aux traités ci-dessus énoncés et analysés.

Elle adhère, en ce qui la concerne, à toutes les mesures d'exécution qui en seront la conséquence.

Digitized by Google

Et, de même suite, les deux Compagnies apportent, d'un commun accord, à la convention du 19 décembre 1855, les modifications ci-après, devenues nécessaires pour mettre cette convention en harmonie avec le nouvel état de choses qui doit résulter desdits traités.

Art. 2. La future Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée sera substituée activement et passivement à la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, dans l'exécution du traité passé avec la Compagnie de Genève à la date du 19 décembre 1855.

Art. 3. Le nombre d'actions de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée à attribuer à la Compagnie de Lyon à Genève, sera calculé proportionnellement au produit net du réseau exploité par ladite Compagnie de Genève, comparé au produit net de l'exploitation du réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée, à l'époque et de la manière réglées par les art. 2, 3, 4 et 5 de la convention précitée du 19 décembre 1855.

Art. 4. Les rapports établis entre les Conseils d'administration des deux Compagnies, aux termes des articles 7, 8 et 9 de la convention précitée du 19 décembre 1855, auront lieu entre le Conseil d'administration du chemin de fer de Lyon à Genève et la section du Conseil d'administration du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, chargée d'administrer plus spécialement la partie sud du réseau, ainsi qu'il est expliqué d'ailleurs à l'art. 8 du projet de réunion entre les Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée.

Art. 5. L'art. 10 de la convention du 19 décembre 1855 est modifiée dans le sens des dispositions déterminées par les art. 8, 9, 10 et 11 du traité de réunion entre la Compagnie de Paris à Lyon et celle de Lyon à la Méditerranée, relatives à la composition du Conseil d'administration, soit provisoire, soit définitif, de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

En conséquence, au moment où la réunion définitive de la Compagnie de Genève à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée se réalisera, les deux administrateurs de la Compagnie de Genève qui appartiennent en même temps au Conseil d'administration du chemin de fer de Paris à Lyon, feront partie, au même titre, de la section du Conseil de la Compagnie définitive, chargée de l'administration du réseau nord. Les quatre administrateurs de la Compagnie de Genève, qui appartiennent en même temps au Conseil d'administration du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, feront partie, au même titre, de la section d'administration du réseau sud. Un septième administrateur de la Compagnie de Genève sera choisi à la majorité des voix par le Conseil de Genève et la section d'administration du réseau sud réunis, et entrera également dans cette section.

Tous les administrateurs de la ligne de la ligne de Genève appelés à faire partie, ainsi qu'il a été expliqué ci-dessus, de l'une ou de l'autre section d'administration de la Compagnie définitive, seront soumis, le cas échéant, à la clause générale de réduction prévue par l'art. 18 du traité de réunion.

Art. 6. La concession faite par l'Etat de Genève de la partie du chemin de fer de Lyon à Genève située sur son territoire, imposant à la Compagnie concessionnaire de cette ligne l'obligation d'admettre parmi ses administrateurs trois citoyens suisses de Genève, toute réserve est faite au sujet de l'intervention de ces administrateurs dans l'administration de la ligne de Lyon à Genève, intervention qui sera l'objet d'une négociation ultérieure avec l'Etat de Genève.

Art. 7. La Commission arbitrale, instituée par l'art. 12 de la convention du 19 décembre 1855, est maintenue.

Art. 8. Les sommes nécessaires pour l'achèvement de la ligne de Genève, en outre des quinze millions en obligations à créer en vertu du décret du 7 mars 1857, seront réalisées et avancées par la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, pour le compte et aux frais de la Compagnie de Genève.

Art. 9. Les tarifs, en ce moment soumis à l'homologation du gouvernement par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, pour la section de Lyon à Besançon, ne pourront être réduits qu'avec l'assentiment de la Compagnie de Genève. De son côté, la Compagnie de Genève ne pourra, si ce n'est d'un commun accord, appliquer sur son réseau des tarifs kilométriques inférieurs à ceux de la ligne de Lyon à Besançon tels qu'ils viennent d'être indiqués.

En cas de désaccord entre les deux Compagnies sur l'application de cette clause, il sera statué par une Commission composée du directeur du chemin de fer de Genève, et des deux directeurs des réseaux nord et sud de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Art. 10. La Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée stipule au présent traité, au nom et pour compte de la Compagnie future de Paris à Lyon et à la Méditerranée, pour laquelle elle se porte fort.

Art. 11. Les modifications apportées par les présents accords au traité du 19 décembre 1855, seront soumises à l'assemblée générale des deux Compagnies et à la sanction des deux gouvernements.

Fait et signé en double original, à Paris, le onze avril mil huit cent cinquante-sept.

CONVENTION

Entre S. E. M. le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et les Compagnies des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée.

L'an mil huit cent cinquante-sept et le onze avril,

Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'Etat et sous la réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur et par la loi, en ce qui concerne les clauses financières,

D'une part ;

Et 1° la Société anonyme établie à Paris sous la dénomination de Compagnie des chemins de fer de Lyon à la Méditerranée, représentée par M. Pierre-Sylvain Dumon, président du Conseil d'administration,

Elisant domicile au siége de ladite Société à Paris, rue Laffitte, n° 23, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération dudit Conseil d'administration, en date du 3 avril 1857, et sous la réserve de l'approbation de l'assemblée générale des actionnaires, dans un délai de six mois au plus tard.

D'autre part ;

2° La Société anonyme établie à Paris sous la dénomination de Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, dite Compagnie représentée par M. Dassier (Auguste), président du Conseil d'administration, élisant domicile au siége de ladite Société à Paris, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération dudit Conseil d'administration, en date du 3 avril 1857, et sous réserve de l'approbation par l'assemblée générale des actionnaires, dans un délai de six mois au plus tard,

Encore d'autre part ;

Il a été dit et convenu :

Article 1er. Est et demeure approuvé le traité passé entre les deux Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, à la date du 11 avril 1857, et ayant pour objet la réunion de ces deux Compagnies en une Compagnie unique, sous les clauses et conditions énoncées audit traité.

En conséquence, les chemins de fer compris dans les concessions respectives de ces deux Compagnies sont réunis en une seule et même concession.

Une copie certifiée dudit traité restera annexée aux présentes.

Art. 2. Sont et demeurent approuvés, en ce qui concerne les Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée :

1° Le traité passé le 11 avril 1857 entre lesdites Compagnies, d'une part, la Compagnie de Paris à Orléans, d'autre part, et la Compagnie du chemin de fer Grand-Central, encore d'autre part, ledit traité portant cession, par cette dernière Compagnie aux trois premières, suivant des proportions déterminées, des lignes formant le réseau actuel du Grand-Central ;

2° Le traité passé le 11 avril 1857, entre la Compagnie d'Orléans et les Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, ledit traité portant rétrocession à ces deux dernières Compagnies du tiers appartenant à la Compagnie d'Orléans dans la concession du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais.

En conséquence, sont incorporées à la concession de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, les lignes ci-après désignées :

1° De Saint-Germain-des-Fossés à Clermont-Ferrand ;

2° De Clermont-Ferrand à Arvant ;

3° D'Arvant à Saint-Etienne par le Puy ;

4° Le tiers appartenant à la Compagnie du Grand-Central dans la concession du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais.

La part attribuée à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée à raison de la ligne de Saint-Etienne à Arvant, dans la subvention de soixante-dix-huit millions allouée à la Compagnie du Grand-Central par les art. 6 et 7 de la convention annexée à la loi du 2 mai 1855, est fixée à six millions (6,000,000).

Le tiers qui appartient à la Compagnie d'Orléans dans la concession du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais est rétrocédé aux deux Compagnies réunies.

Le tout conformément aux clauses et conditions stipulées par les traités énoncés au présent article.

Des copies certifiées desdits traités resteront annexées aux présentes.

Art. 3. Sont et demeurent approuvés :

1° Le traité de fusion passé le 19 décembre 1855 entre la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée et la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève ;

2° Le traité passé le 11 avril 1857 entre les mêmes Compagnies et portant adhésion, de la part de la Compagnie de Lyon à Genève, au traité intervenu le même jour entre la Compagnie de Paris à Lyon et celle de Lyon à la Méditerranée.

Des copies certifiées desdits traités resteront annexées aux présentes.

Art. 4. Les délais fixés par l'art. 5 de la convention annexée à la loi du 2 mai 1855 pour l'exécution des sections du chemin de fer Grand-Central rétrocédées à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, ne commenceront à courir qu'à partir du décret qui ratifiera la présente convention.

Toutefois, les délais fixés par ledit article pour les lignes de Clermont à Brioude et de St-Etienne au Puy sont maintenus ; sont également maintenus les délais fixés par l'art. 1er du cahier des charges annexé au décret du 7 avril 1855, par l'art. 1er du cahier des charges annexé à la loi du 10 juin 1853, et par l'art. 1er de la convention annexée au décret du 26 décembre 1855, pour l'achèvement des diverses stations du chemin de fer du Bourbonnais.

Art. 5. La subvention attribuée au réseau du Grand-Central, aussi bien que toutes les sommes dues par l'Etat à la Compagnie de Lyon à la Méditerranée pour les chemins compris dans leur réseau actuel, soit à titre de subvention, soit à titre de marché à forfait, seront, à mesure des échéances fixées par les cahiers des charges ou par les conventions relatives auxdits chemins, converties en obligations négociables de l'Etat, de cinq cents francs (500 fr.) chacune.

Ces obligations porteront intérêt à cinq pour cent (5 0/0) et seront remboursables en trente ans, par voie de tirage au sort.

Art. 6. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'Etat, concède, sans subvention ni garantie d'intérêt, à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, qui l'accepte, les chemins de fer ci-après désignés :

1° De Nevers et de Moulins à la ligne de Dijon à Chalon, en un point à déterminer de Chalon à Chagny ;

2° De Châtillon à la ligne de Paris à Lyon, en un point à déterminer d'Ancy-le-Franc à Montbard ;

Digitized by Google

3° D'un point à déterminer de la ligne de Dôle à Salins à la frontière suisse, ledit chemin passant par ou près Pontarlier, et aboutissant à ou près les Verrières, avec embranchement sur Jougne;

4° De Montbéliard à Delle et Audencourt.

La Compagnie s'engage à exécuter les chemins de fer ci-dessus dénommés, à ses frais, risques et périls, dans un délai de huit années, à partir du décret qui doit ratifier la présente convention.

Toutefois, la Compagnie ne sera tenue de commencer les travaux de l'embranchement de Jougne qu'après que, sur le territoire suisse, la ligne de raccordement vers la frontière française aura été effectivement entreprise.

Le délai pour l'exécution des lignes de Chalon-sur-Saône à Dôle, de Bourg à Lons-le-Saunier, de Lons-le-Saunier à Dôle, concédées par le décret du 30 avril 1854, sera de six années à partir du décret qui ratifiera la présente convention.

La ligne de Lons-le-Saunier à Dôle se raccordera au chemin de fer de Dijon à Besançon, en un point à déterminer par l'administration entre Dôle et Besançon; les départements et les communes intéressés demeurant exonérés de toute subvention, à raison de l'adoption de ce tracé.

Art. 7. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'Etat, s'engage à concéder, sans subvention ni garantie d'intérêt, à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue après l'accomplissement des formalités prescrites par l'art. 3 de la loi du 3 mai 1841, les chemins de fer ci-après désignés:

1° Une ligne de Brioude vers Alais; le tracé de ladite ligne devant être coordonné avec celui de la ligne de Brioude au Puy;

2° Un embranchement de Montbrison à Andrezieux, en remplacement de l'embranchement de Montbrison à Montrond, dont la concession résultant du décret du 26 décembre 1855 est annulée;

3° Un embranchement de Privas vers un point à déterminer de la ligne de Lyon à Avignon, avec prolongement jusqu'à Crest;

4° Un embranchement de Carpentras vers un point à déterminer de la même ligne;

5° Une ligne de Toulon à Nice;

6° Une ligne d'Avignon à Gap, avec embranchement d'une part sur Aix et d'autre part sur Miramas, par Salon;

7° Une ligne de Gap vers la frontière sarde.

La Compagnie s'engage à exécuter lesdites lignes à ses frais, risques et périls, dans un délai de huit années, à dater des décrets de concession définitive à intervenir.

Les engagements ci-dessus énoncés seront considérés comme nuls et non avenus en ce qui concerne celles des lignes mentionnées au présent article pour lesquelles l'exécution desdits engagements n'aurait pas été réclamée, soit par le gouvernement, soit par la Compagnie, dans un délai de quatre années, à partir de la ratification des présentes, et en ce qui concerne les lignes pour lesquelles l'accomplissement de ces engagements aurait été réclamé, mais dont l'utilité publique n'aurait pas été déclarée, dans le délai de huit ans, à partir de ladite époque.

En ce qui concerne la ligne de Gap à la frontière sarde, le délai d'exécution des travaux ne courra qu'à partir de la notification faite à la Compagnie des dispositions qui seraient prises par le gouvernement sarde à l'effet d'assurer dans le même délai, l'exécution sur son territoire du raccordement de Suse à la frontière française.

Art. 8. Les lignes rétrocédées ou concédées à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en vertu de la présente convention, ainsi que toutes celles qui forment le réseau actuel des Compagnies réunies, seront régies par le cahier des charges ci-annexé.

Art. 9. La Compagnie s'engage à verser au Trésor une somme de seize millions de francs (16,000,000 fr.), applicables à l'exécution du réseau des chemins de fer des Pyrénées et autres travaux d'utilité publique.

Cette somme sera payée par portions égales en huit années, à dater du 15 janvier 1858.

Art. 10. Pendant la construction, et jusqu'après l'achèvement respectif de l'ensemble des sections du Grand-Central, rétrocédées, du chemin de fer du Bourbonnais et de chacune des lignes concédées en vertu de la présente convention, les intérêts et l'amortissement des obligations déjà émises, ainsi que des titres nouveaux à émettre pour le rachat ou l'exécution des lignes susmentionnées, seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui sont déjà exploitées et de celles qui seront mises successivement en exploitation.

En cas d'insuffisance, ces intérêts et amortissement seront portés au compte de premier établissement.

Art. 11. Le partage des bénéfices au delà de huit pour cent (8 0/0) du capital dépensé par la Compagnie, tel qu'il est stipulé par les cahiers des charges des Compagnies de Paris à Lyon, de Lyon à la Méditerranée et de Lyon à Genève, s'exercera ainsi qu'il suit:

Il sera fait annuellement un compte général des produits nets, tant des lignes antérieurement concédées auxdites Compagnies que des lignes rétrocédées ou concédées à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en vertu de la présente convention. De ce compte, on déduira l'intérêt et l'amortissement des obligations créées ou à créer pour le rachat ou l'exécution des lignes rétrocédées ou concédées en vertu de la présente convention, y compris la totalité de la ligne du Bourbonnais, et pour l'acquittement de toutes autres charges résultant de ladite convention.

Lorsque le surplus excédera huit pour cent (8 0/0) du capital total affecté à l'exécution des lignes concédées à la Compagnie de Lyon par les décrets des 5 janvier 1852, 17 août 1853, 20 avril 1854 et 5 avril 1856, à la Compagnie de la Méditerranée par la loi du 8 juillet 1852, et à la Compagnie de Lyon à Genève par la loi du 10 juin 1853, par le décret du 7 mars 1857 et par le décret à intervenir pour la concession d'un embranchement sur la frontière sarde par Cuneo, l'excédant sera partagé entre l'Etat et la Compagnie; ce partage s'exercera à partir du premier janvier mil huit cent soixante-six (1er janvier 1866).

En conséquence des dispositions qui précèdent, sont abrogées:

1° En ce qui concerne les sections du chemin de fer Grand-Central, rétrocédées à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, les dispositions des articles 11 et 13 de la convention des 2 février et 6 avril 1855, relatives à la garantie d'un minimum d'intérêt et au partage des bénéfices au delà de 8 0/0, sans préjudice des droits des tiers;

2° En ce qui concerne le chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais, l'article 65 du cahier des charges des 2 février et 6 avril 1855, relatif à ce chemin, ledit article relatif au partage des bénéfices au delà de 9 0/0.

Art. 12. Un règlement d'administration publique déterminera, en ce qui concerne la garantie d'intérêt accordée aux Compagnies de Paris à Lyon, de Lyon à la Méditerranée et de Lyon à Genève par les lois, décrets et conventions antérieurs, les formes suivant lesquelles la Compagnie sera tenue de justifier vis-à-vis de l'Etat, et sous le contrôle de l'administration supérieure: 1° des frais de construction; 2° des frais annuels d'entretien et d'exploitation; 3° des recettes.

Ne seront pas comptés dans les frais annuels les intérêts et l'amortissement des emprunts que la Compagnie pourrait contracter pour l'achèvement des travaux en cas d'insuffisance du capital garanti par l'Etat.

Le même règlement d'administration publique déterminera les dispositions destinées à régler l'exercice du droit de partage des bénéfices au delà de 8 0/0 du capital effectivement dépensé par la Compagnie sur les lignes soumises à ce partage. Le compte de premier établissement sera arrêté pour la ligne de Paris à Lyon, pour celle de Lyon à Genève, ainsi que pour les lignes formant la concession de Lyon à la Méditerranée, au 31 décembre 1864, et, pour toutes les lignes concédées jusqu'à ce jour, comme pour les lignes rétrocédées ou concédées par la présente convention, cinq ans après l'époque fixée pour l'achèvement de chacune de ces lignes.

Toutefois, après l'expiration des délais ci-dessus fixés, la Compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décret délibéré en Conseil d'Etat, à ajouter auxdits comptes les dépenses qui seraient faites pour l'exécution de travaux qui seraient reconnus être de premier établissement. Dans tous les cas, et lors même que ces dépenses s'appliqueraient à des lignes soumises à la clause du partage au delà de 8 0/0, la Compagnie n'aura droit qu'au prélèvement sur les produits nets, des intérêts et de l'amortissement desdites dépenses.

Art. 13. La durée de la concession pour l'ensemble du réseau formé par la réunion des concessions de Paris à Lyon, de Lyon à la Méditerranée et de Lyon à Genève, ainsi que par les lignes rétrocédées ou concédées à titre, soit définitif, soit éventuel, en vertu de la présente convention, sera de 99 ans, à partir du 1er janvier 1860.

En conséquence, ladite concession prendra fin le trente et un décembre mil neuf cent cinquante-huit (31 décembre 1958).

Art. 14. La faculté de rachat stipulée au profit de l'Etat ne pourra être exercée que sur l'ensemble des lignes fusionnées, rétrocédées ou concédées en vertu de la présente convention, et après un délai de quinze ans, à partir de l'origine de la concession, telle qu'elle est fixée par l'article précédent.

Art. 15. La Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée s'engage à acquitter à leur échéance les obligations souscrites au profit du Trésor public, conformément à l'art. 68 du cahier des charges, annexé à la loi du 10 juin 1853, par l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Rhône-et-Loire en remboursement du prêt fait à la Compagnie du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne, en vertu de la loi du 15 juillet 1840.

Art. 16. Est maintenue, sauf la modification résultant de l'art. 5 ci-dessus, la convention approuvée par le décret du 3 février 1855 et passée avec la Compagnie de Lyon à la Méditerranée pour l'exécution à forfait des travaux du chemin de fer de Marseille à Toulon.

Art. 17. Sont maintenues les garanties du minimum d'intérêts conférée aux Compagnies des chemins de Paris à Lyon, de Lyon à Genève, de Lyon à la Méditerranée, par les lois, décrets, conventions et cahiers des charges antérieurs à la présente convention, savoir:

1° La garantie pendant cinquante ans, à partir du 5 janvier 1856, d'un intérêt annuel de huit millions de francs (8,000,000 fr.) sur un capital maximum de deux cents millions de francs (200,000,000 fr.) applicable à la ligne principale de Paris à Lyon (art. 6 du cahier des charges annexé au décret du 5 janvier 1852);

2° La garantie pendant cinquante ans, à partir du 1er février 1855, d'un intérêt annuel de six cent soixante-quatre mille francs (664,000 fr.) sur un capital maximum de seize millions six cent mille francs (16,600,000 fr.) et la garantie pendant la même période d'un intérêt annuel de deux soixante-quinze mille francs (275,000 fr.) sur un capital de cinq millions cinq cent mille francs (5,500,000 fr.), avec l'amortissement à cinq pour cent (5 0/0).

Lesdites garanties applicables à la ligne de Dijon à Besançon, avec embranchement d'Auxerre à Gray (art. 2 et 3 du cahier des charges annexé au décret du 12 février 1852);

3° La garantie pendant cinquante ans, à partir du 12 février 1855, d'un intérêt de deux cent quatre-vingt mille francs (280,000 fr.) sur un capital maximum de sept millions de francs (7,000,000 fr.) applicable à l'embranchement de Dôle à Salins (art. 2 du cahier des charges annexé au décret du 12 février 1852).

En ce qui concerne la Compagnie de Lyon à Genève:

La garantie pendant cinquante ans, à partir du 10 juin 1859, d'un intérêt annuel de un million cinq cent mille francs (1,500,000 fr.) sur un capital maximum de cinquante millions de francs (50,000,000 fr.) (art. 6 du cahier des charges annexé à la loi du 10 juin 1853).

En ce qui concerne la Compagnie de Lyon à la Méditerranée:

Digitized by Google

1° Garantie pour une durée de cinquante ans, à partir du 1er décembre 1855, d'un intérêt de un million cinq cent mille francs (1,500,000 fr.) et de l'amortissement calculé au taux de cinq pour cent (5 0/0) sur un emprunt de trente millions de francs (30,000,000 fr.) affecté à l'exécution de la ligne de Lyon à Avignon (art. 5 du cahier des charges annexé à la loi du 15 décembre 1851) ;

2° Garantie pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir du 1er décembre 1855, d'un intérêt de un million cinq cent mille francs (1,500,000 fr.) et de l'amortissement calculé au taux de cinq pour cent (5 0/0) sur un emprunt de trente millions de francs (30,000 000 fr.) appliqués aux travaux de la ligne de Marseille à Avignon (art. 13 de la convention annexée à la loi du 8 juillet 1852) ;

3° Garantie des sommes à payer annuellement en représentation du prix des lignes rachetées en vertu des conventions annexées à la loi précitée, lesdites somme s'élevant :

Pour l'année expirant au 8 juillet 1857, à deux millions trois cent trente-cinq mille francs (2,335,000 fr.) ;

Pour chacune des deux années suivantes, à deux millions cinq cent trente-cinq mille francs (2,535,000 fr.) ;

Et pour chacune des années à courir, depuis le 8 juillet 1860 jusqu'au 8 juillet 1902, deux millions sept cent trente-cinq mille francs (2,735,000 fr.) (art. 19 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852) ;

4° Garantie pendant cinquante ans, à partir du 1er décembre 1855, d'un intérêt annuel de un million deux cent quarante mille francs (1,240,000 fr.) sur un capital maximum de trente et un millions de francs (31,000,000 fr.) applicable aux lignes annexées au chemin de Lyon à Avignon par la loi du 8 juillet 1852 (art. 20 du cahier des charges annexé à ladite loi).

En ce qui concerne le chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais :

Garantie pendant une durée de cinquante années, à partir du 10 juin 1853, d'une somme annuelle de trois millions six cent vingt-huit mille francs (3,628,000 fr.) représentant le prix des lignes rachetées et formant la concession de Rhône-et-Loire (loi du 10 juin 1853).

Les revenus nets de toutes les lignes formant le réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée, tel qu'il est constitué par la présente convention, seront confondus sans distinction de compte, et les garanties d'intérêts rappelées au présent article ne produiront effet que dans le cas où les revenus susdits n'égaleraient pas le montant total des sommes ainsi garanties.

Art. 18. Sont abrogés dans toutes les dispositions dont le maintien ne résulte pas de la présente convention, tous décrets, conventions et cahiers des charges relatifs aux lignes de chemins de fer formant la concession de Paris à Lyon et à la Méditerranée, telle qu'elle est constituée par ladite convention et par le cahier des charges y annexé.

Art. 19. La présente convention, ainsi que les traités sus-énoncés intervenus entre les Compagnies de Paris à Lyon, de Lyon à la Méditerranée, du Grand-Central, de Paris à Orléans et de Lyon à Genève, ne seront passibles que du droit fixe de 1 fr.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

CHEMINS DE FER DE L'EST.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

A l'assemblée générale des actionnaires du 30 avril 1857.

(Suite.)

LIGNES NOUVELLES.

En 1853, nous avions évalué approximativement les dépenses de la ligne de Paris à Mulhouse à 95,000,000 fr.

Cette évaluation comprenait :

1° L'acquisition des terrains et la construction des ouvrages d'art pour deux voies ;

2° L'établissement d'une seule voie ;

3° Les terrassements exécutés pour une seule voie.

Les recherches multipliées que nous avons faites sur le trafic minimum de la ligne de Mulhouse nous ont convaincus que, dès le début et sans rien donner au hasard, nous devions nous préparer à poser les deux voies sur toute la ligne, ainsi qu'il est prévu et prescrit par l'art. 6 du cahier des charges. Nous avons fait exécuter les terrassements pour deux voies. Nous y trouvons le double avantage d'une dépense relativement moins forte et d'une plus grande solidité dans l'assiette de la voie. Nous évitons, en outre, l'inconvénient de faire plus tard des travaux considérables sur toute la ligne pendant qu'elle serait en exploitation.

Nous avons posé, dès à présent, la seconde voie entre Paris et Gretz sur	30 kilom.
Nous la posons successivement entre :	
Longueville et Flamboin	6 kilom.
Flamboin et Romilly	36 —
Romilly et Troyes	32 —
Et entre Chaumont et Chalindrey	46 —
Ensemble sur	150 kilom.

De plus, la convenance de la création d'un tronc commun entre les lignes de Gray et de Mulhouse ; la nécessité de raccourcir, autant que possible, la distance entre Paris et Mulhouse ; enfin l'intérêt bien évident de la future exploitation de la ligne ont eu pour conséquence la construction du grand viaduc de Chaumont, l'adoption des courbes à grand rayon et des pentes et rampes à faible inclinaison, au lieu des courbes à court rayon et des pentes de 10 et même de 15 millimètres autorisés par le cahier des charges. L'usage de cette faculté aurait sans doute permis de diminuer les frais de construction, mais il aurait augmenté d'une manière considérable les frais d'exploitation et par cela même diminué le revenu.

Nous devons compter aussi, comme ajoutée au chiffre de nos évaluations primitives, la dépense des gares de Mulhouse et de Belfort, dans des conditions de communauté avec la ligne de Lyon, conformément à une décision récente de l'autorité. Hâtons-nous de dire, toutefois, que cet excédant sera compensé par la redevance qui nous sera payée par la Compagnie de Lyon, aux termes du cahier des charges.

En prévision de l'embranchement de Bar-sur-Seine, dont nous venons d'obtenir la concession, nous avons fait dévier le tracé pour passer au sud de Troyes, afin d'établir un tronc commun avec la ligne principale. Ce changement utile a nécessité la construction d'une nouvelle gare et l'abandon de l'ancienne gare qui n'aurait plus été assez spacieuse, et qui, dans les conditions nouvelles, n'aurait pu être desservie que par rebroussement.

En un mot, nos évaluations primitives avaient pour base l'établissement de la ligne à une voie, et les travaux ont été entrepris dans la vue de l'établissement prochain de toute la ligne à deux voies.

Cette courte explication nous a paru nécessaire avant de vous présenter l'état des dépenses faites jusqu'au 31 décembre dernier sur les lignes nouvelles.

En voici le résumé :

Paris à Mulhouse.

Personnel,	480,976 82
Frais généraux,	788,836 16
Terrassements, terrains, ouvrages d'art, établissement de la voie,	100,845,514 31
Matériel roulant,	13,849,001 64
Matériel fixe,	56,279 25
Mobilier des gares et stations,	82,421 28

Blesme et Saint-Dizier à Gray.

Dépenses faites par la Compagnie primitive,	763,286 85
Dépenses faites par la Compagnie de l'Est :	
Personnel et frais généraux,	641,564 36
Terrains, terrassements, ouvrages d'art, établissement de la voie,	56,069,054 14
Mobilier des stations,	21,636 64
Matériel roulant,	3,332,315 49
Machines fixes,	12,000 »

Nancy à Vesoul.

Section de Nancy à Epinal. — Terrains, terrassements, ouvrages d'art, établissement de la voie, 5,792,675 24

Ligne de Vincennes.

Terrains,	5,881,837 65
Terrassements, ouvrages d'art, éléments de la voie, etc.,	5,825,686 89

Ces dépenses se récapitulent comme suit :

Ligne principale de Paris à Strasbourg, embranchement de Reims et embranchement de Frouard à la frontière prussienne par Metz,	170,679,063 19
Metz à Thionville,	6,255,456 50
Strasbourg à Bâle,	40,820, 69 84
Strasbourg à Wissembourg,	12,595,931 61
Montereau à Troyes,	23,720,696 81
Paris à Mulhouse,	115,507,822 46
Blesme à Gray,	60,840,477 48
Nancy à Epinal,	5,792,675 24
Ligne de Vincennes,	11,707,524 54
Mulhouse à Thann, 2,809,500 »	
Participation au chemin de Ceinture, 1,314,463 96	4,122,963 96
	470,036,681 72

A ces dépenses il faut ajouter 14,904,585 fr. 18 c. pour intérêts payés aux actions et obligations pendant la construction des lignes nouvelles, et qui font partie des frais de premier établissement.

Le capital social, qui, depuis 1845, s'est accru successivement et proportionnellement à mesure d'obtention de concessions nouvelles ou de fusions de lignes anciennes, se composait comme suit au 31 décembre dernier :

1845. — Emission de 250,000 actions à 500 fr.,	125,000,000 »
1852. — 60,000 obligations de 500 fr. remboursables à 650 fr.,	30,000,000 »
1853. — 250,000 actions de 500 fr. libérées le 1er janvier dernier,	125,000,000 »
Obligations de la Compagnie de Montereau de 1,000 fr., remboursables à 1,250 fr.,	3,293,000 »
Obligations émises par la Compagnie de Bâle à 1,000 fr., remboursables à 1,250 fr.,	3,032,500 »
62,828 obligations de 500 fr., remboursables à 650 fr., créées pour l'acquisition de la ligne de Bâle et échangées contre les actions de cette Compagnie,	31,414,000 »
Obligations de Wissembourg de 500 f., remboursables à 625 fr., créées par la Compagnie de Bâle,	10,000,000 »
16,000 obligations de 500 f., remboursables à 650 fr., créées pour le rachat de la ligne de Gray,	8,000,000 »
1854. — 125,000 obligations de 500 fr., remboursables à 650 fr., émises à 480 fr. pour subvenir aux dépenses de construction,	60,000,000 »
Juin 1856. — 105,000 obligations de 500 fr., qui ont produit,	49,232,550 35
126,000 obligations de 500 fr., portant intérêt de 15 fr., émises à 270 f.	34,020,000 »
Emprunt fait à l'Etat par l'ancienne Compagnie de Bâle et remboursé par la remise de 41 annuités.	12,000,000 »
Obligations de Mulhouse à Thann,	165,000 »
	491,777,150 35

Telle est, Messieurs, la situation générale des lignes possédées par la Compagnie, celle des travaux en cours d'exécution, des dépenses faites et du fonds social au 31 décembre dernier.

Des tableaux imprimés à la suite de ce rapport, qui, selon l'usage, sera envoyé à chacun de vous, donneront tous les détails dans lesquels les limites de ce compte rendu ne nous permettent pas d'entrer.

Digitized by Google

Exploitation.

Nous allons vous présenter les résultats de l'exploitation pendant l'année qui vient de s'écouler.

Le nombre des voyageurs a été, en 1856, de	4,128,045	»
Il avait été, en 1855, de	3,969,258	»
Différence en plus pour 1856	158,787	»
Soit 4 0/0.		
Le nombre des voyageurs par correspondance a été, en 1856, de	880,530	»
Il avait été, en 1855, de	814,196	»
Augmentation en 1856	66,334	»
Soit 8.13 0/0.		
Le produit des voyageurs, en 1856, a été de	17,216,423	65
En 1855, de	17,474,487	49
En moins pour 1856	228,063	84
Soit 1 1/2 0/0.		
Le produit des correspondances, en 1856, a été de	1,725,311	30
En 1855, de	1,605,079	24
Augmentation	120,232	05
Soit 7 0/0.		

L'assemblée remarquera entre deux de ces chiffres un désaccord inaccoutumé. Le nombre général des voyageurs a augmenté, et cependant le produit a fléchi de 1 1/2 0/0. Ce fait est facile à expliquer. L'Exposition universelle avait donné un accroissement considérable dans le nombre des voyageurs. Ce résultat avait été prévu par tout le monde, parce qu'il devait être la conséquence naturelle d'un mouvement exceptionnel. Le nombre des voyageurs n'a pas diminué en 1856, ce qui indique une progression très-sensible de la circulation, et, s'il y a eu une faible diminution dans le produit, elle provient de ce que l'Exposition universelle avait augmenté le nombre des voyageurs de 1re classe et celui des voyageurs de long parcours. En 1856, ce fait anormal ayant disparu, nous sommes rentrés dans la proportion ordinaire, qui, sur nos lignes, est de

7.60 0/0 pour la 1re classe ;
15.75 0/0 pour la seconde ;
76.75 0/0 pour la troisième.

Le produit général du transport des marchandises a été, en 1856, de	23,760,125	40
En 1855, il avait été de	21,956,100	30
En plus pour 1856	1,840,025	10
Soit 8 0/0.		

Le tonnage général, en 1856, a été de 1,654,100 tonnes, soit 4,519 tonnes par jour en moyenne.

En 1855, il avait été de 1,493,416 tonnes, soit 4,091 tonnes par jour.

L'augmentation, en 1856, a donc été de 160,693 tonnes, soit en moyenne de 428 tonnes par jour.

Les frais d'exploitation, y compris l'entretien de la voie et du matériel, se sont élevés à 40.01 0/0.

Le produit kilométrique des transports effectués, tant en grande vitesse qu'en petite vitesse, a été, en 1856, impôt déduit, de 45,848 fr.

En 1855, il avait été, impôt compris, de 48,296 fr.; en déduisant l'impôt, il aurait été réduit à 46,017 fr.

Ce qui présente une différence en moins, pour l'année 1856, de 769 fr.

Cette diminution de 1.70 0/0 s'explique par l'augmentation du trafic des marchandises comparé à celui des voyageurs.

Un train de marchandises coûte plus à remorquer qu'un train de voyageurs ; or, en 1854, le rapport du parcours des voyageurs avait été, au parcours des marchandises, comme 55 est à 45 ; en 1855, il y avait eu égalité de parcours ; en 1856, la proportion de 1855 a été renversée, et le résultat a été de 45 0/0 pour le parcours des voyageurs, et de 55 0/0 pour le parcours des marchandises. Nous avions prévu qu'il en serait ainsi, et nous vous l'avons annoncé dans notre dernier rapport.

Il faut tenir compte aussi qu'au fur et à mesure de l'ouverture de lignes nouvelles, le produit moyen kilométrique aura une tendance à diminuer ; mais cette diminution sera momentanée, et le produit kilométrique se relèvera à mesure que le progrès se fera sur les lignes nouvelles, comme il s'est révélé d'année en année sur les lignes anciennes. Il faut que les habitudes se prennent et que le courant s'établisse. C'est une affaire de temps.

L'année dernière, nous vous avons présenté le tableau de huit classes de marchandises, sur lesquelles l'augmentation des transports avait été plus particulièrement constatée ; cette année, ce tableau comprend trente et un articles différents. Cette communication, toute de chiffres, serait longue et aride. Le tableau sera imprimé à la suite de ce rapport. Nous nous bornons à vous en dire les résultats, qui ont été une augmentation de 8 0/0 sur le revenu, et sur ces transports de 10 0/0 sur le tonnage.

Matériel roulant.

Au 1er janvier de cette année, notre matériel roulant se composait de :

291 machines à voyageurs et mixtes ;
182 machines à marchandises ;
426 tenders ;
165 voitures de 1re classe et salons ;
118 voitures mixtes ;
231 voitures de 2e classe ;
625 voitures de 3e classe ;
354 fourgons à bagages, trucks, écuries ;
7,513 wagons à marchandises.

Les machines ont ensemble une force de 100,000 chevaux-vapeur, soit en moyenne une force de 211 chevaux par machine.

Cet immense matériel a coûté 70 millions.

Les trains ont parcouru 8,000,000 kilomètres.

Les machines, les voitures et les wagons réunis ont parcouru 160 millions de kilomètres.

La dépense par kilomètre parcouru par les machines n'a été que de 0 fr. 58 c., et celle des kilomètres de train de 0 fr. 92 c.

En 1853, la dépense kilométrique du train avait été de 1 fr. 08 c.

En 1854, de 1 fr. 05 c.

En 1855, de 1 fr. 02 c.

En 1856, de 0 fr. 92 c.

La dépense, en 1856, a présenté une différence en moins de 850,000 fr. sur celle de 1855.

En 1856, la dépense totale de la traction n'a pas dépassé celle de l'année précédente, bien que, d'une part, le parcours ait été augmenté de 15 0/0, et que nous ayons eu trois causes d'augmentation de dépenses, l'accroissement de la main-d'œuvre, conséquence inévitable de la cherté des subsistances, la hausse considérable du prix des métaux, et enfin l'augmentation relative du parcours des trains de marchandises.

Nous avons construit dans nos ateliers de Montigny 20 machines locomotives, 1,200 wagons et un grand nombre d'objets divers, pour une somme totale d'environ 3 millions, et nous avons réalisé une économie nette de plus de 600,000 fr. sur les prix du commerce.

Situation financière au 31 décembre 1856.

Le solde au 31 décembre 1855 était de	29,590,260	30
Les recettes de toute nature, etc., etc., se sont élevées, au 31 décembre 1856, à	126,141,439	46
Ensemble.	155,731,699	76
Les dépenses,	139,697,318	72
Excédant des recettes sur les dépenses au 31 décembre,	16,034,381	04
A déduire :		
Cautionnements déposés au Trésor,	2,570,000	»
Somme disponible au 31 décembre 1856,	13,464,381	04

Les produits bruts de l'exploitation, impôt déduit, se sont élevés en 1856 à,			41,033,988 19
Auxquels il faut ajouter pour reliquat des produits en 1855,			13,864 08
Et pour recettes diverses,			391,401 54
Ensemble,			41,439,253 81
A déduire :			
Restitution pour surtaxes,	95,088 34		
Parcours réciproques,	40,408 87		
Subvention aux correspondances, omnibus, factages, camionnages, etc.,	736,741 74		
Remises selon traités,	341,611 37		1,213,849 52
Total des produits bruts,			40,225,404 29
Dépenses :			
Service de la voie.	3,220,433 14		
Service de la traction	7,324,818 37		
Service de l'exploitation,	4,657,676 83		
Service commercial,	203,486 06		
Service central,	535,367 81		
Assurances, impôts, frais de surveillance payés à l'Etat,	480,970 69		
Premier dividende des actions,	5,000,000	»	
Intérêt des obligations,	4,256,225	»	
Amortissement des obligations,	255,575	»	
Prélèvement pour la caisse des retraites.	75,000	»	26,009,552 80
Il est resté net,			14,215,851 49

L'article 46 des statuts, prescrivant de porter au fonds de réserve destiné à faire face à des dépenses imprévues, une somme dont le minimum est fixé à 5 0/0 du produit net, nous devons déduire 710,792 fr. 57 c., et il reste à distribuer aux actions anciennes 13,505,058 fr. 92 c.

Aux termes de l'article 50 des statuts, nous proposons à l'assemblée de fixer le dividende à la somme de 54 fr. par action, qui, réunis aux 20 fr. du premier dividende payé en novembre dernier, formeront, pour l'exercice de 1856, un dividende total de 74 fr. par action.

Le reliquat montant à 5,058 fr. 92 c sera reporté au prochain exercice.

Si l'assemblée adopte cette proposition, le dividende sera payé à la caisse de la Compagnie à partir de demain 1er mai.

Ce dividende une fois payé, il n'y aura plus entre les actions anciennes et nouvelles d'autre différence que celle-ci :

Les actions nouvelles, à titre de premier dividende, toucheront 10 fr. à partir de demain 1er mai, et 10 fr. en novembre.

Les actions anciennes recevront au même titre 20 fr. en novembre.

Dépenses supplémentaires sur la ligne principale.

La ligne principale de Paris à Strasbourg et l'embranchement de Reims ont été créés sous les conditions de la loi de 1844.

Aux termes de cette loi, l'Etat a pris à sa charge les gares, les stations, les ateliers et leurs dépendances. Lorsque le gouvernement les a construits, il en a déterminé l'étendue et l'importance, pour correspondre à la circulation regardée alors comme probable, et qui avait servi de base à ses calculs. Cette circulation a pris successivement un développement qui a nécessité des agrandissements proportionnels de toute nature. Nous les avons faits, et vous avez pensé avec nous que les dépenses occasionnées par ces agrandissements étaient une conséquence de la prospérité de notre ligne.

L'année dernière, en appelant pour la troisième fois votre attention sur ce fait, nous vous disions : « Le mouvement ascensionnel du trafic a été pro-

Digitized by Google

» gressif et constant. Il l'est encore. Nous nous sommes trouvés et nous nous trouvons dans la nécessité » d'y répondre par l'accroissement proportionnel de » notre matériel roulant, accroissement qui entraîne » avec lui non-seulement l'augmentation des bâtiments » de remisage, mais encore celle de l'outillage et des » ateliers de réparation. Comme conséquence du mouvement accensionnel de la circulation, les voies de » garage et d'évitement ont été insuffisantes, les gares et les stations ont demandé des modifications » notables, les emplacements à leurs abords n'ont pas » été assez spacieux.

» L'ensemble de ces dépenses considérables, sans » lesquelles ni l'augmentation dans les produits, ni la » diminution dans les frais n'auraient été obtenus, » s'élèvera, à la fin de cette année, à environ 50 millions de francs.

» Ces dépenses, ajoutions-nous, sont des frais de » premier établissement. Il est évident, en effet, » qu'elles auraient été faites à l'origine de l'entreprise, si à cette époque on avait pu connaître l'importance de la circulation et le développement du trafic. Mais, il y a onze ans, on était si loin de compte à » cet égard, que le gouvernement, supputant un produit maximum de seize millions, avait estimé la » dépense du matériel en conséquence. Sans doute nos espérances étaient plus grandes, et les rapports » que nous vous avons présentés depuis dix ans en » font foi ; mais il n'eût pas été sage de dépenser des » capitaux sur des prévisions ou des espérances ; » nous avons attendu que les faits fussent bien constatés. »

Nous vous avons rappelé en même temps, Messieurs, que, d'accord avec vous, c'était sur nos ressources disponibles que nous avions pourvu jusqu'à ce jour à ces dépenses utiles qui, lorsqu'elles seront complètes, s'élèveront à la somme de 50,000,000 fr.

Elles constituent un emprunt fait aux lignes nouvelles.

Il sera indispensable d'en faire le remboursement avant d'entreprendre les sections qui doivent être construites dans le courant de l'année prochaine, et auxquelles étaient destinées les sommes qui ont été affectées provisoirement aux dépenses supplémentaires de la ligne principale.

Nous demandons à l'assemblée, ainsi que le prescrit l'art. 33 des statuts, l'autorisation de créer ultérieurement et en temps utile, par voie d'emprunt, les voies et moyens pour régulariser et compenser ces dépenses supplémentaires, jusqu'à concurrence de 50 millions.

Au 31 décembre dernier, ces dépenses montaient à 44,851,007 fr. 48 c., et se décomposaient comme suit :

(Voir le tableau ci-contre).

INDICATION de la nature des dépenses.	MONTANT DES DÉPENSES. Ligne principale et embranchement de Reims	Embranchement de Metz.	Total.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Personnel et frais fixes.	727.754 51	93.922 23	821.676 74
Frais généraux et d'études			
Acquisitions de terrains et indemnités diverses . .	1.688.348 81	49.291 05	1.737.639 86
Terrassements et ouvrages d'art.	389.515 34	1.427.810 66	1.817.326 »
Établissement des gares et stations, maisons de gardes et constructions diverses.	4.292.691 21	1.252.538 69	5.545.229 90
Ballastage et pose des voies.	3.794.200 39	242.000 50	4.036.200 89
Matériel fixe de la voie.			
Clôtures et plantations.	37.727 05	69.983 02	107.710 07
Matériel des maisons de gardes	2.321 41	240 15	2.561 56
Mobilier des gares et stations.	740.569 56	6.398 45	746.968 01
TOTAUX. . . .	11.672.928 28	3.142.198 75	14.815.123 03
Service du matériel.			
Matériel roulant, etc., etc	»	»	22.026.346 32
Machines fixes.			
Fours à coke à Forbach et sur le territoire prussien	»	»	3.255.930 38
Raccordement des Gares de la Chapelle et de la Villette.			
Acquisitions de terrains	»	314.463 96	
Établissement du chemin de raccordement			
Établissement de la courbe de raccordement entre les lignes de Strasbourg et de Bâle.			
Ligne principale et embranchement de Reims. . .	693.643 35		
Embranchement de Metz.	157.294 03	983.815 79	
Embranchement de Thionville.	82.978 41		
Établissement de la rue Marefroy à Paris, pour les Omnibus et Petites Voitures.			1.753.608 75
Frais généraux	13.026 29		
Acquisitions de terrains	142.411 11	800.000 »	
Terrassements et constructions diverses	145.561 90		
Établissement des douanes à Strasbourg.			
Terrassements, constructions diverses et établissement des voies de fer	»	205.229 »	
Pour augmentation relative à l'augmentation du poids des rails.	»	»	3.000.000 »
Total général	.....	.....	44.851.007 48

L'article 12 des statuts a donné au Conseil d'administration la faculté d'autoriser le dépôt et la conservation des titres dans la caisse sociale. Il lui a donné en même temps le pouvoir de déterminer la forme des certificats de dépôts, les frais auxquels ce dépôt peut être assujetti, le mode de leur délivrance et les garanties dont l'exécution de cette mesure doit être entourée dans l'intérêt de la Société et des actionnaires.

Sur la demande d'un grand nombre d'actionnaires, et au moment de la création des actions au porteur, le Conseil d'administration a usé, en septembre 1849, de la faculté concédée par l'article 12. Il a arrêté, pour la conservation des titres, pour leur réception et pour leur retrait, les mesures qui lui ont paru les plus efficaces dans l'intérêt de la Société.

La caisse du dépôt des titres a fonctionné avec la plus complète régularité. Tous les quinze jours, il a été procédé à des vérifications partielles, et chacune de ces opérations a été constatée par un procès-verbal.

En présence d'un événement récent, et bien que nous n'eussions aucune inquiétude, nous avons fait une vérification générale des actions, et les 118,682 actions déposées dans la Caisse se sont trouvées intactes. La vérification que nous avons faite n'a pas même donné lieu à une rectification.

Néanmoins, Messieurs, nous avons recherché, de

Digitized by Google

concert avec les autres Compagnies, les moyens de préserver la Société des dangers que peuvent entraîner pour elle des dépôts de titres au porteur qui représentent plus de 100 millions, tout en conservant aux propriétaires de ces valeurs la faculté dont ils ont usé jusqu'à présent dans l'intérêt de leur sécurité personnelle. Cette question s'étudie avec soin, et nous espérons qu'il en sortira une combinaison de nature à satisfaire et à sauvegarder tous les intérêts.

Nous avons le regret de vous annoncer la mort de M. le comte Clary.

M. Clary siégeait dans le Conseil d'administration depuis 1845. Le zèle et le dévouement dont il a fait preuve pendant ces onze années nous rendent sa perte très-sensible, et nous sommes assurés que l'assemblée partagera ce sentiment.

Conformément à l'article 25 des statuts, le Conseil d'administration devait pourvoir à cette vacance. Il a nommé M. le baron Renouard de Bussière, dont l'expérience et la parfaite connaissance des affaires nous assurent un utile concours.

Nous venons vous demander de ratifier cette nomination.

En résumé, Messieurs, les concessions obtenues et les fusions opérées depuis 1845 ont formé un ensemble considérable auquel correspond l'importance de notre capital.

L'avancement des travaux sur toutes les lignes témoigne de l'énergie avec laquelle ils ont été entrepris.

Les intérêts du capital consacré à la construction des lignes nouvelles sont portés au compte de premier établissement jusqu'au jour de la mise en exploitation de chaque ligne ; mais dès qu'une section est ouverte, les intérêts du capital afférent à cette section sont supportés par l'exploitation.

Dans la situation actuelle, le réseau des chemins de fer de l'Est aura un développement de 1,804 kilomètres.

Dès à présent, 1,353 kilomètres sont livrés à l'exploitation.

Dans le courant de cette année, la circulation sera ouverte sur 1,573 kilomètres.

Au printemps de l'année prochaine nous ouvrirons la section de Vesoul à Belfort, d'une étendue de 63 kilomètres, et la grande ligne de Paris à Mulhouse sera complétement achevée.

A cette même époque nous ouvrirons le chemin de Vincennes.

Cet ensemble de lignes exploitées nous promet, pour l'exercice 1858, des revenus suffisants pour donner satisfaction aux capitaux engagés.

En ce qui touche l'exercice courant, les quatre premiers mois présentent un excédant notable sur les recettes correspondantes de l'année dernière. Il y a tout lieu de présumer que l'ensemble des produits sur les lignes exploitées en 1856 sera dépassé sur ces mêmes lignes en 1857. A ces produits, qui vous sont connus, se joindront ceux des lignes nouvelles que nous ouvrirons successivement cette année. Il nous serait difficile de les chiffrer ; mais treize départements traversés qui renferment ensemble une population considérable, le nombre d'établissements industriels qui s'y rencontrent, l'importance des produits agricoles de toute nature et la jonction du réseau de l'Est sur quatre points de la frontière avec les chemins de fer étrangers, sont des éléments de circulation qui nous permettent d'espérer des résultats satisfaisants.

Au printemps de l'année prochaine, nous aurons à entreprendre les travaux de la ligne d'Épinal à Vesoul, de l'embranchement de Coulommiers, de l'embranchement de Bar-sur-Seine, et de l'embranchement de Thionville sur la frontière du grand-duché de Luxembourg.

La construction du pont sur le Rhin ne pourra être commencée qu'après la conclusion du traité international.

Le réseau de l'Est aura été terminé longtemps avant les époques fixées par les cahiers des charges. Lorsque ce moment sera venu, le progrès qui s'est révélé successivement sur les lignes anciennes se développera sur les lignes nouvelles, et nous avons la confiance de recueillir le fruit de nos efforts et de vos sacrifices.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

A l'assemblée générale ordinaire des actionnaires du 27 avril 1857.

(SUITE)

La lecture du bilan vous donnera une idée complète de la position financière de la Compagnie.

MATÉRIEL ROULANT.

Nous vous avions annoncé à la dernière assemblée générale la commande du matériel reconnu indispensable pour le service de notre ligne, et calculé sur un trafic présumé de 100,000 tonnes.

Nous n'aurions rien à ajouter à ce matériel, reconnu suffisant pour le trafic prévu par le devis primitif, si deux transactions importantes n'étaient venues modifier nos calculs.

Vous apprécierez comme nous les résultats considérables que cette double négociation assure à notre Compagnie, si vous voulez bien nous accorder quelques moments d'attention.

Le département de l'Hérault est remarquable par l'abondance et la variété des gisements précieux que renferme son sol.

Parmi les dépôts déjà reconnus ou concédés, les mines de houille et de fer occupent le premier rang. Mais le manque absolu de communications rapides et économiques s'est opposé au développement de ces richesses jusqu'au moment où votre ligne a été décrétée.

Le bassin houiller de Graissessac, incontestablement le plus riche de tous ceux qui sont appelés à exercer une influence heureuse sur l'industrie, n'a pu jusqu'à ce jour l'étendre utilement au-delà du rayon de Bédarrieux ; mais sur tout le littoral, le bas prix des charbons anglais rendait toute concurrence impossible.

Cette situation ne pouvait échapper à l'attention du gouvernement. Le décret du 27 mars en est la preuve.

C'était peu de chose alors que ce tronçon de 54 kilomètres, ne se rattachant encore à aucune de nos grandes lignes et destitué de tout encouragement.

Vous n'avez pas craint de nous suivre dans une voie qui avait ses périls ; vous y êtes entrés avec une résolution que n'ont pu ébranler des appréciations plus malveillantes que fondées, et, grâce à votre concours, notre mission est à la veille de s'accomplir.

Nous venons de vous rappeler le point de départ ; constatons la situation actuelle.

On a prétendu que notre entreprise était impossible. Le rapport que nous transmet M. l'ingénieur de la Compagnie fixe au 1er juillet l'ouverture de la ligne.

On a dit : Mais en admettant que la ligne se fasse, les dépenses seront excessives et le trafic insignifiant. Ce chemin servira tout au plus à transporter des houilles à Béziers, et que vaudra le trafic des voyageurs dans ce parcours établi à grands frais au milieu de montagnes presque désertes ; dans ce parcours qui commence à un hameau composé de quelques cabanes de mineurs, et aboutit à une ville importante sans doute, mais privée elle-même de toute communication avec le grand réseau des chemins de fer?

Le temps a répondu à ces objections. Si des difficultés inattendues, des intempéries sans précédents ne nous ont pas permis de réaliser les économies que nous avions dû raisonnablement espérer, nous pouvons vous dire, Messieurs, que nous sommes restés dans les limites de nos ressources, et quand vous verrez les travaux extraordinaires qui donnent à notre ligne un caractère exceptionnel, vous serez surpris d'apprendre que, pour les exécuter, nous sommes le plus souvent restés au-dessous de la moyenne établie par les documents officiels publiés par le ministère des travaux publics.

Quant aux doutes émis sur le trafic de notre ligne et des petites lignes en général, vous en avez fait justice depuis longtemps.

A peine avions-nous commencé nos travaux, et déjà la Compagnie de Bordeaux à Cette complétait l'œuvre de l'illustre Riquet ; elle poussait deux embranchements importants vers les deux extrémités des Pyrénées, et l'homme éminent qui réalise ces grandes idées allait en même temps donner à la Péninsule les moyens de rattacher ses voies de fer à celles de la France. Peu après le réseau pyrénéen est décrété, et des travaux dont le plan suffirait seul à illustrer plusieurs règnes, s'exécutent et s'achèvent facilement, au milieu de tant d'autres préoccupations, sous la bienfaisante initiative du gouvernement impérial.

Si vous vous représentez ce vaste ensemble auquel nous appartenons désormais, nous vous demanderons, Messieurs, ce qui reste de l'objection faite aux petites lignes.

Il y a trois ans, nous étions isolés, il est vrai, entre deux termes : mais, aujourd'hui, notre gare de Béziers n'est plus qu'une station ; nos embarcadères sont à Paris, à Marseille, à Bordeaux, à Bayonne, et partout où nous pourrons transporter l'aliment qui féconde l'industrie.

Nous vous devions ces observations pour vous faire mieux comprendre la portée des deux marchés dont nous allons vous entretenir.

Le vaste et inépuisable bassin houiller de Graissessac se compose de six concessions, quatre à l'ouest, et deux à l'est. Les premières sont plus généralement désignées sous le nom de mines de Graissessac ; les secondes portent les noms de Saint-Geniès-de-Varensal et de Castanet-le-Haut.

Dans le premier groupe, la concession de Graissessac est la seule qui ait été exploitée, ou plutôt effleurée, car avant la création de notre ligne, la consommation locale possible ne dépassait pas 40,000 tonnes.

C'est vers ce point que l'extrémité de notre ligne a dû être dirigée. Ces quatre concessions sont devenues depuis peu la propriété de puissants capitalistes.

Les deux autres concessions situées à l'est, celles de St-Geniès-de-Varensal et de Castanet-le-Haut, ont été acquises récemment par des hommes qui joignent la plus haute honorabilité à la force qui assure le succès des affaires.

Ce n'est pas seulement en vue de satisfaire aux besoins de l'industrie et des populations de l'Hérault, que le gouvernement impérial a décrété notre ligne. Il avait prévu qu'elle assurait le service de la marine de l'État, et pourvoirait aux besoins des navires à vapeur du commerce, dont le nombre augmente tous les ans dans la Méditerranée.

Les intentions de l'administration ont été comprises. Les moyens de transport une fois assurés, les capitaux se sont appliqués au développement des richesses que renferme le plus vaste bassin houiller du Midi.

Les propriétaires des mines de Saint-Geniès-de-Varensal et de Castanet-le-Haut nous assurent, en vertu d'un traité conclu, le transport minimum de 77,000 tonnes. Ces mines, placées à environ 9 kilomètres de notre ligne, se trouvent sur le parcours du prolongement sur Limoges, dont les études sont terminées. Tous les éléments relatifs à l'exécution d'un embranchement destiné à rattacher ces mines à notre ligne étant prêts, nous pouvons en demander la concession.

L'exécution de ce marché est subordonnée à la décision ministérielle à intervenir, au sujet de l'embranchement.

En même temps, votre Compagnie passait avec les nouveaux acquéreurs des mines de Graissessac un traité encore plus important. Ce traité vous assure une livraison annuelle de 200,000 tonnes au minimum.

Au début, la seule concession de Graissessac pourrait difficilement peut-être suffire à une extraction aussi considérable : aussi des travaux importants vont-ils être entrepris au Bousquet-d'Orb, la plus riche et la plus importante de toutes celles qui composent l'ensemble des quatre concessions de Graissessac.

Nous avons fait étudier ce second embranchement, dont l'étendue atteint tout au plus 6 kilomètres.

Ces deux embranchements peuvent, aux termes de la loi, nous être concédés en vertu d'une décision mi-

Digitized by Google

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

Situation au 31 mars 1857.

DOIT

DÉPENSES GÉNÉRALES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.		
Exercices de 1853, 1854, 1855 et jusqu'au 25 mars 1856		1.594.964 42
ADMINISTRATION CENTRALE.		
Conseil d'administration	61.700 »	
Secrétariat et ingénieurs	17.340 25	
Frais généraux	219.388 30	
Traitements	38.566 90	
Escompte sur le deuxième versement des obligations	9.473 90	346.509 35
CONSTRUCTION DU CHEMIN.		
Dépenses jusqu'au 12 juillet 1855	3.943.683 16	
Id. du 13 juillet 1855 jusqu'au 31 mars 1857	10.121.487 95	14.065.171 11
MATÉRIEL.		
Payé jusqu'à ce jour	3.511.812 68	
Id. à valoir sur approvisionnements	821.160 »	4.332.972 68
ÉTUDES DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE.		
Personnel, cartes, plans, instruments, etc	112.414 85	112.414 85
INTÉRÊTS AUX ACTIONNAIRES.		
1er et 2e semestre d'intérêts, à 7 fr. sur les actions	504.000 »	
1er et 2e semestre d'intérêts, à 3 fr. 75 sur les obligations	198.750 »	702.750 »
VERSEMENTS RESTANT A EFFECTUER.		
Versements à effectuer sur 8.313 actions	884.450 »	
Id. id. sur 1.822 obligations	189.490 »	1.073.940 »
DÉBITEURS DIVERS.		
Banque de France	233.550 10	
F. Durand et Cie	377.019 50	
Barclay, Bevan, Tritton et Cie	2.580 »	
C. Devaux et Cie	66.338 35	
Sous-Comptoir des chemins de fer	30.000 »	
Reports et placements divers	97.983 41	
Comptes divers	4.930 »	812.301 36
CAISSE.		
Espèces en caisse au 31 mars		76.818 55
		23.117.841 72

AVOIR

COMPTE CAPITAL.		
Montant des 500 fr. appelés sur 36.000 actions	18.000.000 »	
Emission de 20.500 obligations à 140 fr	3.710.000 »	21.710.000 »
COMPTES D'INTÉRÊTS.		
Intérêts de retard par les actionnaires	265.537 37	
Id. sur reports et placements divers	329.905 41	595.442 78
COMPTES CRÉDITEURS.		
Solde des semestres d'intérêts à payer aux actionnaires	16.847 25	
Solde à divers	795.551 69	812.398 94
		23.117.841 72

nistérielle. Des calculs sérieusement étudiés portent les dépenses relatives à l'exécution de ces travaux.

Savoir :

Pour l'embranchement de Saint-Geniès-de-Varensal,	4,000,000
Pour l'embranchement du Bousquet-d'Orb,	2,000,000
Total,	6,000,000

Nous abusons de votre attention, Messieurs ; mais dans la situation exceptionnelle que nous crée la formation inattendue de deux grandes Compagnies, nous devons entrer dans les détails les plus intimes sur les rapports que nous devons établir avec elles.

L'embranchement sur le Bousquet-d'Orb a une double importance pour notre Compagnie. Non-seulement il facilite l'accroissement de notre trafic, mais, par une circonstance heureuse, il devient, à peu de distance de Lunas, le point de raccordement entre Montpellier et Rodez.

C'est dans cette prévision que nous avons calculé les dépenses pour deux voies sur cette section.

M. le préfet de l'Hérault, accompagné d'une députation composée des hommes les plus influents de ce département et de l'Aveyron, a eu l'honneur de mettre sous les yeux de S. M. l'Empereur le projet d'un chemin de fer destiné à relier Rodez à Montpellier.

Ce projet s'est produit sous l'influence éclairée de M. Michel Chevalier et de M. Calvet-Rogniat, qui représentent et connaissent si parfaitement les besoins de leurs départements.

Sa Majesté a daigné faire à la Commission un accueil assez bienveillant pour permettre d'espérer une prochaine solution. Le tracé en question traverse Lunas, point situé à 3 kilomètres de Bousquet-d'Orb ; à partir de ce point notre ligne se trouverait en communication immédiate avec le chemin projeté.

Les honorables promoteurs de cette utile entreprise n'ont pas hésité à reconnaître que notre ligne était le complément naturel de leur projet. Des rapports sympathiques se sont établis entre nous, et nous attendons les résultats les plus favorables de cette communauté d'efforts et d'intérêts.

Si les détails dans lesquels nous sommes entrés ont porté la conviction dans vos esprits, votre détermination ne peut être douteuse. Notre matériel, calculé pour un trafic de 100,000 tonnes, devient insuffisant en présence de deux marchés qui représentent à eux seuls un minimum de 277,000 tonnes, chiffre que le trafic général portera au moins à 350,000 tonnes. De là, nécessité de pourvoir à l'augmentation proportionnelle de ce matériel.

Les devis établis avec la plus scrupuleuse attention portent à 4,700,000 fr. la dépense nécessaire pour créer le matériel supplémentaire destiné à faire face un trafic de 350,000 tonnes, dès à présent assuré à la Compagnie.

Ce chiffre comprend les locomotives, les wagons, les machines, l'outillage et les établissements relatifs à ce service.

La création des deux embranchements projetés est justifiée par l'immense intérêt qui s'y rattache, par les produits sur lesquels vous pouvez compter dès à présent, et par l'extension qu'ils donnent à vos rapports commerciaux avec le centre de la France. Mais pour solliciter la sanction du gouvernement, il nous est indispensable de nous appuyer sur votre approbation.

Tel est en résumé le tableau de notre dernier exercice.

Jusqu'à ce jour, Messieurs, nous avons obtenu votre confiance ; il vous appartient de juger si nous l'avons méritée. Si vous avez bien voulu nous accorder votre loyal concours, alors que nous n'avions que des espérances à vous offrir en échange de vos sacrifices, nous avons la ferme conviction qu'au moment où ces espérances sont réalisées, et même dépassées, votre appui ne nous fera pas défaut.

Nous débutons avec la certitude d'un trafic quatre fois plus considérable que celui qui servit de base à la formation de votre Compagnie. Nous vous demandons l'autorisation de profiter de cette chance inattendue, et d'en étendre encore les effets en créant deux embranchements destinés à augmenter la valeur de votre propriété. Son présent et son avenir dépendent des résolutions que vous allez prendre.

Vous nous aviez autorisés à surseoir au remplacement d'un administrateur. Dans l'intervalle de vos deux assemblées générales, M. David ayant donné sa démission, il nous reste à soumettre à votre confirmation le choix que nous avons fait de deux nouveaux administrateurs.

L'un est l'honorable M. Darblay jeune, député au Corps législatif, l'un des censeurs de la Banque de France.

L'autre est l'honorable M. Calvet-Rogniat, député au Corps législatif, président du Conseil général de l'Aveyron, administrateur du Grand-Central.

Ces Messieurs ont bien voulu assister officieusement à nos dernières séances, en attendant la confirmation de leur nomination.

Avant de passer à la lecture des propositions que nous avons à soumettre à votre approbation, permettez-moi de réparer une omission bien involontaire.

Dans le traité fait avec les mines de Graissessac, la Compagnie trouve un avantage que j'aurais dû signaler immédiatement à votre attention : M. J. Boucaruc, notre collègue, était propriétaire de plusieurs parts d'intérêts dans l'ancienne Compagnie de ces mines. Par suite d'arrangements, une compensation personnelle de 20,000 tonnes de houille par an, à raison de 10 fr. l'une, lui a été allouée en représentation de ses droits. Ces charbons doivent lui être livrés à Graissessac, point extrême de notre ligne. Il a spontanément offert à notre Compagnie de lui céder, dans ces 20,000 tonnes, au même prix qu'elles lui sont livrées, et sans se réserver aucune plus-value, toute la quantité nécessaire au service de notre traction et de nos ateliers.

Le Conseil a déjà exprimé à M. Boucaruc la satisfaction que lui cause cette proposition, et nous pensons que la Compagnie appréciera l'importance de cette nouvelle marque d'un dévouement qui ne s'est jamais démenti.

PROPOSITIONS DU CONSEIL.

Première proposition.

Nous vous proposons, Messieurs, d'approuver les comptes de l'exercice 1856-1857.

Deuxième proposition.

Pour faire face à l'accroissement considérable devenu nécessaire dans le matériel roulant, les établissements y relatifs et les accessoires qui en dépendent, le Conseil d'administration est autorisé à émettre des obligations jusqu'à concurrence d'un capital effectif de 5,000,000 fr.

Les clauses et conditions de l'émission précédente seront adoptées comme bases de celle-ci.

Troisième proposition.

La Compagnie, sollicitant la concession de deux embranchements, ajoutant à la ligne principale, l'un 9 kilomètres environ, de Graissessac à Plaisance, et dont le coût est évalué à 4,000,000

l'autre, 6 kilomètres sur le Bousquet-d'Orb, et dont le coût est évalué à 2,000,000

le Conseil est autorisé à créer, aussitôt après l'obtention desdits embranchements, le capital nécessaire jusqu'à concurrence des sommes ci-dessus, par l'émission, soit d'actions nouvelles, soit d'obligations ou par la combinaison des deux modes : le tout en se conformant aux dispositions des statuts.

Quatrième proposition.

L'assemblée générale confirme la nomination de M. Darblay jeune, nommé administrateur, en remplacement de M. de Rouville, et celle de M. Calvet-Rogniat, nommé administrateur en remplacement de M. David.

Après épreuve et contre-épreuve, ces propositions sont adoptées à l'unanimité, par l'assemblée générale.

Elle vote des remerciements au Conseil d'administration et aux membres du Comité de direction.

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi, 30 avril :

La position de notre groupe se maintient bonne, le courant d'affaires restant satisfaisant. En fonte pour affinage, il s'est traité des petits lots à 170 fr. en disponible.

Nos laminoirs conservent, en mai, les prix d'avril ; nos prévisions à ce sujet se trouvent justifiées.

Les cours de nos articles restent donc, à ce jour comme suit :

FONTES.

Fonte de forge, 165 à 170 fr.
Fonte pour fusion n° 1, 180 185.
Id. n° 2, 170 175.

Rendu à Saint-Dizier.

FERS.

Fers laminés de fonte au bois, 1re classe, suivant les forges, franco à Saint-Dizier, ou rendus dans les gares de l'Est, 330 340.
Machine ou ronds de tréfilerie n° 21, 400 410.
Id. id. n° 20, 420 430.
Fers battus demi-roches à la houille, 370.
Branches de courbes, 380.
Essieux de 15 à 90 kilog., 420.
Id. 100 à 150, 420.
Id. 10 à 15, 420.
Id. 3 à 10, 440.
Carrés de 90 à 108 k^m^, 430.
Fers de petite forge, 390.

MOULAGES.

Plaques unies et figurées, les 1,000 kil., 210 220 fr.
Tuyères, 265 270.
Tuyaux de descente et gargouilles, 260 270.
Boîtes de roues, au-dessus de 5 k., la paire, 260 270
Id. au-dessous, id. 350 370
Colonnes pleines, 210 220.
Poids d'horloge, 1/2 à 2 kil., 250 260.
Id. au-dessous, 235 240.
Enclumes, de 3 à 600 kil., 220 225.
Marteaux, de 300 à 350 kil., 230 240.

(Ces prix sont franco pour Saint-Dizier.)

FERRONNERIE.

Pointes n° 20, les 100 kil., 52.
Chaînes, numéros assortis, id., 75.
Poids à peser de 20 kil., la pièce, 5.

Proportion gardée pour le reste de la série.

(Ces prix sont franco Paris.)

PARIS.

(Correspondance particulière.) Vous aurez appris avant moi les cours fixés pour le 1er mai : ce sont ceux du mois d'avril, 340 fr. en gare de la Villette pour la province. Paris obtient, me dit-on, à 33 fr. et 32 fr., suivant les maisons ou l'importance des marchés.

MÉTAUX.

Cuivre. — Paris : cuivre du Chili, 315 ; minerai Corocoro, 317 50 ; autres sortes sans changement.

Etain. — Baisse à Amsterdam : le prix est de fl. 87 à 87 1/2.
Paris : Banca, 365 ; Détroits, 380 ; anglais, 370, les 100 kil.

Plomb. — De France, 68 ; d'Espagne, 69 et 70 les 100 kil. à l'acquitté.

Zinc. — Sans fermeté. Prix de Hambourg, mb. 18.
Paris : brut, 78 ; laminé, 93.

O. Sauvique.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1856. Id. 795 id.)

Du 23 au 29 avril 1857.

95,885 voyageurs.....	318,181 88	
Bagages, marchandis, etc.	599 265 92	
Total..		917,447 80
Semaine correspondante de 1856.		
94,643 voyageurs.....	301,366 65	
Bagages, marchand., etc.	554,411 32	
Produit total.....		855,775 97
Différence en faveur de 1857		61,671 83
Produit par kilomètre :		
1857, 795 kilomètres exploités..		1,154
1856, 795 id.		1,076
Recette totale depuis le 1er janvier		
1857.....	15,722,620 66	
1856.....	14,453 259 27	
Différence..	1,269,361 39	

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :

En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1033 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :

En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1033 kil.

Du 23 au 29 avril 1857.

76,892 Voyageurs.....	367,132 75	
Bagages, marchandises, etc.....	775,515 58	
Total.....		1,142,668 33
Semaines correspondantes de 1856 .		907,853 58
Différence en faveur de 1857.....		234.814 75
Recettes depuis le 1er janvier 1857.		18,810,126 83
Recette correspondante de 1856		15,216,624 52
Différence en faveur de 1857....		3,593,501 56

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 876 kilomètres)
(1856. (1) id. 876 id.)

Du 23 au 29 avril 1857

100,896 voyageurs.....	336,019 50	
Marchandises, etc., grande vitesse ...	49,839 89	
— petite vitesse....	390,968 90	
Total de la semaine.....		776,778 29
Semaine correspondante en 1856....		682,074 74
Augmentation en 1857.....		94,703 55
Recettes depuis le 1er janvier 1857	12,212,471 16	
id. id. 1856	10,319,012 56	
Différence en faveur de 1857.	1,893,458 70	

(1) Ouverture de la section du Mans à Alençon, le 15 mars 1856.

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

(1857. Longueur exploitée, 656 kilom.)
(1856. id. 378 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,390 92.
— 1856, 1,201 68.

Recettes du 23 au 29 avril 1857

Grande vitesse) 74,050 voyageurs..	354,696 90	
Grande vitesse) marchand.....	115,188 25	
Petite vitesse) marchand.....	442,690 70	
Total.....		912,577 85
Semaine correspondante de 1856....		741,438 25
Différence en faveur de 1857		171,039 60
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857		16,324123, 52
id. id. 1856		11,781,129 09
Différence en faveur de 1857...		4,541,994 43

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(1re 7. Longueur exploitée 1122 kilomètres.)
(1856. id. 1069 id.)

8e année. — 17me semaine.

Du 23 au 29 avril 1857.

90,133 Voyageurs.....	321,675 60	
Marchandises.....	599,430 12	
Total de la semaine.....		921,105 72
Recettes antérieures.....		13,273,668 96
Total général.....		14,194,774 68
17me semaine de 1857....		921,105 72
Semaine correspondante de 1856.		789,181 90
Différence en faveur de 1857...		131,923 82
Exercice 1857.....		14,194,774 68
id. 1856.....		13,047,823 19
Différence en faveur de 1857...		1,146,951 49

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont et prolongements.

Longueur exploitée : 125 kilomètres

Du 23 au 29 avril 1857.

8,435 Voyageurs.....	17,566 94	
Bagages, marchandises, etc.....	24,408 54	
Total.....		41,975 48
Recettes antérieures....		607,954 78
Total depuis le 1er janvier.....		649,930 26

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 523 id.

Recettes du 23 au 29 avril 1857

67,595 Voyageurs.....	232.513 55	
Bagages et marchandises	398.053 54	
Total de la semaine.....		630 566 09
Semaine correspondante de 1856.. .		526.019 95
Augmentation.....		104,546 14
Total des recettes, à partir du 1er janvier 1857.....		10,380,604 44
Période correspondante de 1856 .		8,091,519 10
Augmentation. ...		2,289,075 34

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

(1857. Longueur exploitée, 150 kilom.)

Du 23 au 29 avril.

(Section de Lyon à Roanne.)

2,222 Voyageurs.....	30 935 40	
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	157,056 60	
Total.....		187,992 »
Recettes antérieures.....		3,072,628 20
Total de l'exercice 1857.....		3,260,630 20
Recette correspondante 1856		198,145 00
Total de l'exercice 1856...		3,314,909 38

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).

(1857. Longueur exploitée, 105 kilom.)

Voyageurs.....	15,673 69	
Bagages, marchandises, etc.....	30,621 89	
Total.....		46,295 58
Recettes antérieures		621,542 40
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857		667,837 98
Semaine correspondante en 1856.....		39,551 10
Recettes depuis le 1er janvier 1856....		517,583 60
Recettes totales de la semaine sur les 2 sections.....		234,287 58
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....		3,694,180 60
Total.....		3,928,468 18

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 713 kilomètres.
Id. en 1856, 307 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 150 id.

Recettes du 23 au 29 avril 1857

CHEMIN DE FER.

34,892 voyageurs	136,212 35
Bagages, marchandises, etc.	157,420 80
TOTAL	293,633 15
Recettes du CANAL LATÉRAL	17,001 60
Recettes antérieures	3,174,369 46
Total depuis le 1er janvier 1857	3,485,004 25
17e semaine de 1857. Chemin de fer	293,633 15
Id. Canal latéral	17,001 64
Total de la semaine en 1857	310,634 79
17e semaine de 1856. Chemin de fer	85,002 60
Id. Canal latéral	14,098 55
Total de la semaine en 1856	99,101 15
Différence en faveur de 1857.	211,533 64

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857	3,485,004 25
1856	1,342,778 60
Différence en faveur de 1857	1,892,225 65

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1857,	411 22	80 96
1856,	276 88	93 99
Augmentation,	134 98	Diminut 13 03

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Section de Lyon à Bourg.)

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 23 au 29 avril.

7,136 Voyageurs	17,767 95
Bagages, marchandises, etc.	8,507 50
Total	26,275 45
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1857	373,683 80
TOTAL	399,959 25

CHEMIN DE FER D'ORSAY.

Circulation et recettes comparatives du mois de Avril 1857.

(1857. Longueur exploitée, 23 kilomètres)

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages etc.	Totaux.
1857	55,475	35,217 75	1,224 55	36,442 30
1856	53,023	32,690 55	1,267 65	34,158 20
En faveur de 1857	2,452	2,527 20	» »	2,284 10
En faveur de 1856	»	»	43 10	»

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 278 kilom.)

Du 18 au 24 avril 1857.

7,581 Voyageurs	33,332 70
Bagages, marchandises, etc.	60,485 73
Total de la semaine	93,818 43
Recettes de la semaine correspondante de 1856	65,532 34
Différence en plus en 1857	28,866 15
Recettes antérieures	1,412,950 57
Total	1,506,715 06

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

1857. — Longueur exploitée, 402 kilomètres.
1856. — — — 402 —

Recettes du 5 au 11 avril 1857.

(Les recettes seront dorénavant publiées toutes les semaines.)

43,846 Voyageurs	108,390 96
4,027 tonnes de marchandises	46,073 64
Total	154,464 60

L'usage des relevés de recettes hebdomadaires n'existant pas sous la précédente administration, la comparaison avec la semaine correspondante de 1856 ne peut être établie.

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 23 au 29 avril 1857.

Voyageurs	27,989 95
Bagages	926 85
Marchandises : grande vitesse	2,368 80
Id., petite vitesse	10,407 60
Exploitation de Biella	4,871 25
Exploitation de Vercelli-à-Valence	3,893 15
Ensemble	50,457 58
Recette correspondante de 1856	34,101 17
Différence en faveur de 1857	16,356 41

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. id. 1,039 id.

Du 23 au 29 avril 1857.

	En francs, en charge de 121 1/2
47,037 voyageurs	227,306 17
26,064 tonnes Marchandises	356,709 64
Total de la semaine	584,014 81
Semaine correspond. 1856	556,251 85
Différence en faveur de 1857	27,762 96
Recettes depuis le 1 janvier 1857	8,610,905 »
Recettes depuis le 1 janvier 1856	9,630,544 »
Différence en faveur de 1856	1,019,638 »

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

17e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 20 au 26 avril

4,798 voyageurs. — 19,795 quint. bagages, marchandises	fr. 11,421 30
Recette correspondante de 1856	6,792 30
Augmentation	4,629 00
Recettes depuis le 1er janvier 1857	150,159 80
Recette correspondante de 1856	86,687 25
Différence en faveur de 1857	63,472 55

CHEMIN DE FER NORD-EST SUISSE.

1857. — Longueur exploitée : 118.4 kilomètres.
1856. — 100.8 —

Avril 1857 (*)

58,500 voyageurs	76,000 »
231,000 quint. marchandises et bagages	81,000 »
Total du mois	157,000 »
Mois correspondant de 1856	89,042 »
Différence en faveur de 1857	67,958 »
Recettes depuis le 1er janvier 1857	564,130 »
Recettes correspondantes 1856	297,834 »
Différence en faveur de 1857	266,296 »

(*) Résultat approximatif.

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

(Lignes de Bâle à Sissach et Aarau-Olten-Lucerne, 84 kilomètres.)

Recettes du 1 au 31 mars 1857.

	Voyageurs	Marchandises quintaux à 50 kil.	Recettes.
Du 1er au 28	50,187	112,572	68,700 »
Mois précédents.	83,977	193,866	106,915 06
Totaux..	134,164	306,438	175,615 06

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 12 au 25 avril 1857

7,806 voyageurs	fr. 5,483 40
Marchandises	668 40
Recettes antérieures	106,008 05
Total	112,159 85

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (18e semaine)		Par journée de voiture (l'omnibus de relais)	
Du 26 avril au 2 mai 1857	217,146 40	73 16	41 91
Semaine correspondante de 1856	208,951 30	71 29	40 52
Rec. depuis le 1er janv. 1857	3,640,934 60	73 80	42 44
Période correspondante de 1856	3,337,855 10	67 29	41 29
Différence en faveur de 1857	303,078 90	6 52	1 15

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL.

MM. les actionnaires sont prévenus que le dépôt des actions n'ayant pas atteint le chiffre de 44,800, nécessaire pour valider les délibérations sur une première convocation, l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire annoncée pour le lundi 11 mai courant, est remise au jeudi 11 juin 1857, à 3 heures de l'après-midi, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

Cette assemblée générale est convoquée à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration, de statuer sur les comptes annuels de la Société et de délibérer 1° sur un projet de traités avec l'État et avec les Compagnies d'Orléans, de Lyon et de la Méditerranée, ayant pour objet la cession des chemins de fer, établissements et autres valeurs qui composent l'actif social de la Compagnie; 2° sur la liquidation de la Compagnie, s'il y a lieu, et l'échange des actions du Grand-Central contre des obligations des Compagnies concessionnaires; 3° sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration aux effets ci-dessus; 4° et sur toutes les questions qui pourront être mises à l'ordre du jour de l'assemblée extraordinaire en conséquence des traités sus-mentionnés.

Sur cette deuxième convocation, la délibération ne sera valable qu'autant que le dixième du fonds social (actuellement 22,400 actions) sera représenté; en conséquence MM. les actionnaires ayant au moins 20 actions sont invités à se rendre à cette assemblée, et aux termes de l'article 41 des statuts, ils doivent à cet effet déposer leurs titres dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme 15, du jeudi 14 mai au lundi 25 mai, de 10 heures à 3 heures.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux; des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Société du Crédit mobilier.

Les cartes déjà délivrées pour le 11 mai serviront pour l'assemblée générale du 11 juin.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le Secrétaire général,
A. COURPON.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

MM. les porteurs d'actions et obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans *ses succursales*, les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission qui vient d'être réduite de 1/2 à 1/4 0/0.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans ses succursales les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,
G. RÉAL.

COMPAGNIE

DE L'OUEST DES CHEMINS DE FER SUISSES

Paiement de l'intérêt sur les actions:
10 fr. par action libérée de 500 fr.;
5 fr. par action libérée de 250 fr.

1° *A Paris*, à la caisse du Crédit mobilier, 15, place Vendôme;

2° *A Lausanne*, à la Banque cantonale vaudoise;

3° *A Genève*, à la caisse de la Compagnie, 3, quai du Mont-Blanc.

4° *A Bâle*, à la caisse de la Compagnie du chemin de fer Central-Suisse;

5° *A Zurich*, à la caisse de la Compagnie du chemin de fer Nord-Est-Suisse.

CHEMINS DE FER DE

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de *Madrid à Saragosse et Alicante* a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires qu'un appel de *cent francs* par action a été fait en exécution de l'art. 13 des statuts. Les versements en retard paient un intérêt de 6 0/0 depuis le 7 avril dernier.

Les versements sont reçus:

A Madrid, à la caisse de la Société;

A Paris, chez MM. *de Rothschild frères*, 21, rue Laffitte;

A Londres, chez MM. *de Rothschild et fils*;

A Lyon, à la caisse syndicale des agents de change;

A Bordeaux, chez MM. *Rodrigues et fils*;

A Marseille, chez M. *Roux de Fraissinet*.

ENTREPRENEURS

(COMMENTAIRE des clauses et conditions imposées aux), suivi d'un Appendice contenant les lois et règlements relatifs à la matière; par M. CHATIGNIER, avocat au conseil d'État et à la Cour de cassation. 1 v. in-18. 1857. 2 fr. — Librairie Cosse et Marchal, place Dauphine, 27.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET FONDERIES
DE PLOMB ET DE ZINC

DE STOLBERG ET DE WESTPHALIE.

MM. les actionnaires sont prévenus que le dépôt des actions pour assister à l'assemblée générale fixée au jeudi 28 mai 1857, à dix heures du matin, à Aix-la-Chapelle, peut être effectué jusques et y compris le jeudi 14 mai, dans les bureaux de la Société, à Paris, 47, rue de Luxembourg.

TERRAINS BOISÉS

A vendre, par lots de toutes contenances, dans le parc du Raincy (station du chemin de fer de Strasbourg; adjudication à midi, et sur place, le dimanche 10 mai 1857, et successivement tous les quinze jours, sur la mise à prix de 1 fr. à 2 fr. le mètre, avec grandes facilités de paiement.

Plans et renseignements au Raincy même, et à Paris, au siége social de la Compagnie foncière du Raincy, rue du Faubourg-Poissonnière, 5. (10 trains montants, 10 descendants. Billets d'aller et retour.)

SOCIÉTÉ

DES SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée annuelle pour la reddition des comptes de l'exercice 1856 est convoquée pour le jeudi 28 mai prochain, à trois heures, dans la salle Herz, rue de la Victoire, 48.

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, il faut être titulaire de vingt actions au moins (art. 27 des statuts.)

Les porteurs de vingt actions ou plus doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres et leurs procurations, s'il y a lieu, au siége de la Société (rue Notre-Dame-des-Victoires, 28, bureau des actions), dix jours avant l'époque fixée pour la réunion de l'assemblée, et il est remis à chacun d'eux une carte d'admission.

Cette carte est nominative et personnelle.

Les certificats de dépôt donnent droit, pour les dépôts de vingt actions ou plus, à la remise de cartes d'admission à l'assemblée générale, pourvu que le dépôt des titres ait eu lieu dix jours avant l'époque fixée pour l'assemblée générale.

Nul ne peut représenter un actionnaire ayant droit de faire partie de l'assemblée générale, s'il n'est lui-même membre de cette assemblée.

Des formules de procurations sont tenues à l'administration, bureau des actions, à la disposition de MM. les actionnaires.

MAISON GUEBHARD,

A la Chapelle-Saint-Denis, rue des Vertus, n° 17, près la barrière des Vertus.

Bois de charpente et sciages de toutes essences.

Fourniture de toutes dimensions fixes en chêne et sapin de la Forêt-Noire et de la Suisse; bois de premier choix pour le matériel roulant des chemins de fer.

Traverses en chêne et longrines en sapin.

Madriers, chevrons, frises de toutes dimensions.

Parquet chêne, fabriqué à la main, à 4 fr. 80 le mètre carré.

Parquet sapin, à 1 fr. 90, 2 fr. et 2 fr. 40, suivant épaisseur.

Chantier entièrement couvert. Bois secs.

L'ASSEMBLÉE

générale des actionnaires de la **Compagnie lyonnaise des omnibus, voitures et voies ferrées** a eu lieu samedi dernier 2 mai, au siége de la Société à Paris. **La moitié du capital social s'y trouvait représentée.**

Le gérant a donné lecture d'un rapport duquel il résulte que malgré les difficultés de tout genre contre lesquelles on a dû lutter, **l'exploitation a donné pour l'exercice 1856, qui n'a duré que neuf mois, un bénéfice net de 80,604 fr. 26 c.**, et en outre que pendant le cours de cet exercice, il a été réalisé sur le prix de divers matériels rachetés par la Compagnie et payés pour partie en actions à prime de la Société, un boni de 291,578 fr. 20 c. **ce qui a porté le fonds disponible à 372,182 fr. 46 c.**

Dans le cours de son rapport, le gérant a présenté les comptes de l'exercice 1856 approuvés par le Conseil de surveillance, et dans ces comptes il a fait application de la somme ci-dessus à l'amortissement immédiat du matériel (chevaux, voitures, sellerie et meubles); **de telle sorte que le matériel et la cavalerie vont se trouver au bout de neuf mois d'exploitation dégrevés du sixième de leur prix d'acquisition.**

L'assemblée s'est séparée **en votant unanimement l'approbation** du rapport des comptes du gérant.

COMPAGNIE DES

HOUILLÈRES ET FONDERIES

DE L'AVEYRON (FORGES DE DECAZEVILLE).

Le président du comité d'administration a l'honneur de convoquer MM. les actionnaires de la Compagnie pour une assemblée extraordinaire qui aura lieu le mardi 19 mai 1857, à midi précis, dans la salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis.

Cette assemblée extraordinaire a principalement pour but:

L'examen de la suite à donner au projet de modifications des statuts soumis au conseil d'État.

Immédiatement à la suite de cette assemblée extraordinaire aura lieu l'assemblée ordinaire annuelle, pour laquelle ils sont également convoqués, ayant pour objet:

1° La reddition des comptes de l'administration;

2° La fixation du dividende.

COMPAGNIE

L'UNION DES GAZ,

28, rue Grange-Batelière.

Le gérant de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que la réunion de l'assemblée générale indiquée pour le 4 mai n'ayant pu avoir lieu ledit jour, a été remise au lundi 11 mai courant, à *trois heures* de l'après-midi, salon Lemardelay, rue Richelieu, 100.

Conformément à l'art. 52 des statuts, pour assister aux assemblées générales, il faut être propriétaire de vingt actions, qui doivent être visées, au siége social trois jours à l'avance pour obtenir une carte d'admission.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER DU NORD.

SIXIÈME TIRAGE

des obligations de la 1re série, qui a eu lieu en séance publique le 1er mai 1857, à la suite de l'assemblée générale du 30 avril 1857.

(319 obligations)

Séries de 100 obligations.	Sorties aux tirages par unités.	Reste.	Numéros sortis.
186	4	96	18.501 à 18.600
238	2	98	23.701 à 23.800
506	»	26	50.501 à 50.526
669	1	99	66.801 à 66.900
		319	

CINQUIÈME TIRAGE

des obligations de la 2e série, qui a eu lieu en séance publique le 1er mai 1857, à la suite de l'assemblée générale du 30 avril 1857.

(320 obligations)

Séries de 100 obligations.	Sorties aux tirages par unités.	Reste.	Numéros sortis.
980	1	99	97.901 à 98.000
1.164	1	99	116.301 à 116.400
1.264	»	100	126.301 à 126.400
1.301	»	22	130.001 à 130.022
		320	

QUATRIÈME TIRAGE

des obligations de la 3e série, qui a eu lieu en séance publique le 1er mai 1857, à la suite de l'assemblée générale du 30 avril 1857.

(321 obligations)

Séries de 100 obligations.	Sorties aux tirages par unités.	Reste.	Numéros sortis.
1.625	2	98	162.401 à 162.500
1.714	»	100	171.301 à 171.400
1.894	»	23	189.301 à 189.323
2.037	»	100	203.601 à 203.700
		321	

TROISIÈME TIRAGE

des obligations de la 4e série, qui a eu lieu en séance publique le 1er mai 1857, à la suite de l'assemblée générale du 30 avril 1857.

(323 obligations)

Numéros des séries.	Numéros sortis.
2.637	263.701 à 263.800
2.832	283.201 à 283.300
2.834	283.401 à 283.423
2.991	299.101 à 299.200

DEUXIÈME TIRAGE

des obligations de la 5e série, qui a eu lieu le 1er mai 1857, à la suite de l'assemblée générale du 30 avril 1857.

(164 obligations)

Numéros des séries.	Numéros sortis.
3 173	317.201 à 317.300
3.162	316.101 à 316.164

PREMIER TIRAGE

des obligations de la 6e série, qui a eu lieu le 1er mai 1857, à la suite de l'assemblée générale du 30 avril 1857.

(164 obligations)

Numéros des séries.	Numéros sortis.
3.822	382.101 à 382.200
4.037	403.601 à 403.664

PREMIER TIRAGE

des obligations de la 7e série, qui a eu lieu le 1er mai 1857, à la suite de l'assemblée générale du 30 avril 1857.

(164 obligations)

Numéros des séries.	Numéros sortis.
4.876	487.501 à 487.600
5.059	505.801 à 505.864

Les obligations de ces diverses séries sont remboursables à 500 fr. chacune, à partir du 1er juillet 1857, à la caisse de la Compagnie du chemin de fer du Nord, place Roubaix, 24, à Paris.

QUATRIÈME TIRAGE

des actions de la Compagnie de Charleroy, qui a eu lieu le 1er mai 1857, à la suite de l'assemblée générale du 30 avril 1857.

(45 actions)

Numéros des séries.	Numéros sortis.
347	17.051 à 17.095

Ces 45 actions sont remboursables à 562 fr. 50 chacune, à partir du 1er janvier 1858, à la caisse de la Compagnie du chemin de fer du Nord, place Roubaix, 24, à Paris.

DEUXIÈME TIRAGE

des obligations de l'emprunt de 2,000,000 de francs du chemin de Charleroy à Erquelines, qui a eu lieu le 1er mai 1857, à la suite de l'assemblée générale du 30 avril 1857.

(300 obligations)

Numéros sortis.	Numéros sortis.
61 à 80	981 à 1.000
201 à 280	1.041 à 1.060
321 à 340	1.081 à 1.100
521 à 540	1 421 à 1.460
581 à 600	1.561 à 1.580
681 à 700	1.621 à 1.640
821 à 840	1.861 à 1.880

Ces 300 obligations sont remboursables à 1,000 fr. chacune, à partir du 1er janvier 1858, chez MM. Bischoffsheim, Cassel et Cie, banquiers à Bruxelles.

QUATRIÈME TIRAGE

Sur 2,363 obligations émises en 1848, par la Compagnie d'Amiens à Boulogne lequel a eu lieu, en séance publique, le 1er mai 1857, à la suite de l'assemblée générale du 30 avril 1857.

(114 obligations)

10	314	645	1107	1531	1910
14	316	659	1114	1554	1952
20	319	602	1161	1590	2002
49	326	745	1169	1592	2078
63	334	752	1172	1622	2091
95	355	760	1191	1625	2123
100	360	768	1201	1668	2129
119	369	787	1202	1682	2163
120	370	796	1219	1687	2197
123	400	818	1220	1700	2223
145	416	820	1221	1705	2286
181	434	894	1282	1710	2351
187	476	901	1289	1759	2358
196	574	907	1361	1775	2360
226	587	912	1378	1788	
229	607	1020	1391	1833	
246	611	1045	1402	1855	
263	623	1068	1472	1876	
301	638	1080	1492	1877	
305	641	1087	1512	1888	

Ces obligations sont remboursables à 500 fr. chacune, à partir du 1er août 1857, à la caisse de la Compagnie du chemin de fer du Nord, place Roubaix, 24, à Paris.

Digitized by Google

CANAL DE ROANNE.

AVIS.

A partir du 16 de ce mois il sera payé un dividende de 7 fr. 50 c. par action contre le coupon de 185e : *A Roanne*, à la caisse de la Compagnie, quai des Charpentiers, 24 ; — *à Lyon*, chez MM. Vve Morin-Pons et Morin, petite-rue des Feuillants, 9 ; — *à Paris*, chez MM. Sautter frères, boulevard Montmartre, 14 ; — *et à Genève*, chez MM. Henisch et Ce, rue du Rhône, 175.

SOCIÉTÉ ANONYME

DE LA

NOUVELLE-MONTAGNE

Dans la dernière assemblée générale tenue à Engis le 20 avril dernier, il a été décidé que le dividende pour l'exercice 1856 serait de 100 fr. par action, payables :

50 fr. le 1er juillet prochain, à titre de premier dividende, sur la présentation du coupon n° 5, qui, frappé d'une estampille indiquant ce paiement, sera remis aux porteurs pour toucher

50 fr. le 31 décembre même année, comme second dividende.

Le tirage au sort des soixante-six obligations à rembourser le 1er juillet prochain, a donné les numéros suivants :

N°s 20	37	42	58	65	82	117
125	135	154	161	168	169	203
208	215	220	235	250	257	273
279	281	297	306	316	340	354
359	366	376	379	407	421	445
448	458	491	495	501	503	519
524	529	532	545	555	568	581
590	593	600	634	635	656	668
680	682	703	718	722	764	780
781	782	786				

Les paiements des dividendes ainsi que des obligations sorties et des coupons d'intérêt des obligations à échoir, se feront :

A Verviers, au siége de la Société ;

A Londres, chez MM. C. Devaux et Ce.

A Paris, chez M. Rougemont de Lowenberg ;

A Bruxelles, chez MM. J.-P. Matthieu et fils ;

A Liége, chez MM. Nagelmackers et fils.

Verviers, le 23 avril 1857.

Le Directeur général de la Société,
Victor Simon.

SOCIÉTÉ ANONYME

DE LA NOUVELLE-MONTAGNE.

—L'assemblée générale annuelle de la Société de la Nouvelle-Montagne a eu lieu le 20 avril à l'établissement d'Engis, sous la présidence de M. Armand Simonis, président du Conseil d'administration. La séance étant ouverte et les pouvoirs vérifiés, il a été donné lecture du rapport du Conseil d'administration, puis de celui des commissaires approuvant le bilan et la comptabilité de 1856 soumis à leur examen, et enfin de celui du directeur sur l'état des mines, la marche des usines, et tout ce qui intéresse la Société.

Pendant l'année, il a été fabriqué 2,858 tonnes et vendu 2,930 tonnes de zinc et de plomb. Il restait à l'inventaire dernier 811 tonnes de ces deux métaux, qui ont été estimés sur une base de 54 fr. seulement par 100 kilog. bruts aux usines.

Les bénéfices de l'exercice, après déduction des frais généraux, d'administration, de transport et de vente, des intérêts de l'emprunt, d'une somme de 116,144 fr. 96 c. pour dépréciations diverses et amortissements, et de la mise à la réserve de 43,380 fr., permettent de distribuer 300,000 fr. de dividende aux actionnaires, soit 100 fr. par action.

Le Conseil d'administration a été autorisé à délivrer, à partir de juillet prochain, aux actionnaires qui le désireraient, des cinquièmes d'actions au lieu et place des actions entières actuelles.

Ont été élus à l'unanimité administrateurs, M. Jules Mali, en remplacement de M. Demonceau, décédé, et M. Charles Nagelmackers, dont le mandat a été renouvelé, et commissaires pour 1857, MM. Adolphe Simonis, Dupin, L. Masson, Hennessy et comte F. de Pinto.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES

OMNIBUS DE LONDRES

Recettes du 26 avril au 2 mai 1857.
17e semaine.

604 voitures appartiennent à la Compagnie ; 577 ont circulé et ont produit 273,026 fr. 65 c., soit par jour 39,003 fr. 80 c. et par voiture 69 fr. 31 c.

La recette totale du 1er janvier au 2 mai 1857 est de 4,683,072 fr. 60 c. La moyenne générale par jour et par voiture, comprenant le service de ville et de banlieue, est de 69 fr. 02 c.

Recette comparative :

1857, 17e semaine,
4,683,072 fr. 60 moyenne, 69 fr. 02

1856, 17e semaine,
2,447,003 fr. 75 moyenne, 66 fr. 53

Différence en faveur de 1857,
2,236,068 fr. 85 moyenne, 2 fr. 49

SOCIÉTÉ CENTRALE
DES
MANUTENTIONS DE FRANCE

Établie par acte passé devant Me Chandru, Notaire à Paris, le 6 mars 1857.

Capital Social : SIX MILLIONS
Divisé en 12,000 Actions de 500 Francs.

DIRECTEUR : **M. BERGERBE**, ancien Notaire, Maire de Châtillon-sur-Loire, Fondateur.
Sous-Directeur : M. THIBAULT (O ✱), ancien Chef du Bureau des Subsistances au Ministère de la Marine.
MM. PAIGNON et VAUDAUX, Banquiers de la Société, rue de Hanovre, 21.

Le Conseil de surveillance est nommé, conformément à la loi, par l'assemblée générale des actionnaires.

LA SOCIÉTÉ CENTRALE DES MANUTENTIONS DE FRANCE est une institution financière qui a pour objet de commanditer et soutenir de ses capitaux le crédit des Manutentions dans toutes les localités.

Le pain fourni par les Manutentions coûte de 4 à 5 centimes de moins que le chiffre des taxes municipales.

Les Manutentions, opérant en grand, simplifient la main-d'œuvre, puisent le blé au grenier du producteur et sont à l'abri des oscillations de cours qui atteignent la boulangerie isolée : c'est là tout le secret de leur avantage.

Tout en livrant le pain à prix réduit, elles donnent des bénéfices importants.

La Manutention de Lyon seule a donné, pour un semestre, 14 0/0 de bénéfices, vendant à prix réduit.

La Manutention d'Orléans, Villonnier et Ce, évalue ses résultats à un dividende de 15 0/0, tout en vendant à prix réduit.

L'association boulangère fondée à Périgueux sous le nom de la *Cérès*, a également eu des résultats heureux.

Les actionnaires ont reçu :

1° L'intérêt de leurs actions à 5 0/0, soit par action de 50 francs.	2 fr. 50 c.
2° Le dividende de.	8 97
Total.	11 fr. 47 c.

Autrement dit, un dividende qui, réuni à l'intérêt, porte la fraction palpable des fonds à 22.94 0/0, et le dividende total, y compris le bénéfice résultant de la taxe, à plus de 47 0/0.

(*L'Illustration*, Journal du 3 janvier 1857.)

LA SOCIÉTÉ CENTRALE DES MANUTENTIONS DE FRANCE, en aidant de ses capitaux et de son influence la création d'établissements analogues, ne court aucune chance de perte. Elle n'opère que sur la signature des manutentionnaires, et a pour garantie les grains, immeubles, moulins, farines et ustensiles, qui sont la représentation permanente de ses avances.

En somme, les actions de la SOCIÉTÉ CENTRALE DES MANUTENTIONS DE FRANCE produiront aux actionnaires un intérêt de 5 0/0, un dividende minimum de 12 0/0, et une part dans l'actif numérique de la Société, sans cesse représenté par des valeurs mobilières et des immeubles.

Chaque Action de 500 francs est payable, savoir : Deux cents francs en souscrivant, et trois cents francs par tiers, de deux mois en deux mois, à partir de la constitution définitive de la Société.

On souscrit à Paris, au siége de la Société, rue LOUIS-LE-GRAND, 3,—et chez MM. PAIGNON et VAUDAUX, Banquiers, rue de Hanovre, 21.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La dernière liquidation a été rude ; elle s'est faite au milieu d'un profond découragement et dans les conditions les plus désavantageuses. Les cours de compensation ont été fixés presque aux plus bas cours, et il y a eu d'énormes différences à payer : aussi craignait-on que la liquidation ne fût embarrassée et qu'il n'y eût un grand nombre de clients forcés de se liquider, et qu'une nouvelle baisse momentanée ne fût le résultat de ces exécutions. Mais les premiers jours du mois se sont mieux passés qu'on ne l'avait espéré. Il y a eu, en effet, quelques exécutions volontaires ou forcées, mais la baisse avait rendu les cours si avantageux, que de nouveaux acheteurs sont venus facilement se substituer à ceux qui étaient obligés de renoncer à leur position. Les premiers symptômes de reprise se sont manifestés dès lundi dernier, et le mouvement de hausse a fait ensuite des progrès rapides. Les projets relatifs au renouvellement du privilége de la Banque de France ont beaucoup contribué à ce nouveau revirement de la spéculation. La rente était remontée d'abord de 68 70 à 69 80, et le mouvement ascensionnel était favorisé par les achats de la province qui affluent au comptant, ainsi qu'il arrive tous les six mois à l'approche du coupon de semestre.

Le marché des chemins de fer a paru hésiter avant de suivre l'impulsion des reprises de la la rente.

Les actions de l'Est ont éprouvé surtout de nombreuses oscillations.

Les actions d'Orléans se sont raffermies de 1,445 à 1,485.

Les actions de Lyon ont suivi à peu près les mêmes variations que l'Orléans; elles ont également remonté de 1,450 à 1,487 50; il se fait beaucoup d'arbitrage entre ces deux valeurs.

Les autres chemins s'étaient améliorés de 15 à 20 fr., quoiqu'une partie de la hausse ait été reperdue. On cherche naturellement à profiter, pour faire des placements avantageux, de la baisse évidemment exagérée qui a eu lieu pendant la dernière quinzaine.

Les actions des chemins de fer romains se sont tenues pendant toute la semaine de 561 25 à 562 50. Les vendeurs ont dû consentir à des déports pour continuer leurs opérations, mais quelques-uns cherchent maintenant à sortir de la fausse poisiton où ils se sont mis, et à se liquider aux cours actuels.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 30 jusqu'à celle du 7 mai :

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 68 70 à 68 40, elle est restée à 69 25; elle a fait 68 35 en liquidation et 68 70 pour fin mai, et elle est restée à 69 30 à terme, après avoir été cotée à 69 80.

La rente 4 1/2 0/0 a repris de 91 25 à 92, elle a fermé à 91.

La Banque a varié de 4,375 à 4,300, elle est restée à 4,300.

Le Crédit mobilier a fléchi de 1,280 à 1,270, il est resté à 1,310.

Les actions d'Orléans ont fléchi de 1,470 à 1,455 au comptant, elles ont fermé à 1,485.

Le Nord a repris de 972 50 à 990, il est resté à 980.

L'Est ancien a fléchi de 805 à 782 50; il a fait 741 25, coupon détaché (64 fr.), et il est resté à 762 50.

L'Est nouveau a fléchi de 760 à 730; il a repris à 767 50, et il est resté à 750.

Lyon a fléchi de 1,490 à 1,455, il est resté à 1,497 50.

La Méditerranée a fléchi de 2,040 à 2,000; elle a repris à 2,035, et elle est restée à 2,030.

Le Midi ancien a fléchi de 817 50 à 800, il est resté à 812 50. Le Midi nouveau a fermé à 825.

L'Ouest a fléchi de 785 à 772 50; il a repris à 805, il est resté à 797 50.

Le Grand-Central a remonté de 600 à 607 50.

Genève a fléchi de 787 50 à 735; il a repris à 787 50, et il est resté à 780.

Saint-Rambert a varié de 650 à 660, il est resté à 655.

Béziers a fléchi de 575 à 570, il a fermé à 570.

Les Ardennes ont varié de 565 à 570.

Les Autrichiens ont fléchi de 717 50 à 710; ils ont repris à 720, ils restent à 712 50.

Le Victor-Emmanuel a varié de 565 à 575.

Les Saragosse ont varié de 495 à 496 25.

Les Lombards-Vénitiens ont varié de 625 à 630.

Les Romains ont varié de 561 25 à 562 50.

Les François-Joseph ont varié de 500 à 501 25.

Samedi. — La liquidation des chemins ne s'est pas faite plus facilement que celle de la rente. Les reports n'étaient pas exagérés, mais les cours de compensation donnent des différences énormes sur la liquidation précédente. La rente était lourde et elle a fléchi de quelques centimes. Le 3 0/0 a baissé au comptant de 10 c. à 68 30, et à terme de 10 c. à 68 85; le 4 1/2 0/0, de 25 à 91 75; la Banque, de 50 fr. à 4,300. Le Crédit mobilier a monté de 10 à 1,290 au comptant. L'Orléans a fléchi de 22 50 à 1,457 50; le Nord, de 2 50 à 780. L'Est ancien a monté de 5 à 795. L'Est nouveau a fléchi de 15 à 745; Lyon, de 10 à 1,475; la Méditerranée, de 35 à 2,000; l'Ouest, de 2 50 à 780; le Midi, de 17 50 à 800. Le Midi nouveau a monté de 2 50 à 820; le Grand-Central, de 3 75 à 603 75; Béziers, de 10 à 780. Genève a fléchi de 47 50 à 735. Les Autrichiens, 710 fr. le Victor-Emmanuel s'est tenu à 570; le Saragosse, à 495; les Romains, à 562 50. Les François-Joseph ont fléchi de 1 25 à 501 25. Les Lombards ont monté de 6 25 à 631 25.

Lundi. — La bourse, débarrassée de la liquidation, a été meilleure. La rente et les chemins ont été mieux tenus, et ont obtenu un peu de hausse. Le 3 0/0 a monté au comptant de 30 c. à 68 80, et à terme de 25 à 69 10. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 50 c. à 91 25. La Banque a monté de 75 à 4,375; le Crédit mobilier, de 12 50 à terme; l'Orléans, de 5 à 1,475; le Nord, de 75 à 982 50; l'Est ancien, de 5 à 795. L'Est nouveau a fléchi de 2 50 à 737 50. Lyon a monté de 15 à 1,480; la Méditerranée, de 5 à 2,005. Le Midi s'est tenu à 800. Le Midi nouveau a fléchi de 5 à 810. L'Ouest a monté de 10 à 795; le Grand-Central, de 1 25 à 605; Genève, de 30 à 765; Saint-Rambert, de 5 à 655. Béziers a fléchi de 10 à 570. Les Autrichiens ont repris de 8 75 à 718 75. L'Emmanuel s'est tenu à 570; le François-Joseph, à 501 25. Les Saragosse ont fléchi de 1 25 à 493 75; les Lombards, de 6 25 à 625. Les Romains ont monté de 1 25 à 562 50.

Mardi. — Le mouvement de reprise a été plus décisif. Il était favorisé par les bruits relatifs aux modifications qui seraient apportées dans les projets relatifs au renouvellement du privilége de la Banque. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 30 c. à 69 40, et à terme de 30 c. à 69 40; le 4 1/2 0/0, de 75 à 92. La Banque a fléchi de 75 à 4,300. Le Crédit mobilier a monté de 12 50 à 1,310; l'Orléans, de 10 à 1,485. Le Nord a fléchi de 2 50 à 980. L'Est ancien a monté de 16 50 à 757 50, coupon détaché; l'Est nouveau, de 17 50 à 745, coupon détaché; Lyon, de 2 50 à 1,490; la Méditerranée, de 5 à 2,010; le Midi, de 10 à 810; le Midi nouveau, de 7 50 à 817 50; l'Ouest, de 5 à 800; le Grand-Central, de 10 à 610; Genève, de 10 à 775; les Ardennes, de 2 50 à 567 50; Béziers, de 5 à 575. Saint-Rambert s'est tenu à 655; le Victor-Emmanuel à 570. Les Autrichiens ont fléchi de 1 25 à 717 50. Les François-Joseph se sont tenus à 501 25. Les Saragosse ont monté de 1 25 à 495; les Lombards, de 3 75 à 528 75. Les Romains ont fléchi de 1 25 à 561 25

Mercredi. — La hausse a fait des progrès rapides. La spéculation, débarrassée des embarras de la liquidation, a fait de nombreux achats. La rente 3 0/0 a monté de 40 c. au comptant à 69 50, et de 30 c. à terme à 69 70. La rente 4 1/2 0/0 s'est tenue à 92; la Banque, à 4,300. Le Crédit mobilier a monté à terme de 1,325 à 1,326 25; Orléans, de 10 à 1,495; le Nord, de 6 25 à 986 25; l'Est ancien, de 15 à 772 50; l'Est nouveau, de 5 à 750; Lyon, de 10 à 1,497 50; la Méditerranée, de 12 50 à 2,022 50; le Midi ancien, de 7 50 à 817 50; le Midi nouveau, de 2 50 à 820; l'Ouest, de 5 à 805. Le Grand-Central s'est tenu à 601 25; Saint-Rambert, à 655; Béziers, à 575; le Victor-Emmanuel, à 570. Genève a monté de 12 50 à 787 50; les Ardennes, de 2 50 à 570; les Saragosse, de 5 à 500; les Romains, de 1 25 à 562 50; les Lombards-Vénitiens, de 1 25 à 630. Les François-Joseph ont fléchi de 1 25 à 500.

Jeudi. — Le début de la bourse était faible; mais la baisse a rencontré de la résistance jusqu'à deux heures et demie. Les cours ont fléchi rapidement à la clôture. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 25 c. à 69 25, et à terme de 40 c. à 69 30; le 4 1/2 0/0, de 1 fr. à 91. La Banque a varié de 4,375 à 4,300; le Crédit mobilier, de 1,335 à 1,315; Orléans, de 1,497 50 à 1,490; le Nord, de 992 50 à 972 50; l'Est ancien, de 775 à 765; l'Est nouveau, de 760 à 750; Lyon, de 1,502 50 à 1,497 50; la Méditerranée, de 2,035 à 2,030; le Midi, de 820 à 812 50; l'Ouest, de 800 à 797 50; le Grand-Central, de 610 à 607 50; Genève, de 787 50 à 780; Saint Rambert, de 660 à 655; Béziers, de 575 à 572 50; les Autrichiens, de 717 50 à 712 50; le Victor-Emmanuel, de 575 à 570; les Lombards-Vénitiens, de 632 50 à 630; les Romains, de 561 25 à 562 50; les Saragosse, de 500 à 490 25.

Vendredi. — La bourse a été très-incertaine; on craignait que les projets relatifs à la Banque ne fussent amendés dans le sens de la combinaison primitive : aussi les valeurs ont été lourdes et offertes. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 05 à 69 30, et elle s'est tenue à terme de 69 50 à 69 30. Le 4 1/2 0/0 a varié de 92 à 91 75; le Crédit mobilier, de 1,322 50 à 1,307 50; Orléans, de 1,495 à 1,475; le Nord, de 982 50 à 980; l'Est ancien, de 762 50 à 757 50; l'Est nouveau, de 750 à 745; la Méditerranée, de 2,030 à 2,010; Genève, de 775 à 770; l'Ouest, de 795 à 788 75; le Midi, de 815 à 812 50; le Grand-Central, de 610 à 608 75, Saint-Rambert, de 655 à 657 50; les Ardennes, de 565 à 562 50; les Autrichiens, de 712 50 à 713 75; les Romains, de 561 25 à 562 50; les Lombards, de 631 25 à 632 50.

LATOUR.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Endroit de cotation	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers intérêts payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer	C	100.000	500	tout.	71 40	janv. juil.	430 ..
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	24.000	(1) 500	tout.	55 ..	janv. juil	820 ..
Omnibus des chemins de fer	C	3.200	300	id.	21 ..	février	175 ..
Omnibus de Londres	C	25.000	100	id.	6 25	...	87 50
Comp. imp. des voitures de Paris	A	400.000	100	id.	4 65	mars	65 ..
Gondoles parisiennes	C	1.700	80	id	9 50	févr. août	100 ..
Omnibus de Lyon	C	..	100	tout.	.. ..	»	60 ..
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital	A	69.120	1.000	tout.	50 ..	avril oct.	1140 ..
— act. de jouiss.	A	69.000	1/69000	id.	6 91	1er juin	101 ..
Bourgogne, action de capital	A	27.000	1.000	id.	50 ..	avril, oct.	960 ..
— action de jouiss.	A	27.000	1/27000		12 50	1er juin	140 ..
Arles à Bouc, act. de capital	A	6.000	1.000	.	50 ..	avril, oct.	... ..
Trois canaux, act. de capital	A	17.000	1.000	id.	50 ..	id.	... ..
Roanne à Digoin	A	13.000	1/13000	id	11 ..	mai	391 ..
Aire à la Bassée	A	600	5.000	id	400 ..	févr. août	.. ..
Sambre à l'Oise	A	11.500	1.000	id.	70 ..	...	945 ..
Scarpe inférieure	C	2.000	1.000	id.	102 ..	...	1500 ..
Sambre française canalisée	A	6.000	1.000	id.	146 25	...	1300 ..
Canalisation de l'Èbre	A	65.000	400	id	4 0/0		... ..
Eaux d'Auteuil et de Neuilly	C	8.000	250	id	9 70 ..	avril oct.	255 ..
Compagnie générale des Eaux	A	80.000	250	125	4 0/0	...	215 ..
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	C	100000 part	1/100000	150	4 0/0	avril, oct.	132 50
Pont, gare et port de Grenelle	A	7.000	1.000	id.	10 ..	...	... ..
Pont de Rouen	A	500	1.000	id	15 ..	janv. juill	... ..
Ponts réunis	C	3.000	1.000	id.	5 1/2 0/0	...	... ..
Nouveaux Ponts réunis	C	4.000	1.000	id.	5 1/4 0/0	...	... ..
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Cie	E	10.000	500	400	73 50	janv. juill	545 ..
Compagnie franco-amér. Est	C	..	500	tout.	151 21	juin, déc.	507 50
Messageries imp. Serv. marit.	A	48.000	500	tout.	120 ..	janv. juill	1025 ..
Cie cent. de transp. et de nav.	C	5.000	250	id.	16 ..	...	50 ..
Compagnie générale maritime	A	60.000	500	350	13 50	janv. juill	460 ..
Marc Fraissinet père et fils	C	..	500	id.	.. ..	»	500 ..
Arnaud Touache fr. et Cie	C	..	500	id.	.. ..	»	400 ..
Armements marit. Borbey et Cie	C	..	500	tout	10 0/0	»	500 ..
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)	C	24000 parts	300	tout	15 ..	avril, oct.	300 ..
Centre-du-Flénu	Cr.	1.000	1.000	id	25 ..	...	245 ..
Pont-de-Loup-Sud	Cr.	2.000	1.000	id.	70 ..	avril	460 ..
Monceaux-Saint-Etienne	Cr.	2.000	500	id	.. ..		... ..
Blanzy	C	30.000	500	id.	30 ..	févr. août	745 ..
Azincourt	A	1.500	1/1500	id	150 ..	...	1450 ..
Charolle	A	3.550	1/3550	id	65 ..	...	780 ..
Layon-et-Loire	A	1.850	1/1850	id	.. ..	...	100 ..
Loire (quatre groupes)	A	80.000	1/80000	id.	58 ..	avril oct.	708 75
Loire	A	80.000	1/80000	id.	12 ..	id.	146 25
St-Etienne	A	80.000	1/80000	id	6 50	id	140 ..
Montrambert	A	80.000	1/80000	id.	10 ..	id	145 ..
Rive-de-Gier	A	80.000	1/80000	id.	27 50	id	280 ..
Moyenne et Sarthe	A	13.500	1/13500	id.	36 ..	...	825 ..
Grand'Combe	A	24.000	1/24000	id.	60 ..	janv. juil	1050 ..
Haute-Loire (anc. Société)	Cr.	5.000	500	id.	.. ..	avril oct.	300 ..
Carmaux-Toulouse	C	110.100	175	id.	10 ..	janv. juill	125 ..
Epinac	A	2.100	1/2100	id.	100 ..	...	.. ..
Houillères réunies-à-Quaregnon	A	6.720	250	id.	.. ..	...	135 ..
Charbonnages belges	A	30.000	500	id	30 ..	...	400 ..
Compagnie générale. Asphalte	C	8.000	500	id	.. ..	...	.. ..
Bastennes	C	10.000	100	id.	5 0/0	15 janv. juil	100 ..
Loire, obligations anciennes	»	4.105	1.250	id.	50 ..	...	1075 ..
— — nouvelles	»	15.000	1.250	id.	50 ..	févr. août	901 ..
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne ... zinc	A	90.000	80	tout.	25 ..	mai, nov.	305 ..
Nouvelle-Montagne ... zinc	A	3.000	1.000	id.	100 ..	...	1025 ..
Stolberg et Westphalie, priv. zinc	A	40.000	375	id.	5 0/0	octobre	280 ..
— non priv. zinc	A	40.000	375	id.	.. ..	id.	100 ..
Corphalie ... zinc	A	5.500	1.000	id.	70 ..	...	1011 25
Bleyberg-ès-Montzen ... zinc	A	5.500	500	id.	.. ..	1er juin	... ..
Eschweiler, priv. ... zinc	A	8.500	375	id.	5 0/0	janv. av.	... ..
— non priv. ... zinc	A	8.500	375	id.	.. ..	id.	... ..
Silésie ... zinc	A	30.000	375	id.	8 43	mai, nov.	240 ..
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre	C	60.000	100	id.	1 57	août	30 ..
Tenez (Algérie) ... cuivre	C	24.000	100	id.	.. ..	...	45 ..
Pontgibaud ... plomb, argentif.	A	10.000	1/10000	id.	25 ..	...	210 ..
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Cie	C	11.000	30	tout	47 20	sept. mars	550 ..
Épiemes	C	40.000	250	id	.. ..	avril, oct.	.. ..
Caronte	C	70.000	100	90	1 75	...	35 ..
Chameroy	C	2.000	500	id	58 ..	juin, déc.	750 ..
Gandillot	E	3.200	250	id.	25 ..	...	.. ..
Christofle	C	4.000	500	id.	75 ..	...	.. ..

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

DÉNOMINATION.	Endroit de cotation	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers intérêts payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)	C	28.000	500	tout.	60 ..	déc. juin	835 ..
Loire et Ardèche	A	4.000	1/4000	id.	200 ..	...	4060 ..
Allevard	A	..	5.000	id.	.. ..	»	4000 ..
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	3.000	id	350 ..	juin, déc.	2800 ..
Alais (Gard)	A	18.000	1/18000	id.	.. ..	...	.. ..
Basse-Indre	C	5.000	500	id.	94 ..	avril, oct.	700 ..
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	id.	40 ..	mars, sep.	390 ..
Maubeuge (Nord)	A	6.000	1/6000	id.	.. ..	...	450 ..
Fourchambault	C	50.000	1/50000	id	30 ..	...	425 ..
Marine et des Chemins de fer	C	54.000	1/54000	id	60 ..	mai, nov.	535 ..
Horme	A	40.000	1/40000	id.	.. ..	...	500 ..
Côte-d'Or	C	6.000	500	»	.. ..	...	650 ..
Franche-Comté	C	6.000	500	»	.. ..	...	440 ..
Méditerranée (forges et chant.)	A	..	460	tout.	.. ..	..	900 ..
Espérance (Belgique)	A	4.000	1.000	id	100 ..	janv. juil.	1.265 ..
Monceau-sur-Sambre (Belgique)	A	4.000	1.000	id	125 ..	avril, oct.	1.500 ..
Providence (Belgique)	A	5.500	1.000	id	150 ..		1.700 ..
Phénix métallurgique	A	80.000	375	id.	30 ..	janv. juil.	550 ..
Sambre (Belgique)	A	10.000	500	id	.. ..	...	... ..
Seraing	C	11.000	1.000	id.	10 ..	»	1.010 ..
Ougrée (Belgique)	A	12.000	1/12000	id.	60 ..	...	463 75
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)	C	24000 part	1/24000	tout.	6 ..	avril, oct.	» ..
Paris (éclairage et chauffage)	A	140.000	(1) 500	id.	40 ..	...	860 ..
Nord (Batignolles)	C	6.000	500	id	40 ..	avril, oct.	500 ..
Est (Vincennes)	C	1.000	500	id.	80 ..	...	.. ..
Versailles	C	1.200	500	id.	35 ..	mars, sept.	900 ..
Wazemmes	C	2.400	400	id.	7 50	1er octobre	175 ..
Amiens	C	1.200	500	id.	35 ..	janv. juill.	440 ..
Comp. centrale, Lebon 18 villes	C	15.000	500	id.	25 40	janv. juill.	505 ..
Union des Gaz	C	40.000	250	id.	10 ..	janvier	120 ..
FILATURES.							
Maberly (Amiens)	A	8.000	500	tout	47 ..	septembre	630 ..
Cohin	C	10.000	500	id	49 10	janv. juill.	540 ..
Trubin (Comp. continentale)	C	7.300	500	id	20 ..	...	... ..
Lainière	C	1.000	500	id	35 ..	...	550 ..
Pont-Rémy	A	5.000	1/5000	id	31 ..	30 avril	425 ..
La Foudre rouennaise	C	10.000	250	125	.. ..	janv. juill.	... ..
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	6.000	500	tout.	62 ..	janv. juill.	500 ..
Glaces de Saint-Gobain	A	4.452	1/4452	id	.. ..	...	33 000 ..
Glaces de Montluçon	C	24.000	500	id	.. ..	...	250 ..
Glaces d'Oignies ... Belgique	A	10.400	1.000	id	62 25	juill. sept.	1.287 50
Glaces d'Aix la Chapelle Prusse	A	2.000	375	id	.. ..	avril, oct.	447 50
Palais de l'Industrie	A	120.000	100	id	3 20	...	76 25
Immeubles Rivoli	A	240.000	100	id	5 0/0	janv. juill.	101 25
Télégraphe sous-marin Manche	C	100.000	25	id.	7 0/0	mars, sept.	20 ..
— Méditerranée	C	30.000	250	id	» ..	...	100 ..
Cie gén. de Vidanges, Richer et Cie	C	28.000	500	id	25 ..	...	160 ..
Sucreries, Raffineries de Scarpe	C	16.000	250	id	.. ..	...	... ..
Substances alimres, Chollet et Cie	E	40.000	100	id	20 ..	...	50 ..
Docks Louis-Napoléon		..	250	125	»	...	151 ..
ASSURANCES.							
Générale ... mar.	A	400	12.500	5000	1500 ..	avril	24 0/0 b
Sécurité ... mar.	A	300	5.000	1/5	200 ..	...	22 0/0 b
Union des ports ... mar.	A	1.000	5.000	750	220 50	avril	43 0/0 b
Indemnité ... mar.	A	400	5.000	1000	.. ..	...	14 0/0 b
Lloyd français ... mar.	A	1.200	5.000	1/5	160 ..	février	10 0/0 b
Océan ... mar.	A	200	5.000	1000	265 50	...	[illegible]
Chambre d'assurances ... mar.	A	600	5.000	1/5	180 ..	février	30 0/0 b
Mélusine ... mar.	A	400	5.000	1/5	252 50	mars	20 0/0 b
Vigie ... mar.	A	200	5.000	1000	120 ..	...	25 0/0 b
Sauvegarde ... mar.	A	200	5.000	1000	250 ..	février	45 0/0 b
Pilote ... mar.	A	200	5.000	1000	525 ..	...	..
Comp. franç. de prêts ... mar.	A	200	5.000	1000	127 50	février	..
Phare maritime ... mar.	A	200	5.000	1000	.. ..	...	..
Maritime ... mar.	A	1.000	1.000	250	.. ..	...	..
Centrale ... mar.	A	1.000	5.000	1000	300 ..	février	18 0/0 b
Réunion ... mar.	A	1.200	5.000	1000	90 ..	id.	20 0/0 b
Eole ... mar.	A	200	5.000	1000	437 65	févr. août	..
Générale ... inc.	A	400	5.000	tout.	2775 ..	avril	700 0/0 h
Phénix ... inc.	A	4.000	1.000	id.	280 ..	mai, nov.	220 0/0 h
Nationale ... inc.	A	2.000	5.000	1/5	675 ..	mars	164 0/0 h
Union ... inc.	A	2.000	5.000	1/5	400 ..	avril	88 0/0 h
Soleil ... inc.	A	1.000	5.000	1/5	300 ..	id.	115 0/0 h
France ... inc.	A	2.000	5.000	1/5	200 ..	id.	50 0/0 b
Urbaine ... inc.	A	1.000	5.000	1/5	400 ..	id.	104 0/0 b
Providence ... inc.	A	2.000	2.500	500	90 ..	id.	50 0/0 b
Aigle ... inc.	A	400	5.000	2000	.. ..	id.	25 0/0 b
Paternelle ... inc.	A	3.000	1.000	400	20 ..	id.	pair
Confiance ... inc.	A	800	5.000	1000	.. ..	id.	7 1/2 0/0
Nord ... inc.	A	2.000	1.000	200	20 ..	id.	12 0/0 b
Générale ... vie.	A	400	7.500	tout.	2025 ..	t. les 3 ans	1032 30 0/0
Nationale ... vie.	A	3.000	5.000	1/3	300 ..	t. les 4 ans	24 0/0 b
Union ... vie.	A	2.000	5.000	1/6	120 ..	t. les 2 ans	15 0/0 b
Phénix ... vie.	A	800	5.000	1000	150 ..	id.	3 0/0 p
Paternelle ... vie.	A	8.000	500	100	10 ..	avril	5 0/0 b
Conservateur ... vie.	A	1.000	1.000	500	.. ..	...	»
Impériale ... vie.	A	1.000	500	250	.. ..	...	»
Générale ... grêle		2.000	5.000	1000	50 ..	avril	2 0/0 b

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 2 AU 8 MAI

Longueur exploitée	Longueur totale	Durée concession	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Revenu de chaque act. dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 2 Compt.	Samedi 2 Terme	Lundi 4 Compt.	Lundi 4 Terme	Mardi 5 Compt.	Mardi 5 Terme	Mercredi 6 Compt.	Mercredi 6 Terme	Jeudi 7 Compt.	Jeudi 7 Terme	Vendredi 8 Compt.	Vendredi 8 Terme
716	791	99	400.000	400	tout	50 fr. pour 1856	juillet 1856	**Nord**	980 »»	975 50	981 50	990 »»	982 50	980 »»	985 »»	986 25	972 50	990 »»	980 »»	980 »»
826	1041	99	300.000	500	tout	55 fr. pour 1856	avril 1857	**Ouest**	790 »»	795 »»	785 »»	795 »»	795 »»	800 »»	787 50	805 »»	797 50	795 25	786 75	794 50
1214	1774	99	300.000	500	tout	84 fr. pour 1856	avril 1857	**Orléans**	1457 50	1474 »»	1470 »»	1475 »»	1492 50	1485 »»	1491 50	1485 »»	1490 »»	1485 »»	1475 »»	1482 50
1022	1822	99	250.000	500	tout	74 fr. pour 1856	mai 1857	**Est**	795 »»	790 »»	» »»	» »»	750 »»	757 50	775 »»	772 50	765 »»	762 50	757 50	757 50
656	684	99	265.000	500	tout	84 fr. pour 1856	juillet 1856	**Paris à Lyon**	1475 »»	1485 »»	1478 75	1480 »»	1485 »»	1487 50	1497 50	1497 50	1497 50	1487 50	1485 »»	1485 »»
75	231	99	60.000	500	375	4 0/0	juillet 1857	**Lyon à Genève**	735 »»	765 »»	767 50	765 »»	775 »»	775 »»	785 »»	787 50	780 »»	770 »»	770 »»	775 »»
551	824	99	90.000	500	tout	117 fr. pour 1856	mai 1857	**Lyon à la Méditerr.**	2005 »»	2005 »»	2010 »»	2010 »»	2005 »»	2010 »»	2025 »»	2022 50	2010 »»	2015 »»	2010 »»	2015 50
214	950	99	134.400	500	tout	10 fr	juillet 1856	**Midi**	810 »»	800 »»	795 »»	797 50	807 50	810 »»	805 »»	812 50	812 50	812 50	812 50	808 75
»	»	»	28.334	740	500	»	juillet 1856	**Midi** nouvelles	820 »»	815 »»	810 »»	810 »»	819 »»	817 50	825 »»	820 »»	825 »»	817 50	815 »»	» »»
52	52	99	15.000	500	tout		»	**Bordeaux à la Teste**	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	865 »»	» »»
145	1058	99	224.000	500	tout	4 0/0.	juillet 1856	**Grand-Central**	603 75	600 »»	606 25	605 »»	610 »»	610 »»	610 »»	610 »»	607 50	608 75	605 75	600 »»
50	98	99	50.000	500	300	4 0/0	juillet 1856	**St-Rambert à Gren.**	» »»	» »»	610 »»	» »»	655 »»	655 »»	657 50	655 »»	655 »»	655 »»	657 50	» »»
	54	99	30.000	500	tout	4 0/0	avril	**Béziers à Graissessac**	580 »»	» »»	» »»	» »»	575 »»	575 »»	» »»	» »»	572 50	570 »»	» »»	» »»
»	110	99	42.000	500	350	6 fr 25	janvier 1858	**Ardennes et Oise**	583 »»	» »»	580 »»	565 »»	570 »»	567 50	570 »»	570 »»	565 »»	5 »»	562 50	563 50
1077	1176	92	400.000	500	325	4 1/2 0/0	juillet 1858	**Chemins autrichiens**	760 »»	762 50	747 50	748 25	715 »»	717 50	717 50	720 »»	714 50	710 »»	713 75	715 »»
»»	1012	90	300.000	500	150	31 fr. 50	»	**François-Joseph**	501 25	» »»	501 25	» »»	501 25	» »»	500 »»	» »»	500 »»	» »»	500 »»	» »»
412	1071	90	314.500	500	150		»	**Lombards-Vénitiens**	631 25	» »»	» »»	» »»	628 75	» »»	630 »»	» »»	630 »»	» »»	631 50	» »»
278	615	99	240.000	500	150	»	janvier 1857	**Saragosse**	495 »»	» »»	498 75	» »»	495 »»	» »»	500 »»	» »»	493 25	» »»	495 »»	» »»
»	619	9	170.000	500	150	6 0/0	»	**Romains**	502 50	» »»	503 50	» »»	500 25	» »»	502 50	» »»	503 50	» »»	500 »»	» »»
84	126	90	72.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	**Central suisse**	497 50	» »»	» »»	» »»	492 50	» »»	495 »»	» »»	490 »»	» »»	491 50	» »»
48	221	99	30.000	500	250	»	juin 1856	**Ouest suisse**	501 »»	» »»	500 »»	» »»	» »»	» »»	502 50	» »»	500 »»	» »»	500 »»	» »»
14	14	99	7.931	250	250	5 0/0	15 oct. 15 avril	**Tarragone à Reus**	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'Obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	2	4	5	6	7	8
1851-52-4	375.000	75 ans	335	tout.	500	avril.	15 »»	janvier juillet.	**Nord**	285 »»	283 75	281 75	285 »»	285 »»	285 »»
1854	2.353	10 —	335	tout.	500		»» »»		**Nord-Boulogne**						
»	17.448	88 —	»	tout.	562 50	»	16 87 1/2	Dº	**Nord-Charleroy**	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»
1852	80.000	50 —	1.100	tout.	1.250	avril	50 »»	avril octobre	**Paris à Lyon**	» »»	870 »»	875 »»	875 »»	» »»	875 »»
1855	160.000	92 —	290	tout.	500	avril	15 »»	Dº	Dº nouvelles	275 »»	275 »»	275 »»	275 »»	273 75	275 »»
1852	130.000	99 —	500	tout.	625	Dº	25 »»	Dº	**Lyon à la Méditerranée** 5 0/0	468 75	470 »»	470 »»	470 »»	470 »»	470 »»
1853	182.333	92 —	350	tout.	500	Dº	15 »»	janvier juillet.	Dº Nouvelles 3 0/0	282 50	283 50	» »»	282 50	285 »»	290 »»
1852	265.025	96 —	500	tout.	650	avril.	25 »»	juin décembre	**Est**	» »»	465 »»	465 »»	465 »»	467 50	465 »»
1854	120.000	84 —	270	200	500	mars.	15 »»	janvier juillet.	Dº (nouvelles)	275 »»	273 75	276 25	275 »»	275 »»	275 »»
»	2.775	47 —	»	tout.	1.250	»	50 »»	avril octobre.	**Strasbourg Bâle**	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»
»	24.000	50 —	»	tout.	625	»	25 »»	janvier juillet	Dº	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»
1855	600.000	96 —	290	tout	500	1858	15 »»	Dº	**Ouest** nouvelles	276 25	276 25	276 25	276 25	275 »»	277 50
1842	8.888	47 —	1.125	tout.	1.250	décembre.	50 »»	Dº	**Paris à Orléans** 1842	» »»	» »»	» »»	1010 »»	1010 »»	» »»
1848	13.333	90 —	»	tout.	1.250	Dº	50 »»	Dº	Dº (Nouvelles 1848)	» »»	1000 »»	» »»	990 »»	» »»	1050 »»
1852	430.000	97 —	»	tout.	500	»	15 »»	Dº	Dº 3 0/0	278 75	280 »»	278 75	277 50	278 75	280 »»
1853	131.007	99 —	400	tout.	500	décembre.	15 »»	Dº	**Grand-Central**	275 »»	» »»	275 »»	» »»	» »»	275 »»
1855	154.200	98 —	250	tout.	500	décembre.	15 »»	Dº	Dº (nouvelles)	270 »»	271 25	272 50	272 50	272 50	272 50
1853	142.014	99 —	500	tout.	625	Dº	25 »»	Dº	**Rhône et Loire**	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»
1853	63.643	99 —	500	tout.	500	Dº	15 »»	Dº	Dº 3 0/0	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»
1855	87.712	90 —	285	tout.	500	Dº	15 »»	Dº	**Lyon à Genève**	278 75	278 75	275 »»	275 »»	275 »»	275 »»
1855	300.000	90 —	215	»	500	septembre.	15 »»	septembre mars	**Autrichiens**	276 25	276 25	276 25	275 »»	276 75	276 75
1856	100.540	99 —	285	tout	500		15 »»	janv. juillet.	**Midi**	280 »»	278 75	280 »»	280 »»	280 »»	» »»
1856	186.000	97 —	285	»	500		15 »»	janv. juillet	**Lyon-Bourbonnais**	275 »»	273 75	275 »»	275 »»	277 50	276 25
1854	4.204	82 —	250	»	500	25 janvier.	15 »»	1er avril 1er octobre	**Tarragone à Reus**	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»
1854	667	82 »»	250	»	500	»	15 »»	1er février 1er juillet	Dº	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 1er au 7 mai 1857. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	1	2	4	5	6	7
Nord	965 »» à 965 »»	965 »» à 970 »»	975 »» à 975 »»	970 »» à 978 75	975 »» à 985 »»	
Est	750 »» à 780 »»	777 »» à 795 »»	775 »» à 775 »»	775 »» à 795 »»	785 »» à 791 50	
Est nouvelles	725 »» à 730 »»	730 »» à 740 »»	725 »» à 735 »»	730 »» à 735 »»	730 »» à 765 »»	
Orléans	1425 »» à 1475 »»	1425 »» à 1475 »»	1425 »» à 1475 »»	1425 »» à 1475 »»	1425 »» à 1475 »»	
Lyon	1475 »» à 1485 »»	1465 »» à 1470 »»	1455 »» à 1485 25	1455 »» à 1496 25	1455 »» à 1484 75	

COURS DES FONDS PUBLICS FRANCAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination	Samedi 2 Comptant	Samedi 2 Terme	Lundi 4 Comptant	Lundi 4 Terme	Mardi 5 Comptant	Mardi 5 Terme	Mercredi 6 Comptant	Mercredi 6 Terme	Jeudi 7 Comptant	Jeudi 7 Terme	Vendredi 8 Comptant	Vendredi 8 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0	68 50	»» »»	68 85	68 40	69 40	69 40	69 50	69 70	69 25	69 30	69 20	69 30
Rentes 4 1/2 0/0	92 25	»» »»	91 25	91 75	92 »»	»» »»	92 »»	»» »»	91 »»	91 50	91 75	» »
Emprunt 3 0/0	»» »»	»» »»	»» »»	»» »»	»» »»	»» »»	»» »»	»» »»	»» »»	»» »»	»» »»	»» »»
Emprunt 4 1/2 0/0	»» »»	»» »»	»» »»	» »	»» »»	» »	»» »»	» »	»» »»	» »	»» »»	» »
Banque de France, jouiss., juillet 1856	4200 »»	» »	4175 »»	» »	4300 »»	» »	4300 »»	» »	4300 »»	» »	4300 »»	» »
Comptoir national d'escompte, jouiss. janvier 1856	690 »»	» »	690 »»	» »	690 »»	» »	695 »»	» »	695 »»	» »	695 »»	» »
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »»	» »	» »»	» »»	»» »»	» »»
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre	445 »»	» »	440 »»	» »	437 50	» »	440 »»	» »	427 75	» »	430 »»	» »
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 dº dº	395 »»	» »	400 »»	» »	392 50	» »	392 50	» »	393 50	» »	» »»	» »
— 10e d'Obligat. 4 0/0 dº dº	92 50	» »	92 50	» »	90 »»	» »	90 »»	» »	90 »»	» »	90 »»	» »
— 10e d'Obligat. 3 0/0 dº dº	»» »»	» »	»» »»	» »	»» »»	» »	82 50	» »	82 50	» »	82 50	» »
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 100 payés, jouiss. mai	930 »	» »	1000 »»	» »	» »	» »	925 »»	» »	925 »	» »	925 25	» »
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1856	1290 »»	1290 »»	1292 50	1292 50	1315 »»	1310 »»	1330 »»	1326 25	1315 »»	1310 »»	1307 50	1307 50
Ville de Paris, obligations 1852, jouiss. juillet 1856	» »»	» »	»» »»	» »	1050 »»	» »	» »»	» »	1050 »»	» »	» »»	» »
dº dº 1855, tout payé jouiss. mars 1857	» »»	» »	» »»	» »	378 75	» »	378 75	» »	378 75	» »	378 75	» »»
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	92 7/8	» »	93 1/8	» »	93 3/8	» »	93 3/8	» »	93 3/4	» »	94 1/2	» »
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1856	» »/»	» »	100 3/8	» »	100 1/2	» »	100 1/2	» »	100 1/8	» »	» »/»	» »
Piémontais 5 0/0 jouiss. juin 1856	90 »»	» »	90 25	» »	90 50	» »	90 75	» »	90 50	» »	90 75	» »
— 3 0/0 jouiss., juillet 1856	»» »»	» »	»» »»	» »	54 75	»	54 75	» »	»» »»	» »	»» »»	» »
Autrichien, 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1856	»» » »	» »	90 »/»	» »	89 1/2	»	90 1/2	» »	89 1/2	» »	89 »/»	» »
Emprunt Romain, jouiss., juin 1856	88 3/4	» »	89 »/»	» »	90 »/»	» »	90 »/»	» »	90 »/»	» »	90 »/»	» »
Espagne différ. convert. jouiss., juillet	»» »/»	» »	»» »/»	» »	»» »/»	» »	»» »/»	» »	»» »/»	» »	»» »/»	» »
dº 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1856	42 »/»	» »	»» »/»	» »	»» »/»	» »	»» »/»	» »	42 »/»	» »	41 1/2	» »
dº intérieure dº	39 »/»	» »	»» »/»	» »	39 »/»	» »	38 3/4	» »	39 »/»	» »	39 »/»	» »

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, RUE BERGÈRE, 20

Le Directeur, J. MIRÈS.

Digitized by Google

N° 871 — 16e ANNÉE. — N° 20 — SAMEDI, 16 MAI 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

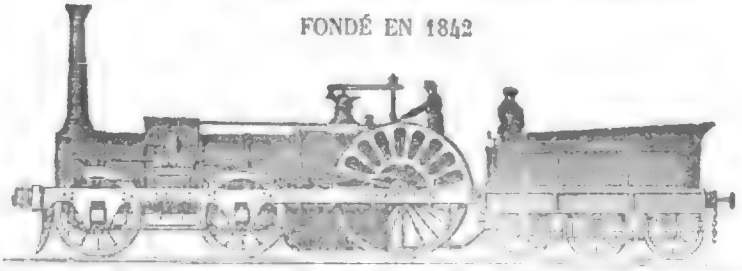
PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris.. ..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger ..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 2fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELAY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, 1, Norfolk street, Strand, and 1, Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les gérer d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Tout abonné, à partir du 1er janvier 1857, a droit gratuitement à la Carte des chemins de fer de l'Europe, publiée par le *Journal des chemins de fer*.

Cette Carte ne sera remise que sur la présentation de la quittance d'abonnement.

Les personnes dont l'abonnement doit échoir dans le courant de l'année 1857 recevront cette Carte en renouvelant leur abonnement.

Cette Carte doit être prise dans les bureaux du journal.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 481. — De l'élévation du taux des reports, 482.—Les chemins de fer russes et la répartition des actions, 483. — Les deux systèmes, 483. — Jurisprudence; jugement du tribunal de commerce de la Seine, 484. — Remaniement du réseau des chemins de fer français, 484.—Recettes brutes des chemins de fer en 1857, 485. —Société des gaz de Marseille, 485. — Chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble, 485. — Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie, 485. — Actes officiels, 486. — Chemins du Midi; convention, 486. — Situation de la Banque de France et de ses succursales, 486. — Avis aux actionnaires, 486. — Bulletin des recettes de la semaine, 487. — Recettes brutes de l'exploitation des chemins de fer français, 488. — Corps législatif; exposé des motifs de projets de loi, 489. — Banque de France; exposé des motifs d'un projet de loi portant prorogation du privilége de la Banque de France, 490. — Le projet d'impôt sur les valeurs mobilières, 497. — Paquebots à vapeur transatlantiques; exposé des motifs d'un projet de loi, 501. — Forges, 505. — Banque d'Angleterre, 505.—Recettes, 506, 507. — Annonces, 508, 509. — Chronique de la bourse, 510. —Cours des valeurs industrielles, 511.—Tableau de la bourse, 512.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Le projet de loi sur la Banque de France a défrayé les esprits pendant cette semaine. On en connaissait à peu près les dispositions, et sa publication n'a fait aucune sensation : l'effet avait été produit.

La présentation des projets de loi relatifs à la section des chemins de Lyon et de la Méditerranée a rendu un peu d'activité aux transactions sur ces valeurs, parce qu'on espère obtenir prochainement l'échange des titres actuels contre les titres divisés.

L'ensemble du marché a été meilleur cette semaine, sur la rente comme sur les chemins de fer, et l'on espère que les reports seront moins élevés à la liquidation du 15 et pour la fin du mois.

Le bilan de la Banque de France, publié ce matin, présente des résultats assez notables. L'encaisse métallique a diminué de 2 millions ; mais le portefeuille s'est augmenté de 14 et les avances sur effets publics d'un million, en même temps que la circulation des billets diminuait de 11 millions. La proportion de l'encaisse sur l'émission ne s'est donc pas aggravée. Le compte courant du Trésor s'est augmenté de 12 millions, et les comptes courant particuliers de 7 millions. Les primes pour achats d'or et d'argent s'élèvent maintenant à près de 1,700,000 fr. depuis le commencement de l'année.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 69 20, ferme à 69 55.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 92, ferme à 92.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Bourbonnais,	44.2 0/0.
Midi,	34.6 0/0.
Ouest,	16.7 0/0.
Nord,	16.6 0/0.
Lyon,	15.0 0/0.
Méditerranée,	13.5 0/0.
Orléans,	10.7 0/0.
Est,	0.7 0/0.

C. DEVINA.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	8 mai.	15 mai.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0.....	69 30	69 55	» 25	» »»
CONSOLIDÉS.....	94 1/8	94 3/8	» 1/4	» »/»
CRÉDIT FONCIER...	»» »»	585 »»	» »»	» »»
CRÉDIT MOBILIER..	1307 50	1298 75	» »»	18 75
COMPT. D'ESCOMPTE	695 »»	700 »»	5 »»	» »»
ORLÉANS	1482 50	1472 50	» »»	10 »»
NORD.....	980 »»	972 50	» »»	7 50
EST ANCIEN.....	757 50	755 »»	» »»	2 50
EST NOUVEAU.....	745 »»	735 50	» »»	10 »»
LYON.....	1485 »»	1483 75	» »»	1 25
MÉDITERRANÉE....	2012 50	2010 »»	» »»	2 50
MIDI	808 75	810 »»	1 25	» »»
OUEST	782 50	780 »»	» »»	2 50
GRAND-CENTRAL...	608 75	611 25	2 50	» »»
GENÈVE.....	775 »»	765 »»	» »»	10 »»
CH. AUTRICHIENS..	715 »»	711 25	» »»	3 75
SAINT-RAMBERT....	650 »»	635 »»	» »»	15 »»
VICTOR-EMMANUEL.	565 »»	558 75	» »»	6 25

Digitized by Google

Résultats comparés du bilan de la Banque de France.

1857. mois.	Espèces. millions.	Portefeuille. millions.	Avances sur effets publics millions.	Avances sur chemins de fer. millions.	Avanc. au trésor et bons. millions.	Billets en circulation. millions.	Comptes-courants du Trésor. millions.	Comptes-courants particuliers. millions.
Janvier 1857,	491	566	31	23	40	612	76	161
Février,	495	529	28	21	40	595	80	141
Mars,	222	504	25	20	40	580	103	129
Avril,	235	519	29	29	40	594	69	130
Mai,	**233**	**533**	**30**	**19**	»	**593**	**91**	**146**
Augmentation :	»	14	1	»	»	»	12	7
Diminution :	2	»	»	10	»	14	»	»

DE L'ÉLÉVATION DU TAUX DES REPORTS.

Le taux excessif des reports depuis plusieurs années est une préoccupation pour le commerce et l'industrie comme pour le crédit public; chacun cherche un remède à la mauvaise situation de notre marché des capitaux, et faute de le trouver, on conclut que le haut prix de l'argent n'est pas, comme on l'a cru jusqu'à ce jour, la preuve d'une mauvaise situation, mais au contraire un élément de travail, puisque le loyer de l'argent étant très-élevé a pour effet d'attirer les capitaux vers les places qui consentent à le payer plus cher. Par une conséquence logique, on trouve même que la cherté de l'argent, en attirant les capitaux, contribue au développement de l'industrie et du commerce. Enfin, on attribue à la multiplicité des affaires faites, le prix excessif des reports ou du loyer du capital, parce que, dit-on, le capital est insuffisant pour satisfaire à tous les travaux entrepris à la fois.

Nous ne partageons pas cette opinion. D'abord l'élévation de l'intérêt de l'argent a une cause unique qui réagit sur tous les éléments de la richesse publique; cette cause, c'est la question du numéraire. Tant que la Banque de France, pour protéger son encaisse métallique, sera obligée de maintenir à 6 0/0 le taux de son escompte; tant que les banquiers seront dans la nécessité, par suite des mesures de la Banque, de prélever un intérêt qui, avec la commission, atteint 7 à 8 0/0; tant que les bons du Trésor seront à 5 1/2 0/0, il est évident que le loyer de l'argent à la Bourse sera très-élevé. Cependant, en étudiant plus attentivement le prix auquel se font les reports sur rentes, on remarquera que la moyenne est d'environ 47 c. 1/2, et qu'en déduisant le courtage de 5 centimes payé à l'agent de change, la somme prélevée par le prêteur n'est plus que 42 c. 1/2, soit 7 0/0. Ce prix de 7 0/0 est du reste parfaitement en harmonie avec le taux des escomptes par la Banque de France et avec le prix de l'argent chez les banquiers.

Quant à voir dans le prix élevé des reports la preuve de l'insuffisance du capital, par rapport à l'énorme quantité des affaires faites depuis quelques années, nous croyons qu'on se trompe. Lorsque les affaires faites sont représentées par des titres facilement négociables, ces titres constituent un capital nouveau et nullement une absorption de capital, puisque ceux qui les possèdent, ayant les possibilités de les vendre ou de les échanger, les gardent. Pour mieux rendre notre pensée, nous allons citer un exemple. Le gouvernement a fait trois emprunts au taux net de 63 fr. 25. Supposons que les sommes produites par ces emprunts aient été employées en travaux productifs et qu'il n'en résulte pour l'Etat aucune charge pour le paiement des intérêts; est-ce que cette création de papier ne constituerait pas uniquement un accroissement de la richesse publique, de même que la création des valeurs de chemins de fer a été un des éléments les plus brillants de la fortune publique? Est-ce que les milliards employés à l'établissement des chemins de fer ont été un amoindrissement de richesse? Evidemment c'est le contraire qui est vrai, et cependant il a été dépensé, depuis quelques années, plusieurs milliards, chiffre bien supérieur au montant des épargnes pendant les années de mauvaises récoltes que nous venons de traverser.

Pourquoi cette création énorme de papier a-t-elle enrichi le pays? Parce que les porteurs ont eu constamment à leur disposition un marché large sur lequel ils trouvent à volonté l'équivalent du capital représenté par les actions et obligations des chemins de fer qu'ils possèdent. Ah! si ce capital était improductif ou non réalisable, il deviendrait un embarras, et il faudrait nécessairement pour entreprendre de nouvelles affaires attendre que l'épargne se reconstituât; mais tant qu'on peut à volonté échanger les valeurs créées contre des espèces, le capital ainsi représenté n'est nullement une entrave pour de nouveaux travaux, dès qu'on peut à volonté en recouvrer le montant.

La solution à tous les embarras occasionnés par les deux questions du numéraire et des subsistances, qui se lient, est dans l'achèvement des chemins de fer dans toute l'Europe, et dans le succès des armes de l'Angleterre, en Chine. Personne n'ignore que depuis longtemps l'exportation du métal argent vers la Chine est la principale cause des embarras financiers qui, du marché de Londres, réagissent sur tous les marchés de capitaux du continent. Le jour où la Chine sera ouverte aux étrangers, et lorsque le commerce libre permettra les échanges sur une grande échelle, les produits chinois ne seront plus payés en espèces; les marchandises anglaises, françaises, belges, etc., etc., suffiront pour solder tous les achats du continent. Mais tant que la situation ne sera pas changée, tant que l'exportation du numéraire continuera, la Banque de France, obligée de défendre son encaisse, maintiendra à un prix élevé le taux de ses escomptes, et par suite les reports resteront élevés.

La question du numéraire est encore aggravée pour la France de l'insuffisance de ses récoltes pendant plusieurs années; mais le jour où les chemins de fer atteindront d'un côté jusqu'au Danube, et de l'autre jusque dans les plaines de l'Andalousie et desserviront l'Italie, la question des subsistances sera résolue pour la France. Jusque-là et tant que le marché anglais éprouvera des embarras monétaires, nous craignons bien que les reports ne puissent baisser.

Nous sommes du reste si éloignés de croire aux embarras produits par l'importance des affaires nouvelles, que nous trouvons, au contraire, dans le développement même excessif des travaux, une compensation à l'élévation du prix des subsistances, par l'élévation correspondante dans le prix des salaires.

AUGUSTE VITU.

BANQUE DE FRANCE.

Nous publions dans notre supplément le projet de loi et le traité nouveau concernant la Banque de France, la prolongation de son privilége et l'augmentation de son capital.

Le privilége, qui expirait en 1867, est prorogé de trente années et expirera en 1897.

Il sera créé 91,250 actions nouvelles attribuées de droit aux actionnaires anciens; ces actions seront émises à 1,100 fr.

Sur les sommes produites par cette émission, la Banque versera au trésor public cent millions contre lequel elle recevra des rentes 3 0/0 provenant de la Caisse d'amortissement et que le ministre des finances transférera à la Banque sur le pied de 75 fr. Les cent millions seront appliqués à diminuer d'autant les découverts du Trésor.

De plus la Banque, aux termes du traité signé entre elle et le ministre des finances, s'engage pour la durée de son privilége à faire au Trésor, au fur et à mesure de ses besoins, des avances qui pourront s'élever à 80 millions, y compris les 55 millions restant à rembourser sur le prêt prorogé par le traité du 3 mars 1852, et dont le maximum se réduira à 60 millions au moyen des rem-

Digitized by Google

boursements annuels stipulés audit traité. Des bons de Trésor remboursables de trois mois en trois serviront de garantie à la Banque pour ses avances, et l'intérêt à 4 0/0 de ces avances ne sera calculé que sur l'excédant du compte courant du Trésor.

Enfin la Banque de France est autorisée à ajouter, au besoin, à l'intérêt légal une commission.

Cette dernière disposition a été introduite afin de donner à la Banque de France les moyens de lutter contre les banques étrangères, lorsqu'elles élèvent démesurément le taux de leur escompte.

Quelques personnes avaient pensé que la suppression du taux légal et la liberté rendue à la Banque de France sur ce point, eussent mieux valu que l'adjonction d'une commission. Nous pensons aussi que le temps approche où l'argent devra être forcément considéré comme une marchandise; mais toute notre législation, qui a été établie au point de vue de l'intérêt légal, aurait dû être modifiée. Le gouvernement n'a pas voulu entreprendre en ce moment ces changements; et comme il était urgent de donner à la Banque de France les moyens de défendre son encaisse métallique contre les banques étrangères, on a eu recours à une commission que la Banque élèvera selon les nécessités qui surgiront.

Quant aux cent millions qui vont accroître le capital de la Banque de France, ils resteront pendant dix-huit mois à la disposition de la Banque pour servir à des avances sur valeurs.

Ce secours momentané est quelque chose sans doute; mais il ne répond guère à l'importance des avantages nouveaux concédés par l'Etat à la Banque de France. C'est une bien maigre faveur pour le marché, et nous ne croyons pas que pour obtenir si peu, il fût indispensable d'enchaîner pendant trente années de plus la liberté d'action et les droits de l'Etat.

C. Devina.

LES CHEMINS DE FER RUSSES ET LA RÉPARTITION DES ACTIONS.

La grande Compagnie des chemins de fer russes a ouvert à Saint-Pétersbourg une souscription publique pour l'émission de 150,000 actions des chemins de fer.

Le nombre des actions souscrites s'est élevé à 319,397, et la répartition a été faite dans les proportions suivantes :

Aux souscripteurs

de	1 à 100	actions,	tout.
	100 à 800	—	50 0/0
	800 à 3,000	—	33 0/0
	3,000 à 6,000	—	25 0/0
	6,000 et au-dessus,		20 0/0

Cette répartition, qui arrive aujourd'hui même par le journal *le Nord* du 14 mai, est la confirmation du système que nous avons suivi.

L'analogie entre le mode d'émission que nous avons adopté et celui suivi par les administrateurs des chemins russes a cela de remarquable qu'à Saint-Pétersbourg, comme à Paris, le versement imposé aux souscripteurs était de 12 roubles 1/2 par action, soit 50 fr.

Ainsi, nous avons pour le droit, l'opinion des jurisconsultes les plus éminents, et pour l'autorité financière, les actes de MM. Stieglitz, Hope, Baring, Pereire, Hottinguer, etc., etc.

J. Mirès.

LES DEUX SYSTÈMES.

Nous ne dissimulerons pas le grave échec que vient d'éprouver le système des souscriptions publiques que nous soutenons, contre le système des émissions à prime. Le tribunal de commerce de la Seine, dans son audience du 14 mai, a rendu son jugement dans l'affaire des chemins romains; nous le reproduisons plus loin. Ce jugement conclut à ce que la répartition des actions mises en souscription publique soit faite au prorata. Quoique la répartition soit achevée, que la presque totalité des souscripteurs aient adhéré aux bases qui ont été publiées, nous avons cru devoir faire appel de ce jugement, qui nous paraît avoir des conséquences trop graves pour la grande industrie, et pour le principe de l'association, principe dont nous poursuivons la réalisation.

Si la Cour impériale donnait une consécration à l'opinion adoptée par le tribunal de commerce, il n'y aurait plus d'association possible, car personne ne voudrait assumer la responsabilité de cette répartition aveugle qui donnerait pour associés une multitude inconnue et quelquefois suspecte. Ainsi le public serait désormais exclu de toutes les grandes entreprises, ou n'y participerait qu'après avoir payé de fortes primes. Nous ne reviendrons pas dans ce moment sur les diverses affaires émises depuis quelques années et dans lesquelles il a été prélevé, sous forme de primes, des sommes considérables, qui ont atteint jusqu'à cent pour cent du capital effectif; nous nous bornerons à faire remarquer que le jugement rendu par le tribunal de commerce constate que MM. J. Mirès et Ce avaient pris l'engagement envers la Société des chemins romains de fournir, à leurs risques et périls, le capital de 175 millions nécessaire pour la construction du réseau concédé.

Il était naturel que de cette obligation on fît découler une conséquence légitime, c'est que MM. J. Mirès et Ce avaient le droit et le devoir de vérifier le caractère et la solvabilité des souscripteurs qui allaient être substitués à leurs engagements. Le tribunal de commerce refuse cependant cette faculté, si essentielle dans l'espèce; car si les souscripteurs sont ou incapables ou insolvables, et que les versements successifs ne soient pas effectués, évidemment MM. J. Mirès et Ce seront obligés d'intervenir pour accomplir de leurs deniers les versements qui n'auraient pas été faits.

Sous un autre rapport, le jugement nous paraît s'être mépris sur les termes mêmes de l'annonce publiée.

Dans cette annonce, MM. J. Mirès et Ce rappellent que, « conformément aux habitudes de la Caisse générale des chemins de fer, ils *associent équitablement le public* en donnant les actions au pair, et moyennant une commission de 2 0/0. »

MM. J. Mirès et Ce en s'exprimant ainsi faisaient allusion à la forme adoptée par les fondateurs des grandes entreprises, qui prélèvent des primes considérables, et par opposition ils trouvaient *équitable* l'émission au pair avec une commission de banque. Il paraît que cette pensée a été, de la part du tribunal, l'objet d'une méprise, puisque le jugement établit que MM. J. Mirès et Ce, en offrant d'associer *équitablement le public*, avaient entendu l'*associer également*, et c'est grâce à cette interprétation que le tribunal a conclu contre MM. J. Mirès et Ce, en ordonnant une répartition au prorata qui représente en effet l'égalité, mais nullement l'équité.

Avec le système adopté par le tribunal de commerce on arrive à exclure de la Société les actionnaires sérieux, ceux qui veulent s'associer à l'entreprise et n'ont souscrit que pour le nombre qu'ils désirent et peuvent conserver, au profit des souscripteurs qui n'ont vu dans la souscription qu'une occasion d'agiotage, et qui, dans la prévision d'une forte réduction, ont souscrit des chiffres exagérés afin d'obtenir le nombre d'actions correspondant aux ventes qu'ils ont faites.

C. Devina.

CHEMINS DE FER ROMAINS.

Le 5 avril dernier, le gouvernement de Sa Sainteté le Pape rendait le décret suivant :

« Diverses demandes ont été adressées à » Sa Sainteté, afin qu'elle daignât permettre « que le clergé, les congrégations religieuses » et les établissements pieux pussent prendre, » si cela leur convenait, des actions des che» mins de fer pontificaux.

» Sa Sainteté, accueillant ces demandes » avec bienveillance, a daigné statuer ce qui » suit :

« Il est permis individuellement à tous les » ecclésiastiques, de quelque rang qu'ils soient, » de prendre autant d'actions qu'ils jugeront » à propos dans la Compagnie des chemins de » fer, ligne Pio-Centrale, en y plaçant soit le » produit de leurs biens particuliers, soit le » fruit de leurs bénéfices.

» Il est également permis aux couvents, » aux monastères et autres établissements » pieux de prendre de ces actions, mais seu» lement en y employant l'excédant de re-

Digitized by Google

» venus qui pourrait résulter de l'administra-» tion de leurs biens respectifs. »

Le même jour, une dépêche télégraphique en donnait connaissance aux administrateurs des chemins de fer romains, siégeant à Paris. C'est à la suite de cette communication que le Conseil d'administration crut devoir émettre l'avis que la souscription aux actions des chemins romains fût prorogée, afin de se conformer à la pensée exprimée par Sa Sainteté.

En effet, le délai pour la clôture de la souscription étant fixé au 8 avril, évidemment l'autorisation donnée par Sa Sainteté au clergé et aux établissements religieux ne pouvait être connue en temps opportun pour que le clergé et les établissements religieux puissent en profiter. C'est sous l'empire de cette situation que le Conseil d'administration, dans sa délibération, a demandé que, pour se conformer au désir montré par Sa Sainteté à l'égard du clergé et des établissements religieux, la souscription fût prorogée.

Les termes de la délibération du Conseil d'administration étaient-ils conformes au texte du décret cité plus haut? Évidemment oui. S'il y a une nuance entre l'autorisation donnée par le décret et ces mots : « pour se conformer au désir montré par Sa Sainteté ;» cette nuance, toute de forme, et qui laisse complète l'identité du fond, pouvait-elle être mieux comprise lorsque le Conseil délibérait sur un résumé télégraphique?

Quant à la prorogation de la souscription, non-seulement le Conseil d'administration, en la demandant, a fait preuve de sage administration, mais en outre, il s'est conformé à la dépêche suivante du ministre des travaux publics de Sa Sainteté le Pape :

» *Nous recevons de la province des de-*
» *mandes de prorogation de la souscription,*
» *faites votre possible pour l'obtenir.*

» *Le Ministre,*

» Milesi. »

Cette explication était superflue pour les gens impartiaux; quant aux personnes qui ont vu dans la prorogation autre chose qu'une déférence de la part de MM. J. Mirès et Ce pour le gouvernement de Sa Sainteté et pour le Conseil d'administration, leurs dispositions tiennent à des considérations que nulle raison ne peut convaincre : aussi, nous bornons-nous à exposer les faits.

C. Devina.

JURISPRUDENCE.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE.

Présidence de M. Berthier.

Audience du 14 mai.

LES CHEMINS DE FER ROMAINS.—SOUSCRIPTION ET RÉPARTITION DES ACTIONS.—MM. DESLANDES ET GIRARD CONTRE MM. J. MIRÈS ET Cie.

Le 30 mars, MM. J. Mirès et Ce ouvrirent une souscription relative aux actions de la Société des chemins de fer romains. La souscription, ouverte le 30 mars, devait être close le 8 avril. Par suite de l'intervention du Conseil d'administration et sur ses instances, MM. J. Mirès et Ce consentirent à proroger la souscription jusqu'au 18 avril.

M. Girard, dès le 30 mars, fit une souscription de 600 actions. M. Deslandes fit, le 8 avril, une souscription de 500 actions.

Après, le 8 avril, MM. Girard et Deslandes ont demandé que les 105,000 actions des chemins romains réservées à la souscription, fussent réparties au prorata du montant des souscriptions, sans tenir compte de celles faites postérieurement au 8 avril.

MM. J. Mirès et Ce ont prétendu qu'en prorogeant la souscription, ils se sont conformés aux désirs exprimés par le Conseil d'administration.

Quant à la répartition, MM. J. Mirès et Ce soutenaient que ni les annonces, ni les récépissés n'avaient exprimé la pensée que la répartition serait faite au prorata; qu'au contraire, l'engagement pris par eux de fournir, à leurs risques et périls, le capital de 475 millions, nécessaire pour l'établissement des chemins romains, les obligeait pour leur sécurité de connaître la solvabilité des souscripteurs qui allaient ainsi être substitués à leurs engagements envers la Société des chemins romains.

Ces divers systèmes ont été développés, devant le tribunal de commerce, pour MM. Girard et Deslandes par Me Dillais, agréé, et pour MM. J. Mirès et Ce par Me Schayé, agréé.

Le tribunal, dans son audience de ce jour, a rendu le jugement suivant :

« Attendu que l'instance engagée repose sur l'interprétation à donner aux conditions proposées par Mirès et Ce pour la souscription des actions de la société des chemins de fer romains;

» Que pour apprécier sainement les conclusions présentées, il est nécessaire d'éloigner toute préoccupation financière et de dégager le débat de toutes les récriminations que s'adressent mutuellement les parties en raison des combinaisons et des manœuvres spéculatives auxquelles elles se seraient livrées;

» Que la mission du tribunal doit se borner à tenir compte des faits de la cause et à déterminer les obligations qui en sont la conséquence;

» Attendu que Mirès, après s'être chargé à ses risques et périls de la souscription du capital nécessaire à l'établissement des chemins de fer romains, s'est présenté au public et a annoncé par la voie de la presse : « Que l'administration de la Caisse générale » des chemins de fer, fidèle à son système d'associer » équitablement le public à ses entreprises, réserve-» rait 105,000 actions pour la souscription publique » et délivrerait ces actions au pair, moyennant un » versement de 60 fr., composé de 50 fr. à valoir sur le » prix de l'action dont le capital est de 500 fr., et » 10 fr. représentant une commission de 2 0/0 sur ces » actions, et qu'un second versement de 100 fr. devrait » être effectué immédiatement après la souscription; » que la souscription, ouverte à partir du lundi 30 mars, » serait close le 8 avril suivant;

» Attendu que, sur la foi de ces offres, Girard a souscrit 600 actions au 31 mars dernier, et a versé la somme de 36,000 fr. représentant le capital et la commission fixés par Mirès et Ce;

» Que la souscription a été reçue, et qu'il lui a été délivré un récépissé à échanger contre les actions qui lui seraient ultérieurement attribuées après la répartition;

» Que les offres de Mirès et Ce, ainsi que les conditions spontanément imposées par lui, ayant été acceptées et remplies par le demandeur, le concours des volontés des deux parties a donné naissance au contrat et au principe d'association qui en est la conséquence;

» Attendu que l'existence du contrat ainsi déterminée, les conventions des parties doivent en régler l'exécution;

» Que les délais de la souscription ayant été fixés du 30 mars au 8 avril suivant, ces délais ne peuvent être modifiés sous l'influence de circonstances étrangères aux parties contractantes et postérieures à la formation du contrat;

» Que la répartition des 105,000 actions réservées au public doit donc être faite entre les souscripteurs qui se sont présentés dans les délais fixés, et à l'exclusion des souscriptions ultérieures;

» Attendu, à l'égard du mode à suivre pour la répartition des actions, qu'en l'absence de toute stipulation au moment de la formation du contrat, le système de la souscription publique adopté, suivant les expressions de Mirès, pour associer équitablement le public à son entreprise, doit avoir pour conséquence de procéder à la répartition des 105,000 actions émises au prorata des souscriptions reçues;

» Qu'en effet, après avoir fixé, sans aucune réserve, la quotité du versement à effectuer, et avoir ainsi spontanément déterminé le capital de garantie exigible à titre de mesure préventive, la prétention d'établir des catégories entre des souscripteurs qui tous ont également rempli les conditions imposées, aurait pour résultat de faire une répartition arbitraire, de violer le principe de la souscription publique, et de fausser l'économie du contrat;

» Par ces motifs,

» Ordonne qu'il sera attribué au demandeur les 600 actions par lui souscrites, ou la part proportionnelle à lui afférente dans la souscription des 105,000 actions du 30 mars au 8 avril, époque à laquelle la souscription devait être clôturée, et, pour déterminer cette part proportionnelle, commet M. Delahodde pour relever sur les livres de Mirès et Ce les souscriptions faites dans les conditions du contrat telles qu'elles sont ci-dessus énoncées sur la souscription des 105,000 actions;

» Dit que, faute par les parties de s'entendre sur l'établissement de la répartition à faire dans les conditions sus-indiquées, le sieur Delahodde adressera son rapport au tribunal, qui statuera sur la contestation;

» Déboute Girard de ses autres fins et conclusions;

» Condamne Mirès et Ce aux dépens. »

(Même jugement dans l'affaire Deslandes.)

REMANIEMENT DU RÉSEAU DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS.

Le gouvernement vient de saisir le Corps législatif de deux projets de lois contenant approbation, au point de vue financier, des conventions passées entre le ministre des travaux publics d'une part, et, d'autre part, les Compagnies du Grand-Central, d'Orléans, de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée. On trouvera plus loin l'exposé des motifs, rédigé par le Conseil d'État. Nous nous bornons pour aujourd'hui à résumer les chiffres principaux de ce document :

Le réseau d'Orléans aura une étendue de.....	3,700 kil.	
et donnera lieu à une dépense d'environ.....		1,000 millions.
Le réseau de Lyon et Marseille aura,.....	4,000	
et la dépense sera d'environ,.....		1,500 »
Total de la dépense à faire pour ces deux groupes.		2,500 millions.

Sur lesquels 24 millions seront versés au Trésor par les Compagnies pour contribuer à la construction du réseau pyrénéen.

Digitized by Google

Les réseaux des deux Compagnies sont régis par un nouveau cahier des charges qui consacre l'abaissement du tarif maximum des marchandises.

Le partage des bénéfices avec l'État aura lieu au-dessus de 8 0/0, à partir du 1er janvier 1856.

Enfin, en ce qui concerne le groupe de Lyon, Genève et Marseille, les garanties d'intérêt antérieurement consenties ne produiront leur effet que lorsque les produits de l'ensemble des lignes réunies n'égaleront pas le montant des sommes garanties.

C. Devina.

RECETTES BRUTES DES CHEMINS DE FER EN 1857.

Le ministère des travaux publics vient de publier le tableau des recettes brutes de l'exploitation des chemins de fer français, pour le 1er trimestre de 1857. Nous reproduisons ce document, dont voici les résultats sommaires :

La longueur totale des lignes exploitées au 31 mars 1857 était de	6,278 kil.
Elle n'était, au 31 mars 1856, que de.....	5,607
Le nombre des kilomètres exploités s'est accru de.....	671
La longueur moyenne exploitée pendant le trimestre, et sur laquelle on calcule le revenu kilométrique, a été de.....	6,252
Elle avait été, pendant le 1er trimestre 1856, de.....	5,555 kil.
Elle s'est donc accrue, en 1857, de.....	697
La recette brute totale des trois premiers mois de 1857, déduction faite des taxes et de l'impôt du dixième, s'élève à..	71,396,742
Elle avait été, pour les trois premiers mois de 1856, de..	59,091,125
Différence en faveur de 1857.	12,305,617
Ce qui correspond, pour le 1er trimestre 1857, à une recette moyenne par kilomètre de.....	11,420 f.
La recette kilométrique moyenne du 1er trimestre 1855 avait été seulement de.....	10,638
C'est une augmentation kilométrique de.....	782

Soit 7,35 0/0 d'augmentation.

La ligne du Midi a présenté l'augmentation la plus forte, soit 40.63 0/0, et la ligne du Bourbonnais la plus faible, 1.30 0/0.

L'augmentation brute la plus considérable est fournie par la ligne de Lyon, qui a obtenu une plus-value de 3,389,691 fr. sur le premier trimestre, soit 3,224 fr. par kilomètre, ou 21.19 0/0.

Nous ne croyons pas utile de rechercher maintenant l'influence que ces chiffres pourront avoir sur la totalité de l'exercice 1857 ; trois mois d'exploitation ne fournissent pas d'indices suffisants. Il faut remarquer aussi que le réseau de presque toutes les Compagnies va être remanié, et que, par conséquent, leurs conditions d'exploitation seront sensiblement modifiées. Tout calcul approximatif des éventualités de recettes ou de dépenses serait donc prématuré.

Il nous suffit de constater la progression constante des recettes, d'autant plus significative qu'elle porte non-seulement sur le trimestre correspondant de l'année dernière, mais aussi sur le dernier trimestre de 1856. Voici les chiffres :

Dernier trimestre de 1856, recettes brutes.....	68,700,382
Premier trimestre de 1857, recettes brutes.....	71,396,742
Différence en faveur de 1857.	2,696,360

C. Devina.

SOCIÉTÉ DU GAZ DE MARSEILLE.

La municipalité de Marseille vient de publier la note suivante relative à l'éclairage au gaz de la ville de Marseille :

Nous croyons devoir rappeler au public la situation dans laquelle va se trouver, le mois prochain, le service de l'éclairage au gaz de la Morseille.

Un traité passé le 22 novembre 1855, entre M. le maire de Marseille et M. Mirès, ratifié par délibération du conseil municipal du 1er décembre suivant, et approuvé par M. le préfet le 2 janvier 1856, a concédé à la Compagnie Mirès un privilége exclusif pour la distribution du gaz, sous le sol des voies publiques de la ville de Marseille, pendant une durée de cinquante ans, à partir du 1er juin 1857.

Le maximum du prix du gaz pour les particuliers a été fixé par un traité à 33 c. le mètre cube.

Par arrêté de M. le maire, en date du 27 avril dernier, les autorisations qui avaient été accordées à la Compagnie Continentale et à celle du Gaz Provençal leur ont été retirées, à partir du 1er juin prochain. Un délai de deux mois leur a été accordé pour achever l'enlèvement des tuyaux de distribution.

A compter du 1er juin 1857, la Compagnie Mirès sera donc seule en possession du service de l'éclairage au gaz à Marseille, et les particuliers doivent s'entendre immédiatement avec elle pour leurs branchements, s'ils ne veulent pas éprouver d'interruption dans leur éclairage.

CHEMIN DE FER DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

On annonce que la ligne de Saint-Rambert à Grenoble sera ouverte le 30 juin prochain.

Le trajet de Paris à Lyon se ferait en 10 h. 50 m.; de Lyon à Grenoble, en 5 h.; de Grenoble à Montmeillan (voie de terre), en 3 h.; de Montmeillan à Saint-Jean-de-Maurienne (voie de fer), en 2 h. 13 m.; de Saint-Jean-de-Maurienne à Suse (voie de terre), en 12 h.

L'ouverture de la ligne de Grenoble offrira donc aux voyageurs une voie facile et pittoresque pour se rendre en Italie comme aux bains du Dauphiné et de la Savoie, et l'on prévoit une affluence qui donnera des produits avantageux à cette ligne de fer.

La section de Saint-Rambert à Rives, ouverte depuis quelques mois seulement, a déjà dépassé elle-même les espérances que l'on avait pu concevoir. La recette kilométrique du mois d'avril est déjà supérieure à la recette de la plupart des lignes de fer dans la période correspondante, notamment à la recette des lignes de Tours à Nantes, de Tours à Angers, et de Paris à Chartres. Si l'on considère en outre que la dépense d'établissement de la ligne de Grenoble doit être d'environ 217,000 fr. par kilomètre, c'est à dire inférieure à la dépense de presque toutes les lignes connues, il est permis de penser que les produits de celle de Grenoble seront très-avantageux.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE LA LIGNE D'ITALIE.

L'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie vient d'avoir lieu à Genève.

Le rapport présenté au nom du Conseil d'administration a fait connaître les développements que la ligne avait prise depuis la formation de la Société, et comment la Compagnie avait agrandi son réseau qui doit réunir le chemin de fer de Lyon à Genève, de Salins à Jougnes, et de l'Ouest suisse aux réseaux du Piémont et de la Lombardie.

Même avant l'exécution complète de ce réseau et seulement au moyen de l'achèvement de la section de la vallée du Rhône, dont l'inauguration aura lieu au mois de mai prochain, la Compagnie sera en mesure, par les paquebots du lac de Genève et le service amélioré du passage du Simplon, de transporter les marchandises, et de conduire directement les voyageurs de Genève au chemin de fer d'Arona à Novare.

Voici les propositions qui ont été faites au nom du Conseil d'administration, et qui, après les explications données par le président de l'assemblée et les membres du Comité de direction, ont été votées à l'unanimité.

1° L'assemblée générale approuve les comptes présentés par le Conseil d'administration, pour l'exercice du 10 avril 1856 au 1er mars 1857.

2° Tous pouvoirs sont donnés au Conseil d'administration pour traiter définitivement avec le gouvernement piémontais, des concessions formant l'objet d'une convention provisoire en date du 29 novembre, et relatives :

1° A la ligne de jonction entre Genève et le chemin de fer du Valais, passant par Thonon, Evian et Saint-Gingolph.

2° La ligne de jonction entre le chemin de fer d'Arona au lac Majeur et le chemin de fer de la vallée du Rhône.

Tous pouvoirs sont aussi donnés au Conseil d'administration, pour accepter tous changements et modifications à ladite convention provisoire, qui seraient jugés nécessaires.

Tous pouvoirs sont encore donnés au Conseil d'administration, aux fins de porter le capital social, actuellement de 25 millions à 60 millions, et d'émettre à cet effet toutes actions et obligations nécessaires, en régularisant la souscription prévue dans la convention passée avec le gouvernement sarde.

3° Tous pouvoirs sont donnés au Conseil d'administration pour traiter, avec le gouvernement de Genève et le pouvoir fédéral, de la concession entre la frontière sarde du Chablais et la ville de Genève.

4° L'assemblée ratifie l'acquisition du bâteau à vapeur la *Ville de Nyon*, et autorise le Conseil d'admi-

Digitized by Google

nistration à faire l'acquisition d'un second bâteau à vapeur.

5° Une indemnité de 60,000 fr. par an est attribuée au Conseil d'administration, pour être distribuée en jetons de présence. Cette indemnité commencera à courir du jour de la constitution de la Société.

6° Tous pouvoirs sont donnés au Conseil d'administration pour convertir, s'il y a lieu, en titres de 500 fr. les actions de la Compagnie, qui sont actuellement au capital de 250 fr., et prendre toutes mesures nécessaires à cette conversion.

Cette séance a été close par un vote unanime de remercîments adressés aux membres du Conseil d'administration.

ACTES OFFICIELS.

CHEMINS DU MIDI.

Nous avons publié le décret impérial du 14 avril 1857, qui approuve la convention passée, le 4 avril 1857, pour la concession d'un prolongement du chemin de fer de Bordeaux à la Teste jusqu'à Arcachon. Voici le texte de cette convention.

CONVENTION.

L'an 1857, et le 4 avril,

Entre les soussignés :

Le ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, sous réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur,

D'une part;

Et la Société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne*,

Ladite Compagnie représentée par

MM. Emile Pereire,
Adolphe d'Eichtal,

ses administrateurs, élisant domicile au siége de ladite Société, à Paris, place Vendôme, 16, et agissant en vertu d'une délibération du Conseil d'administration de ladite Compagnie, en date du 26 janvier 1855, et des pouvoirs conférés par l'assemblée générale de ses actionnaires, du 30 mars 1855,

D'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'Etat, concède à la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, pour une durée de jouissance égale au temps restant à courir sur la durée de la concession du chemin de fer de Bordeaux à la Teste, un prolongement dudit chemin qui, partant de la gare de la Teste ou d'un point de cette gare, aboutira en face du débarcadère d'Eyrac, à proximité de la route départementale de la Teste à Arcachon.

Art. 2. La Compagnie s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, tous les travaux dudit chemin de fer dans un délai d'un an, à dater du décret de concession.

Elle sera tenue, en outre, d'acquérir dans le même délai, les terrains nécessaires pour poser une seconde voie sur le chemin de fer de Bordeaux à la Teste, à partir de Lamothe.

Art. 3. Sont applicables au chemin de fer ci-dessus concédé les art. 5, 6, 7 8, etc., jusqu'à 56 inclusivement, du cahier des charges du chemin de fer de Bordeaux à Cette, ainsi que les art. 70 et suivants jusqu'à l'art. 77 et dernier du même cahier des charges.

Les mêmes dispositions seront également appliquées au chemin de fer de Bordeaux à la Teste pendant toute la durée du bail résultant des actes des 27 mars et 27 septembre 1852.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 14 mai 1857.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots	95,181,025	27
Numéraire dans les succursales	138,151,545	»
Effets échus hier à recevoir ce jour	392,789	52
Portefeuille de Paris, dont 88,328,402 fr. provenant des succursales	209,480,616	38
Portefeuille des succursales, effets sur place	263,351,121	»
Avances sur lingots et monnaies	1,385,800	»
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales	1,949,000	»
Avances sur effets publics français.	24,903 536	10
Avances sur effets publics français dans les succursales	5,275,100	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer	12,788,206	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales	6,032,850	»
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848	55,000,000	»
Rentes de la réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750	14
Rentes, fonds disponibles	52,189,360	[illegible]
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000	»
Immeubles des succursales	5,311,260	»
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales	1,577,323	38
Primes payées pour achats de matières d'or et d'argent	1,682,503	86
Divers	243,441	96
	952,067,023	44

PASSIF.

Capital de la Banque	91,250,000	»
Réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750	14
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000	»
Billets au porteur en circulation de la Banque	526,252,500	»
Billets au porteur en circulation des succursales	56,694,200	»
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales	7,088,980	75
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales	3,253,188	»
Compte courant du Trésor, créditeur	81,537,611	08
Comptes courants de Paris	124,386,504	98
Comptes courants dans les succursales	22,037,962	»
Dividendes à payer	522,321	25
Arrérages de valeurs transférées ou déposées	1,682,316	16
Escompte et intérêts divers à Paris et dans les succursales	15,840,450	87
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	1,931,788	55
Effets en souffrance	24,891	90
Divers	2,563,557	93
	952,067,023	44

Certifié conforme aux écritures.

Le gouverneur de la Banque de France,

Comte d'Argout.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Midi. — L'assemblée ordinaire et extraordinaire est ajournée.

Grand-Central. — 11 juin, assemblée générale ordinaire et extraordinaire à 3 heures.

Ardennes et Oise. — Assemblée générale ordinaire et extraordinaire, 13 juin, à 3 heures.

Lombards-Vénitiens. — 30 mai, assemblée générale ordinaire et extraordinaire à 9 heures, à Vienne. Dépôt, 40 actions.

Charleroy à la frontière. — 8 juin, assemblée ordinaire et extraordinaire à midi, à Charleroy.

Messageries impériales. — 28 mai, assemblée annuelle à 3 heures, salle Herz. Dépôt, 20 actions.

Autrichiens. — 27 mai, assemblée à 9 heures, à Vienne.

Chemin Elisabeth. — 25 mai, assemblée ordinaire à 9 heures, à Vienne.

Franco-Suisse. — 11 mai, assemblée ordinaire et extraordinaire à Neuchâtel, à 9 heures du matin.

Banque de Darmstadt. — 4 mai, assemblée générale à Darmstadt. Dépôt, 20 actions.

Rivoli. — L'assemblée ordinaire a été ajournée.

Compagnie impériale des Voitures de Paris. — 25 mai, à 2 heures, assemblée générale ordinaire et extraordinaire.

Sous-Comptoir des métaux. — 2 mai, assemblée générale extraordinaire à 8 heures et demie.

Grand'-Combe. — 16 mai, assemblée générale ordinaire à 3 heures.

Glaces de Montluçon. — 15 mai, assemblée.

Silésie. — 1er mai, assemblée générale ordinaire à midi, à Breslau.

Compagnie générale maritime. — 19 mai, assemblée générale à 4 heures.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

Sous-Comptoir des métaux. — 15 au 31 mai, émission à 115 fr. de 2,000 actions de 100 fr.

APPELS DE FONDS.

Ardennes et Oise. — 10 au 25 avril, 100 fr. par action.

Autrichiens. — 1er au 10 juin, 100 fr. par action.

Banque de crédit pour le commerce et l'industrie à Vienne. — 1er juin 40 florins.

Bazin Léon Gay. — 1er juillet 1857, 100 fr. par action (versement de novembre différé.)

Omnibus et voies ferrées (Compagnie lyonnaise). — 20 au 25 avril, 15 fr par action.

Franco-Suisse. — 15 mai au 1er juin, 50 fr. par action. Le coupon sera déduit.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Caisse générale des chemins de fer. — 28 avril, 46 fr. 40 c. solde du dividende de 71 fr. 40 c. par action pour 1856.

Nord. — 1er juillet, 40 fr. par action, solde du dividende 1856 de 56 fr.

Orléans. — 1er avril, solde du dividende de 84 fr. de 1856, soit 54 fr. par action.

Est. — 1er mai, 54 fr. solde du dividende 1856 de 74 fr. par action.

Ouest. — 1er avril, solde du dividende de 40 fr. pour 1856, soit 23 fr. 50 c. par action.

Lyon. — 1er avril, intérêts aux obligations 5 0/0 et

Digitized by Google

3 0/0. — 1er juillet, 43 fr. 40 c. complément du dividende 1856 de 81 fr. par action.

Méditerranée. — 1er avril, 12 fr. 50 c. par obligation. Intérêts. 15 mai, 87 fr. par action solde du dividende 1856 de 117 fr.

Bourbonnais. — 1er avril, intérêts aux obligations 1re et 2e ordre d'Andrézieux à Roanne.

Graissessac à Béziers. — 5 avril, intérêts actions.

Crédit mobilier. — 1er juillet, 90 fr. solde du dividende 1856 de 115 fr.

Crédit foncier. — 1er mai, intérêts aux obligations. 5 fr. du dividende 1856 de 17 50.

Est de la Bavière. — 14 mai, 1 fr. 21 c. par action intérêts.

Gaz de Marseille. — 4 mai, 6 fr.

Journaux réunis. — 29 avril, 37 fr. complément du dividende 1856 de 62 fr.

Pyrénées à Madrid. — 3 fr. 50 c. par action en même temps que l'échange des certificats.

Messageries impériales, services maritimes. — 1er avril, 15 fr. obligations.

Ports de Marseille. — 4 mai, 4 fr. 50 c.

Omnibus. — 1er juillet, solde du dividende de 55 fr. de 1856, soit 30 fr. par action.

Portes et Sénéchas. — 4 mai, 7 fr. 50 c. par action, solde 1856 de 15 fr. par action.

Anvers à Gand. — 15 mars, 17 fr., dividende 1856.

Est de la Bavière. — 14 mai, 1 fr. 21 c., soit 4 1/2 0/0 aux actions, intérêts.

Banque de Darmstadt. — 1er au 30 avril, 80 fr. dividende 1856.

France-Suisse. — 1er juin, 3 fr. par action, intérêts en déduction du versement.

Mines de la Loire :

Rive-de-Gier. — 16 avril, 15 fr., solde 1856.
Saint-Etienne. — 16 avril, 4 fr. 50 c. solde 1856.
Montrambert, etc. — 16 avril, 5 fr. 50 c. solde 1856.

Nouvelle-Montagne. — 1er juillet, 50 fr. première moitié du dividende 1856 ; 31 décembre, deuxième moitié.

Canal de Roanne. — 16 mai, 7 fr. 50 c. par action.

Sambre française. — 15 mai, 25 fr. par action à-compte sur le dividende 1857.

Vieille-Montagne. — 10 mai, 12 fr. 50 c. première moitié du dividende 1856 de 25 fr. par dixième d'action.

Compagnie parisienne du gaz. — 20 fr., solde du dividende de 40 fr. pour 1856.

ÉCHANGES DE TITRES.

Nord. — 11 mai, échange des actions contre de nouveaux titres pourvus de coupons.

Pyrénées à Madrid et à la Méditerranée. — Echange des certificats provisoires contre les titres au porteur de la Compagnie de Madrid à Saragosse.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Est. — 28 mai, tirage de 302 obligations Est, 203 obligations diverses. (Voir aux annonces.)

Ouest. — 6 juillet, remboursement du tirage du 15 décembre.

Nord. — 1er juillet 1857, remboursement du tirage du 1er mai. 1er janvier, remboursement du tirage des actions de Charleroy du 1er mai ; et 1er août, remboursement des obligations d'ancien Boulogne, sorties le 1er mai.

Sambre à l'Oise. — 1er juillet 1857, remboursement de 21 obligations 1853 sorties au tirage du 10 janvier.

Canal de Briare. — 16 juin, tirage d'obligations.

PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE.

VILLE DE PARIS.

Dixième tirage de l'amortissement de l'emprunt de 50 millions.

Le dixième tirage des obligations de l'emprunt de 50 millions de la ville de Paris s'est fait le vendredi, 1er mai 1857, à onze heures du matin, en séance publique, à l'hôtel de ville, conformément au cahier des charges de l'adjudication dudit emprunt, et aux annonces qui ont été faites dans le *Moniteur*.

A ce tirage, il a été extrait de la roue 60 numéros ayant droit, suivant leur ordre de sortie, aux primes ci-après :

ORDRE des sorties	NUMÉROS sortis.	MONTANT des primes.	ORDRE des sorties	NUMÉROS sortis.	MONTANT des primes.
		fr.			fr.
1	44.344	50.000	31	48.839	1.000
2	35.210	20.000	32	48.995	1.000
3	36.328	15.000	33	6.471	1.000
4	7.674	10.000	34	18.697	1 000
5	31.644	5.000	35	18.492	500
6	43.001	5.000	36	41.095	500
7	2.000	3 000	37	5 340	500
8	4.217	3.000	38	20.753	500
9	45.231	3.000	39	15.051	500
10	1.450	3.000	40	27.031	500
11	40.760	3.000	41	28.905	500
12	10.041	3.000	42	17.184	500
13	8.875	2.000	43	11.500	500
14	6.125	2.000	44	42.459	500
15	20.590	2.000	45	48.268	500
16	43.702	2.000	46	23.035	500
17	35.508	2.000	47	3.688	500
18	39.671	2.000	48	37.444	500
19	34.578	2.000	49	19.575	500
20	590	2.000	50	40.472	500
21	37.960	1.000	51	47.590	500
22	40.240	1.000	52	45.885	500
23	23.469	1.000	53	12.585	500
24	43.078	1.000	54	34.764	500
25	22.856	1.000	55	35.068	500
26	5.384	1.000	56	9.010	500
27	30.735	1.000	57	41 673	500
28	21.167	1.000	58	33.994	500
29	45.195	1.000	59	39.955	500
30	39.253	1.000	60	30.013	2.500

Le remboursement en capital des obligations désignées au tableau ci-dessus, ainsi que le paiement des primes attachées à chacune d'elles, aura lieu à présentation, *à la caisse municipale, à l'hôtel de ville*, le 1er juillet prochain, en même temps que s'opérera le paiement des arrérages sur le pied de 5 0/0.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1856 en moins.
								0/0	0/0
ORLÉANS (1).	Du 26 avril au 6 mai	1138	1,147,965 »	930 »	1053	883,450 »	838 »	10.7	»
NORD (1).	30 — 6 — ...	795	951,851 »	1,196 »	795	815,957 »	1,026 »	16.6	»
OUEST (1).	30 — 6 — ...	950	352,738 »	897 »	876	673,006 »	768 »	16.7	»
EST (1).	30 — 6 — ...	1282	939,765 »	733 »	1069	778,749 »	727 »	0.7	»
LYON (1).	30 — 6 — ...	656	907,719 »	1,383 »	617	740,723 »	1,200 »	15.0	»
LYON-BOURBONNAIS (1).	30 — 6 — ...	255	227,813 »	892 »	255	157,786 »	618 »	44.2	»
MÉDITERRANÉE (1).	30 — 6 — ...	551	624,793 »	1,133 »	523	522,000 »	998 »	13.5	»
MIDI.	30 — 6 — ...	713	263,908 »	370 »	307	84,324 »	274 »	31.6	»
GRAND-CENTRAL.	30 — 6 — ...	125	44,568 »	356 »	»	»	»	»	»
LYON A GENÈVE.	30 — 6 — ...	78	20,827 »	267 »	»	»	»	»	»
				» »	»	»	»	»	»

(1) PRÉLÈVEMENT FAIT DE L'IMPOT SUR LA GRANDE VITESSE.

Digitized by Google

Ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics

DIRECTION GÉNÉRALE DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES CHEMINS DE FER. — BUREAU DE STATISTIQUE.

RECETTES BRUTES DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

PREMIER TRIMESTRE DES ANNÉES 1857 ET 1856

NOM des CHEMINS.	1857. Longueur totale exploitée au 31 mars	1857. Longueur exploitée pendant le 1er trimestre	1857. RECETTES. 1er TRIMESTRE	1856. Longueur totale exploitée au 31 mars	1856. Longueur exploitée pendant le 1er trimestre	1856. RECETTES. 1er TRIMESTRE.	Différence en plus. 1857	Différence en plus. 1856	PAR KILOMÈTRE. RECETTE TOTALE. 1857.	RECETTE TOTALE. 1856.	DIFFÉRENCE de 1857 à 1856. TOTALE en plus.	TOTALE en moins	POUR CENT en plus.	POUR CENT en moins
	k.	k.	fr.	k.	k.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Nord	793	793	11,762,929	793	793	10,848,791	914,139	»	14,833	13,681	1,152	»	8,42	»
Est	1 110	1.087	10,462,775	1.050	1.050	9,801,[illegible]	65[illegible]	»	9,625	9,337	288	»	3,08	»
Ouest	876	876	8,860,724	876	876	7,673,516	1,187,208	»	10,115	9,312	803	»	8,62	»
Orléans et prolongements	1.234	1.234	14,970,220	1013	1.013	11,516,925	3,459,806	»	11,[illegible]	10,9[illegible]	398	»	3,65	»
Paris à Lyon	695	695	12,076,268	571	571	8,[illegible]	3,[illegible]	»	18,[illegible]	15,[illegible]	3,225	»	21,19	»
Bourbonnais	253	253	2,[illegible]	253	253	2,872,737	37,671	»	11,[illegible]	11,[illegible]	148	»	1,30	»
Méditerranée	550	550	7,[illegible]	524	524	5,[illegible]	1,[illegible]	»	14,[illegible]	11,[illegible]	2,[illegible]	»	25,87	»
Lyon à Genève	74	74	[illegible]	»	»	»	[illegible]	»	[illegible]	»	»	»	»	»
St-Rambert à Grenoble	56	56	[illegible]	»	»	»	[illegible]	»	[illegible]	»	»	»	»	»
Grand-Central	a 12[illegible]	125	[illegible]	119	119	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	3,012	501	»	16,63	»
Midi	492	480	2,[illegible]	307	307	921,[illegible]	1,[illegible]	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
Paris à Orsay	25	25	[illegible]	25	25	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]	103	»	3,35	»
Auzin à Saunain	19	19	89,987	19	19	79,500	10,484	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
Ceinture	17	17	[illegible]	17	17	327,[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
Totaux et moyennes	6.278	6.252	71,396,742 b	5.607	5.551	59,091,725 b	12,305,017	»	11,420	10,638	782	»	7,35	

OBSERVATIONS.

Les sections ouvertes du 1er avril 1856 au 31 mars 1857 ont une étendue de 671 kilomètres, savoir :

Est. — Noisy à Nogent (7 juillet 1856)	7	60
Id. — Nogent à Nangis (9 février 1857)	53	
Orléans. — Argenton à Limoges (2 juin 1856)	106	180
Id. — Poitiers à Niort (7 juillet 1856)	74	
Paris à Lyon. — Dôle à Besançon (7 avril 1856)	65	84
Id. — Vaise à Perrache (10 oct. 1856)	5	
Id. — Auxonne à Gray (10 nov. 1856)	34	
Méditerran. — Perrache à la Guillotière (10 oct.)	1	26
Id. — Rognac à Aix (11 octobre 1856)	25	
Genève. — Lyon à Bourg (23 juin 1856)		74
Grenoble. — Saint-Rambert à Rives (5 nov. 1856)		56
Grand-Central. — Brassac à Lempdes (8 mai 1856)		6
Midi. — Tonneins à Valence d'Agen (29 mai 1856)	65	
Id. — Valence d'Agen à Toulouse (30 août 1856)	95	185
Id. — Marcoms à St-Martin d'Oney (12 janv. 1857)	25	
Total		671 k.
Longueur exploitée au 31 mars 1856		5,607
Total exploité au 31 mars 1857		6,278

(a) Non compris la section du Lot à Cransac (11 kilomètres), dont l'exploitation n'est autorisée que pour le service de la Compagnie.

(b) Déduction faite des détaxes et non compris l'impôt du dixième, qui s'élève :

Pour le premier trimestre de 1857, à 3,012,812 fr.
— — 1856, à 2,889,102 fr.

(1) Les comptes du premier trimestre de 1857 n'étant pas encore définitivement arrêtés, les chiffres qui se rapportent à cette période peuvent être susceptibles de quelques modifications.

Digitized by Google

CORPS LÉGISLATIF.

Annexe au procès-verbal de la séance du 9 mai 1857.

Exposé des motifs de deux projets de lois relatifs à divers articles des deux conventions passées entre le ministre des travaux publics d'une part, et, d'autre part, les Compagnies du Grand-Central, d'Orléans, de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, le 11 avril 1857.

Messieurs,

Considéré au point de vue du réseau des voies ferrées qui le couvrent, le territoire de la France peut être diversé en onze parties principales :

Savoir :

1° Les lignes du Nord ;
2° — des Ardennes ;
3° — de l'Est ;
4° — de l'Ouest ;
5° — d'Orléans ;
6° — de Paris à Lyon ;
7° — de Lyon à la Méditerranée ;
8° — de Lyon à Genève ;
9° — de Saint-Rambert ;
10° — du Midi ;
11° — du Grand-Central.

Nous négligeons dans cette énumération, les petites lignes qui ne répondent pas à des besoins aussi généraux que celles dont nous venons de parler.

Les projets de lois que nous avons l'honneur de soumettre à vos délibérations touchent aux intérêts et à l'existence des lignes suivantes :

1° Du Grand Central ;
2° D'Orléans ;
3° De Paris à Lyon ;
4° De Lyon à Genève ;
5° De Lyon à la Méditerranée ;
6° A celle du chemin d'Orsay, que son peu d'importance actuelle nous a fait négliger dans l'énumération précédente.

Nous allons essayer de vous faire connaître dans quelle proportion et pour quels motifs les mesures projetées atteindraient les Compagnies qui représentent ces divers chemins.

Ces six Compagnies se trouveront réduites à deux, et, par suite, les chemins de fer de l'empire seront divisées en huit Compagnies au lieu de onze énumérées ci-dessus.

GRAND-CENTRAL.

La plupart des chemins de fer actuellement concédés jouissent, en France, d'un bénéfice particulier de situation qui leur assure les avantages exclusifs du trafic commercial établi entre les extrémités et le centre de l'empire. Plusieurs d'entre eux possèdent même le double avantage d'avoir pour tête de ligne Paris, et pour extrémité la frontière. Par une exception inhérente à son origine, le Grand-Central s'est trouvé dans une situation toute différente. Le trafic qui lui était réservé devait, par la force même des choses, être subordonné aux conditions que pouvaient lui faire subir les Compagnies placées à ses diverses extrémités, et mises en communication directe, soit avec Paris, soit avec les pays limitrophes, soit avec la mer.

En effet, la tête de ligne du Grand-Central à l'ouest se trouve soudée à la ligne de Paris à Bordeaux, et la ville de Coutras, qui est le point de départ du chemin dans cette direction, est loin d'avoir une importance capable de compenser cette cause de dépendance et d'infériorité. De ce côté, le Grand-Central est donc dominé par la Compagnie d'Orléans.

Au nord, une situation analogue lui est faite par le choix de sa tête de ligne, qui est Limoges, point où il vient se relier à un autre prolongement du chemin d'Orléans.

En inclinant vers le nord-est, le Grand-Central se termine à Saint-Germain-les-Fossés, où il rencontre le chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais.

A l'est, le point où il finit le subordonne également à l'action des chemins de fer de Paris à Lyon et de celui du Bourbonnais. La circonstance que le Grand-Central figure pour un tiers dans le syndicat qui administre ce dernier chemin n'atténue en rien la portée de cette observation, puisque l'indication même de cette fraction prouve qu'il se trouve en minorité dans cette association d'intérêts opposés.

Au sud, la position du Grand-Central n'est pas meilleure, puisque, soit par Agen, soit par Montauban, le mouvement commercial de la France méridionale auquel il doit prendre part lui est nécessairement fourni par le réseau du Midi et par celui des Pyrénées.

Dans cette situation, et en présence des charges qui pèsent sur lui, charges dont des études plus approfondies ont démontré la gravité, la Compagnie du Grand-Central a cru nécessaire, dans l'intérêt de l'entreprise dont elle était chargée, de confondre son réseau avec celui de la Compagnie d'Orléans.

Le choix de la Compagnie d'Orléans était naturellement indiqué par la situation respective des deux entreprises.

D'une part, la Compagnie du Grand-Central, ayant à réaliser un capital considérable pour l'achèvement de son réseau, pouvait craindre que cet appel de fonds ne jetât une certaine défaveur sur les titres émis par elle, et n'entraînât des conséquences fâcheuses pour l'exécution du chemin. Elle a cru préférable de recourir au crédit d'une Compagnie plus puissante qu'elle-même, et d'assurer, de cette manière, la réalisation du capital nécessaire sans troubler l'équilibre des valeurs qu'elle avait précédemment créées.

D'autre part, dominé, comme nous venons de le faire voir, à l'ouest et au nord par le chemin d'Orléans, qui est ainsi sa véritable tête de ligne, le Grand-Central ne pouvait se confondre avec un chemin dont le point de départ et les prolongements fussent plus en harmonie avec son propre réseau.

Toutefois, l'annexion du réseau tout entier du Grand-Central à la Compagnie d'Orléans donnerait aux concessions faites à cette Société une étendue trop considérable. L'administration n'a pas cru pouvoir autoriser la fusion sur une semblable base. Elle a pensé qu'il y avait lieu de faire une répartition des lignes appartenant au Grand-Central, et de distribuer aux diverses Compagnies intéressées les parts que l'équité semblait devoir réserver à chacune d'elles.

C'est par ces motifs que la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et celles de la Méditerranée et de Lyon ont été appelées à prendre part au traité de fusion.

Nous allons avoir l'honneur de vous indiquer les conditions principales suivant lesquelles a eu lieu ce partage d'intérêts.

Par suite des combinaisons auxquelles il a donné lieu, l'ensemble des six chemins dont nous avons donné plus haut l'énumération se trouverait ramené à deux réseaux principaux, celui d'Orléans et celui de Lyon.

RÉSEAU D'ORLÉANS.

Ce réseau serait formé :

1° Des lignes composant actuellement l'ensemble des concessions appartenant à la Compagnie d'Orléans, et qu'il est inutile d'énumérer ici ;

2° De la portion du réseau du Grand-Central attribuée à la Compagnie d'Orléans ; cette portion se compose des lignes suivantes :

De Limoges à Agen ;
De Coutras à Périgueux ;
De Périgueux au Lot ;
Du Lot à Montauban, avec embranchement sur Rodez ;
D'Arvant par Aurillac et la ligne de Périgueux au Lot ;
De Montluçon à Moulins ;
Des droits éventuels et des engagements relatifs aux concessions des embranchements sur Cahors, Villeneuve d'Agen, Bergerac et Tulle ;

3° De la petite ligne de Paris à Orsay, qui entrerait dans ce groupe par l'effet d'un traité d'acquisition, et qui est destinée à devenir la tête d'un chemin direct de Paris à Tours, dont il va être fait mention dans les concessions nouvelles ;

4° De concessions nouvelles faites sans subvention ni garanties d'intérêt à la Compagnie d'Orléans.

Ces concessions sont de deux natures :

Les unes sont dès à présent définitives et obligatoires pour la Compagnie et pour l'Etat ; les autres se présentent avec un caractère éventuel. Elles ne le seront obligatoires que lorsque l'Etat aura accompli les formalités indiquées par la convention provisoire passée le 11 avril 1857.

La première catégorie se compose des lignes suivantes :

1° De Paris à Tours, par ou près Châteaudun et Vendôme ;

2° De Nantes à Napoléon-Vendée ;

3° De Bourges à Montluçon ;

4° De Toulouse à un point qui sera ultérieurement déterminé du chemin de fer de Montauban à la rivière du Lot, ladite ligne desservant soit directement, soit par embranchement, la ville d'Albi.

La Compagnie s'engage à exécuter les chemins ci-dessus dénommés à ses frais, risques et périls, et dans un délai de huit années à partir du décret d'homologation de la convention provisoirement approuvée par le ministre.

La deuxième catégorie comprend les lignes :

1° De Tours à Vierzon ;

2° D'Orléans vers un point du chemin de fer du Bourbonnais à déterminer de Montargis à Briare ;

3° De Montluçon à Limoges, passant par ou près Guéret, et se raccordant avec la ligne de Châteauroux à Limoges en un point à déterminer au sud de la Souterraine ;

4° De Poitiers à Limoges, ledit chemin se reliant à la ligne de Châteauroux à Limoges, au point ou près le point de raccordement de cette dernière ligne avec le chemin de Montluçon à Limoges par Guéret, énoncé ci-dessus ;

5° D'Angers à Niort ;

6° De Limoges à Brives ; le tracé de ladite ligne devant être coordonné avec celui de la ligne de Limoges à Périgueux.

La Compagnie s'engage à exécuter les chemins susmentionnés à ses frais, risques et périls, et dans un délai de huit ans, à partir du décret qui en rendra la concession définitive.

Le gouvernement a profité de ces arrangements pour imposer, en outre, à la Compagnie d'Orléans, quelques conditions générales dont l'exécution doit donner de nouvelles satisfactions aux intérêts du public et à ceux du Trésor. Ainsi, cette Compagnie s'engage à contribuer, jusqu'à concurrence de la moitié de la dépense, à l'exécution des travaux de raccordement, à Bordeaux, du chemin de fer de Paris à Bordeaux avec le chemin de fer du Midi. De plus, aux termes de la convention précitée, elle s'engage à verser au Trésor une somme de huit millions applicables au réseau des chemins de fer des Pyrénées et à d'autres travaux d'utilité publique.

Le réseau d'Orléans, ainsi composé, aurait une étendue de 3,700 kilomètres environ, et donnerait lieu à une dépense qui s'élèverait à 1 milliard.

Nous ferons ressortir plus loin les bénéfices généraux qui résultent pour l'Etat et le public des traités qui nous occupent. Mais avant d'arriver à cet exposé, nous devons vous faire connaître la constitution du réseau de Lyon qui serait la conséquence du projet qui vous est soumis.

RÉSEAU DE LYON.

Ce réseau serait composé :

1° Des lignes formant actuellement l'ensemble des concessions faites jusqu'à ce jour à la Compagnie de Paris à Lyon, et qu'il est inutile d'énumérer ;

2° De l'ensemble des lignes formant le réseau de Lyon à la Méditerranée.

L'interdiction de la réunion du chemin de fer à celui de la Méditerranée n'existe plus depuis longtemps. On n'a pas tardé à reconnaître combien la fusion de ces deux lignes offrait d'avantages, au point de vue de l'exactitude, de la célérité et de l'économie du service. Il y a plus, aujourd'hui que les questions postales touchent à des intérêts d'un ordre si élevé, il importe de maintenir à la France, par l'exécution des meilleures combinaisons, un transit dont les profits matériels sont inférieurs encore aux bénéfices qu'en retire l'influence générale du pays.

Le gouvernement a pensé qu'il convenait de ne négliger aucune précaution pour garantir à notre pays

Digitized by Google

un mouvement international que l'Allemagne s'efforce de lui disputer, mais dont elle n'a pu, jusqu'à présent, détourner que de faibles fractions. C'était là un devoir qui est devenu plus étroit du jour où toute lacune a disparu entre Paris et Marseille, et où cette dernière ville s'est trouvée reliée au Havre, à Dieppe, à Calais et à Boulogne par une ligne ferrée non interrompue. Tel est le but en vue duquel le gouvernement a favorisé de tous ses efforts la réunion des deux Compagnies.

3° De l'annexion du chemin de fer de Lyon à Genève.

Ce chemin n'est en effet qu'une partie de la grande voie qui doit relier la Suisse à la Méditerranée. A ce titre, il importait de le rattacher à des lignes puissantes et prospères, afin d'assurer à notre territoire un transit dont les pays voisins comprennent toute l'importance et cherchent si activement à nous enlever le bénéfice.

4° De l'acquisition des deux tiers du chemin de Lyon par le Bourbonnais, appartenant à la Compagnie du Grand-Central et à la Compagnie d'Orléans.

Par suite de cette acquisition, le chemin de Lyon par le Bourbonnais appartiendrait en totalité à la Compagnie des chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

5° Les parties du Grand-Central non attribuées à la Compagnie d'Orléans, savoir :

Lignes de Saint-Germain-des-Fossés à Arvant, et d'Arvant à Saint-Etienne par le Puy.

6° Des concessions nouvelles, faites sans subventions ni garanties d'intérêt.

Ces concessions sont, pour le groupe de Lyon comme pour celui d'Orléans, de deux natures.

Les concessions définitives comprennent les lignes :

1° De Nevers et de Moulins à la ligne de Dijon à Chalon, en un point à déterminer de Chalon à Chagny ;

2° De Châtillon à la ligne de Paris à Lyon, en un point à déterminer d'Ancy-le-Franc à Montbard;

3° D'un point à déterminer de la ligne de Dôle à Salins à la frontière suisse ; ledit chemin passant par ou près Pontarlier, et aboutissant à ou près les Verrières, avec embranchement sur Jougne;

4° De Montbéliard à Delle et Audincourt.

La Compagnie s'engage à exécuter les chemins de fer ci-dessus dénommés, à ses frais, risques et périls dans un délai de huit années, à partir du décret homologuant la convention dont il s'agit.

Toutefois, la Compagnie ne sera tenue de commencer les travaux de l'embranchement sur Jougne qu'à l'époque où, sur le territoire suisse, la ligne de raccordement vers la frontière française aura été effectivement entreprise.

Le délai pour l'exécution des lignes de Chalon-sur-Saône à Dôle, de Bourg à Lons-le-Saulnier, et de Lons-le-Saulnier à Dôle, concédées par le décret du 20 avril 1853, serait de six années, à partir du décret d'homologation de la convention dont nous donnons l'analyse.

La ligne de Lons-le-Saulnier à Dôle se raccorderait au chemin de fer de Dijon à Besançon, en un point à déterminer par l'administration entre Dôle et Besançon, les départements et les communes intéressés demeurant exonérés de toute subvention à raison de l'adoption de ce tracé.

Les concessions éventuelles se composent de :

1° Une ligne de Brioude vers Alais ; le tracé de ladite ligne devant être coordonné avec celui de la ligne de Brioude au Puy ;

2° Un embranchement de Montbrison à Andrézieux, en remplacement de l'embranchement de Montbrison à Montrond, dont la concession, résultant du décret du 26 décembre 1856, est annulée;

3° Un embranchement de Privas vers un point à déterminer de la ligne de Lyon à Avignon, avec prolongement jusqu'à Crest ;

4° Un embranchement de Carpentras vers un point à déterminer de la même ligne;

5° Une ligne de Toulon à Nice ;

6° Une ligne d'Avignon à Gap, avec embranchement, d'une part sur Aix, et d'autre part sur Miramas par Salon ;

7° Une ligne de Gap vers la frontière sarde.

Le réseau de Lyon ainsi composé aurait une étendue de 4,000 kilomètres environ, et donnerait lieu à une dépense de 1 milliard 500 millions.

Deux conventions provisoires passées le 11 avril 1856, entre le ministre des travaux publics et les Compagnies intéressées, ont approuvé les divers traités qui consacraient le nouvel état de choses.

Toutefois, en ce qui concerne la convention relative au groupe d'Orléans, trois de ces articles doivent, par la nature des obligations qui y sont stipulées, être soumis à votre approbation. Ce sont les articles 4, 5 et 11. En ce qui concerne le groupe de Lyon, ces articles sont au nombre de quatre, savoir : les articles 2, 9, 11 et 17.

L'article 1er de la convention relative au groupe d'Orléans et l'article 2 de la convention relative au groupe de Lyon ont pour objet de répartir, entre ces deux groupes, la subvention totale allouée par l'Etat pour l'exécution du Grand-Central, par la loi de mai 1853. Depuis ce partage, la ligne d'Orléans recevrait 72 millions; celle de Lyon en recevrait 6. Cette proportion est correspondante à la part des charges qui pèsent sur chacun des deux groupes. Cet article n'impose d'ailleurs à l'Etat aucun sacrifice nouveau.

L'article 11 de la convention relative au groupe d'Orléans, et l'article 9 de la convention relative au groupe de Lyon, contiennent obligation, pour le premier, de verser au Trésor une somme de huit millions, et pour le second, une somme de seize millions. Ces deux sommes seront applicables à l'exécution du réseau du chemin des Pyrénées et aux autres travaux d'utilité publique.

Quoique ces clauses ne constituent aucun engagement à la charge du Trésor, le caractère de la recette qu'elles lui procurent nous a paru devoir motiver leur insertion dans le projet de loi soumis à votre approbation.

Les articles 5 de la convention relative au groupe d'Orléans, et 11 de la convention relative au groupe de Lyon, contiennent des dispositions applicables au partage des bénéfices au-delà de 8 0/0. Ces dispositions stipulent non-seulement le maintien, mais encore l'extension des avantages déjà obtenus dans les traités précédents en faveur du Trésor.

Enfin, aux termes de l'art. 17 de la convention relative au groupe de Lyon, les garanties d'intérêt consenties par les lois et décrets antérieurs aux Compagnies de Paris à Lyon, de Lyon à la Méditerranée et de Lyon à Genève, ne produiront leur effet que lorsque les produits de l'ensemble des lignes réunies n'égaleront pas le montant des sommes garanties.

Après avoir analysé aussi brièvement que possible les résultats principaux des nombreux traités passés, soit par les Compagnies entre elles, soit par les Compagnies avec le ministre des travaux publics, nous allons essayer de donner une idée générale des avantages qui résultent de ces contrats :

1° Les obstacles qui s'opposaient à l'exécution du Grand-Central ont disparu. L'achèvement de ce réseau est maintenant garanti par les engagements que contractent des Compagnies puissantes, et qui feront participer à leur prospérité l'entreprise qu'elles absorbent.

2° Les nouvelles combinaisons assurent l'exécution de plus de 2,000 kilomètres de chemins, qui, sans les arrangements nouveaux, n'auraient pu être achevés qu'au prix de pénibles sacrifices demandés à l'Etat, aux départements et aux communes.

3 Sous l'empire de la loi de 1852, le gouvernement, pour surmonter la timidité des capitaux et les entraîner dans la voie fructueuse où ils sont enfin résolument entrés, dut consentir d'énormes sacrifices. Les travaux exécutés par l'Etat, en exécution des contrats qu'il avait passés avec les Compagnies de chemins de fer, représentent des sommes considérables : cette situation est aujourd'hui changée.

Vous venez de voir, Messieurs, qu'à l'occasion des concessions qu'elles reçoivent, les Compagnies contribuent à l'exécution des travaux publics pour une somme nette de 24 millions.

4° L'art. 8 stipule que les deux réseaux des Compagnies réunies seront régis par un nouveau cahier des charges plus favorable que les précédents aux intérêts de l'Etat et du public. Parmi les modifications résultant de l'adoption de ce nouveau cahier des charges, il faut citer notamment l'abaissement du maximum des tarifs de marchandises accordé par les précédentes concessions.

Tels sont, Messieurs, les avantages, très-brièvement résumés, que produiront les mesures adoptées par le gouvernement et par les Compagnies. Aussi espérons-nous que les dispositions soumises à la sanction du Corps législatif seront approuvées par lui.

BANQUE DE FRANCE.

EXPOSÉ DES MOTIFS

D'un projet de loi portant prorogation du privilége de la Banque de France.

Messieurs,

Nous avons l'honneur de soumettre à votre examen un projet de loi qui proroge de 30 années le privilége conféré à la Banque par les lois des 24 germinal an XI, 22 avril 1806 et 30 juin 1840, et qui, doublant le nombre de ses actions, augmente son capital de 100,375,000 fr.

En venant ainsi vous demander une prolongation étendue du privilége qui a été attribué dans un intérêt public à ce grand établissement de crédit nous entons qu'il est nécessaire de vous faire connaître son origine, son histoire, son organisation, et de vous montrer comment, sans qu'aucune modification sérieuse ait été apportée à ses statuts primitifs, mais par le développement naturel et progressif de ses opérations, il n'a pas cessé, depuis plus d'un demi-siècle, de rendre les plus importants services au commerce, à l'industrie et à l'État.

La fondation de la Banque de France remonte aux premiers jours d'une grande époque, et elle se lie à l'ensemble des mesures par lesquelles le premier Consul réussit, comme par enchantement, à rétablir le crédit public et le crédit privé.

Aussitôt après le 18 brumaire, par la suppression de l'emprunt forcé progressif de 100 millions, qu'avait établi une loi du 10 messidor an VII, et par une addition de 0,24 c au principal des contributions foncière, mobilière et personnelle, le premier Consul montra que les procédés d'un gouvernement fort et régulier allaient succéder aux pratiques révolutionnaires. — Grâce à la confiance qu'il inspirait, il obtint du libre concours des principaux banquiers de Paris un prêt de 12 millions : ce serait peu aujourd'hui, c'était beaucoup alors.

Par l'établissement des directions des contributions directes, il assura à la fois et la formation des rôles que les administrations municipales, qui, à tort, en avaient été exclusivement chargées, faisaient mal ou ne faisaient pas, et la perception de l'impôt direct, qui formait alors la principale ressource du budget et qui était arriéré depuis plusieurs années. Il procura au Trésor épuisé des ressources immédiates par la création d'*obligations* négociables, souscrites par les receveurs généraux, pour le montant des contributions de l'année, et payables à leur domicile par douzième, de mois en mois: combinaison ingénieuse qui rendit d'utiles services et dura jusqu'au moment où, en 1807, les procédés plus perfectionnés de la comptabilité permirent de lui substituer le système de comptes-courants réciproques entre le Trésor et les receveurs généraux qui existe encore aujourd'hui. — En même temps, et pour rendre plus facile la négociation de ces titres nouveaux, il créa une *caisse* dite *d'amortissement*, parce qu'elle était destinée à amortir la dette publique, mais dont l'objet plus immédiat était de garantir le paiement des *obligations* qui seraient protestées à leur échéance, et d'assurer ainsi leur crédit. — La dotation de cette caisse fut formée par le versement des cautionnements en numéraire imposés aux receveurs généraux, qui, jusque là, n'avaient dû fournir qu'un cautionnement en immeubles.

Toutes ces mesures, aussi rapidement conçues que sagement exécutées, étaient prises dans le délai d'un mois, et pourvoyaient à l'intérêt financier de l'État. Mais il fallait aussi venir promptement en aide au commerce et à l'industrie, qui n'avaient ni capitaux,

Digitized by Google

ni crédit pour s'en procurer. Il s'était formé à Paris, en l'an IV, sous le nom de *Caisse des comptes-courants*, un établissement d'escompte; son crédit avait été ébranlé en l'an VII, par la disparition de son directeur, emportant une somme considérable, et d'ailleurs elle n'avait pas de bases assez larges pour subvenir à tous les besoins. Le gouvernement provoqua les principaux banquiers de la capitale à fonder, par l'association de riches capitalistes et sous le nom de *Banque de France*, une institution nouvelle qui fit en grand l'escompte des effets au commerce, à l'aide de l'émission des billets au porteur, et il crut devoir concourir pour une somme de 3 millions à la formation de son capital, en ordonnant, par l'arrêté du 28 nivôse an VIII, que la moitié des fonds provenant des cautionnements à fournir par les receveurs généraux serait convertie en *actions*, inscrites au nom de la caisse d'amortissement, et que tous les fonds que recevrait cette Caisse seraient versés à la Banque en compte-courant. En échange de ces avantages, il voulut que les obligations des receveurs généraux qui auraient été protestées sur eux, faisant, après avoir été visées par l'administration de la caisse d'amortissement, remboursées par la Banque, jusqu'à concurrence tant des fonds qui y auraient été versés à titre d'actions, que de ceux qui existeraient alors dans ses caisses à titre de *compte-courant*.

La Banque, fondée dans l'intérêt du commerce par le concours de l'Etat, devint ainsi, pour le Trésor, un utile auxiliaire et compléta les mesures financières qui venaient d'être si heureusement combinées.

Une assemblée générale des actionnaires délibéra et arrêta ses statuts le 24 pluviôse an VIII, et la nouvelle Banque, après avoir réuni à son établissement celui de la *Caisse des comptes-courants*, commença ses opérations le 1er ventôse suivant. Ses succès furent rapides : en moins de trois ans, elle parvint à compléter son fonds social de 30 millions, et contribua puissamment à abaisser le taux de l'intérêt, qui ne s'élevait pas alors à moins de 9 et quelquefois de 12 0/0.

Deux autres établissements de crédit, la Caisse d'escompte du commerce et le Comptoir commercial, s'étaient créés presque en même temps que la Banque de France : tous deux émettaient, comme elle, des billets au porteur. Au moment de la rupture de la paix d'Amiens, le premier Consul, préoccupé des souffrances que pouvait faire éprouver au commerce la reprise des hostilités avec l'Angleterre, fut en même temps frappé des dangers que présenterait, en cas de crise commerciale, l'existence simultanée de plusieurs espèces de monnaies fiduciaires, et à ce sujet, il interpella ainsi M. Mollien, alors directeur de la Caisse d'amortissement (1) : « Je n'aime pas ce » conflit de trois banques qui fabriquent concurremment une monnaie de papier..... Ne m'avez-vous » pas dit que, pour conserver son crédit, il faut, en » général, qu'une monnaie artificielle, comme celle » des banques, ne sorte que d'une seule fabrique? » J'adopte votre pensée... » Et il lui donna l'ordre de préparer en ce sens la réorganisation de la Banque. Le projet, mûrement examiné par les hommes les plus compétents à cette époque en ces matières délicates, devint la loi du 24 germinal an XI.

Par cette loi, le privilége exclusif d'émettre des billets de banque à des conditions déterminées, fut donné pour quinze ans à la Banque de France, le gouvernement se réservant la faculté d'accorder le même privilége aux banques qui pourraient se former avec son autorisation dans les départements. (Art. 1, 28 et 31.)

Le capital fut porté à 45 millions (art. 2); la moindre coupure des billets de banque fut fixée à 500 fr. pour la Banque de France, et à 250 fr. pour les banques départementales (art. 4 et 52).

La Banque fut chargée d'escompter les lettres de change et autres effets de commerce, sans que la qualité d'actionnaire pût donner aucun droit particulier pour être admis aux escomptes. Tout autre commerce que celui des matières d'or et d'argent lui fut interdit. Il lui fut enjoint de refuser d'escompter les effets dits de circulation, créés collusoirement entre les signataires, sans cause ni valeur réelle (art. 5 et 6).

Le dividende annuel à distribuer aux actionnaires fut limité au maximum de six pour cent pour chaque action de 1,000 fr., et les bénéfices excédant durent être convertis en fonds de réserve, et employés en rentes sur l'Etat, dont les arrérages donneraient lieu à un second dividende (art. 8).

L'assemblée générale des actionnaires dut se réunir une fois chaque année et dans les cas extraordinaires, prévus par les statuts; elle fut formée des 200 personnes qui seraient reconnues être, depuis six mois, les plus forts actionnaires (art. 10, 11 et 12).

L'administration fut confiée à un *Conseil général*, composé de quinze régents, et soumise à la surveillance de trois censeurs; les régents et les censeurs, étant choisis entre tous les actionnaires par l'assemblée générale, mais sous la condition que sept régents sur quinze et les trois censeurs seraient pris parmi les manufacturiers, commerçants ou fabricants (articles 15 et 16).

Le Conseil général reçut la mission de nommer un comité central composé de trois régents, dont la présidence appartiendrait à l'un d'eux. Ce comité fut spécialement et privativement chargé de la direction de l'ensemble des opérations de la Banque (art. 21 et 23).

La Caisse d'escompte du commerce et le Comptoir commercial furent supprimés (art. 30), mais l'augmentation du capital de la Banque permit aux actionnaires de ces deux établissements, qui avaient rendu des services, de convertir leurs actions en actions de la Banque.

Le 26 vendéminaire an XII, l'assemblée générale des actionnaires arrêta de nouveaux statuts; et bien que, par l'effet du privilége qui lui avait été donné, la Banque fût devenue un véritable établissement public, ces statuts ne furent pas soumis à l'approbation du gouvernement.

La Banque, ainsi réorganisée, réalisa promptement l'augmentation de son capital. Mais la guerre accroissant les besoins de l'Etat et nuisant tout à la fois au commerce, à l'industrie et au développement du crédit, les opérations de la Banque ne purent prendre une grande extension, et trois années difficiles pour elle à traverser aboutirent à la crise financière des derniers mois de 1805.

On sait que cette crise fut presque entièrement due à la témérité de la célèbre compagnie des *négociants réunis*, qui s'était successivement chargée de toutes les fournitures de l'Etat, de l'escompte des obligations des receveurs généraux, des bons à vue, des traites de douane, etc., et qui, dans le but de faire venir des piastres du Mexique, avait engagé avec le gouvernement espagnol une spéculation qui n'aboutit qu'à faire fournir à celui-ci des ressources pécuniaires par la France qui en manquait, et était alors créancière de l'Espagne elle-même pour des sommes importantes.

Le 23 septembre 1805, l'Empereur, quittant Saint-Cloud pour aller prendre le commandement de l'armée, exprimait à M. Mollien son opinion sur la situation financière dans les termes suivants, qui méritent d'être cités (1) : « Les finances vont mal. la » Banque éprouve des embarras; ce n'est pas ici que » *je puis y mettre ordre.* »

Les prévisions de l'Empereur ne tardèrent pas à se réaliser. Peu de jours après son départ, les demandes en remboursement des billets de banque se multiplièrent, et l'encaisse métallique tomba à la faible somme de 1,185,000 fr. Il fallut, pendant plus de deux mois, sinon suspendre le remboursement des billets, au moins le limiter à 500,000 fr. par jour; une foule considérable encombra les abords de la Banque, et ne fut pour le gouvernement le sujet des plus graves préoccupations. Le Trésor lui-même éprouva de sérieux embarras; mais vous savez que l'Empereur y *mit ordre* par la mémorable victoire d'Austerlitz.

Rentré à Paris dans les premiers jours de 1806, il s'empressa de convoquer, le lendemain même de son retour, un conseil extraordinaire de finances, et de prendre immédiatement les mesures que nécessitait la situation du Trésor. En même temps, il conçut la pensée de donner à la Banque une organisation plus forte, et de la rattacher davantage à l'Etat, sans détruire l'indépendance qui, pour un établissement de cette nature, est le gage de la confiance qu'il doit inspirer au public, et la garantie nécessaire de son succès.

Tel fut l'objet de la loi du 22 avril 1806.

Le privilége accordé à la Banque par l'art. 28 de la loi du 24 germinal an XI, pour quinze années, à dater du 1er vendémiaire an XII (24 septembre 1803), fut prorogé de vingt-cinq ans (du 24 septembre 1803 au 24 septembre 1853), bien qu'il eût encore douze années à courir (art. 1).

Le capital fut porté à 90 millions, non compris le fonds de réserve, et le dividende annuel fut fixé : 1° à une répartition de 6 0/0 du capital nominal; 2° à une autre répartition égale aux deux tiers du bénéfice excédant 6 0/0, le dernier tiers devant être mis en fonds de réserve (art. 4).

La direction de l'établissement, autrefois confiée à un comité central choisi par le Conseil général fut remise à un gouverneur et à deux sous-gouverneurs, nommés par l'Empereur. Le gouverneur, avant d'entrer en fonctions, fut obligé de justifier de la propriété de cent actions de la Banque, et chacun des sous-gouverneurs de la propriété de trente actions. Un traitement de 60,000 fr. fut attribué au premier, et un traitement de 30,000 fr. aux deux sous-gouverneurs. Trois régents, sur les quinze dont le Conseil général continua à être composé, durent être pris parmi les receveurs généraux des contributions publiques. Le gouverneur, chargé de présider le Conseil général, reçut un droit de *veto* sur toutes ses délibérations. Les statuts de la Banque, qui, jusque là, avaient été délibérés par l'assemblée générale des actionnaires, durent être soumis à l'approbation de l'Empereur, sous la forme d'un règlement d'administration publique (art. 9, 10, 11, 12, 13, 15, 19 et 22).

Conformément à cette dernière disposition, un décret impérial du 16 janvier 1808 vint plus tard arrêter définitivement ses statuts. Ce décret, qui comprend 62 articles, a reproduit en partie les statuts antérieurs; il nous suffira de mentionner ici :

L'art. 9, qui détermine ainsi les opérations :

« 1° Escompter à toutes personnes des lettres de » change et autres effets de commerce à ordre, à » échéances déterminées qui ne pourront excéder trois » mois, et souscrits par des commerçants et autres » personnes notoirement solvables;

« 2° Se charger pour le compte des particuliers et » des établissements publics du recouvrement des ef- » fets qui lui sont remis;

« 3° Recevoir en compte courant les sommes qui » lui sont versées par des particuliers et des établis- » sements publics, et payer les dispositions faites sur » elle et les engagements pris à son domicile, jusqu'à » concurrence des sommes encaissées;

« 4° Tenir une caisse de dépôts volontaires pour » tous titres, lingots et monnaies d'or et d'argent de » toute espèce; »

L'art. 10, qui permet à la Banque, avec l'autorisation du gouvernement, d'établir des comptoirs d'escompte dans les villes de département où les besoins du commerce en feront sentir la nécessité;

Les art. 11 et 12, qui n'admettent à l'escompte que « les effet de commerce à ordre, timbrés et garantis par trois signatures au moins, notoirement solvables, et les effets garantis par deux signatures seulement, mais notoirement solvables, après s'être assuré qu'ils sont créés pour fait de marchandises, et si l'on ajoute à la garantie des deux signatures un transfert d'actions de la Banque ou de 5 0/0 consolidés, valeur nominale; »

Enfin, les art. 16 et 20, qui lui permettent de faire des avances « sur les effets publics qui lui sont remis en recouvrement, lorsque leurs échéances sont déterminées, et sur les dépôts de lingots ou monnaies étrangères qui lui sont remis. »

Telle fut l'organisation définitive qui fut donnée à la Banque et qui la régit encore aujourd'hui. Soumise depuis plus d'un demi-siècle à l'épreuve du temps et des circonstances les plus diverses, elle est, à juste titre, considérée par la Banque comme la cause de sa prospérité et la garantie de sa force. L'éminent historien du consulat et de l'empire la caractérise par ces courtes et significatives paroles (1) : « Sous cette

(1) *Mémoires d'un ministre du Trésor*, t. Ier, p. 336.

(1) *Mémoires d'un min. du Trésor*, t. Ier, p. 410.

(1) *Histoire du Consulat et de l'Empire*, t. VI, p. 530.

Digitized by Google

» constitution forte et habile, la Banque de France est » devenue l'un des établissements les plus solides de » l'univers; car on l'a vue de nos jours secourir la » Banque d'Angleterre elle-même, et traverser, sans » fléchir, les plus grandes catastrophes politiques. »

Le décret du 18 mai 1808 a réglé l'organisation des comptoirs d'escompte que la Banque peut établir dans les départements, et, par deux autres décrets, du 24 juin de la même année et du 10 mai 1810, la création de comptoirs à Rouen, à Lyon et à Lille a été autorisée. Mais, soit à cause de l'état encore peu développé des transactions commerciales, soit à cause des événements qui survinrent, ces établissements, dont les débuts avaient été assez favorables, ne purent se soutenir. Celui de Lille se liquida de lui-même vers la fin de 1813; ceux de Rouen et de Lyon, inactifs depuis 1814, furent définitivement supprimés par une ordonnance du 5 février 1817.

Le capital de la Banque, porté à 90 millions par la loi de 1800, était plus considérable que ne l'exigeait l'importance de ses opérations; et le chiffre encore assez limité des bénéfices faisait craindre qu'il ne fût pas toujours possible de distribuer le dividende annuel de 6 o/0 prescrit par l'art. 4 de la loi, si ces bénéfices étaient divisés entre entre 90 000 actionnaires. Afin de ne pas être obligé de prendre sur son fonds de réserve (art. 21 du décret du 16 janvier 1808), la Banque arrêta, de concert avec le gouvernement, que le nombre de ses actions serait réduit à 60,000, à l'aide de rachats successifs. 22,100 actions ont été ainsi rachetées de 1810 à 1816, et plus tard annulées en 1823; ce qui a réduit le capital à la somme de 67,900,000 fr., formés par par 67,900 actions d'une valeur nominale de 1,000 fr. chacune.

La chute de l'empire en 1814 et les malheurs de la France vinrent ébranler profondément le crédit de la Banque. Du 18 janvier au 14 avril 1814, elle fut obligée de limiter à 500,000 par jour le remboursement de ses billets en espèces. En fait, elle cessa momentanément d'avoir à sa tête un gouverneur, et son administration fut confiée, à titre provisoire, à l'un de ses régents, M. Laffite. Sous la pression des idées de réaction qui régnaient contre presque tout ce qui avait été fait sous l'empire, on songea même à supprimer toute participation du gouvernement aux délibérations et à l'action de la Banque, et à lui rendre l'indépendance absolue qu'elle avait avant 1806.

Des projets de loi conçus dans cet esprit furent présentés aux Chambres en 1814 et 1816; mais ils ne furent pas érigés en loi, et on ne tarda pas à revenir à des idées plus justes en ce qui concernait la Banque. Au commencement de 1820, toute idée de modifier l'organisation de 1806 était définitivement abandonnée, et le gouvernement de la Restauration, voulant faire cesser la situation provisoire dans laquelle se trouvait la Banque depuis 1814, eut la sage pensée de lui donner pour gouverneur l'ancien ministre des finances de l'empire, M. le duc de Gaëte.

Depuis cette époque jusqu'en 1840, le pouvoir législatif ne s'est plus occupé de la Banque que pour ordonner, par les lois du 4 juillet 1820 et du 6 décembre 1831, la répartition d'une partie des bénéfices mis en réserve, et pour supprimer à l'avenir, par la loi du 17 mai 1834, toutes autres retenues sur les bénéfices nets que celles qui seraient nécessaires afin de remplacer les prélèvements qu'il y aurait lieu d'opérer sur la réserve, et de la maintenir à une somme fixe et invariable de 10 millions en rentes sur l'Etat, indépendamment de la portion de cette réserve employée à l'achat de l'hôtel de la Banque et aux constructions qui y avaient été ajoutées. Cette loi de 1834 a, en outre, étendu les opérations de la Banque, en l'autorisant à faire, *sur tous les effets publics français, sans que la condition d'une échéance fixe fût obligatoire*, c'est-à-dire sur rentes, les avances que l'art. 16 des statuts de 1808 ne permettait de faire que sur les effets publics à échéance déterminée : cette faculté nouvelle donnée à la Banque a été réglementée par l'ordonnance du 15 juin 1834.

Vous avez vu, Messieurs, que les trois comptoirs créés par la Banque en 1808 et 1810 n'avaient pas réussi.

Cependant les besoins du commerce, dans certaines grandes villes, réclamaient des institutions de crédit, et, pour y pourvoir, des sociétés particulières se formèrent, profitant de la faculté que l'Etat s'était réservée, par la loi du 24 germinal an XI, d'autoriser des banques spéciales dans les départements et de leur accorder, comme à la Banque de France, le privilége d'émettre des billets au porteur. Ces banques, au nombre de neuf, furent constituées sur les mêmes bases et soumises aux mêmes règles principales que la Banque de France. Elles furent successivement autorisées :

A Rouen, par ordonnance du 7 mai 1817.
A Nantes, par ordonnance du 11 mars 1818.
A Bordeaux, par ordonnance du 23 novembre 1818.
A Lyon, par ordonnance du 29 juin 1835.
A Marseille, par ordonnance du 27 septembre 1835.
A Lille, par ordonnance du 25 juin 1836.
Au Havre, par ordonnance du 25 août 1837.
A Toulouse, par ordonnance du 11 juin 1838.
A Orléans, par ordonnance du 8 novembre 1838.

La Banque de France comprit, de son côté, que le moment était venu pour elle de reprendre la tentative qu'elle avait faite infructueusement dix-huit années auparavant, et de chercher à étendre son action dans les départements, par la création de comptoirs. Conformément au décret du 18 mai 1808, et avec l'autorisation du gouvernement, elle établit des comptoirs :

A Reims, le 6 mai 1836.
A Saint-Etienne, le 17 juin 1836.
A Saint-Quentin, le 16 octobre 1837.
A Montpellier, le 19 janvier 1838.
A Grenoble, le 31 mars 1840.
A Angoulême, le 24 avril 1840.

Vous remarquerez, Messieurs, que de 1835 à 1840, dans le court espace de cinq années, six banques locales et six comptoirs de la Banque de France furent fondés dans des villes importantes par leur commerce ou leur industrie. C'est que, à cette époque, le développement naissant de notre prospérité commerciale et industrielle faisait sentir plus impérieusement le besoin d'établissements d'escompte et de crédit.

Le privilége de la Banque expirait le 24 septembre 1843; la loi du 13 juin 1840 l'a prorogé jusqu'au 31 décembre 1867, en réservant toutefois au gouvernement la faculté de le supprimer ou de le modifier dans l'une des deux sessions précédant le 31 décembre 1855 (art. 1er). Aucune modification ne fut d'ailleurs apportée aux anciens statuts de la Banque, et aucun sacrifice ne lui fut imposé au profit de l'Etat. L'art. 4, qui veut que ses escomptes aient lieu tous les jours, ne fit que consacrer par la loi une amélioration utile que la Banque avait depuis trois ans introduite d'elle-même dans son service, ainsi que nous aurons occasion de l'expliquer plus loin. Mais le pouvoir législatif se préoccupait alors de la situation des banques départementales et des comptoirs de la Banque de France. Pour faciliter la formation de ceux-ci et entourer leur organisation d'une garantie nouvelle, il voulut qu'un règlement d'administration publique révisât les conditions prescrites pour leur organisation par le décret de 1808, et qu'ils ne pussent être autorisés que par des ordonnances rendues dans cette forme. Quant aux banques départementales, il ordonna que la prorogation de celles qui existaient et l'établissement de banques nouvelles ne pourraient avoir lieu qu'en vertu d'une loi (art. 6, 7 et 8).

Permettez-nous, Messieurs, de rappeler ici en quels termes M. Thiers, alors président du conseil des ministres, demandait la prorogation du privilége de la Banque. Le 20 mai 1840, il disait à la Chambre des députés : « La Banque réclame des années : les années » sont le seul élément de grandeur pour un établisse- » ment de ce genre; donnez-les lui. Le projet de loi » demande vingt-cinq ans; la Commission accorde ces » vingt-cinq ans à la condition que, dans dix ans, les » statuts de la Banque seront révisés devant vous. » Nous adhérons à cette condition. Mais, je vous prie, » regardez la chose par le grand côté; songez que vous » avez trois trois grandes forces : votre centralisation, » votre population concentrée, et votre système de » crédit. Tous les systèmes de crédit du monde sont » faibles ou caducs, le vôtre seul est valide..... vous » le devez principalement à la Banque. Je vous sup- » plie de regarder la chose du grand côté, et non pas » du petit, et d'accorder, non pas comme Napoléon, » qui, sans marchander ses années, avait donné à la » Banque quarante ans, mais d'accorder les vingt-cinq » années qui vous sont demandées, et je vous supplie » de voter ce projet de loi, qui est le maintien de ce » grand établissement national. »

A la Chambre des pairs, un homme profondément versé dans les sciences politiques et économiques, M. Rossi, rendait aux services de la Banque un témoignage qui mérite d'être cité. « La Banque de » France, dans ses quarante années d'existence, a vu » les grandes guerres de l'Empire, la perte de nos co- » lonies, le blocus continental, l'anéantissement de » notre commerce maritime, les terribles catastrophes » de 1814 et de 1815, l'Empire renversé, la France » envahie, la Restauration agitée par des discordes » civiles, la révolution de 1830; et aux gigantesques » événements de cette période si longue, si mémo- » rable, venaient s'ajouter de profondes perturbations » dans le marché, de violentes fluctuations à la » Bourse, des crises commerciales éclatant à la fois » dans les deux mondes, des disettes et même une » terrible maladie dont les ravages paralysaient d'une » manière si cruelle le cours régulier de la vie so- » ciale. — Au milieu de tant d'orages et de secousses, » la Banque est restée ferme, immobile sur ses bases. » Son crédit n'a jamais reçu de rudes atteintes, et, » alors même que le cours de ses actions, suivant né- » cessairement le mouvement général des effets pu- » blics, éprouvait une forte baisse, la confiance dans » la sagesse de ses mesures, dans la sûreté de ses en- » gagements n'était pas sérieusement ébranlée..... » Mais la solidité de la Banque n'était pas cependant » de l'inaction. Non-seulement elle n'a pas fait de » mal, elle a fait beaucoup de bien; elle a été à la fois » utile et progressive. »

La Banque, ainsi fortifiée par la prorogation de son privilége, s'occupa de chercher à répandre dans le pays les bienfaits du crédit. L'ordonnance du 23 mars, en apportant d'utiles améliorations à l'organisation de ses comptoirs, lui permit d'en augmenter plus facilement le nombre, et elle fut successivement autorisée à en établir à Besançon, Caen, Châteauroux, Clermont-Ferrand, Mulhouse, Strasbourg, le Mans, Nimes et Valenciennes, par des ordonnances du 21 août 1841, du 8 décembre 1843, des 15 et 28 avril, 29 mai et 10 juillet 1846.

La loi du 10 juin 1847 a abaissé à 200 fr. la moindre coupure des billets, soit pour la Banque de France et ses comptoirs, soit pour les banques autorisées dans les départements, et l'expérience a montré que cette mesure, dont l'utilité avait été longtemps controversée, ne présentait que des avantages.

Personne de vous, Messieurs, n'a perdu le souvenir de la profonde perturbation que la révolution du 24 février vint jeter dans les affaires. Toute l'activité commerciale et industrielle sembla s'arrêter. La Banque de France devait en ressentir et en ressentit en effet immédiatement le contre coup. Du 26 février au 15 mars, elle fit pour 110 millions d'escomptes à Paris, et pour 43 millions dans les comptoirs. Sur 125 millions que le Trésor avait déposés en compte-courant, elle en remboursa 77, non compris 11 millions qui, dans les départements, furent mis par les comptoirs à la disposition du Trésor, pour les besoins des services publics. Le 26 février, les réserves métalliques s'élevaient à Paris à 140 millions; le 14 mars au soir elles étaient descendues à 70. Le 15, une véritable panique se déclara : la foule se pressa aux portes de la Banque. Le nombre des guichets fut augmenté, afin d'assurer le remboursement des billets à bureau ouvert, et dans la journée plus de 10 millions furent payés en espèces.

Cette situation ne pouvait durer. Dans la même journée du 15, le Gouvernement provisoire en délibérait, et, par un décret qui parut le lendemain matin, il donnait le *cours forcé* aux billets, en abaissait la moindre coupure à 100 fr., en limitait l'émission à 350 millions, et ordonnait la publication hebdomadaire de l'état de situation de la Banque. Le 25 mars, on fut obligé de prendre les mêmes mesures à l'égard des neuf banques départementales. Leurs billets eurent *cours forcé* dans la circonscription du département où chacune d'elles avait son siége, et le chiffre de l'émission, limité pour chaque banque, ne pouvait dépasser une somme qui, pour toutes ensemble, était de 102 millions.

Mais il était impossible de s'arrêter dans la voie dans laquelle on venait d'entrer. Bientôt il fallut reconnaître que (1) « les billets des banques départemen- » tales formaient, pour certaines localités, des signes » monétaires spéciaux dont l'existence portait une » perturbation déplorable dans toutes les transactions,

(1) Considérants du décret du 27 avril.

Digitized by Google

» et que les plus grands intérêts du pays réclamaient » impérieusement que tout billet de banque, déclaré » monnaie légale, pût circuler également sur tous les » points du territoire. » L'établissement du *cours forcé* conduisit ainsi à la centralisation des banques. Les billets de banque, devenus un véritable *papier-monnaie*, ne durent avoir qu'une seule origine et une même circulation. Les décrets du 27 avril et du 2 mai réunirent donc à la Banque de France, sous la dénomination de *succursales*, qui fut également appliquée à tous ses anciens comptoirs, les banques départementales établies à Rouen, Lyon, le Havre, Lille, Toulouse, Orléans, Marseille, Nantes et Bordeaux. Les actionnaires de ces établissements reçurent, en échange de leurs actions annulées, des actions de la Banque de France, qui furent, à cet effet, portées de 67,900 à 91,250, formant, au prix nominal de 1,000 fr., un capital de 91,250,000 fr. L'émission des billets de la Banque de France et de ses succursales fut augmentée d'une somme égale au maximum qui avait été affecté à l'émission des billets des banques locales, et fixée à la somme de 452 millions.

Ainsi se trouva brusquement résolue la question de l'unité et de la centralisation des banques, qui depuis longtemps était controversée, qui avait occupé le pouvoir législatif en 1840, et n'avait pas été tout à fait étrangère au parti qu'on avait pris alors de se réserver la faculté de supprimer ou de modifier le privilége de la Banque avant le 31 décembre 1855, et d'exiger que les banques départementales fussent à l'avenir autorisées ou renouvelées par la loi.

L'établissement du *cours forcé* des billets de banque surprit d'abord et inquiéta : ils subirent dans les premiers jours une sensible dépréciation ; mais la gravité de la crise en diminua les périls : le public comprit quel intérêt s'attachait au maintien de la Banque et lui conserva sa confiance. Il faut d'ailleurs reconnaître que l'émission des billets avait été sagement limitée : ils reprirent bientôt faveur, et leur circulation, loin d'être plus difficile, ne fit que se développer. Le crédit de la Banque, heureusement maintenu, lui permit de rendre au Trésor public, dans ces temps difficiles, des services importants. En mars 1848, elle avait prêté 50 millions sur dépôt de bons du Trésor; une loi du 5 juillet 1848 autorisa le Trésor à emprunter à la Banque 150 millions, savoir : 75 millions en 1848, et 75 millions en 1849. A la même époque, la Banque vint également au secours de la ville de Paris par un prêt de 10 millions, et bientôt après elle avança 3 millions à la ville de Marseille, et une somme égale au département de la Seine.

Il se produisit alors dans la situation de la Banque un fait curieux. Grâce à la sage limitation qui avait été assignée à ses émissions, ainsi qu'à la confiance inspirée par la prudence et la loyauté de son administration, elle avait su, au milieu des circonstances les plus périlleuses, maintenir le cours de ses billets au pair de l'argent. D'un autre côté, le commerce et l'industrie n'avaient pas encore repris beaucoup d'activité et n'avaient pas grand besoin des instruments à l'aide desquels s'opèrent les échanges, la monnaie métallique ou la monnaie fiduciaire. Les billets de banque étant reçus avec faveur par le public, le numéraire se retirait de la circulation et s'accumulait dans les caves de la Banque. L'état de situation du 22 novembre 1849 constata une encaisse métallique de 413 millions et une émission de billets de 462 millions, inférieure de 10 millions seulement au maximum déterminé par les décrets de 1848. Par l'effet naturel des circonstances, la Banque cessait presque d'être une banque de circulation pour rester banque d'escompte et de dépôt. Le public demandait des billets et non des écus, et cependant la Banque était obligée de faire en espèces des paiements considérables, ce qui entravait les affaires et provoquait des plaintes. Il y fut pourvu par la loi du 22 décembre 1849, qui porta à 525 millions le maximum des émissions de la Banque et de ses succursales, fixé en 1848 à 452 millions.

Aussitôt que la situation générale des affaires le permit, la Banque s'empressa de rentrer dans toutes les conditions de son état normal. Sur sa demande, la loi du 6 août 1850 abrogea tous les décrets de 1848 relatifs soit au cours forcé, soit au *maximum* des émissions de billets, et remit en vigueur les anciens statuts. La même loi réduisit à 75 millions le prêt de 150 millions à l'Etat, autorisé par la loi du 3 juillet 1848, et qui n'avait été réalisé que jusqu'à concurrence de moitié de cette somme.

Ces 75 millions devaient être payés par l'Etat à la Banque, en trois termes égaux, les 15 avril, 15 juillet et 15 octobre 1852. Par un traité passé le 3 mars 1852 avec le ministre des finances, la Banque consentit à ce que ce remboursement fût effectué par le paiement annuel d'une somme de 5 millions, à dater du 1er juillet 1853 jusqu'au 1er juillet 1867, sous la condition que le § 2 de l'article 1er de la loi du 15 juin 1840, qui réservait à l'Etat la faculté de supprimer ou de modifier le privilége avant le 31 décembre 1855, serait abrogé ; il fut en outre stipulé que les intérêts qui continueraient à être payés par le Trésor seraient calculés sur le solde dont celui-ci serait réellement débiteur chaque jour, compensation faite entre les sommes portées au débit et au crédit du compte courant, et qu'ils seraient réglés au taux de l'escompte, sans pouvoir dépasser 4 0/0. Le décret du 3 mars 1852, qui a sanctionné ce traité, a en même temps autorisé la Banque à faire des avances sur dépôt d'actions et d'obligations du Trésor, en se conformant aux dispositions de l'ordonnance réglementaire du 15 juin 1834, relative aux avances sur fonds publics français. Le 28 mars suivant, cette faculté pour la Banque de faire des avances, fut étendue aux obligations de la ville de Paris.

La réunion des banques départementales à la Banque de France, opérée en 1848, a porté le nombre de ses succursales de quinze à vingt-quatre. Depuis cette époque, elle n'a pas cessé de les multiplier, en en créant de nouvelles dans les villes où les besoins du commerce en ont fait sentir la nécessité. C'est ainsi que seize succursales ont été successivement autorisées : à Metz, en 1848 ; à Limoges, en 1849 ; à Angers, à Rennes et à Avignon, en 1850 ; à Troyes, en 1851 ; à Amiens, en 1852 ; à la Rochelle, à Toulon, à Nancy et à Nevers, en 1853 ; à Dijon, à Dunkerque et à Arras, en 1855 ; à Saint-Lô, à Poitiers et à Carcassonne, en 1856. La Banque a ainsi aujourd'hui quarante et une succursales réparties entre trente-huit départements. Le département du Nord en a trois à lui seul ; celui de la Seine-Inférieure en possède deux.

Nous avons cru devoir vous exposer avec quelques détails l'origine et l'histoire de la Banque de France : pour achever de vous faire connaître ce grand établissement et pour vous faire apprécier les services considérables qu'il a rendus, il faut que vous nous permettiez de placer sous vos yeux, à l'aide de quelques chiffres, le développement progressif de ses immenses opérations. Nous prendrons, à partir de 1807, des époques décennales, et, à partir de 1847, nous donnerons les chiffres relatifs à chaque année.

Le mouvement de caisse, en *espèces*, *billets* et *virements*, s'est élevé :

En 1807, à.	3,022,622,005 fr.
En 1817	7,675,868,105
En 1827	6,410,664,178
En 1837	7,052,525,605
En 1847	14,216,400,000
En 1848	11,277,126,000
En 1849	11,093,313,800
En 1850	11,552,884,000
En 1851	13,010,068,200
En 1852	22,010,551,700
En 1853	26,049,901,500
En 1854	25,089,931,000
En 1855	30,359,890,000
En 1856	35,649,763,600

NOTA. — Pour comparer exactement les chiffres des années 1827, 1837, 1847, à ceux des autres années, il aurait fallu ajouter les chiffres relatifs aux banques départementales qui existaient alors ; mais il ne nous a pas été possible de nous procurer ce document. Cette observation est également applicable à tous les tableaux suivants.

Ces chiffres énormes ne représentent pas, nous nous empressons de le reconnaître, des opérations réelles, et sont dans une forte proportion le résultat d'opérations fictives ou de mouvement dans les écritures. Ce n'est point à leur quotité même qu'il faut s'attacher, mais plutôt à leur progression, et on ne saurait nier que celle-ci tient au développement des opérations de la Banque et des transactions commerciales en général. Nous allons d'ailleurs indiquer maintenant les sommes auxquelles s'élèvent les opérations réelles faites annuellement par la Banque avec le commerce, ce qui comprend : l'escompte des effets du commerce, l'escompte au public des bons du Trésor, les avances sur effets publics, actions et obligations de chemins de fer, l'escompte des bons de monnaies. Ces opérations se sont élevées :

1807 à	403,769,300
1817	475,138,900
1827	580,142,800
1837	939,669,700
1847	1,853,598,510
1848	1,744,653,681
1849	1,224,496,551
1850	1,309,944,810
1851	1,667,551,365
1852	2,415,966,495
1853	3,889,381,332
1854	2,728,712,691
1855	4,718,354,498
1856	5,586,439,488

Mais il n'est pas sans intérêt de distinguer dans ces opérations celles qui sont spécialement relatives à l'escompte des effets de commerce, et qui intéressent particulièrement le commerce et l'industrie. Pour fournir un élément nouveau d'appréciation, nous distinguerons ici les opérations de Paris et celles des succursales.

Années.	Escompte des effets de commerce. à Paris.	dans les succursales.	Total.
	fr.	fr.	fr.
1807	333.266.876	»	333.266.876
1817	547.451.000	»	547.451.000
1827	556.072.800	»	556.072.800
1837	756.025.845	25.170.000	781.190.845
1847	1.332.984.000	478.775.000	1.814.759.000
1848	693.841.000	950.815.000	1.644.866.000
1849	259.604.000	768.762.000	1.028.366.000
1850	340.612.000	835.811.000	1.176.423.000
1851	359.729.000	885.075.000	1.244.804.000
1852	608.048.000	1.216.521.000	1.824.469.000
1853	951.518.000	1.891.412.000	2.843.930.000
1854	911.946.000	2.037.196.000	2.949.142 000
1855	1.173.076.000	2.589.544.000	3.762.620.000
1856	1.766.473.000	2.907.566.000	4.674.039.000

Il convient de remarquer que la somme des effets escomptés à Paris est maintenant très-inférieure à la somme des effets escomptés dans les succursales. La Banque, à laquelle on a pendant longtemps reproché de n'être que la *Banque de Paris*, en est arrivée à justifier sa dénomination de *Banque de France*.

Les chiffres qui précèdent font connaître la somme totale des effets de commerce escomptés toute l'année. Mais pour se faire une idée exacte des opérations de la Banque, il faut aussi connaître la somme des effets de commerce qui, escomptés par elle, forment chaque jour ce qu'on appelle son *portefeuille*. Pour Paris, nous pouvons donner le *maximum* et le *minimum* de chaque année ; pour les succursales, nous ne pouvons indiquer que des moyennes.

Années.	Portefeuille de Paris. Maximum.	Minimum.	Portefeuille des succursales. Moyenne.
	fr.	fr.	fr.
1807	70.777.000	33.547.000	»
1817	101.397.000	16.082.000	»
1827	109.900.000	80.344.000	»
1837	160.142.000	86.663.000	2.858.000
1847	231.000.000	152.510.000	76.471.000
1848	222.622.000	41.926.900	143.686.000
1849	87.175.000	23.969·000	85.850.000
1850	44.603.000	23.232.000	71.068.000
1851	52.249.000	21.146.000	67.200.000
1852	88.103.000	21.147.000	88.230.000
1853	128.955.000	63.793.000	227.530.000
1854	137.292.000	51.255.000	204.400.000
1855	159.587.000	76.693.000	236.500.000
1856	179.270.000	109.282.000	239.150.000

Digitized by Google

Les chiffres qui précèdent font connaître l'importance des escomptes opérés par la Banque : c'est là l'objet essentiel de son institution, et nous ajouterons, la source principale de ses profits.

Cette nature d'opérations mérite de fixer plus particulièrement votre attention.

Toute personne, sauf les faillis non réhabilités, est admise à l'escompte ; les exemples de refus sont très-rares.

Les effets de commerce les moins importants, réunis en *bordereaux* par les intermédiaires qui donnent la troisième signature, viennent se faire escompter à la Banque et procurer au plus petit commerce de détail les avantages du crédit. Il y a des effets escomptés de 15 fr. ; il y en a en assez grand nombre de 50 et de 100 fr.

Le taux de l'escompte a nécessairement varié suivant les circonstances. A l'origine, en l'an VIII, il fut fixé à 6 0/0 ; mais en 1806 il fut réduit à 5 0/0 et à 4 0/0 en 1807. En 1814, il fallut le reporter à 5 0/0 pour le réduire à 4 0/0 en 1820. Depuis cette époque jusqu'en 1847, pendant 27 ans, il est resté stationnaire, et ni les crises de 1825 et de 1836, ni la révolution de 1830, ne déterminèrent la Banque à le faire varier : elle y fut obligée par suite de la cherté des subsistances en 1846 et 1847. Porté à 5, au mois de janvier 1847, le taux de l'escompte, remis à 4 au mois de décembre, fut maintenu à ce dernier chiffre, après la révolution de février et jusqu'au mois de mars 1852, où, pour la première fois en France, il put être abaissé à 3 0/0. Vous connaissez les circonstances qui depuis ont amené son élévation successive.

Voici l'indication des variations qu'il a éprouvées dans ces dernières années :

7 octobre 1853, escompte à 4 0/0 ;
20 janvier 1854, escompte à 5 0/0 ;
12 mai 1854, escompte à 4 0/0 ;
4 octobre 1855, escompte à 5 0/0 ;
18 octobre 1855, escompte à 6 0/0 ;
1er août 1856, escompte à 5 0/0 ;
25 septembre 1856, escompte à 6 0/0.

Longtemps l'escompte n'a eu lieu à la Banque que trois fois par semaine, et le montant d'un effet escompté n'était remis au négociant qui le présentait à l'escompte que le lendemain de la présentation. Mais, depuis 1836, la Banque, voyant s'augmenter ses affaires et voulant étendre ses facilités données au commerce, a pris le parti d'escompter tous les jours, excepté les dimanches et fêtes, et, pour tout effet présenté à dix heures et demie du matin, elle paye le montant de l'effet le jour même, au plus tard à trois heures.

La Banque se charge aussi, pour le compte des particuliers et des établissements publics, du recouvrement des effets qui lui sont remis. Quiconque a obtenu de la Banque l'ouverture d'un compte courant, peut la charger de ses recouvrements, et est crédité à son compte de leur montant, qui ne devient toutefois disponible que le lendemain de l'échéance. Ce service est rendu gratuitement au public, qui use largement d'une faculté aussi commode et aussi économique. Le tableau suivant indique la progression du nombre et de la somme des effets dont le recouvrement a été confié par le commerce à la Banque de Paris. Nous n'avons pu nous procurer le même renseignement pour les succursales.

Effets encaissés par la Banque.

Années.	Total des effets encaissés.	Nombre d'effets.
	fr.	fr.
1807	353.496.000	152.865
1817	467.768.000	259.753
1827	836.363.000	510.053
1837	802.234.000	599.914
1847	1.122.853.000	796.257
1848	420.884.000	368.984
1849	521.205.000	498.465
1850	647.002.076	574.379
1851	7.3.007.000	632.016
1852	770.745 000	648.076
1853	925.782.000	717.575
1854	1.002.412.000	701.824
1855	1.075.625.000	813.610
1856	1.121.457.000	814.486

C'est au moyen de l'émission de ses billets que la Banque se livre à ses opérations d'escompte. A vrai dire, elle ne fait que donner au public le crédit que le public lui fait à elle-même en recevant son papier. Le mouvement et la progression croissante dans la circulation de ses billets sont donc, en ce qui concerne la Banque, un des faits les plus intéressants à observer.

Nous allons indiquer, pour Paris, le maximum et le minimum de la circulation des billets chaque année. Pour les succursales, nous ne pouvons donner que les moyennes annuelles.

Années.	PARIS. Maximum.	PARIS. Minimum.	SUCCURSALES. Moyennes annuelles.
	fr.	fr.	fr.
1807	107.613.000	74.678.000	»
1817	96.260.000	69.287.000	»
1827	203.465.000	173.185.000	»
1837	216.912.000	190 079.000	805.000
1847	288.799.000	217.744 000	9.544.000
1848	300.358.000	235.030.000	90.333.000
1849	429.653.000	354.450.000	40.309.000
1850	441.783.000	368.466.000	73.800 000
1851	457.879.000	406.399.000	105.690.000
1852	525.835.000	427.851.000	141.500.000
1853	541.246.000	470.923.000	156.240.000
1854	527.295.000	428.681.600	139.690.000
1855	570.443.000	476.843.000	121.660.000
1856	588.954.000	502.056.000	83.210.000

La confiance du public dans les billets de la Banque tient à ce qu'ils peuvent toujours être remboursés par elle en espèces, et ce remboursement est garanti par l'encaisse métallique de la Banque. Les statuts de la Banque n'ont jamais établi une proportion entre la circulation des billets et le numéraire en caisse ; c'est à l'administration de la Banque qu'il appartient de veiller et de chercher, par les moyens dont elle dispose, à maintenir, entre les billets en circulation et les réserves métalliques, la proportion dont l'expérience a fait reconnaître la nécessité.

Comme pour les billets, nous ne pouvons indiquer le maximum et le minimum des réserves métalliques qu'à Paris, et, pour les succursales, nous sommes obligés de nous borner à donner les moyennes annuelles.

Années.	PARIS. Maximum.	PARIS. Minimum.	SUCCURSALES. Moyennes annuelles.
	fr.	fr.	fr.
1807	83.605.000	63.697.000	»
1817	94.011.000	33.688.000	»
1827	193.786.000	119.578.000	»
1837	248.221 000	103.702.000	4.116.000
1847	107.550.000	57.036.000	42.929.0 0
1848	141.473.0 0	49.218.000	89.954.000
1849	297.052.000	142.856.000	129.874.000
1850	347.672.000	298.913.000	123.180.000
1851	498.402.000	346.238.000	132.200.000
1852	513.852.000	416.935.000	105.000.000
1853	415.423.000	214.194.000	98.540.000
1854	332 240.000	168.281.000	146.830.000
1855	215.447.000	80.208.000	173.840.000
1856	132.863.000	66.993.000	129.010.000

Nous ne pouvons terminer cet exposé des opérations de la Banque sans mentionner sommairement les services qu'elle a rendus à l'Etat. En 1840 M. Rossi, dans son rapport à la Chambre des pairs, les résumait ainsi : « L'Etat, dans le cours de ces quarante années, a fait avec la Banque des opérations » nombreuses, dont le montant dépasse 5 milliards. » En l'an XIII, pendant la campagne d'Austerlitz, la » Banque avançait au Trésor 63 millions à la fois ; » elle lui faisait une avance plus considérable encore » l'année suivante (86 millions). Dans le cours de » ces deux années, les sommes avancées successive» ment par la Banque au gouvernement, sous forme » d'escompte ou autrement, dépassent 500 millions. » De 1812 à 1814 inclusivement, dans ces années si » difficiles, la Banque a fait au gouvernement des » avances de 60, 70, 80 millions à la fois, et les sommes successivement prêtées dans ces trois années » montaient à 884 millions. En décembre 1830, la » Banque a prêté au gouvernement 86 millions, 107 » millions en 1831, et successivement 600 millions » dans les deux premières années de la révolution de » juillet. » Nous avons déjà eu occasion de rappeler les secours non moins importants fournis par la Banque à l'Etat en 1848 ; et, dans ces dernières années, lorsque les besoins du Trésor l'ont exigé, elle a fait, sur dépôts de bons, des avances considérables.

Vous nous pardonnerez, Messieurs, d'être entrés dans des développements si étendus sur l'origine, l'histoire, l'organisation et les opérations de la Banque. Nous avons pensé qu'il était essentiel de vous faire connaître en détail ce grand établissement, et de placer sous vos yeux le tableau complet de son utile et longue existence. Cet exposé simplifiera et abrégera d'ailleurs la tâche qui nous reste à remplir pour justifier le projet de loi dont nous vous demandons l'adoption. Les questions principales qu'il soulève se rapportent aux points suivants :

1° Prorogation du privilége de la Banque ;
2° Augmentation de son capital ;
3° Emploi de ce capital.

I.

Le privilége de la Banque de France doit expirer au 31 décembre 1867 ; nous vous proposons de le proroger pour 30 ans. Il prendra fin au 31 décembre 1897.

Le renouvellement du privilége, au profit de la société qui, depuis 50 ans, en a sagement et utilement usé, ne saurait être contesté. Quand une banque est nécessaire, qui pourrait vouloir détruire l'établissement qui jouit d'un grand crédit, pour en créer un autre, dans l'espérance qu'il saura l'acquérir ; dissoudre une société qui, par sa durée et les résultats qu'elle a obtenus, a donné au pays un bel exemple de la puissance de l'association, pour former une société nouvelle et d'une réussite incertaine ; refuser le privilége à ceux qui ont fait leurs preuves, pour l'accorder à des hommes nouveaux ? Ce n'est pas ainsi qu'un gouvernement doit agir, surtout en ce qui touche la confiance publique et le crédit. L'opinion est chose délicate et mobile ; il ne faut pas jouer avec elle, laisser le certain pour l'incertain, et tenter d'inutiles expériences.

Mais, dira-t-on, la Banque a encore dix années d'existence assurée : pourquoi se presser et ne pas attendre le moment où le privilége actuel prendra fin ? Un grand établissement comme la Banque, qui touche à des intérêts si nombreux et ne puise sa force que dans l'opinion, dans la confiance qu'il inspire, ne peut jouir de la plénitude de son crédit s'il n'a la certitude d'un assez long avenir. Ce serait le compromettre que de le laisser arriver, avec la crainte d'une dissolution possible, jusqu'au terme de sa durée légale. La Banque a été prorogée deux fois, en 1806 et en 1840. A cette dernière époque, elle avait encore plus de trois ans ; en 1806, elle en avait plus de douze : la proroger aujourd'hui n'a donc rien que de conforme aux précédents. Ce qui d'ailleurs rend cette résolution particulièrement opportune, c'est d'une part, qu'après deux années difficiles et pendant lesquelles son crédit a été éprouvé, heureusement sans qu'il ait fléchi, tout ce qui pourra augmenter la confiance dans sa stabilité sera utile, et c'est, d'autre part, que le renouvellement de son privilége fournit l'occasion très-heureuse de pourvoir en même temps à un véritable intérêt public.

Les trente années nouvelles qui lui sont accordées n'ont rien d'exagéré. Il suffit, pour s'en convaincre, de jeter les yeux autour d'elle, et de considérer que depuis quelques années de grandes associations, des institutions de crédit se sont formées et ont cru nécessaire de s'assurer, dès leur origine, une existence beaucoup plus prolongée. Pour ne citer qu'un seul exemple, le Comptoir d'escompte de la ville de Paris, dont l'existence se lie à celle de la Banque, puisque sans elle il pourrait difficilement renouveler son capital par le réescompte de son portefeuille, est constitué pour trente années : comment ne pas assurer à la Banque la certitude d'un plus long avenir ? La détermination de cette durée se lie d'ailleurs à l'ensemble des conditions qui ont été attachées au renouvellement du privilége, et vous ne perdrez pas de vue que vingt-cinq ans en 1806, et vingt-quatre en 1840, lui

Digitized by Google

furent accordés, sans qu'on eût alors la pensée de lui imposer, dans l'intérêt public, aucun sacrifice.

On pouvait craindre en 1806, qu'en prorogeant douze ans à l'avance, et pour vingt-cinq ans, le privilége de la Banque, l'État n'aliénât imprudemment sa liberté et ne se privât de la faculté d'introduire des réformes utiles dans la constitution d'une institution encore nouvelle et non éprouvée. Mais aujourd'hui, après une expérience de plus d'un demi-siècle, il faut reconnaître que la Banque, telle qu'elle a été organisée en 1806 par l'empereur Napoléon Ier, ne réclame aucune réforme fondamentale, et que ses statuts, devançant pour ainsi dire l'avenir, lui ont laissé une liberté de mouvement et une élasticité qui lui ont permis de suffire aux besoins nouveaux du commerce et de l'industrie. Nous sommes loin de penser que dans l'avenir elle ne pourra pas recevoir encore de nouvelles améliorations; mais nous croyons que ces améliorations sont de celles qui ne se lient pas intimement à la concession ou au renouvellement du privilége, et que les besoins du public, l'intérêt de la Banque elle-même, l'action du gouvernement, amèneront naturellement. Il faut remarquer en effet que depuis 1806 les statuts de la Banque n'ont été modifiés que par la loi de 1834, qui l'a autorisée à faire des avances sur dépôt de rentes; la loi de 1847 et le décret de 1848, qui ont abaissé la coupure de ses billets à 200 fr. et à 100 fr.; le décret de mars 1852, qui lui a ouvert la faculté de faire des avances sur dépôts d'actions et d'obligations de chemins de fer et d'obligations de la ville de Paris. Or, de ces actes législatifs, les trois premiers sont étrangers à toute prorogation du privilége de la Banque, et au contraire la loi de 1840, qui est véritablement la seule qui depuis 1806 ait renouvelé ce privilége, est aussi la seule qui n'ait apporté aux statuts aucune modification.

C'est ici, Messieurs, que nous croyons devoir vous entretenir sommairement d'un traité qui, à l'occasion du projet de loi dont vous êtes saisis, a été passé entre M. le ministre des finances et la Banque. Ce traité ne saurait être considéré, nous nous empressons de le déclarer, comme le prix de la prorogation du privilége. Le privilége d'émettre des billets au porteur n'a été conféré à la Banque, ni dans l'intérêt de ses actionnaires, ni même dans l'intérêt exclusif et financier de l'État, mais dans l'intérêt du commerce et de l'industrie, dans l'intérêt du public en général. Le gouvernement tient à honneur de ne point le considérer comme pouvant, pour ainsi dire, être mis aux enchères. Mais des rapports nécessaires de trésorerie existent entre la Banque et l'État, et il est naturel de chercher à les régler à des conditions justes et équitables pour tous deux.

La Banque reçoit en compte-courant les encaisses disponibles du Trésor; ce dépôt, commode au Trésor, est, comme les dépôts semblables faits par les particuliers, improductif d'intérêt; il constitue pour la Banque un avantage d'autant plus réel, que les nécessités des services publics ne permettent pas de le laisser descendre au-dessous d'une somme importante. En réciprocité de cet avantage, la Banque s'engage, pour la durée de son privilége, à faire au Trésor, au fur et à mesure de ses besoins, des avances qui pourront s'élever à 80 millions, y compris les 55 millions restant à rembourser sur le prêt prorogé par le traité du 3 mars 1852, et dont le maximum se réduira à 60 millions, au moyen des remboursements annuels stipulés au dit traité. Des bons du Trésor renouvelables de trois en trois mois serviront de garantie à la Banque pour ses avances.

Les sommes qui seront portées au débit du Trésor, en vertu de cette convention, se compenseront, jusqu'à due concurrence, avec celles qui formeront le crédit de son compte-courant, soit à Paris, soit dans les succursales, de manière à ce que les intérêts dus par le Trésor ne soient calculés chaque jour que sur le solde dont il sera réellement débiteur. — Les intérêts du compte-courant ainsi établi seront réglés sur le taux fixé par la Banque pour l'escompte du papier de commerce, mais sans qu'ils puissent excéder 4 0/0.

Pour que vous puissiez apprécier les avantages que présente, pour le Trésor, cette combinaison, il est nécessaire de vous rappeler quelques détails de trésorerie qui sont en général peu connus. Le trésor de l'État a besoin d'avoir toujours à sa disposition des sommes considérables pour pourvoir aux services publics. Chaque caisse publique de l'État doit donc toujours avoir une encaisse d'une certaine importance, et la réunion de ces encaisses, tant à Paris que dans les départements, ce qu'on peut appeler *le fonds de roulement des services publics*, est de 200 à 250 millions. La plus grande partie de ce fonds est fourni par les anticipations des recettes, qui pour chaque exercice sont réalisées dans un délai moindre que celui que les règlements de la comptabilité publique accordent pour le paiement des dépenses du même exercice. Mais les faits, constatés depuis plusieurs années, établissent que l'anticipation des recettes sur les dépenses est inférieure d'environ 60 millions aux encaisses nécessaires du Trésor. Cette somme de 60 millions ne peut être fournie que par la dette flottante, et par conséquent l'État en supporte l'intérêt, qui est d'environ 2 à 3 millions par an.

C'est cette situation onéreuse que le traité passé avec la Banque permettra de faire cesser. Le Trésor pourra, à l'avenir, en usant du crédit de 60 millions qui lui est ouvert par la Banque, compléter ses encaisses sans rien demander à la dette flottante; et comme il aura rarement des intérêts à payer à la Banque, à cause de la compensation admise entre ces 60 millions et son compte courant, il pourra réaliser ainsi dans son service une économie importante.

L'intérêt du Trésor, le sacrifice imposé à la Banque, l'équité de la combinaison, peuvent s'exprimer en disantque la Banque voit diminuer l'avantage que lui offrait le compte-courant à peu près permanent du Trésor, et que celui-ci, pour entretenir ce compte-courant improductif d'intérêts, ne sera plus obligé de grossir sa dette flottante d'une somme d'environ 60 millions.

II.

Le capital de la Banque est, actuellement, de 91,250,000 fr., représentés par 91,250 actions, d'une valeur nominale de 1,000 fr. chacune; il faut ajouter à cette somme le montant de la réserve, qui, tant en rentes qu'en immeubles, s'élève à 16,980,750 fr. Depuis quelque temps, et particulièrement à la fin de l'année dernière, l'opinion publique a réclamé l'augmentation de ce capital. Nous vous proposons de lui donner satisfaction, en décidant qu'il sera accru de 100,375,000 francs par la création de 91,250 actions nouvelles, exclusivement attribuées aux propriétaires des 91,250 actions actuellement existantes, et émises à raison de 1,100 francs par action. Cette combinaison remplit, vis-à-vis des actionnaires, toutes les conditions de la plus rigoureuse justice, et empêche qu'aucun abus puisse résulter de la différence entre le cours actuel des actions de la Banque, et le prix auquel seront livrées aux actionnaires les actions à créer. Les actions de la Banque sont, depuis longtemps, classées de telle manière, qu'il est permis de penser que le versement du prix des nouvelles actions, qui ne doit s'opérer que trimestre par trimestre, se réalisera sans aucune difficulté, et ne contribuera aucunement à accroître le nombre, déjà considérable, des valeurs flottantes sur la place.

Mais c'est pour nous un devoir de déterminer avec netteté l'importance et les effets de cette augmentation du capital de la Banque, et de chercher à empêcher l'opinion publique de s'égarer à cet égard. Ce serait, en effet, se tromper que de voir, dans la mesure proposée, un remède destiné à prévenir toutes les crises, à répondre à tous les besoins du commerce, de l'industrie et de la spéculation, et qui puisse dispenser de tout esprit de prudence, de modération et d'économie; des illusions si exagérées entraîneraient après elles de cruels mécomptes.

Les mesures restrictives que la Banque a été, dans ces derniers temps, obligée de prendre, soit en ce qui concerne ses escomptes au commerce, soit en ce qui concerne ses avances sur dépôts de titres, ont été nécessitées par la diminution de son encaisse métallique. Or, il n'existe aucun rapport direct et nécessaire entre cette encaisse et la quotité de son capital. Ce sont là deux choses parfaitement distinctes quant à leur nature, quant à leur origine, et surtout quant à leur objet, tellement distinctes, qu'elles peuvent exister l'une sans l'autre, que l'une peut s'accroître quand l'autre diminue, que l'une peut être surabondante quand l'autre ne répond plus aux besoins. Avec un capital triple, la Banque pourrait avoir très-peu de numéraire dans ses caisses, et elle pourrait avoir 600 millions avec un capital très-inférieur à celui qu'elle a aujourd'hui. L'indépendance de ces deux éléments se vérifie à chaque instant; depuis bien des années, le fonds social de la Banque a peu varié, lorsque l'encaisse, au contraire, varie de mois en mois, de jour en jour, de minute en minute.

Comment pourrait-on croire que le fonds social est de nature à influer sur l'encaisse quand on voit qu'avec un capital de 67,900,000 fr., l'encaisse métallique de la Banque est tombé en 1814 à 5,537,000 fr., et à 34 millions en 1818, tandis qu'avec un capital un peu plus considérable, il est vrai, il a été de plus de 600 millions en 1851 et 1852, pour descendre à 159 millions au mois d'octobre dernier, et être actuellement de 230?

Mais alors, dira-t-on, pourquoi augmenter le capital de la Banque? Nous allons en dire en peu de mots la raison.

Dans une institution qui est tout à la fois une banque de dépôt, d'escompte et de circulation, le fonds social est surtout un fonds de garantie destiné à couvrir les pertes qu'elle pourrait essuyer sur les valeurs de son portefeuille, et par suite à assurer la confiance du public dans ses billets. C'est, comme l'a dit la note du Havre en date du 29 mai 1810, insérée au *Moniteur* du 29 janvier dernier, une espèce de *cautionnement* que les actionnaires donnent au public. En l'augmentant, on ne peut qu'accroître le crédit de la Banque, et par conséquent la force de son action. Quand la Banque de France, qui faisait en 1807 des opérations s'élevant à 404 millions, en a fait l'année dernière pour 5 milliards, il est naturel que son capital, même envisagé comme un *cautionnement*, ne reste pas stationnaire, et il est surtout naturel de l'augmenter au moment où le privilége de la Banque, étant prorogé de trente ans, il faut avoir en vue non pas seulement le chiffre actuel de ses affaires, mais la progression qu'elles ne manqueront pas de suivre, le chiffre auquel elles pourront arriver dans vingt ou trente ans, grâce à la sécurité, au mouvement des affaires, et l'extension toujours croissante de son influence et de son action par l'augmentation de ses succursales dans les départements.

Tel est l'intérêt limité, suivant nous, mais sérieux, de l'augmentation du capital de la Banque, et ainsi entendu, il suffit à justifier pleinement le projet proposé.

III.

Le nouveau capital de la Banque sera en chiffres ronds de 100 millions : quel sera son meilleur emploi dans l'intérêt général du crédit?

S'il est vrai que le fonds social d'une banque de circulation a principalement pour but de former un fonds de garantie, destiné à couvrir les pertes qui peuvent être éprouvées sur les effets reçus à l'escompte, ou plutôt à donner au public la certitude que les billets au porteur qu'il reçoit sont garantis, non-seulement par les valeurs commerciales que renferme le portefeuille, mais encore par le capital qu'ont fourni les actionnaires, il faut reconnaître que ce capital remplira d'autant mieux sa destination, qu'il courra moins de risques. Plus son emploi présentera de sûreté, sans lui ôter toute disponibilité comme le ferait un placement en immeubles, et plus il devra contribuer à augmenter le crédit de la Banque, la confiance du public dans ses billets, la puissance et l'étendue de son action. Toutefois, nous ne pensons pas qu'il y ait à cet égard aucun principe absolu, et, tout en concluant des observations qui précèdent, que les valeurs, de l'État étant les plus solides, doivent particulièrement fixer l'attention d'une banque de circulation pour le placement de son capital, nous n'allons pas jusqu'à dire qu'il en doit être ainsi dans tous les temps, dans tous les lieux, et qu'une banque ne fait pas bien d'étudier les faits et d'appliquer successivement son fonds social à des intérêts différents, suivant l'état du crédit et des affaires.

La question, pour être sainement résolue, exige donc une connaissance exacte de la situation.

Il n'est personne qui ne sache qu'il existe en ce moment, sur le marché des capitaux, un assez grand nombre de valeurs flottantes : c'est le résultat inévitable, soit des émissions considérables d'actions et obligations qu'a nécessités, depuis quelques années, un intérêt public de premier ordre, la construction de nos chemins de fer, soit des emprunts de l'État, qui se sont élevés, en moins de deux ans, à plus d'un milliard et demi, afin de pourvoir à un grand intérêt national, la guerre de Crimée. Il ne faut pas chercher

Digitized by Google

une autre cause à la dépréciation momentanée des fonds publics, et l'épargne du pays vient chaque jour améliorer cet état de choses en procurant aux titres flottants un classement sérieux et définitif. Sous ce rapport, on ne peut méconnaître que le placement du nouveau capital de la Banque en rentes achetées sur la place, et contribuant à retirer de la circulation une masse considérable de valeurs non classées, aurait produit un excellent effet. Mais cet effet ne serait durable que si le grand-livre était définitivement fermé pour longtemps, et si le public en était convaincu.

La situation du Trésor est donc un élément indispensable, et nous devons vous la faire connaître, ou plutôt vous la rappeler.

Les découverts et avances du Trésor sur les services tant ordinaires qu'extraordinaires, jusques et y compris l'exercice 1854, dont vous avez voté récemment le règlement définitif, s'élèvent à 965,511,449 fr.

Les exercices 1855 et 1856, qui ont profité des emprunts de 500 et de 750 millions, se solderont en excédant de recettes, et lègueront au budget de 1857 des ressources dont l'importance peut être évaluée, d'après les faits connus ou appréciés jusqu'à ce jour, à environ 91 millions. Cette somme sera plus que suffisante pour achever de couvrir les dépenses de la guerre, dont le solde définitif ne pourra être liquidé et payé que dans le courant de 1857 et même en 1858.

Les trois exercices 1855, 1856 et 1857 n'ajouteront donc rien aux découverts antérieurs, et il y a lieu de croire, au contraire, qu'ils pourront les atténuer dans une certaine proportion. Le Trésor se trouvera, à l'expiration de l'exercice 1857, c'est-à-dire à la fin de 1858, en présence d'un arriéré qui ne dépassera pas celui d'aujourd'hui, et qu'on peut évaluer, en nombres ronds, à 960 millions.

C'est à cet arriéré que les ressources de la dette flottante sont destinées à faire face. Elle était, au 1er mai, de 892 millions, et si elle a pu être ainsi maintenue à un chiffre très-inférieur à celui des découverts, cela tient à ce que le produit total des emprunts est aujourd'hui réalisé sans que toutes les dépenses de la guerre, auxquelles ces emprunts doivent pourvoir, aient encore pu être liquidées et payées. Cette ressource fortuite et momentanée du Trésor s'épuisera nécessairement par l'acquittement successif du solde des dépenses de la guerre, et, si l'on n'y pourvoyait, la dette flottante devrait s'élever, dans le courant ou vers la fin de 1858, au niveau des découverts, qui, nous le répétons, ne sauraient être moindres de 960 ou au minimum de 950 millions. Elle devrait même fournir, en outre, la partie de l'encaisse permanent des comptables qui n'est pas produite par les anticipations ordinaires des recettes sur les dépenses des budgets courants, et qui est en moyenne de 60 millions, si cette nouvelle charge ne devait lui être épargnée par l'effet du traité nouveau passé avec la Banque, ainsi que nous l'avons expliqué plus haut.

Serait-il prudent de porter la dette flottante à 1,160 millions en cherchant à augmenter les ressources que le Trésor se procure par la négociation de ses bons ? Vos commissions de finances ont souvent appelé sur ce point la sollicitude du gouvernement, et nous sommes d'accord avec elles pour reconnaître que, loin d'accroître la dette flottante, il faut plutôt chercher à en consolider une partie.

Cette consolidation peut s'effectuer naturellement et sans secousse, en y consacrant le nouveau capital de la Banque, et c'est assurément l'emploi le plus opportun qui puisse en être fait.

Une autre consolidation d'au moins 80 millions résultera également de l'emploi en rentes des fonds de la dotation de l'armée, et une loi spéciale vous est soumise dans ce but. Mais nous devions la mentionner ici pour établir que, par l'effet combiné de ces deux mesures, la dette flottante se trouvera réduite à 770 ou 780 millions. Ce chiffre est encore élevé, et tous les efforts du gouvernement, de concert avec vous, devront tendre toujours à l'atténuer encore, au moyen d'excédants de recettes dans les budgets ; dans l'état des affaires, et avec le mouvement actuel des capitaux, la dette flottante, ramenée à ce chiffre, ne pourra cependant plus être l'objet d'embarras ni de préoccupations sérieuses pour le Trésor.

Un grand résultat politique et financier aura été aussi obtenu. La situation du Trésor et celle de la dette flottante, telle que nous venons de vous l'exposer, est connue : on sait qu'elle ne peut être indéfiniment prolongée, et l'éventualité même éloignée d'un emprunt ne contribue pas moins que la présence des titres flottants à entraver le cours des effets publics. Les deux mesures que nous venons de vous indiquer feront disparaître toute crainte à cet égard. L'Empereur a annoncé, dans le discours par lequel il a inauguré vos travaux, qu'il ne serait pas nécessaire de recourir au crédit public ; les projets qui vous seront soumis seront pour tous la preuve qu'il sera en effet possible de pourvoir aux besoins du Trésor sans émettre des rentes nouvelles sur la place. Vous reconnaîtrez avec nous que, dans l'état des affaires, c'est pourvoir, non pas seulement aux intérêts du crédit de l'État, mais à ceux du crédit en général, et par suite, donner aux entreprises de l'industrie comme aux transactions du commerce, un appui sérieux et loyal.

Toutefois, si cette somme de 100 millions eût été immédiatement convertie par la Banque en rentes qui lui auraient été livrées par l'État, il eût été peut-être à craindre qu'elle ne fît sur le marché des capitaux un vide regrettable. Les besoins du Trésor n'exigent pas que l'opération se réalise avant l'année 1859. Le nouveau capital de la Banque restera donc pendant deux ans à sa disposition, et pourra faciliter le classement des valeurs flottantes : ce temps est assurément suffisant pour que, grâce aux épargnes annuelles du pays, ce classement se soit définitivement opéré.

Les rentes seront données par l'Etat à la Banque au taux de 75 francs. Les cours actuels subissent évidemment une dépréciation qui tient aux circonstances et qui ne peut être durable ; ils ne pouvaient servir de base aux prix à régler aujourd'hui entre la Banque et le Trésor. Le prix de 75 francs a paru juste et satisfaisant pour les différents intérêts engagés.

Ces rentes seront prises sur celles que possède aujourd'hui la Caisse d'amortissement. Vous savez, Messieurs, que le fonds d'amortissement se compose tout à la fois de la dotation annuelle de la Caisse, qui s'élève à 80,555,079 fr. et ne peut être diminué, et de rentes s'élevant par approximation à 33,890,659 fr., provenant de consolidations successives de la réserve, et pouvant, aux termes des lois constitutives de l'amortissement, être annulées par une loi spéciale. Le transfert de 4 millions de ces rentes à la Banque, en échange du capital de 100 millions qu'elle versera au Trésor, équivaut à l'inscription de 4 millions de rentes nouvelles au grand-livre et à l'annulation d'une somme égale sur les rentes de la Caisse d'amortissement. Tel sera en réalité l'effet du transfert à la Banque, et c'est aussi pour ce motif, que, pour respecter tous les principes constitutifs de l'amortissement, un fonds du centième du capital nominal de ces rentes devra être ajouté à la dotation de la Caisse d'amortissement.

IV.

Il ne nous reste plus qu'à vous entretenir de deux dispositions spéciales du projet.

L'article 5 accorde à la Banque la faculté de faire des avances sur dépôt des obligations émises par la Société du Crédit foncier de France. Lorsque, en vertu du décret du 3 mars 1852, elle a déjà cette faculté en ce qui touche les actions et obligations de chemins de fer, il n'est pas possible de la lui refuser à l'égard de titres d'une solidité au moins égale, et qui méritent une faveur particulière. Il ne peut d'ailleurs appartenir qu'à la Banque de déterminer quand et dans quelles limites elle usera de cette faculté.

L'art. 7 lui donne le droit, si les circonstances l'exigent, d'ajouter un droit de commission à ses escomptes et à ses avances. Vous savez, Messieurs, qu'à certains moments, quand le numéraire disparaît de ses caisses, la Banque, pour restreindre ses affaires, est obligée d'élever le taux de ses escomptes et de ses avances ; mais quand elle est arrivée à la limite fixée par la loi de 1807, elle est contrainte d'avoir recours à un autre moyen, qui, de l'aveu de tous, est plus fâcheux pour le commerce : elle n'admet plus à l'escompte que des effets à moins de trois mois d'échéance. La nouvelle faculté qui lui est donnée, et qui était seule compatible avec le maintien des lois restrictives du taux de l'intérêt, lui fournira le moyen de résister aux crises monétaires de la manière la moins onéreuse au commerce. Ce n'est pas constituer à son profit une espèce de privilége, c'est plutôt rétablir l'égalité entre elle et les banques privées, auxquelles la jurisprudence a depuis longtemps reconnu le droit d'ajouter une commission à l'intérêt légal fixé par la loi de 1807.

Nous ajouterons que la solidarité de crédit qui existe aujourd'hui entre les différents peuples de l'Europe, rend cette disposition nécessaire, et qu'elle nous a paru le seul moyen de remédier à tous les inconvénients qui pourraient résulter de l'infériorité relative dans laquelle la Banque de France se trouve aujourd'hui, à cet égard, vis-à-vis de la Banque d'Angleterre.

Arrivé aux termes de notre tâche, nous résumerons cet exposé, trop long peut-être, en disant que le projet dont nous vous demandons l'adoption, sans s'écarter des idées pratiques résultant de l'expérience de tous les peuples et confirmées chez nous par cinquante ans de succès, en ne demandant à notre grand établissement de crédit que des services possibles, conformes à la nature et à ses moyens d'action, en se renfermant dans les limites toujours bornées des idées positives et du bien réalisable, consolide l'existence de la Banque, pourvoit aux besoins du Trésor dont il dégage la situation, et fortifie en même temps le crédit public et le crédit privé.

PROJET DE LOI.

Portant prorogation du privilége de la Banque de France.

Art. 1er. Le privilége conféré à la Banque par les lois des 24 germinal an XI, 22 avril 1806 et 30 juin 1840, dont la durée expirait le 31 décembre 1867, est prorogé de trente ans et ne prendra fin que le 31 décembre 1897.

Art. 2. Le capital de la Banque, représenté aujourd'hui par 91,250 actions, sera représenté désormais par 182,500 actions, d'une valeur nominative de 1,000 fr. chacune, non compris le fonds de réserve.

Art. 3. Les 91,250 actions nouvellement créées seront exclusivement attribuées aux propriétaires des 91,250 actions actuellement existantes, lesquels en devront verser le prix à raison de 1,100 fr. par action dans les caisses de la Banque, trimestre par trimestre, dans le délai d'un an au plus tard, à partir de la promulgation de la présente loi.

L'époque du premier paiement et les conditions auxquelles les actionnaires pourront être admis à anticiper les paiements ultérieurs, seront fixées par une décision de la Banque.

Art. 4. Le produit de ces nouvelles actions sera affecté, jusqu'à concurrence de 91,250,000 fr., à la formation du capital déterminé par l'art. 2, et, pour le surplus, à l'augmentation du fonds de réserve actuellement existant.

Art. 5. Sur ce produit, une somme de 100 millions sera versée au Trésor public dans le courant de 1859, aux époques qui seront convenues entre le ministre des finances et la Banque.

Cette somme sera portée en atténuation des découverts du Trésor.

Le ministre des finances transférera à la Banque, au taux de 75 fr. et en rentes 3 0/0, provenant de la Caisse d'amortissement, la somme de rentes nécessaire pour l'emploi de ladite somme de 100 millions.

Un fonds d'amortissement du centième du capital nominal desdites rentes sera ajouté à la dotation de la Caisse d'amortissement.

Art. 6. La faculté accordée à la Banque de faire des avances sur effets publics français, sur actions et obligations de chemins de fer français, sur obligations de la ville de Paris, est étendue aux obligations émises par la Société de Crédit foncier.

Les dispositions générales qui régleront le mode d'exécution du paragraphe précédent devront être approuvées par un décret.

Art. 7. La Banque de France pourra, si les circonstances l'exigent, ajouter un droit de commission au taux de ses escomptes et de ses avances.

Art. 8. Un règlement d'administration publique déterminera, à l'égard des actionnaires incapables et des actionnaires en retard de versement, les mesures nécessaires à l'exécution de la présente loi.

Ce projet de loi a été délibéré et adopté par le Conseil d'Etat dans ses séances des 6 et 8 mai 1857.

Digitized by Google

LE PROJET D'IMPOT SUR LES VALEURS MOBILIÈRES.

Nous publions la seconde partie du rapport de M. Alfred Leroux au Corps législatif, au nom de la commission chargée d'examiner le projet de loi portant fixation du budget de 1858. Cette seconde partie concerne spécialement le projet d'impôt sur les valeurs mobilières.

SECONDE PARTIE.

PROJET D'IMPÔT SUR LES VALEURS MOBILIÈRES.

L'examen des articles du projet de loi relatifs à l'établissement d'un impôt sur les valeurs mobilières nous a paru mériter, par son importance et ses développements, une place à part dans ce travail.

Avant d'entrer dans la discussion de ce projet, qui préoccupe aujourd'hui tous les esprits, il est nécessaire de vous retracer, aussi brièvement que possible, l'ordre d'idées qui lui a donné naissance.

Origine et phases de la pensée d'un impôt sur les valeurs mobilières.

Depuis quelques années, le Corps législatif, frappé de la situation difficile de la propriété foncière, constatant, sans l'envier, la prospérité croissante de la valeur mobilière, cherchait dans la pensée d'un impôt modéré sur l'une, la possibilité d'un dégrèvement salutaire pour l'autre. Cette opinion, d'abord vague, s'est plus nettement formulée dans la commission chargée en 1855 d'examiner divers impôts réclamés par l'état de guerre (1), et l'année dernière elle a trouvé place dans le rapport de la commission du budget.

Trois points ressortent clairement de ce dernier travail : 1° Demande unanime de ne pas renouveler le double décime qui finit avec l'année 1857 ; 2° dans le cas où, contre le désir de la commission, la création d'une ressource nouvelle serait nécessaire pour remplacer les impôts de guerre, l'abstention absolue de toute mesure tendant à grever la propriété foncière, déjà trop chargée ; 3° la recommandation faite au gouvernement d'étudier les moyens de demander indirectement à la propriété mobilière une contribution légère, applicable, non-seulement aux besoins possibles de l'exercice 1858, mais aussi au dégrèvement de la propriété foncière.

Le but était donc nettement défini. Divers moyens de l'atteindre avaient été successivement examinés dans la commission : impôt sur le revenu, droit de bourse ou d'abonnement, impôt sur la transmission. Les deux premiers systèmes écartés, le troisième avait rallié la majorité, sans toutefois obtenir une solution pratique. Se refusant à aborder la formule, la commission avait indiqué sa préférence pour l'idée.

Cette année, l'Empereur disait dans l'admirable discours qui a rencontré toutes nos sympathies :

« Cette suppression (le double décime sur les droits d'enregistrement) est un sacrifice de 23 millions ; mais en compensation, et conformément au vœu exprimé plusieurs fois par le Corps législatif, je fais étudier l'établissement d'un nouveau droit sur les valeurs mobilières. »

Après avoir vu naître l'idée au Corps législatif, il n'est pas inutile de la suivre dans le sein du Conseil d'État. Là, Messieurs, elle a passé par des phases assez semblables à celles de votre dernière commission, seulement avec une différence dans leur ordre. Le Conseil d'État est naturellement parti du point que la sympathie de la majorité lui avait indiqué : le droit de transmission sur les valeurs cotées à la Bourse. L'examen lui a démontré les difficultés presque insurmontables d'application qui déjà avaient servi de base à l'opinion de la minorité. Son investigation a continué. L'impôt sur le revenu n'a pas eu plus de succès dans son sein qu'auprès de nous. L'extension du droit de patentes, en ce que concerne les grandes entreprises industrielles, a été écartée par la pensée que c'était, sous une autre forme, l'impôt sur le revenu. Préoccupé à juste titre du désir formel de l'éviter, le Conseil d'État est retourné à son point de départ et a cherché dans l'extension de la loi de 1850 le moyen de réaliser l'impôt de transmission, sans rencontrer les inconvénients d'application qui l'avaient arrêté. Tel est, Messieurs, l'historique fidèle, quoique nécessairement abrégé, de la pensée qui se résume dans la loi soumise à votre approbation. Le but proposé est-il atteint ? Les inconvénients évités n'ont-ils pas fait place à d'autres ? Les principes généraux de justice et de droit sont-ils respectés ou violés ? C'est ce que nous allons examiner.

(1) Rapport de M. du Miral (session extraordinaire de 1856).

Propriété foncière, propriété mobilière ; leurs natures.

Mais auparavant, permettez-nous de bien constater la pensée presque unanime de votre commission à l'égard des deux propriétés dont les intérêts s'agitent en ce moment. Il faut que l'impôt apparaisse, non comme le résultat d'une lutte entre elles, mais bien comme la consécration du grand principe de la répartition égale et proportionnelle des charges de l'État. Aujourd'hui, avec le progrès de nos mœurs et la liberté de nos idées, les fortunes ne doivent pas plus former des classes que les individus. En reconnaissant ici la différence de leurs natures, nous serons dans le vrai et nous arriverons au juste.

La fortune mobilière a des éléments qui lui sont propres ; ses succès sont éclatants et bien faits, il faut le dire, pour tenter les ambitions et séduire les esprits. Bénéfices considérables, facilité indéfinie de transmission, absence complète d'embarras et de gestion, réalisation immédiate et toujours sous la main, emprunts faciles, augmentation visible et chaque jour constatée, tels sont les principaux avantages des valeurs mobilières. Si l'on y joint l'espérance incessante, ce mobile si naturel au cœur de l'homme, on ne s'étonnera pas de leur faveur. Il faut pourtant ne pas oublier dans un coin de ce tableau si brillant, l'incertitude, cette compagne aussi de l'espérance, les revirements subits, les écroulements rapides de cette prospérité souvent trompeuse, ou plus impressionnable que tout autre au choc des événements publics, les crises périodiques, et cette facilité même de réalisation qui se retourne alors contre les détenteurs. Mais l'ombre ne doit pas faire rejeter le tableau. La somme des avantages dépasse de beaucoup celle des inconvénients, et nous devons nous en féliciter, car les capitaux mobiliers sont indispensables à un grand pays comme le nôtre. Ils sont une des sources les plus fécondes de notre prospérité, la vie et le mouvement de nos industries ; leurs victoires sont aussi les nôtres ; leurs revers nous atteignent tous directement ou indirectement. La fertilisation de notre sol ne peut se passer d'eux ; la guerre a besoin de leur puissant concours ; leur appui inébranlable frappe l'ennemi d'inquiétude et ramène la paix. C'est par eux que l'Angleterre, si petite comme sol, est si grande comme puissance ; c'est avec eux que nous pouvons acquérir et conserver une richesse et une force sans égales, nous, à qui la terre ne manque pas.

La terre, tel est l'élément solide sur lequel repose la propriété foncière. Cette solidité fait son avantage en même temps que son inconvénient. En effet, c'est à elle que l'on s'adresse dès que les temps deviennent difficiles ; toujours à portée, toujours saisissable, elle supporte le poids des crises, des guerres et des révolutions. Des aggravations d'impôts l'atteignent presque toujours, et souvent seule.

Elle acquitte la plus grande partie des charges locales, qui ne contribuent pas toutes à son amélioration. Une portion des impôts de consommation grève indirectement ses produits ; son revenu est modeste, son accroissement lent, sa transmission difficile, entravée de formalités et de droits considérables ; ses emprunts, toujours si onéreux, sont devenus presque impossibles ; de là, ses difficultés, ses souffrances, sa langueur, que nous croyons momentanée, mais qui n'en est pas moins réelle. Et cependant, si on la considère de plus près, on s'aperçoit de ses avantages, on pourrait dire de ses vertus, et l'on est amené à penser que, si le courant se porte temporairement vers les attraits de la propriété mobilière, il ne tardera pas à revenir à cet élément de fortune si calme et si sûr. La propriété foncière n'est pas, comme l'autre, une part temporaire d'une industrie toujours militante, c'est une possession certaine, indéfinie ; c'est, pour ainsi dire, et sauf les lois générales de la société, un petit État dans l'État. Si l'accroissement de capital est lent, il est, on peut le dire, immanquable, et soustrait à ces alternatives toujours si dangereuses des valeurs mobilières. La propriété foncière est préservée des terreurs irréfléchies, des ventes désastreuses, par son immobilité même : c'est elle qui la gêne, mais qui la sauve aussi ; l'élévation des produits nécessaires à la vie l'enrichit, l'abaissement de la valeur monétaire ne l'atteint pas ; ses prix le suivent en sens inverse.

Enfin, à côté de ses revenus modestes, suite d'ailleurs naturelle du haut prix qui s'attache à son achat, ne faut-il pas placer cette sécurité complète, cette somme d'influence légitime d'économies et cependant de vie plus large dont elle donne la jouissance ? Ne faut-il pas ajouter ce qu'on pourrait appeler ses avantages moraux : cet exercice patient de la persévérance, cette poursuite de l'amélioration lente, mais certaine, cette chaîne de souvenirs et d'espérances qui relie la famille ancienne à la famille à venir ? Il faut bien que ces considérations soient dans les esprits pour que nous voyions les grandes fortunes conquises dans les affaires chercher la stabilité et comme un abri dans la propriété du sol, et les petites épargnes lui rester fidèles, ainsi que le témoigne le morcellement incessant qui, pour quelques-uns d'entre vous, est une préoccupation.

Disons-le donc en terminant, les deux propriétés foncière et mobilière ne sont pas des rivales, mais des sœurs différemment dotées, et qui se doivent et se prêtent un mutuel appui. Leur lutte serait fatale ; leur union, hâtée par le temps et par nous, sera l'échange d'un bienfait réciproque.

Projet du gouvernement. — Extension de la loi de 1850.

Ces idées générales posées, prenons le projet d'impôt en lui-même, examinons consciencieusement ses avantages et ses inconvénients, et tirons-en la conséquence.

L'impôt soumis à votre examen échapperait à la loi générale de la naissance ou de l'extension des impôts s'il n'avait soulevé de nombreuses controverses et d'ardentes objections ; les unes sont nées dans notre propre sein, d'autres sont venues du dehors et se sont produites avec liberté près de nous. Qu'elles nous vinssent des départements ou qu'elles empruntassent l'organe des délégués des grandes Compagnies de chemins de fer, nous les avons toutes écoutées, discutées impartialement. Nous allons en parcourir le cercle devant vous.

Vous avez sous les yeux le projet présenté par le gouvernement. Il nous suffit donc de dire que ses dispositions principales remplaçaient le droit sur les actions et obligations établi dans la loi du 5 juin 1850 par un droit annuel obligatoire de 15 centimes, calculé non sur la valeur nominale, mais sur la valeur vénale fixée par leur cours moyen pendant la période triennale précédente. Toutes les sociétés y étaient soumises, même celles dont les titres auraient été émis antérieurement au 1er janvier 1851 ; le montant du droit proportionnel acquitté comme droit principal, en vertu de la loi de 1850, était imputé sur les droits payables à l'avenir.

Examinons d'abord ce projet ; plus tard nous vous dirons les modifications essentielles que nous y avons introduites.

Objections.

Les principaux reproches adressés au projet de loi ont été formulés ainsi : La loi de 1850, dont l'impôt n'est, dit-on, que l'extension, avait un caractère tout différent. Pour les uns, c'était uniquement une loi de timbre, et, dès lors, c'était violer tous les principes en matière de timbre que de revenir sur le droit, une fois payé, et qui comportait, dans le passé, libération définitive. Pour les autres, la base fondamentale était changée ; le projet nouveau calculait le droit à percevoir sur la valeur réelle au lieu de la valeur nominale, fondement de la loi de 1850, qui se trouvait ainsi entièrement dénaturée. Au point de vue du timbre, l'inconvénient était plus grave encore ; toutes les notions admises en pareille matière étaient renversées ; l'impôt avait une base aléatoire et frappait tour à tour le capital et le revenu. En effet,

Digitized by Google

il fallait être sincère et donner aux faits leur véritable nom. La base de l'impôt, établie sur la valeur moyenne des cours pendant trois années antérieures, frappait bien le revenu dont le cours n'était que le signe; l'abonnement obligatoire donnait bien à l'impôt le caractère d'impôt sur le revenu et lui retirait le caractère indirect qui était pourtant dans les intentions énoncées du gouvernement. Enfin, les sociétés par actions, aussi bien celles dont les titres se transmettent incessamment que celles qui, notoirement, ne donnent lieu à aucun mouvement, étant soumises à la même règle, c'était, pour les dernières, un impôt direct très-lourd sur le revenu, souvent nul ou très-médiocre. Il ne fallait donc pas évoquer l'idée de transmission. Si, comme le pensaient les auteurs de l'objection, c'était un impôt sur le revenu, il convenait de le dire avec franchise, et à ce point de vue il était permis de le regarder comme insignifiant; il était, en outre, injuste, car il ne frappait qu'un ordre de valeurs, épargnait les capitaux mobiliers, la rente, les entreprises qui ne donnaient pas lieu à des créations de titres. — D'autres objections étaient tirées du respect des contrats, en ce qui concernait les Compagnies de chemins de fer qui avaient traité avec l'Etat. Leur demander un impôt nouveau, c'était leur imposer une charge en dehors des contrats; c'était, dans une certaine mesure, en diminuant leurs revenus, diminuer le taux de leur rachat, laissé au bout de quinze ans à l'option du gouvernement et basé sur le chiffre de ces revenus. C'était mettre dans la même main la faculté d'acheter et le pouvoir de réduire la valeur de l'objet.

D'autres considérations motivaient un autre ordre de critiques. Frapper d'un impôt les sociétés par actions et épargner les entreprises de cette nature, souvent situées dans le même pays, n'était-ce pas créer une inégalité fâcheuse, donner une prime à une concurrence désormais certaine du triomphe? N'était-ce pas, au profit des capitaux dont l'individualité n'avait pas besoin de concours, atteindre et frapper l'esprit d'association, si fécond, si bienfaisant à notre époque, si conforme à la pensée d'accession aux bénéfices des petits intérêts dont l'union fait la puissance? En même temps que l'esprit d'association, ne frappait-on pas aussi le crédit public et le marché de France, désormais le plus grand de l'Europe, au moment même où de grandes entreprises se développaient, au moment où l'Etat imposait à certaines d'entre elles des charges considérables? En effet, notre réseau de chemins de fer est appelé à se compléter; 2 milliards environ de travaux restent encore à faire; le partage du Grand-Central entre trois grandes Compagnies a été accompagné de l'obligation imposée d'exécuter certaines lignes moins productives, mais destinées à satisfaire les vœux légitimes des populations. De là des appels considérables aux capitaux disponibles. Etait-ce le moment d'inquiéter ceux-ci, non-seulement dans le présent, mais encore dans l'avenir? Etait-ce le moment de rétrécir le marché; de le forcer peut-être à se transplanter, de faire fuir ces capitaux si mobiles, si prompts à disparaître, si habiles à calculer le point où leur chance est meilleure? De semblables mesures avaient été tentées en Hollande. Après bien des incertitudes et quarante ans d'expériences, le gouvernement est arrivé à la conviction que le seul parti à prendre était d abaisser les barrières, qui lui causaient un préjudice au lieu d'un profit espéré.

Rétroactivité.

Enfin, un reproche plus grave a été adressé au projet de loi, car il s'écarterait du principe sacré de la non-rétroactivité. Une explication est ici nécessaire pour qu'aucune confusion résultant des termes n'engendre une confusion dans les idées. Parmi ceux qui reprochaient à la loi d'être entachée de rétroactivité, quelques-uns, ne voyant dans la loi de 1850 qu'une loi de timbre, n'admettent pas que l'exemption de tous droits semblables ultérieurs ne soit pas acquise par le fait même de l'acquittement du droit payé, et considèrent l'accroissement de ce droit comme un retour sur le passé; les autres, et c'est le plus grand nombre, reconnaissant à la loi de 1850 le double caractère de frapper l'émission et la circulation des titres, n'entendent pas dire que l'accroissement proposé soit rétroactif pour la partie concernant le timbre, en ce sens qu'il demande aux titres existants un rappel sur le temps écoulé. Non, ils n'élèvent aucun doute à cet égard La loi ne dispose que pour l'avenir et en ce qui concerne l'enregistrement, c'est incontestable. Mais ils trouvent dans le passé un contrat qui, à leur avis, lie réciproquement l'Etat et les Compagnies : ce contrat résulte, en droit, des termes des art. 15 et 22 de la loi de 1850 (1), et, en fait, des actes d'abonnements passés entre les Compagnies et M. le directeur de l'enregistrement, stipulant pour l'Etat. Les Compagnies ont ainsi acquis le droit complet de création et de circulation pendant la durée de leurs sociétés, soit en payant le droit établi en une fois, soit en s'abonnant suivant la faculté renfermée dans l'art. 22. Leur rendre le capital payé par elles, ou suspendre l'abonnement contracté et le remplacer par un abonnement plus fort, c'est également modifier le contrat consenti et rétroagir par conséquent contre lui. Ce fait démontré, il est impossible de demander une aggravation de droits aux Compagnies actuellement existantes et qui se sont conformées à la loi. Pour les Compagnies qui ne sont pas dans ce cas, pour l'avenir en un mot, l'Etat peut, dans la plénitude de son droit souverain, leur imposer la charge que justifient les nouvelles conditions dans lesquelles s'exerce la circulation des titres.

Telles sont les objections principales qu'a rencontrées la proposition de l'impôt qui vous était soumis. En reproduisant les réponses qui leur ont été faite, nous exposerons les idées de la majorité et le point de vue auquel elle s'est placée.

Réponses aux objections. Esprit de la loi de 1850.

Il est important avant tout de bien dégager l'esprit de la loi de 1850, puisque l'impôt proposé s'y rattachait et n'en était que l'extension.

La loi de 1850 n'est pas seulement une loi de timbre. Dans le droit de 50 centimes ou de 1 franc, suivant la durée des sociétés, comme dans le droit fixé par abonnement à 5 centimes, la loi de 1850 a entendu comprendre deux éléments distincts : la création des titres et leur circulation, ou leur circulabilité, comme le disait le rapport de M. Emile Leroux. Il suffit pour s'en convaincre de lire l'art. 15 et cette partie du rapport qui dit :

« Les actions ne représentent-elles pas un capital » comme l'effet de commerce? Ce capital n'a-t-il pas » une affectation? Ne doit-il pas produire des revenus? » N'est-il pas destiné à circuler sous la forme d'une » action? » — Un peu plus loin, l'honorable rapporteur ajoute : « ..., comme c'est la circulabilité qu'on » veut atteindre indirectement;... » et encore : « En » harmonisant mieux ce droit avec le droit d'enre- » gistrement, nous ne faisons pas d'exception funeste » à la propriété des Compagnies; nous les rétablis- » sons purement et simplement dans la loi commune. »

Il va même plus loin et, prenant pour exemple une action de 500 fr., il déclare qu'en vertu de l'ensemble des dispositions proposées, « elle paiera 2 fr. 50 c. pour droit de timbre et 2 fr. 50 c. pour droit d'enregistrement. »

Il est donc hors de doute que la loi de 1850 a entendu, sous un seul droit, atteindre deux ordres de faits : l'émission, c'est-à-dire le droit de naître et d'être susceptible de circuler; puis la circulation même, c'est-à-dire l'acte réalisable, réalisé de la circulation, impossible à saisir dans son mouvement incessant, mais évalué et imposé par la même série de déductions qui a établi le droit sur les biens de mainmorte et sur la lettre de change. Ce principe clairement dégagé, les conséquences en découlent naturellement et la discussion s'éclaircit sans peine.

En effet, respectant les droits acquis par le paiement du timbre, c'est-à-dire la portion de l'impôt représentant l'indemnité due à l'Etat pour la faculté de créer le titre, le droit d'enregistrement apparaît pour l'autre portion, et, comme il s'applique à des faits sans cesse nouveaux, il doit naturellement en suivre le mouvement, et son extension ne peut motiver le reproche de rétroactivité, car il frappe, non des faits déjà accomplis, mais des faits à accomplir et dont l'existence successive n'est point encore révélée au moment de la loi. Ceci posé et incontestable, il convient de ne pas abandonner ce point de la rétroactivité qui se dresse pour quelques uns comme un obstacle insurmontable au début de la loi, et qui a obtenu l'attention la plus grave, l'examen le plus approfondi dans le sein de la commission. Personne n'a entendu fouler aux pieds le principe tutélaire de la non-rétroactivité : personne ne voudrait fonder un impôt, œuvre toujours si délicate et si difficile, sur une violation du droit ou des contrats. Mais un semblable reproche est-il justifié? La majorité de votre commission ne le pense pas.

Nous venons de démontrer aisément comment l'extension de la loi de 1850 s'appliquant exclusivement à l'enregistrement, toute crainte de rétroactivité s'évanouirait. Il est donc bien entendu qu'il ne s'agit pas de revenir sur le passé, de demander au même titre un droit nouveau sur des actes libérés par l'accomplissement de la loi; il ne s'agit pas davantage de modifier une législation et d'en faire remonter les conséquences en arrière; mais ces raisons, toutes capitales qu'elles sont, ne sont pas les seules à invoquer, et des arguments émanés d'esprits divers, mais tous concourant au même but, leur viennent à l'appui. Il est de principe d'abord qu'en matière fiscale, il n'y a pas d'effet rétroactif et que l'Etat n'aliène jamais son droit souverain. Le législateur ne dispose pas non plus d'une façon absolue et irrévocable pour l'avenir. Voilà pour le droit abstrait et supérieur dont il n'est pas permis de méconnaître les principes. S'agit-il des droits résultant de l'art. 22 de la loi de 1850, l'interprétation qui lui est donnée paraît exagérée. C'est un mode de libération accordé à titre gracieux; c'est une faculté donnée, révocable par conséquent; ce n'est pas l'aliénation complète, et pour un temps déterminé, de la liberté de l'Etat, qui ne doit et ne peut s'enchaîner : ou, si l'on veut, c'est un lien, en ce sens que les Compagnies ne peuvent le rompre et renoncer à l'abonnement pendant leur durée; mais ce n'est pas plus un contrat pour l'Etat agissant comme souverain, que l'abonnement consenti pour les boissons, qui s'arrête aussitôt que le droit est modifié et reprend sous l'empire de la taxe nouvelle. Le reproche de rétroactivité n'est donc fondé, ni en ce sens qu'on reviendrait sur le passé en faisant payer à nouveau pour un droit déjà acquitté, ni en ce sens que la loi nouvelle rétroagirait contre un contrat formel et obligatoire.

Arrivée à ce point de travail, la commission, en présence de deux opinions qui n'admettaient pas de transaction, a dû constater par un vote, de l'esprit qui l'animait. Appuyée sur les motifs que nous venons d'énumérer, la majorité a déclaré que la rétroactivité n'existait pas. C'est donc au nom de la majorité que nous avons parlé jusqu'ici et que nous continuerons à parler.

Toutefois, la commission, divisée sur ce point, ne l'a pas été sur ceux qui nous restent à examiner. Nous devons même ajouter que, par un sentiment honorable, la minorité, tout en faisant ses réserves absolues sur le point que nous venons de traiter, n'a pas voulu se livrer à une abstention regrettable, et a contribué loyalement aux modifications qui vous seront exposées tout à l'heure : ces modifications lui ont paru bonnes, justes et atténuant même en partie le reproche de rétroactivité encouru à ses yeux par le projet primitif.

Cette situation définie, nous continuons à vous rendre compte de notre examen consciencieux de la proposition du gouvernement. La première question à nous poser était celle-ci : Est-il juste d'imposer la circulation des valeurs mobilières? Ce point ne nous paraît pas contestable. Nous ne pensons pas, comme il a été affirmé quelquefois, que ces valeurs jouissent d'une immunité complète, qu'elles ne supportent aucune des charges qui sont dues à l'Etat. Nous savons, tout le monde sait aujourd'hui, et c'est peut-être pour elles un bénéfice de la question soulevée, qu'elles acquittent, à divers titres, des impôts dont le chiffre est assez considérable. Mais il en est un auquel ces valeurs échappent, c'est l'impôt de mutation dans les cas les plus fréquents, c'est-à-dire les cas autres que ceux de décès, d'échange ou de donation.

La loi de frimaire an VII frappait d'un droit de 50 centimes toute cession de titres opérée dans les conditions que nous venons d'indiquer. Mais son application n'a jamais été que rare et incertaine. La loi de 1850, en touchant par le timbre proportionnel au droit de circulation, avait commencé à le mettre

(1) ART. 15. « Au moyen du droit établi par l'article précédent, les cessions de titre ou de certificat d'action seront exemptes de tout droit et de toute formalité d'enregistrement. »

ART. 22. « Les sociétés, compagnies ou entreprises pourront s'affranchir des obligations imposées par les art. 14 et 20, en contractant avec l'Etat un abonnement pour toute la durée de la société, etc., etc. »

Digitized by Google

plus en harmonie avec la possibilité de réalisation et le développement de la fortune mobilière. La loi qui vous était proposée devait procéder de ces deux lois et compléter le système en établissant le rapport légitime entre le droit à percevoir et le service rendu. L'immense accroissement et la prospérité des entreprises financières et industrielles ne permettaient pas de taxer le droit demandé d'exagération. L'Etat réclamait ainsi l'indemnité dont on n'a jamais contesté le principe, et qui lui revient en échange de la protection qu'il accorde. Loin de créer une exception, il faisait rentrer toute une classe de valeurs sous l'empire de la loi commune. Evidemment, le principe de l'impôt était légitime, sa quotité modérée, son équité incontestable; il consacrait l'égalité toujours si désirable en matière d'impôts, et faisait cesser un privilége qui ne se justifiait que par les conditions toutes différentes où se trouvaient les valeurs mobilières dans le passé.

Mais s'agissait-il d'un impôt sur le revenu? Nous ne le croyons pas, et nous n'hésitons pas à dire que, si nous l'avions pensé, nous l'aurions rejeté nettement. La pensée du gouvernement, comme la nôtre, est de ne point aborder cette nature d'impôts qui devrait modifier tout à fait le système de nos autres impôts, et dont les principaux inconvénients sont dans tous les esprits. Ce n'est pas lorsqu'un pays voisin semble près d'y renoncer que nous établirions chez nous un système de taxe qui ne se présente qu'entouré du cortége inquiétant de l'arbitraire et de la vexation. Sur ce point, les explications des organes du gouvernement ont eu toute la netteté désirable. Notre déclaration ne laissera pas plus d'incertitude à cet égard.

Si le mode de calculer le droit proposé en avait fait un impôt sur le revenu, cet impôt existerait déjà en France sans que la conscience publique en eût été avertie. L'impôt des patentes, celui qui frappe les loyers d'habitation, l'enregistrement surtout, seraient autant d'impôts sur le revenu, car ils s'aident du revenu dans leurs calculs. Dans un autre sens aussi, tous les impôts sont des impôts sur le revenu, car ils l'affectent tous, et il ne peut s'établir que déduction faite de tous les droits que chaque nature de propriété est appelée à payer. D'ailleurs, comment s'établissent les droits dans les successions, les échanges, les donations, alors que le prix de l'objet n'est pas précisé? N'est-ce pas d'après le revenu et par sa capitalisation? Ne trouvons-nous pas enfin dans la loi du 18 mai 1850, l'art. 7 qui dispose pour les actions et obligations des Compagnies, lorsque des mutations, soit par décès, soit entre vifs à titre gratuit, laissent incertaine la valeur de l'objet. Le texte est formel :

« Le capital servant à la liquidation du droit d'enregistrement sera déterminé par le cours moyen de la Bourse au jour de la transmission. »

On ne pouvait donc dire que le mode d'évaluation proposé, calculé sur une moyenne, fût en contradiction avec les règles suivies en matière d'enregistrement; il était au contraire conforme aux précédents et résistait sans peine aux critiques qui, à ce point de vue, auraient voulu l'atteindre.

Nous nous sommes déjà expliqués sur les inconvénients qui résulteraient, dans l'état actuel des affaires, d'un droit de transmission directement perçu sur la négociation. Il suffit d'énumérer toutes les questions qu'il soulève : entraves à la circulation; émigration des capitaux; question des reports, des marchés à termes, des titres au porteur; investigation à domicile; coercition. Tout ce qui a fait écarter cette idée, la plus naturelle d'abord, n'a rien perdu de sa force près de nous. Après avoir divisé le Conseil d'Etat, la question des titres au porteur surtout se dressait comme une impossibilité presque absolue. De là, l'idée de l'abonnement, non plus facultatif, mais obligatoire. La pratique nous en paraît facile et n'entraînant aucun des inconvénients signalés plus haut. La perception est simple, assurée, défendue contre la fraude; le remboursement aux Compagnies n'est pas incertain, puisqu'elles opèrent par voie de retenue sur les dividendes. Le titre au porteur, jouissant du bénéfice incessant de la transmission, désormais affranchie, ne peut regretter le prix modéré d'un passeport indéfini. A ces divers égards, le mode de perception a été admis par nous, sous la réserve des réflexions que vous trouverez plus loin sur les titres nominatifs.

Les objections résultant de l'inégalité, de la violation des contrats, du coup porté à l'esprit d'association, enfin du préjudice porté à notre marché de valeurs, sont plus faciles encore à combattre que celles qui ont précédé. L'inégalité présumée entre des industries de même nature, l'une soumise au droit par ce qu'elle est formée de capitaux collectifs, l'autre exemptée parce que son propriétaire est assez riche pour se passer de tout concours; cette inégalité n'est pas réelle, n'est pas à craindre : d'abord à cause de la quotité modérée de l'impôt qui ne peut affecter les produits que d'une manière insensible, ensuite parce que les moyens d'action et les ressources ne sont pas les mêmes. Si grande que soit une richesse particulière, elle ne peut jamais arriver à la puissance d'une association dont les ressources sont pour ainsi dire infinies, qui, par des appels, répare ses pertes ou augmente ses bénéfices. D'ailleurs, le droit proposé étant relatif à la transmission de titres émis, ne peut pas peser sur ceux qui, s'ils n'en ont pas les avantages, ne peuvent pas en supporter les charges. Ceci répond en partie au reproche de nuire à l'esprit d'association. On peut ajouter encore que, pour un prélèvement modique, confondu dans les autres charges qui modifient les dividendes, les capitaux ne se détourneront pas d'un genre de placement si commode, si fructueux, si complétement passé dans les mœurs.

La violation des contrats vis-à-vis des chemins de fer ne peut être objectée en présence d'un impôt qui, frappant tout un ordre de valeurs, a parfaitement le caractère d'un impôt général. Enfin, est-il possible même de poser la question de l'émigration des capitaux et de la désertion du marché français, en présence de la hausse considérable qui a concordé avec l'apparition de l'impôt? Il faudrait lui supposer dans l'avenir une action qu'il n'a pas eue dans le présent; il faudrait qu'il différât singulièrement de tous les impôts, dont les premiers moments sont toujours difficiles. Insister sur une réfutation serait faire injure au sens de la Chambre et à la clairvoyance du pays.

Projet de la commission.

Vous avez dû remarquer, Messieurs, qu'il est plusieurs objections auxquelles nous n'avons pas répondu. La raison en est simple : l'opinion qu'elles exprimaient est la nôtre, et nous a fait un devoir de chercher à modifier sur ce point le projet du gouvernement. Nous avons donc formulé des amendements qui, successivement débattus et finalement acceptés par le Conseil d'Etat, se formulent dans leurs articles en ce moment soumis à votre approbation. Leur définition, en même temps qu'elle vous fera apprécier l'ordre de nos idées, vous permettra de reconnaître aussi les inconvénients que nous avons voulu éviter.

Maintien de la loi de 1850.

En laissant intacte, en respectant la loi de 1850, en nous occupant exclusivement du droit d'enregistrement, nous écartons toute confusion, et l'incertitude laissée par cette loi dans quelques esprits disparaît entièrement.

Distinction des titres nominatifs et des titres au porteur.

Ce point fondamental posé, une autre idée, que nous appellerons également fondamentale, caractérise le projet présenté par nous : nous voulons parler de la distinction entre les titres nominatifs et les titres au porteur. Les titres nominatifs ne peuvent se transmettre sans laisser de trace. Pour eux, la perception du droit est facile et n'entrave pas la circulation, car elle s'opère sur des transferts dont les registres des Compagnies font foi. L'intérêt du Trésor n'est donc pas lésé : celui de la justice et de la vérité est servi par le nouveau système.

La nature des titres au porteur rend impossible, au contraire, la perception directe du droit de mutation. La plupart échapperaient à l'impôt. On doit donc, pour eux, faire une sorte d'évaluation moyenne résumée en un abonnement annuel. Nous sommes tombés parfaitement d'accord avec le gouvernement, de la nécessité de cet abonnement et de son caractère obligatoire.

Expliquons plus clairement encore notre pensée.

Le droit proposé est un droit de transmission : il faut donc saisir la transmission dans sa réalisation véritable, toutes les fois que cela est possible, comme pour les titres nominatifs; ou par évaluation, quand on ne peut agir autrement, comme pour les titres au porteur. Ce double mode a l'avantage de rentrer entièrement dans l'esprit de la loi de l'an VII et de la loi de 1850, et d'être conforme à la vérité des faits; il l'est en outre à l'équité, qui, pour de certaines entreprises, se trouverait singulièrement froissée par un abonnement uniforme et obligatoire.

Compagnie dont les titres se transmettent pour sociétés existant en province.

En effet, toutes les Compagnies ne sont pas semblables entre elles. A côté des grandes Compagnies financières ou des chemins de fer qui absorbent presque toute l'attention du public, nous pourrions même dire de l'impôt, il y a de nombreuses Compagnies, les unes dans de bonnes conditions, mais dont les actions sont classées et presque immobilisées; les autres prospérant à peine, vivant modestement, difficilement parfois, toutes donnant lieu à peu de transactions par des motifs divers, comme vous venez de le voir. Une partie considérable de ces entreprises existe, non pas à Paris, ce centre du mouvement et de la circulation, mais en province, où l'amélioration est plus lente, l'esprit d'association moins audacieux, la circulation des valeurs presque nulle, et, dans tous les cas, toujours facile à constater. Et c'est à ces entreprises que l'on aurait demandé un droit annuel pour des faits qui ne se réalisent pas, droit onéreux par conséquent et injuste, qui eût ainsi directement atteint le revenu, parfois même le capital! Telle ne pouvait être la pensée du gouvernement et de la Commission.

Option des porteurs de titres.

Si la distinction est nécessaire pour les Compagnies entre elles, elle ne l'est pas moins pour les porteurs de titres; il faut que leur option puisse s'exercer. Ceux qui, par des raisons de prudence, de famille, de stabilité, opteront pour des titres nominatifs, paieront le droit de mutation chaque fois qu'ils y donneront lieu. Ceux qui préféreront des titres au porteur, sauront apprécier la somme d'avantage que leur confère ce droit d'abonnemen , et faire les calculs en conséquence. Ceux-là désirent avoir des valeurs exemptes des lenteurs du tranfert, se transmettant rapidement, et, pour ainsi dire, sans généalogie, se prêtant mieux à ces emprunts à courts termes qu'on nomme reports, toujours disponibles, insaisissables, toujours faciles à réaliser. En énumérant ces avantages, nous venons de répondre à l'objection qui tendrait à faire croire que le système proposé nuirait à l'impôt et au mouvement des actions, en diminuant par trop le nombre des actions au porteur. Tel ne sera pas, nous le croyons, le résultat de la distinction indiquée. Les privilèges des titres au porteur sont considérables, et le droit d'abonnement n'est pas assez fort pour y faire renoncer.

Faculté donnée aux porteurs de titres.

Vous le voyez, au lieu d'atteindre également celui qui transmet et celui qui ne transmet pas, la loi sera juste : elle frappera le fait partout où elle pourra le saisir. Lorsqu'il lui échappera, elle l'évaluera, et personne ne pourra se plaindre d'une situation où la liberté du choix sera complète.

La distinction entre les titres nominatifs et les titres au porteur aurait manqué de consécration, et notre but n'aurait point été atteint, si la loi n'avait donné aux porteurs d'actions et d'obligations le droit de demander aux Compagnies la nature de titres pour laquelle ils opteraient. Cette faculté a été réclamée par nous et accordée par le Conseil d'Etat.

Les statuts des principales Compagnies renferment la plupart la faculté d'émettre les deux genres de titres. Si, d'ailleurs, des modifications étaient nécessaires, les Compagnies les demanderaient; car elles ne sauraient avoir d'autres intérêts que les actionnaires, et elles les obtiendraient sans peine.

Ainsi se trouvent évités les inconvénients auxquels nous avons voulu parer; ainsi nous assurons l'élément qui fait la force de notre système; à savoir : l'option libre entre les deux natures de titres, et, par conséquent, les deux natures de charges.

Droit sur la conversion des titres.

Vous remarquerez qu'appréciant au point de vue de l'impôt la conversion des titres au porteur en titres nominatifs et réciproquement, nous avons évité toutes les possibilités de fraude. Nous avons, dans le même ordre d'idées, défini la portée du certificat du

Digitized by Google

dépôt qui, tout en étant nominatif, ne change pas la nature de l'action déposée, si elle est au porteur. Mais nous devons encore envisager ce certificat à un autre point de vue. En ce moment, le nombre est assez considérable des titres déposés dans les grandes Compagnies contre certificats de dépôt ; ces derniers répondent aux mêmes idées que les titres nominatifs ; ils en tiennent lieu et sont aussi sédentaires qu'eux. En se transformant, ils n'ôteront donc rien à la circulation. Ils enlèveront seulement aux Compagnies le poids de la responsabilité dont elles cherchent depuis quelque temps à s'exonérer.

Avantages du Trésor.

Nous devons faire ressortir un autre point qui a aussi sa valeur.

La transformation de certains titres au porteur en titres nominatifs fera rentrer au Trésor des droits de mutation qui, dans la plupart des successions, lui échappent aujourd'hui. Il y a là une source d'augmentation ou tout au moins de compensation dont on doit tenir compte. En outre, la morale publique et l'intérêt des familles y gagneront. Nous ne croyons donc pas que le système proposé diminuera sensiblement le chiffre de l'impôt. Un impôt doit produire. Il est permis de croire que celui-ci ne manquera pas à cette condition fondamentale, et alors on ne peut hésiter entre deux modes dont l'un a sur l'autre l'avantage de la justice, de la netteté et de la conciliation de tous les intérêts. Il ne faut pas oublier non plus que l'impôt dont vous avez à voter le principe, a dans l'avenir une source certaine d'augmentation par la création d'entreprises nouvelles et la progression naturelle de celles qui existent aujourd'hui.

Obligations des communes, des département et du Crédit foncier.

Les obligations des communes et des départements sont, vous le savez, exemptes du droit proposé. Il en est de même de celles émises par le Crédit foncier, qui sont régies par une loi spéciale, la loi de sa création.

Égalité de droit sur les deux natures de titres.

Nous aurions voulu et nous avions demandé l'égalité des droits sur les titres nominatifs aussi bien que sur les titres au porteur. Si cette égalité eût été une faveur pour le titre nominatif, nous ne craignons pas de dire qu'elle eût été une faveur méritée. Cet ordre de valeurs représente pour nous le détenteur sérieux, celui qu'il convient d'encourager. L'égalité servait notre pensée. Nous ne méconnaissons pas la portée de l'argument qui objecte qu'un titre nominatif peut, pendant des années, échapper à l'impôt, tandis que le titre au porteur le paiera toujours. Mais nous croyons que le titre nominatif, bien qu'étant un placement sérieux, ne s'interdit pas d'une façon absolue les mutations ; il se transmettra plus souvent qu'on ne pense. Enfin, à droit égal, une seule transmission dans l'année sur un titre nominatif aurait représenté l'abonnement sur un titre au porteur, qui aurait eu le privilége de se transmettre indéfiniment.

Droits d'abonnement sur les titres au porteur.

Le Conseil d'État n'a point partagé notre opinion. Le chiffre égal, proposé d'abord par nous, était de 10 centimes ; celui de 12 centimes qui lui a été substitué a été adopté par la majorité de la Commission. La minorité maintenait le chiffre de 10 centimes. L'opinion qui a prévalu s'est fondée sur la pensée que l'augmentation proposée, soit 2 centimes, n'est point une aggravation de l'impôt, ce qui eût été contraire à nos désirs, mais qu'elle représente aussi exactement que possible la différence résultant du système nouveau. En effet, la loi de 1850 restant intacte, le droit de 5 centimes qu'elle renferme continue à porter sur la valeur nominale, tandis que le droit primitivement proposé de 13 centimes devait porter sur la valeur réelle des actions et obligations. Le droit d'abonnement pour les actions et obligations au porteur est donc fixé à 12 centimes. Voulant rapprocher le plus possible son calcul annuel de la réalité des faits, nous avons décidé, d'accord avec le Conseil d'État, qu'il serait basé sur la moyenne de l'année précédente.

Droits sur les titres nominatifs.

Quant au droit sur les titres nominatifs, le Conseil d'État a maintenu le chiffre de 20 centimes. Nous avions demandé celui de 16 centimes, dans la pensée de diminuer, autant que possible, l'écart entre les deux droits.

Après avoir insisté à plusieurs reprises, nous avons dû céder, reconnaissant du reste l'esprit de conciliation dont le Conseil d'État avait fait preuve dans l'ensemble de cette discussion, suivie pied à pied, et portée même dans son sein par trois délégués de la Commission. Les modifications obtenues par nous ont une portée considérable qui ne vous aura point échappé.

Conclusion.

Vous pouvez maintenant apprécier, Messieurs, la série des idées qui ont dirigé l'examen de la majorité de la Commission et décidé l'esprit de ses amendements. Nous nous bornerons à les résumer en peu de mots. Les modifications introduites lui ont paru justes, conformes au principe de la mutation, à la sincérité des faits, donnant à l'impôt un caractère de netteté toujours désirable, conciliant des intérêts divers, et ne pouvant porter une atteinte sensible au produit de l'impôt.

Nous espérons que ces considérations vous auront frappés comme nous, et que, partageant notre opinion, vous vous y associerez.

Exécution de l'art. 90 du Code de commerce.

En terminant son examen sur un projet qui a obtenu son attention la plus scrupuleuse, votre Commission, envisageant la série complète des opérations qui se traitent à la Bourse, a voulu consigner ici son désir de voir réviser les tarifs des agents de change, en exécution de l'art. 90 du Code de commerce.

AMENDEMENTS.

Un amendement proposé par l'honorable M. Dubois, d'Angers, était ainsi conçu :

« Les actions sur les houillères seront exemptes du droit de 15 centimes proposé par le gouvernement. »

La Commission a écouté avec le plus vif intérêt les développements de cet amendement. Son honorable auteur a fait valoir les droits spéciaux que paient déjà les houillères, et qui, selon lui, motivent l'exemption du droit proposé. Il serait d'ailleurs intolérable pour beaucoup d'entreprises existant en province, et dans des conditions souvent précaires. Ce serait alors un véritable impôt sur le revenu; ce serait, en outre, une contradiction avec la protection, la faveur même que la loi a toujours entendu accorder à un ordre de produits si utiles et si difficilement, si rarement rémunérateurs.

Une partie de ces considérations avaient déjà dicté les modifications proposées par nous au projet du gouvernement. Nous croyons que la distinction établie entre les deux natures de titres donne satisfaction à l'honorable M. Dubois, d'Angers, puisque l'abonnement cesse d'être une obligation générale, et qu'ainsi le droit n'est plus qu'un droit indirect, le droit de transmission, auquel sa pensée n'était pas de soustraire les titres des sociétés dont il soutenait les intérêts.

Amendement.

L'honorable M. Clary a proposé l'amendement suivant :

« Au lieu de : Est abrogé l'art. 24 de la loi du 5 juin 1850, mettre : Sont abrogés les art. 24 et 25 de la loi du 5 juin 1850. »

Cet amendement était basé sur l'hypothèse de l'abrogation de l'art. 24. Le système proposé par la commission et admis par le gouvernement, laissant subsister l'art. 24, ne saurait davantage mettre en question l'abrogation de l'art. 25.

Amendement.

L'honorable colonel Du Marais nous a saisis d'un amendement ainsi conçu :

« Remplacez les art. 6, 7 et 8 du projet de loi, par celui-ci : A partir de la promulgation de la présente loi, il sera perçu un droit de 2 1/2 0/0 sur les dividendes et intérêts des actions et obligations des sociétés, compagnies et entreprises quelconques, financières, industrielles et civiles. Le droit établi en vertu des art. 11 et 27 de la loi du 5 juin 1850 est supprimé. »

Les explications déjà données par nous en faveur de l'impôt indirect nous dispensent d'énumérer de nouveau les motifs qui ne nous ont pas permis d'adopter cet amendement.

Amendement.

Nos honorables collègues MM. le comte d'Ornano, le baron de Jouvenel et le baron Portalis nous ont envoyé l'amendement ou plutôt le contre-projet suivant, à propos de l'impôt sur les valeurs mobilières.

« Art. 1er — Les négociations d'actions, obligations et autres valeurs industrielles, financières ou commerciales, faites à quelque condition que ce soit, par le ministère des agents de change, sont soumises, dans les vingt-quatre heures de leur date, à la formalité de l'enregistrement.

» Le droit sera de vingt centimes par cent francs sur le prix de la négociation, dont moitié payable par l'acheteur et moitié par le vendeur.

» Il sera de quarante centimes, et payable de la même manière, si le marché a pour objet des valeurs étrangères, ou créées en pays étranger.

» Art. 2. — Les agents de change seront tenus de présenter à la formalité, dans le délai ci-dessus prescrit, les bordereaux constatant les ventes et les achats de valeurs mobilières qu'ils auront faits, à quelque titre que ce soit, pour le compte de leurs clients.

» Ces bordereaux, émargés du numéro d'ordre du répertoire dont il sera ci-après parlé, devront indiquer la nature des valeurs achetées ou vendues, leur nombre, le cours auquel le marché aura été conclu, le montant total du prix, et enfin, le nom de l'agent de change contractant.

» Art. 3. — La formalité de l'enregistrement sera donnée immédiatement, et constatée sur les bordereaux par l'application d'un timbre spécial et la mention des droits perçus.

» Art. 3 — L'agent de change qui aura omis de soumettre à l'enregistrement, dans le délai ci-dessus prescrit, des bordereaux d'achat ou de vente de valeurs industrielles par lui négociées, sera puni, pour chaque omission, d'une amende de 500 fr.

» Art. 5. — Quiconque s'immiscera dans les fonctions d'agent de change, sans être assermenté à cet effet, soit en achetant ou en vendant pour autrui, soit en offrant publiquement de vendre ou d'acheter des actions, obligations ou autres valeurs industrielles ou commerciales, sera puni de la peine portée par l'art. 258 du Code pénal.

» En cas de récidive, le maximun de la peine sera seul appliqué.

» Art. 6. — Indépendamment du livre prescrit par l'art. 84 du Code de commerce, les agents de change tiendront un répertoire spécial sur lequel ils inscriront jour par jour, sans ratures ni blancs, ni interlignes, les marchés d'actions ou d'obligations qu'ils négocieront.

» Ces répertoires seront sur papier timbré, cotés et paraphés par un des juges du tribunal du commerce.

» Toute contravention aux dispositions ci-dessus sera punie d'une amende de 100 fr.

» Les art. 51 et 52 de la loi du 22 frimaire an VII seront rendus applicables aux agents de change.

» Art. 7. — Les cessions d'actions et obligations industrielles, faites par actes notariés ou sous signatures privées, donneront ouverture à un droit de cinquante centimes par cent francs.

» Art. 8. — L'art. 15 de la loi du 5 juin 1850 est et demeure abrogé.

» Article additionnel. — Un règlement d'administration déterminera le tarif des droits de courtage dus aux agents de change pour la négociation des actions, obligations industrielles financières et commerciales. »

Nous ne pourrions que répéter ici et sommairement les diverses objections que soulève cette application du droit de transmission. Nous avons vu comment, dès l'année dernière, dans le sein de la commission du budget elle avait rencontré des difficultés considérables, comment cette année elle a été abandonnée par le Conseil d'État, après un mûr examen et une

Digitized by Google

discussion approfondie. Nous avons suivi avec intérêt dans son développement la partie morale du projet. Ce point de vue ne nous avait pas échappé, mais nous avons reculé, comme le Conseil d'Etat, devant une pratique presque impossible ou entourée d'inconvénients trop graves dans l'état actuel des affaires.

Nous avons du reste donné satisfaction à la pensée exprimée dans l'article additionnel, en demandant nous-mêmes l'exécution de l'art. 90 du Code de commerce.

Voici la nouvelle rédaction adoptée par la commission du Corps législatif et le Conseil d'Etat, des articles du budget relatifs à la création d'un nouvel impôt sur les valeurs mobilières :

Art. 6. Indépendamment des droits établis par le titre II de la loi du 5 juin 1850, toute cession de titres ou promesses d'actions et d'obligations dans une société, compagnie ou entreprise quelconque, financière, industrielle, commerciale ou civile, quelle que soit la date de sa création, est assujettie, à partir du 1er juillet 1857, à un droit de transmission de vingt centimes par cent francs de la valeur négociée.

Ce droit, pour les titres au porteur, et pour ceux dont la transmission peut s'opérer sans un transfert sur les registres de la Société, est converti en une taxe annuelle et obligatoire de *douze centimes par cent francs* du capital desdites actions et obligations, évalué par leur cours moyen pendant l'année précédente, et, à défaut de cours dans cette année, conformément aux règles établies par les lois sur l'enregistrement.

Art. 7. Le droit pour les titres nominatifs, dont la transmission ne peut s'opérer que par un transfert sur les registres de la Société, est perçu, au moment du transfert, pour le compte du Trésor, par les Sociétés, Compagnies et entreprises, qui en sont constituées débitrices par le fait du transfert.

Le droit sur les titres mentionnés au paragraphe 2 de l'article précédent est payable par trimestre, et avancé par les Sociétés, Compagnies et entreprises, sauf recours contre les porteurs desdits titres.

A la fin de chaque trimestre, lesdites Sociétés sont tenues de remettre au receveur de l'enregistrement du siége social le relevé des transferts et des conversions, ainsi que l'état des actions et obligations soumises à la taxe annuelle.

Art. 8. Dans les Sociétés qui admettent le *titre au porteur*, tout propriétaire d'actions et d'obligations a toujours la faculté de convertir ses titres au porteur en titres nominatifs, *et réciproquement*.

Dans l'un et l'autre cas, la conversion *donne lieu à la perception du droit de transmission*.

Néanmoins, pendant un délai de trois mois, à partir de la mise à exécution de la présente loi, la conversion des actions au porteur, en actions nominatives, sera affranchie de tout droit.

Art. 9. Les actions et obligations émises par les sociétés, compagnies ou entreprises étrangères, sont soumises, en France, à des droits équivalents à ceux qui sont établis par la présente loi et par celle du 5 juin 1850, sur les valeurs françaises; elles ne pourraient être cotées et négociées en France qu'en se soumettant à l'acquittement de ces droits.

Un règlement d'administration publique fixera le mode d'établissement et de perception de ces droits, dont l'assiette pourra reposer sur une quotité déterminée du capital social.

Le même règlement déterminera toutes les mesures nécessaires pour l'exécution de la présente loi.

Art. 10. Toute contravention aux précédentes dispositions, et à celles des règlements qui seront faits pour leur exécution, est punie d'une amende de 100 fr. à 5,000 fr., sans préjudice des peines portées par l'art. 39 de la loi du 22 frimaire an VII, pour omission ou insuffisance de déclaration.

Art. 11. L'art. 15 de la loi du 5 juin 1850 est abrogé.

PAQUEBOTS A VAPEUR TRANSATLANTIQUES

EXPOSÉ DES MOTIFS

d'un projet de loi relatif à l'établissement des paquebots à vapeur transatlantiques.

Messieurs,

Nous venons soumettre à votre examen un projet de loi pour l'établissement des paquebots à vapeur transatlantiques.

Ce service comprendrait trois grandes lignes de communication : la *première*, sur les Etats-Unis ; la *seconde*, sur les Antilles, le golfe du Mexique et la côte ferme ; et la *troisième*, sur le Brésil et la Plata.

Nous croyons qu'il est inutile d'exposer ici, Messieurs, les avantages considérables, et depuis longtemps désirés, que promet à la France l'établissement de cette communication rapide et régulière avec les deux Amériques.

Deux nations puissantes par le travail et la richesse, l'Angleterre et les Etats-Unis, nous ont précédés dans cette voie : le gouvernement de l'Empereur vous propose de les imiter.

Les ports d'attache seraient :

Pour les Etats-Unis, le Havre, avec escale postale à Cherbourg;

Pour la ligne du Brésil, Bordeaux ou Richard ;

Pour la ligne des Antilles, Nantes (Saint-Nazaire).

Un projet de cahier des charges a été préparé par M. le ministre des finances ; il est joint au projet de loi comme un document nécessaire et un moyen pour vous, Messieurs, d'apprécier les conditions et les charges d'une entreprise à laquelle l'Etat doit fournir une subvention annuelle considérable.

Aux termes du projet de loi, cette subvention ne pourra dépasser 14 millions par an.

Vous verrez, par le projet de cahier des charges, que la durée du traité doit être de vingt années consécutives, qui commenceront à courir trois ans après la date de la concession.

La Compagnie sera tenue d'avoir à flot, quatre ans après la date de la concession, vingt-six bâtiments à vapeur mus par une force de 12,700 chevaux nominaux, savoir :

	Ayant au minimum		
5 navires	une force de 750 chevaux		3,750 ch.
5	» 600	»	3,000
7	» 450	»	3,150
5	» 400	»	2,000
4	» 200	»	800
26			12,700 ch.

Les vitesses moyennes par heure devront être de :

11 n. 5 sur la ligne de New-York ;
10 n. 5 sur la ligne principale des Antilles et la ligne d'Aspinwal ;
9 n. 5 sur la ligne principale du Brésil ;
9 n. » sur la ligne de Saint-Thomas à Tampico ;
8 n. 5 sur le service annexe de Rio-Janeiro à Buénos-Ayres ;
8 n. sur le service annexe de la Martinique à Cayenne.

Un cautionnement de 2 millions est exigé de la Compagnie concessionnaire; il est affecté à la garantie de l'exécution des obligations contractées par elle pour l'établissement des services transatlantiques.

La concession sera faite à une seule Compagnie.

Le nombre des voyages sera de vingt-six par année sur la ligne du Havre à New-York, retour compris, soit un départ toutes les deux semaines.

Le nombre des voyages sera de vingt-quatre sur les deux autres lignes.

Du Havre à New-York le trajet est direct.

La ligne du Brésil touche à Lisbonne, à Gorée, à Bahia ou Fernambouc, et aboutit à Rio-Janeiro.

Un service annexe dessert Montevideo et Buénos-Ayres.

La ligne des Antilles aboutit à Aspinwal. Elle dessert Saint-Thomas, la Guadeloupe, la Martinique ; des services annexes sont établis sur Sainte-Marthe, Porto-Rico, la Vera-Cruz, Tampico et Cayenne.

La distance du Havre à New-York est de 1,035 lieues marines, soit 55,016 lieues marines à parcourir par année.

De Bordeaux à Rio-Janeiro, 1,689 lieues marines. Service annexe, 380. Au total, 99,300 lieues marines à parcourir par année.

Pour la ligne des Antilles, la distance est de 32,288 lieues marines, à quoi il faut ajouter 39,288 lieues marines pour les services annexes.

Le parcours total annuel, pour les trois lignes, est de 253,052 lieues marines.

Ainsi la subvention, en la supposant portée à son maximum de 14 millions, donnerait, par lieue marine parcourue, une somme de 54 fr. 60 c. En Angleterre, comme vous le savez, Messieurs, la Compagnie Cunard reçoit 42 fr. par lieue marine parcourue ; aux Etats-Unis, la Compagnie Collins reçoit, au même titre, 84 fr.

Il convient de dire, en terminant, que l'établissement des trois lignes transatlantiques, dans les conditions portées au cahier des charges (26 bâtiments et 12,700 chevaux de vapeur nominaux), paraît devoir engager un capital considérable, et qui ne serait pas inférieur à 50 millions. La dépense annuelle de l'entreprise s'élèverait à 28 millions, et dans cette somme la dépense du charbon figure à elle seule pour 9 millions.

C'est en présence de ces chiffres, et à raison de l'intérêt commercial et politique qui s'attache à la création si longtemps attendue de services transatlantiques français, que le gouvernement vous propose de fixer à 14 millions le maximum de la subvention qui pourra être accordée à cette grande entreprise.

PROJET DE LOI.

Ayant pour objet d'autoriser M. le Ministre des finances à s'engager au nom de l'Etat, au paiement d'une subvention pour l'exploitation de trois lignes de correspondance, au moyen de paquebots à vapeur, entre la France et l'Amerique.

Art. 1er. Le ministre des finances est autorisé à s'engager, au nom de l'Etat, au paiement d'une subvention annuelle qui ne pourra, dans aucun cas, excéder la somme de 14 millions, pour l'exploitation de trois lignes de correspondance, au moyen de paquebots à vapeur, entre la France et

1° New-York ;
2° Les Antilles, le Mexique, Aspinwal et Cayenne ;
3° Le Brésil et Buénos-Ayres.

Art. 2. Des décrets insérés au *Bulletin des lois* détermineront le prix du port des lettres, journaux, gazettes et imprimés de toute nature qui seront transportés par les paquebots français transatlantiques.

Ce projet de loi a été délibéré et adopté par le Conseil d'Etat, dans ses séances des 2 et 4 mai 1857.

CAHIER DES CHARGES.

Pour l'exploitation des services postaux transatlantiques.

CHAPITRE PREMIER.

Itinéraires.

Art. 1er. Le service à exécuter comprend les lignes principales et les services annexes indiqués ci-après :

1° Ligne du Havre à New-York, 1,036 lieues marines.

Le nombre des voyages étant de 26 par an, retour compris, soit un départ toutes les deux semaines, la distance à parcourir est de 55,016 lieues marines.

2° Ligne du Brésil, partant deux fois par mois de Bordeaux pour Rio-Janeiro, dont l'itinéraire est fixé ainsi qu'il suit :

De Bordeaux à Lisbonne,	266 2/3
De Lisbonne à Gorée,	502 1/3
De Gorée à Bahia ou Fernambouc,	605 1/3
De Bahia ou Fernambouc à Rio-Janeiro,	244 2/3
Ensemble,	1,689

Digitized by Google

De plus, un service annexe sera établi de Rio-Janeiro à Buenos-Ayres, en passant par Montevideo :

De Rio-Janeiro à Montevideo,	341lm1/3
De Montevideo à Buenos-Ayres,	39 1/3
	380 2/3

La distance à parcourir, à raison de 24 voyages par an, retour compris, est de 99,344 lieues marines.

3° Ligne des Antilles, partant deux fois par mois de Nantes (Saint-Nazaire) pour la Martinique et aboutissant à Aspinwal, dont l'itinéraire est fixé ainsi qu'il suit :

De Saint-Nazaire à Saint-Thomas,	1,188lm2/3
De Saint-Thomas à la Guadeloupe,	77 1/3
De la Guadeloupe à la Martinique,	31 2/3
	1,297 2/3

Trois services annexes seront établis avec les itinéraires suivants :

1° De Saint-Thomas à Sainte-Marthe ou de Carthagène,	230lm
De Sainte-Marthe ou Carthagène à Aspinwal,	119
(24 voyages par an.)	349
2° De Saint-Thomas à Porto-Rico,	23lm1/3
De Porto-Rico à la Havane,	318 2/3
De la Havane à la Vera-Cruz,	266 2/3
De la Vera-Cruz à Tampico,	68 1/3
(12 voyages par an.)	679
3° De la Martinique à Cayenne,	260lm

La distance à parcourir est de 101,576 lieues marines.

RÉCAPITULATION DES LIGNES PRINCIPALES ET DES SERVICES ANNEXES.

Ligne de New-York,	55,016lm
Ligne du Brésil,	81,072
Annexes de la ligne du Brésil,	18,272
Ligne des Antilles,	62,288
Annexes de la ligne des Antilles,	39,288
Total général,	255,936

Les navires qui auront le port du Havre pour point de départ ou de destination devront faire escale dans le port de Cherbourg pour y prendre ou y déposer les correspondances et les voyageurs, sans que la Compagnie ait droit pour ce fait à aucune indemnité.

Lorsque la marée ne permettra pas de partir de Bordeaux ou de remonter jusqu'à Bordeaux, la Compagnie aura la faculté de faire stationner ses navires à Richard.

Le ministre aura la faculté de supprimer des escales ou d'en établir de nouvelles, d'augmenter le nombre des ordinaires sur les lignes ci-dessus mentionnées, ou bien encore d'établir des services nouveaux.

Dans ces divers cas, le nombre des bâtiments et les conditions du marché seront fixés de nouveau et de gré à gré.

Art. 2. L'État s'interdit la faculté de subventionner tout service particulier d'un port de France quelconque sur les points déjà desservis par la Compagnie.

Cette interdiction ne s'applique néanmoins ni au prolongement des lignes desservies par la Compagnie, ni à leur rayonnement.

Art. 3. La Compagnie s'engage à transporter gratuitement les correspondances sur les lignes principales et sur les lignes annexes, ainsi que sur toute ligne, soit parallèle, soit de prolongement ou d'embranchement, qu'elle ajouterait spontanément aux services qui font l'objet du présent marché et pendant tout le temps qu'elle maintiendrait ces lignes.

Elle est tenue, en outre, de transporter gratuitement les espèces d'or et d'argent pour le service de l'État.

Art. 4. L'administration, après avoir pris l'avis de la Compagnie, fixera les jours et heures de départ des points extrêmes, tant des lignes principales que des embranchements.

Elle réglera aussi le temps maximum à passer aux escales, en tenant compte des besoins du service pour les dépêches, les voyageurs et les marchandises, et déterminera enfin la durée moyenne des traversées.

Art. 5. Le départ des paquebots des ports de France ne pourra avoir lieu avant l'arrivée des dépêches de Paris. Toutefois ce retard, dont la cause devra être mentionnée sur le journal de bord par le commissaire du gouvernement, ne pourra excéder douze heures, sans le consentement de la Compagnie.

La Compagnie n'aura droit à aucune indemnité pour cause de ce retard.

Art. 6. Les paquebots ne pourront faire escale ou relâche en d'autres points que ceux désignés par le présent cahier des charges ou fixés comme il est dit ci-dessus.

Si les paquebots se trouvent forcés de relâcher sur d'autres points que ceux indiqués, le cas de force majeure devra être constaté par procès-verbal dressé en la forme d'usage. Si la relâche devait avoir lieu dans un port étranger, le procès-verbal devrait être certifié par le consul de France.

Art. 7. Il est interdit à la Compagnie d'embarquer ou de débarquer des voyageurs et des marchandises ailleurs que dans les ports de relâche réglementaires.

CHAPITRE II.

Cautionnement.

Art. 8. Dans les huit jours qui suivront la notification à elle faite de la concession du service, la Compagnie sera tenue de verser, soit en numéraire, soit en rentes à 4 et demi ou à 5 0/0 au pair, ou 3 0/0, calculées à 75 fr. conformément à l'ordonnance du 10 juin 1825, un cautionnement fixé à 2,000,000 fr.

Si le cautionnement est fourni en numéraire, il devra être versé à la Caisse des dépôts et consignations. Après que les déposants auront justifié de leurs qualités et auront fait constater sur le registre spécial de cette Caisse que le versement a été fait à titre de cautionnement, il leur sera délivré par le caissier général de la Caisse des dépôts et consignations une déclaration destinée à leur tenir lieu de récépissé.

Si le cautionnement est fourni en rentes, il sera réalisé entre les mains de l'agent judiciaire du Trésor, avec lequel la Compagnie ou sa caution sera tenue de passer un acte qui constatera le dépôt à titre de nantissement des inscriptions de rentes avec affectation, par privilége spécial, à la garantie de l'entreprise. Il en sera délivré un bordereau personnel au propriétaire des rentes pour lui servir à toucher les arrérages.

Art. 9. Le cautionnement sera affecté à la garantie de l'exécution des obligations contractées par la Compagnie pour l'établissement des services mentionnés en l'art. 1er. Il sera remboursé aussitôt après la réception régulièrement constatée du matériel exigé par l'art. 17 ci-après.

CHAPITRE III.

Surveillance du service.

Art. 10. Il sera établi, dans chacun des ports de départ et d'arrivée en France, un commissaire du gouvernement chargé de veiller à l'exécution des clauses du cahier des charges.

Les commissaires du gouvernement auront le droit de faire à bord des paquebots toute visite et vérification qu'ils croiront nécessaires, et ils pourront se faire accompagner, à cet effet, des personnes qu'ils jugeront capables de les assister dans leur examen.

Art. 11. Les commissaires du gouvernement seront nommés par le ministre des finances.

Art. 12. Une commission de surveillance, composée de personnes appartenant à la marine militaire, à l'administration et au commerce, sera constituée dans chacun des ports où cela sera jugé nécessaire. La formation en appartiendra au ministre des finances. Dans les visites et vérifications que le commissaire du gouvernement fera à bord des paquebots, suivant le droit qui lui en est attribué par l'art. 10, il pourra réclamer le concours de chacun des membres de cette commission.

La commission prononcera sur toutes les décisions qui pourraient être prises par le commissaire du gouvernement, et dont la Compagnie croirait devoir appeler devant elle.

Art. 13. Au moment du départ des paquebots, le tirant d'eau fixé pour la pleine charge sera vérifié par les soins du commissaire du gouvernement, lequel s'assurera que l'équipage est au complet, et constatera l'heure du départ du bâtiment.

Art. 14. Le commissaire du gouvernement et les agents des postes pourront, lorsqu'ils le jugeront convenable, exiger la communication du journal de bord.

CHAPITRE IV.

Des Paquebots.

Art. 15. La Compagnie s'engage à avoir à flot, quatre ans après la date de la concession, 26 bâtiments à vapeur mus par 12,700 chevaux nominaux.

A la même date, le service de toutes les lignes sera en pleine activité.

Trois ans après la date de la concession, il sera établi un service bimensuel sur la ligne de New-York et sur la ligne des Antilles. Le service du Brésil et de ses embranchements pourra n'être que mensuel jusqu'à la période révolue de quatre ans.

La Compagnie aura le droit de devancer les époques en prévenant, un mois à l'avance, l'administration des postes.

Après ces délais, et pendant la durée du traité, la Compagnie sera tenue de justifier, à toute réquisition, de la possession de 26 bâtiments donnant ensemble une force au minimum de 12,700 chevaux nominaux.

Art. 16. Les paquebots employés par la Compagnie devront naviguer sous pavillon français.

Art. 17. En exécution des dispositions de l'art. 15, la Compagnie achètera ou fera construire :

5 navires	Ayant au minimum une force de	750 chevaux	3,750 ch.
5 —		600 —	3,000
7 —		450 —	3,150
5 —		400 —	2,000
4 —		200 —	800
26			12,700

La Compagnie fera connaître les chantiers et ateliers dans lesquels seront effectuées les constructions.

L'administration se réserve le droit d'exercer sa surveillance sur l'ensemble et sur tous les détails de ces constructions. Elle aura la faculté de déléguer, à cet effet, des agents qui pourront se faire communiquer les plans et marchés, et auxquels les chantiers et ateliers seront ouverts en tout temps.

Art. 18. La Compagnie sera tenue de remplacer, dans le délai de vingt mois, celui de ses navires qui viendrait à se perdre ou à être mis hors de service, de manière à compléter un minimum de 12,700 chevaux.

Art. 19. Les vitesses moyennes, par heure, devront être de :

11 n. 5, sur la ligne de New-York ;

10 n. 5, sur la ligne principale des Antilles et la ligne d'Aspinwal ;

9 n. 5, sur la ligne principale du Brésil ;

9 n., sur la ligne de Saint-Thomas à Tampico ;

8 n. 5, sur le service annexe de Rio-de-Janeiro à Buenos-Ayres ;

8 n., sur le service annexe de la Martinique à Cayenne.

Art. 20. Les bâtiments affectés au service des lignes mentionnées à l'art. 1er, ne seront employés qu'après avoir été examinés et reçus par une commission spéciale nommée par le ministre des finances, laquelle aura seule qualité pour autoriser la mise en service. Cette commission s'assurera que les bâtiments satisfont aux conditions suivantes :

1° Que les navires et les appareils sont en bon état, d'une solidité suffisante, et propres au service postal et commercial auquel ils sont destinés ;

2° Que les chaudières peuvent supporter à froid,

Digitized by Google

sans déformations sensibles, la charge d'épreuve en usage dans la marine impériale;

3° Qu'au tirant d'eau moyen correspondant au demi chargement, les vitesses des navires sont supérieures de deux nœuds aux vitesses moyennes fixées pour chaque ligne, à l'exception de celle des navires de la ligne de New-York, dont la vitesse d'essai pourra ne pas dépasser 13 nœuds;

4° Que le travail des machines, mesuré sur les pistons au moyen de l'indicateur, et égal à autant de fois 200 kilogrammes par seconde, qu'il y a de chevaux dans la puissance nominale mentionnée dans l'art. 17 ci-dessus, savoir :

750 chevaux pour la ligne de New-York,
600 chevaux pour celle des Antilles,
450 chevaux pour celle du Brésil,
400 chevaux pour celle d'Aspinwal et de Tampico,
200 chevaux pour celle de Cayenne et de Buenos-Ayres.

Toutefois, il sera accordé une tolérance de 5 0/0 en moins sur la valeur de ce travail mécanique, si le navire satisfait à la condition de vitesse ci-dessus mentionnée.

Art. 21. Les paquebots seront installés comme les meilleurs paquebots-poste français ou étrangers; ils comprendront, indépendamment des chambres nécessaires au logement de l'état-major et du poste d'équipage, des emménagements propres à recevoir des passagers de trois classes. Les installations seront pourvues de tous les objets nécessaires à l'usage des voyageurs.

Il sera établi, dans les salles de 3e classe, des couchettes en nombre suffisant, pourvues d'un matelas et d'un oreiller. Les couchettes exclusivement destinées aux femmes seront fermées.

Art. 22. Chaque paquebot devra embarquer, outre l'approvisionnement de combustible nécessaire pour accomplir la traversée à laquelle il est destiné, une réserve au moins égale au dixième dudit approvisionnement.

Il devra également prendre l'eau et les vivres solides et liquides nécessaires pour l'équipage et les passagers, même en cas de retard dans la navigation. Chaque paquebot des lignes principales devra être pourvu d'un appareil distillatoire.

Art. 23. Chaque paquebot sera, en outre, pourvu d'embarcations de sauvetage et de tous les objets d'armement exigés à bord d'un navire de commerce de 1re classe, des rechanges et des approvisionnements nécessaires pour assurer une bonne navigation. La commission chargée de la réception desdits navires en examinera l'inventaire, qui sera arrêté définitivement par l'administration, la Compagnie entendue, et devra toujours être tenue au courant.

Les ancres, les câbles, chaînes et autres objets en fer auront des dimensions et une force d'épreuve réglées d'après ce qui aura été décidé par le ministre des finances, sur l'avis du ministre de la marine, la Compagnie entendue.

Tous les objets d'armement devront, de même, offrir toutes les garanties nécessaires à une bonne et sûre navigation.

Les paquebots se soumettront aux prescriptions réglementaires de la marine pour les feux de position à entretenir à bord.

Art. 24. A chaque départ, le commissaire du gouvernement pourra vérifier si rien ne s'oppose à ce que le bâtiment puisse mettre en mer sans compromettre le service postal et la sûreté des personnes. S'il jugeait qu'il y eût lieu de l'empêcher, il convoquerait immédiatement la commission de surveillance, qui aurait le droit d'exiger que le bâtiment fût remplacé.

Faute par la Compagnie de satisfaire à cette injonction, le commissaire prendra telles mesures qu'il jugera utiles pour assurer le départ des dépêches au jour fixé.

CHAPITRE V.

De l'entretien du matériel des paquebots.

Art. 25. Les paquebots, leurs machines et leurs objets d'armement devront être tenus en état constant de bon entretien.

Des inspections seront faites par tels agents que le ministre des finances voudra commettre à cet effet, afin de s'assurer de l'état du matériel et de tenir la main à ce que la Compagnie n'apporte aucune négligence dans cette partie du service.

CHAPITRE VI.

De la composition des équipages.

Art. 26. Chaque paquebot aura un équipage dont le minimum est fixé ainsi qu'il suit :

	Pour un bâtiment de la force de				
	750 chevaux.	600 chevaux.	450 chevaux.	400 chevaux.	200 chevaux.
Capitaine	1	1	1	1	1
Second capitaine	1	1	1	1	1
Premier lieutenant	1	1	1	1	1
Deuxième lieutenant	1	1	1	1	1
Troisième lieutenant	1	1	1	»	»
Chirurgien	1	1	1	1	1
Agent comptable	»	»	»	»	»
Premier maître d'équipage	2	2	2	2	1
Deuxième maître d'équipage	»	»	»	»	1
Charpentier menuisier (calfat)	1	1	1	1	1
Matelots	30	28	24	20	15
Novices	4	4	4	4	2
Mousses	2	2	2	2	2
Premier maître mécanicien	1	1	1	1	1
Deuxième maître mécanicien	3	3	3	3	2
Aides mécaniciens	3	3	3	3	2
Premier chauffeur et ouvriers graisseurs	30	28	18	16	10
Soutiers	12	10	10	8	4
Cuisinier d'équipage	1	1	1	1	1
Domestiques	6	6	6	6	3
Femme de chambre	1	1	1	1	1
Boulanger	1	1	1	1	1
Cuisinier et aides	2	2	2	2	2
Personnes	103	99	85	76	53

CHAPITRE VII.

De l'agent des postes à bord.

Art. 27. Il pourra y avoir à bord de chaque paquebot un agent des postes nommé par le ministre des finances et payé par l'État, auquel seront confiées la réception, la conservation et la transmission des dépêches.

L'agent des postes aura un caractère officiellement reconnu par toutes les personnes du bord, ainsi qu'une autorité entière et exclusive pour tout ce qui concerne la réception et la transmission des dépêches qui lui seront confiées.

Une cabine de première classe sera gratuitement affectée au logement de l'agent des postes. De plus, un local fermant à clef, contigu à cette cabine et approprié pour servir de bureau, sera disposé sur chaque paquebot d'après les indications qui seront fournies par l'administration des postes. Ce local devra être bien éclairé et suffisamment grand pour confectionner les dépêches qu'il y aura lieu de former pendant le cours du voyage. Un autre local, placé dans un lieu sûr et convenable, et fermant à clef, pourra être disposé pour y déposer les dépêches.

L'agent des postes sera nourri à la table des passagers de première classe ou à celle des officiers pendant les relâches, moyennant moitié des prix du tarif.

Une embarcation, convenablement armée, sera mise à sa disposition, mais seulement pour les besoins du service.

Aucune personne, autre que le capitaine ou l'un de ses officiers, n'aura le droit de profiter de cette embarcation dès que les dépêches y seront embarquées.

Dans le cas où le bâtiment serait forcé de mouiller en rade par suite de mauvais temps, l'agent des postes pourra exiger qu'on mette à sa disposition celle des embarcations du bord tenant le mieux la mer. Dans cette circonstance, un officier devra en prendre le commandement.

Art. 28. Dans le cas où un agent de l'inspection générale des finances ou un agent du service des postes en mission relative au service de la correspondance transatlantique, seraient embarqués à bord des bâtiments de la Compagnie, il leur sera accordé gratuitement un passage de première classe, nourriture non comprise.

Art. 29. S'il n'est point placé d'agent des postes à bord des paquebots, ou si cet agent se trouvait, pendant le cours du voyage, empêché pour une cause quelconque de continuer son service, le commandant du bâtiment deviendrait responsable des dépêches au même titre qu'un agent des postes, et ce, sans avoir droit à aucune indemnité à raison de ce fait.

L'administration se réserve, pour les cas énoncés ci-dessus, de prendre telles mesures qu'elle jugera convenables pour assurer la conservation et l'inviolabilité des dépêches.

Art. 30. Dans le cas où, par suite d'un accident éprouvé par un des bâtiments de l'entreprise, le voyage commencé ne pourrait s'achever, l'agent des postes sera chargé, si faire se peut, et en s'entendant à ce sujet avec les capitaines et les agents de la compagnie, d'assurer le transport des dépêches par le premier paquebot français ou étranger se rendant au lieu de leur destination ou en communication avec les points intermédiaires ou correspondants. Les frais de ce transport extraordinaire seront à la charge de la Compagnie et retenus par l'administration sur le paiement de la subvention, selon les formes établies par le § 1er de l'article 41.

Lorsque, par une cause quelconque, les dépêches ne pourront être transportées, ainsi qu'il est dit ci-dessus, et ne seront acheminées qu'au moyen du paquebot accomplissant le voyage réglementaire qui suivra le voyage interrompu, le parcours non effectué dans les conditions du présent article donnera lieu à une réduction proportionnelle de la subvention.

Art. 31. Il ne sera reçu à bord que les dépêches et correspondances remises à l'agent des postes pour entrer dans le service postal, et les papiers de service comprenant les connaissements et les expéditions de navires, ainsi que la correspondance de la Compagnie avec ses agents et de ceux-ci avec elle. Les lettres et paquets formant cette correspondance devront être placés sous bandes, mais resteront entre les mains du capitaine.

Toutefois, en cas de suspicion de fraude, l'agent des postes aura le droit d'exiger l'ouverture des lettres et paquets, et procédera à un examen sommaire de leur contenu.

Conformément aux dispositions de l'arrêté du 27 prairial an IX, il est interdit à la Compagnie de transporter des plis cachetés.

Toute contravention aux lois sur le transport des lettres commise par la Compagnie ou par ses agents, sera punie conformément aux lois.

En cas de récidive, et si les circonstances démontraient que le fait de contravention doit être attribué

Digitized by Google

à l'un des agents de la Compagnie, cet agent, sur la demande du ministre, devra être destitué, sans préjudice des peines qu'il aurait encourues.

CHAPITRE VIII.

Du transport des passagers et des marchandises.

Art. 32. La Compagnie aura la faculté de transporter par les paquebots des passagers et des marchandises.

Le produit du transport des passagers, des matières d'or et d'argent et des marchandises, appartiendra à la Compagnie.

Le produit de la taxe des correspondances et de leur transport appartiendra à l'administration des postes.

La Compagnie ne pourra faire aucune opération commerciale soit pour son compte, soit en participation, sur toutes les lignes indiquées au présent cahier des charges.

Art. 33. Les passagers militaires voyageant sur réquisition de l'administration, seront admis sur les paquebots de la Compagnie avec leur famille et leur suite, en vertu d'une lettre des commissaires du gouvernement en France, des gouverneurs et des commandants de station dans nos colonies, à 30 0/0 de rabais sur les prix adoptés par la Compagnie.

Toutefois, la Compagnie devrait être prévenue huit jours d'avance, si l'embarquement des passagers, en vertu du présent article, excédait le quart des places disponibles sur chaque navire.

Les membres des ordres religieux seront admis gratuitement à bord des paquebots, en France, sur la réquisition du ministre des finances, transmise par les commissaires du gouvernement; dans nos colonies, sur celles des gouverneurs, et à l'étranger, sur celle des agents diplomatiques ou consulaires.

Les marins, les soldats convalescents des stations et garnisons coloniales, les rapatriés et les indigents, seront transportés aux frais de l'État, au prix de 7 fr. par jour, nourriture comprise; la nourriture sera celle de l'équipage pour les classes énumérées ci-dessus, à l'exception des sous-officiers, qui seront admis à la table des maîtres.

Le nombre des personnes embarquées, aux termes des deux paragraphes précédents, ne pourra excéder dix par voyage, sans le consentement de la Compagnie.

Le département de la marine aura, sur chaque paquebot, droit à vingt places pour sous-officiers, marins ou soldats et personnes assimilées, au prix de 7 fr. par jour et aux conditions de nourriture indiquées ci-dessus.

Art. 34. Les passagers seront traités convenablement à bord. Un registre sera toujours ouvert pour recevoir les plaintes que l'on croirait devoir exprimer. La commission de surveillance appréciera l'importance de ces plaintes et jugera s'il y a lieu d'en référer au ministre des finances. Dans ce cas, le ministre aura le droit de provoquer le remplacement des agents reconnus coupables.

Art. 35. La Compagnie sera tenue de recevoir à bord de ses paquebots, quand elle en sera requise, jusqu'à concurrence du dixième du tonnage du bâtiment, les armes et approvisionnements de diverses natures destinés au service de l'Etat. Les frais de transport de ces objets seront payés avec un rabais de 30 0/0 sur le prix du tarif établi par la Compagnie. En cas d'embarquement de munitions de guerre, toute la responsabilité des risques qu'elles occasionneront demeurera à la charge de l'Etat. Si l'Etat fait accompagner ces munitions par un agent spécial, la Compagnie devra suivre ses indications pour l'arrimage des munitions à bord et les précautions à prendre.

Il est d'ailleurs bien entendu que la Compagnie ne sera tenue de recevoir que les quantités d'objets qui pourront être contenues dans l'emplacement disponible à bord de ses paquebots au moment où elle aura été prévenue.

CHAPITRE IX.

Des pénalités.

Art. 36. Les départs des paquebots auront lieu aux jours et heures fixés par l'administration des postes.

Tout retard dans l'heure du départ, tant des points extrêmes que des points intermédiaires de chaque ligne, hors les cas de force majeure dûment constatés, et ceux où les paquebots auront été retenus temporairement par l'autorité compétente, rendra la Compagnie passible d'une amende de 50 francs par heure.

Au delà de douze heures consécutives de retard non justifié, l'amende sera portée à 100 francs par heure.

S'il est prouvé que le retard a eu pour cause l'embarquement tardif de marchandises, ces amendes seront doublées.

Art. 37. Dans le cas où le retard apporté au départ d'un paquebot dépasserait vingt-quatre heures, le commissaire du gouvernement, et à son défaut les agents des postes, prendront, de concert avec les autorités locales, la Compagnie entendue, toutes les mesures nécessaires pour assurer le service des dépêches, et tous les frais résultant des dispositions prises seront mis à la charge de la Compagnie.

Lorsque, par une cause quelconque, les dépêches ne pourront être expédiées que par le paquebot qui effectuera le départ réglementaire postérieur au départ non accompli, le nombre de lieues qui n'aura pas été parcouru dans ces conditions donnera lieu à une réduction proportionnelle de la subvention.

Art. 38. Les vitesses déterminées par l'article 19 étant des vitesses moyennes, c'est-à-dire sauf les cas de force majeure dûment constatés, indépendantes des circonstances favorables ou défavorables du vent et de la mer, les paquebots de la Compagnie devront accomplir annuellement leurs traversées dans les limites de temps suivantes, savoir :

Ligne de New-York, trajet entre Cherbourg et New-York,	14,040 h.
Ligne principale du Brésil,	25,001
Ligne annexe,	6,448
Ligne principale des Antilles,	17,796
Lignes annexes,	12,357

Si ce temps est dépassé d'un quarantième, c'est-à-dire pour New-York de 351 heures, pour le Brésil et son annexe de 801 heures, et pour les Antilles et annexes de 759 heures, il sera fait, pour le premier quarantième, une retenue de 4 0/0, pour le second, de 8 0/0, pour le troisième, de 12 0/0, et ainsi de suite de 4 en 4 0/0 pour chaque quarantième, sur la subvention afférente à la ligne.

En cas de relâche non justifiée par des circonstances de force majeure, l'amende sera portée, pour une première relâche, à 1,000 et à 2,000 francs pour la seconde; à la troisième infraction, cette amende pourra être portée à 5,000 francs.

Dans les cas prévus par le paragraphe précédent, s'il a été embarqué ou débarqué des marchandises ou des voyageurs, les amendes seront doublées.

Art. 39. En cas de perte d'un paquebot, si le remplacement prescrit par l'art. 18 n'a pas lieu dans le délai fixé, la Compagnie sera passible, par chaque jour de retard, d'une amende de 500 francs s'il s'agit de remplacer un navire de 750 chevaux, d'une amende de 400 francs s'il s'agit de remplacer un navire de 600 chevaux, d'une amende de 300 francs s'il s'agit de remplacer un navire de 450 chevaux, d'une amende de 200 francs s'il s'agit de remplacer un navire de 400 chevaux, et d'une amende de 150 francs s'il s'agit de remplacer un navire de 200 chevaux.

Art. 40. Dans le cas où la Compagnie ne commencerait pas le service dans les délais fixés par l'art. 15 ci-dessus, elle subira une retenue de 150 francs par jour de retard et par chaque ligne qui ne sera pas en pleine activité de service.

Art. 41. Le montant des amendes et des retenues, fixé conformément aux dispositions des articles ci-dessus, sera prélevé par l'administration sur les sommes dues à la Compagnie.

CHAPITRE X.

Durée du traité.

Art. 42. La durée du traité sera de vingt années consécutives à partir de trois ans après la date de la concession, ou à partir de l'époque à laquelle tous les services seront en pleine activité, si cette époque est antérieure aux trois ans.

A l'expiration des vingt années, elle continuera d'année en année, aux mêmes conditions et par tacite reconduction, à moins de notification contraire faite, un an à l'avance, par l'une des deux parties.

CHAPITRE XI.

Mode de paiement de la subvention. Époque des paiements.

Art. 43. Moyennant la subvention qui sera allouée, la Compagnie exécutera les services mentionnés à l'article 1er du présent cahier des charges, à ses frais, risques et périls, et toutes les dépenses de nature quelconque, y compris les risques de mer, seront à sa charge.

Art. 44. Le paiement de la subvention sera ordonnancé à terme échu par l'administration des postes, de mois en mois et par douzième, sous la déduction des retenues qui auraient pu être prononcées dans les cas prévus au présent cahier des charges.

Avant la mise en activité complète de tous les services, la subvention ne sera acquittée que proportionnellement au parcours effectué.

Les paiements auront lieu à Paris ou dans un des ports d'attache, au choix de la Compagnie.

CHAPITRE XII.

Du cas de guerre.

(Du règlement des indemnités.)

Art. 45. En cas de guerre maritime, le gouvernement supportera les chances de guerre qui pourraient en résulter, à moins qu'il n'ait mis la Compagnie en demeure de cesser son service.

Après la mise en demeure, la Compagnie aura la faculté de cesser tout ou partie de son service. Le temps de la cessation totale ou partielle sera, au choix de la Compagnie, compris ou non compris dans la durée de la concession.

Si la Compagnie cesse la totalité de ses services, l'État pourra prendre possession des bâtiments de la Compagnie, de son matériel et de ses approvisionnements.

Il sera fait du tout une estimation par une commission composée de deux personnes au choix du ministre des finances, et de deux autres personnes au choix de la Compagnie. Ces quatre personnes, à la majorité des voix, en désigneront une cinquième à laquelle la présidence sera dévolue. En cas de partage des voix, cette désignation devra être faite par le tribunal civil du siége de la Compagnie.

Après la guerre, les bâtiments, le matériel et les approvisionnements seront remis, lors de la reprise du service, sur une estimation semblable qui tiendra compte des dépréciations et des pertes pour une cause quelconque.

Au préalable, l'État fera réparer les navires pour qu'ils puissent exécuter le service postal et commercial.

L'État paiera à la Compagnie, pour tout loyer, une somme annuelle représentant l'intérêt à 5 0/0 du capital réglé par la Commission ci-dessus. La subvention sera d'ailleurs suspendue pendant toute l'interruption du service.

Art. 46. Dans le cas où l'État n'userait pas de la faculté qui lui est donnée de prendre possession des bâtiments, du matériel et des approvisionnements de la Compagnie, il aurait à lui payer, à partir du jour de la cessation de tous les services, un intérêt de 5 0/0 de son capital, plus 5 0/0 pour dépréciation de la valeur de bâtiments, du matériel et des approvisionnements, le tout réglé par la Commission instituée par l'art. 45.

Art. 47. Dans tous les cas, la guerre étant terminée, le ministre des finances pourra relever la Compagnie des obligations du marché, si les événements de la guerre l'avaient mise dans l'impossibilité de reprendre le service.

De son côté, la Compagnie aura la faculté de se refuser à exécuter, immédiatement le traité, si les bâtiments livrés par elle à l'État ne lui étaient pas rendus en assez grand nombre pour permettre d'effectuer un service complet.

Dans ce cas, des arrangements seraient pris entre le ministre des finances et la Compagnie, relativement

Digitized by Google

aux époques de l'exécution partielle ou intégrale de telle ou telle ligne.

Art. 48. En toute circonstance politique extraordinaire, même hors le cas de guerre maritime, le gouvernement pourra acheter ou prendre à fret un ou plusieurs paquebots. Dans les mêmes circonstances et en cas d'urgence, les gouverneurs dans les colonies qui auraient à opérer des mouvements de troupes, pourront requérir l'embarquement de ces troupes sur les navires de la Compagnie.

Dans ces deux cas, l'indemnité de vente ou d'affrétement, ainsi que celle pour les dommages que la Compagnie pourrait en éprouver dans l'exécution de son service, seront réglés par la commission instituée par l'art. 45.

CHAPITRE XIII.

Mode de concession.

Art. 49. La concession des services mentionnés dans le présent cahier des charges aura lieu par la voie de l'adjudication avec publicité et concurrence.

Nul ne sera admis à concourir à l'adjudication, s'il n'a été préalablement agréé par une commission qui sera instituée à cet effet par un décret impérial.

Il sera procédé à l'adjudication, au plus tard, dans les six mois de la promulgation de loi qui aura déterminé le maximum de la subvention.

Si la mise en adjudication demeure sans résultat, le ministre des finances pourra concéder directement l'exploitation des lignes.

CHAPITRE XIV.

Dispositions particulières.

Art. 50. Dans le cas où, pour toute autre cause que le cas de guerre, ou de force majeure, qui s'opposerait à la continuation du service faisant l'objet du présent cahier des charges, la Compagnie suspendrait ou cesserait l'exploitation, l'État aurait le droit de reprendre à dire d'experts les bâtiments avec tout tout le matériel et leurs approvisionnements, sans préjudice des dommages-intérêts qui pourraient être dus à l'État.

Art. 51. La Compagnie ne pourra sous-traiter de son entreprise en tout ou en partie, sans le consentement par écrit du ministre des finances. S'il était reconnu qu'elle eût sous-traité sans ce consentement préalable, le ministre des finances serait en droit de résilier le traité sans indemnité pour la Compagnie.

Art. 52. Toutes les difficultés auxquelles pourrait donner lieu l'exécution ou l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le ministre des finances, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 53. La Compagnie aura son siége à Paris.

Ce projet de cahier des charges a été délibéré et adopté par le Conseil d'État dans ses séances des 2 et 4 mai 1857.

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi, 7 mai :

Nous avons dit dans notre dernier bulletin que des petites parties de fonte de forge avaient été traitées à 170 fr.; on nous assure que pour des affaires plus importantes, de 100 à 200,000 kilog., on a accédé à ce prix; dans cette dernière huitaine, on ne cite aucun marché important. Les prix tenus sont, suivant les transactions et l'époque de livraison, 165, 167 50 et 170 fr.

Fer laminé 330 à 340 fr., franco dans toutes les gares.

Fer forgé, 370 fr. en gare de Saint-Dizier.

PARIS.

Les prix des fers peuvent être raisonnés comme suit : laminés de fonte au coke 300 à 310, laminés de fonte au bois 320 à 340, fers martelés 390. On ne pourrait pas en ce moment assigner de cours aux fers anglais.

Dans les magasins, les prix sont à peu près les mêmes : laminés au bois 330 à 340, d° au coke 310 à 320, fers forgés 410 à 420, fers du Berri 530 à 540.

Machine à la houille 400 à 430 les n°s 21 et 20, toujours en assez bonne demande.

Le fil de fer quincaillier 90 fr. le clair et 88 le fil recuit.

La pointe conserve son tarif à 52 fr. le n° 20, 54 le n° 19, 57 le n° 18, 60 le n° 17, et 63 le n° 16.

MÉTAUX.

Cuivre. On cote maintenant : Best Selected 3,225 f. la tonne, Tough Cake et Tile 3,150 : c'est une diminution de 225 fr.

Cuivre anglais à 325 de 332 fr. 50; cuivre du Chili 305, cuivre de Russie Paschkoff 349, d° Demidoff 350 fr.

Etain. — Hollande, le Banca au-dessous de fl. 87. Londres, baisse de 10 fr. par 100 kilog.

Zinc. — Hambourg, mb. 18 à 18.2 pour le Silésie (68 fr.)

Le Silésie brut vaut à Paris 76 à 77 fr., le laminé 78 fr.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 29 avril :

A l'activité remarquée ces jours passés a succédé plus de calme et les prix ont un peu fléchi ; cependant les exportations restent en bonne voie, mais il n'y a pas de disposition à spéculer.

Il y a offres aux prix ci-dessous :

Numéros mélangés 95 fr. 35 à 95 fr. ;
Gartsherrie n° 1, 100 fr. 60 à 101 fr. 25, il y a rareté de cette marque ;
Calder n° 1, 98 fr. ;
Glengarnock n° 1, 96 fr. 25 ;
Blair et Eglinton n° 1, 95 fr. 65.

Fers d'Ecosse : barres marchandes 225 fr., fers d'angles 237 50, fers à clous 250, cercles 262 50, tôles pour chaudières 275, d° pour navires 262 50, d° fines 282 50.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 30 avril :

Fontes. Fonte affinage, 10 25 les 100 kil. — Fonte de moulage peu demandée ; faute d'acheteurs, elle n'a pas de cours bien régulier ; elle est offerte à des prix qui varient depuis 10 75 jusqu'à 12 fr., pris aux usines.

Fers. Les ordres sont à peu près nuls ; il y a un peu de baisse. Les laminés, qualité n° 1, sont offerts à 21 fr. en première classe ; d° n° 2, 23 fr. ; d° n° 3, 25 fr. D'autres usines maintiennent encore leurs prix à 1 fr. plus cher.

Minerais. Il s'est fait quelques ventes en spéculation de minerais de Morialmé aux prix de 46 à 48 fr. la cense lavée. Les autres sortes valent : oligistes 1re qualité 14 à 15 fr. la tonne ; oligistes communs 6 à 7 d° ; hydratés métis d'Acoz 20 à 22 fr. la cense lavée.

Charbons. Cette semaine, passablement d'expéditions ont été faites en demi-gras, mais ce n'est pas une reprise. Le marché continue à languir surtout pour les gras et maigres. Le stock au rivage ou aux carreaux des fosses n'est pas important.

Coke. Vente difficile. Les fourneaux du Nord ont passé quelques ordres, mais sans marché. Prix : fr. 22 50 à 23 suivant l'importance de la fourniture.

BOIS.

Nous répéterons : rareté de sciages, partant prix fermes, avec faveur pour les beaux lots. Deux lots d'entrevous vendus dernièrement ont fait, l'un 130 fr., l'autre 135, en bons ordinaires; un lot d'échantillon bien assorti et bien exploité s'est traité à 185 fr., 12, 12.

De bons entrevous, bois tendre, provenant de gros chênes et de nos meilleures forêts, sont tenus à 145 fr.

O. Sauvique.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

BANQUE D'ANGLETERRE.

SITUATION AU 25 AVRIL 1857.

ÉMISSION.

	LIV. ST	FRANCS.
Passif.		
Billets émis.	23,308,485	582,712,125
Actif.		
Avances à l'État . . .	11,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,459,900	86,497,500
Espèces et lingots (or).	8,833,485	220,837,125
Somme égale. .	23,308,485	582,712,125

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque. .	14,553,000	363,825,000
Réserve	3,263,516	81,587,900
Compte courant de l'État créditeur.	5,311,645	132,791,125
Comptes particuliers. .	9,450,496	236,262,350
Billets à sept jours et autres.	725,055	18,126,375
	33,303,710	832,592,750
Actif.		
Créances sur l'État . .	11,333,126	283,328,150
Créances particulières.	17,729,004	443,225,100
Billets de banque en portefeuille.	3,519,830	87,995,750
Numéraire	721,750	18,043,750
	33,303,710	832,592,750
Augmentation :		
Compte courant de l'État	460,241	11,505,025
Billets en circulation. .	16,979	424,475
Réserve	9,829	245,725
Diminution :		
Créances.	675,353	16,883,825
Comptes particuliers. .	1,212,916	30,322,900
Réserve métallique. . .	50,316	1,257,850
Portefeuille.	104,424	2,610,600

L'Annuaire officiel des Chemins de fer pour 1857, par M. Petit de Coupray, formant un beau volume de 700 pages avec carte des chemins de fer de l'Europe, a paru lundi 5 avril courant, chez MM. Napoléon Chaix et Cie, propriétaires-éditeurs, rue Bergère, 20. — Prix : 5 fr. broché, et relié 6 fr. — *Franco* par la poste, 7 fr. — Envoyer un mandat sur Paris, ou des timbres postes. — Prix de la collection des sept volumes reliés, 42 fr.

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1856. id. 795 id.)

Du 30 avril au 6 mai 1857.

106,067 voyageurs.....	346,390 17
Bagages, marchandis, etc.	604 860 98
Total.....	951,451 15

Semaine correspondante de 1856.

95,112 voyageurs	314,935 24
Bagages, marchand., etc.	501,912 55
Produit total.....	815,947 79
Différence en faveur de 1857	135,503 36

Produit par kilomètre :

1857, 795 kilomètres exploités..	1,196
1856, 795 id.	1,026

Recette totale depuis le 1er janvier

1857.....	16,674,071 81
1856.....	15,269 207 00
Différence..	1,404,864 75

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :

En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :

En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Du 30 avril au 6 mai 1857.

75,310 Voyageurs...	357,608 16
Bagages, marchandises, etc.....	790,357 20
Total.....	1,147,965 36
Semaines correspondantes de 1856 .	883,459 68
Différence en faveur de 1857.....	264.505 68
Recettes depuis le 1er janvier 1857.	19,958,091 74
Recette correspondante de 1856	16,100,084 20
Différence en faveur de 1857....	3,858,007 54

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 930 kilomètres)
(1856. id. 876 id.)

Du 30 avril au 6 mai 1857

247,490 voyageurs.....	432,695 99
Marchandises, etc., grande vitesse ...	51,251 00
— petite vitesse....	368,791 23
Total de la semaine..... ..	852,738 22
Semaine correspondante en 1856....	673,006 04
Augmentation en 1857.....	179,732 18
Recettes depuis le 1er janvier 1857	13 065,209 38
id. id. 1856	10,992,018 50
Différence en faveur de 1857.	2,073,190 88

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

(1857. Longueur exploitée, 656 kilom.)
(1856. id. 617 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,393 72.
— 1856, 1,200 52.

Recettes du 30 avril au 6 mai 1857

Grande vitesse) 68,794 voyageurs..	350,190 70
Grande vitesse) marchand.....	113,987 55
Petite vitesse) marchand.....	443,541 35
Total.....	907,719 60
Semaine correspondante de 1856....	740,723 85
Différence en faveur de 1857	166,995 75
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	17,231,813 12
id. id. 1856	12,521,852 95
Différence en faveur de 1857...	4,709,990 15

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.

(1857. Longueur exploitée 1282 kilomètres.)
(1856. id. 1069 id.)

8e année. — 18me semaine.

Du 30 avril au 6 mai 1857.

93,134 Voyageurs.....	351,436 70
Marchandises.....	588 328 70
Total de la semaine.....	939,765 40
Recettes antérieures.....	14,194,774 68
Total général.....	15,134,540 17
18me semaine de 1857	939,765 40
Semaine correspondante de 1856.	778,749 43
Différence en faveur de 1857...	161,016 06
Exercice 1857.....	15,134,540 17
d. 1856	13,826,572 62
Différence en faveur de 1857...	1,307,967 55

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont et prolongements.

Longueur exploitée : 125 kilomètres

Du 30 avril au 6 mai 1857.

8,753 Voyageurs	17,053 60
Bagages, marchandises, etc.....	26,014 81
Total.....	44,568 41
Recettes antérieures....	649,930 26
Total depuis le 1er janvier.....	694,498 67

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 523 id.

Recettes du 30 avril au 6 mai 1857

58 899 Voyageurs.....	218.744 45
Bagages et marchandises	406 049 44
Total de la semaine.....	624 793 89
Semaine correspondante de 1856.. ..	522 100 90
Augmentation	102,792 99
Total des recettes, à partir du 1er janvier 1857.....	11,005,395 83
Période correspondante de 1856 .	8,613,530 00
Augmentation. ...	2,391,865 33

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

(1857. Longueur exploitée, 188 kilom.

Du 30 avril au 6 mai.

(Section de Lyon à Roanne.)

9,000 Voyageurs.....	31 340 95
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	156,650 13
Total.....	187,900 08
Recettes antérieures.....	3,260,650 20
Total de l'exercice 1857.....	3,448,530 28
Recette correspondante 1856	124,012 85
Total de l'exercice 1856...	3,438,922 23

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).

(1857. Longueur exploitée, 105 kilom.)

Voyageurs.....	14,579 43
Bagages, marchandises, etc.....	25,133 63
Total.....	39,713 06
Recettes antérieures	667,837 98
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	707,551 04
Semaine correspondante en 1856.....	33,774 12
Recettes depuis le 1er janvier 1856....	551,357 72
Recettes totales de la semaine sur les 2 sections.....	227,013 14
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....	3,928,468 18
Total.....	4,150,081 32

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 713 kilomètres.
Id. en 1856, 307 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 160 id.

Recettes du 30 avril au 6 mai 1857

CHEMIN DE FER.

31,386 voyageurs	123,112 10
Bagages, marchandises, etc.	140,796 59
TOTAL	263,908 69
Recettes du CANAL LATÉRAL	25,947 78
Recettes antérieures	3,435,004 25
Total depuis le 1er janvier 1857	3,724,860 72
18e semaine de 1857. Chemin de fer	263,908 69
id. Canal latéral	25,947 78
Total de la semaine en 1857	289,856 47
18e semaine de 1856. Chemin de fer	84,324 55
id. Canal latéral	18,656 36
Total de la semaine en 1856	102,980 91
Différence en faveur de 1857.	186,875 56

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857	3,724,860 72
856	1,645,759 51
Différence en faveur de 1857	2,079,101 21

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1857,	370 13	123 60
1856,	274 67	124 37
Augmentation,	95 46	Diminut 00 81

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Section de Lyon à Bourg.)

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 30 avril au 6 mai.

8,004 Voyageurs	18,739 70
Bagages, marchandises, etc.	8,087 18
Total	26,827 10
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1857	399,959 25
TOTAL	426,786 35

CHEMIN DE FER D'ORSAY.

Circulation et recettes comparatives du mois de Avril 1857.

(1857. Longueur exploitée, 23 kilomètres)

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages etc.	Totaux.
1857	56,475	35,217 75	1,224 55	36,442 30
1856	53,023	32,890 55	1,267 65	34,158 20
En faveur de 1857	3,452	2,327 20	» »	2,284 10
En faveur de 1856	»	»	43 10	»

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 278 kilom.)

Du 25 avril au 1 mai 1857.

7,444 Voyageurs	35,634 72
Bagages, marchandises, etc.	63,241 29
Total de la semaine	98,876 03
Recettes de la semaine correspondante de 1856	67,741 80
Différence en plus en 1857	31,134 22
Recettes antérieures	1,506,775 06
Total	1,665,651 08

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

1857. — Longueur exploitée, 402 kilomètres.
1856. — — — 402 —

Recettes du 5 au 11 avril 1857.

(Les recettes seront dorénavant publiées toutes les semaines.)

43,846 Voyageurs	108,390 96
4,027 tonnes de marchandises	46,073 64
Total	154,464 60

L'usage des relevés de recettes hebdomadaires n'existant pas sous la précédente administration, la comparaison avec la semaine correspondante de 1856 ne peut être établie.

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 23 au 29 avril 1857.

Voyageurs	27,969 05
Bagages	926 85
Marchandises : grande vitesse	2,368 80
Id., petite vitesse	10,407 60
Exploitation de Biella	4,871 23
Exploitation de Vercelli-à-Valence	3,893 15
Ensemble	50,457 58
Recette correspondante de 1856	34,101 17
Différence en faveur de 1857	16,356 41

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. id. 1,039 id.

Du 30 avril au 6 mai 1857.

	En francs, au change de 121 1/2
40,765 voyageurs	247,945 68
26,767 tonnes Marchandises	369,792 59
Total de la semaine	617,738 27
Semaine correspond. 1856	570,012 34
Différence en faveur de 1857	47,725 93
Recettes depuis le 1 janvier 1857	9,228,645 »
Recettes depuis le 1 janvier 1856	10,200,558 »
Différence en faveur de 1856	977,913 »

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

18e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 27 avril au 3 mai

5,189 voyageurs. — 23,281 quint. bagages, marchandises	fr. 12,700 75
Recette correspondante de 1856	8,462 30
Augmentation	4,238 45
Recettes depuis le 1er janvier 1857	162,860 55
Recette correspondante de 1856	95 149 55
Différence en faveur de 1857	67,711 » »

CHEMIN DE FER NORD-EST SUISSE.

1857. — Longueur exploitée : 114.4 kilomètres.
1856. — 100.8 —

Avril 1857 (*)

58,500 voyageurs	76,000 »
231,000 quint. marchandises et bagages	81,000 »
Total du mois	157,000 »
Mois correspondant de 1856	89,042 » »
Différence en faveur de 1857	67,958 » »
Recettes depuis le 1er janvier 1857	564,130 » »
Recettes correspondantes 1856	297,836 » »
Différence en faveur de 1857	266,296 » »

(*) Résultat approximatif.

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

(Lignes de Bâle à Sissach et Aarau-Olten-Lucerne, 84 kilomètres.)

Recettes du 1 au 30 avril 1857.

	Voyageurs	Marchandises quintaux à 50 kil.	Recettes
Du 1er au 30	53,433	136,203	83,000 »
Mois précédents	136,573	308,112	175,441 47
Totaux	190,006	444,315	258,441 47

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 12 au 25 avril 1857

7,896 voyageurs	fr. 5,483 40
Marchandises	668 40
Recettes antérieures	106,008 05
Total	112,159 85

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (18e semaine)		Par journée de voiture	
		1re classe.	2e classe.
Du 3 au 9 mai 1857	251,970 40	84 13	50 05
Semaine correspondante de 1856	204,471 65	70 46	42 98
Rec. depuis le 1er janv. 1857	3,892,901 49	74 39	42 88
Période correspondante de 1856	3,510,747 65	67 43	41 37
Différence en faveur de 1857	382,150 75	6 96	1 51

Digitized by Google

CHEMIN DE FER DU NORD.

Les administrateurs du chemin de fer du Nord ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les titres actuels des actions, dépourvus de coupons, seront échangés contre de nouveaux titres, à partir du 11 mai courant, de dix à trois heures, à la caisse centrale de la Compagnie, place Roubaix, 24, à Paris.

Ceux de MM. les actionnaires qui ont déposé leurs actions dans la caisse de la Compagnie n'ont aucune formalité à remplir pour cet échange; ils recevront, lors du paiement du dividende, au 1er juillet prochain, de nouveaux certificats de dépôt indiquant les numéros des nouveaux titres qui leur auront été attribués.

A cause de cet échange, les actions anciennes ne seront plus admises désormais dans la caisse des dépôts; les nouveaux titres ne pourront y être reçus qu'après le paiement du dividende.

COMPAGNIE DES

CHEMINS DE FER DE L'EST,

rue et place de Strasbourg. — Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations que le jeudi 28 mai, à deux heures précises, il sera procédé en séance publique, au siége de la Société, au tirage de :

63 obligations de la Compagnie de Paris à Strasbourg (émission de 1852);
17 obligations de la Compagnie de Paris à Strasbourg (rachat de l'embranchement de Gray);
74 obligations de la Compagnie de l'Est (rachat de la ligne de Bâle);
148 obligations de la Compagnie de l'Est (émission de 1854),

Ensemble, 302 obligations à rembourser à 650 fr., à partir du 1er juin 1857.

8 obligations de l'ancienne Compagnie de Montereau à Troyes (émission de 1852);
163 obligations de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle pour la ligne de Wissembourg (émission de 1850);
32 obligations de la Compagnie de Mulhouse à Thann,

Ensemble, 203 obligations à rembourser à partir du 1er juillet 1857, savoir :

Celles de la Compagnie de Montereau, à 1,250 fr.
Celles de Wissembourg, à 625
Celles de Mulhouse à Thann, à 1,000

Et 32 obligations de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle (emprunt de 1843, à rembourser à 1,250 fr., à partir du 1er octobre 1857).

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

MM. les souscripteurs des chemins de fer espagnols des Pyrénées à Madrid et à la Méditerranée, sont de nouveau invités à se présenter dans les bureaux de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France, place Vendôme, 16, de midi à trois heures, pour y faire l'échange des certificats provisoires à eux délivrés contre des titres au porteur de la Compagnie anonyme des chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante, et recevoir par chaque certificat d'une action, une somme de 3 fr. 50 c. pour la part de chaque action dans les intérêts produits par les fonds disponibles.

Le titre au porteur délivré en échange du titre provisoire donne droit, conformément aux statuts :

1° A un intérêt de 6 0/0 à dater du 31 janvier 1857 ;

2° Au partage des bénéfices de l'exploitation des chemins de fer. Lesdits bénéfices, à dater du 10 juillet 1856, époque de la prise de possession de 278 kilomètres déjà en exploitation, seront, conformément à la décision de l'assemblée générale qui a eu lieu à Madrid, le 29 janvier dernier, compris dans le premier inventaire de la Compagnie.

Paris, le 14 mai 1857.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

MM. les porteurs d'actions et obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans *ses succursales*, les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission qui vient d'être réduite de 1/2 à 1/4 0/0.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans ses succursales les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,
G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Avis aux porteurs d'obligations 5 et 3 0/0. — Les coupons de ces obligations sont payables au choix des porteurs :

Sans frais, — dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, à Lyon et Marseille.

Moyennant une commission de *un quart pour cent*, dans toutes les succursales de la Banque.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

AVIS. — Le public est prévenu que la Banque de France admet les actions de la Compagnie de Saint-Rambert à Grenoble au privilége des prêts sur dépôts de valeurs.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

Tirage de 117 obligations des emprunts réunis de Saint-Etienne à Lyon.

Le Conseil d'administration du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations des emprunts réunis de Saint-Etienne à Lyon, qu'il sera procédé, le 28 mai courant, à trois heures et demie, en séance publique, au tirage de 117 obligations des emprunts réunis à amortir au 1er juillet 1857.

Le secrétaire général,
LÉON SAY.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DES ARDENNES ET DE L'OISE.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire.

MM. les actionnaires du *Chemin de fer des Ardennes et de l'Oise* sont invités à se réunir en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, le 13 juin prochain, à trois heures, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin 49 bis, à l'effet d'entendre le rapport du conseil d'administration et recevoir les comptes de l'exercice 1856, et de délibérer s'il y a lieu :

1° Sur divers projets ayant pour objet l'extension et la modification des lignes concédées ;

2° Sur l'augmentation du capital nécessaire au développement du réseau;

3° Sur un projet d'alliance et de fusion avec la Compagnie générale des chemins de fer de l'Est ;

4° Sur les pouvoirs à donner au conseil d'administration aux effets ci-dessus et afin de poursuivre auprès du gouvernement la révision des statuts ;

5° Enfin sur toutes autres questions qui pourront être mises à l'ordre du jour.

Les actionnaires qui seront possesseurs de vingt actions ou plus, qui désireront assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres quinze jours au plus tard avant l'époque fixée pour la réunion, au siége de la Société, rue de Provence, 70, de onze heures à trois heures.

Aux termes des statuts, nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaire, s'il n'est actionnaire lui-même.

Des modèles de pouvoir seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie, et une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chaque déposant.

Les cartes d'admission délivrées pour l'assemblée du 29 avril dernier, qui n'a pu avoir lieu, faute d'un dépôt suffisant de titres, serviront pour la réunion du 13 juin prochain.

Le Secrétaire du Conseil,
Arthur BAIGNÈRES.

CHEMIN DE FER

DE ROME A FRASCATI

Et à la frontière de Naples.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le troisième et dernier versement de 62 francs 50 centimes sur les actions de la Compagnie sera exigible du 1er au 20 mai prochain.

Ce versement sera reçu :

A Paris, à la caisse de la Banque générale suisse, rue Louis-le-Grand, n° 30 ;

A Londres, à l'agence de la Banque générale suisse, Royal Exchange Building's, 2, et à la caisse de The London and County Bank, Lombard street, 21 ;

A Rome, chez MM. Torlonia et Cie.

On déduira sur cet appel le semestre courant, à raison de 7 0/0 l'an, sur les 187 fr. 50c. déjà versés, soit 6 fr. 55 c. par action.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire de l'administration,
A. MALVEZZI.

CHEMIN DE FER DE

CHARLEROY A LA FRONTIÈRE DE FRANCE.

Le Conseil d'administration de la Société du chemin de fer de Charleroy à la frontière de France a l'honneur d'inviter MM. les actionnaires à se réunir le lundi 8 juin prochain, à midi, à Charleroy, hôtel du Grand-Monarque :

1° En assemblée générale ordinaire, à l'effet de délibérer sur les comptes et bilans de la Société, non encore approuvés ;

2° Et en assemblée générale extraordinaire, à l'effet de délibérer sur diverses modifications à apporter d'accord avec le gouvernement belge, aux articles 17, 18, 19, 24, 31, 32 et 43 des statuts sociaux.

Pour être admis à l'assemblée générale, il faut être propriétaire de cinq actions au moins et les avoir déposées quinze jours d'avance entre les mains de M. Mahieu, à Bruxelles, boulevard Waterloo, n° 20 ; à Paris, à la Compagnie du chemin de fer du Nord, bureau de Charleroy ; à Londres, entre les mains de M. Arnold, 59, Harley street, et au siége social, à Marchienne-au-Pont, dans les bureaux de l'exploitation du chemin de fer du Nord belge.

PARC DU RAINCY.

Vente par adjudication, dans ce parc, le dimanche 24 mai 1857, à une heure, de terrains magnifiquement boisés et de toutes contenances, sites délicieux, vastes avenues, eaux abondantes.

Mise à prix, 1 fr. par mètre ; facilité de payer en 2 ans ; remise d'un cinquième à l'adjudicataire qui construit dans la saison.

Station du chemin de fer de Strasbourg dans le parc même ; 10 trains montants, 10 descendants ; billets d'aller et retour ; trajet en 25 minutes.

Plans et renseignements au Raincy, et à Paris, au siége de la Compagnie foncière du Raincy, 5, faubourg Poissonnière.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER ÉLISABETH.

Assemblée générale convoquée pour le lundi 25 mai à Vienne.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'en dehors des points déjà mentionnés dans un précédent avis, le Conseil d'administration leur soumettra également une proposition de diminution du capital social.

Par cause de cette modification de l'ordre du jour de l'assemblée, le terme fixé pour le dépôt des actions et pour le retrait des cartes d'admission est prorogé jusqu'au 16 de ce mois.

Vienne, 9 mai 1857.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

OMNIBUS DE LONDRES

Recettes du 3 avril au 9 mai 1857.
18e semaine.

604 voitures appartiennent à la Compagnie ; 581 ont circulé et ont produit 289,419 fr. 35 c., soit par jour 41,345 fr. 62 c.

La recette totale du 1er janvier au 9 mai 1857 est de 4,972,491 fr. 95 c. La moyenne générale par jour et par voiture, comprenant le service de ville et de banlieue, est de 69 fr. 24 c.

Recettes comparatives :

1857, 18e semaine,
4,972,491 fr. 95 moyenne, 69 fr. 24

1856, 18e semaine,
2,657,004 fr. 30 moyenne, 66 fr. 66

Différence en faveur de 1857,
2,315,487 fr. 65 moyenne, 2 fr. 58

COMPAGNIE LYONNAISE DES

OMNIBUS, VOITURES ET VOIES FERREES.

Avis aux Actionnaires.

Le gérant de la Compagnie lyonnaise des omnibus, voitures et voies ferrées, a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires qu'un appel de 15 fr. par action, dont le versement devait avoir lieu du 20 au 25 avril 1857, a été fait en exécution des statuts de la Compagnie ; et il engage de nouveau MM. les actionnaires en retard à effectuer ce versement, soit à Paris, chez MM. B. Fould et Ce, banquiers de la Compagnie, 22, rue Bergère ; soit à Lyon, chez M. Prosper Dugas, 22, Port-St-Clair ; soit à Marseille, chez MM. Roux de Fraissinet, 85, rue de Paradis.

Faute par MM. les actionnaires en retard de satisfaire à ce nouvel avis, il sera fait application, dans un délai très-rapproché, de l'art. 15 des statuts.

NOUVELLES SCIERIES

Pour débiter les arbres en planches, construites en fer de forge, plus solides, plus légères et moins cher que celles en fonte. Scierie à couper les pilotis sous l'eau. Par Philippe Nicco et Ce, scieurs et constructeurs de machines, 18, rue du Val-de-Grâce. — Bureaux, 56, rue Laffitte.

COMPAGNIE IMPÉRIALE DES

VOITURES DE PARIS

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire pour le lundi 25 mai, à deux heures de relevée, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 49 bis, salle Ste-Cécile, à l'effet d'entendre le rapport de MM. les commissaires nommés dans l'assemblée du 15 avril dernier, et de statuer :

1° Sur l'approbation des comptes de l'exercice 1856 ;

2° Sur les mesures qui pourront être proposées, notamment dans les termes du paragraphe V de l'article 31 des statuts.

Seront admis à l'assemblée tous les propriétaires de cinquante actions et au-dessus qui auront fait le dépôt de leurs titres avant le 21 mai.

Les dépôts seront reçus à partir du 11 mai, au siége de la Société, rue de Rivoli, n° 162.

Ceux de MM. les actionnaires qui n'ont pas retiré leurs titres depuis la dernière assemblée, sont priés de se présenter au siége de la Compagnie, où il leur sera délivré une nouvelle carte d'entrée sur le vu du récépissé d'actions dont ils sont porteurs.

Paragraphe V de l'article 31 des statuts : « L'assemblée délibère sur les » emprunts proposés par les administrateurs, par voie d'obligations négociables ou autrement, sur l'augmentation du capital social, sur les modifications aux statuts, la prorogation de la Société et sa dissolution. »

SOCIÉTÉ ANONYME

DES MINES ET FONDERIES DE ZINC DE LA SILESIE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires de la Société des mines et fonderies de zinc de la Silésie, que le dividende de l'exercice 1856, fixé par l'assemblée générale à 9 fr. 37 par action, sera payé, conformément aux statuts, savoir :

La première moitié, soit 4 fr. 69, à partir du 15 mai courant ;

La seconde moitié, soit 4 fr. 68, à partir du 15 novembre prochain ;

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme, tous les jours non fériés de 10 à 2 heures ;

A Breslau, au siége de la Société ou chez MM. C. F. Lobecke et Ce, banquiers, ou MM. Ruffer et Ce, banquiers

A Angleur (Belgique) à la caisse de la Société des mines de la Vieille-Montagne.

FILATURE ROUENNAISE

(LA FOUDRE). — L'assemblée générale du 4 mai 1857 a voté l'approbation des comptes et fixé à 12f.50 le dividende de 1856, qui sera payé à partir du 18 mai 1857 sur la production des titres, soit à Paris chez MM. Loignon et Ce, banquiers de la Société, rue Chauchat, n° 10 ; soit à la Foudre, au Petit-Quevilly, près Rouen.

Elle a voté en outre les diverses modifications proposées aux statuts, et renouvelé le conseil de surveillance qui demeure composé de MM. J. Cibiel, M. A. Goldsmid, L. Koenigswarter, Eugène Pereire, Rambaud Bovet et F. Grienenger.

Les gérants,
Hartog frères et Ce.

CANAL DE ROANNE.

AVIS.

A partir du 16 de ce mois il sera payé un dividende de 7 fr. 50 c. par action contre le coupon de 1857 : *A Roanne*, à la caisse de la Compagnie, quai des Charpentiers, 24 ; — *à Lyon*, chez MM. Vve Morin-Pons et Morin, petite-rue des Feuillants, 9 ; — *à Paris*, chez MM. Sautter frères, boulevard Montmartre, 14 ; — *et à Genève*, chez MM. Hentsch et Ce, rue du Rhône, 175.

MAISON GUEBHARD,

A la Chapelle-Saint-Denis, rue des Vertus, n° 17, près la barrière des Vertus.

Bois de charpente et sciages de toutes essences.

Fourniture de toutes dimensions fixes en chêne et sapin de la Forêt-Noire et de la Suisse ; bois de premier choix pour le matériel roulant des chemins de fer.

Traverses en chêne et longrines en sapin.

Madriers, chevrons, frises de toutes dimensions.

Parquet chêne, fabriqué à la main, à 4 fr. 80 le mètre carré.

Parquet sapin, à 1 fr. 90, 2 fr. et 2 fr. 40, suivant épaisseur.

Chantier entièrement couvert. Bois secs.

Rue du Four-St-Honoré, 10,
Près l'église Saint-Eustache, côté Saint-Honoré.

MAISON DORY

Fondée depuis 34 ans. 5 services tous les jours. Distributions quotidiennes d'imprimés à domicile. Journaux, brochures, prospectus, convocations. Cartes de visites, lettres de faire part, naissances, mariages, décès, confection d'adresses. Recouvrements de toute espèce de valeurs pour Paris et la banlieue.

M. L. Dory a l'honneur d'informer le public qu'il vient d'ajouter trois nouveaux départs au service de distributions quotidiennes d'imprimés à domicile, qu'il fait depuis 35 ans, à la satisfaction de toutes les administrations de journaux, dans le but d'acquérir son premier service spécial quotidien du matin, et pour satisfaire au désir manifesté par sa nombreuse clientèle.

En vente chez l'auteur, J. MERTENS rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.

TABLEAUX des SALAIRES ou Comptes-Faits des jours et des heures jusqu'à 31 jours de travail, du prix de 1 fr. à 6 fr. 75 c., la journée étant de 10, 11 ou 12 heures ; avec les petites journées converties en journées ordinaires. — Prix : 75 c.

Franco par la poste : 1 fr. (Affr.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

ait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les lundis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, tous les jeudis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Deux départs par semaine pour Constantinople :

L'un, tous les lundis, à 3 heures du soir, par Messine et le Pyrée (Athènes), par embranchement et alternativement, Salonique et Nauplie. —

L'autre, tous les jeudis à 10 heures du matin, par Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, correspondance à Constantinople, pour Varna.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le jeudi à dater du 12 juin.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth et Jaffa. — *Voie d'Alexandrie :* (sans transbordement) chaque deux semaines, le jeudi à dater du 12 juin. — *Voie de Smyrne :* chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 19 juin.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des Iles ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE
- ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi
- ORAN. — Départs tous les vendredi à midi.
- STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les mercredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale,

A Lyon, place des Terreaux

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Les affaires ont été un peu plus satisfaisantes que la semaine dernière sur la rente. La bourse était enfin délivrée de toutes les rumeurs contradictoires relatives au traité de la Banque. Elle se trouvait en face de la combinaison primitive, à laquelle on avait ajouté un amendement rendu nécessaire par les difficultés actuelles de la place. La Banque ne doit prendre des rentes qu'en 1859 pour le montant de son nouveau capital, et l'on est naturellement porté à croire que cet argent sera mis, en attendant, à la disposition du commerce et des affaires financières. La rente 3 0/0, qui était faible pendant les premiers jours de la semaine, de 69 20 à 69 30, a repris à 69 55.

Les actions de Lyon se sont tenues continuellement aux mêmes prix que celles d'Orléans. On a fait depuis quelque temps beaucoup d'arbitrages entre ces deux lignes, et presque toujours à l'avantage de l'Orléans, qui, de 1,460 a repris à 1,485; les actions de Lyon, après avoir fléchi de 1,457 50 à 1,460, ont repris à 1,487 50. Il y a eu depuis deux jours de nombreux rachats sur les actions de Lyon. La Méditerranée, qui avait baissé à 1,980, s'est relevée à 2,025 à l'approche de la liquidation.

Les actions de l'Est ont été plus fermes que la plupart des autres lignes. Une partie des vendeurs a découvert s'est décidée à racheter les actions anciennes; en sorte que l'écart entre les deux catégories d'actions, qui ne devrait être que de 10 fr., s'est élevé parfois jusqu'à 15 et 20 fr. Les actions anciennes sont restées à 752 50, et les nouvelles à 732 50.

Les actions du Midi se sont soutenues au-dessus de 800 et elles ont repris à 815.

Le Nord a éprouvé peu de variations; mais il s'est tenu avec beaucoup de fermeté de 970 à 975.

Les actions de l'Ouest, qui étaient parvenues un moment à regagner le cours de 800 fr. très-fermes à 790.

On a été étonné de la baisse subite des actions de Saint-Rambert, qui, en deux jours, sont tombées brusquement de 655 à 615. Elles ont commencé à se relever à 630 et 625.

Les autres lignes ont été continuellement faibles avec peu de négociations. Le Genève pourtant s'est un peu relevé de l'énorme dépréciation qu'il avait subie depuis un mois. Il a repris de 760 à 767 50.

Les affaires ont été actives sur les chemins de fer romains de 562 50 à 570. Les vendeurs à découvert ont commencé à faire quelques rachats à l'approche de la liquidation du 15.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 7 jusqu'à celle du 14 mars.

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 69 25 à 69 10, elle est restée à 69 30; elle a varié à terme de 69 20 à 69 75, elle a fermé à 69 55.

La rente 4 1/2 0/0 a varié de 91 à 92 25, elle est restée à 91 50.

La Banque a monté de 4,300 à 4,450, elle est restée à 4,425.

Le Crédit mobilier a fléchi de 1,315 à 1,285, il est resté à 1,300.

Les actions d'Orléans ont fléchi de 1,485 à 1,460, elles ont fermé à 1,477 50.

Le Nord a fléchi de 980 à 965, il est resté à 975.

L'Est ancien a fléchi de 762 50 à 755 50, il est resté à 752 50. L'Est nouveau a fléchi de 750 à 732 50, il a fermé à 732 50.

Lyon a fléchi de 1,487 50 à 1,460, il a repris à 1,500, il est resté à 1,487 50.

La Méditerranée a baissé de 2,015 à 1,980, elle est restée à 2,017 50.

Le Midi ancien a fléchi de 812 50 à 802 50, il est resté à 815. Le Midi nouveau a varié de 807 50 à 822 50.

L'Ouest a fléchi de 796 25 à 782 50, il est resté à 790.

Le Grand-Central a monté de 608 75 à 612 50, il est resté à 611 25.

Genève a fléchi de 770 à 760, il est resté à 765.

Saint-Rambert a baissé de 655 à 615; il a repris à 635, et il est resté à 635.

Les Ardennes ont varié de 560 à 570.

Béziers a fléchi de 570 à 540, il est resté à 540.

Les Autrichiens ont monté de 742 50 à 722 50, ils ont fermé à 745.

Le Victor Emmanuel a fléchi de 567 50 à 555, il est resté à 560.

Les Lombards-Vénitiens ont repris de 630 à 637 50, ils ont fermé à 635.

Les Romains ont varié de 562 50 à 570.

Les Saragosse ont varié de 496 25 à 493 75.

Les François Joseph ont varié de 497 50 à 500.

Samedi. — La rente a été faible, mais elle s'est mieux soutenue que les chemins de fer, qui étaient tous en baisse d'une dizaine de francs. Le 3 0/0 a baissé au comptant de 10 c. à 69 10, et à terme de 10 c. à 69 20. Le 4 1/2 a monté de 25 c. à 92. La Banque s'est tenue à 4,300. Le Crédit mobilier a fléchi de 17 50 à 1,290; l'Orléans, de 10 à 1,472 50; le Nord, de 7 50 à 972 50; Lyon, de 10 à 1,475; la Méditerranée, de 22 50 à 1 990; le Midi, de 1 25 à 807 50; l'Ouest, de 5 à 787 50; Genève, de 7 50 à 767 50; Saint-Rambert, de 15 à 650; les Ardennes, de 2 50 à 560; Béziers, de 5 à 565; les actions nouvelles de l'Est, de 2 50 à 742 50; les anciennes se sont soutenues à 757 50; le Grand-Central, à 608 75; les Autrichiens, à 745; les Romains, à 561 25. les Lombards ont fléchi de 1 25 à 631 25; les François-Joseph, de 2 50 à 497 50; les Saragosse, de 1 25 à 493 75.

Lundi. — Les affaires étaient nulles. Les cours de la rente se sont maintenus, mais les actions de chemins de fer ont continué à fléchir. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 05 à 69 15, et à terme de 10 c. à 69 30. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 25 à 91 75. La Banque a monté de 50 à 4,350. Le Mobilier s'est tenu à 1,290; le Midi, à 807 50; Béziers, à 575; les actions nouvelles de l'Est, à 742 50; les actions anciennes ont monté de 2 50 à 760; le Nord, de 2 50 à 975; l'Ouest, de 2 50 à 790; le Grand-Central, de 1 25 à 610; les Autrichiens, de 2 50 à 717 50. Orléans a fléchi de 7 50 à 1,465; Lyon, de 11 25 à 1,463 75; la Méditerranée de 10 à 1,980; Genève, de 2 50 à 765; Saint-Rambert, de 15 à 620; les Ardennes, de 5 à 555. Les Lombards ont monté de 6 25 à 637 50; les Romains, de 2 50 à 563 75; les François-Joseph, de 1 25 à 498 75; les Saragosse, de 3 75 à 493 75.

Mardi. — La spéculation est restée pendant toute la bourse; les derniers cours étaient cependant assez fermes. La rente 30/0 a fléchi au comptant de 05 à 69 10; elle amonté à terme de 10 c. à 69 40. Le 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 50 c. à 91 50. La Banque a monté de 25 à 4,375; le Mobilier, de 7 50 à 1,297 50; Orléans, de 3 75 à 1,468 75; Lyon, de 3 75 à 1,467 50; la Méditerranée, de 7 50 à 1,987 50; le Midi, de 2 50 à 810; l'Ouest, de 2 50 à 792 50; le Saint-Rambert, de 5 à 625; les Ardennes, de 5 à 570. Le Nord a fléchi de 5 à 970; Genève, de 5 à 760; Béziers, de 5 à 560; les Autrichiens, de 1 25 à 716 25; le Victor-Emmanuel, de 2 50 à 557 50. L'Est ancien s'est tenu à 760: l'Est nouveau, à 742 50; le Grand Central, à 610.

Mercredi. — Les cours de la rente étaient beaucoup plus fermes. Les principaux chemins ont également obtenu une légère reprise; mais il y avait encore beaucoup d'incertitude sur le marché. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 25 c. à 69 35, et à terme de 15 c à 69 55; le 4 1/2 0/0, de 50 c. à 92; la Banque, de 25 fr. à 4,400; le Crédit mobilier, de 5 à terme à 1,301 50; Orléans, de 8 75 à 1,477 50; Lyon, de 15 à 1,482 50; la Méditerranée, de 22 50 à 2,040; le Midi, de 5 à 815; le Grand-Central, de 2 50 à 612 50; Genève, de 10 à 770; Saint-Rambert, de 3 75 à 628 75; les Autrichiens, de 1 25 à 747 50. Le Nord s'est tenu à 970; l'Est ancien à 760; l'Est nouveau, à 742 50; les Ardennes, à 570; le Victor-Emmanuel, à 557 50. L'Ouest a fléchi de 1 25 à 791 25; Béziers, de 3 75 à 556 25; les Lombards-Vénitiens, de 12 50 à 636 25. Les François-Joseph ont monté de 1 25 à 500. Les Saragosse se sont tenus à 493 75; les Romains, à 567 50.

Jeudi. — Le début de la bourse était animé sur la rente et sur les principales lignes de chemins de fer; mais de nouveaux symptômes de faiblesse se sont manifestés à la clôture. Le 3 0/0 a varié au comptant de 69 60 à 69 10, et à terme de 69 75 à 69 55; le 4 1/2 0/0, de 91 75 à 91 50; la Banque, de 4,450 à 4,425; le Crédit mobilier, de 1,510 à 1,500; Orléans, de 1,490 à 1,477 50; le Nord, de 970 à 975; l'Est ancien, de 7 65 à 752 50; l'Est nouveau, de 745 à 732 50; Lyon, de 1,495 à 1,487 50; la Méditerranée, de 2,025 à 2,017 50; l'Ouest, de 792 50 à 790; le Midi, de 810 à 815; le Grand-Central, de 612 50 à 611 25; Genève, de 772 50 à 765; Béziers, de 560 à 540; les Autrichiens, de 748 75 a 715; le Victor-Emmanuel, de 562 50 à 560; les Romains, de 550 à 570; les François-Joseph, de 498 75 à 500; les Saragosse, de 493 75 à 495.

Vendredi. — La rente était très-lourde au début sur le bruit de l'ajournement du projet de la Banque à l'année prochaine. Les cours se sont raffermis pour la clôture. Les reports étaient très-modérés sur les chemins, cependant leurs cours étaient offerts. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 05 c. à 69 35; elle a varié à terme de 69 40 à 69 55. Le 4 4/2 0/0 a monté de 50 c. à 92; la Banque, de 25 à 4,450. Le Crédit mobilier a varié de 1,290 à 1,295 75; Orléans, de 1,465 à 1,472 50; le Nord, de 970 à 972 50; l'Est ancien, de 750 à 755; l'Est nouveau, de 737 50 à 735; Lyon, de 1,477 50 à 1,483 75; la Méditerranée, de 2,000 à 2,040; le Midi, de 805 à 810; l'Ouest, de 785 à 790; le Grand-Central, de 610 à 611 25; Genève, de 761 25 à 765; Saint-Rambert, de 625 à 635; Béziers, de 540 à 535; les Autrichiens, de 710 à 711 25; le Victor-Emmanuel, de 555 à 558 75; les Romains, de 570 à 572 50; les Lombards-Vénitiens, de 635 à 632 50; les Saragosse, de 492 50 à 495; les François-Joseph, de 498 75 à 500.

LATOUR.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Anonyme ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Dernier intérêt ou dividende payé	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu.
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer.	C	100.000	500	tout.	71 40	janv. juil.	475 ••
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	24.000	(1) 500	tout.	55 ••	janv. juil.	880 ••
Omnibus des chemins de fer.	C	3.200	300	id.	21 ••	février	175 ••
Omnibus de Londres...	C	250.000	100	id.	6 25	....	98 75
Comp. imp. des voitures de Paris	A	400.000	100	id	1 65	mars.....	63 75
Gondoles parisiennes	C	1.700	80	id	9 50	févr. août	100 ••
Omnibus de Lyon.............	C	••	100	tout.	•• ••	»	60 ••
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital.	A	69.120	1.000	tout.	50 ••	avril. oct.	1140 ••
— act. de jouiss...	A	69.000	1/69000	id.	6 30	1er juin, ..	100 ••
Bourgogne, action de capital...	A	27.200	1.000	id.	50 ••	avril, oct.	950 ••
— action de jouiss...	A	27.200	1/27200		12 50	1er juin ...	140 ••
Arles à Bouc., act. de capital..	A	6.000	1.000	.	50 ••	avril, oct	••• ••
Trois canaux, act. de capital...	A	17.000	1.000	id.	50 ••	id. ...	••• ••
Roanne à Digoin..........	A	13.000	1/13000	id.	11 ••	mai......	130 ••
Aire à la Bassée...........	A	600	5.000	id.	490 ••	févr. août	•• ••
Sambre à l'Oise	A	11.550	1.000	id	70 ••	....	942 50
Scarpe inférieure...........	C	2.100	1.000	id.	112 ••	....	1500 ••
Sambre française canalisée	A	6.100	1.000	id.	115 25	....	1350 ••
Canalisation de l'Èbre........	A	61.000	400	id	4 0/0	....	••• ••
Eaux d'Auteuil et de Neuilly...	C	8.000	250	id	8.70 0/0	avril oct	255 ••
Compagnie générale des Eaux.	A	80.000	250	125	4 0/0	....	212 50
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille.......	C	100000 part	1/100000	150	4 0/0	avril, oct	180 ••
Pont, gare et port de Grenelle.	A	7.000	1.000	id	10 ••	.....	••• ••
Pont de Rouen..........	A	800	1.000	id	45 ••	janv. juill.	••• ••
Ponts réunis.	C	3.000	1.000	id.	5 1/2 0/0	....	••• ••
Nouveaux Ponts réunis......	C	1.000	1.000	id.	5 1/4 0/0	....	••• ••
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Ce.	C	10.000	500	400	73 50	janv. juill.	545 ••
Compagnie franco-amér. Est	C	••	500	tout.	154 21	juin. déc.	407 50
Messageries imp. Serv. marit.	A	48.000	500	tout.	120 ••	janv. juill	1000 ••
Ce cent. de transp. et de nav.	C	8.100	250	id.	10 ••	....	50 ••
Compagnie générale maritime	A	80.000	500	350	13 50	janv. juill	475 ••
Marc Fraissinet père et fils...	C	••	500	id.	•• ••	»	500 ••
Arnaud Touache fr. et Ce	C	••	500	id	•• ••	»	400 ••
Armements marit. Barbey et Ce	C	••	500	tout	10 0/0	»	500 ••
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)...	C	24000 parts	300	tout	15 ••	avril. oct.	300 ••
Centre-du-Flénu..........	Civ.	3.000	1.000	id	20 •	....	245 ••
Pont-de-Loup-Sud..........	Civ.	2.400	1.000	id.	70 ••	avril ...	400 ••
Monthieux-Saint-Étienne	Civ.	2.800	500	id	•• ••	....	••• ••
Blanzy..................	C	30.000	500	id.	36 ••	févr. août	725 ••
Azincourt...............	A	1.500	1/1500	id.	150 ••	....	1650 •
Chazotte................	A	3.550	1/3550	id	65 ••	....	780 ••
Layon-et-Loire...........	A	1.850	1/1850	id	•• ••	....	400 ••
Loire (quatre groupes).......	A	80.000	1/80000	id.	58 ••	avril oct.	705 ••
Loire...................	A	80.000	1/80000	id.	12 ••	id. ...	145 ••
St-Étienne..............	A	80.000	1/80000	id.	8 50	id......	138 75
Montrambert.............	A	80.000	1/80000	id	10 ••	id......	145 ••
Rive-de-Gier	A	80.000	1/80000	id.	27 50	id......	[illegible]
Mayenne et Sarthe.........	A	13.200	1/13200	id	34 ••	....	425 ••
Grand'Combe..........	A	21.000	1/21000	id	60 ••	janv. juill	1100 ••
Haute-Loire (anc. Société) ..	Civ.	5.000	500	id	•• ••	avril oct	100 ••
Carmaux-Toulouse	C	110.000	500	id.	10 ••	janv. juill	135 ••
Épinac	A	2.400	1/2400	id	400 ••	....	•• ••
Houillères réunies-de-Quaregnon	A	6.720	250	id	•• ••	....	135 ••
Charbonnages belges.......	A	30.000	500	id	30 ••	....	400 ••
Compagnie générale, Asphalte	C	8.000	500	id	•• ••	....	•• ••
Bessèges	C	10.000	500	id	5 0/0	15 janv. juil	[illegible]
Loire, obligations anciennes	•	4.456	1.250	id	50 ••	....	[illegible]
— — nouvelles.	•	18.000	1.250	id	50 ••	févr. août	[illegible]
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne....... zinc	A	90.000	80	tout.	25 ••	mai, nov	350 ••
Nouvelle-Montagne...... zinc	A	3.000	1.000	id	100 ••	....	1025 ••
Stolberg et Westphalie, priv. zinc	A	45.000	375	id	5 0/0	octobre ...	250 ••
— non priv. zinc	A	40.000	375	id.	•• ••	id.	100 ••
Corphalie.............. zinc	A	3.000	1.000	id	70 ••	....	1037 50
Bleyberg-ès-Montzen..... zinc	A	5.000	500	id	•• •	1er juin.	••• ••
Eschweiler, priv......... zinc	A	8.500	375	id.	5 0/0	janv. av.	••• ••
— non priv.... zinc.	A	8.500	375	id.	•• ••	id.......	••• ••
Silésie.............. zinc	A	50.000	375	id	8 42	mai, nov..	250 ••
Mouzaïa (Algérie)...... cuivre	C	60.000	100	id.	1 50	août ...	30 ••
Tenez (Algérie)...... cuivre.	C	24.000	100	id.	•• ••	....	40 ••
Pontgibaud.... plomb, argentif.	A	10.000	1/10000	id.	25 ••	....	[illegible]
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Ce..........	E	14.000	80	tout.	47 20	sept. mars	550 ••
[illegible]...........	C	40.000	250	id.	•• ••	avril. oct.	•• ••
Caronte.............	C	70.000	100	90	1 75	....	35 ••
Cazeneuve	C	2.000	500	id.	58 ••	juin déc.	750 ••
Gandillot............	C	2.250	250	id.	35 ••	....	•• ••
Christofle............	C	4.400	500	id.	75 ••	....	•• ••

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

DÉNOMINATION.	Anonyme ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Dernier intérêt ou dividende payé	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu.
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)	C	28.000	500	tout.	60 ••	déc. juin.	[illegible] 50
Loire et Ardèche..........	A	4.000	1/4000	id.	500 ••	....	4000 ••
Allevard........	A	••	5.000	id.	• ••	•	6000 ••
Decazeville (Aveyron).......	A	2.400	3.000	id.	350 ••	juin, déc.	4000 ••
Alais (Gard)	A	18.000	1/18000	id.	•• ••	....	••• ••
Basse-Indre	C	5.000	500	id.	94 ••	avril, oct	700 ••
Châtillon et Commentry.......	C	50.000	500	id.	40 ••	mars, sep	860 ••
Maubeuge (Nord)	A	6.000	1/6000	id.	•• ••	....	450 ••
Fourchambault....	C	50.000	1/50000	id	50 ••	....	400 ••
Marine et des Chemins de fer.	C	51.000	1/51000	id	66 ••	mai, nov	570 ••
Horme	A	10.000	1/10000	id.	•• ••	....	517 50
Côte-d'Or	C	6.000	500	•	•• ••	....	550 ••
Franche-Comté	C	6.000	500	•	•• ••	....	[illegible]
Méditerranée (forges et chant.)	A	••	500	tout.	•• ••	••	950 ••
Espérance (Belgique)	A	1.000	1.000	id.	100 ••	janv. juill	1.955 ••
Monceau-sur-Sambre (Belgique)	A	4.000	1.000	id	125 ••	avril, oct	1.500 ••
Providence (Belgique)........	A	5.000	1.000	id.	150 ••	....	1.515 ••
Phénix métallurgique......	A	60.000	375	id.	30 ••	janv. juill	350 ••
Sambre (belgique)	A	10.000	500	id.	• ••	....	••• ••
Seraing...............	C	12.000	1.000	id.	50 ••	•	1.080 ••
Ougrée (Belgique)	A	12.000	1/12000	id	60 ••	....	[illegible] 50
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)	[illegible]	24000 part	1/24000	tout.	6 ••	avril oct	• ••
Paris (éclairage et chauffage)...	A	110.000	[illegible]	id.	40 ••	....	670 ••
Nord (Batignolles)	C	6.000	500	id.	40 ••	avril, oct	500 ••
Est (Vincennes)......	E	1.000	500	id.	80 ••	....	•• ••
Versailles...........	C	1.200	500	id.	35 ••	mars sept.	500 ••
Wazemmes.....	C	2.400	400	id.	7 50	1er octobre.	175 ••
Amiens...........	C	1.300	500	id.	35 ••	janv. juill	440 ••
Comp. centrale, Lebon (8 villes)	E	15.000	500	id.	35 [illegible]	janv. juill.	545 ••
Union des Gaz..............	C	40.000	250	id.	10 ••	janvier..	120 ••
FILATURES.							
Maberly (Amiens)	A	8.000	500	tout.	47 ••	septembre	640 ••
Cohin.	C	10.000	500	id.	10 [illegible]	janv. juill.	550 ••
Tresca, Comp. continentale,...	C	7.000	500	id.	20 ••	....	•• ••
Loinière..............	C	1.400	500	id.	35 [illegible]	....	550 ••
Pont-Rémy	A	5.000	1/5000	id.	31 ••	10 avril..	425 ••
La Foudre (rouennaise)	C	10.000	250	125	•• ••	janv. juill	••• ••
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journal de l'empire)	C	6.000	500	tout	62 ••	janv. juill.	500 ••
Glaces de Saint-Gobain.......	A	1.150	1/1150	id.	•• ••	....	33.000 ••
Glaces de Montluçon.	C	10.000	500	id.	•• ••	....	250 ••
Glaces d'Oignies... Belgique.	A	10.000	1.000	id.	62 [illegible]	juill. sept	1.200 ••
Glaces d'Aix-la-Chapelle, Prusse	A	2.000	500	id.	•• ••	avril, oct.	[illegible]
Palais de l'Industrie.........	A	130.000	100	id.	3 10	....	76 25
Immeubles Rivoli.........	A	240.000	100	id	5 [illegible]	janv. juill	105 ••
Télégraphe sous-marin Manche	C	100.000	50	id.	7 0/0	mars, sept	20 •
— Méditerranée	C	30.000	250	id.	• ••	....	110 ••
Ce gén. de Vidanges, Richer et Ce	C	28.000	500	id	25 ••	....	100 •
Sucreries, Raffineries de Scarpe	E	16.000	250	id.	•• ••	....	••• ••
Subsistances alimres, Chollet et Ce	C	40.000	100	id.	20 ••	....	40 ••
ASSURANCES.							
Générale... ...... mar.	A	400	12.500	5000	1800 ••	avril ..	24 0/0 b
Sécurité... ...... mar	A	700	5.000	1/5	200 ••	....	32 0/0 b
Union des ports ...... mar	A	1.000	5.000	750	[illegible] 50	avril.	13 0/0 b
Indemnité.............. mar	A	400	5.000	1000	•• ••	....	14 0/0 b
Lloyd français....... mar.	A	1.500	5.000	1/5	110 ••	février.	0 0/0 b
Océan .... mar.	A	200	5.000	1000	205 80	....	[illegible]
Chambre d'assurances ... mar.	A	400	5.000	1/5	180 ••	février..	10 0/0 b
Mélusine.............. mar.	A	400	5.000	1/5	252 50	mars....	20 0/0 b
Vigie. .... mar	A	200	5.000	1000	[illegible]	....	25 0/0 b
Sauvegarde .... mar	A	200	5.000	1000	[illegible]	février	15 0/0 b
Pilote. .... mar	A	[illegible]	5.000	1000	[illegible]	....	••
Comp. franç. de prêts. mar.	A	[illegible]	5.000	1000	137 50	février ..	••
Phare maritime .... mar	A	[illegible]	5.000	1000	•• ••	....	••
Maritime .... mar	A	1.000	1.000	200	•• ••	....	••
[illegible] .... mar	A	1.000	5.000	1000	200 ••	février	18 0/0 b
Réunion .... mar	A	1.000	5.000	1000	99 ••	id.	20 0/0 b
Paix .... mar	A	200	5.000	1000	130 67	avril, août	••
Générale .... inc	A	400	5.000	tout.	3775 ••	avril ...	300 0/0 b
Phénix .... inc	A	4.000	1.000	id.	205 ••	mai, nov.	250 0/0 b
Nationale .... inc	A	2.000	5.000	1/5	475 ••	mars.	[illegible] 0/0 b
Union .... inc	A	2.000	5.000	1/5	100 ••	avril.	80 0/0 b
Soleil........ inc	A	1.000	5.000	1/5	200 ••	id.	115 0/0 b
France .... inc	A	2.000	5.000	1/5	500 ••	id	50 0/0 b
Urbaine .... inc	A	1.000	5.000	1/5	400 ••	id.	102 0/0 b
Providence .... inc	A	2.000	2.500	500	10 ••	id.	80 0/0 b
Aigle .... inc	A	400	5.000	2000	•• ••	id.	25 0/0 b
Paternelle .... inc	A	3.000	1.000	400	20 ••	id.	pair.
Confiance .... inc.	A	800	5.000	1000	•• ••	id.	7 1/2 0/0
Nord .... inc.	A	2.000	1.000	200	20 ••	id.	12 0/0 b
Générale .... vie.	A	400	7.500	tout	2025 ••	t. les 3 ans	103 2/3 0/0
Nationale .... vie.	A	3.000	5.000	1/5	200 ••	t. les 4 ans	21 0/0 b
Union .... vie.	A	2.000	5.000	1/5	120 ••	t. les 2 ans.	15 0/0 b
Phénix .... vie.	A	400	5.000	1000	150 ••	id.	3 0/0 p
Paternelle .... vie.	A	8.000	500	100	10 ••	avril.	5 0/0 b
Conservateur .... vie	A	1.000	1.000	200	•• ••	....	•
Impériale .... vie.	A	1.000	500	250	•• ••	....	•
Générale .... grêle		2.000	5.000	1000	50 ••	avril......	9 0/0 b

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 9 AU 15 MAI

Longueur expl.	Longueur totale	Durée des concessions	Nombre des actions	Valeur nominale	Somme versée	Revenu de chaque act. dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 9 Compt.	Samedi 9 Terme	Lundi 11 Compt.	Lundi 11 Terme	Mardi 12 Compt.	Mardi 12 Terme	Mercredi 13 Compt.	Mercredi 13 Terme	Jeudi 14 Compt.	Jeudi 14 Terme	Vendredi 15 Compt.	Vendredi 15 Terme
[illegible]	91	98	[illegible]	500	tout	55 fr. pour 1856	juillet 1856	Nord	[illegible]	972 50	975 ••	975 ••	980 ••	980 ••	976 ••	980 ••	972 50	975 ••	973 75	972 50
[illegible]	101	99	300.000	500	tout	41 fr. pour 1856	avril 1857	Ouest	787 50	787 50	790 ••	790 ••	•	•	788 75	790 25	785 ••	790 ••	790 ••	790 ••
1344	1754	99	300.000	500	tout	84 fr. pour 1856	avril 1857	Orléans	1475 ••	1479 50	1482 50	1485 ••	1480 ••	1484 75	1475 50	1477 50	1475 ••	1477 50	1475 ••	1472 50
1122	1872	99	250.000	500	tout	74 fr. pour 1856	mai 1857	Est	757 50	757 50	760 ••	760 ••	760 ••	760 ••	760 ••	760 ••	755 ••	752 50	755 ••	755 ••
[illegible]	[illegible]	99	265.000	500	tout	81 fr. pour 1856	juillet 1856	Paris à Lyon	1475 ••	1475 ••	1482 50	1481 75	1482 50	1487 50	1477 50	1481 ••	1485 ••	1487 50	1485 ••	1483 75
75	235	99	80.000	500	375	4 0/0	juillet 1857	Lyon à Genève	765 ••	767 50	770 ••	770 ••	760 ••	761 ••	762 50	770 ••	767 50	765 ••	762 50	765 ••
[illegible]	625	99	90.000	500	tout	117 fr. pour 1856	mai 1857	Lyon à la Méditerr.	1990 ••	1990 ••	1995 ••	1990 ••	1985 ••	1987 50	1987 50	2000 ••	2025 ••	2013 50	2010 ••	2010 ••
[illegible]	[illegible]	99	134.000	500	tout	15 fr.	juillet 1856	Midi	808 75	807 50	813 50	810 ••	812 50	810 ••	810 ••	815 ••	812 50	815 ••	807 50	810 ••
•	•	•	[illegible]	500	500	•	janvier 1858	Midi nouvelles	•	•	807 50	807 50	•	•	812 50	•	822 50	•	815 ••	•
52	52	99	15.000	500	[illegible]		•	Bordeaux à la Teste	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
135	1150	99	225.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Grand-Central	[illegible]	[illegible]	610 ••	610 ••	610 ••	610 ••	612 50	612 50	610 ••	611 25	611 25	611 25
56	95	99	50.000	500	300	4 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Gren.	[illegible]	625 ••	625 ••	621 ••	625 ••	625 ••	630 ••	628 75	635 ••	635 ••	637 50	635 ••
	54	99	36.000	500	tout	4 0/0	avril	Besièges à Graissessac	552 50	•	570 ••	•	570 ••	570 ••	561 ••	•	•	•	565 ••	•
•	140	99	42.000	500	350	4 fr. 25	janvier 1858	Ardennes et Oise	•	•	565 ••	•	567 50	575 ••	570 ••	•	•	•	•	•
1077	1176	92	400.000	500	325	4 1/2 0/0	juillet 1856	Chemins autrichiens	•	•	715 ••	717 50	716 25	716 25	716 25	717 50	714 25	715 ••	710 ••	711 25
••	1012	90	300.000	500	150	11 fr. 90	•	François-Joseph	497 50	•	498 75	•	498 75	•	500 ••	•	500 ••	•	500 ••	•
[illegible]	1071	90	[illegible]	500	150		•	Lombards-Vénitiens	631 25	•	637 50	•	640 ••	•	636 25	•	633 ••	•	632 50	•
238	[illegible]	99	240.000	500	150	•	janvier 1857	Saragosse	491 ••	•	497 ••	•	491 ••	•	491 75	•	495 ••	•	495 ••	•
•	619	99	170.000	500	150	5 0/0	•	Romains	467 50	•	462 50	•	467 50	•	465 50	•	470 ••	•	472 50	•
84	126	99	72.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Central suisse	487 50	•	485 ••	•	490 ••	•	492 50	•	•	•	•	•
15	22	99	30.000	500	250	•	juin 1856	Ouest suisse	510 ••	•	•	•	510 ••	•	•	•	•	•	487 50	•
14	14	99	1.911	500	250	5 0/0	[illegible]	Tarragone à Reus	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'oblig.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somme payée à ce jour	Prix de remboursem.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	9	11	12	13	14	15
1851-52-54	175.000	75 ans	300	tout	500	[illegible]	15 ••	janvier juillet.	Nord	285 ••	285 ••	284 75	282 50	282 50	281 25
1856.	2 324	16 —	315	tout	500		•• ••		Nord-Boulogne						
•	17.148	8 —	•	tout.	562 50	•	16 87 1/2	Do	Nord-Chartreuse	•	•	•	•	•	•
1852.	80 000	50 —	1 000	tout.	1.250	avril	50 ••	avril octobre.	Paris à Lyon	275 ••	275 ••	275 ••	275 ••	275 ••	275 ••
[illegible]	140,000	99 —	280	tout.	500	avril	15 ••	Do	Do nouvelles	274 75	275 ••	275 ••	273 ••	273 75	274 75
1852	120 000	89 —	500	tout.	625	Do	25 ••	Do	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	450 ••	450 ••	450 ••	467 50	467 75	467 50
1853.	182 333	99 —	350	tout.	500	Do	15 ••	janvier juillet.	Do Nouvelles 3 0/0	286 ••	287 75	288 75	287 50	287 50	285 ••
1852.	[illegible]	95 —	500	tout.	650	avril.	25 ••	juin décembre.	Est	465 ••	465 50	467 50	467 50	466 25	467 50
1854.	130 000	91 —	230	2 [illegible]	500	mars.	15 ••	janvier juillet.	Do nouvelles	273 75	275 ••	275 ••	274 75	273 75	275 ••
•	2 775	47 —	•	tout	1 250	•	50 ••	avril octobre.	Strasbourg-Bâle	•	•	•	•	•	•
•	24 000	50 —	•	tout.	645	•	25 ••	janvier juillet	Do	475 ••	470 ••	470 ••	475 ••	•	•
1855.	600.000	98 —	280	tout	500	1858	15 ••	Do	Ouest nouvelles	275 •	276 25	275 •	276 25	276 25	276 25
1842.	8.000	47 —	1 125	tout.	1.250	décembre.	50 ••	Do	Paris à Orléans 1842	1010 ••	1010 ••	1010 ••	•	1010 ••	•
1848.	13 333	50 —	•	tout.	1.250	Do	50 ••	Do	Do nouvelles 1848	•	985 ••	980 ••	•	•	
1852	130.000	97 —	•	tout.	500	•	15 ••	Do	Do 3 0/0	280 •	280 ••	281 •	280 75	278 75	277 50
1853.	131.007	98 —	300	tout.	500	décembre.	15 ••	Do	Grand-Central	•	280 ••	•	280 ••	280 •	280 ••
[illegible]	131.209	99 —	280	tout.	500	décembre	15 ••	Do	Do nouvelles	271 25	272 50	272 50	271 25	271 25	271 25
1854	102 614	99 —	500	tout.	625	Do	25 ••	Do	Rhône-et-Loire	•	•	•	•	•	•
1853.	63 643	99 —	300	tout.	500	Do	15 ••	Do	Do 3 0/0	•	•	•	•	•	•
[illegible]	87 719	99 —	285	tout.	500	Do	15 ••	Do	Lyon à Genève	275 ••	275 •	[illegible]	273 75	275 ••	275 ••
1855	300.000	98 —	275	•	500	septembre.	15 ••	septembre mars	Autrichiens	271 50	270 ••	270 ••	270 25	271 25	270 50
1856.	400.000	99 —	280	tout	500		15 ••	janv. juillet	Midi	•	265 •	265 ••	265 ••	265 ••	265 ••
1856.	190 000	97 —	285	•	500		15 ••	janv. juillet	Lyon-Bourbonnais	270 25	275 ••	270 ••	275 ••	275 ••	275 ••
1854	4 200	62 —	250	•	500	25 janvier	15 ••	1er avril 1er octobre	Tarragone à Reus	•	•	•	•	•	•
1850	[illegible]	62 —	250	•	500	•	15 ••	1er février 1er juillet	Do	•	•	•	•	•	•

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 8 au 14 mai 1857. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	8	[illegible]	11	12	13	14
Nord	740 •• à 762 ••	[illegible]	[illegible] à 950 ••	[illegible] à 975 ••	960 •• à 972 50	952 75 à 960 ••
Est	810 •• à 822 ••	[illegible] à 800 25	795 •• à 811 50	795 •• à 802 50	800 •• à 812 50	800 •• à 806 25
Est nouvelles	730 •• à 740 ••	730 •• à 740 ••	72[illegible] •• à 745 ••	730 •• à 740 ••	735 •• à 74[illegible] ••	730 •• à 735 •
Orléans	1125 •• à 1475 ••	1125 •• à 1475 ••	1425 — à 1475 —	1425 •• à 1475 ••	1425 •• à 1475 ••	1425 •• à 1475 ••
Lyon	1445 •• à 1460 25	14[illegible]5 •• à 1475 ••	1435 •• à 1445 50	1450 •• à 1460 ••	1450 •• à 1460 •	1466 25 à 1472 50

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

DÉNOMINATION.	Samedi 9 Comptant.	Samedi 9 Terme.	Lundi 11 Comptant.	Lundi 11 Terme.	Mardi 12 Comptant.	Mardi 12 Terme.	Mercredi 13 Comptant.	Mercredi 13 Terme.	Jeudi 14 Comptant.	Jeudi 14 Terme.	Vendredi 15 Comptant.	Vendredi 15 Terme.
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0	69 40	69 20	69 15	69 30	69 10	69 40	69 35	69 55	69 50	69 50	69 35	69 55
Rentes 4 1/2 0/0	92 ••	•• ••	91 75	•• ••	91 50	•• ••	92 ••	•• ••	91 50	•• ••	92 ••	• •
Emprunt 3 0/0	•• ••	•• •	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••
Emprunt 4 1/2 0/0	• ••	•• ••	•• ••	• •	•• ••	• •	•• •	•	•• ••	• •	•• ••	• •
Banque de France, jouiss., juillet 1856	4400 ••	• •	4400 ••	• •	4375 ••	• •	4400 ••	• •	4425 ••	• •	4450 ••	• •
Comptoir national d'escompte, jouiss. janvier 1856	690 ••	• •	700 ••	• •	690 ••	• •	700	• •	700 ••	• •	700 ••	• ••
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss. juillet	590 ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	590 ••	• •	• ••	• ••	545 ••	• ••
— Oblig. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre	4[illegible] ••	• •	465 ••	• •	• ••	• •	4[illegible] ••	• •	4[illegible] 50	• •	435 ••	• •
— Oblig. 500 fr., 3 0/0 do • do	302 50	• •	305 ••	• •	305 ••	• •	305 ••	• •	305 ••	• •	305 ••	• •
— 10e d'Oblig. 4 0/0 do • do	91 ••	• •	90 ••	• •	91 ••	• •	• ••	• •	90 ••	• •	• ••	• •
— 10e d'Oblig. 3 0/0 do • do	82 50	• •	82 50	• •	82 50	• •	82 50	• •	82 50	• •	• ••	• •
— Promesses d'Oblig. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouis. mai	• •	• •	• ••	• •	830 ••	• •	• ••	• •	840 •	• •	830 ••	• •
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1856	1290 ••	1290 ••	1292 50	1290 ••	1288 75	1287 50	1302 50	1302 50	1300 ••	1300 ••	1297 50	1298 75
Ville de Paris, obligations 1852, jouiss. juillet 1856	1090 ••	• •	1050 ••	• •	1050 ••	•	1015 ••	• •	1015 ••	• •	1015 ••	• •
do do 1855, tout payé jouiss. mars 1857	380 ••	• •	380 ••	• •	380 ••	• •	380 ••	• •	380 ••	• •	380 ••	• ••
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	91 3/8	• •	91 3/8	• •	91 3/8	• •	91 1/2	• •	94 1/[illegible]	• •	91 3/8	• •
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1856	98 3/8	• •	•• •/•	• •	98 3/8	• •	•• •/•	• •	98 3/[illegible]	• •	• •/•	• •
Piémontais. 5 0/0 jouiss. juin 1856	90 25	• •	90 50	• •	90 25	• •	90 10	• •	90 50	• •	90 50	• •
— 3 0/0 jouiss., juillet 1856	•• ••	• •	54 75	• •	54 50	• •	54 ••	• •	54 50	• •	54 50	• •
Autrichien. 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1856	89 •/•	• •	89 •/•	• •	88 1/2	•	88 1/2	• •	•• •/•	• •	88 1/2	• •
Emprunt Romain, jouiss., juin 1855	90 •/•	• •	90 •/•	• •	90 •/•	• •	90 •/•	• •	89 1/4	• •	89 1/4	• •
Espagne différ. convert. jouiss., juillet	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •
do 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1856	41 3/4	• •	•• • •	• •	41 1/2	• •	41 3/4	• •	41 3/4	• •	42 •/•	• •
do intérieure do	38 3/4	• •	38 7/8	• •	39 •/•	• •	•• •/•	• •	39 • •	• •	•• •/•	• •

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Ce, RUE BERGÈRE, 20

Le Directeur, J. MIRES.

Digitized by Google

N° 829 — 16e ANNÉE. — N° 21 — SAMEDI, 23 MAI 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

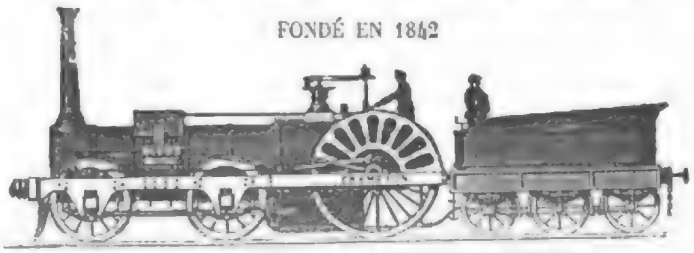
PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 2 fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité BELLEY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, 8, Norfolk street, Strand, and 1, Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Tout abonné, à partir du 1er janvier 1857, a droit gratuitement à la Carte des chemins de fer de l'Europe, publiée par le *Journal des chemins de fer*.

Cette Carte ne sera remise que sur la présentation de la quittance d'abonnement.

Les personnes dont l'abonnement doit échoir dans le courant de l'année 1857 recevront cette Carte en renouvelant leur abonnement.

Cette Carte doit être prise dans les bureaux du journal.

AVIS

A NOS CORRESPONDANTS.

Nous rappelons à MM. les abonnés que la correspondance du Journal ne peut répondre à leurs demandes d'avis ou de renseignements si leurs lettres ne sont pas accompagnées d'une bande imprimée du Journal.

AVIS

A NOS ABONNÉS DE PARIS.

MM. les Abonnés de Paris qui désirent recevoir leur journal dans les Départements sont priés d'acquitter le supplément dû pour frais de port. A défaut de ce supplément, le journal continuera à leur être dressé à leur domicile de Paris.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 513. — Chemins de fer romains, 513. — Les opérations de bourse, 515. — Société des Ports de Marseille, 515. — Chemins de fer des Ardennes et de l'Oise, 515. — Chemin de fer de Lyon à Genève, 516. — Chronique des chemins de fer, 516. — Chemin de fer Franco-Suisse, 516. — Crédit foncier de France, 516. — Finances anglaises et finances françaises, 516. — Statistique des chemins de fer, 518. — Avis aux actionnaires, 519. — Résumé des recettes de la semaine, 520. — Crédit foncier de France; exposé des motifs et projet de loi, 521. — Chemin de fer Franco-Suisse; rapport du Conseil d'administration, 521. — Compagnie générale de navigation à vapeur Bazin, Léon Gay et Cie; rapport de la gérance, 525. — Jurisprudence : Tarifs différentiels, 527; — Palais de l'Industrie, 529; — Opérations de bourse, 530; — Affaire des Docks, 532. — Tableaux : Chemins de fer suisses, 533; — Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, 534, 535, 536. — Société anonyme des chemins de fer de Nassau, 536. — Forges, 537. — Recettes, 538, 539. — Annonces, 540, 541. — Chronique de la bourse, 542. — Cours des valeurs industrielles, 543. — Tableau de la bourse, 544.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

L'espèce d'atonie qui pèse sur notre marché loin de se dissiper semble augmenter chaque jour. Toutes les valeurs éprouvent une lourdeur de plus en plus grande, symptôme évident du découragement général qui s'est emparé des esprits.

Nous touchons au moment où les efforts faits depuis la paix de Paris pour contenir l'esprit d'entreprise, sinon pour l'amortir tout à fait, vont porter leurs fruits. Un effet de cette nature ne pouvait se produire sur-le-champ, car l'élan était donné, et par conséquent ne pouvait être arrêté subitement: de même, lorsqu'une balle est lancée, il n'est plus possible d'en suspendre la course. Il fallait donc s'attendre que, malgré les tentatives faites pour enrayer le mouvement, il ne serait pas possible de tout comprimer en un instant. L'impulsion donnée à l'esprit de spéculation par la souscription publique des emprunts et par le progrès inouï des recettes des chemins de fer était trop vive pour qu'on pût en un jour réduire la spéculation à l'immobilité. Mais il était certain que les mesures prises pour comprimer l'esprit d'entreprise auraient les conséquences prévues. La note du 9 mars, qui annonçait la suppression de toute nouvelle affaire pendant l'année 1856, a été le premier signal de cette tendance, qui, nous l'avons dit souvent, correspondait à une bonne intention, bien que nous en ayons prévu les conséquences, selon nous fâcheuses, pour le crédit public. Aussitôt, les puissances étrangères, exploitant l'esprit d'entreprise si vivement développé en France, attirèrent, par des concessions et des avantages importants, les capitaux de spéculation que le gouvernement français repoussait.

Toutefois, la note du 9 mars ne pouvait atteindre les sociétés en commandite; par cette fissure, les capitaux vivifiaient des entreprises d'utilité publique, comme, par exemple, les Ports et les Gaz de Marseille. Aussitôt, une loi est intervenue pour empêcher la formation de toute nouvelle société en commandite. Cette loi a produit l'effet qu'on en attendait: depuis sa promulgation nulle société nouvelle ne s'est formée.

Des habitudes étaient prises, une foule nombreuse fréquentait la Bourse, et il résultait de ce nombreux personnel un surcroît d'activité dans les affaires. On y a mis bon ordre en imposant un droit d'entrée à la porte de la Bourse; par suite, la clientèle qui alimentait le marché s'est peu à peu retirée, de nouvelles habitudes ont été prises par le nombreux et riche personnel qui fréquentait la Bourse, et maintenant notre marché des ca-

Digitized by Google

piteux n'est plus visité que par quelques banquiers cosmopolites et par une fourmillière de courtiers marrons qui, faute de clients, jouent entre eux.

On connaissait, pendant l'année dernière, beaucoup de compagnies qui se formaient pour obtenir des concessions de chemins de fer; les unes proposaient un second chemin de Paris à Tours, d'autres demandaient des lignes transversales; celles-ci proposaient des chemins stratégiques, celles-là voulaient entreprendre les chemins enclavés dans les grandes lignes, etc., etc. Mais depuis que S. E. le ministre des travaux publics a résolu de tout concéder aux grandes compagnies, tous ces efforts individuels se sont arrêtés, et la langueur de la Bourse s'est étendue à tous les esprits comme à toutes les affaires.

Cette petite revue rétrospective fera comprendre la situation de notre marché, et si l'on considère que, sous l'influence des faits que nous venons d'énumérer, les capitaux étrangers qui alimentaient la Bourse de Paris se sont retirés, on comprendra que nous ne soyons pas prêts à sortir de l'état de torpeur dans lequel nous sommes plongés.

Le projet de loi relatif à la Banque de France aurait pu encore donner au crédit public une certaine impulsion, mais ce projet est fait uniquement au point de vue des besoins du Trésor, quoique peut-être il eût mieux valu consolider une partie de la dette flottante par un emprunt, en affectant au développement général du commerce et de l'industrie les nouvelles ressources mises à la disposition de la Banque de France.

Aussi, notre 3 0/0, malgré l'approche du coupon, ne peut se soutenir, et chaque jour il éprouve un affaiblissement. Les chemins de fer, malgré leurs recettes brillantes, subissent le contre-coup d'une mauvaise situation générale dont le germe est dans les faits énumérés plus haut.

On se souvient qu'il y a quelques semaines nous avions signalé l'appel de fonds fait sur les actions du chemin des Ardennes, et nous disions qu'en présence des négociations pour la fusion de ce chemin avec les chemins de l'Est, il était regrettable qu'on eût pris la mesure la plus propre à faire baisser les actions. Cette fusion est, dit-on, un fait accompli. On trouvera plus loin les conditions présumées de cette opération.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 69 55, ferme à 68 85.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 92, ferme à 91 90.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Bourbonnais,	35.5 0/0.
Midi,	29.2 0/0.
Lyon,	16.8 0/0.
Nord,	15.5 0/0.
Ouest,	6.1 0/0.
Orléans,	4.0 0/0.

Diminution kilométrique.

Méditerranée,	0.4 0/0.
Est,	8.8 0/0.

C. DEVINA.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	15 mai.	22 mai.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0	69 55	68 85	» »	» 60
CONSOLIDÉS	94 3/8	» »	» »	» »
CRÉDIT FONCIER	585 »	560 »	» »	25 »
CRÉDIT MOBILIER	1298 75	1255 »	» »	43 75
COMPT. D'ESCOMPTE	700 »	» »	» »	» »
ORLÉANS	1472 50	1460 »	» »	12 50
NORD	972 50	950 »	» »	22 50
EST ANCIEN	755 »	742 50	» »	12 50
EST NOUVEAU	735 »	727 50	» »	7 50
LYON	1483 75	1472 50	» »	11 25
MÉDITERRANÉE	2010 »	1900 »	» »	110 »
MIDI	810 »	776 25	» »	33 75
OUEST	790 »	781 25	» »	8 75
GRAND-CENTRAL	611 25	621 25	10 »	» »
GENÈVE	765 »	765 »	» »	30 »
CH. AUTRICHIENS	711 25	680 »	» »	31 25
SAINT-RAMBERT	635 »	620 »	» »	15 »
VICTOR-EMMANUEL	358 75	» »	» »	» »

CHEMINS DE FER ROMAINS.

Le jugement rendu par le Tribunal de commerce de la Seine dans l'affaire des chemins romains a encouragé les plaideurs; et pendant la semaine qui vient de s'écouler, nous avons reçu quelques feuilles de papier timbré. Les allures de nos aversaires sont franchement dessinées; ils ne dissimulent pas leur pensée, et vont droit au but avec une ardeur pleine de naïveté : « Le cours actuel » des chemins romains nous plaît, disent-ils, » et nous voulons réaliser le bénéfice que » les actions représentent. En conséquence, » nous ne vous demandons plus d'actions : » nous ne vous demandons que des différences. » D'autres, qui ont donné quittance et décharge des sommes remboursées et des actions remises, prétendent qu'ils ont accepté la répartition dans l'ignorance de leurs droits, et demandent pour eux le bénéfice du jugement rendu.

On voit que l'unanimité est complète, non pas précisément pour s'associer à l'entreprise des chemins romains, mais pour toucher des primes.

Dans cette croisade, ou plutôt dans cette nouvelle expédition d'Argonautes qui veulent conquérir des toisons, il y a, qui le croirait! quelques hommes très-bien placés, à qui nous avons accordé l'année dernière, par faveur et en dehors de la répartition générale, des actions de la Société des Ports de Marseille, en assez grande quantité pour qu'ils aient réalisé chacun de 25,000 à 80,000 fr. de bénéfice. A couvert sous l'honorabilité de leur situation, ils s'étaient habitués à exploiter les affaires nouvelles, et lorsqu'ils se trouvent une fois entravés dans l'exercice de cette lucrative industrie, ils se prétendent volés! Les plus discrets disent d'un ton léger : « L'affaire n'a pas réussi; transigeons; » mettez que j'aie fait une sottise, et payez-» la. »

Ce désir assez général d'entrer en accommodement est un symptôme significatif; il prouve que nos adversaires ont peu de confiance dans la moralité de leur cause, et qu'ils préféreraient de beaucoup un bénéfice quelconque à des droits contestés. Nos refus d'entrer en arrangement étonnent beaucoup de gens et paraissent inexplicables. « Ah! s'il » s'agissait de votre fortune personnelle, » nous dit-on, nous comprendrions votre ré» sistance; mais après tout il ne s'agit que » de la Caisse générale des chemins de fer; » dès lors pourquoi vous exposer aux ennuis » d'un procès, aux outrages de vos ennemis, » lorsqu'il vous est si facile de leur imposer » silence et d'assurer votre repos aux dépens » des intérêts de vos actionnaires? »

Ceux qui ne craignent pas de nous adresser ce langage ne se rendent un compte fidèle ni de notre situation ni de nos sentiments.

En poursuivant, au nom de l'équité et de l'intérêt général, l'application du principe de la souscription publique, nous voulions inaugurer une ère nouvelle dans l'organisation des grandes entreprises. L'ancien système jusqu'alors suivi par la haute banque nous paraissait avoir fait son temps et ne plus répondre à l'immense développement industriel des nations modernes. Ce système avait pu être efficace à une époque où les valeurs mobilières n'étaient pas répandues dans toutes les classes, alors qu'il fallait souvent attendre plusieurs années avant de trouver un concours suffisant pour les grandes entreprises. Le temps avait marché : il nous semblait que le mécanisme du crédit devait se modifier comme s'étaient modifiés les éléments de la richesse publique; et c'est dans cette pensée que nous nous sommes voués à l'application du système des souscriptions publiques.

Or, c'est précisément notre pensée tout entière qui se trouve en jeu dans le procès qui vient de se juger, et qui a fait triompher, momentanément nous l'espérons, une doctrine que nous regardons comme funeste pour l'esprit d'entreprise. Admettre que lorsqu'on ouvre une souscription on est forcé d'accepter aveuglément et pour le chiffre d'actions souscrites, tous les individus qui se présentent, est, à nos yeux, une chose si grave que nous avons besoin d'un arrêt de la cour pour croire à cette obligation. En défendant,

Digitized by Google

comme nous croyons le faire, les saines doctrines en matière d'association, nous accomplissons un devoir et nous ne pouvons transiger sans donner un démenti à toute notre carrière.

Nous n'insisterons pas sur la singulière distinction par laquelle on essaye d'agir sur nous, en nous faisant remarquer qu'après tout les intérêts collectifs de la Caisse des chemins de fer sont seuls engagés dans le débat. Nous connaissons toute l'étendue de nos obligations envers les intérêts dont l'administration nous est confiée, et nous n'avons jamais donné le droit à personne de supposer qu'en aucune circonstance nous puissions y manquer.

Nous savons que la fermeté de notre conduite soulève bien des colères. Mais nous saurons nous affranchir de toute crainte pusillanime, et nous défendrons jusqu'au bout, sans faiblir, les intérêts qui nous sont confiés.

Du reste, dans cette campagne engagée contre nous, nous avons recueilli des témoignages d'estime bien faits pour nous consoler. Nos amis se rappellent que l'année dernière, pendant que les actions de la Société des ports de Marseille se négociaient à 60 ou 80 fr. de primes, nous ne nous sommes pas bornés à répartir les 36,000 actions offertes au public, nous avons en outre distribué la plus grande partie des actions qui nous appartenaient personnellement. Ce précédent nous donnait le droit de compter sur la confiance du public et nous l'avons obtenue, car les réclamants sont en définitive au nombre de dix sur près de 14,000 souscripteurs.

En résumé, nous n'avons aucune concession à faire; nous attendrons le résultat de notre appel. Si nous succombons, nous nous inclinerons devant la décision de la Cour; mais il nous restera la conscience d'avoir loyalement agi, et nous nous serons conformés à cette parole : Fais ce que dois, advienne que pourra.

J. Mirès.

LES OPÉRATIONS DE BOURSE.

La Cour de cassation vient de rendre un arrêt dans un procès intenté à deux spéculateurs par un agent de change de Toulouse. Nous publions plus loin l'arrêt et le rapport remarquable qui l'a précédé. Les principes exprimés par les magistrats de la Cour ont produit une vive sensation dans le monde des affaires. Nous dirons notre avis sur la situation que fait cet arrêt à la spéculation et aux agents de change.

C. Devinck.

SOCIÉTÉ DES PORTS DE MARSEILLE.

On lit dans le *Courrier de Marseille* :

« Des témoins oculaires nous ayant rapporté que les travaux ordonnés par M. Mirès sur les terrains des nouveaux ports étaient conduits avec tous les perfectionnements qu'indiquent la science et le progrès, nous avons eu la curiosité de juger par nos propres yeux des merveilles qu'on nous racontait. Nous sommes donc allé la nuit dernière sur les chantiers, et nous écrivons les lignes suivantes sous l'impression favorable de tout ce que nous avons vu. Nous comprenons à cette heure les engagements qu'ont pris les intelligents entrepreneurs de livrer à bref délai les importantes constructions dont ils sont chargés, engagements auxquels nous ne croyions point avant d'avoir la clef des procédés employés.

« Deux appareils électriques de 50 piles chacun destituent complétement la nuit et permettent aux ouvriers de travailler comme en plein jour. Ce moyen de doubler la journée, en supprimant les solutions de continuité, a été employée la première fois pour accélérer les installations du palais de l'Exposition, et, en dernier lieu, pour activer les constructions de l'hôtel du Louvre. Or, nous voyons avec plaisir l'application de ce procédé abréviatif aux chantiers marseillais.

« Pendant que ce soleil nocturne rayonne dans tous les sens et illumine le chantier, trois machines locomobiles, dont une de 6 une de 5, une de 4 chevaux, fonctionnent sans relâche et n'enfoncent pas moins de 120 pieux par jour. A côté de ces instruments perfectionnés, et comme pour mettre en relief l'infériorité des procédés anciens, les entrepreneurs ont conservé cinq sonnettes à treuils ordinaires, qui, avec un personnel quadruple, ne font pas un dixième du travail. On n'évalue pas à plus de 17 à 20 la somme de pieux que l'ensemble de ces manœuvres à bras peut enfoncer par jour. Quelle immense économie de capital humain résulte donc de l'emploi de la vapeur ! Tous ces appareils circulent sur des voies ferrées longitudinales et transversales.

« La fouille, d'environ 12 mètres cubes, a été commencée le 20 mars et achevée le 20 avril. Quant au battage des pilotis, il touche à sa fin et aura été exécuté en moins de 25 jours. 3,000 pieux de 5 à 7 mètres auront été enfoncés dans ce délai, qu'on trouvera bien court, pour peu qu'on tienne compte des difficultés de tous genres qu'on rencontre sur des terrains rapportés en contre-bas de la mer.

« Les magnifiques constructions dont on prépare ainsi le lit seront, grâce à l'activité qu'on déploie, terminées la veille de Pâques 1858. Cette première île, qu'on a attaquée et qui doit servir de spécimen, se composera de sept maisons de sept croisées, constituant une façade de 108 mètres sur le quai et 30 mètres en retour sur le boulevard des Dames.

« Nous avons vu les plans dressés par M. Pigny, et nous pouvons certifier que les constructions projetées, en voie d'exécution, ne laisseront rien à désirer, comme aspect monumental et comme installation pratique. Ces maisons élevées de 5 étages, dans le style parisien, présenteront l'effet des belles lignes de la rue de Rivoli.

« Les travaux entrepris n'auront pas seulement pour but de doter Marseille d'une cité conçue sur les plus larges proportions : ils auront encore pour effet de faciliter à notre ville l'apprentissage des grands travaux. La pénurie des matériaux est un des principaux obstacles des chantiers de province; nos entrepreneurs ont prévu la difficulté : ils ont acheté les meilleures carrières qu'ils exploitent eux-mêmes. Les pierres de Cassis, de Fontvieille, de Labaume, de la Couronne, etc., sont aujourd'hui extraites par des mains intelligentes qui n'épargnent rien. Cette précaution était indispensable pour conduire l'entreprise à prompte fin. Elle influera d'une manière heureuse sur ces travaux en général, et en particulier sur la Bourse, la cathédrale, les Docks, etc, dont elle prépare ainsi les matériaux.

« Le mérite de ces larges mesures revient en partie à M. Borde, dont la valeur personnelle est incontestable, mais qui a eu encore le talent de s'adjoindre deux hommes qui avaient déjà fait leurs preuves, MM. de Curel, ingénieur, et Corso, architecte, collaborateurs qui, sous tous les rapports, sont à la hauteur de l'entreprise. Comme on le voit, le personnel et le matériel ne laissent rien à désirer dans ce chantier modèle.

« Au train dont marchent les travaux de la Joliette, nous ne serions pas étonnés qu'avant un an toutes les falaises de l'ancien Lazaret continental n'eussent été jetées à la mer, et que l'anse d'Arenc, tout à fait comblée, ne fût apte à recevoir les grands établissements commerciaux qui doivent faire la fortune de ces quartiers, et qu'on peut considérer aujourd'hui comme autant de faits accomplis.

« Si nous sommes bien informé, il serait question d'installer dans une de ces nouvelles maisons la Condition des soies que la chambre de commerce a l'intention d'établir à Marseille sur le modèle des créations analogues qui existent déjà à Lyon et à Paris. Ce fait, que nous croyons tenir de bonne source, est pour la Joliette une heureuse dotation qui en promet bien d'autres, et qu'il faut ajouter à toutes les bonnes fortunes de ces quartiers appelés à un si brillant avenir.

« Les transformations qui s'accomplissent à vue d'œil démontrent chaque jour que cet avenir n'est plus dans le lointain. En peu de temps les 400,000 mètres de terrain acquis par M. Mirès seront sillonnés de rues, couverts de maisons particulières et d'édifices publics; en un mot, ils feront place à toute une nouvelle cité, qui ne le cédera en rien à son aînée. Si l'on traitait nos espérances d'exagération, nous prendrions les faits à témoin pour prouver qu'à Marseille, en pareille matière, les paradoxes de la veille deviennent les vérités du lendemain. »

CHEMIN DE FER DES ARDENNES ET DE L'OISE.

Un journal a publié quelques renseignements concernant la réunion du chemin de fer des Ardennes et de l'Oise à la Compagnie des chemins de fer de l'Est. Nous les publions sous toute réserve, en attendant que nous soyons en mesure de les rectifier ou de les confirmer.

Cette fusion serait décidée et opérée sur les bases suivantes :

« Le décret du 19 juillet 1853 concède à la Compagnie des Ardennes et de l'Oise : un chemin de Reims à Mézières et à Charleville, avec embranchement de Mézières sur Sedan; un chemin de Beauvais à Creil; un chemin de Charleville à la frontière belge, dont le tracé n'était pas fixé; enfin un droit de préférence pour le chemin de Compiègne à Reims, dans le cas où l'exécution de ce chemin serait résolue.

« La même Compagnie va obtenir très-prochainement, et l'on assure même que le

Digitized by Google

décret doit paraître dans le courant de ce mois : 1° un chemin de Sedan à Thionville ; 2° un autre de Reims à Soissons ; 3° le tracé de Charleville à Givet, sur la frontière belge, formant l'objet indéterminé par l'art. 3 de convention signée par M. le ministre des travaux publics, le 19 juillet 1853.

» Le chemin de Charleville à Valenciennes sera concédé à la Compagnie du Nord pour la section de Valenciennes, Maubeuge et Hirson ; à la Compagnie des Ardennes, pour la section d'Hirson à Charleville.

» La Compagnie des Ardennes aura environ 500 kilomètres de travaux à exécuter.

» Après l'achèvement complet de ces travaux, et l'exploitation qui en sera faite pendant deux années, les recettes de la seconde année seront prises comme point de départ pour opérer la fusion avec l'Est, en ajoutant une plus-value de 36 0/0. La Compagnie de l'Est établira la moyenne de ses recettes, et avec le chiffre présenté par chacune des deux Compagnies on établira la valeur respective des actions de chacune d'elles. Alors, la Compagnie des Ardennes disparaîtra.

» On compte cinq années environ pour l'achèvement des travaux ; comme il y aura deux années d'exploitation, c'est donc dans sept ans seulement que la fusion des deux Compagnies pourra être opérée.

» Quant au chemin de Creil à Beauvais, il est positif qu'il doit être échangé avec la Compagnie du Nord contre un tronçon de 50 kilomètres de Reims à Laon. Il est même probable que le traité sera signé avant l'ouverture de l'embranchement de Beauvais. »

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE.

Le 7 mai, la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève a ouvert à la circulation 65 kilomètres nouveaux, composant la section d'Amberieu à Seyssel ; nous en publions plus loin les produits.

Le réseau exploité se trouve, avec la section de Lyon à Bourg, déjà exploitée sur 75 kilomètres, porté à 140 kilomètres.

C. Devina.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Le 16 mai a eu lieu l'ouverture du chemin de fer de Dôle à Salins sur une longueur de 40 kilomètres. Quatre gares sont desservies entre Dôle et Salins : Montbarrey, à 15 kilomètres de Dôle ; Châtelay, à 20 kilomètres ; Arc-et-Senans, à 26 kilomètres ; Mouchard, à 32 kilomètres.

— L'ouverture de la section du chemin de fer de Saint-Germain-des-Fossés à Lapalisse aura lieu en juin.

— On annonce pour lundi, 25 mai, l'ouverture de la ligne de Creil à Beauvais.

Nous avons publié dans notre dernier numéro un avis par lequel le maire de Marseille rappelle aux consommateurs du gaz de cette ville qu'à partir du 1er juin les autorisations accordées aux Compagnies actuellement en possession de l'éclairage au gaz sont retirées.

Nous recevons à ce sujet du représentant de l'une de ces Compagnies une lettre dans laquelle il nous fait connaître qu'il s'est pourvu au Conseil d'État contre l'arrêté du maire de Marseille qui ordonne l'enlèvement des tuyaux formant la canalisation dépendant de ces Compagnies.

CHEMIN DE FER FRANCO-SUISSE

PAR LES VERRIÈRES ET NEUCHATEL.

Le 11 mai dernier a eu lieu à Neuchâtel l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer Franco-Suisse.

Cette Compagnie s'est constituée en avril 1856 avec le concours de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, qui a souscrit 4,000 actions Franco-Suisse, 7,000 actions ayant été en outre distribuées par préférence aux actionnaires de Paris-Lyon. Cinq membres du Conseil de l'administration du chemin de fer de Paris à Lyon, MM. Dassier, Hottinguer, Chaperon, Réal et Ruelle, font partie du Conseil d'administration du chemin de fer Franco-Suisse.

Le réseau Franco-Suisse se trouve être aujourd'hui le prolongement sur la Suisse des lignes fusionnées de Lyon et de la Méditerranée, au moyen de la concession faite à ces Compagnies du prolongement de la ligne de Dôle à Salins jusqu'aux Verrières, point où commence le chemin Franco-Suisse.

Depuis les Verrières la ligne Franco-Suisse se dirige sur Neuchâtel, et de là se développe au nord et au midi parallèlement au lac de Neuchâtel, pour rejoindre, au midi, les lignes de l'Ouest suisse sur Lausanne et Genève, et au nord le Central suisse, sur Bâle, Berne, Zurich et le lac de Constance

Les travaux avancent rapidement, et le réseau entier pourra être ouvert à la circulation au commencement de 1859, depuis Pontarlier (France). Il n'y aura plus alors entre Paris et Lausanne, comme entre Paris et Berne, Zurich, Lucerne, de lacune que de Salins à Pontarlier, si toutefois les Compagnies fusionnées de Lyon et de la Méditerranée n'ont pas construit ce petit tronçon pour cette époque.

L'exploitation du réseau Franco-Suisse a été réservée à la Compagnie de Paris-Lyon. Il est probable que cette Compagnie exploitera depuis Salins à Neuchâtel, section de la traversée de la chaîne du Jura, et que la traction de la ligne parallèle au lac sera comprise dans la fusion des chemins de fer suisses.

Tel était, du reste, le système adopté dans les traités de fusion signés en mars dernier à Paris, entre les Compagnies suisses du Nord-Est, du Central, de l'Ouest et du Franco-Suisse, et qui se trouvent ajournés par suite des modifications que le Central suisse a manifesté le désir d'apporter à quelques dispositions de ces traités.

Nous publions plus loin le texte du rapport du Conseil d'administration.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Le Corps législatif vient d'être saisi d'un projet de loi dont voici en quelques mots l'économie.

On sait que le Crédit foncier est autorisé à faire ses prêts soit en numéraire, soit en obligations foncières ou lettres de gage. Mais pour que l'emprunteur qui a besoin d'argent puisse accepter ces valeurs, il faut qu'il trouve facilement à les échanger contre espèces : aussi, en vertu de l'art. 2 des statuts du 28 juin 1856, le Crédit foncier a été autorisé à faire des avances sur dépôt de ses propres obligations, et ce au moyen d'une partie de l'argent qu'il reçoit en compte courant.

Le projet de loi a pour but de dispenser le Crédit foncier des formalités exigées par les art. 2074, 2075 et 2078 du Code Napoléon pour la conservation du privilége du créancier et pour la vente du titre, et d'assimiler complétement sous ce rapport les avances faites par le Crédit foncier à celles de la Banque de France.

On espère que les prêts du Crédit foncier sur ses propres obligations donneront à ces titres une facilité de circulation qui leur a manqué jusqu'à présent.

C. Devina.

FINANCES ANGLAISES ET FINANCES FRANÇAISES.

(Correspondance particulière.)

Londres, 16 mai 1857.

Monsieur,

Ce n'est pas un fait nouveau à vous signaler que la manière déplorable dont les affaires françaises sont jugées en Angleterre. On ne comprend pas du tout ici la révolution financière et industrielle qui s'est opérée depuis la création des chemins de fer, et surtout depuis l'effort aussi heureux que puissant qui a inauguré le rétablissement de l'empire. On ne cesse de répéter que la ruine de la France est imminente ; elle a été épuisée par la guerre d'Orient, elle est dévorée par l'agiotage, etc., etc. La faiblesse du cours de la rente est présentée comme un symptôme certain de l'accomplissement, à courte date, de ces funestes pronostics. Les funestes pronostics, les attaques incessantes, portent principalement sur ces grands établissements, le *Crédit mobilier*, la *Caisse des chemins de fer*, qui ont été le résultat nécessaire et le fruit légitime, tout à la fois, du grand développement des compagnies, de la crise politique et sociale au milieu de laquelle ce développement a eu lieu, et de l'action du génie organisateur et généralisateur de la France, suscité par les besoins d'une situation nouvelle. Cette situation nouvelle, les grandes maisons de banque, opérant chacune de leur côté, avec leur seule puissance individuelle, ne voulaient pas ou ne pouvaient pas y suffire : il a bien fallu avoir recours à la force collective de l'association.

A entendre les fanfarons de routine, dont le nombre est très-grand, ce ne sont pas les grandes associations financières qui soutiennent les affaires françaises ; nous ne vivons que du secours qui nous est donné par les capitalistes anglais. Tous les journaux, sauf le *Morning-Chronicle*, qui fait à cet égard une honorable et intelligente exception, ont adopté et propagé ces vues pessimistes. Le *Times* en est l'organe le plus persistant et le plus habi-

Digitized by Google

lement sophistique, et pourtant la plupart de ces journaux ont des correspondants, et même des bureaux de correspondance à Paris. Le *Times*, entre autres, y entretient un grand établissement qui malheureusement est trop près de la rue Laffitte pour ne pas en recevoir quelquefois les inspirations.

Cette conspiration pour décrier n'a rien qui puisse exciter la surprise quand elle provient de ceux qui font profession, par leurs flatteries, d'entretenir les préjugés d'une nation passablement orgueilleuse. Mais ce qui surprend et ce qu'il est temps d'arrêter, c'est l'espèce de crédit accordé, en France même, à ces fausses représentations, et la placide bonhomie avec laquelle nous acceptons sans examen et sans de sérieuses contre-études appliquées aux affaires de ce pays-ci, la bonne opinion que les Anglais ont d'eux-mêmes, et la mauvaise opinion qu'ils ont de nous, sous le rapport financier.

Tel est l'objet des observations que je vous demande la permission de vous adresser.

En un seul point, selon moi, les affaires financières de l'Angleterre ont un avantage sur celles de la France : c'est en matière de fonds publics. Notez bien qu'il s'agit seulement des affaires financières, et non des affaires commerciales et industrielles.

Les fonds publics anglais se tiennent toujours à un cours fort élevé, quoique la dette publique soit infiniment plus considérable qu'en France.

Les journaux anglais, le *Times* en particulier, s'évertuent constamment à prouver qu'une grande partie du capital du royaume-Uni est employée à l'étranger. Ils cherchent à détourner leurs compatriotes de ce genre de placement. Ils ne songent pas que, de tous les points du monde, les capitaux de placement affluent à la Bourse de Londres et recherchent les fonds anglais. La Bourse de Londres, en ce qui concerne les fonds anglais, est, en quelque sorte, la caisse d'épargne des riches et la caisse de réserve des mécontents de tous les régimes.

Pendant les orages de la révolution de 1848 à 1851, tout ce qu'il y avait de plus clair en fortune mobilière en Europe et surtout en France, a passé dans les fonds anglais, et, malheureusement, les capitaux *émigrés* ne sont pas encore de retour, même dans notre pays.

On s'élève beaucoup, depuis quelque temps, contre l'exportation des capitaux nationaux à l'étranger. S'il est un point où cette exportation doit être considérée comme condamnable, c'est lorsqu'il s'agit des fonds publics; car il est du devoir de tout bon citoyen de favoriser et de soutenir le crédit de sa patrie.

Le capital placé à l'étranger en opérations industrielles peut donner des profits qui retournent à la mère patrie : c'est d'ailleurs un échange immédiatement reproductif. Par exemple, si A, Français, place du capital en Angleterre, le mouvement de travail créé par ce capital peut provoquer B, Anglais, à placer une somme égale et même plus considérable, en France. Mais il n'en est pas de même du capital engagé dans les fonds publics. A, Français, plaçant son capital dans les fonds publics anglais, pour servir au maintien et au développement d'un établissement national qui n'est pas celui de sa patrie, ne fait que la priver d'un moyen de force. Il n'en recueille aucun avantage sensible, puisque les fonds publics des divers pays sont placés dans des conditions à peu près égales, surtout les fonds publics de la France, par comparaison à ceux de l'Angleterre. Je dis conditions à peu près égales en ce qui concerne le taux de l'intérêt; quant à la valeur en capital du titre de rente, et aux autres conditions favorables du crédit public, tout dépend de la foi que les nationaux ont dans les destinées de leur pays et de leur dévouement patriotique plus ou moins éclairé. C'est bien tant pis pour la France si ses capitalistes vont chercher à l'échiquier britannique un refuge contre de sottes terreurs, ou un champ de bataille pour leur trahison. C'est bien tant pis qu'il se trouve dans la presse française des écrivains qui ne craignent pas de se faire les échos des préjugés des autres nations contre leur propre patrie.

Aux condoléances de la presse anglaise qui s'apitoie sur l'état de nos finances, ces écrivains auraient bien trouvé réponse s'il l'avaient voulu, et s'il n'y avait pas dans leur âme le venin de l'esprit de parti.

Et d'abord, même en ce qui se rapporte aux fonds publics, pourquoi ne pas apercevoir, pourquoi ne pas dire qu'avec des ressources au moins égales à celles de l'Angleterre, en matière d'impôt et en perspective d'accroissement de revenu, la France a une dette nationale qui ne s'élève pas encore à la moitié de celle de l'Angleterre, en même temps que les dépenses de guerre entrent pour une somme beaucoup moins considérable dans notre dette nationale? Pour conduire la guerre contre la France, l'Angleterre a ajouté à sa dette, dans l'espace de temps compris entre l'année 1793 et l'année 1815, une somme de l. st. 600,000,000, soit fr. 15,000,000,000, — quinze milliards de francs!

Tout bien considéré, les fonds publics français devraient être mieux tenus que ceux de l'Angleterre. C'est l'inverse qui arrive, parce que l'Angleterre n'est point déchirée par les factions. Le patriotisme et le nationalisme de son aristocratie et de sa bourgeoisie sont les meilleurs appuis de son crédit. Ses écrivains ne font pas comme les nôtres; ils n'expédient pas à l'étranger tous les sophismes qu'ils peuvent inventer pour discréditer les finances de leur pays.

Ces écrivains voudraient aussi que la Banque de France pût imiter la Banque d'Angleterre, et porter le taux de son escompte à 7, 7 1/2 et même au-dessus; ils déplorent qu'il y ait encore chez nous un taux légal de l'intérêt, et s'associent par là aux doctrines financières à la fois fausses et rétrogrades qui prévalent aujourd'hui dans Threadneedle-street et dans Lombard-street. Nous aurons à revenir sur ce sujet. Continuons la comparaison générale des finances des deux pays.

Si en matière de fonds publics, il y a, par comparaison avec la France et sous l'influence de causes transitoires, un avantage décidé en faveur de l'Angleterre, c'est-à-dire en faveur de la nation la plus endettée et qui a contracté la plus grande partie de sa dette pour les dépenses *relativement* les moins profitables, les dépenses de guerre; les choses changent entièrement d'aspect lorsque l'on considère la construction des chemins de fer et le système financier suivi à cet égard chez les deux nations.

Ici les avantages, et d'immenses avantages au point de vue des actionnaires, sont tout à fait du côté de la France.

En Angleterre, un capital énorme, évalué en minimum à 8 milliards déjà payés (1), sans compter les milliards qu'il reste à appeler, ou qu'il faut souscrire encore pour la construction de nouvelles lignes; un capital aux proportions colossales et gigantesques, ne rapporte pour ainsi dire pas de dividende. La moyenne des dividendes est maintenant, je crois, de 2 1/2 0/0. Pendant plusieurs années, il n'y a pas eu de dividende du tout. Les actions des chemins sont au-dessous du pair, excepté pour deux ou trois lignes.

C'est là une opération désastreuse et qui n'est pas encore achevée. Quand les écrivains anglomanes, pour montrer que l'esprit d'entreprise est en meilleure position en Angleterre, et qu'il n'a pas marché *plus vite que la formation du capital*, vous disent que les chemins de fer anglais sont terminés, qu'il n'y a pas de grands besoins de ce côté, ils vous induisent en erreur. Qu'on ouvre le *Times* chaque semaine, on y verra des appels de fonds considérables pour les chemins en construction et des souscriptions pour les nouvelles lignes. Nous ne parlons pas des chemins indiens qui vont demander un capital très-considérables, et par lesquels l'Angleterre, profitant d'une triste expérience, s'engage dans une voie meilleure et plus rapprochée de celle de la France; ne parlons que des 8 milliards déjà versés et employés dans la construction des chemins de fer anglais.

Dans quelle position se trouvent les propriétaires ou porteurs des titres qui représentent ce capital? Ils n'ont en mains que des valeurs considérablement dépréciées, tandis que les chemins de fer français rapportent, en moyenne, 10 0/0.

Ceci révèle d'un coup deux résultats de la plus haute importance pour les finances françaises : 1° le capital placé en actions et en obligations de chemins de fer est rendu à la circulation, et, se négociant comme valeur courante beaucoup au-dessus du pair, il se trouve disponible pour des opérations ultérieures; il se trouve disponible en quantité beaucoup plus considérable qu'au moment où il a d'abord passé dans la construction des chemins de fer; 2° cette plus-value des actions et obligations, ainsi que le chiffre moyen de 10 0/0 en dividende, constituent une augmentation considérable, une véritable multiplication du capital national.

S'il est toujours inexact de dire que *l'esprit d'entreprise peut marcher plus vite que la formation du capital*, cette assertion devient complétement absurde, quand on l'applique à l'excellente opération financière et industrielle que la France a faite par la construction de ses chemins de fer et le mode adopté à cet effet.

Le capital employé à un travail quelconque n'est jamais *enfoui*. Le capital n'est enfoui et ineffectif que quand il reste dans les caisses, dans les sacs et dans les bas de laine. Même, lorsqu'il est employé aux dépenses de la guerre, sans titre représentatif et sans contre-valeur, le capital retourne de suite à la circulation; il change de mains avec certains profits et avantages; il sort d'une main pour rentrer par l'autre sous la forme de salaire, prix d'achats de matériaux, etc., etc; il se reproduit, mais IL NE SE MULTIPLIE PAS.

Le capital employé aux opérations directement reproductives de l'industrie et représenté immédiatement par des titres et valeurs négociables, non-seulement se reproduit, mais IL SE MULTIPLIE. Il se double tout d'abord et peut se décomposer ainsi : d'une part, la valeur créée, le chemin de fer, le bateau à vapeur, le dock, que nous considérons comme étant

(1) Nous donnerons plus tard les chiffres officiels du *Board of trade* qui sont très-élevés.

Digitized by Google

égal au capital primitif avec une plus-value provenant du dividende; d'autre part, le titre représentatif du capital. Ce titre sert immédiatement de base à des opérations d'échange et de production, puisque au moyen de la vente d'un titre ou de sa négociation, ne fût-il que la garantie d'une plus-value commerciale escomptée, on crée du travail.

Sous ce rapport, la France est deux fois plus riche, et au delà, de toutes les sommes qu'elle a employées, durant ces dernières quinze années, à la construction de ses chemins de fer. Elle n'a jamais livré son capital que contre une valeur représentative parfaitement garantie, valeur émise non-seulement au pair, mais à prime. Le *Times* et ses amis aimeraient-ils mieux que ces placements eussent été faits au-dessous du pair? Voilà, soit dit en passant, toute la différence de leur sage système avec la prétendue folie agioteuse de la France.

Les Anglais, au contraire, ont versé sans garantie, et d'une manière plus ou moins reproductive, dans la construction de leurs chemins de fer, le capital énorme dont nous avons donné plus haut le chiffre approximatif. Ce capital a été à peine remplacé; il a été à peine rendu à la circulation en salaires, achats de matière, etc., etc. Mais il n'a pas été *multiplié* comme le capital des chemins de fer français. Les titres représentatifs, les *actions* des chemins de fer anglais ont été et sont encore, pour la plupart, au dessous du pair. Les dividendes sont nuls ou à peu près nuls.

Pourquoi cela? — Parce que l'Angleterre, égarée par les doctrines de l'individualisme, a perdu toute notion de l'Etat, et a demandé aux simples particuliers, à une seule génération, ce qui devait être l'œuvre de plusieurs. La France, au contraire, a fait son œuvre collective et nationale par le concours des divers éléments que cette œuvre doit comprendre, l'Etat, les départements, les particuliers. Le capital ainsi employé a été non-seulement rendu à la circulation par l'accomplisssement des travaux, par le paiement des salaires et des matériaux; il a été non-seulement versé sur le sol et traduit en rails, wagons, œuvres d'architecture, etc., etc., mais il a été *multiplié* et reproduit par l'émission de titres négociables.

L'élévation et la fermeté du cours des fonds publics en Angleterre ne sont rien en comparaison des ressources nouvelles que la France s'est acquises par ses grandes opérations de travaux publics. En cela peut-être les financiers et les hommes d'Etat de France ont fait de la prose sans le savoir; mais ce n'en est pas moins de la bonne prose, de la bonne finance.

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER.

ORGANISATION ADMINISTRATIVE ET FINANCIERE.

(*Suite.*) (1)

Voici le relevé du montant des dépenses totales approximatives, et les subventions totales et par kilomètre de l'Etat et des localités :

COMPAGNIES.	Longueurs concédées.	Montant des dépenses d'établissement.	Subventions de l'Etat argent ou travaux. Total.	Par kilom. concédé.
Nord	968	329.189.847 »	(1) 5.452.042 »	5.632
Est	1.781	646.601.012 »	125.382.500 »	70.400
Ouest	2.059	683.035.000 »	(2) 173.035.000 »	84.038
Orléans	1.733	552.013.575 »	(3) 225.600.000 »	130.207
Lyon	923	403.842.177 »	61.046.963 »	66.139
Grand-Central	1.143	331.455.000 »	92.900.800 »	81.277
Méditerranée	624	207.266.734 »	(4) 126.171.000 »	202.198
Midi	800	175.488.417 »	51.500.000 »	64.375
Lignes en commun { Ceinture	17	15.859.536 »	(5) 7.859.536 »	462.326
Lignes en commun { Bourbonnais	681	261.663.832 »	(6) 36.401.000 »	53.451
Total des Compagnies principales...	10.729	3.701.480.150 »	905.397.042 »	84.387
Compagnies diverses	767	205.672.925 »	(7) 26.905.669 »	35.079
Total général	11.496	3.907.153.075 »	932.302.711 »	81.093

(1) Y compris les subventions locales, 5,408,957 f.
(2) Y compris les subventions locales, 13,335,000.
(3) Y compris les subventions locales, 4,000,000 et déduction faite de la part cédée au Bourbonnais.
(4) Y compris les subventions locales, 1,000,000.
(5) Y compris les subventions locales, 150,000.
(6) Part afférente à la section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés.
(7) Y compris 2,000,000 de subvention de la Suisse

La garantie d'intérêt par l'Etat sur un capital déterminé, s'élevait au 30 juin 1855 à 1,554,745,000 fr., soit 61,302,800 fr. annuellement, les garanties par les localités ayant été supprimées.

Voici, au 31 décembre de chaque année, la somme et l'annuité garanties :

	Capital garanti.	Annuités (1)
1848.....	40.000.000	1.600.000
1849.....	70 000.000	3.100.000
1851.....	155.000.000	6.800.000
1852.....	799.475.000	32.744.000
1853.....	937.375.000	37.358.000
1855(30juin)	1.554.745.000	61.302.800

(1) Non compris l'annuité due à l'amortissement des emprunts garantis par l'Etat.

Ce capital et cette annuité garantie, que nous résumons ci-dessus, se trouvent répartis entre les diverses Compagnies de chemins de fer dans les proportions suivantes qu'il est intéressant de montrer, quoiqu'elles remontent à la date du 30 juin 1855 :

Compagnies.	Kil.	Capital garanti.	Annuités.	Par kil.
Orléans (1)..	1733	150.000.0000	6.000.000	3.462
Méditerr. (2).	624	139.375.0000	6.975.000	11170
Ouest (3)....	2059	509.370.0000	19.024.800	9.381
Lyon (4)	923	222.100.0000	8.939.000	9.685
Midi (5).....	800	118.000.000	4.720.000	5.900
Dôle-Salins(6)	39	7.000.000	280.000	7.177
Genève (7)...	216	50.000.000	1.500.000	7.000
Bourbonn. (8)	681	90.700.000	3.628.000	5.327
St-Rambert (9	98	25.000.000	750.000	7.653
Orsay.....	25	4.200.000	126.000	5.040
Gr.-Central..	1143	219.000.000	8.760.000	7.661
Total...	8339	1.554.745.000	61.302.800	7.351

C'est en échange des charges qu'il s'imposait pour aider les Compagnies de chemins de fer, et à titre de ferme pour location du sol qu'il avait acquis et des travaux qu'il avait exécutés, que l'Etat avait stipulé à son profit

(1) Voir le *Journal des Chemins de fer* du 9 mai 1857.

Digitized by Google

un droit de participation aux bénéfices de l'exploitation. Au 30 juin 1855 ses droits s'appliquaient sur 5,647 kilomètres, près de la moitié du réseau.

Les subventions des localités n'atteignent qu'à environ 3 0/0 de celles de l'Etat.

En 1845 elles s'élevaient à..	2,108,957
En 1852 id. à..	16,785,000
(non compris 15,000 fr. retirés par la commune de Neuilly).	
30 juin 1855. . .	9,000,000
Ensemble . . .	27,893,957

La garantie d'intérêt par l'Etat sur un capital déterminé s'élevait au 30 juin 1855 à 1,554,745,000 fr., soit 61,302,800 fr. annuellement ; les garanties par les localités ayant été supprimées.

Cette participation dans les bénéfices, qui ne se doit faire qu'au-dessus d'un tantum 0/0 fixé par les cahiers de charges sur le capital dépensé, est une clause qui n'existe pas pour toutes les Compagnies; l'Etat en a fait l'abandon pour les unes, et l'a au contraire étendue à d'autres lignes. Ce système s'applique actuellement aux lignes de

Lyon,	Genève,
Méditerranée,	Saint-Rambert,
Grand-Central,	Orsay,
Midi,	Dôle-Salins.
Est,	

Les tarifs, qui constituent une des conditions les plus importantes des cahiers des charges, avaient des différences qui provenaient des clauses des concessions ; mais ces différences se sont modifiées, et aujourd'hui elles sont presque nulles.

Une partie de l'organisation administrative qui a subi des changements intéressants est la durée des concessions.

Les concessions à perpétuité ont été faites de 1823 à 1833; de 1834 au mois d'août 1837 elles sont accordées pour 99 ans ; pendant la seconde moitié de 1837 et pendant l'année 1838, les concessions sont accordées pour une durée de moins de 99 ans, et en 1850 seulement le système de la concession pour une durée de 99 ans, ou concessions temporaires, a prévalu. Dès l'année 1851 les concessions perpétuelles ont été successivement ramenées au système temporaire, et les concessions pour moins de 99 années ont été prolongées à cette durée. Une concession pour 94 ans à une compagnie belge est la seule exception.

ORGANISATION FINANCIÈRE.

Les dépenses des Compagnies de chemins de fer ne peuvent suffire à éclairer sur leur coût total, à cause des subventions dont nous avons indiqué déjà les formes diverses.

La création des actions, puis des obligations, concourant à la formation du capital social, appartenait à un système pour ainsi dire nouveau.

La voie des emprunts a créé des facilités très-importantes pour les Compagnies, et c'est à partir de 1851 que ce système a pris toute son extension.

En 1853, le capital social représentait 45 0/0 des dépenses à faire ; les obligations devaient servir à parfaire les sommes nécessaires.

En 1854, le capital social ne représente plus que 43 0/0, et en 1855, au 30 juin, il est descendu à 40 0/0. Cette diminution s'explique par l'accroissement des travaux nouveaux à faire par suite de concessions nouvelles, le capital social demeurant toujours le même.

Dans un tableau précédent nous avons fait ressortir le montant de la subvention totale ou par kilomètre reçue par les Compagnies. Nous complétons ce tableau en faisant ressortir la dépense totale et par kilomètre prévue approximativement, le montant de dépenses résultant pour les Compagnies après déduction des diverses subventions, ne faisant pas figurer dans ce tableau les Compagnies qui n'en ont pas reçu.

COMPAGNIES.	Kilomètres concédés.	Dépense totale approximative, déduction faite des subventions.		CAPITAL SOCIAL	
		Total	Par kilomètre.	Total.	Par kilomètre.
Nord	968	323.737.805	334.440	160.000.000	165.289
Est	1.781	521.283.512	292.692	250.000.000	140.370
Ouest	2.039	510.000.000	547.693	150.000.000	73.851
Orléans	1.733	326.264.575	188.333	150.000.000	86.555
Orsay	25	7.200.000	288.000	3.000.000	120.000
Lyon	923	347.795.213	376.810	132.509.000	143.554
Grand-Central	1.143	238.555.000	208.709	90.000.000	129.969
Méditerranée	824	171.995.784	274.191	48.580.000	64.903
Genève	214	50.000.000	233.649	40.000.000	186.916
Saint-Rambert	98	25.000.000	255.102	25.000.000	255.102
Midi	800	123.998.417	154.985	67.000.000	83.750
Ceinture	17	8.000.000	470.588	»	»
Bourbonnais	681	225.262.852	330.783	»	»

Pour les chemins du Midi la dernière émission d'actions n'est point comprise dans les chiffres du capital social.

Quant au chemin de Ceinture, il est concédé aux Compagnies d'Orléans, de l'Ouest, du Nord, de l'Est et de Lyon.

On connaît la formation de la Compagnie du Bourbonnais.

Les Compagnies qui ne sont point comprises dans ce tableau sont les suivantes, qui n'ont point reçu de subvention, et les raisons qui n'ont pas permis de déterminer la part du capital social appliqué à la construction, sont indiquées par des renvois.

Compagnies.	Kil.	Dépenses exclusivement à la charge des Compagnies	
		total.	par kilom.
Hautmont à la frontière (1)	8	2.500.000	312.500
Vireux à la frontière (2)	2	1.115.699	557.849
Anzin à Somain (3)	19	2.282.461	120.130
Ardennes et Oise (4)	143	29.600.000	206.992
Provins aux Ormes (5)	12	1.600.000	13.333
Mulhouse à Thann	21	2.869.006	136.624
Dôle à Salins (6)	39	7.000.000	179.487
Montluçon à Moulins (7)	85	22.000.000	258.823
Carmaux à Albi (8)	18	3.600.000	200.000
Besèges à Alais (10)	30	6.000.000	200.000
Graissessac à Béziers (9)	53	18.000.000	339.622

(1) Concédé à une compagnie belge.
(2) Concédé à une compagnie belge.
(3) Concédé aux mines d'Anzin.
(4) Capital 21 millions, soit par kilom. 146,853 fr.
(5) Absorbé dans la Compagnie de l'Est. Capital 1,000,000 fr.
(6) Concédé aux salines de l'Est.
(7) Absorbé dans le Grand-Central. Cap. 22 millions.
(8) Statuts non parus au 30 juin 1855.
(9) Capital social 18 millions.
(10) Capital 4 millions, soit 133,333 fr. par kilom.

En résumant les chiffres ci-dessus, la somme de 1,177 millions 200,000 francs s'applique à 11,410 kilomètres, et la dépense à la charge des Compagnies s'élève à 2 milliards 958,552,203 fr.

C. DEVINS.

(*La suite au prochain numéro.*)

Nous croyons devoir faire connaître aux actionnaires de la Compagnie l'Union des Gaz, que nous avons appris de source certaine que l'administration de cette Compagnie, par suite de la transformation qu'elle va subir et de diverses considérations de détails, convoquera très-prochainement son assemblée générale, qui

Digitized by Google

aura lieu dans la première quinzaine du mois prochain.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Midi. — 24 juin, assemblée à 4 heures.

Grand-Central. — 11 juin, assemblée générale ordinaire et extraordinaire à 3 heures.

Ardennes et Oise. — Assemblée générale ordinaire et extraordinaire, 13 juin, à 3 heures.

Lombards-Vénitiens. — 30 mai, assemblée générale ordinaire et extraordinaire à 9 heures, à Vienne. Dépôt, 40 actions.

Charleroy à la frontière. — 8 juin, assemblée ordinaire et extraordinaire à midi, à Charleroy.

Messageries impériales. — 28 mai, assemblée annuelle à 3 heures, salle Herz. Dépôt, 20 actions.

Autrichiens. — 27 mai, assemblée à 9 heures, à Vienne.

Chemin Elisabeth. — 25 mai, assemblée ordinaire à 9 heures, à Vienne.

Rivoli. — L'assemblée ordinaire a été ajournée.

Compagnie impériale des Voitures de Paris. — 25 mai, à 2 heures, assemblée générale ordinaire et extraordinaire.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

Sous-Comptoir des métaux. — 15 au 31 mai, émission à 115 fr. de 2,600 actions de 100 fr.

Graissessac. — 18 au 31 mai, émission à 140 f. de 38,000 obligations de 250 fr.; jouissance 1er novembre 1856; intérêt, 7 50. Le coupon du 1er mai, 3 75, vient en déduction du premier versement, qui se trouve réduit à 66 25. Le versement complémentaire de 70 fr. est payable le 1er août 1857.

APPELS DE FONDS.

Autrichiens. — 1er au 10 juin, 100 fr. par action.

Banque de crédit pour le commerce et l'industrie à Vienne. — 1er juin 40 florins.

Bazin Léon Guy. — 1er juillet 1857, 100 fr. par action (versement de novembre différé.)

Franco-Suisse. — 15 mai au 1er juin, 50 fr. par action. Le coupon sera déduit.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Caisse générale des chemins de fer. — 28 avril, 46 fr. 40 c. solde du dividende de 71 fr. 40 c. par action pour 1856.

Est. — 1er juin, 13 50 par obligation 5 0/0; 7 50 par obligation 1856.

Nord. — 1er juillet, 40 fr. par action, solde du dividende 1856 de 56 fr.

Orléans. — 1er avril, solde du dividende de 84 fr. de 1856, soit 54 fr. par action.

Est. — 1er mai, 54 fr. solde du dividende 1856 de 74 fr. par action.

Ouest. — 1er avril, solde du dividende de 40 fr. pour 1856, soit 22 fr. 50 c. par action.

Lyon. — 1er avril, intérêts aux obligations 5 0/0 et 3 0/0. — 1er juillet, 43 fr. 40 c. complément du dividende 1856 de 81 fr. par action.

Méditerranée. — 1er avril, 12 fr. 50 c. par obligation. Intérêts. 15 mai, 87 fr. par action solde du dividende 1856 de 117 fr.

Bourbonnais. — 1er avril, intérêts aux obligations 1re et 2e ordre d'Andrézieux à Roanne.

Graissessac à Béziers. — 5 avril, intérêts actions.

Crédit mobilier. — 1er juillet, 90 fr. solde du dividende 1856 de 115 fr.

Crédit foncier. — 1er mai, intérêts aux obligations. 5 fr. du dividende 1856 de 17 50.

Est de la Bavière. — 14 mai, 1 fr. 21 c. par action intérêts.

Gaz de Marseille. — 4 mai, 6 fr.

Journaux réunis. — 29 avril, 37 fr. complément du dividende 1856 de 62 fr.

Pyrénées à Madrid. — 3 fr. 50 c. par action en même temps que l'échange des certificats.

Messageries impériales, services maritimes. — 1er avril, 15 fr. obligations.

Ports de Marseille. — 4 mai, 4 fr. 50 c.

Omnibus. — 1er juillet, solde du dividende de 85 fr. de 1856, soit 30 fr. par action.

Ports et Sénéchas. — 4 mai, 7 fr. 50 c. par action, solde 1856 de 15 fr. par action.

Est de la Bavière. — 14 mai, 1 fr. 21 c., soit 4 1/2 0/0 aux actions, intérêts.

Banque de Darmstadt. — 1er au 30 avril, 80 fr. dividende 1856.

Franco-Suisse. — 1er juin, 3 fr. par action, intérêts en déduction du versement.

Mines de la Loire:

Rive-de-Gier. — 16 avril, 15 fr., solde 1856.
Saint-Etienne. — 16 avril, 4 fr. 50 c. solde 1856.
Montrambert, etc. — 16 avril, 5 fr. 50 c. solde 1856.

Nouvelle-Montagne. — 1er juillet, 50 fr. première moitié du dividende 1856; 31 décembre, deuxième moitié.

ÉCHANGES DE TITRES.

Nord. — 11 mai, échange des actions contre de nouveaux titres pourvus de coupons.

Pyrénées à Madrid et à la Méditerranée. — Echange des certificats provisoires contre les titres au porteur de la Compagnie de Madrid à Saragosse.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Est. — 28 mai, tirage de 302 obligations Est, 203 obligations diverses. (Voir aux annonces.)

Ouest. — 6 juillet, remboursement du tirage du 15 décembre.

Nord. — 1er juillet 1857, remboursement du tirage du 1er mai. 1er janvier, remboursement du tirage des actions de Charleroy du 1er mai; et 1er août, remboursement des obligations d'ancien Boulogne, sorties le 1er mai.

Sambre à l'Oise. — 1er juillet 1857, remboursement de 21 obligations 1853 sorties au tirage du 10 janvier.

Canal de Briare. — 16 juin, tirage d'obligations.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1856 en plus	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1856 en moins
								%	%
ORLÉANS (1).	Du 7 au 13 mai	1134	1,159,177 »	947 »	1053	959,193 »	910 »	4.0	»
NORD (1).	7 — 13 — ...	795	969,692 »	1,219 »	795	839,029 »	1,055 »	15.5	»
OUEST (1).	7 — 13 — ...	950	824,678 »	868 »	876	716,892 »	818 »	6.1	»
EST (1).	7 — 13 — ...	1279	991,910 »	705 »	1069	828,258 »	774 »	» »	8.8
LYON (1).	7 — 13 — ...	856	953,716 »	1,453 »	617	758,147 »	1,244 »	16.8	»
LYON-BOURBONNAIS (1).	7 — 13 — ...	255	345,316 »	902 »	255	181,003 »	709 »	35.5	»
MÉDITERRANÉE (1)	7 — 13 — ...	551	612,657 »	1,111 »	523	583,792 »	1,116 »	»	0.4
MIDI.	7 — 13 — ...	713	265,121 »	371 »	207	58,281 »	297 »	20.2	»
GRAND-CENTRAL.	30 — 6 — ...	125	44,368 »	356 »	»	»	»	»	»
LYON A GENÈVE.	7 — 13 — ...	140	44,338 »	316 »	»	»	»	»	»
				» »	»	»	»	»	»

(1) PRÉLÈVEMENT FAIT DE L'IMPÔT SUR LA GRANDE VITESSE.

Digitized by Google

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

EXPOSÉ DES MOTIFS

D'un projet de loi relatif aux avances sur dépôts d'obligations foncières faites par la Société du Crédit foncier de France.

Messieurs,

La Société du Crédit foncier est autorisée à effectuer ses prêts, soit en numéraire, soit en obligations foncières ou lettres de gage (1). Cette dernière valeur doit même être considérée comme le pivot de ses opérations. Le prêt en espèces sera toujours circonscrit dans des bornes fort étroites, et l'on peut affirmer que la caisse du Crédit foncier ne sera en plein exercice que le jour où elle fournira le montant de ses prêts exclusivement en lettres de gage.

Mais pour que l'emprunteur, qui presque toujours a besoin de numéraire, consente à accepter de pareilles valeurs, il faut qu'il trouve facilement à les échanger contre espèces.

Jusqu'à présent il n'en a pas été ainsi. Le mode d'échéance des obligations foncières, la nature de la garantie qu'elles présentent en leur donnant éminemment le caractère d'un bonne valeur de placement, les rendent en même temps peu sensibles aux oscillations de la place, et, par conséquent, peu propres à la spéculation. Elles manquent donc, jusqu'à un certain point, de la faculté de circulation nécessaire à une négociation prompte et facile.

Pour leur conférer cette propriété, la Société de Crédit foncier a pensé que le moyen le plus efficace serait de mettre du numéraire à la portée des emprunteurs, en leur faisant des avances contre le dépôt de ses propres obligations.

En conséquence, l'article 2 des statuts du 28 juin 1856 a autorisé la Société à faire, « suivant des conditions délibérées en Conseil d'administration et pour un terme qui n'excédera pas quatre-vingt-dix jours, des avances sur les obligations émises par la Société. »

Mais le montant de ces avances ne pouvait être prélevé sur le fonds social, dont la destination est toute différente. Aussi, d'après le même article, la Société a-t-elle la faculté des dépôts jusqu'à concurrence d'une somme déterminée par M. le ministre des finances, et qui, déposée au Trésor pour les quatre cinquièmes, est, pour le dernier cinquième, consacrée aux avances dont nous venons de parler.

On peut présumer que cette disposition, sans faire précisément des lettres de gage une valeur de spéculation, leur donnera toutefois une certaine faculté de circulation; les emprunteurs accepteront plus volontiers une valeur qui, bien que d'une échéance éloignée ou incertaine, pourra cependant leur procurer les ressources dont ils auront besoin.

Cette innovation aura d'ailleurs d'autres conséquences favorables aux porteurs d'obligations, soit emprunteurs, soit capitalistes.

En effet, le porteur peut être pressé de se procurer de l'argent, et il faut qu'il réalise à tout prix; mais le moment n'est pas opportun, la place est épuisée: puis l'abondance des offres amène la baisse. Avec l'assistance du prêt sur dépôt de ses titres, il peut attendre, n'écouler qu'avec lenteur, et profiter des circonstances avantageuses qui peuvent se présenter.

Mais la faculté accordée à la Société resterait stérile, si les prêts autorisés par l'article 2 de ses statuts continuaient à être soumis aux formalités prescrites par les articles 2074, 2075 et 2078 du Code Napoléon.

Aux termes de ces articles, le privilége du créancier sur le gage ne se conserve qu'autant qu'il existe un acte public ou sous seing privé, dûment enregistré, contenant la désignation de la somme due, ainsi qu'un état descriptif de la chose remise en nantissement. Enfin, le créancier ne peut disposer du gage qu'en vertu d'ordonnance du juge et par la vente aux enchères.

Ces formalités et les lenteurs qu'elles entraînent s'accordent mal avec la rapidité qui doit présider à cette nature d'opérations. L'origine même des fonds destinés aux prêts sur lettres de gage, fonds qui, provenant de dépôts et de comptes courants, sont incessamment remboursables, exige que la Société puisse, à défaut de paiement à l'échéance, rentrer instantanément dans ses avances.

Ajoutons qu'ici elles sont inutiles.

L'acte prescrit par l'art. 2074 du Code Napoléon est suffisamment remplacé, comme engagement, par celui qu'exige l'article 2 du projet qui vous est soumis; et, quant à l'état descriptif, il est superflu, puisque la Société ne reçoit en nantissement que des effets dont la nature et la forme ne varient pas, et qui d'ailleurs émanent du prêteur lui-même.

L'authenticité de l'acte et son enregistrement n'ont pas non plus leur raison d'être. Ils n'ont été introduits par l'art. 2074 que pour éviter les antidates. Or, dans un établissement organisé comme la Société de Crédit foncier, dirigé par des fonctionnaires nommés par le gouvernement, soumis à la surveillance du ministère des finances, dans un établissement enfin dont les opérations sont régulièrement constatées jour par jour, toute antidate est impossible.

Cette formalité de l'enregistrement deviendrait d'ailleurs une charge trop lourde pour l'emprunteur, en ajoutant à ses autres obligations un droit de 1 fr. 20 c. par 100 fr., charge que viendrait encore augmenter, en cas de non-paiement à l'échéance, le coût de l'autorisation judiciaire et les frais de la vente aux enchères.

Observons en terminant que la Société de Crédit foncier ne demande que ce qui a été accordé d'une manière plus large à la Banque de France, par l'ordonnance du 15 juin 1834 (1), rendue en exécution et par délégation de la loi du 17 mai de la même année. Le projet actuel a donc, en sa faveur, tout à la fois l'autorité du raisonnement et la confirmation de l'expérience.

PROJET DE LOI

Concernant les avances sur dépôts d'obligations foncières faites par la Société du Crédit foncier de France.

Art. 1er. Les art. 2074, 2075 et 2078 du Code Napoléon ne sont point applicables aux avances sur dépôts d'obligations foncières que la Société du Crédit foncier de France est autorisée à faire par l'art. 2 de ses statuts.

Art. 2. Le privilége de la Société du Crédit foncier, sur l'obligation donnée en nantissement, résulte de l'engagement souscrit par l'emprunteur dans la forme prescrite par les articles 3 et 5 de l'ordonnance royale du 15 juin 1834, relative aux avances faites sur effets publics par la Banque de France.

Art. 3. A défaut de remboursement, dès le lendemain de l'échéance, la Société du Crédit foncier peut, sans qu'il soit besoin de mise en demeure faire procéder, par le ministère d'un agent de change, à la vente du titre, conformément aux dispositions du même article 5 de l'ordonnance précitée.

Ce projet de loi a été délibéré et adopté par le Conseil d'État, dans sa séance du 18 mai 1857.

(1) Statuts du 28 juin 1856, art. 51. — Bulletin, 11e série, tom. VII, n° 3,755, et Statuts antérieurs.

(1) Bulletin des Lois, 9e série, tome VIII, n. 5357.

CHEMIN DE FER FRANCO-SUISSE.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

A l'assemblée générale des actionnaires du 11 mai 1857, à Neuchâtel.

Messieurs,

Dans cette première réunion, le Conseil d'administration a l'honneur de soumettre à vos délibérations :

1° L'exposé de la situation générale de la Société;

2° Les conventions de l'exercice 1856-1857;

3° Les conventions passées, le 21 mars 1857, à Paris, entre les Compagnies des chemins de fer suisses du Nord-Est, du Central, de l'Ouest, de Lausanne à Fribourg, du Franco-Suisse et la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève;

Et relatives :

a. A la fusion d'une partie des lignes dont notre Compagnie est concessionnaire, avec celles appartenant aux quatre autres Compagnies suisses;

b. Ala construction et à l'exploitation de la gare de Neuchâtel et du tronçon à l'ouest de cette ville restant commun à notre Société et à la Société générale des chemins de fer suisses;

c. A la cession, par la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève, de la ligne de Genève à Versoix (frontière vaudoise) et de l'usage de la gare de Genève, à la Société générale des chemins de fer suisses.

I.

Situation générale.

A l'époque où notre Société s'est constituée, le 23 mai 1856, avec le concours de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, l'entreprise du chemin de fer Franco-Suisse avait déjà reçu un commencement d'exécution et pris un certain développement.

Nos prédécesseurs, profondément pénétrés de l'importance exceptionnelle de ce chemin, importance attestée par les grands intérêts qui sont venus depuis s'y rattacher, soutenus d'ailleurs dans leur œuvre par un certain nombre de citoyens du canton de Neuchâtel, avaient réussi, non sans de grands efforts, et grâce à la haute intervention des autorités fédérales, à prévenir la déchéance de la concession et la perte de l'entreprise entre les mains des concessionnaires primitifs et à surmonter les difficultés que deux crises financières successives et des rivalités actives opposèrent, dès l'origine, à la constitution définitive de l'entreprise.

A part les quelques sacrifices, peu importants d'ailleurs, imposés par ce concours de circonstances, et que nécessita surtout le rachat de la concession par nos prédécesseurs immédiats, qui n'eurent que ce moyen d'en conjurer la déchéance, l'entreprise de notre chemin de fer n'a été grevée d'aucune autre charge, et n'a eu aucune prime à subir pour la réalisation de son capital.

La Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, qui trouve dans la ligne Franco-Suisse le débouché naturel de son réseau du Jura, en s'associant à notre entreprise, décida de son succès. Dès lors, chacun se rendit facilement compte des avantages que doit procurer notre ligne, qui n'est, en définitive, que le prolongement sur le territoire suisse d'un des plus riches et des plus prospères chemins de fer français.

Deux faits récents sont venus confirmer les prévisions favorables que cette situation de notre entreprise avait fait concevoir et accroître encore ses chances de bénéfices.

D'une part, le traité de fusion intervenu entre les Compagnies des chemins de fer de Paris à Lyon et de la Méditerranée a pour effet, en ce qui nous concerne, d'associer les intérêts de notre réseau, au point de vue de l'exploitation et du trafic, à l'entreprise grandiose qui est le résultat de cette fusion; en même temps que la construction (dans un délai plus court) de la ligne de Bourg à Lons-le-Saunier, qui vient se raccorder à la ligne de Dôle à Salins, nous rapproche notablement du point d'origine du réseau des lignes fusionnées, de Marseille et de la Méditerranée.

D'autre part, le gouvernement français a enfin formellement consacré le raccordement de notre ligne avec la France, en concédant aux Compagnies de Lyon et de la Méditerranée fusionnées la ligne de prolongement du chemin de Dôle-Salins en Suisse, sur et par les Verrières, point où ce prolongement vient se souder au chemin de fer Franco-Suisse.

Il a, en même temps, donné satisfaction aux intérêts de la ville de Besançon, en stipulant l'exécution par les Compagnies fusionnées, d'un embranchement partant de la gare de Saint-Vit, sur le chemin de Besançon à Dôle, et se raccordant à Mouchard avec la ligne des Verrières.

Vous connaissez, Messieurs, par les publications qui en ont été faites, le traité du 2 avril 1856, par lequel la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon est entrée dans notre Société, avec une souscription

Digitized by Google

de 4,000 actions, 7,000 actions ayant été, en outre, réservées et distribuées par préférence aux actionnaires de cette Compagnie, sur leur demande expresse.

Nous devons seulement vous rappeler que ce traité : — d'une part, liquide la situation financière antérieure, en mettant naturellement à la charge de la Société les dépenses pour études et travaux et autres frais utiles faits jusqu'alors, ainsi que les marchés et traités afférents ; — et d'autre part, concède à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon l'exploitation du réseau neuchâtelois à des conditions qui doivent être ultérieurement déterminées.

Les avantages de toute sorte que cette cession de l'exploitation de notre réseau à la Compagnie de Lyon, c'est-à-dire maintenant aux Compagnies de Lyon et de la Méditerranée fusionnées, assure à notre Société, sont maintenant assez évidents pour qu'il n'y ait nul besoin de vous les signaler.

Administration centrale.

Le premier Conseil d'administration est composé ainsi qu'il est dit à l'art. 31 des statuts.

La participation effective de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon à notre entreprise a amené l'introduction dans le Conseil, des cinq premiers administrateurs et fonctionnaires de cette Compagnie. La somme de lumières et d'expérience qui a été mise ainsi au service de notre Société est sans contredit l'un des plus précieux avantages que nous ayons recueilli de cette bienfaisante alliance, et les administrateurs suisses se plaisent à rendre publiquement hommage au dévouement que leurs honorables collègues n'ont cessé d'apporter aux intérêts de la Compagnie et du pays.

Un comité de direction de trois membres et d'un membre adjoint, pris dans le sein du Conseil, a été institué conformément à l'article 36 des statuts ; ce comité est chargé de la gestion journalière des intérêts de la Société, de la préparation et de la mise à exécution des décisions du Conseil.

Le personnel de l'administration centrale se compose :

D'un secrétaire général,

D'un chef du contentieux,

D'un chef de la comptabilité centrale,

D'un caissier,

Et de trois ou quatre expéditionaires, selon les besoins du service.

Les attributions des chefs de service et des employés sont énumérées dans un *règlement d'administration*, arrêté par le Conseil et dont les exemplaires vous seront distribués sur votre demande.

Service de la construction,

La direction supérieure des études et des travaux appartient au comité de direction, et relève spécialement de M. Ruelle, ingénieur en chef du chemin de fer de Paris à Lyon, l'un des membres de notre comité de direction.

Le personnel des travaux a compris jusqu'à ce jour :

Un ingénieur en chef,

Deux ingénieurs principaux,

Trois ingénieurs de section,

Un chef de la comptabilité des travaux ;

Chacun des ingénieurs ayant sous ses ordres un certain nombre d'employés permanents et d'agents temporaires proportionné au besoin du service pour chaque section.

Dans l'éventualité des modifications que le projet de fusion dont nous avons à vous entretenir aurait nécessitées au sein de l'administration, le Conseil s'était mis en mesure de réaliser, principalement par la diminution du personnel, toutes les économies compatibles avec la parfaite régularité des services et une surveillance active des intérêts qui lui sont confiés.

Exécution des travaux.

Le réseau Franco-Suisse a un développement total de 70 kilomètres, et se compose de deux lignes parfaitement distinctes, d'environ 35 kilomètres chacune, la ligne des Verrières (frontière française) à Neuchâtel, et la ligne de la Thielle (frontière du canton de Berne) à Vaumarcus (frontière du canton de Vaud).

Ce réseau relie ainsi le chemin de fer de Paris à Lyon et de la Méditerranée aux voies ferrées suisses du midi, du nord et du centre, par l'Ouest et le Central-Suisse.

Le Val-de-Travers, qui donne issue à la première de ces lignes, est le passage par excellence, ouvert par la nature, situé à la moindre hauteur de la chaîne du Jura, et le seul qui, par sa largeur, rende relativement facile le développement d'une voie ferrée. Aussi le maximum de pente ne dépasse-t-il en aucun point de ces régions escarpées 20 millimètres par mètre, maximum également adopté pour le prolongement de cette ligne sur le versant français du Jura jusqu'à Salins.

Ce maximum de pente est inférieur à celui des autres lignes suisses, qui est de 26 millimètres pour le Central, de 27 millimètres pour le Jura industriel et de 25 millimètres pour l'Ouest-Suisse dans son projet de traversée du Jura.

La ligne comprise entre la Thielle et Vaumarcus, et qui s'étend parallèlement au lac de Neuchâtel, est dans des conditions plus favorables encore : sur aucun point le maximum de pente ne dépasse 10 millimètres par mètre.

Le point où ces deux lignes doivent se rencontrer à l'ouest de Neuchâtel se trouve fixé à 5 kilomètres environ de la ville, au ravin de Cormondrèche.

La ligne des Verrières à Neuchâtel se divise en trois parties ou sections, d'après la nature même du terrain, savoir : la descente du plateau des Verrières dans le Val-de-Travers, à Saint-Sulpice ; le parcours dans le Val-de-Travers, de Saint-Sulpice à Noiraigue, et la descente du Val-de-Travers, de Noiraigue au Vignoble et à Neuchâtel.

Les deux premières parties, comprenant 23 kilomètres, des Verrières à Noiraigue, sont en construction sur toute leur longueur.

Les quatre cinquièmes des terrassements sont terminés.

Les ouvrages d'art les plus importants sont tous en cours d'exécution.

Voici la situation de chacun de ces ouvrages :

	Longueur.	Commencé en	Construit.	A construire.	Sera fini en
	mètres.		mètres.	mètres.	
Souterrain du Haut-de-la-Tour..	304	décembre 1855	200	104	août 1857.
Souterrain de Saint-Sulpice....	246	juin 1856	95	151	novembre 1857.
Souterrain de Fleurier.....	542	juillet 1856	170	372	avril 1858.
Viaduc de la Prise-Mylord.....	85	avril 1856	fondations	maçonnerie vue.	décembre 1857.
Viaduc de l'Huguenaz.....	82	»	approches.	»	août 1858.
Viaduc de Couvet	110	»	fondations.	»	juillet 1858.

De telle sorte que, vers la fin de l'année 1858, tous les travaux, tant de maçonnerie que de terrassements, seront terminés sur 23 kilomètres, représentant les deux tiers de la ligne du Val-de-Travers.

La troisième section de cette ligne, de Noiraigue à Neuchâtel, ou plutôt au point à l'ouest de cette ville où la ligne du Val-de-Travers se relie à ligne dite du littoral, d'une longueur d'environ 12 kilomètres, comprend la traversée des gorges de l'Areuse, qui a été l'objet d'études approfondies.

Ces études sont complétement terminées aujourd'hui et ne laissent aucun doute quant à l'exécution, dans des conditions relativement favorables, de cette traversée difficile.

Les travaux de cette troisième section seront adjugés aussitôt après la sanction des plans par le gouvernement neuchâtelois, de manière à être terminés facilement en 1859.

Dans le même délai, la Compagnie de Lyon aura construit le tronçon des Verrières à Pontarlier, de sorte que la ligne pourra être ouverte à cette époque de Neuchâtel à Pontarlier.

En ce qui concerne la ligne du littoral, les travaux de la section de Neuchâtel à Cornaux (7 kilomètres), commencés en décembre 1856, seront achevés avant la fin de 1857. La plate-forme de la gare de Neuchâtel est comprise dans cette section.

Les études définitives de la section de Neuchâtel à la frontière vaudoise sont complétement terminées. Les plans de la partie de cette section comprise entre Neuchâtel et le chemin de Peseux, au delà du ravin de Serrières, ont été approuvés et déposés ; il est procédé en ce moment aux expropriations.

Les plans de la ligne jusqu'à la frontière vaudoise sont prêts et vont être soumis à la sanction du conseil d'État.

Les seuls ouvrages d'art d'une certaine importance qu'il y ait à édifier sur cette section sont : le pont de Serrières, qui sera construit en tôle, et le viaduc de Boudry, dont l'exécution n'exigera que dix-huit mois.

Dès le mois de juillet de cette année, cette ligne sera en construction dans toute sa longueur, et elle pourra être achevée au commencement de 1859.

Nous avons fait procéder à des études multipliées : tous les tracés possibles ont été examinés avec un soin extrême, et le temps qui a été consacré à ce travail n'a pas été perdu. Nous pouvons être certains, dès aujourd'hui, de réaliser toutes les économies de constructions compatibles avec le bon établissement de la voie ferrée, et les éléments que nous possédons nous garantissent contre tous mécomptes.

Pour la construction de la ligne, nous avons adopté le mode à la fois le plus économique et le plus propre à assurer la bonne et prompte exécution des travaux, à savoir, la remise à des entrepreneurs connus et expérimentés, d'après une série de prix arrêtés pour chaque nature de travaux. Les cahiers des charges, empruntés à ceux du chemin de fer de Paris à Lyon, sont rédigés avec les précautions les plus sévères.

Les travaux en régie, exécutés directement par la Compagnie, sont relativement de peu d'importance, et nous avons pris à tâche de les réduire le plus possible. Ils ne sont entrepris que dans les cas d'absolue nécessité, et principalement pour les travaux accessoires de chaque entreprise.

La valeur des travaux exécutés jusqu'au 30 avril s'élève à la somme de 1,300,279 fr. 76 c., se répartissant ainsi :

Régie et entreprises.

Section des Verrières à St-Sulpice. .	641,642 62
— de St-Sulpice à Noiraigue. .	498,473 31
— de Neuchâtel à Cornaux. . .	160,161 83
Total. . . .	1,300,279 76

Digitized by Google

La somme payée aux entrepreneurs figure pour un chiffre moindre dans le compte ci-après, à raison du dixième de retenue non déduit des chiffres ci-dessus.

Les acquisitions de terrains ont eu lieu, pour la presque totalité, à l'amiable ; la commission d'estimation n'a été appelée à statuer que dans des cas exceptionnels.

Ces acquisitions sont faites sur toute l'étendue des sections des Verrières à Saint-Sulpice et de Saint-Sulpice à Noiraigue, ainsi que sur la ligne de Neuchâtel à Cornaux.

Etudes des raccordements.

Les raccordements de notre réseau s'opèrent :

Au point des Verrières avec les chemins de fer français ;

A Vaumarcus avec le chemin de fer de l'Ouest-Suisse.

Les ingénieurs de cette ligne ont été autorisés par le comité de direction de la Compagnie de l'Ouest-Suisse à s'entendre avec les ingénieurs de notre ligne pour déterminer le mode de raccordement.

En ce qui concerne le prolongement de notre ligne sur le territoire du canton de Berne, nous avons renouvelé auprès du gouvernement de ce canton les demandes en concession déjà faites par nos prédécesseurs, sous réserve bien entendu, des arrangements qui peuvent intervenir entre le Central-Suisse et notre Compagnie ; nous nous sommes ainsi mis en mesure, par excès de précaution, d'éviter tout retard possible dans la jonction de notre réseau avec celui du Central.

Enfin, nous avons adressé à la Compagnie du chemin de fer de la Chaux-de-Fonds à Neuchâtel, des propositions formelles de raccordement des deux lignes neuchâteloises, en lui offrant l'usage de la gare du chemin de fer Franco-Suisse à Neuchâtel (1).

Mais nos démarches ont été jusqu'à ce jour sans résultat.

Matériel de la voie.

La fourniture des matériaux de la voie, rails et traverses, est assurée dès à présent par des traités en règle.

Nous avons adopté le type du rail employé par le Central-Suisse dans ses fortes rampes, du poids de 36 kilogrammes le mètre.

Des marchés ont été passés pour la fourniture totale de nos rails jusqu'à concurrence de 6,000 tonnes, à un prix inférieur à la moyenne des cinq dernières années et au prix payé par les autres Compagnies de chemins de fer suisses.

Des marchés seront conclus à temps utile, pour la fourniture des accessoires nécessaires à la pose de la voie.

Nos marchés pour fourniture de traverses sont également avantageux.

Toutes nos traverses seront en bois de chêne.

Nous avons conclu trois marchés avec des entrepreneurs différents, qui doivent nous livrer chacun respectivement 40,000, 30,000 et 5,000 traverses, en tout 75,000, au même prix de 60 fr. le mètre cube.

4,000 traverses sont déjà livrées. La réception en est faite avec le plus grand soin par un employé spécial.

Quant au matériel roulant, nous n'avons pas à nous en occuper, puisque, comme vous le savez, la traction sur notre réseau sera faite par la Compagnie de Lyon, ou bien sera comprise, pour une partie, dans l'exploitation générale de la grande ligne de Genève à Bâle et au lac de Constance.

II.

Comptes de l'exercice 1856-1857.

Nous mettons sous vos yeux le compte général des recettes et dépenses de l'exercice écoulé, du 1er juin 1856 au 30 avril 1857.

Le tableau suivant est un extrait sous forme simple des écritures de notre grand-livre :

(Suivent le compte général et le bilan : nous reproduisons seulement le dernier de ces documents).

(Voir le tableau ci-contre).

Appel de fonds.

Les capitaux disponibles s'élèvent, comme on le voit, à la somme de 822,709 fr. 28 c.

Nous avons dû faire un troisième appel de fonds du 15 mai courant au 1er juin, de 50 fr. par action.

Au moyen d'un versement de pareille somme, de 50 fr. par action, qui sera appelé avant la fin de l'année, nos actions se trouveront libérées de 250 fr., et le Conseil d'administration aura à examiner alors, selon les circonstances, s'il y a lieu de recourir à l'emprunt par obligations que l'art. 46, § final, des statuts l'autorise à réaliser, jusqu'à concurrence de la somme de 8 millions de francs.

III.

Projets de traités de fusion du 21 mars 1857.

Nous arrivons, Messieurs, à l'exposé de la phase nouvelle dans laquelle notre entreprise devait entrer par suite des traités de fusion conclus, le 21 mars dernier, entre plusieurs Compagnies suisses, sous réserve de la ratification des Conseils et des assemblées générales de ces Compagnies.

Ces traités, sur lesquels nous avions à solliciter votre décision, n'ont pas encore abouti, par suite du refus de ratification de ces traités par le Conseil d'administration de la Compagnie du Central suisse et de la décision de l'assemblée générale des actionnaires de cette Compagnie, qui a approuvé le retrait de l'ordre du jour de la proposition de ratification de ces mêmes traités du 21 mars.

A la vérité, les Compagnies contractantes ont jusqu'au 20 mai pour notifier leur acceptation des conventions du 21 mars ; mais l'assemblée générale du Central suisse s'étant formellement abstenue de statuer à cet égard, il paraît certain que cette Compagnie n'entend pas adhérer sans réserve aux traités actuels. Aucune nouvelle résolution ne pouvant, d'ailleurs, se produire avant le terme rapproché du 20 mai, ces traités ne sauraient faire aujourd'hui l'objet d'une délibération utile au sein de cette assemblée.

Si les assemblées générales des autres Compagnies contractantes ont délibéré sur ce sujet, c'est que la réunion des quatre assemblées du Central, du Nord-Est, de l'Ouest et de Lausanne à Fribourg ont eu lieu le même jour, et qu'ainsi la résolution prise par l'assemblée générale des actionnaires du Central n'était pas connue des trois autres, au moment où chacune d'elles fut appelée à se prononcer.

Nous allons dans tous les cas, Messieurs, vous donner les explications les plus essentielles au sujet de ces traités de fusion, que nous ne considérons que comme ajournés.

Ainsi que nous avons eu l'honneur de vous le faire observer en parlant de l'exécution des travaux, les deux lignes qui composent notre réseau sont dans des conditions tout à fait différentes.

Pendant que le maximum des pentes atteint 20 pour mille sur la ligne du Val-de-Travers, ce maximum est à peine de 10 pour mille sur la ligne du littoral.

La première est un fragment de la grande ligne qui traverse la chaîne du Jura et relie les chemins de fer français aux chemins de fer suisses ; la seconde est une section de la ligne directe de Genève à Bâle et au lac de Constance.

La nature des choses indique que chacune de ces deux lignes comporte nécessairement une exploitation distincte.

On comprend aisément que l'exploitation de la ligne qui s'élève depuis Salins jusqu'au plateau des Verrières, pour redescendre ensuite jusqu'à Neuchâtel, exige un matériel spécial et des conditions autres que l'exploitation de la ligne qui relie entre elles les lignes de plaine du Central et de l'Ouest-Suisse.

D'un autre côté, la décomposition et la recomposition des trains, pour le transit international, devant s'opérer quelque part et dans une gare d'une certaine importance, la gare de Neuchâtel est le point naturel d'aboutissement des trains suisses et des trains venant de France.

Ces considérations décisives avaient amené les Compagnies du Franco-Suisse, du Central Suisse et de l'Ouest-Suisse, à préparer, de concert avec la Compagnie de Lyon, un projet de traité de raccordement et de traction, qui avait pour résultat de réserver à la Compagnie de Lyon l'exploitation de la ligne des Verrières à Neuchâtel et de faire faire par les Compagnies du Central et de l'Ouest suisses la traction sur la ligne du littoral.

C'est à l'occasion des conférences ouvertes à Paris, en mars dernier, au sujet de ce projet de traité, qu'a surgi la pensée de simplifier par une fusion immédiate et définitive les rapports des lignes suisses qui ont des intérêts communs et identiques.

La place de la Compagnie Franco-Suisse dans cette fusion était marquée d'avance. C'était pour notre Compagnie à la fois une convenance et une nécessité d'y entrer.

Mais les mêmes considérations que nous avons résumées plus haut, et qui avaient présidé au projet de traité avec le Central et l'Ouest, avaient conduit à ne faire comprendre dans la fusion suisse que notre ligne du littoral, et à réserver à la Compagnie de Paris à Lyon, conformément à notre traité du 2 avril 1856 avec cette Compagnie, l'exploitation de la ligne de Neuchâtel aux Verrières.

La Compagnie Franco-Suisse conservait donc la propriété de la ligne des Verrières à Neuchâtel.

Cette combinaison était loin de nous être défavorable.

Pendant qu'une partie de notre réseau était incorporée dans la fusion suisse, la ligne qui nous restait n'en présentait pas moins les plus belles chances de

---

(1) Voici le texte de la proposition adressée à la Compagnie du Jura industriel :

Neuchâtel, le 2 avril 1857.

Au Conseil d'administration du chemin de fer par le Jura industriel,

Chaux-de-Fonds.

Messieurs,

Les propositions que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser le 17 décembre dernier, en réponse à notre communication du 16 juillet précédent, se résumaient dans les deux points suivants :

Raccordement des deux lignes à la station de Chambrelien ;

Abandon de la gare des Sablons pour la reporter au bord du lac.

Ces deux propositions ne nous ont pas paru pouvoir servir de base à une entente.

1° Parce que le raccordement à Chambrelien est impossible avec une pente de 20 millimètres par mètre, *maximum* adopté pour la ligne des Verrières comme pour son prolongement par la Compagnie de Lyon sur le territoire français;

2° Parce que l'emplacement de la gare aux Sablons a été reconnu le plus favorable par tous les ingénieurs dont notre Compagnie a pu prendre l'avis, y compris M. Etzel, ingénieur en chef du Central-Suisse, que la ville avait chargé de faire un rapport détaillé sur cette question.

Notre choix, vous le savez, Messieurs, n'a eu lieu qu'après un sérieux examen et à une époque où nous avions toute liberté pour établir la gare au bord du lac.

La solution qui nous paraîtrait la plus satisfaisante aujourd'hui pour les intérêts des deux Compagnies, serait l'*adoption par le Jura industriel de la gare aux Sablons* et le *raccord de nos deux lignes entre Beauregard et Neuchâtel*, à la condition de ne pas dépasser, dans cette partie, le maximum de 10 millimètres par mètre fixé pour la section de notre chemin de la Thielle à Vaumarcus.

Veuillez, Messieurs, nous faire connaître, d'ici au 15 avril, si vous seriez disposés à entrer en arrangements sur cette nouvelle base.

Veuillez agréer, etc.

Au nom du Conseil d'administration,

A. Lecoq.

Digitized by Google

Bilan de l'administration du chemin de fer Franco-Suisse, au 30 avril 1857.

ACTIF

Dépenses de construction.

Au 31 décembre 1856	1,653,410 44	
Du 31 décembre 1856 au 30 avril 1857	1,214,626 02	
		2,867,036 46

Capitaux disponibles et valeurs diverses.

La Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon	655,535 45	
Dépôts en compte courant chez divers banquiers	216,394 07	
La caisse	1,079 43	
Fonds de roulement de la construction	4,000 »	
	873,008 95	
A déduire :		
Créanciers divers	52,299 60	
Solde des capitaux disponibles		823,707 28
		3,689,745 74

PASSIF

Capital social.

Premier versement au 10 juin 1856, 100 fr. sur 24,000 actions	2,400,000 »	
Deuxième versement au 8 août 1856, 50 fr. sur 23,982 actions	1,199,100 »	
		3,599,100 »

Divers.

Dépôts pour cautionnement de travaux	30,000 »	
Intérêts généraux et produits divers	60,645 74	
		90,645 74
		3,689,745 74

bénéfices. Quelle que soit, en effet, la forme sous laquelle notre Compagnie est appelée à en recueillir les produits : soit que la Compagnie de Lyon se borne à en faire la traction, soit qu'elle en afferme l'exploitation, ou mieux encore que des liens plus étroits nous rattachent à notre puissante associée, la ligne des Verrières assure, à elle seule, par l'importance des voies ferrées qu'elle relie entre elles, une rémunération au moins égale à celle que procurent les meilleures lignes.

Cette modification dans l'étendue de notre réseau en amenait naturellement une analogue dans la constitution de notre capital social.

Sur le capital de 20 millions, somme à laquelle est évalué le coût de notre réseau entier, 8 millions de francs étaient affectés, moitié en actions, moitié en obligations, à la construction de la ligne du littoral, au compte de la Société générale des chemins de fer suisses, tandis que 12 millions restaient affectés à la ligne des Verrières.

En conséquence, 8,000 actions de la Compagnie Franco-Suisse, libérées de 250 fr., devaient être échangées au pair contre 8,000 actions de la Société générale, libérées de pareille somme, et 8,000 obligations sur lesquelles 100 fr. devaient être immédiatement versés.

Un traité spécial mettait à la charge de la Société générale la construction, sur les plans actuels, de la gare de Neuchâtel, et du tronçon à l'ouest de cette ville, commun aux deux Compagnies, le tout moyennant paiement par notre Compagnie du tiers des frais d'entretien et de surveillance, et du tiers des intérêts à 5 o/o des dépenses d'établissement de la gare seule.

Une clause spéciale garantissait à la Compagnie Franco-Suisse le bénéfice de toute réduction de tarif, consentie par la Société générale sur le parcours des lignes fusionnées.

Telles étaient, Messieurs, en ce qui concerne notre Compagnie, les stipulations principales des traités passés, le 21 mars, entre les Compagnies suisses du Nord-Est, du Central, de l'Ouest, de Lausanne à Fribourg, la Compagnie de Lyon à Genève et la Compagnie Franco-Suisse.

Dans l'état actuel des choses, nous considérons comme sans utilité et sans intérêt d'entrer dans l'examen des clauses de ces traités relatives aux autres Compagnies contractantes.

Nonobstant l'échec momentané de ces projets de traités, la nécessité d'une fusion des chemins de fer suisses n'en reste pas moins universellement sentie et reconnue. Aussi, dans l'éventualité vraisemblable des projets ultérieurs auxquels nous pouvons être amenés à participer, nous vous demandons de nous donner pleins pouvoirs d'adhérer à tout traité de fusion ou de réunion de chemins de fer suisses, soit sur les bases des derniers traités, soit à toutes autres conditions également favorables aux intérêts de notre Compagnie.

Résumé et conclusions.

Les appréciations et les faits que nous venons de vous exposer sont de nature, nous l'espérons, à vous inspirer toute sécurité sur la conduite et la prospérité de notre entreprise.

Notre chemin de fer a définitivement acquis le caractère de ligne internationale, par son raccordement avec le réseau des Compagnies fusionnées de Lyon et de la Méditerranée.

Nous pouvons, sans témérité, vous donner l'assurance que les projets et les combinaisons qu'on semble vouloir lui opposer ne sauraient, encore qu'ils vinssent à se réaliser, porter atteinte aux avantages qui découlent, pour notre ligne, de sa situation exceptionnelle ; et nous avons, d'un autre côté, des raisons péremptoires de dénier à ces projets et à ces combinaisons toute chance sérieuse de réalisation, dans les termes du moins où ils sont présentés aujourd'hui.

Dans nos relations avec les autres Compagnies suisses, qu'il s'agisse de traités de fusion, d'exploitation ou autres, nous nous trouverons toujours au bénéfice de l'excellente position que nous donne le raccordement définitif de notre ligne avec les chemins de fer français.

L'exécution de nos travaux marche rapidement sous l'habile direction des ingénieurs de la Compagnie de Lyon ; leur entière exécution est assurée, et la mise

Digitized by Google

en exploitation de la ligne pourra commencer avant l'expiration du délai qui nous est fixé par l'arrêté du grand-conseil, modificatif de notre acte de concession.

Toutes les commandes essentielles sont faites.

Enfin, la solidité de notre entreprise vous est une garantie certaine que le complément du capital nécessaire à son exécution complète pour a être réalisé à des conditions avantageuses lorsque le moment sera venu de faire appel à l'emprunt.

Nous avons l'honneur de vous proposer les résolutions suivantes :

PREMIÈRE RÉSOLUTION.

L'assemblée générale approuve le rapport du Conseil d'administration et les comptes de l'exercice 1856-1857.

DEUXIÈME RÉSOLUTION.

L'assemblée générale n'ayant pas à statuer, quant à présent, sur les projets de traités passés le 21 mars 1857, à Paris, entre les Compagnies des chemins de fer suisses du Nord-Est, du Central, de l'Ouest, de Lausanne à Fribourg, du Franco-Suisse et la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève, donne tous pouvoirs au Conseil d'administration pour adhérer, au nom de la Compagnie Franco-Suisse, à ces traités ou à tous autres concernant le raccordement ou la fusion de chemins de fer suisses, et apporter dans les statuts les modifications qui en seront la conséquence.

Après lecture du rapport qui précède, les deux résolutions ci-dessus sont mises aux voix et adoptées, la première à l'unanimité, la seconde, à l'unanimité moins deux voix, par l'assemblée générale composée de 97 actionnaires, représentant 12,007 actions.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE NAVIGATION A VAPEUR.

BAZIN, LEON GAY ET Cᵉ.

Rapport de la gérance à l'assemblée générale du 30 avril 1857.

L'assemblée générale s'étant réunie au siége de la Société s'est trouvée régulièrement constituée aux termes des statuts par la présence de 42 actionnaires ayant déposé 1,750 actions et représentant 37 actionnaires absents, propriétaires de 2,440 actions, dont les pouvoirs réguliers sont déposés sur le bureau.

M. Aug. BAZIN, l'un des gérants, lit le rapport suivant :

MESSIEURS,

Nous venons vous présenter le rapport de nos opérations pendant l'année 1856.

Avant de vous soumettre le bilan et les applications que nous vous proposons de faire des bénéfices acquis, nous devons vous rendre compte des principales circonstances qui se sont produites depuis le dernier rapport lu à l'assemblée générale du 29 avril 1856.

Cessation des affrétements à l'État.

Nos six bateaux ont continué jusqu'au mois de juillet à naviguer dans la mer Noire pour les services du ministère de la guerre, et ont rempli avec une parfaite régularité toutes les conditions de leur contrat. Les mêmes éloges qui furent donnés l'an passé à nos capitaines, à nos officiers et aux équipages, leur sont encore dus pour ces six à sept mois d'une navigation pénible et laborieuse.

Lignes de Syrie et du Maroc.

A partir de la rentrée en nos mains de notre matériel et après l'avoir réparé, ainsi qu'il convenait à la suite de sa longue navigation, nous avons organisé deux lignes régulières l'une sur le Maroc, l'autre sur la Syrie.

Nos relations avec les principaux négociants de ces contrées nous placent dans une position spéciale et nous procurent des avantages signalés contre la concurrence, qui devient plus animée que jamais. Déjà nous pouvons vous donner l'espoir de recettes rémunératrices. Ces deux lignes emploient quatre bateaux.

Vente du Henri IV et du Sully.

C'est du reste à quoi se réduit aujourd'hui notre matériel méditerranéen, car, dès le mois de septembre, nous avons vendu à la Compagnie maritime des Messageries impériales le *Henri IV* et le *Sully* au prix d'un million. Vos gérants n'ont pas dû hésiter à se séparer, pour un tel prix, de ces deux excellents instruments. L'intérêt de notre Compagnie était palpable. C'était d'abord plus que le coût primitif, après deux ans d'un service pénible et au moment d'entrer dans la période des réparations. Nous avions en vue, pour ces deux vapeurs, les voyages d'Alger, déjà bien tourmentés par la rivalité de deux Compagnies, dont l'une surtout possède l'avantage d'une riche subvention ; et comme nous avions touché pour les machines du *Henri IV* et du *Sully* la prime de navigation internationale, il aurait fallu commencer par la restituer au fisc, c'est-à-dire, par débourser 90,000 fr. environ avant de débuter dans la lutte. Enfin cette vente nous rend la libre disposition de 140,295 fr. 35 c. qui figurent à l'amortissement conformément aux statuts, à raison de 10 0/0 sur le coût de ces deux bateaux pendant la durée de leur navigation. Cette rentrée d'un million nous a permis, ainsi que vous en avez été prévenus dans le temps, d'ajourner au 1ᵉʳ juillet l'appel du dernier versement de 100 fr. que la précédente assemblée générale avait fixé pour le 1ᵉʳ novembre 1856.

Perte du Courrier du Maroc.

Un événement bien fatal est venu grever notre bilan d'une charge de 96,137 fr. 68 c., par la perte du vapeur le *Courrier du Maroc*, que nous ne fûmes pas à temps de faire assurer. Ce petit bateau en fer de 100 tonneaux de port, muni d'une machine à hélice de 25 chevaux, avait été commandé par nous à Greenock, pour desservir entre eux les ports marocains et les relier à notre ligne de Marseille à Mogador. Depuis longtemps nous en traitions l'assurance dont on nous demandait une prime annuelle de 10 0/0 qui nous paraissait exorbitante.

Le *Courrier du Maroc* étant parti de Greenock pour Nantes, où il devait se faire franciser conformément à la loi pour l'introduction des navires étrangers ; nous dûmes pourvoir immédiatement à l'assurance et nous étions parvenus à la réduire à 9 0 0 ; quelques signatures étaient promises à 10 heures du matin, quand nous reçûmes à 11 heures une dépêche annonçant que le *Courrier du Maroc* était jeté par la tempête sur les rochers de Haberbach, près de Brest, consommant ainsi une perte de la manière la plus inattendue et malgré toutes les plus sages précautions prises. Le bâtiment a été brisé à une encâblure de la côte : l'équipage a pu gagner la terre, mais aucun sauvetage du navire n'a été praticable.

Commandite Rabaud frères et Cᵉ.

D'un autre côté vous verrez figurer au bilan une somme de 162,137 fr. 31 c., produit de notre commandite de 300,000 fr., à la maison Rabaud frères et Cᵉ, qui réalise ainsi plus que nos espérances. Il faut ajouter que le concours de cette maison nous devient de plus en plus utile à l'occasion de nos trois clippers à vapeur auxiliaires dont nous avons à vous entretenir, et qui font aujourd'hui l'objet de nos plus grandes préoccupations.

Les trois clippers.

A cette heure, nous ne sommes pas encore en mesure de vous fixer sur aucun résultat obtenu. Des retards trop bien justifiés par les inondations de la Loire, ont considérablement reculé le moment des livraisons des navires.

Le *Charles-Martel* n'a pu quitter Saint-Nazaire (port de Nantes) que le 28 octobre, et se trouve aujourd'hui à Maurice en réparations d'avaries occasionnées par le mauvais temps.

Le *François Iᵉʳ* a quitté Saint-Nazaire le 29 décembre, et fut poussé par la tempête à Brest, où il a dû recevoir d'importantes réparations. Reparti le 25 février, son commandant, M. de Closmadeuc, a touché, le 7 mars, à Ténériffe, d'après nos ordres, pour y déposer un rapport sur sa navigation qui est très-satisfaisante. Il a poursuivi incontinent sa route dans de bonnes conditions.

Ces deux clippers sont nolisés pour transporter des Chinois de Hong-Kong à la Havane. Nous n'avons pas besoin de vous dire, Messieurs, qu'en entreprenant une telle opération pour compte de la Compagnie, vos gérants ont voulu donner à ces transports un éclat propre à leur attirer la confiance publique. C'était d'ailleurs comprendre vos véritables intérêts et se conformer au vœu du gouvernement.

En conséquence, les clippers ont des emménagements excellents, où la hauteur des entreponts est de 2 mètres 10 cent. sous barrots ; où l'air circule avec profusion ; où les places destinées aux divers besoins d'un service très compliqué, offrent autant de commodités aux coolies que de sécurité aux équipages. Les appareils distillatoires d'eau douce en fournissent beaucoup plus qu'il n'est nécessaire. Les commandants, états-majors et matelots sont gens éprouvés et énergiques. Néanmoins nous ne nous dissimulons pas que des événements récents rendent cette navigation difficile, et il nous tarde de pouvoir vous donner des faits et non plus des espérances ; mais ce qu'il y a de certain c'est que les données commerciales, soit pour le transport des émigrants, soit pour les frets de marchandises dans l'Inde et en Chine, sont excellentes. Ce qu'il y a de positif, c'est que l'organisation de notre Compagnie doit nous conduire tôt ou tard à de grands résultats, que vos gérants sauront attendre et saisir au moment opportun.

Le *Saint-Louis*, après avoir été charger du charbon à Cardiff, a dû rentrer aussi à Brest en avarie. Il faut dire que la navigation d'hiver est terrible dans ces parages, où il n'y a pas d'autres commodes relâches pour de si grands navires. La destination de ce navire est également pour la mer des Indes.

Voici maintenant, Messieurs, notre situation financière au 31 décembre dernier.

Résultats financiers de l'année.

Nos recettes de toutes natures ont produit,	fr. 2,718,878 91
Nos dépenses se sont élevées à,	1,954,535 14
Excédant des recettes sur les dépenses,	764,343 77

Le Conseil de surveillance, d'après les dispositions de la nouvelle loi, a vérifié l'exactitude des chiffres et approuvé, ainsi que son honorable président va vous le confirmer en son nom, les propositions suivantes que nous avons l'honneur de vous soumettre. Nous lui laissons également le soin de vous édifier sur les dépenses faites et sur leur corrélation avec celles des exercices précédents.

La somme de 764,343 fr. 77 c. formant la différence de la recette à la dépense, doit, conformément à nos statuts, se répartir comme suit :

30 0/0 à la réserve, soit	229,303 13
70 0/0 aux actionnaires, soit	535,040 64
Somme égale,	764,343 77

Ce qui assure à chaque action libérée de 400 fr., un dividende de 53 fr. 50, soit 13.37 0/0. Ce dividende est en sus de l'intérêt de 5 0/0 par an et du compte de réserve et d'amortissement qui présente cette année :

171,271 fr. 14	pour l'amortissement,
229,303 13	pour la réserve.
Ensemble 400,574 fr. 27.	

Compensation du dernier appel de fonds.

Les 535,040 64 de dividende acquis laisseraient à la charge des actionnaires 46 fr. 50 c. par action pour compléter le versement de 100 fr. exigible au 1ᵉʳ juillet prochain. Nous avons pensé, avec notre Conseil de surveillance, que nous pouvions appliquer à ce paiement :

464 930 30 1° Les 140,295 fr. 35 devenus disponibles sur le compte d'amortissement depuis la vente du *Henri IV* et du *Sully*, ainsi que nous vous l'avons signalé.

Digitized by Google

2° Les 324,667 fr. 01 à prélever sur le compte de réserve.

Somme égale, 1,000,000 »

Le compte de réserve présentera encore un chiffre important, puisqu'il figurera sur nos livres pour 624,920 50

Et celui d'amortissement réduit des 140,295 fr. 35 c. précités, pour 422,607 70

Total des réserves, 1,047,528 20

Si vous adoptez cette combinaison, le titre présenté à notre caisse le 1er juillet y recevra, outre les 10 fr. d'intérêt du 1er semestre 1857, la quittance pour le dernier versement de 100 fr. qui libère définitivement l'action.

Conseil de surveillance.

La loi sur les sociétés en commandite définissant les obligations des Conseils de surveillance, a rendu plus exceptionnelle la position des membres non résidants. Nous avons reçu les démissions de MM. Barthelony, Mirabaud de Paris et Barde de Genève. MM. Édouard Sarasin et Arthur Van Berghem conservent leur position à Genève.

A Marseille, nous avons perdu M. Adolphe Delpuget, qui a succombé à une courte maladie, et MM. F. Aube, Jh. Beaumier, Eug. Estrangin, D. Baltazzi, C. Kival et Jh. Grandval ont donné leur démission.

En l'état, le Conseil de surveillance reste composé de 10 membres qui sont :

MM. Alexandre Clapier.	MM. F. Gueit.
Jacques Altaras.	Michel Hamaouy.
Hector Bernard.	Eugène Rouvio.
Chaponnière.	Edouard Sarasin.
Emile Dabier.	Arthur Van Berghem.

En conséquence des dispositions de la nouvelle loi, nous vous proposons de modifier l'art. 11 des statuts et de le remplacer par la rédaction suivante :

« Les actionnaires sont représentés dans l'intervalle » des assemblées générales par un Comité de surveil- » lance.

» Le Comité de surveillance est chargé de veiller à » l'exécution des statuts de la Société ; il est investi de » toutes les attributions énumérées dans l'art. 8 de la » loi du 17 juillet 1856 ; ses membres n'encourent » d'autre responsabilité que celle prévue par l'art. 10 » de la même loi.

» Ce Conseil est composé de 5 membres au moins » et de 10 au plus, possédant chacun au moins 20 ac- » tions.

» Si, pendant le cours d'un exercice, le Conseil de » surveillance se trouvait réduit à moins de 5 membres, » les membres restants se compléteraient par l'ad- » jonction de membres nouveaux élus par eux à la » majorité, sauf confirmation par la plus prochaine » assemblée générale.

» Le Conseil de surveillance sera renouvelé tous les » cinq ans ; les membres sortants seront rééligibles ; » leurs fonctions sont gratuites, mais il leur sera alloué » des jetons de présence. »

En terminant, permettez-nous, Messieurs, de nous féliciter des résultats obtenus en 1856. Ils offrent le moyen de libérer l'action, qui, par des applications successives de profits, n'a, en définitive, versé en nos mains que 275 fr. Ils nous laissent une somme importante d'amortissement et de réserve ; nous sommes en mesure de supporter quelques retards et une série de contrariétés inattendues dans la grande entreprise des communications rapides avec l'Inde et avec la Chine.

Assurément nos tentatives doivent réussir. Les événements qui se développent aujourd'hui même, et qui donneront plus que jamais une grande animation aux communications entre l'Europe et l'extrême Orient, nous feront surmonter les difficultés inséparables d'un début.

RAPPORT

DU CONSEIL DE SURVEILLANCE.

Après la lecture du rapport des gérants, M. Al. Clapier, ancien député, président du Conseil de surveillance, donne communication du rapport suivant :

Messieurs,

L'année 1856, quoique moins favorable que l'année précédente, offre cependant des résultats dont nous avons à nous féliciter. Un dividende de 13.37 0/0 est attribué à chaque action outre et en sus de l'intérêt annuel 5 0/0. Une somme importante est ajoutée à notre réserve, sans compter un amortissement de 10 0/0 sur le matériel flottant.

Il est peu d'entreprises commerciales qui obtiennent une plus large rémunération de leur capital.

Pendant la première partie de l'année 1856, nos bateaux sont demeurés au service du gouvernement. Ils ont été employés sans interruption jusqu'à la fin de la campagne de Crimée, et n'ont été congédiés que les derniers.

Les frets avantageux que notre Compagnie a perçus, ont été la juste récompense de son exactitude à remplir ses obligations envers l'administration de la guerre.

La fin de l'année n'a pas répondu aux six premiers mois.

D'abord, il a fallu réparer nos navires que plus de deux années d'une navigation pénible et non interrompue avait grandement fatigués.

Il a fallu, en outre, réorganiser nos services commerciaux complétement délaissés par suite de nos affrétements militaires.

Les besoins de la guerre ayant provoqué, dans la Méditerranée, la création d'un matériel naval surabondant, des concurrences actives se sont manifestées sur toutes les lignes.

Enfin, la hausse du prix des charbons que la guerre avait provoquée s'est maintenue jusqu'à ce jour, et impose à la navigation à vapeur un surcroît de dépenses qui rend la lutte difficile et onéreuse.

D'autre part, plusieurs des perspectives qui s'ouvraient à nous, lors de notre dernière assemblée, ne se sont pas réalisées.

Les combinaisons étudiées à cette époque par nos gérants et dont le succès eût offert une occasion avantageuse d'accroître notre matériel flottant, n'ont pas abouti.

Nos trois clippers construits à Nantes n'ont pu, par suite d'événements imprévus et des embarras éprouvés par les chantiers de nos constructeurs, être livrés aux époques fixées ; ces retards les ont obligés de prendre la mer dans une saison défavorable, ce qui les a exposés à des avaries qui ont fait différer leur voyage de plusieurs mois.

Ces circonstances ont conseillé des mesures de prudence dont nous devons d'autant plus tenir compte à nos gérants, qu'elles offrent un nouveau témoignage de leur désintéressement.

Notre matériel méditerranéen a été réduit aux proportions réclamées par les nécessités présentes.

Toute nouvelle construction de clippers a été ajournée jusqu'à ce que l'expérience ait démontré les avantages du nouveau système adopté.

La situation de notre Compagnie est donc celle-ci :

Deux de nos clippers sont en route pour les mers de la Chine, affrétés pour transporter des coolies à la Havane ; le troisième, encore à Brest, est également destiné aux mêmes parages.

Le *Charles-Martel* a éprouvé, par le travers du cap de Bonne-Espérance, des avaries qui ont été réparées à Maurice ; les retards de navigation seront le seul inconvénient qui résultera pour notre Compagnie d'un accident dont les assureurs sont responsables.

Le *François Ier*, en ce moment en cours de voyage, a transmis, de Ténériffe, où il a touché, de bonnes nouvelles de sa marche.

Dans la Méditerranée, la ligne du Maroc et celle de Syrie ont été réorganisées ; les recettes qui s'améliorent sur ces deux lignes font espérer pour l'année courante de bons résultats. Ces résultats seraient certains, si le prix du charbon retombait au niveau qu'il maintenait avant la guerre.

Ces deux lignes, ayant pour aliment presque exclusif le transport des marchandises, rendaient moins profitable l'emploi de nos deux bateaux le *Sully* et le *Henri IV*, construits plus spécialement en prévision d'un service de voyageurs.

En les vendant à la Compagnie des Messageries impériales, nos gérants ont fait une opération avantageuse à la Société ; ils l'ont déchargée de deux instruments peu appropriés à ses services nouveaux ; ils ont rendu disponible une partie du capital social et dégagé une somme correspondante de la réserve. Cette combinaison a fourni le moyen, d'une part, d'ajourner l'émission de toutes actions nouvelles et la négociation de tout emprunt, décision à laquelle nous applaudissons ; d'autre part, de libérer les actions anciennes sans nouveau débours.

Votre dernière délibération a autorisé vos gérants à intéresser notre Compagnie dans la maison Rabaud frères et Ce, à l'aide d'une commandite de 500,000 fr.

Cette résolution a été motivée par le désir de faire pénétrer indirectement dans notre Compagnie l'élément commercial, dont le secours est indispensable pour étendre et féconder les opérations d'une entreprise de navigation.

Un bénéfice de 162,157 fr. 31 c. acquis dès la première année, témoigne de la bonté de ce système, et indique la convenance qu'il pourrait y avoir à le développer.

Nous savons par les communications de nos gérants que des combinaisons analogues sont à l'étude.

Depuis notre dernière réunion, deux faits se sont accomplis qui pourraient donner à ces combinaisons de grandes facilités ; — le Comptoir de la Méditerranée a été constitué au capital de 10 millions, et notre gérance est largement représentée dans sa direction ; d'autre part, une grande fabrique d'huile de graines se construit en ce moment sous son patronage et son influence immédiate ; les rapports de notre Compagnie avec ces deux établissements lui offriront les moyens d'utiliser, avec un avantage réciproque, les éléments de crédit et de fret qu'ils sont appelés à fournir.

Ainsi :

Réorganisation de nos lignes du Maroc et de Syrie ;

Expérience pratique du système des clippers à hélice ;

Étude des ressources que peut présenter, soit comme élément de crédit, soit comme élément de bénéfices, le développement de nos relations commerciales,

Telle est la situation de notre Compagnie. L'attitude réservée que cette situation commande se prolongera probablement pendant toute l'année que nous allons parcourir. Nous espérons que viendra bientôt après le moment où les concurrences découragées, le prix du charbon ramené à son taux normal, et les épreuves satisfaisantes de nos clippers, nous permettront de recueillir les fruits de notre prudence.

Quelques explications sur les détails des comptes qui vous ont présentés compléteront cet exposé.

Les salaires des équipages, qui s'étaient élevés en 1855 à 261,433 fr. 41 c., ont été réduits en 1856 à 213,337 fr. 19 c. Cette diminution s'explique par la vente du *Henri IV* et du *Sully*. — Si une réduction pareille ne s'est pas fait sentir sur les frais de nourriture, c'est que l'accroissement du prix des vivres a obligé de donner des allocations supplémentaires à tous nos fournisseurs.

Le compte d'huile, suif, étoupe et peinture a décru dans la même proportion que celui des salaires et pour la même cause.

La moyenne du prix des charbons, qui s'élevait en 1855 à 66 fr. 71 c. la tonne, est descendue en 1856 à 51 fr. 03 c., ce qui ne constitue pas une diminution ; car cette différence provient de ce que nos charbons sont maintenant achetés en très-grande partie à Marseille, tandis que pendant la guerre nos navires étaient obligés de s'approvisionner dans les dépôts de Constantinople et de Crimée.

La cherté des charbons est en ce moment la grande plaie de la navigation à vapeur dans la Méditerranée ; cette cherté ne cessera que lorsque les navires anglais,

Digitized by Google

rouvant dans nos ports des chargements de retour, pourront y porter comme fret de sortie des charbons à bas prix. Nous appelons ce moment de tous nos vœux.

Les frais de lestage, amarrage, embarquement, débarquement et magasinage, réduits, en 1855, à 20,038 fr. 25 c., à cause de nos nolisements à l'État, se sont élevés, en 1856, à 43,828 fr. 42 c., par suite des opérations commerciales et du retour plus fréquent de nos navires dans notre port. — Par contre, nos frais d'agence à l'étranger ont baissé de 60,880 fr. 05 c. à 43,828 fr. 42 c., ce qui établit une compensation avec le chiffre précédent.

Les frais généraux d'administration, qui montaient en 1855 à 61,236 fr. 54 c., se sont élevés en 1856 à 67,506 fr. 45 c. Cette augmentation provient des secours extraordinaires votés par la dernière assemblée générale, de la contribution pour l'hôpital de Constantinople et autres dépenses de ce genre. Il serait à désirer que ce chapitre fût ramené à son chiffre habituel.

Le naufrage du *Courrier du Maroc*, qui impose à notre Compagnie une perte de 96,137 fr. 64 c., doit faire admettre comme règle invariable de ne laisser aucun navire prendre la mer sans être couvert par l'assurance.

Notre dernier rapport faisait espérer, relativement au *Robert-Guiscard*, que l'exercice de 1856 aurait à profiter du produit de la vente de ce remorqueur; loin de là, le compte de 1856 présente un nouveau débours de 6,182 fr. 18 c. Les dépenses de navigation que ce navire a faites et ses frais de séjour dans le port de Constantinople ont occasionné cette perte, que n'a même pu couvrir le prix de vente de ce bateau, rendu complétement inutile et sans emploi par la cessation de la guerre de Crimée.

Nos voyages de Syrie ont nécessité l'achat d'un capital de sacs qui ont coûté 16,577 fr. 70 c.; le rapide dépérissement de ces objets a déterminé vos gérants à porter en dépense un amortissement de 8,288 fr. 85 c., soit la moitié du coût. Nous ne pouvons qu'approuver cette prudente prévision.

Le Conseil de surveillance, qui a vérifié les détails de la comptabilité, s'est assuré qu'elle continue d'être tenue avec la plus grande exactitude et la plus complète régularité.

La combinaison à l'aide de laquelle nos gérants vous proposent de libérer, sans débours de fonds, nos actions de 500 fr. du dernier versement de 100 fr. qu'elles étaient tenues de compléter, a été l'objet d'un sérieux examen. Ce résultat sera atteint en appliquant à cette libération :

1°	535,040 04	qui forme le montant du dividende attribué à chaque action;
2°	140,295 35	rendus disponibles sur le fonds d'amortissement par la vente du *Henri IV* et du *Sully*;
3°	324,664 01	à prélever sur le compte de réserve.
	1,000,000 00	

Cette combinaison, au point de vue de la légalité, nous a paru irréprochable.

Dès le moment où la vente du *Sully* et du *Henri IV* couvrait leur prix d'achat, le fonds d'amortissement affecté à ces deux bateaux devenait un bénéfice acquis aux actionnaires, et qui ne pouvait recevoir une meilleure application que la libération de leurs actions.

Le fonds de réserve constitué à l'aide d'un prélèvement sur les bénéfices peut également, sans soulever la moindre objection, recevoir cette destination, tant que le capital de commandite n'est pas entamé; l'art. 8 des statuts donne aux gérants la faculté de faire emploi de cette réserve au mieux des intérêts communs: nul emploi n'était évidemment plus conforme à l'intérêt commun que la libération de nos actions.

Cet emprunt fait au fonds de réserve n'affaiblira en rien la puissance et les moyens d'action de notre Compagnie. Sa situation pécuniaire demeure la même; la somme réalisée sur le compte capital s'accroît de tout ce dont le compte réserve est diminué.

On ne peut donc qu'applaudir à la prudence et au désintéressement de nos gérants, qui mettent un zèle louable à épargner aux actionnaires tous débours de fonds, aussi longtemps que les besoins immédiats de la Compagnie ne les réclament pas. Quand viendra le moment de faire de nouvelles constructions, les fonds actuellement disponibles, et au besoin l'émission déjà votée de la seconde série d'actions, en fourniront largement les moyens.

La loi du 17 juillet 1856, sur les sociétés en commandite, a rendu nécessaires quelques modifications à l'art. 11 de nos statuts relatif au Conseil de surveillance. — Le nouvel article qui vous est proposé nous a paru concilier les prescriptions législatives avec l'ensemble des dispositions statutaires qui forment notre pacte social. — Son adoption ne peut soulever aucune objection.

En résumé :

Notre capital de 5 millions va maintenant être complété, par suite de l'application du dividende de l'année courante, à la libération des actions.

Ce capital est représenté par notre matériel flottant, maintenu en parfait état à l'aide du plus vigilant et du plus soigneux entretien, et par les valeurs de caisse et de portefeuille.

Ce capital s'est accru à l'aide de la réserve et du fonds d'amortissement d'une somme de 1,047,000 fr.

Les valeurs de caisse et de portefeuille s'élèvent à plus de 1 million 1/2 complétement disponible.

Une Compagnie placée dans une pareille situation doit avoir confiance en son avenir. Si nous ne pouvons plus espérer de voir se reproduire les chances exceptionnelles qu'ont offertes à toutes les entreprises de navigation, les transports de la guerre de Crimée, le développement chaque jour plus étendu de notre commerce nous fournira sans doute de suffisantes et pacifiques compensations.

En conséquence, votre Conseil de surveillance me charge de vous proposer :

1° L'adoption du compte présenté par les gérants;

2° La fixation à 53 fr. 50 c. du dividende qui sera attribué à chaque action pour l'année 1856, outre et en sus de l'intérêt annuel à 5 0/0 l'an.

3° L'adoption de la proposition des gérants, d'appliquer cette somme de 53 fr. 50 c. à la libération des actions, et de prendre dans le fonds d'amortissement et dans celui de réserve les 464,959 fr. 36 c. nécessaires à parfaire les 100 fr. dus le 1er juillet prochain pour l'entière libération des actions; ce prélèvement se décomposant comme suit :

140,295 fr. 35 c. pris au fonds d'amortissement;
324,664 fr. 01 c. pris au compte réserve.

Enfin, d'approuver le nouvel art. 11 de nos statuts qui sera substitué à l'article actuellement existant.

Ces diverses propositions sont mises aux voix et adoptées à l'unanimité.

Les dix membres qui n'ont pas donné leur démission du Conseil de surveillance sont également réélus par acclamation et à l'unanimité.

JURISPRUDENCE.

COUR IMPÉRIALE D'ORLÉANS.

Présidence de M. Porcher.

Audiences des 22 et 28 avril.

TARIFS DIFFÉRENTIELS. — CHEMINS DE FER.

Une Compagnie de chemins de fer peut établir un tarif pour le transport des marchandises, au prix réduit par kilomètre d'un point à un autre, sans que ce tarif puisse être invoqué par ceux qui expédient des marchandises d'un point intermédiaire.

L'arrêt que vient de rendre la Cour d'Orléans sur cette grave question pose un principe contraire à celui qu'a consacré un arrêt récent de la Cour de Paris. (Voir la *Gazette des Tribunaux* du 22 avril.)

Voici en quels termes le tribunal de commerce d'Orléans avait statué :

« Attendu qu'on ne saurait admettre que le législateur des chemins de fer ait voulu concéder au monopole des transports un pouvoir de tarifs tel que la Compagnie d'Orléans entend l'exercer; qu'un pareil pouvoir est inconciliable avec la justice et la liberté du commerce, car, au moyen de prix différentiels arbitrairement établis, il crée entre les expéditeurs des mêmes marchandises une inégalité destructive de toute libre concurrence et des avantages naturels que la situation géographique assure respectivement aux diverses cités commerçantes;

» Que c'est ainsi que, dans la cause, Leclerc-Fleureau se plaint de ce que la Compagnie exige, pour le transport de ses grains, de Paris à Orléans, le prix de 10 fr. par tonne, soit 8 c. par kilomètre, et d'Orléans à Saint-Germain-des-Fossés, celui de 35 fr. 70 c.; soit, au total, 45 fr. 70 c., tandis que ces mêmes grains, transportés de Paris au delà d'Orléans, ne paient que 5 c. par tonne et par kilomètre;

» Attendu que la loi du 26 juillet 1844, consacrant le principe de l'égalité, principe de droit et de nécessité en face du monopole, oblige (art. 20 du cahier des charges, annexé à ladite loi) la Compagnie à percevoir les taxes indistinctement et sans aucune faveur;

» Que cet esprit de justice domine la législation des chemins de fer; qu'il se traduit encore dans l'obligation de percevoir par tonne et par kilomètre, et dans l'interdiction de faire directement ou indirectement avec des entrepreneurs de transports des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes; qu'en conséquence, les dispositions qui permettent à la Compagnie de modifier ses tarifs doivent être interprétées dans leur application, selon cet esprit et ce principe d'égalité;

» Que c'est à tort que la Compagnie prétend qu'il suffit que des tarifs aient été admis par l'administration; car cette règle protectrice du droit des tiers, écrite en termes si positifs dans la loi, que la perception doit se faire indistinctement et sans aucune faveur, pourrait devenir lettre morte, si elle n'avait pour sanction la justice des tribunaux;

» Attendu qu'aucun texte ne donne à l'administration seule l'appréciation de la légalité des tarifs dont la loi permet l'abaissement dans l'intérêt général; que si l'administration a le droit et le devoir de contrôler les changements de tarifs et les traités particuliers que la Compagnie aurait contractés, ce droit tutélaire des intérêts du public et du commerce ne saurait, par suite des erreurs ou de la tolérance de l'autorité, tourner au préjudice de ces mêmes intérêts, car il n'est pas exclusif du recours des tiers à la loi; il s'exerce indépendamment de l'action des intérêts privés avec laquelle il n'est nullement incompatible; qu'enfin la légalité des tarifs ne résulte pas de leur homologation, mais de leur conformité aux prescriptions de la loi;

» Attendu en fait, en ce qui concerne le premier chef de la demande, que la perception exigée de Leclerc-Fleureau pour le transport des grains dont il s'agit dans la cause blesse ouvertement l'égalité voulue par la loi; que le tarif invoqué par la Compagnie est abusif et illégal; qu'en l'appliquant ainsi, elle rend impossible toute concurrence entre ce commerçant et ceux de Paris ou des contrées au delà d'Orléans; qu'elle lui a, par ce fait, occasionné un préjudice dont elle lui doit réparation;

» Quant au second chef,

» Attendu que la Compagnie, en consentant une réduction de prix aux meuniers d'Étampes, qui lui remettent toutes leurs marchandises sans exiger la condition d'une quantité arbitraire de tonnage que quelques-uns seulement peuvent remplir, et en offrant à Leclerc-Fleureau les mêmes avantages, n'a point violé le principe d'égalité prescrit par la loi, car il dépend de tous les commerçants d'en profiter, pouvant tous remplir la condition de remeure la totalité de leurs marchandises;

» Dit que la Compagnie du chemin de fer d'Orléans doit percevoir 5 c. par tonne et par kilomètre pour les grains expédiés par Leclerc sur le parcours de la ligne de Paris à Orléans et au delà; la condamne à restituer à Leclerc-Fleureau la somme de 136 fr. 09 c., perçue en trop sur l'expédition dont s'agit;

» Et, à raison du préjudice qu'elle lui a causé par suite de ce tarif différentiel dont il se plaint, la condamne à des dommages-intérêts qui seront fixés sur état;

Digitized by Google

« Déclare Leclerc-Fleureau non-recevable et mal fondé dans le second chef de sa demande, l'en déboute. »

Appel par la Compagnie.

Après les plaidoiries, M. le procureur général Martinet a pris la parole. Voici le résumé de ses conclusions tel que le donne le *Journal du Loiret* :

L'émotion produite par l'affaire soumise à la Cour se justifie par la portée que peut avoir la décision à intervenir et par la gravité des intérêts qu'elle soulève. En effet, en réclamant à la Compagnie d'Orléans des sommes déterminées par les conclusions de la demande, on remet en question l'économie générale de l'exploitation des chemins de fer et la légalité des tarifs qui ont servi de base aux perceptions opérées depuis le commencement de cette exploitation. Si la Compagnie d'Orléans doit à M. Leclerc-Fleureau les restitutions considérables qu'il réclame, elle les doit à tous les commerçants qui, depuis quinze ans, ont subi la loi des tarifs différentiels. Si ces tarifs ont été illégaux pour la Compagnie d'Orléans, ils l'ont été pour toutes les Compagnies de chemins de fer de France : toutes peuvent être l'objet d'actions en restitution semblables à celles de M. Leclerc-Fleureau. C'est dire assez que ce procès est un grand procès.

Les faits sont des plus simples ; il faut rappeler ce qu'il est essentiel de n'avoir point oublié : c'est d'abord que, le 17 juillet 1856, les soixante-deux sacs de seigle expédiés de Paris à M. Leclerc-Fleureau étaient à destination d'Orléans, les bulletins d'expédition l'attestent, c'est ensuite que Leclerc-Fleureau a, quatre jours après l'arrivée en gare de ces soixante-deux sacs de seigle, demandé leur réexpédition, partie à Saint-Germain-des-Fossés et partie à Issoudun ; c'est enfin qu'il a prétendu devoir payer le prix du transport comme si les marchandises avaient été diversement adressées de Paris à ces deux localités, et non comme si elles étaient parties d'Orléans. La Compagnie a refusé de faire droit à cette demande. — Premier chef de procès.

Le deuxième chef repose sur le refus de la Compagnie de transporter des sacs de blé d'Orléans à Paris au prix d'un traité passé entre elle et des meuniers d'Etampes.

De là deux questions :

Les tarifs différentiels sont-ils autorisés par le cahier des charges ?

Les traités particuliers le sont-ils également ?

On sait ce qu'il faut entendre par traités différentiels : ces mots sont passés aujourd'hui même dans le langage judiciaire. Ce sont des tarifs qui permettent de recevoir des taxes non proportionnelles à la distance parcourue.

Quant aux traités particuliers, ce sont des actes par lesquels des conditions meilleures sont faites pour le transport des marchandises à certains négociants qui, de leur côté, remplissent des obligations spéciales et déterminées.

Ces tarifs et ces traités sont-ils prohibés par le cahier des charges ? Voilà les questions du procès.

Commençons par les tarifs différentiels. Il faut le reconnaître, de vives critiques se sont élevées dans ces derniers temps de la part des chambres de commerce et des villes intermédiaires contre ces tarifs. Des pétitions graves et nombreuses ont été adressées au sénat, examinées avec soin par ce grand corps de l'État, qui les a trouvées légitimes et les a renvoyées aux ministres compétents. Dans cette enceinte aussi, des critiques habiles vous ont été offertes, et nous n'avons pas l'intention de les reproduire en détail, ni surtout de les examiner toutes les unes après les autres.

Le défenseur de Leclerc-Fleureau a fait une large concession : il ne réclame pas l'uniformité kilométrique absolue. Il a certes bien raison, car une pareille uniformité n'est point évidemment exigée par le cahier des charges ; mais il demande l'égalité de tous devant les chemins de fer. Ce n'est pas uniformité, c'est égalité qu'il réclame. On concède qu'on peut faire payer 10 fr. pour les 120 kilomètres qui séparent Paris d'Orléans, et 6 fr. seulement pour les 120 qui séparent Orléans de Tours ; mais on veut que, soit qu'on parte de Paris, soit qu'on parte d'Orléans pour Tours, on paie 10 fr. jusqu'à Orléans, 6 fr. jusqu'à Tours.

On a signalé de nombreux chiffres, des exemples multiples qui constateraient que les points extrêmes sont infiniment mieux traités que les villes intermédiaires. On s'est élevé contre ces ligues coupables organisées contre la navigation fluviale et maritime, contre le roulage et contre toute entreprise de transport.

Il y a peut-être quelques erreurs dans les chiffres, quelques exagérations dans les plaintes, mais il y a certainement beaucoup de citations vraies, beaucoup de chiffres incontestables. En reste-t-il assez pour justifier la demande et l'action de M. Leclerc-Fleureau ? M. le procureur général ne voit aucun inconvénient à le dire dès à présent : cette demande lui paraît complétement inadmissible. La simple lecture d'un article du cahier des charges en fait à son sens complète et bonne justice. Il ne s'agit pas d'attaquer ni de défendre ce qu'on appelle les abus des tarifs différentiels, appliqués dans tous les pays, protégés peut-être à un point de vue élevé par des intérêts puissants et généraux. Ce n'est ni sa tâche ni son devoir d'examiner ces thèses de haute économie. Les tarifs ont-ils été légalement établis, les taxes ont-elles été légalement perçues ? voilà ce qu'il faut rechercher, rien de plus, rien de moins.

Il n'y a encore sur cette question aucune décision judiciaire, les arrêts au dossier se référant tous à des contestations élevées à l'occasion de marchés particuliers. C'est M. Leclerc-Fleureau qui a, le premier, songé à attaquer des tarifs homologués par l'administration. L'arrêt de la Cour d'Orléans sera le premier, et l'on peut dire sans illusion qu'il devra être le dernier, car la question est résolue nettement et catégoriquement par le cahier des charges. Ce n'est pas d'aujourd'hui qu'on s'est demandé si les tarifs différentiels pouvaient être établis ; on a lu à la Cour de nombreuses citations empruntées aux discussions devant les Chambres ; eh bien, toujours les amendements qui voulaient ramener l'uniformité absolue ont été rejetés. Il faut donc revenir à la loi des Compagnies et du public : au cahier des charges.

C'est dans l'art. 20 du cahier de 1845 que se trouve le droit qui régit les Compagnies. Quoi de plus clair, quoi de plus formel ! Les Compagnies peuvent abaisser les taxes soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels. Ceci ne se discute pas : c'est la faculté de faire des tarifs différentiels écrite en toutes lettres dans la loi. C'est là son économie ; on n'a pas à juger si elle est bonne ou mauvaise, on a à appliquer la loi, à l'obéir. D'ailleurs, le législateur a accumulé les garanties : 1° défense de relever les taxes abaissées, avant qu'une année se soit écoulée ; 2° avertissement par affiche donné au public un mois à l'avance, pour qu'il puisse faire entendre ses plaintes et ses réclamations ; 3° enfin, et tout est là, nécessité de l'homologation par le ministre.

On dit : Mais qu'entendez-vous par l'homologation ? Est-ce que c'est un acte sérieux ? Qu'on y prenne garde, c'est le procès au gouvernement qu'on fait là, et non plus aux Compagnies. C'est, de plus, un procès injuste, car la surveillance est sérieuse. Le ministre n'homologue pas toujours ; les Compagnies sont soumises à son autorité ; ce sont des vassales riches et puissantes. Oui, mais ce sont des vassales soumises à l'obéissance. Elles ne sont pas aussi maîtresses qu'on le dit. Depuis le ministre jusqu'au simple commissaire de surveillance, combien d'agents font mouvoir l'administration et celle de la justice ! Préfets, ingénieurs, procureurs impériaux, que de fonctionnaires chargés d'un contrôle qu'elles supportent peut-être avec un peu de peine, mais sous lequel elles se courbent pourtant ! Non, l'homologation n'est pas une vaine formalité ! Voici un dossier rempli de propositions de la Compagnie (M. le procureur général tient à la main une grosse de papiers volumineuse) au ministre des travaux publics ; on en trouve quelques-unes qui sont repoussées entièrement, et il n'en est pas une seule qui soit approuvée sans de larges et de très libérales modifications. L'homologation est donc précédée d'un examen sérieux.

Cependant on a insisté, et l'on a dit que les homologations étaient si peu sérieuses, que des administrateurs bien connus, MM. Marc et Perreau, avaient, dans certaines circonstances, prétendu que c'était un acte de pure forme. Lors même que cela serait vrai, qu'importe ! Si la loi attache un effet à ces homologations de forme, c'est toujours la loi qu'il faut appliquer. Mais l'homologation n'est pas ce semblant de droit dont parlent quelques administrateurs.

Le sens et la portée des homologations ont été depuis longtemps déterminés.

Lors de la discussion du cahier des charges de la Compagnie de Lyon à la Chambre des pairs, M. Laplagne-Barris demandait ou c'était la loi qui défendait aux Compagnies de créer des tarifs contre lesquels aucune industrie de transport ne pourrait lutter. Le ministre lui répondit qu'elle était dans l'art. 36 du cahier des charges, copie littérale de l'art. 20 du cahier des charges de la Compagnie d'Orléans. Mais, répliqua M. Laplagne, l'homologation est-elle l'exercice d'un pouvoir administratif sérieux et réel ? Jamais on ne l'a entendu autrement, reprit le ministre ; il n'y a pas de pouvoir plus complet et plus réel. Et il se sert indistinctement des mots approbation, autorisation et homologation. (M. le procureur général lit quelques passages du *Moniteur*.)

Le droit d'homologation emporte donc le droit d'examiner, d'accorder et de refuser ; ce n'est pas une lettre morte dans les mains du ministre.

Ceci bien compris en droit, n'est-il pas constant en fait que les tarifs dont se plaint Leclerc-Fleureau ont été homologués par l'autorité compétente ? Que pèsent dès lors les griefs de M. Leclerc-Fleureau ? Les bulletins d'expédition de ses sacs portent la destination d'Orléans ; il les a ensuite expédiés d'Orléans à Saint-Germain-des-Fossés et à Issoudun, il doit payer la taxe d'Orléans à ces deux localités. S'il pouvait, quand ses marchandises ont été expédiées de Paris à Orléans seulement, les garder quatre jours en gare, puis les faire conduire plus loin et ne payer que le tarif de Paris au lieu où il lui plairait de les envoyer, pourquoi n'aurait-il pas ce droit après dix, après quinze, vingt ou trente jours ? Quelle sera la limite et quelle gare pourra suffire à un pareil encombrement ?

La Compagnie est restée dans son droit quand elle a appliqué les tarifs homologués par M. le ministre. Aussi Leclerc-Fleureau n'a-t-il été entraîné jusqu'à dire que ces tarifs ne le lient pas, et que les tribunaux ont le droit de décider qu'il paiera une taxe autre que celle portée au tarif pour la distance parcourue par ses marchandises.

Cela n'est pas possible ; les tribunaux ne peuvent s'immiscer dans le contrôle des actes de l'autorité administrative. Il se présente ici une fin de non-recevoir infranchissable, tirée du principe tutélaire de la séparation des pouvoirs. La loi a dit formellement que les perceptions seraient licites quand les tarifs auraient été homologués. M. Leclerc-Fleureau demande à la Cour de décider le contraire, c'est-à-dire de défaire ce que le ministre a fait en vertu des pouvoirs qu'il a reçus de la loi. Quelle étrange condition serait faite aux Compagnies ! Les tribunaux civils les condamneraient quand elles auraient fait des perceptions basées sur des tarifs homologués, et les tribunaux correctionnels devraient, aux termes de l'ordonnance de 1840, les punir pour n'avoir pas appliqué ces mêmes tarifs. Il n'en peut être ainsi, et le Conseil d'État, par un arrêté du 21 avril 1853, a justement réprimé une pareille immixtion de l'autorité judiciaire dans les pouvoirs de l'autorité administrative. Cette raison de décider suffirait à elle seule pour faire rejeter les prétentions de Leclerc-Fleureau, et indemniser, sur la question des tarifs différentiels, le jugement du tribunal de commerce d'Orléans.

M. le procureur général examine ensuite la seconde question du procès.

Les marchés particuliers sont-ils autorisés ou défendus par le cahier des charges ? Ici encore la solution doit être favorable à la Compagnie. On a dit que c'était consacrer le droit du fort contre le faible. Encore une fois, il ne s'agit pas de faire la loi, il s'agit de l'appliquer. Si le droit est du côté de la force et de la puissance, est-ce une raison pour le méconnaître ? Non, évidemment.

On a plaidé que le principe était celui de l'égalité pour tous, et que l'ordre public exigeait qu'il en fût ainsi ; ce principe, on le dit formulé dans ces mots : *les taxes seront perçues indistinctement et sans aucune faveur*. C'est là la pierre unique sur laquelle repose l'édifice de Leclerc-Fleureau. C'est une base bien fragile, car il suffit de lire l'article du cahier des charges tout entier pour trouver immédiatement, après cette phrase sacramentelle, l'autorisation donnée aux Compagnies d'accorder des conditions parti-

Digitized by Google

culières à certaines personnes. D'ailleurs le contrôle de l'administration s'exerce encore ici. La faveur faite à un seul peut être déclarée commune à tous par le ministre. N'est-ce pas assez clair, et le second chef de demande se soutient-il mieux que le premier ?

M. le procureur général discute ici, avec une grande netteté, la doctrine d'un arrêt de la Cour de Paris, arrêt excellent dans son dispositif, dit-il, mais dont certains motifs prêtent à la plus sérieuse critique. Il cite en sens opposé un arrêt de la Cour de Rouen qui a en quelques mots résumé toute la doctrine.

Il ne faut donc pas s'attacher aux expressions tant de fois citées : l'égalité absolue devant les chemins de fer n'est pas possible ; celle-là seulement peut être exigée qui, pour des obligations semblables, réclame des faveurs semblables.

S'il était besoin d'une nouvelle raison de décider, ne la trouverait-on pas dans le fait significatif de l'émotion causée au sein du gouvernement par les plaintes dirigées contre les Compagnies et du résultat qu'elles ont produit ? Qu'a fait le gouvernement ? S'il y avait eu violation de la loi, il aurait renvoyé les plaignants aux tribunaux. Or, ce n'est point ainsi qu'il a agi ; il a préparé un nouveau cahier, qui porte en toutes lettres : « Les marchés de faveur sont interdits. » A quoi bon un nouveau cahier de charges si la loi actuelle est formelle en ce point ?

La Cour repoussera donc cette seconde prévention de Leclerc-Fleureau comme elle repoussera la première ; elle voudra, par la sagesse et la fermeté de son arrêt, empêcher que de pareils procès se produisent de nouveau ; elle voudra détruire dans leur source les dangereuses illusions que pourraient entretenir les adversaires des Compagnies. La décision de la Cour apprendra qu'on ne peut demander aux tribunaux d'anéantir les actes émanés du pouvoir régulier de l'administration ; elle consacrera une fois de plus l'indépendance des deux pouvoirs et le principe tutélaire qui garantit à chacun d'eux la liberté de son action.

La Cour a rendu l'arrêt suivant :

« La Cour,

« En ce qui touche l'appel principal :

» Attendu que le 18 juillet 1850, il a été expédié de la gare d'Ivry, pour Orléans, 62 sacs de blé-seigle par un sieur Allard, de Paris, à Leclerc-Fleureau ; que ces grains, après être restés quatre jours à la gare d'Orléans, ont été réexpédiés sur la demande de Leclerc-Fleureau, postérieure à leur arrivée, à savoir : 42 sacs à la destination de Saint-Germain-des-Fossés, et 20 sacs à celle d'Issoudun ; qu'il est ainsi intervenu entre les parties deux conventions distinctes : la première, par laquelle la Compagnie s'obligeait à transporter les grains de Paris à Orléans, et la seconde, pour le transport de ces mêmes grains d'Orléans à Issoudun et à Saint-Germain-des-Fossés ; que c'est donc avec raison qu'il a été perçu, par les agents de la Compagnie, un droit pour chacun de ces transports ;

» Attendu que cette perception a été faite régulièrement en vertu des tarifs généraux consentis à la Compagnie d'Orléans et homologués conformément à l'art. 20 du cahier des charges annexé à la loi du 26 juillet 1844 et à l'art. 54 de la loi du 15 juillet 1846, dont les termes sont clairs et précis ;

» Que ce n'était pas le cas d'appliquer le tarif réduit, pour le transport des grains, approuvé par décision ministérielle du 29 septembre 1853 et rendu exécutoire pour le département du Loiret, par arrêté du préfet en date du 6 octobre suivant, lequel tarif fixe le prix à 10 fr. de Paris à Orléans et à 5 c. par kilomètre et par tonne, pour les stations au delà, puisqu'il ne dispose que pour le cas où les grains sont expédiés directement de Paris, et qu'il n'a pas trait aux expéditions provenant de lieux intermédiaires ;

» Attendu que la Compagnie d'Orléans, en proposant le tarif de 1853 à la sanction ministérielle, a puisé son droit dans les termes formels du § 10 de l'art. 20 de la loi du 26 juillet 1844, qui lui donne la faculté, quand elle le juge convenable, d'abaisser au-dessous du prix maximum, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, à la condition expresse, qui par elle a été remplie, d'obtenir l'homologation de l'autorité supérieure ;

» Attendu qu'il n'est pas exact de dire que c'est au mépris de la règle qui prescrit la perception des taxes indistinctement et sans faveur que la Compagnie a consenti une réduction aux prix portés aux tarifs au profit de certains expéditeurs ; qu'en effet, si, par ces expressions qui se rencontrent dans le § 12 de la loi précitée, on avait entendu proscrire les tarifs différentiels et ceux de faveur, cette prohibition eût été énoncée en termes exprès, tandis que la loi, après avoir dit que la Compagnie aurait la faculté d'abaisser les tarifs pour le parcours total, de même que pour les parcours partiels, immédiatement après les mots : « Indistinctement et sans faveur, » ajoute que la Compagnie peut accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, à la charge d'en donner connaissance à l'administration, ce qui impliquerait entre ces dispositions une telle contradiction qu'elle les rendrait inconciliables ;

» Qu'en édictant cette clause, le législateur a voulu seulement s'opposer au retour des abus qui se présentaient fréquemment avec les anciens modes de transport, en ne permettant pas aux Compagnies d'établir de distinction entre les expéditeurs, soit par le refus de transport, soit en accordant un tour de faveur, au lieu de suivre l'ordre des demandes, et qu'on a si peu entendu prescrire par là une égalité parfaite pour tous les cas, que la loi a pris soin d'autoriser les Compagnies à consentir des réductions à un ou plusieurs expéditeurs avec cette seule obligation que l'autorité peut déclarer la réduction une fois consentie obligatoire au profit de tous ; qu'on est donc amené à conclure que les taxes, dont la perception, d'après la loi du 26 juillet, doit se faire indistinctement et sans faveur, ne sont autres que l'ensemble des taxes résultant des tarifs généraux ou spéciaux de la Compagnie, et des traités particuliers consentis par elle régulièrement ;

» Attendu que c'est dans ce sens que cette disposition a été interprétée par le gouvernement, alors que lui-même exploitait plusieurs lignes de chemins de fer, et à diverses reprises par le pouvoir législatif ;

» Qu'en vain Leclerc-Fleureau oppose, comme l'ont à tort déclaré les premiers juges, que le tarif serait abusif et illégal si les dispositions n'en étaient appliquées à tous indistinctement et sans faveur ; qu'il n'appartient pas à l'autorité judiciaire de rétracter ou modifier un tarif homologué par l'autorité compétente ; que s'il s'y rencontre des dispositions de nature à compromettre les intérêts du commerce et à rendre impossible, comme on l'a allégué, toute concurrence entre des commerçants d'une ville et ceux d'une autre localité, c'est à l'administration supérieure, gardienne vigilante de ces droits, que ces doléances doivent être adressées et non aux tribunaux ;

» Qu'il suit de là que la Cour, se trouvant en présence du tarif dûment homologué fait pour des cas particuliers, ne saurait en étendre l'application générale sans s'immiscer dans la connaissance d'actes administratifs, ce que la loi lui interdit formellement ;

» En ce qui touche l'appel incident :

» Attendu que, le 26 juillet 1850, Leclerc-Fleureau a expédié d'Orléans à Paris 1 200 kilog. de blé, et que le prix du transport a été réglé par les agents de la Compagnie à raison de 19 fr. 56 c. par tonne, suivant les tarifs généraux homologués par l'autorité compétente ; que c'est avec une juste raison que le jugement dont est appel a repoussé en ce point la demande de Leclerc-Fleureau en restitution de la somme de 6 fr. qui, suivant lui, aurait été indûment perçue, et a dit que ce n'est pas le cas de lui accorder la réduction consentie par la Compagnie au profit des meuniers d'Etampes ; que, pour jouir de la faveur accordée à ceux-ci, il aurait dû se soumettre à toutes les obligations qui leur étaient imposées par les traités passés entre eux et la Compagnie, et qui ont été mis à la connaissance de l'administration ;

» En ce qui touche les dommages-intérêts :

» Attendu que de ce qui précède il résulte que la Compagnie d'Orléans n'a fait qu'user d'un droit qui lui a été accordé par le cahier des charges de sa concession, sous le contrôle et la surveillance de l'administration supérieure, et que dès lors elle ne peut être exposée à une action en dommages-intérêts pour avoir fait ce que la loi lui a permis de faire ;

» Par ces motifs,

« La Cour reçoit la Compagnie du chemin de fer d'Orléans appelante d'un jugement rendu par le tribunal de commerce d'Orléans, le 8 octobre 1850 ;

» Met le jugement dont est appel au néant, quant au premier chef de la demande de Leclerc-Fleureau ; émendant, décharge la Compagnie des condamnations contre elles prononcées ;

» Ordonne la restitution de l'amende consignée, et faisant ce que les premiers juges auraient dû faire, déclare Leclerc-Fleureau mal fondé dans sa demande en restitution de 136 fr. 40 c. et en dommages-intérêts ;

» Le déclare également mal fondé dans ses conclusions d'appel incident ; ordonne qu'en ce point le jugement sortira effet, et le condamne aux dépens. »

CONSEIL D'ÉTAT (au contentieux).

Présidence de M. Boudet, président de la section du contentieux.

Audiences des 24 avril et 15 mai. — Approbation impériale du 17 mai.

PALAIS DE L'INDUSTRIE. — PRÉTENTION DE L'ASSISTANCE PUBLIQUE D'APPLIQUER AUX RECETTES LE DROIT DES PAUVRES. — REJET.

L'Exposition universelle de l'industrie et des beaux-arts, qui a eu lieu en 1855 dans le Palais de l'Industrie et ses annexes, a été une œuvre exclusivement nationale et d'une utilité publique générale ; elle ne peut être assimilée aux spectacles, fêtes ou autres réunions en vue desquels les lois autorisent la perception du droit des pauvres.

Voici le texte du décret qui a rendu cette importante décision :

« NAPOLÉON, etc. ;

» Vu les lois du 5 frimaire an V et 8 thermidor an V ;

» Vu la loi du 22 juin 1854 ;

» Vu notre décret du 30 août 1852, relatif à la concession du Palais de l'Industrie et le cahier des charges y annexé ;

» Vu nos décrets des 8 mars et 22 juin 1853, ordonnant l'exposition des produits agricoles, industriels et des beaux-arts ;

» Ouï M. Gomel, maître des requêtes, en son rapport ;

» Ouï Me Marmier, avocat de la Compagnie anonyme du Palais de l'Industrie, et Me Jagerschmidt, avocat de l'assistance publique, en leurs observations ;

» Ouï M. Ernest Baroche, maître des requêtes, commissaire du gouvernement en ses conclusions ;

» Considérant que l'Exposition universelle de l'industrie et des beaux-arts, qui a eu lieu en 1855 dans le Palais de l'Industrie et dans les bâtiments qui y ont été annexés, a été ordonnée par nos décrets des 8 mars et 22 juin 1853 ;

» Qu'elle a été organisée, dirigée et surveillée par une commission spéciale, nommée par nous, comme étant une œuvre exclusivement nationale et d'une utilité publique générale ;

» Qu'elle ne peut, sous aucun rapport, être assimilée aux spectacles, fêtes ou autres réunions, en vue desquels les lois de l'an V et celle du 22 juin 1854 ont autorisé la perception du droit des pauvres ;

« Considérant, d'ailleurs, que les sommes qui ont été perçues aux portes d'entrée du Palais de l'Industrie et de ses annexes, n'ont pas été le prix d'un spectacle ou d'une fête offerts au public par la Compagnie requérante ;

» Que, dès lors, c'est à tort que le Conseil de préfecture a décidé que le droit des pauvres devait être prélevé sur les sommes perçues par la Compagnie pendant l'Exposition universelle de 1855 ;

» Art. 1er. L'arrêté du Conseil de préfecture du département de la Seine, en date du 14 janvier 1856, est annulé.

» Art. 2. L'administration générale de l'assistance publique est condamnée aux dépens. »

COUR DE CASSATION (chambre criminelle).

Présidence de M. Laplagne-Barris.

Audience du 9 mai.

OPÉRATIONS DE BOURSE.—MARCHÉS A TERME. —JEUX.—PARIS A LA HAUSSE ET A LA BAISSE.

Les opérations de bourse à terme, sur effets publics, légitimes en principe, lorsqu'elles ont lieu entre acheteurs et vendeurs sérieux, cessent de l'être lorsqu'elles ont lieu entre acheteurs et vendeurs sérieux, n'ayant, au moment de l'opération, ni l'intention ni la possibilité de lever les titres ou de les livrer, et qui ne peuvent la liquider que par le paiement des différences; ces dernières opérations constituent de véritables jeux de bourse ou paris sur la hausse ou la baisse, et sont punies des peines portées par les art. 219, 221 *et* 222 *du Code pénal.*

Le report, autre opération ordinaire de la bourse, également légitime de la part du capitaliste reporteur, cesse également de l'être de la part du reporté dont, dans le plus grand nombre de cas, il atteste lui-même l'impuissance de satisfaire à ses engagements; dès lors l'opération du report ne saurait couvrir et rendre légitimes les opérations à terme non sérieuses; de même, l'obligation imposée aux agents de change par les devoirs de leurs charges, d'avoir toujours à leur disposition les titres suffisants pour livrer à l'époque des liquidations, ne saurait couvrir les spéculations illégales de leurs clients.

Cette grave et importante question a été résolue aujourd'hui par la Cour de cassation (chambre criminelle), après un très-long délibéré en la chambre du conseil.

Nous donnons les savantes observations de M. le conseiller Bresson, rapporteur, observations qui, tant au point de vue historique qu'au point de vue légal, offrent beaucoup d'intérêt et jettent une grande lumière sur la question.

OBSERVATIONS. — Dans toute la discussion de principes, qui forme la première partie des observations du demandeur en cassation, a dit M. le conseiller Bresson, nous avons relevé avec soin dans notre travail d'analyse les textes des lois anciennes et nouvelles, les monuments de la jurisprudence, et les opinions des auteurs qu'il a cités. La Cour a pu le pressentir à l'avance, il n'y a pas, à nos yeux, de difficulté sérieusement engagée sur ces principes. En matière de marchés à terme, nous nous hâtons de le dire, l'autorité des anciens arrêts du conseil, des 7 août et 12 octobre 1785, du 22 septembre 1786, paraît désormais fixée. Ils voulaient la possession des titres au moment de l'engagement, ou le dépôt préalable à la livraison, ou au moins la preuve de la continuité de la libre propriété. Ils frappaient comme jeux tous les marchés qui ne satisfaisaient pas à ces conditions.

Les lois du 13 fructidor an III, 28 vendémiaire an IV et l'arrêté du 2 ventôse de la même année, encore toutes marquées de l'esprit des temps les plus agités de notre révolution, renchérissent sur cette sévérité. Les deux premières proscrivaient le marché à terme d'une manière absolue, sur effets publics comme sur marchandises, sans même admettre la condition de la possession mutuelle ou dépôt préalable des titres.

La loi du 28 ventôse an IX, sur l'établissement des bourses de commerce, l'arrêté du 27 prairial an X, rendu pour son exécution, gardèrent le silence sur le marché à terme. L'arrêté même qui, dans son art. 13, parle des effets et des fonds qui doivent toujours être remis dans les mains de l'agent de change vendeur ou acheteur, ne semble prévoir que le marché au comptant.

Sous l'empire de ces lois, néanmoins, et après la promulgation du Code de commerce, en 1807, et de son article 90, après celle du Code pénal de 1810, et de ses articles 421 et 422, le marché à terme sur les marchandises comme sur les effets publics reparut dans la pratique des affaires, ramené par les besoins usuels et vrais du commerce, ramené par les besoins non moins impérieux du crédit public.

Dans une affaire devenue célèbre, l'affaire Forbin-Janson, la Cour de cassation, dans son arrêt du 11 août 1824, ayant à stigmatiser, après la Cour de Paris, de véritables jeux de bourse qui avaient emprunté la forme de marchés à terme, releva, comme existantes, les dispositions des arrêts du conseil de 1785 et 1786. Elle ne considéra point ces dispositions comme inconciliables avec les art. 421 et 422 du Code pénal. La doctrine qu'elle établit alors, et qu'on peut encore invoquer aujourd'hui, c'est que, parmi les signes auxquels se révèlent le plus ordinairement les jeux de bourse et les marchés à terme fictifs, se placent surtout ceux résultant de l'inexistence ou de l'absence du dépôt préalable des titres vendus.

Donner à cet arrêt une extension plus grande, dire d'une manière générale que les arrêts du conseil de 1785 et 1786 sont encore en pleine vigueur, dire qu'ils n'ont reçu aucune modification de l'art. 422 du Code pénal, ce serait s'engager dans une voie où la Cour de cassation a refusé elle-même de marcher, ce serait surtout heurter la pratique la plus constante, les habitudes publiques et quotidiennes de la bourse et du commerce, les nécessités du crédit public. Le marché à terme, en effet, s'y opère au grand jour, sans la possession actuelle des titres, sans le dépôt préalable à l'engagement. Que le vendeur prouve seulement qu'ils *ont existé à sa disposition* au temps de la convention ou qu'ils *ont dû s'y trouver au temps de la livraison*, la loi pénale, l'art. 422 qui pose ici une condition irritante et rigoureuse, n'en exige pas davantage. C'est qu'en réalité, à cette condition, le marché à terme peut devenir sérieux et vrai, c'est qu'il portera sur des choses existantes et non sur la fiction et le néant. Quoi de plus ordinaire, en effet, sous l'empire de la loi générale et du droit commun, que de vendre ce qu'on n'a pas encore, ce qu'on doit se procurer plus tard, ce qu'on aura seulement au temps de la livraison? Les spéculations les plus utiles et les plus productives du commerce roulent presque toutes sur cet objet. Pourquoi une disposition exceptionnelle viendrait-elle en exclure les effets publics, valeur essentiellement commerciale, aliment du marché public qui se tient à la Bourse, et aux opérations desquelles on a préposé un parquet, des officiers publics, des agents intermédiaires obligés.

Les arrêts les plus récents de la Cour de cassation l'ont dit aussi en principe. Partout où le marché à terme est sincère et véritable, dès qu'il porte sur un titre existant et réel, dès qu'il y a d'un côté intention et possibilité de livrer, dès qu'il y a de l'autre intention et possibilité de prendre livraison, que les titres soient ou ne soient pas dans les mains du vendeur au moment de l'engagement, qu'ils n'y arrivent que plus tard, le marché à terme n'en mérite pas moins toute la protection de la loi, et aucune nullité ne vient l'invalider. C'est, il semble, ce qu'a proclamé une première fois la chambre des requêtes dans son arrêt du 30 novembre 1842 (D. 1843, I, 421) où on lit : « Considérant en droit que si le marché à terme » en matière de vente et négociation d'effets publics » à la Bourse, constitue un jeu et pari de bourse » prohibé par les arrêts du conseil, le Code pénal, » les ordonnances royales et la jurisprudence, il peut » néanmoins n'avoir pas ce caractère, d'après les cir- » constances et les pièces, et présenter une opération » sérieuse et de bonne foi. »

C'est ce que la même chambre de la Cour de cassation a plus nettement formulé encore dans son arrêt du 1er avril 1856 (D. 1856, I, 148), quand elle a dit :

» Attendu, en principe, que les marchés à terme » d'*effets publics* ou de marchandises sont valables, » lorsqu'ils sont réels et sérieux; que la loi ne pro- » hibe que ceux qui servent à déguiser des opérations » de nature à se résoudre nécessairement en différen- » ces, par l'effet de la volonté originaire des parties, » et qui constituent dès lors des opérations de jeu; » — Attendu qu'en interprétant les différents docu- » ments produits, etc. »

Cette doctrine est celle aujourd'hui du plus grand nombre des commentateurs, M. Troplong, dans son Traité des contrats aléatoires, art. 1965 et 1966, nos 97 et suiv.; Millot, des Bourses de commerce, nos 450 et suiv.; Fremy, Etudes commerciales, chapitre XLV, Des opérations de bourse, etc., etc.; Vincent, Législ. com., liv. 6, chap. V.

A côté de sa discussion théorique en principe, le demandeur a placé la théorie du report. C'est surtout dans l'opération du report qu'il signale la sincérité et la réalité du marché à terme. La plaidoirie à l'audience fournira sur ce point de nouveaux éclaircissements. Dès à présent, ne peut-on pas dire qu'il y a deux opérations de report bien connues?

L'une simple, pratique, parfaitement légitime. Elle s'offre au capitaliste qui veut faire pour un temps, ordinairement court, l'emploi utile d'un capital disponible en ses mains. Il achète pour le montant de ce capital de la rente ou des valeurs industrielles. Contre les titres qu'il reçoit, il verse l'argent.

Puis, ces mêmes titres, dont il est nanti, il les revend livrables à la quinzaine suivante ou fin du mois. Il se paie, par un prélèvement modéré, de l'intérêt jusqu'au terme, et de l'amélioration du titre, qui se bonifie en s'avançant vers l'échéance du semestre ou du dividende. Si la revente s'accomplit, si le nouvel acheteur d'abord vendeur, ou un autre à sa place, verse le prix et lève les titres, le capitaliste rentre à son tour dans le capital prêté. Cette opération, qui a pu se faire à la première quinzaine ou à la première fin de mois, peut être reportée à la quinzaine ou fin du mois suivant, et ainsi de suite. Elle n'en reste pas moins, vraie, réelle. Elle porte sur des valeurs existantes, certaines, connues. Le report réalise ainsi un véritable prêt sur nantissement.

Mais n'y a-t-il pas une seconde opération, appelée également report, qu'on pratique aussi chaque jour? Ici ce n'est plus une personne cherchant l'emploi d'un capital ou un placement de fonds. Le spéculateur dont il s'agit a tout au plus à sa disposition une somme ou une valeur relativement minime, 10,000 fr. par exemple. Il donne l'ordre à l'agent de change d'acheter pour 100, 200, 300,000 fr. de valeurs livrables fin du mois. Que les cours haussent, ayant acheté à un prix moindre, il trouvera facilement, en réalisant, le moyen d'acquitter, ou, s'il ne lève pas ses titres, il devra bonifier d'une différence. Que les cours baissent, au contraire, et que la dépréciation tombe à sa perte, que se passe-t-il? Il ne peut prendre, faute de capital, il n'a jamais voulu prendre livraison des titres dépréciés. Il les fait revendre alors, mais en même temps il les rachète pour la quinzaine suivante ou fin de mois. Il y a une différence à sa perte, il la paie ou en est débité. Le plus souvent il a donné à l'avance, pour assurer ce paiement, et livré comme couverture, le petit capital ou la valeur dont il avait la seule disposition. Ce qui s'est fait à une première échéance de quinzaine ou de fin de mois se renouvelle aux échéances suivantes, et la liquidation ne s'opère jamais que par le paiement ou le débit de différences, sans qu'il y ait jamais livraison du titre vendu, ni réalisation et versement du capital prix de la chose vendue. N'est-ce pas là le jeu? n'est-ce pas, sous le voile du report et sous l'apparence d'une opération régulière, le pari sur la hausse et la baisse des effets publics?

Sans doute, ce n'est pas ici le jeu qu'on a appelé *de la coulisse*. Vente, achat, valeurs vendues, là tout est positif. *Les coulissiers* ne retiennent autre chose que la feuille où les cours sont publiés, et parient, sous forme de ventes ou d'achats à terme, sur la hausse ou la baisse. Par l'intervention des agents de change, dans l'opération en question, il y a les titres qu'ils ont procurés ou qu'ils peuvent procurer; il y a une matière réelle au contrat. Mais, en définitive, qu'est-ce que ce vendeur qui ne veut et ne peut jamais livrer parce qu'il n'aura à aucun moment les titres en mains? Qu'est-ce, à son tour, que cet acheteur qui ne prendra jamais livraison?

Digitized by Google

La Cour de Paris, par un arrêt du 11 mars 1851, dans une espèce identique à celle du procès actuel, a vu là et puni le jeu, en invalidant les marchés. Par arrêt du 27 janvier 1852 (D. 1852, I, 202), le pourvoi contre cette décision a été rejeté. Devant la Cour d'appel, le ministère public résumait en quelques mots saisissants le point capital de la question :

« Les actions, objecte-t-on, étaient dans les mains » de L..., agent de change : donc il y avait matière » au contrat. Si cela suffisait, l'impunité serait dé- » sormais acquise aux jeux de bourse. Les agents de » change abandonnent volontiers aux coulissiers les » opérations purement fictives. Quand ils veulent » faciliter le jeu à un client, le report leur offre un » moyen plus facile et plus sûr. Ils se procurent » réellement les valeurs sur lesquelles le jeu va por- » ter, et qui sont pour eux une garantie. Ces valeurs » viennent-elles à subir, par la baisse, une déprécia- » tion de 5, 10, 15 0/0, des différences équivalentes » leur sont exactement payées et conservent à leur » gage toute sa solidité. Lorsque le joueur ne peut plus » payer les différences ou refuse de le faire, les va- » leurs sont vendues au cours du jour, sans perte » pour l'agent de change, qui, avec les différences, a » touché les reports ou intérêts de son capital, et, en » outre, ses droits de courtage et de commission. » (D. 1851, II, p. 217, 219.)

Mais ces aperçus, qui doivent suffire certainement pour frapper de nullité la convention au point de vue civil, et dénier aux parties toute action, peuvent-ils motiver l'application de la disposition des articles 421 et 422 du Code pénal ? La Cour connaît la double solution contraire que la question a reçue dans le cours de la poursuite.

Le Tribunal correctionnel de Toulouse, dans son jugement du 2 septembre 1850, remarquable par sa précision et sa netteté, part en fait de ce point : que les prévenus n'étaient pas des capitalistes sérieux ; qu'ils ne voulaient point un placement de fonds qui donnât pour base à leurs opérations la modeste somme de 10,000 fr., seule en leur possession, et qu'en faisant acheter des titres jusqu'à concurrence d'une valeur de 100,000 fr., ils savaient ne pouvoir jamais livrer ces titres : ils spéculaient aléatoirement sur la hausse de ces titres ; ils poursuivaient les différences qui pouvaient naître à leur profit de cette hausse ; ils calculaient ainsi avec les chances du hasard ; ils se livraient à des éventualités bonnes ou mauvaises : pendant deux mois, à l'aide des reports, ils ont continué ces actes, qui sont *blâmables*, que la *saine morale réprouve* : ce sont les termes du jugement ; mais le Tribunal ne les qualifie pas de *jeux*, il n'en prononce pas le nom.

Puis se plaçant en face du texte de l'article 421 et de l'article 422, le Tribunal se dit : La peine que prescrit l'article 421 sur la hausse et la baisse des effets publics n'existe pas ici, parce qu'il suppose deux personnes poursuivant des chances contraires et s'obligeant réciproquement au paiement de certaines primes selon l'issue des événements. Or, rien de pareil de la part des personnes qui ont vendu leurs titres aux prévenus : le marché a été *sérieux*, *régulier*, *et même définitif*. Pour qu'il y ait un pari véritable, il faudrait que tout eût été fictif ; que le vendeur, comme l'acheteur, se fussent obligés respectivement à payer seulement les différences éventuelles des cours, ce qui n'est pas. L'article 421 doit donc être écarté.

Quant à l'article 422, il assimile au pari, puni par l'article qui précède, la vente d'effets publics que le vendeur ne prouverait pas avoir été à sa disposition au moment de la convention ou au temps de la livraison. Mais il ne fait pas la même assimilation *pour l'acheteur qui n'aurait pas été nanti des fonds suffisants au jour de l'achat*. Est-ce qu'on ne comprend pas la différence entre les deux cas ? Dans le premier, le spéculateur vendeur joue à la baisse, ce qui peut paraître répréhensible ; dans le second, la spéculation n'a trait qu'à la hausse, c'est-à-dire à la prospérité des entreprises industrielles et du crédit public. L'achat donc, même sans fonds disponibles, fait par les prévenus, a fort bien pu ne pas être, et en réalité, il n'est pas qualifié délit.

S'ils n'ont pas commis le délit en achetant des titres, l'ont-ils commis du moins en les vendant ? La prévention tient l'affirmative, parce qu'elle leur objecte qu'ils n'ont jamais eu ces titres à leur disposition. Mais ne répondent-ils pas avec avantage qu'au temps de la livraison ces titres étaient si bien dans leurs mains, qu'ils ont pu les livrer et les ont réellement livrés à l'acquéreur qui s'est présenté ? Sans doute il a fallu pour cela l'intervention et le consentement de l'agent de change, et ce consentement ils l'ont obtenu. Comment ensuite, à un dernier point de vue, cette vente dissimulée, qui était nécessaire et forcée, qui a purgé la position des prévenus, qui par la liquidation a mis fin à une spéculation blâmable, pouvait-elle prendre le caractère de délit ? L'article 422 n'est donc pas plus applicable que l'article 421.

Voilà le jugement. Il n'est peut-être pas dénué entièrement de force.

L'arrêt attaqué, à son tour, retrace d'abord l'ensemble des opérations : celles commencées les 15 et 16 avril à Toulouse, la liquidation, d'abord avantageuse, du 30 de ce mois, puis la reprise des opérations en mai, les achats et les ventes, les échéances des 15-31 mai et 15 juin, le tout ayant porté sur une masse de capitaux de 305,788 fr. ; à côté de cela, les ordres d'achat envoyés à Paris dans la deuxième quinzaine de mai, pour un prix s'élevant encore à 113,991 fr. 50 c. ; la liquidation définitive et de Toulouse et de Paris se traduisant par une perte de 14,300 fr. d'une part, et de 12,360 fr. de l'autre, et formant le chiffre total de 26,361 fr. 25 c.

L'arrêt part, comme le jugement, de ces faits avérés : que jamais les prévenus n'ont pris livraison des actions qui avaient été achetées pour eux ; que c'est en se faisant successivement reporter aux échéances de fin avril et des 15 et 31 mai qu'ils ont pu se dispenser de vendre à ces époques ; qu'ils reconnaissent ne s'être proposés que de payer à chaque échéance l'écart des cours ; qu'ainsi, de leur propre aveu, leur but était de spéculer sur des *différences* ; que leurs facultés étaient nulles ; que si l'agent de change a pensé qu'ils pourraient faire face à la première opération, ils étaient bien au-dessous des obligations contractées par la masse des achats ; qu'en réalité ils ne lui ont remis que l'inscription de rente de 480 fr., destinée à le couvrir des *différences* ; que le billet qu'ils ont été contraints de souscrire lorsqu'il a fallu solder le découvert de 16,000 fr. a mis à nu l'insuffisance de leurs ressources. L'arrêt tient aussi pour certaine, d'un côté, l'intention de ne payer que des *différences* ; de l'autre, l'impuissance des prévenus d'acquitter le prix de leurs achats.

Une pareille spéculation, aux yeux de la Cour de Toulouse, ne peut s'abriter sous la faveur des marchés à terme, si utiles dans la pratique des affaires. Elle peut en affecter le nom, elle n'en a pas la réalité. Elle ne renferme au fond que des *marchés fictifs*. Le report à son tour, dont la légale efficacité n'est pas mise en question, perd son caractère qui concerne les reportés, quand il ne sert qu'à donner le moyen de payer des différences à des individus qui ne veulent pas lever les titres et sont dans l'impuissance de remplir les obligations d'un acheteur sérieux. Des opérations semblables à celles imputées aux prévenus n'ont qu'un nom et qu'une qualification : ce sont des *jeux de bourse*.

L'arrêt attaqué examine alors si, comme le prétendent les prévenus, il résulte seulement de là que leurs marchés doivent être réglés par les prescriptions de l'article 1965 du Code Napoléon et annulés dans leurs effets civils seuls. Selon l'arrêt, une loi plus sévère, les articles 421 et 422 du Code de procédure, en règle le sort ; inspirés par le désir d'arrêter les désordres de l'agiotage et les dangers qu'il fait naître pour les familles et le crédit public, ces articles atteignent également les joueurs, soit qu'ils aient dirigé leurs opérations vers *la hausse* ou *la baisse* des effets publics.

Ces articles forment, en effet, deux dispositions distinctes. L'art. 421, en même temps qu'il énonce le délit, le définit et le caractérise ; isolé et par sa propre force, il suffit pour le punir ; il ne se rattache à l'article suivant que par une assimilation d'un autre cas. En disposant que les paris qui ont pour objet la hausse ou la baisse des effets publics sont un délit, l'art. 421 veut réprimer le jeu. Il doit l'atteindre dès qu'il se produit, quelle que soit la forme sous laquelle il se montre. Le pari le plus ordinaire s'engage sans doute entre deux personnes s'animant dans une sorte de lutte et attachant une prime au mot qui sera dit par le sort sur le différend ; mais il peut revêtir d'autres apparences : il ne suffit pas que, par suite de combinaisons de bourse, on puisse dire que l'un des contractants a fait une opération sérieuse ; l'autre n'en a pas moins joué à *la hausse* et à *la baisse* ; l'art. 421 lui fait subir la peine de la gageure qu'il a soutenue, et qui, dans sa pensée, devait être le simple paiement des *différences*.

Quant à l'art. 422, il qualifie pari également punissable la convention « de vendre ou de livrer des » effets publics que le vendeur ne prouvera pas avoir » existé à sa disposition au temps de la convention ; » ou avoir dû s'y trouver au temps de la livraison. » Objecte-t-on d'abord que les prévenus n'ont pas vendu ? En restant même dans la lettre de la loi, l'objection tombe ; car pour les actions de chemins de fer, qui ont été l'objet des opérations des premiers jours de juin, elles ont été incontestablement vendues pour le compte de Périé et Lacaze. Si pour les autres ils ont d'abord acheté, c'était là le pari. Leur intention n'étant pas de se faire délivrer les titres et d'opérer un placement sérieux, ils devaient être tour à tour acheteurs et vendeurs.

Il faut donc rechercher, ajoute l'arrêt, si, comme le veut l'article 422, ils ont prouvé qu'ils étaient en possession des titres qu'ils ont vendus. Cette condition, évidemment, ne paraît pas avoir été accomplie pour les titres qui ont fait l'objet des opérations des 5 et 6 juin, car alors on vendait à découvert.

La remise des titres a eu lieu, il est vrai, ou au moins on l'a fait apparaître dans les mains de l'agent de change ; mais est-ce là avoir satisfait à la loi ? Peut-on dire qu'au moment de la livraison ils les ont réellement possédés ? Est-ce que leur propriété n'était pas purement nominale ? Est-ce que jamais l'agent de change leur en a fait la délivrance ? Est-ce qu'un autre que lui en avait la disposition effective ? Est-ce qu'en les vendant et en les livrant, en définitive, contre le paiement du prix, il agissait dans un autre but que celui de sa garantie personnelle ? Les marchés réguliers au point de vue de l'agent de change, sérieux dans la forme seulement, *étaient fictifs* au fond, en ce qui concerne les prévenus ; ils avaient pour unique résultat, à leur égard, de leur donner les moyens de spéculer sur *les différences*.

Il y avait donc des joueurs, dit l'arrêt en terminant ; la loi les punit. Cette loi ne peut être éludée par un mécanisme d'opérations qui empêcherait de passer à travers le représentant pour arriver au commettant qui a enfreint ses dispositions. L'interprétation du texte qui s'arrêterait devant une fiction en énerverait le sens. Par timidité, on rendrait vaines les dispositions des articles 421 et 422, puisque l'on ne pourrait atteindre les paris sur la hausse et sur la baisse des effets publics, dès qu'ils seraient couverts par la manière dont l'agent de change fait ses opérations ; celui-ci ne peut avoir pour privilége de protéger, au mépris des prescriptions légales, des jeux punissables.

La loi serait étrangement restreinte et faible, si son action répressive ne pouvait s'exercer que contre ceux qu'on appelle les *coulissiers*. Dans la réalité, ces derniers ne font que ce qu'ont fait les prévenus. Ceux-ci, comme eux, n'ont eu qu'un but, payer des *différences*. Si les *coulissiers*, qui ont agi par le ministère d'un courtier non reconnu par la loi, sont punis, le caractère officiel de l'agent de change, dont l'entremise a amené la possibilité de commettre un délit, ne saurait soustraire ses auteurs à la répression. C'est là la sévère mais juridique application de la loi. Elle assurera aux opérations de bourse la sincérité et la réalité qui leur manquent si souvent. L'agiotage pourra en souffrir, mais elle mettra un terme à bien des scandales et à bien des causes de dommages et de ruine pour la famille et le crédit public.

Tel est l'arrêt maintenant déféré à la Cour. Nous l'avons soigneusement reproduit dans sa substance. Rapproché du jugement et des développements de faits et de principes sur lesquels nous avons insisté, il nous paraît mettre suffisamment en lumière tous les éléments de la question qui s'élève. Les juges du premier et du second degrés sont demeurés partagés par deux convictions contraires. La Cour dira où se trouve la juste et saine interprétation de la loi.

Après ce rapport, Me Delaborde, avocat du demandeur en cassation, a soutenu les moyens à l'appui du pourvoi et a demandé la cassation de l'arrêt attaqué.

Digitized by Google

M. l'avocat général Renault d'Ubexi a conclu au rejet.

Et, conformément à ses conclusions, la Cour a rejeté le pourvoi du sieur Ernest Lacaze, contre l'arrêt de la Cour impériale de Toulouse (chambre correctionnelle) du 26 décembre 1856, qui l'a condamné à 100 fr. d'amende pour infraction aux art. 419, 421 et 422 du Code pénal, qui interdisent les paris sur la hausse et la baisse des effets publics.

Voici le texte de l'arrêt qui a jugé ces questions :

« La Cour,

» Ouï M. Bresson en son rapport,

» Et Me Delaborde, avocat pour le demandeur, et M. d'Ubexi, avocat général en ses conclusions ;

» Vidant le délibéré par elle ordonné en chambre du conseil ;

» Sur le moyen unique tiré de la fausse application et de la violation des art. 421 et 422 du Code pénal :

» Attendu que si les marchés à terme sur les effets publics, lorsqu'ils sont sérieux et qu'ils tendent à la délivrance et au paiement réel des titres, que le vendeur ait possédé ou non ces titres au temps de l'engagement, ou qu'il n'en soit devenu possesseur qu'au temps de la livraison, sont licites, consacrés par la pratique et protégés par la loi, cette protection ne peut s'étendre à des opérations de bourse qui, empruntant mensongèrement la forme des marchés à terme, cacheraient, en réalité, le jeu et ses spéculations hasardeuses ;

» Attendu que l'art. 421 du Code pénal érige en délit et punit les paris qui auraient été faits sur la hausse et la baisse des effets publics ; que la disposition de cet article est générale, qu'elle embrasse sous le mot *paris* tout ce qui est jeu touchant les effets publics ; qu'elle s'étend à l'acheteur comme au vendeur sans distinction ;

» Attendu que l'art. 422 n'est pas venu restreindre la portée de la disposition qui le précède ; que, statuant par voie d'assimilation, il signale, parmi les cas que comprend la règle générale, un cas spécial dans lequel le caractère du pari et du jeu se révèle d'une manière irrécusable, celui où le vendeur d'effets publics ne peut prouver avoir été en possession des titres, ni au temps de la convention, ni au temps de la livraison ;

» Attendu que, dans toute poursuite en matière de jeux de bourse prohibés, il appartient au juge de descendre dans l'appréciation des actes des faits, et de rechercher, sous la forme extérieure qu'on aurait imprimée à ces actes et à ces faits, les opérations véritables qui se sont accomplies ;

» Attendu qu'il est constaté par l'arrêt attaqué que les prévenus Perrié et Lacaze, par l'intermédiaire de Delpech, agent de change, se sont, du 15 avril au 16 juin, portés acheteurs à terme et plus tard vendeurs d'une quantité considérable de valeurs et effets publics de toute nature ; que, fin de liquidation, et pour ces deux mois seulement, l'exécution des ordres donnés tant à Toulouse qu'à Paris s'est résumée en un solde à leur perte de 26,661 fr. 25 c. ;

» Attendu que l'arrêt attaqué constate également que jamais les prévenus n'ont pris livraison des actions qui avaient été achetées pour eux ; que c'est en se faisant successivement reporter à la fin d'avril et à la suite des liquidations des 15 et 31 mars, qu'ils ont pu se dispenser de les vendre à ces époques ; qu'ils reconnaissent qu'ils n'avaient pas eu l'intention de se mettre en possession des titres, se proposant de payer à chaque échéance l'écart que présenterait le cours des valeurs ; qu'ainsi, de leur propre aveu, leur but était de spéculer sur des différences ;

» Qu'interrogés sur les fonds avec lesquels ils auraient pu remplir leurs engagements, ils sont loin d'en avoir indiqué des moyens suffisants ; qu'en réalité, ils n'avaient remis à l'agent de change que l'inscription de rente destinée à le couvrir des différences, comme il le dit lui-même ;

» Que l'objet de la spéculation des prévenus, joint à l'état de leur fortune, doit faire qualifier leurs opérations de jeux de bourse ;

» Attendu qu'il résulte de ces constatations que le nom de marché à terme donné aux opérations des prévenus n'était qu'une apparence trompeuse ;

» Qu'on ne voit, d'une part, qu'un acheteur qui ne peut ni ne veut prendre livraison ou lever les titres, et, d'autre part, qu'un vendeur qui ne livrera jamais faute d'un prix qu'il paie ; que ce qu'on poursuit, c'est le paiement de différences ; que la spéculation porte uniquement sur la chance bonne ou mauvaise résultant de la variation des cours ; que c'est là le pari ou le jeu, tels que la loi les condamne ;

» Attendu qu'en vain soutient-on qu'à l'aide du report et à chaque échéance les marchés devenaient effectifs ; que si dans les opérations de bourse le report se produit souvent comme un moyen efficace et légitime d'employer utilement un capital ou des valeurs commerciales, il est vrai de dire aussi qu'il peut devenir l'instrument actif des jeux de bourse prohibés ; que, permettant de reculer sans cesse, pour le reporter, la réalisation, il favorise évidemment le spéculateur hasardeux et apparaît le plus ordinairement comme le premier indice d'une solvabilité équivoque ; qu'à l'égard du reporteur, s'il prend livraison, il en annule immédiatement l'effet par une revente à terme concomitant et qui maintient le reporté dans la situation qu'il s'était faite ; qu'ainsi le report, suivant les constatations de l'arrêt, a pu imprimer plus fortement, bien loin qu'il ait effacé, le caractère de jeux prohibés, reconnu par le juge, aux opérations des prévenus ;

» Attendu, d'un autre côté, que l'arrêt a également écarté le fait allégué par Perrié et Lacaze, qu'il y avait eu livraison réalisée et, par suite, possession des titres ; qu'à cet égard l'arrêt porte : « Qu'il faut » rechercher s'ils ont prouvé, comme l'article 422 » leur impose en l'obligation, qu'ils étaient en possession des titres vendus ; qu'évidemment cette condition n'était pas accomplie au moment de la convention, pour ceux qui ont été l'objet des opérations des 5 et 6 juin, puisque c'était des ventes à découvert ; que la remise des titres a eu lieu, il est vrai, mais que, malgré l'existence du fait matériel, il n'a pas été satisfait au vœu de la loi, et les prévenus n'ont pas justifié qu'ils aient eu, au moment de la livraison, la disposition de ces effets publics dans le sens de l'article 422 ; qu'ils ne les ont pas possédés ; que, lorsque les actions étaient achetées, la propriété des prétendus acheteurs était purement nominale ; que l'agent de change qui recevait ces titres ne leur en a jamais fait la délivrance ; qu'ils ne pouvaient pas en disposer, puisqu'ils n'ont pu les vendre et les livrer qu'avec le consentement et par la volonté de l'agent le change qui en avait plus qu'eux la disposition ; qu'ils ne peuvent pas se prévaloir de ce que ce dernier a fait une opération régulière ; que s'il a exactement livré les titres et payé les prix, ces marchés, sérieux dans la forme seulement, étaient fictifs au fond, puisqu'ils avaient pour résultat de donner les moyens de spéculer sur les différences, qu'il y avait des joueurs, etc. : »

» Attendu que ces appréciations, en fait, de l'arrêt attaqué sont souveraines ; qu'elles qualifient nettement et sous leur véritable jour les opérations des prévenus ; que parce que l'agent de change, responsable et engagé par un fait de charge, est tenu d'avoir à sa disposition les valeurs, il n'en résulte nullement que sa possession se communique à ceux qui, se servant de son nom et de son intervention, ont poursuivi le jeu que l'agent de change détient, mais pour sa sûreté ; qu'ordinairement couvert à l'avance par le nantissement de titres ou de deniers remis en ses mains, il laisse retomber sur ceux pour qui il agit les pertes produites par la vente ; qu'il est donc vrai de dire que ceux-ci n'ont jamais possédé les titres vendus ; qu'ils n'ont pu que subir la perte ou réaliser le gain des différences amenées par l'écart des cours ; qu'attendant ce résultat des seules chances du hasard, ils sont des joueurs véritables ; que leurs opérations, frappées comme illicites et nulles par la loi civile, sont encore, dès qu'elles portent sur les effets publics, réprouvées et punies, comme délit, par les articles 421 et 422 du Code pénal ; qu'en le décidant ainsi, l'arrêt attaqué, loin d'avoir violé ces articles, en a fait une juste et saine application ;

» Par ces motifs,

» Rejette, etc. »

COUR IMPÉRIALE DE PARIS (Ch. correct.).

Présidence de M. Zangiacomi.

Audiences des 16 et 19 mai.

AFFAIRE DES DOCKS NAPOLÉON. — PRÉVENTION D'ABUS DE CONFIANCE ET D'ESCROQUERIE. — APPEL DU MINISTÈRE PUBLIC.

Voici le texte de l'arrêt rendu :

« La Cour a mis et met les appellations au néant et ce dont est appel en ce que Orsi a été renvoyé des fins de la plainte ;

» En ce que Berryer a été déclaré coupable de s'être, par assistance ou aide, rendu complice des abus de confiance commis par Cusin, Legendre et Duchesne de Vère ;

» En ce qui concerne le montant des amendes prononcées contre Cusin, Legendre, Duchesne de Vère et Berryer, et la solidarité pour les dépens prononcée entre des condamnés non déclarés tous coupables des mêmes délits ;

» En ce que les premiers juges ont ordonné la restitution de 32,000 actions, pour réparation du traité Fox et Henderson ;

» Aussi en ce que le jugement ordonne la restitution des actions et obligations de Javel et Pont-Remy, et fixe la restitution contre Arthur Berryer ;

» Emendant quant à ce :

» Faisant à Orsi application des art. 408, 59 et 60 du Code pénal,

» Condamne Orsi à trois mois d'emprisonnement et 100 fr. d'amende, le condamne par corps solidairement avec Cusin, Legendre et Duchesne de Vère, à restituer aux parties civiles 15,400 actions de la Compagnie des Docks, sinon à en payer la valeur au cours de ce jour ;

» Réduit à 14,400 le nombre des actions dont Cusin, Legendre et Duchesne de Vère doivent opérer la restitution, à raison de la remise stipulée dans le même traité Fox et Henderson, les droits des parties civiles réservés à raison de la responsabilité de la faute que les concessionnaires ont pu commettre en délivrant 17,000 actions à Fox et Henderson ;

» Renvoie Orsi du surplus des fins de la plainte ;

» Renvoie Berryer des fins de la plainte et le décharge en ce qui concerne la complicité par aide et assistance des abus de confiance commis par Cusin, Legendre, Duchesne de Vère et Orsi ;

» Dit qu'à défaut de la remise des actions à restituer par eux, Cusin, Legendre et Duchesne de Vère restitueront aux parties civiles la valeur desdites actions, non au cours d'émission, mais au cours de ce jour ;

» Réduit à 3,000 fr. l'amende prononcée contre Cusin ;

» Réduit à 2,000 fr. l'amende prononcée contre Berryer, à 1,000 fr. l'amende prononcée contre Duchesne de Vère ;

» Décharge Cusin, Legendre et Berryer des restitutions ordonnées par les premiers juges, à l'exception de celles des actions détournées ;

» Relativement aux restitutions des actions et obligations de Pont-Remy et Javel, des sommes reçues en compte-courant par Berryer, sur le montant des détournements au préjudice de la Société des Docks,

» Renvoie les parties civiles à se pourvoir ainsi qu'elles aviseront, tous droits des parties et des tiers réservés ;

» Le jugement dont est appel sortissant au surplus effet,

» Ordonne que des dépens de première instance et d'appel, 3/9es seront supportés par Cusin, 3/9es par Legendre, 1/9e par Orsi, 1/9e par Berryer, 1/9e par Duchesne de Vère ;

» Déclare que Cusin et Legendre seront tenus, solidairement, de tous les dépens ; que Duchesne de Vère et Orsi seront tenus, solidairement entre eux, des 1/9e mis à la charge de chacun d'eux, et d'un tiers des dépens particuliers à la charge de Cusin et de Legendre ; que Berryer sera tenu solidairement d'un tiers des dépens mis à la charge particulière de Cusin et Legendre ;

» Condamne Cusin, Legendre, Duchesne de Vère, Orsi et Berryer, par corps, au paiement desdits dépens ;

» Fixe à une année la durée de la contrainte par corps qui pourra être exercée contre Orsi, pour le recouvrement de l'amende et des dépens, et aussi de la restitution prononcée à sa charge au profit des parties civiles ;

» Déclare les parties civiles responsables, suivant la loi, des frais du procès envers le gouvernement. »

Digitized by Google

CHEMINS DE FER SUISSES

I. — Comptes de premier Etablissement. — Mars 1857.

NOMS des chemins de fer.	INDICATION du réseau.	longueur totale kilométr.	FONDS SOCIAL. Nombre des actions.	Valeur nominale	Intérêts à desservir	Total du capital actions.	EMPRUNTS. Nombre des obligat.	Valeur nominale	Intérêts à desservir	Total du capital obligations	TOTAL du capital en actions et en obligations	Indication des sections en exploitation.	OBSERVATIONS.
Nord-Est.....	De Aarau à Romanshorn par Zurich et Winterthur.	133.1	49.910	500	4 0/0	24.955.000	4.674 2.308 2.626 446	175 500 1.000 5.000	3 0/0 5 0/0	6.817.950	31.772.950	kil. Zurich-Baden, 23.2 Romanshorn à Winterthur, 56 Winterthur-Zurich, 26.2 Baden-Brugg, 8.8 114.2	La section d'Aarau à Brugg sera ouverte en octobre 1857.
Central.....	De Bâle par Olten à Aarau à Lucerne à Soleure et Bienne à Berne et à Thorishaus.	216	73.235	500	4 0/0	35.424.200	12.300 1.101	500 5.000	5 0/0 5 0/0	12.000.000	47.424.200	kil. Bâle-Liestal, 13.6 Liestal Sissach, 6.7 Aarau-Olten-Pont-de-l'Emme, 64.3 84.6	L'ouverture des lignes Sissach-Laufelingen-(souterrain-Olten Aarbourg-Berthoud-Berne(station provisoire) et Herzogenbuschsee-Bienne, aura lieu en juillet 1857. L'ouverture des tronçons-Pont-de-l'Emme-Lucerne-Zollikofen-Berne, dans le courant de 1858.

II. — Résultats de l'Exploitation. — Mars 1857.

NOMS des chemins de fer.	1857 Longueur exploitée kilom.	Voyageurs. Nombre.	Produit.	Marchandises. Tonnes.	Produit.	Total des produits.	Recettes brutes par kilom.	1856 Longueur exploitée kilom.	Voyageurs. Nombre.	Produit.	Marchandises. Tonnes.	Produit.	Total des produits	Recettes brutes par kilom.	Différence de 1857 sur 1856 Mois de mars en plus.	en moins	Du 1er janvier au 31 mars en plus.	en moins
Nord-Est.....	114.4	43.500	54.000	10.250	77.000	131.000	1.145	100.8	30.192	42.992	7.338	39.363	82.355	817	48.645	»	180.267	»
Central.....	20.3 64.3	50.187	40.500	5.028	23.200	48.700	812	20	22.025	14.911	1.995	9.873	24.784	1.239	43.916	»	108.500	»

Digitized by Google

ACTIF.

			fr. c.	fr. c.
COMPTES D'ÉTABLISSEMENT. — Lignes exploitées.		Marseille à Avignon	44,253,363 61	
		Lignes de la Rive droite	35,213,196 81	
		Lyon à Avignon	97,909,829 47	
		Embranchement d'Aix	5,909,407 75	183,283,795 64
Lignes en construction.		— de la Joliette	1,131,589 05	
		— de Toulon	16,400,333 57	
		Lignes diverses à l'étude	136,154 98	
		Frais généraux de la Société	1,094,501 72	18,762,579 32
Matériel.		Matériel d'exploitation en service	32,317,510 13	
		Outillage des ateliers	1,692,312 80	
		Matériel d'exploitation en approvisionnement ou en fabrication	3,748,048 50	
		Approvisionnements divers	5,476,124 13	43,233,995 56
Execution du Traité avec l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon.		Versements pour compte des éventualités		4,582,885 38
Capital à réaliser.		Versements sur les actions	273,225 »	
		— obligations	1,727,490 »	
		Subventions	24,200,034 »	26,200,749 »
Titres à délivrer.		Obligations de l'emprunt de 60 millions	7,850,000 »	
		Obligations 3 0/0	1,472,900 »	9,322,900 »
Titres en caisse.		Obligations 3 0/0 et 5 0/0		150,404 79
Débiteurs divers.		Exploitation, son compte général	2,830,475 77	
		Compagnie des chemins de fer du Gard et de la Grand'Combe	1,772,345 05	
		Société des Mines de la Grand'Combe	697,975 41	
		Divers débiteurs	2,971,023 56	8,271,819 79
Caisse et portefeuille.		Banque de France	1,242,159 57	
		Caisses diverses	331,246 08	
		Portefeuille	2,153,949 65	3,727,355 30
		TOTAL DE L'ACTIF		297,338,684 78

PASSIF.

			fr. c.	fr. c.
Fonds social et subventions.		Versements sur les actions	45,000,000 »	
		Subvention pr le ch. de fer de Lyon à la Méditerranée	49,000,000 »	
		— pour l'embranchement d'Aix	1,000,000 »	
		— — de Toulon	30,000,000 »	125,000,000 »
Obligations 3 et 5 0/0.		Ancien emprunt de Marseille à Avignon	7,734,150 »	
		Emprunt primitif de Lyon à Avignon	119,350 »	
		— de 60 millions	62,715,605 13	
		— 3 0/0 émission de 1855 et 1856	23,157,116 50	93,726,211 63
Obligations de rachat.		Obligations à intérêts différés	112,700 »	
		— — fixes de 25 fr.	1,277,325 »	
		— 3 0/0	54,888,625 »	
		Soulte pour échange des obligations à intérêts différés	1,370,659 93	
		— — 4 0/0 en 3 0/0	2,596,925 »	60,246,234 93
Service de l'amortissement		Obligations sorties à rembourser	397,875 »	
		Fonds d'amortissement Marseille à Avignon	300,946 53	
		Amortissement du fonds social	45,000 »	
		Emprunts à amortir, solde pour l'exercice suivant	8,241 62	752,063 15
Créditeurs divers et Dépenses à régler.		Éventualités	107,289 29	
		Mandats ordonnancés et non payés	2,876,182 98	
		Comptes courants des entrepreneurs	1,613,060 59	
		— de retenues	891,016 68	
		Divers créditeurs	1,138,231 43	6,626,380 97
Intérêts échus ou arriérés à payer.		Obligations 3 0/0 et 5 0/0	905,755 »	
		— de rachat 3 0/0	1,328,905 »	
		Actions	47,796 »	
		Dividendes	260,041 50	2,542,497 50
Dépenses à liquider.		Dépenses des exercices antérieurs		200,000 »
Fonds de réserve.		Fonds de réserve		615,096 60
Liquidation de l'exercice.		Dividende de 87 fr. par action		7,830,000 »
		TOTAL DU PASSIF		297,338,684 78

Digitized by Google

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE. — EXPLOITATION. — Compte général de l'Exercice 1856.

PRODUITS (Déduction faite de l'impôt du dixième).

Rive gauche du Rhône. — LIGNE DE MARSEILLE A LYON.

Tarif N° 1.	Voyageurs 1re classe.	2,604,510 05			
	Voyageurs 2e classe.	1,579,958 30	8,277,198 95		
	Voyageurs 3e classe.	4,092,729 70			
	Contrôle à la sortie		69,491 06	8,816,816 95	
	Voyageurs pour compte de l'Etat		470,126 04		
Tarif N° 2.	Bagages et chiens		317,711 60		
	Voitures		56,363 23		
	Chevaux		31,841 07	437,906 80	
	Service du Gouvernement		31,990 90		
Tarif N° 3.	Articles de messagerie et marchandises à grande vitesse		1,340,143 05		
	Messageries et finances pour compte de l'Etat.		» »	1,343,697 95	
	Recettes diverses		3,554 90		
Tarif N° 4.	Marchandises		12,700,732 86		
	Houille		866,452 65		
	Bestiaux		134,549 85	13,796,834 62	
	Recettes diverses		93,099 26		
					25,393,256 32

Rive droite du Rhône.

Tarif N° 1.	Voyageurs 1re classe.	281,792 05			
	Voyageurs 2e classe.	427,246 65	1,870,415 15		
	Voyageurs 3e classe.	1,167,376 45			
	Contrôle à la sortie		12,843 06	1,944,882 55	
	Voyageurs pour compte de l'Etat		55,624 34		
Tarif N° 2.	Bagages et chiens		61,731 15		
	Voitures		3,796 10	73,782 05	
	Chevaux		3,152 98		
	Service du Gouvernement		5,103 82		
Tarif N° 3.	Articles de messagerie et marchandises à grande vitesse		144,506 25	145,431 50	
	Messageries et finances pour compte de l'Etat.		» »		
	Recettes diverses		925 25		
Tarif N° 4.	Marchandises		2,057,567 23		
	Houille		1,504,214 35	3,643,347 28	
	Bestiaux		31,570 75		
	Recettes diverses		49,994 95		
					5,807,443 38

Produits des Terrains et Bâtiments de la Ligne.

Loyers	23,085 51	35,710 51	
Talus et plantations	12,625 »		
TOTAL DES PRODUITS BRUTS			30,236,410 21

DÉPENSES.

Frais généraux.	De l'exploitation	780,409 20	
	De la ligne	485,441 30	
Entretien.	Des ouvrages et des bâtiments	406,098 23	
	De la voie	1,201,606 38	
Frais de halage.		3,000,484 28	
Entretien.	Des locomotives	956,433 38	
	Des voitures et wagons des trains rapides	362,496 93	
	Des wagons à marchandises	455,419 54	
Frais spéciaux.	Du service des voyageurs	1,672,980 75	
	Du service de la messagerie	148,134 28	
	Du service des marchandises	2,210,924 89	
Dépenses afférentes aux exercices antérieurs		11,358 12	
TOTAL DES DÉPENSES		11,787,787 28	
TOTAL DES PRODUITS NETS		18,448,622 93	
TOTAL ÉGAL A CELUI DES PRODUITS BRUTS		30,236,410 21	

Digitized by Google

COMPTES DE PREMIER

COMPTES DU GRAND LIVRE.	Lignes de la rive gauche du — LYON A AVIGNON.			EMBRANCHEMENT D'AIX.			EMBRANCHEMENT DE TOULON.		
	EXERCICES ANTÉRIEURS	1856.	TOTAL.	EXERCICES ANTÉRIEURS	1856.	TOTAL.	EXERCICES ANTÉRIEURS	1856.	TOTAL.
Études de divers embranchements. . . .	»	»	»	»	»	»	31,832 54	»	31,832 54
Frais préparatoires de l'exploitation. . .	270,313 26	5,611 70	275,924 96	»	4,595 [illegible]	4,595 43	»	»	»
Frais d'études antérieurs à la constitution de la Société.	340,017 62	»	340,017 62	»	63,032 43	»	»	»	»
Ingénieurs et employés des travaux. . .	2,293,476 7[illegible]	88,508 [illegible]	2,381,984 91	134,399 83	2,252 90	217,432 26	93,894 78	285,101 71	378,996 49
Frais de bureau et frais divers des travaux	237,198 73	1,351 03	238,549 76	18,060 96	9,523 46	30,312 86	33,974 07	77,286 71	113,260 78
Indemnités et dommages divers.	16,736,618 67	92,769 [illegible]	16,849,387 67	814,302 88	691,233 02	824,779 42	356,002 18	3,407,088 89	3,763,091 07
Terrassements, ouvrages d'art, ballastage.	41,633,342 58	1,323,548 06	42,956,890 64	1,921,309 29	322,346 44	2,612,564 31	101,361 41	2,214,896 57	2,316,261 01
Stations, ateliers, maisons de garde. . .	12,287,533 12	2,263,123 34	14,550,956 44	222,676 87	349,194 14	743,023 31	»	6,633 55	6,633 55
Voies en fer et dépendances, et matériel de la voie en approvisionnement. . . .	18,626,488 01	840 02	18,627,328 03	1,094359 63	39,446 91	1,413,333 77	»	90,238 13	90,238 13
Clôtures et plantations	598,997 21	89,665 21	688,562 42	614 36	11,084 46	60,061 21	»	»	»
Télégraphes	34,270 96	33,781 72	67,052 68	»	»	11,084 46	»	»	»
Compte de premier entretien	771,747 76	139,426 58	911,174 3[illegible]	»	»	»	»	»	»
Matériel d'exploitation et approvisionnements	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Frais généraux de la Société	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Embranchement de Toulon, son compte; subvention, ...	»	»	»	»	»	»	»	»	»
TOTAUX.	93,868,904 70	4,040,926 77	97,909,829 47	4,215,733 76	1,663,683 91	5,909,401 75	619,668 01	6,081,263 56	6,700,333 57

SOCIÉTÉ ANONYME DES CHEMINS DE FER DE NASSAU.

Émission de 15,000 actions de 500 francs.

La *Caisse générale des actionnaires* s'est chargée de l'émission de 15,000 actions qui complètent le capital de la Société anonyme des chemins de fer de Nassau.

Le réseau des chemins de fer de Nassau remplit une lacune importante dans l'ensemble des voies ferrées de l'Europe.

Il complète les lignes de la vallée du Rhin, une des plus riches artères du transit européen.

Il parcourt dans le Nassau des contrées très fertiles et qui sont le centre d'un très-grand mouvement de voyageurs et de produits.

Enfin il se rattache à la fois aux chemins de fer prussiens et aux chemins français de l'Est et du Nord, de manière à profiter d'une grande partie du transit qui se dirige, par ces lignes, de l'est à l'ouest et réciproquement.

Une section importante du réseau (de Wiesbaden à Rudesheim) est déjà livrée à la circulation.

Les travaux se poursuivent avec beaucoup d'activité, notamment sur la section de la Lahn, qui rejoint les lignes prussiennes.

Constitution de la Société.

La Société anonyme des chemins de fer de Nassau est constituée sous le patronage du souverain de Nassau, lequel a pris une part d'intérêt dans la souscription du capital social.

La durée de la concession est de 81 ans.

Des privilèges exceptionnels ont été accordés aux concessionnaires, notamment :

L'affranchissement de tout impôt pendant vingt-cinq ans;

La concession gratuite de tous les terrains appartenant à l'Etat;

L'autorisation de prendre *gratuitement* dans les propriétés de l'Etat les matériaux nécessaires à la construction du chemin.

Le Conseil d'administration se compose de :

MM. le comte MOLINE DE SAINT-YON, général de division, G ✱, ancien ministre de la guerre;
le baron Ernest SEILLIÈRES;
Frédéric LEVY, juge au tribunal de commerce, ✱;
A. DE CHEPPE, O ✱, ancien maître des requêtes, administrateur des mines de la Loire;
Ch. STOKES, banquier à Paris, ancien administrateur et concessionnaire du chemin de fer de l'Ouest;
J.-H. EWART, membre du parlement, administrateur du chemin de fer de Londres and Nord-Western;
T.-W. KATHBONE, administrateur du chemin de fer de Londres and Nord-Western;
W. NICOL, administrateur de la Banque London and County;
L. VON ROESSLER, conseiller de régence;
A. HERGENHAHN, conseiller à la cour suprême de Nassau;
C. GRESSMANN, procureur ducal à Wiesbaden;
C. KALB, banquier à Wiesbaden;
E. DOGNEE DE VILLERS, avocat à Liége,

Avantages financiers.

7 0/0 *d'intérêt* (jouissance du 1er janvier dernier) sont *assurés* aux actions pendant trois années (durée présumée des travaux), par suite d'un bail passé avec les entrepreneurs de la ligne.

Les souscripteurs recevront le *coupon semestriel, le 1er juillet prochain.*

Le capital social est de 40 millions; mais 25 millions étant fournis en obligations garanties par l'Etat de Nassau, le capital-actions, seul admis aux bénéfices de l'entreprise, ne s'élève qu'à 15 *millions.*

15,000 actions ont été précédemment souscrites. L'émission actuelle complète le fonds social.

Conditions de la souscription.

Les actions sont émises AU PAIR; la *Caisse générale des actionnaires* ne se réserve qu'un simple droit de commission de 1 0/0.

Les actions sont de 500 fr., au porteur.

Il est versé 55 fr. en souscrivant;

50 fr. dans les huit jours qui suivront l'avis de la répartition;

50 fr. chaque mois jusqu'à complète libération.

Toute demande non accompagnée du pre-

ÉTABLISSEMENT

Rhône. — Marseille à Avignon et embranchement de la Joliette.			Lignes de la rive droite du Rhône — Chemins de fer du Gard, de Montpellier à Nîmes et de Montpellier à Cette			DIVERS.			TOTAL GÉNÉRAL.
Exercices antérieurs.	1856.	TOTAL.	Exercices antérieurs.	1856.	TOTAL.	Exercices antérieurs.	1856.	TOTAL.	
»	»	»	»	»	»	»	136,134 98	136,134 98	167,987 82
»	»	»	»	»	»	»	»	»	330,830 11
»	»	»	»	»	»	»	»	»	340,017 62
160,294 96	59,531 89	159,826 84	»	18,070 95	18,070 95	»	»	»	3,136,311 43
»	»	»	»	329 40	329 40	»	»	»	392,433 60
240,403 43	10,857 90	251,260 33	3,109 85	131,696 45	134,806 30	»	»	»	21,823,334 70
963,940 41	170,987 88	1,134,928 29	144,931 42	136,325 99	281,457 41	»	»	»	49,304,101 66
615,445 36	1,158,885 83	1,774,331 19	464,180 43	454,691 87	918,872 30	»	»	»	17,995,836 75
573,324 67	320,310 37	893,845 44	872,573 30	261,590 65	1,134,163 95	»	»	»	33,138,128 52
63,444 23	16,135 04	79,579 27	8,133 25	6,823 85	14,956 10	»	»	»	843,139 »
31,064 63	449 »	31,513 63	7,891 85	6,430 07	14,321 93	»	»	»	123,073 0
»	»	»	»	»	»	»	»	»	911,174 34
»	»	»	»	»	»	21,489,436 93	9,114,949 25	30,574,806 28	30,574,806 28
»	»	»	»	»	»	1,094,501 73	»	1,094,501 73	1,094,501 73
»	»	»	»	»	»	9,700,000 »	»	9,700,000 »	9,700,000 »
2,387,126 29	1,737,183 11	4,124,284 39	1,500,818 10	1,016,139 23	2,516,977 33	32,284,038 66	9,250,804 23	41,503,462 89	128,866,295 49

mier versement sera considérée comme non-avenue.

Mode de répartition.

La *Caisse générale des actionnaires*, désirant éviter toute difficulté et surtout garantir ses souscript-urs contre toute espèce d'embarras, a décidé que la répartition des actions aurait lieu de la manière suivante :

Les *souscriptions* de 1 à 10 actions ne seront pas réduites.

Au-dessus de 10 *actions*, la répartition aura rigoureusement lieu AU PRORATA des demandes.

La souscription est ouverte dans les bureaux de la *Caisse générale des actionnaires* (hôtel Frascati), 21, boulevard Montmartre, et 142, rue Richelieu.

Adresser les fonds *en espèces* par les messageries et les chemins de fer, *en billets à vue sur Paris* par lettres chargées,

Ou les verser dans une succursale de la Banque de France, au crédit de MM. P.-M. Millaud et Ce.

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi, 14 mai :

La fonte pour affinage se soutient entre 165 et 170 fr. ; affaires calmes, le disponible étant assez rare.

Fonte pour seconde fusion, 185 fr. le n° 1, 175 fr. le n° 2.

Fers laminés à 340 fr.

Plaques unies et figurées, 210 ; tuyaux de descente, 270 280 ; dauphins et raccords, 275 280 ; gargouilles, de 31 kil. le mètre, 260 270 ; tuyères à maréchal, 260 270 ; boîtes de roues, 5 kil. et au-dessus, 260 270 ; id. au-dessous, 350 300 ; poids d'horloge, 1/2 à 2 kil., 250 260 ; id. au-dessus, 230 240 ; barreaux de grilles, 260 260 ; colonnes pleines, 220 230 ; enclumes de 3 à 600 kil., 200 220 ; marteaux de 3 à 500 kil., 200 230.

PARIS.

Les fers sont à 340 fr. pour la province, en gare de Paris.

Le prix de faveur n'a pas été autre que celui dont je vous ai parlé, 320 fr. L'entrepôt des forges de la Champagne et de la Bourgogne n'a qu'un bien petit assortiment.

Le commerce de gros voit toujours sa vente fort animée, attendu que la Champagne, pour l'industrie du bâtiment, est et promet de se continuer très-active.

La fonte pour deuxième fusion se paie 187 fr. 50 la Gartsherrie n° 1, en première main, au comptant. La fonte française fait sur le marché de rares apparitions, son prix de revient y étant trop élevé ; le bon n° 1 s'est payé dernièrement 195 fr.

MÉTAUX.

Les cuivres restent aux prix cotés dans nos dernières chroniques ; on ne pense pas que les fondeurs anglais modifient leurs cours quant à présent.

La baisse de l'étain s'est arrêtée sur le marché régulateur. On tient maintenant à Amsterdam fl. 87 1/2 le Banca. Paris : Banca, 390 fr. ; Détroits, 370 ; anglais, 365.

Il y a sur toutes les places, pour le plomb, une bonne tenue de prix.

Le zinc reste à fr. 77 à Paris et 95 le laminé.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Londres, 10 mai :

Voici les prix aux lieux de production :

Fers de Galles :

Barres marchandes, marques ordinaires, 192 50 à 195 fr. ; bonnes marques, 197 50 à 200 fr.
Rails, 185 à 190 fr.

Fers du Staffordshire :

Fers, qualité ordinaire, 220.
Best, 232.
Best Best, 250.
Cornières, 237.
Tôles pour chaudières, 250.
Id. pour navires, 220.
Id. mince, 275.
Fers à clous, 232.
Demi-feuillards, 263.

Fers d'Ecosse :

Plats et ronds, qualité Monkland et autres marques ordinaires, 231.
Glascow Iron Company, 232.
Govan ordinaire, 232,
Id. Best, 263.
Id. Best Best, 288 fr.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

O. Sappigos.

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1856. id. 795 id.)

Du 7 au 13 mai 1857.

112 167 voyageurs.....	357,223 55	
Bagages, marchandis,etc.	612 468 61	
Total..		969,692 16
Semaine correspondante de 1856.		
109,930 voyageurs.....	330,997 30	
Bagages, marchand., etc.	508,121 77	
Produit total.....		839,029 07
Différence en faveur de 1857		130,663 09
Produit par kilomètre :		
1857, 795 kilomètres exploités..		1,219
1856, 795 id.		1,055
Recette totale depuis le 1er janvier		
1857.....	17,643,763 97	
1856.....	16,108 236 13	
Différence..	1,535,527 84	

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLEANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :

En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :

En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Du 7 au 13 mai 1857.

79,412 Voyageurs...	381,391 32	
Bagages, marchandises, etc.....	787,786 81	
Total.....		1,169,177 63
Semaines correspondantes de 1856 .		959,198 90
Différence en faveur de 1857.....		209.978 73
Recettes depuis le 1er janvier 1857.		21,127,269 37
Recette correspondante de 1856		17,039,283 10
Différence en faveur de 1857....		4,087,986 27

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 950 kilomètres)
(1856. id. 870 id.)

Du 7 au 13 mai 1857

277,054 voyageurs.....	419,703 84	
Marchandises, etc., grande vitesse ...	49,123 29	
— petite vitesse....	355,852 73	
Total de la semaine.....		824,678 35
Semaine correspondante en 1856....		716,892 67
Augmentation en 1857.....		107,785 71
Recettes depuis le 1er janvier 1857		13 969,887 76
id. id. 1856		14,708,911 17
Différence en faveur de 1857.		2,260,976 59

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

(1857. Longueur exploitée, 656 kilom.)
(1856. id. 617 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,453 84.
— 1856, 1,244 97.

Recettes du 7 au 13 mai 1857

Grande vitesse) 92,286 voyageurs..	391,948 75	
Grande vitesse) marchand.....	132,781 70	
Petite vitesse) marchand.....	428,986 15	
Total.....		953,716 60
Semaine correspondante de 1856....		768,147 45
Différence en faveur de 1857		185,569 35
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857		18,183,559 72
id. id. 1856		13,299,000 19
Différence en faveur de 1857...		4,895,559 53

CHEMINS DE FER DE L'EST.

(1re 7. Longueur exploitée,1270 kilomètres.)
(1856. id. 1069 id.)

8e année. — 19me semaine.

Du 7 au 13 mai 1857.

106,017 Voyageurs.....	345,794 13	
Marchandises.....	556 115 83	
Total de la semaine.....		901,910 »»
Recettes antérieures.....		15,134,540 17
Total général.....		16,036,450 17
19me semaine de 1857		901,910 »»
Semaine correspondante de 1856.		824,258 »»
Différence en faveur de 1857...		73,652 »»
Exercice 1857.....		16,036,450 17
d. 1856		14,654,830 62
Différence en faveur de 1857...		1,381,619 55

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont et prolongements.

Longueur exploitée : 123 kilomètres

Du 30 avril au 6 mai 1857.

8,753 Voyageurs.....	17,953 60	
Bagages, marchandises, etc.....	26,614 81	
Total.....		44,568 41
Recettes antérieures....		649,930 26
Total depuis le 1er janvier.....		694,498 67

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 523 id.

Recettes du 7 au 13 mai 1857

56,616 Voyageurs.....	206,124 70	
Bagages et marchandises	406,562 30	
Total de la semaine.....		613 687 00
Semaine correspondante de 1856.. .		585.792 39
Augmentation.....		28,894 61
Total des recettes, à partir du		
1er janvier 1857.....		11,618,085 33
Période correspondante de 1856 .		9,197,322 39
Augmentation. ...		2,420,762 94

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

(1857. Longueur exploitée, 150 kilom.,

Du 7 au 13 mai.

(Section de Lyon à Roanne.)

»,»»» Voyageurs.....	31.193 40	
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	163,005 86	
Total.....	196,199 26	
Recettes antérieures.....3,448,530 28		
Total de l'exercice 1857.....	3,652,729 54	
Recette correspondante 1856	149,005 13	
Total de l'exercice 1856...	3,587,027 54	

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).

(1857. Longueur exploitée, 105 kilom.)

Voyageurs.....	16,073 64	
Bagages, marchandises, etc.....	35,046 29	
Total.....	51,119 93	
Recettes antérieures	707,551 04	
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	758,669 97	
Semaine correspondante en 1856.....	31,998 09	
Recettes depuis le 1er janvier 1856....	583,339 81	
Recettes totales de la semaine sur les 2 sections.....	245,318 19	
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....	4,156,081 32	
Total.....	4,401,399 51	

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 713 kilomètres.
Id. en 1856, 307 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 210 id.

Recettes du 7 au 13 mai 1857

CHEMIN DE FER.

38,019 voyageurs	111,681 60
Bagages, marchandises, etc.	153,439 46
TOTAL	265,121 06
Recettes du CANAL LATÉRAL	22,705 52
Recettes antérieures	3,724,860 72
Total depuis le 1er janvier 1857	4,012,687 30
19e semaine de 1857. Chemin de fer..	265,121 06
id. Canal latéral...	22,705 52
Total de la semaine en 1857	287,826 58
19e semaine de 1856. Chemin de fer..	88,281 15
id. Canal latéral...	15,065 36
Total de la semaine en 1856	103,346 51
Différence en faveur de 1857.	184,480 07

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857	4,012,687 30
1856	1,749,1[illegible] 02
Différence en faveur de 1857..	2,263,581 28

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1857,	371 83	103 12
1856,	28[illegible] 56	71 73
Augmentation,	84 27	Diminut 36 39

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Section de Lyon à Bourg et d'Amberieu à Seyssel.)

Longueur exploitée : 140 kilomètres.

Du 7 au 13 mai.

10,193 Voyageurs	32,011 9[illegible]
Bagages, marchandises, etc.	12,326 25
Total	44,338 20
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1857	426,786 35
TOTAL	471,124 55

CHEMIN DE FER D'ORSAY.

Circulation et recettes comparatives du malade

Avril 1857.

(1857. Longueur exploitée, 23 kilomètres)

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages etc.	Totaux.
1857	56,475	35,217 75	1,224 55	36,442 30
1856	53,023	32,890 55	1,267 65	34,158 20
En faveur de 1857	3,452	2,327 20	» »	2,284 10
En faveur de 1856	»	»	43 10	»

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 378 kilom.)

Du 2 au 8 mai 1857.

8,576 Voyageurs	37,189 47
Bagages, marchandises, etc.	73,418 86
TOTAL de la semaine	110,608 33
Recettes de la semaine correspondante de 1856	69,[illegible]62 65
Différence en plus en 1857	41,038 68
Recettes antérieures	1,605,651 08
Total	1,716,259 41

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

1857. — Longueur exploitée, 402 kilomètres.
1856. — — — 402 —

Recettes du 5 au 11 avril 1857.

(Les recettes seront dorénavant publiées toutes les semaines.)

43,846 Voyageurs	108,390 96
4,027 tonnes de marchandises	46,073 64
Total	154,464 60

L'usage des relevés de recettes hebdomadaires n'existant pas sous la précédente administration, la comparaison avec la semaine correspondante de 1856 ne peut être établie.

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 30 avril au 6 mai 1857.

Voyageurs	23,982 80
Bagages	986 15
Marchandises : grande vitesse	2,196 10
Id., petite vitesse	9,494 25
Exploitation de Biella	4,673 23
Exploitation de Vercelli-à-Valence	3,593 15
Ensemble	46,323 48
Recette correspondante de 1856	32,904 76
Différence en faveur de 1857	13,418 72

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. Id. 1,039 id.

Du 7 au 13 mai 1857.

	En francs, au change de 121 1/2
40,018 voyageurs	259,898 52
27,349 tonnes Marchandises	380,291 39
Total de la semaine	640,189 91
Semaine correspond. 1856	630,496 87
Différence en faveur de 1857	15,693 04
Recettes depuis le 1 janvier 1857	9,813,309 »
Recettes depuis le 1 janvier 1856	10,769,044 »
Différence en faveur de 1856	955,735 »

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

19e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 4 au 10 mai

5,813 voyageurs. — 18,653 quint. bagages, marchandises	fr. 12,916 30
Recette correspondante de 1856	8,684 15
Augmentation	4,232 15
Recettes depuis le 1er janvier 1857	175,777 85
Recette correspondante de 1856	103,833 70
Différence en faveur de 1857	71,943 85

CHEMIN DE FER NORD-EST SUISSE.

1857. — Longueur exploitée : 114.4 kilomètres.
1856. — 100.8 —

Avril 1857 (*)

58,500 voyageurs	76,000 »
231,000 quint. marchandises et bagages	81,000 »
Total du mois	157,000 »
Mois correspondant de 1856	89,042 » »
Différence en faveur de 1857.	67,958 » »
Recettes depuis le 1er janvier 1857	604,130 » »
Recettes correspondantes 1856	297,834 » »
Différence en faveur de 1857.	306,296 » »

(*) Résultat approximatif.

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

Avril 1857

	1857.	1856	1855.
Voyageurs	37,857 90	35,736 90	34,165 75
Bagages	847 80	776 30	783 75
Bétail	1,306 10	918 70	1,056 20
Marchandises	19,571 10	20,119 55	24,032 74
	59,582 90	57,551 45	60,038 43

Augmentation en 1857 de fr. 2,031 45 sur 1856
Diminution de 1,975 53 sur 1855

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 26 avril au 9 mai 1857

3,112 voyageurs	fr. 3,844 50
Marchandises	1,325 25
Recettes antérieures	112,159 85
Total	119,329 60

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (20e semaine)		Par Journée de voiture	
		Omnibus.	Cabriolets.
Du 10 au 16 mai 1857	207,014 80	88 72	52 93
Semaine correspondante de 1856	227,412 85	76 92	49 62
Rec. depuis le 1er janv. 1857	4,139,919 20	75 16	43 45
Période correspondante de 1856	3,766,710 45	67 90	41 80
Différence en faveur de 1857.	393,208 75	7 26	1 65

Digitized by Google

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie de l'Est, qu'à partir du 1er juin prochain, les intérêts dus sur les obligations seront payés, à la caisse de la Compagnie, de 10 heures à 3 heures, fêtes et dimanches exceptés, savoir :

1° Sur les obligations de 500 fr. remboursables à 650 fr. et portant intérêts à 5 0/0 : 12 fr. 50 c. par obligation, sur la remise du coupon n° 10 détaché du titre ;

2° Sur les obligations de 500 fr. de l'émission de décembre 1856 (1re et 2e catégorie), et portant intérêt de 3 0/0 par obligation, sur la remise du coupon A détaché du titre.

Les propriétaires des titres déposés dans la caisse de la Compagnie seront payés sur la production du certificat nominatif qui leur a été délivré.

COMPAGNIE DES

CHEMINS DE FER DE L'EST, rue et place de Strasbourg.

—Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations que le jeudi 28 mai, à deux heures précises, il sera procédé en séance publique, au siége de la Société, au tirage de :

63 obligations de la Compagnie de Paris à Strasbourg (émission de 1852);
17 obligations de la Compagnie de Paris à Strasbourg (rachat de l'embranchement de Gray);
74 obligations de la Compagnie de l'Est (rachat de la ligne de Bâle);
148 obligations de la Compagnie de l'Est (émission de 1854),

Ensemble, 302 obligations à rembourser à 650 fr., à partir du 1er juin 1857.

8 obligations de l'ancienne Compagnie de Montereau à Troyes (émission de 1852);
163 obligations de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle pour la ligne de Wissembourg (émission de 1852);
32 obligations de la Compagnie de Mulhouse à Thann,

Ensemble, 203 obligations à rembourser à partir du 1er juillet 1857, savoir :

Celles de la Compagnie de Montereau, à 1,250 fr.
Celles de Wissembourg, à 625
Celles de Mulhouse à Thann, à 1,000

Et 32 obligations de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle (emprunt de 1843, à rembourser à 1,250 fr., à partir du 1er octobre 1857).

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS. MM les porteurs

d'actions et obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans *ses succursales*, les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission qui vient d'être réduite de 1/2 à 1/4 0/0.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON. MM.

les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans ses succursales les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,
G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE. *Avis aux porteurs*

d'obligations 5 *et* 3 0/0. — Les coupons de ces obligations sont payables au choix des porteurs :

Sans frais, — dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, à Lyon et Marseille.

Moyennant une commission de *un quart pour cent*, dans toutes les succursales de la Banque.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. AVIS. — Le public

est prévenu que la Banque de France admet les actions de la Compagnie de Saint-Rambert à Grenoble au privilége des prêts sur dépôts de valeurs.

CHEMIN DE FER

DE GRAISSESSAC A BEZIERS.

Création de 38,000 obligations de 250 fr., émises à 140 fr., portant intérêt de 7 fr. 50 c. jouissance du 1er novembre 1856.

Le coupon du 1er mai, de 3 fr. 75 c., appartient aux souscripteurs.

La souscription est ouverte à partir du 18 mai courant, à Paris, au siége de la Société, rue Taitbout, 45, à Londres, chez MM. C. Devaux et Ce, King-William-street, 62.

66 fr. 25 c. sont payables en souscrivant ; les 70 fr. restant sont exigibles le 1er août prochain. Le souscripteur pourra se libérer par anticipation, sous bonification de l'intérêt à 6 0/0 l'an.

MM. les actionnaires du chemin de fer peuvent souscrire par préférence, à raison de deux obligations pour trois actions ; il leur est accordé pour pour tout délai jusqu'au 31 mai.

Les autres obligations seront réparties aux souscripteurs au prorata de leur demande.

Dans toutes les villes où la Banque de France a des succursales, l'on peut verser au crédit de la Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Beziers.

On souscrit, 45, rue Taitbout, dans les bureaux de la Compagnie.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

Tirage de 117 *obligations des emprunts réunis de Saint-Etienne à Lyon.*

Le Conseil d'administration du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations des emprunts réunis de Saint-Etienne à Lyon, qu'il sera procédé, le 28 mai courant, à trois heures et demie, en séance publique, au tirage de 117 obligations des emprunts réunis à amortir au 1er juillet 1857.

Le secrétaire général,
LÉON SAY.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DES ARDENNES ET DE L'OISE.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire.

MM. les actionnaires du *Chemin de fer des Ardennes et de l'Oise* sont invités à se réunir en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, le 13 juin prochain, à trois heures, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin 49 bis, à l'effet d'entendre le rapport du conseil d'administration et recevoir les comptes de l'exercice 1856, et de délibérer s'il y a lieu :

1° Sur divers projets ayant pour objet l'extension et la modification des lignes concédées ;

2° Sur l'augmentation du capital nécessaire au développement du réseau;

3° Sur un projet d'alliance et de fusion avec la Compagnie générale des chemins de fer de l'Est ;

4° Sur les pouvoirs à donner au conseil d'administration aux effets ci-dessus et afin de poursuivre auprès du gouvernement la révision des statuts ;

5° Enfin sur toutes autres questions qui pourront être mises à l'ordre du jour.

Les actionnaires qui seront possesseurs de vingt actions ou plus, qui désireront assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres quinze jours au plus tard avant l'époque fixée pour la réunion, au siége de la Société, rue de Provence, 70, de onze heures à trois heures.

Aux termes des statuts, nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaire, s'il n'est actionnaire lui-même.

Des modèles de pouvoir seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie, et une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chaque déposant.

Les cartes d'admission délivrées pour l'assemblée du 29 avril dernier, qui n'a pu avoir lieu, faute d'un dépôt suffisant de titres, serviront pour la réunion du 13 juin prochain.

Le Secrétaire du Conseil,
Arthur RAUSNAUX.

CHEMIN DE FER DE

CHARLEROY A LA FRONTIÈRE DE FRANCE.

Le Conseil d'administration de la Société du chemin de fer de Charleroy à la frontière de France a l'honneur d'inviter MM. les actionnaires à se réunir le lundi 8 juin prochain, à midi, à Charleroy, hôtel du Grand-Monarque :

1° En assemblée générale ordinaire, à l'effet de délibérer sur les comptes et bilans de la Société, non encore approuvés ;

2° Et en assemblée générale extraordinaire, à l'effet de délibérer sur diverses modifications à apporter d'accord avec le gouvernement belge, aux articles 17, 18, 19, 24, 31, 32 et 43 des statuts sociaux.

Pour être admis à l'assemblée général, il faut être propriétaire de cinq actions au moins et les avoir déposées quinze jours d'avance entre les mains de M. Mahieu, à Bruxelles, boulevard Waterloo, n° 20 ; à Paris, à la Compagnie du chemin de fer du Nord, bureau de Charleroy ; à Londres, entre les mains de M. Arnold, 59, Harley street, et au siége social, à Marchienne-au-Pont, dans les bureaux de l'exploitation du chemin de fer du Nord belge.

PARC DU RAINCY.

Vente par adjudication, dans ce parc, le dimanche 24 mai 1857, à une heure, de terrains magnifiquement boisés et de toutes contenances, sites délicieux, vastes avenues, eaux abondantes.

Mise à prix, 1 fr. par mètre ; facilité de payer en 2 ans ; remise d'un cinquième à l'adjudicataire qui construit dans la saison.

Station du chemin de fer de Strasbourg dans le parc même ; 10 trains montants, 10 descendants ; billets d'aller et retour ; trajet en 25 minutes.

Plans et renseignements au Raincy, et à Paris, au siége de la Compagnie foncière du Raincy, 5, faubourg Poissonnière.

COMPAGNIE DES

HAUTS-FOURNEAUX,

Forges et aciéries de la marine et des chemins de fer, Jackson frères, Petin, Gaudet et Ce.

Solde du dividende de l'exercice 1855-1856.

MM. les actionnaires sont informés qu'à partir du 31 mai courant le solde du dividende de l'exercice 1855-1856, soit 50 fr. par action, leur sera payé contre la remise du coupon n° 3 :

A Paris, chez MM. Loigeon et Ce, banquiers, 10, rue Chauchat ;

A Lyon, chez MM. M. Cote et Ce, banquiers, 5, rue Clermont ;

A Saint-Etienne, chez MM. Barclay frères et Ce, banquiers, rue de la Bourse ;

Et à Rive-de-Gier, au siége et dans les bureaux de la Compagnie.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL.

MM. les actionnaires sont prévenus que le dépôt des actions n'ayant pas atteint le chiffre de 44,800, nécessaire pour valider les délibérations sur une première convocation, l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire annoncée pour le lundi 11 mai courant, est remise au jeudi 11 juin 1857, à 3 heures de l'après-midi, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

Cette assemblée générale est convoquée à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration, de statuer sur les comptes annuels de la Société et de délibérer 1° sur un projet de traités avec l'État et avec les Compagnies d'Orléans, de Lyon et de la Méditerranée, ayant pour objet la cession des chemins de fer, établissements et autres valeurs qui composent l'actif social de la Compagnie; 2° sur la liquidation de la Compagnie, s'il y a lieu, et l'échange des actions du Grand-Central contre des obligations des Compagnies concessionnaires; 3° sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration aux effets ci-dessus; 4° et sur toutes les questions qui pourront être mises à l'ordre du jour de l'assemblée extraordinaire en conséquence des traités sus-mentionnés.

Sur cette deuxième convocation, la délibération ne sera valable qu'autant que le dixième du fonds social (actuellement 22,400 actions) sera représenté; en conséquence MM. les actionnaires ayant au moins 20 actions sont invités à se rendre à cette assemblée, et aux termes de l'article 41 des statuts, ils doivent à cet effet déposer leurs titres dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme 15, du jeudi 14 mai au lundi 25 mai, de 10 heures à 3 heures.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux; des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Société du Crédit mobilier.

Les cartes déjà délivrées pour le 11 mai serviront pour l'assemblée générale du 11 juin.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le Secrétaire général,
A. COUPON.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

MM. les souscripteurs des chemins de fer espagnols des Pyrénées à Madrid et à la Méditerranée, sont de nouveau invités à se présenter dans les bureaux de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France, place Vendôme, 16, de midi à trois heures, pour y faire l'échange des certificats provisoires à eux délivrés contre des titres au porteur de la Compagnie anonyme des chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante, et recevoir par chaque certificat d'une action, une somme de 3 fr. 50 c. pour la part de chaque action dans les intérêts produits par les fonds disponibles.

Le titre au porteur délivré en échange du titre provisoire donne droit, conformément aux statuts :

1° A un intérêt de 6 0/0 à dater du 31 janvier 1857;

2° Au partage des bénéfices de l'exploitation des chemins de fer. Lesdits bénéfices, à dater du 10 juillet 1856, époque de la prise de possession de 278 kilomètres déjà en exploitation, seront, conformément à la décision de l'assemblée générale qui a eu lieu à Madrid, le 29 janvier dernier, compris dans le premier inventaire de la Compagnie.

Paris, le 14 mai 1857.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES.

MM. les actionnaires des anciennes Compagnies de chemin de fer de Saint-Gall et Appenzell, du Sud-Est et de la Glatthall, qui veulent user de la faculté qui leur est laissée par l'art. 8 des statuts de la Compagnie, de convertir en obligations les actions auxquelles ils ont droit dans la Société nouvelle de l'Union des chemins de fer suisses, sont prévenus que par décision du Conseil d'administration, en date du 19 mai courant, ils doivent faire connaître leur option du 20 mai courant au 20 juin prochain, inclusivement.

En vertu de la même décision, ceux des actionnaires qui, ne possédant que des actions non encore libérées de tous les versements, opteront pour les faire convertir en obligations, seront tenus d'en compléter le paiement en un seul et même versement et dans le même délai du 20 mai au 20 juin prochain.

Les obligations qui seront délivrées aux personnes qui les auront demandées en échange de leurs actions, sont de 500 fr., rapportant 15 fr. d'intérêts par an, payables par semestre. Elles sont remboursables en 90 ans, à partir du 1er juillet 1860, par voie de tirage au sort, et sont émises au prix de 300 fr., avec jouissance du 1er juillet 1857. La demande de conversion doit être accompagnée du dépôt des anciennes actions et du montant des versements complémentaires à effectuer sur les actions non encore entièrement libérées. Contre ce dépôt et ce versement, il sera remis des récépissés provisoires qui seront échangés, à l'époque qui sera fixée par le Conseil d'administration, contre les titres définitifs.

Pour opérer la conversion des actions en obligations, s'adresser :

Pour les actions de la Compagnie de Saint-Gall et Appenzell, à Saint-Gall, au siége de la Société;

Pour celles de la Compagnie du Sud-Est, à Coire, au siége de la Société;

Pour celles de la Compagnie de la Glatthalbahn, à Uster (canton de Zurich), au siége de la Société;

Pour les actions des trois Compagnies, à Paris, chez MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte.

NOUVELLES SCIERIES

Pour débiter les arbres en planches, construites en fer de forge, plus solides, plus légères et moins cher que celles en fonte. Scierie à couper les pilotis sous l'eau. Par Philippe NICCO et Cie, scieurs et constructeurs de machines, 18, rue du Val-de-Grâce. — Bureaux, 50, rue Laffitte.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

OMNIBUS DE LONDRES

Recettes du 10 au 16 mai 1857.

19e semaine.

587 voitures ont produit 311,413 fr. 95 c., soit par jour 44,487 fr. 70 c. et par voiture 77 fr. 81 c.

La recette totale du 1er janvier au 16 mai 1857 est de 5,283,905 fr. 90 c. La moyenne générale par jour et par voiture, comprenant le service de ville et de banlieue, est de 69 fr. 69 c.

Recettes comparatives :

1857, 19e semaine,
5,283,905 fr. 90 — moyenne, 69 fr. 69

1856, 19e semaine,
2,891,524 fr. 83 — moyenne, 67 fr. 32

Différence en faveur de 1857,
2,392,381 fr. 05 — moyenne, 2 fr. 37

MAISON GUEBHARD,

A la Chapelle-Saint-Denis, rue des Vertus, n° 17, près la barrière des Vertus.

Bois de charpente et sciages de toutes essences.

Fourniture de toutes dimensions fixes en chêne et sapin de la Forêt-Noire et de la Suisse; bois de premier choix pour le matériel roulant des chemins de fer.

Traverses en chêne et longrines en sapin.

Madriers, chevrons, frises de toutes dimensions.

Parquet chêne, fabriqué à la main, à 4 fr. 80 le mètre carré.

Parquet sapin, à 1 fr. 90, 2 fr. et 2 fr. 40, suivant épaisseur.

Chantier entièrement couvert. Bois secs.

Rue du Four-St-Honoré, 10,
Près l'église Saint-Eustache, côté Saint-Honoré.

MAISON DORY

Fondée depuis 34 ans. 5 services tous les jours. Distributions quotidiennes d'imprimés à domicile. Journaux, brochures, prospectus, convocations. Cartes de visites, lettres de faire part, naissances, mariages, décès, confection d'adresses. Recouvrements de toute espèce de valeurs pour Paris et la banlieue.

M. L. Dory a l'honneur d'informer le public qu'il vient d'ajouter trois nouveaux départs au service de distributions quotidiennes d'imprimés à domicile, qu'il fait depuis 34 ans, à la satisfaction de toutes les administrations de journaux, dans le but d'accélérer son premier service spécial quotidien du matin, et pour satisfaire au désir manifesté par sa nombreuse clientèle.

JOURNAL DES MINES.

Organe spécial de l'industrie minière et métallurgique en France et à l'Etranger.

Le *Journal des mines* (4e année), développe toutes les questions de mines, de forges, etc., au double point de vue scientifique et industriel. Ce journal, qui paraît tous les jeudis avec seize pages in-quarto, est le guide indispensable à tous les intéressés de l'industrie minière et métallurgique.

Prix : Paris, 10 fr., et 12 fr. pour les départements.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les lundis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, tous les jeudis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Deux départs par semaine pour Constantinople :

L'un, tous les lundis, à 3 heures du soir, par Messine et le Pyrée (Athènes), par embranchement et alternativement, Salonique et Nauplie. —

L'autre, tous les jeudis à 10 heures du matin, par Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, correspondance à Constantinople, pour Varna.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le jeudi à dater du 12 juin.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Latraquié, Tripoli, Beyrouth et Jaffa. — *Voie d'Alexandrie :* (sans transbordement) chaque deux semaines, le jeudi à dater du 12 juin. — *Voie de Smyrne :* chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 19 juin.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE
- ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi
- ORAN. — Départs tous les vendredi à midi.
- STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les mercredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription:

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale,

A Lyon, place des Terreaux

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

L'approche du coupon de semestre n'a pas empêché la baisse de faire de nouveaux progrès sur la rente. Les affaires sont difficiles et la spéculation se montre découragée. Le retour de la belle saison a même contribué à la faiblesse des cours. Beaucoup de spéculateurs ont déjà songé à liquider toutes leurs opérations pour aller passer l'été à la campagne ou aux eaux. Aussi l'aspect du marché a été fort nul pendant toute cette semaine. Les cours ont fléchi lentement et sans secousse, sans que personne parût faire aucun effort pour arrêter ce mouvement. La rente, qui était, il y a huit jours, à 69 55, est tombée à 68 95, et elle est restée à 69. Si l'on déduit les 1 fr. 50 de coupon, on voit que le 3 0/0 n'est en réalité qu'à 67 50; c'est-à dire dans les prix qui étaient cotés à l'époque de la guerre d'Orient.

Les nouvelles financières de Londres ont un peu contribué à augmenter les hésitations de notre bourse. L'argent est toujours fort rare en Angleterre, malgré les nombreux arrivages de métaux qui se succèdent rapidement. Cependant les consolidés se soutiennent à 94, avec un écart de 25 0/0 sur notre 3 0/0. L'année dernière, à pareille époque, les fonds anglais étaient cotés aux mêmes cours qu'en ce moment et notre 3 0/0 se tenait à 75 fr.

La liquidation de quinzaine qui a eu lieu samedi dernier, s'est faite en baisse, quoique les reports aient été presque nuls sur presque toutes les valeurs. Ordinairement la faiblesse des reports est considérée comme un signe favorable; elle prouve ou une grande abondance d'argent, ou un fort découvert, et, dans les deux cas, elle est le précurseur presque inévitable d'un prochain mouvement de hausse. Samedi dernier, il n'a pas pu être question de reports d'argent, car c'est à peine si le taux des reports suffisent pour payer les courtages; mais les acheteurs fatigués, des pertes successives qu'ils ont éprouvées depuis plusieurs mois, voulaient à tout prix abandonner leurs positions, une reprise momentanée a eu lieu à la suite de la liquidation, mais tous les chemins de fer ont reperdu presque aussitôt la faible amélioration qu'ils avaient obtenue.

Les actions de Lyon ont repris un moment de 1,480 à 1,520; mais les offres ont recommencé et ont fait rétrograder de nouveau à 1,485. On avait repris sur la Méditerranée de 2,000 à 2,050; mais après le détachement du coupon de 87 fr. on ne faisait plus que 1,925.

Les actions d'Orléans ont été affectées, pendant plusieurs jours, par les ventes des arbitragistes, qui, après avoir acheté des actions d'Orléans contre des actions de Lyon, déposaient leurs arbitrages. Cette valeur a remonté ensuite à 1,500, mais elle a reculé de nouveau à 1,467 50.

Les actions du Grand-Central ne se sont pas ressenties de la baisse générale. Elles ont même monté de 610 à 622 50.

Le Midi est tombé à 790.

Le découvert est toujours considérable sur les actions anciennes de l'Est; cependant elles ont fléchi de 762 50 à 750. L'Est nouveau s'est tenu de 742 50 à 735.

Le Saint-Rambert se tient avec peine de 625 à 630. Le Béziers est tombé à 530.

Les chemins de fer autrichiens ont continué à fléchir: ils sont tombés à 700.

Les chemins de fer romains ont varié de 573 à 565; ils ont provoqué de nombreuses affaires. Les Lombards se sont améliorés de 635 à 640. Les autres chemins de fer étrangers étaient continuellement offerts.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 14 jusqu'à celle du 20 mai.

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 69 30 à 68 90, elle est restée à 69; elle a fléchi à terme de 69 55 à 69.

La rente à 1/2 0/0 a monté de 91 50 à 92, elle est restée à 91 20.

La Banque a monté de 4,425 à 4,525, elle est restée à 4,500.

Le Crédit mobilier a fléchi de 1,300 à 1,270, il est resté à 1,270.

Le Nord a varié de 980 à 965, il est resté à 965.

L'Est ancien a varié de 762 50 à 748 75, il est resté à 748 75. L'Est nouveau a varié de 742 50 à 735.

Lyon a monté de 1,485 à 1,515, il est resté à 1,482 50.

La Méditerranée a monté de 2,025 à 2,040, elle est restée à 1,930, coupon détaché.

Le Midi a varié de 822 50 à 805 au comptant, et à 790 à terme.

L'Ouest a monté de 785 à 795, il est resté à 787 50.

Le Grand-Central a monté de 610 à 625, il est resté à 620.

Genève a varié de 770 à 755, il est resté à 757 50.

Saint-Rambert a varié de 635 à 625.

Béziers a repris de 540 à 555, il est resté à 542 50.

Les Autrichiens ont fléchi de 716 25 à 700, et ont fermé à 700.

Les Lombards ont repris de 635 à 640.

Les Saragosse ont fléchi de 495 à 492 50.

Les Romains ont fléchi de 570 à 565.

Les François-Joseph, de 500 à 495.

Samedi. — Les affaires étaient nulles sur la rente; on s'occupait surtout de la liquidation des chemins, qui s'est faite dans les bas cours et avec des reports presque nuls. Les principales valeurs ont repris assez vivement pendant la dernière demi-heure, et lorsque la liquidation a été terminée. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 05 c. à 69 30, et à terme de 10 c. à 69 45; le 4 1/2 0/0 de 60 c. à 91 40. La Banque a monté de 75 fr. à 4,525. Le Mobilier a varié au comptant de 1,290 à 1,300; l'Orléans, de 1,470 à 1,468 75; le Nord, de 970 à 972 50; l'Est ancien, de 752 50 à 755; l'Est nouveau, de 737 50 à 735; Lyon, de 1,485 à 1,500; la Méditerranée, de 2,010 à 2,035; le Midi ancien de 807 50 à 810; le Midi nouveau, de 812 50 à 815; l'Ouest de 785 à 787 50; le Grand-Central, de 611 25 à 612 50; Genève, de 760 à 765; Saint-Rambert, de 620 à 625; les Ardennes, de 560 à 570; Béziers, de 530 à 545; les Autrichiens, de 707 50 à 710; le Victor-Emmanuel, de 555 à 557 50; les Lombards, de 632 50 à 635; les François-Joseph, de 500 à 498 75; les Saragosse, de 493 75 à 493 50; les Romains, de 570 à 572 50.

Lundi. — La rente s'est encore affaiblie de quelques centimes. Les chemins de fer qui étaient vivement demandés au début, n'ont pas pu se soutenir, et ont fermé en baisse. Le 3 0/0 a monté au comptant de 05 à 69 35, et fléchi à terme de 05 à 69 40; le 4 1/2 0/0, de 30 c. à 91 40; la Banque, de 25 à 4,500. Le Mobilier a monté au comptant de 5 à 1,305; il a fléchi à terme de 5 à 1,295. L'Orléans a monté au comptant de 11 25 à 1,480; le Nord, de 2 50 à 975; l'Est ancien, de 1 25 à 750 25; l'Est nouveau, de 7 50 à 742 50; Lyon, de 10 à 1,510. La Méditerranée a fléchi de 5 à 2,030. L'Ouest a monté de 5 à 792 50; le Grand-Central, de 3 75 à 616 25; Béziers, de 5 à 550; Saint-Rambert, de 5 à 630; l'Emmanuel, de 1 25 à 558 75. Le Midi ancien s'est tenu à 810; le Midi nouveau, à 815. Genève a fléchi de 2 50 à 765; les Autrichiens, de 2 50 à 707 50. Les Lombards ont monté de 2 50 à 637 50. Les François-Joseph se sont tenus à 500; les Romains, à 572 50; les Saragosse, à 492 50.

Mardi. — Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 15 c. à 69 20, et à terme, de 15 à 69 25. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 91 40; la Banque, à 4,500. le Mobilier a fléchi de 1,025 à 1,288 75; l'Orléans de 7 50 à 1,472 50; le Nord, de 2 50 à 970; l'Est ancien, de 6 25 a 750; l'Est nouveau, de 2 50 à 737 50; Lyon, de 12 50 à 1,497 50. La Méditerranée s'est tenue à 2,030. Le Midi ancien a fléchi de 5 à 805; le Midi nouveau, de 5 à 810. L'Ouest s'est tenu à 792 50. Le Grand-Central a monté de 3 75 à 620. Genève, a fléchi de 2 50 à 762 50; Saint-Rambert, de 5 à 625; les Ardennes, de 5 à 565; Béziers, de 5 à 545; les Autrichiens de 5 à 705; les Romains, de 5 à 567 50. Les François-Joseph se sont tenus à 500; les Saragosse, à 492 50. Les Lombards ont monté de 6 25 à 643 75.

Mercredi. — Les cours ont continué à fléchir sur toutes les valeurs: ce n'est pas qu'il se présentât beaucoup d'offres, mais il n'y avait presque pas d'acheteurs. La rente a fléchi au comptant de 20 c. à 69, et à terme de 25 à 69. Le 4 1/2 a monté de 10 c. à 91 20. La Banque s'est tenue à 4,500. Le Crédit mobilier a fléchi au comptant de 18 75 à 1,270; Orléans, de 10 à 1,462 50; le Nord, de 50 à 960; l'Est ancien, de 1 25 à 748 75; l'Est nouveau, de 2 50 à 735; Lyon, de 15 à 1,482 50; la Méditerranée, de 13 à 1,930, coupon détaché; le Midi, de 15 à 790; l'Ouest, de 5 à 787 50. Le Grand-Central s'est tenu à 620. Genève a fléchi de 5 à 757 50; Béziers, de 2 70 à 542 50. Saint-Rambert s'est tenu à 625. Les Autrichiens ont fléchi de 5 à 700; l'Emmanuel, de 5 à 550; les Lombards, de 3 75 à 640; les Romains, de 2 50 à 565; les François-Joseph, de 5 à 495.

Jeudi. — Bourse fermée à cause de la solennité de l'Ascension.

Vendredi. — La bourse a encore été plus mauvaise et plus découragée que les précédentes. Toutes les valeurs étaient en baisse au début et ont continué à fléchir jusqu'à la clôture. Le 3 0/0 a fléchi au début de 05 c. à 68 95, et de 15 à terme à 68 85. Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 70 c. à 91 90. La Banque a fléchi de 50 à 4,450; le Crédit mobilier, de 15 à 1,255. Orléans a varié de 1,465 à 1,462 50; le Nord, de 942 50 à 955; l'Est ancien, de 740 à 745; l'Est nouveau, de 727 50 à 725; Lyon, de 1,480 à 1,477 50; la Méditerranée, de 1,910 à 1,900; Genève, de 750 à 747 50; le Midi, de 776 25 à 773 75; Saint Rambert, de 620 à 625; les Autrichiens, de 695 à 685; le Victor-Emmanuel, de 555 à 547 50; les Lombards-Vénitiens, de 640 à 637 50; les Saragosse, de 492 50 à 485; les Romains, de 552 50 à 562 50. On a émis au parquet les chemins russes à 520, ils ont fléchi à 515.

LATOUR.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Anonyme ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque et paiement des revenus	Dernier cours connu
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer	C	100.000	500	tout	71 40	janv. juil.	470 ..
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	24 000	(1) 500	tout	55 ..	janv. juil	823 50
Omnibus des chemins de fer	C	3 200	300	id.	21 ..	février	173 ..
Omnibus de Londres	C	250 000	100	id.	6 25	......	96 25
Comp. imp. des voitures de Paris	A	400 000	100	id.	4 05	mars	70 ..
Gondoles parisiennes	C	1 700	500	id	9 50	févr. août	100 ..
Omnibus de Lyon	C	..	100	tout.	.. ..	»	(3) ..
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital	A	60 120	1.000	tout	50 ..	avril. oct	1140 ..
— act. de jouiss.	A	68.000	1/68000	id	8 30	1er juin.	140 ..
Bourgogne, action de capital	A	27 .00	1.000	id	50 ..	avril. oct	950 ..
— action de jouiss.	A	27 200	1/27200		12 50	1er juin	140 ..
Arles à Bouc., act. de capital	A	6.000	1.000		50 ..	avril. oct	925 ..
Trois canaux, act. de capital	A	17 000	1 000	id.	50 ..	id.	1130 ..
Roanne à Digoin	A	13.000	1/13000	id	11 ..	......	90 ..
Aire à la Bassée	A	400	5.000	id	450 ..	févr. août	.. ..
Sambre à l'Oise	A	11.550	1.000	id.	70 ..	......	982 50
Scarpe inférieure	C	2.100	1.000	id.	112 ..	......	1200 ..
Sambre française canalisée	A	6.100	1.000	id.	115 25	......	1150 ..
Canalisation de l'Ebre	A	63.000	400	id.	4 0,0	......	... ..
Eaux d'Auteuil et de Neuilly	C	8.000	250	id.	5.70 0.0	avril. oct	255 ..
Compagnie générale des Eaux	A	80.000	250	125	4 0.0	......	212 50
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	C	100000 part	1/100000	150	4 0.0	avril. oct	175 ..
Pont, gare et port de Grenelle	A	7 000	1.000	id.	10 ..	......	... ..
Pont de Rouen	A	500	1.000	id	44 ..	janv. juill	... ..
Ponts réunis	C	3.000	1 000	id	5 1/2 0.0	......	... ..
Nouveaux Ponts réunis	C	4 000	1.000	id.	5 1/4 0.0	......	... ..
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Cie	C	10 000	500	400	73 50	janv. juill	545 ..
Compagnie franco-amér. Est	C	..	500	tout.	151 24	juin. déc	957 50
Messageries imp. Serv. marit	A	48.000	500	tout.	120 ..	janv. juill	890 ..
Cie cent. de transp. et de nav.	C	8 400	250	id.	16 ..	......	50 ..
Compagnie générale maritime	A	60 000	500	350	13 50	janv. juill	473 ..
Marc Fraissinet père et fils	C	..	500	id	.. ..	»	478 75
Arnaud Touache fr. et Cie	C	..	500	id	.. ..	»	410 ..
Armements marit. Bartey et Cie	C	..	500	tout	16 0.0	»	540 ..
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)	C	24600 parts	300	tout	15 ..	avril. oct.	300 ..
Centre-du-Flénu	Civ.	3.650	1 000	id.	20 .	......	245 ..
Poirt-de-Loup Sud	Civ.	2 800	1 000	id.	70 ..	avril	410 ..
Montieux-Saint-Etienne	Civ.	2 800	500	id.	.. ..	......	... ..
Blanzy	C	30 000	500	id.	30 ..	févr. août	725 ..
Azincourt	A	1.700	1/1700	id	150 ..	......	1450 .
Charolte	A	3.500	1/3500	id	65 ..	......	780 ..
Layon-et-Loire	A	1.850	1/1850	id	.. ..	......	400 ..
Loire (quatre groupes)	A	80 000	1/80000	id.	58 ..	avril. oct	703 75
Loire	A	80.000	1/80000	id.	12 ..	id	140 ..
St-Étienne	A	80.000	1/80000	id.	8 50	id...	138 75
Montrambert	A	80.000	1/80000	id	10 ..	id...	140 25
Rive-de-Gier	A	80.000	1/80000	id.	27 50	id...	275 ..
Mayenne et Sarthe	A	13.200	1/13200	id.	34 ..	......	625 .
Grand'Combe	A	21 000	1/21000	id.	60 ..	janv. juill	1000 ..
Haute-Loire (anc. Société)	Civ.	5.300	500	id.	.. ..	avril oct	500 ..
Carmaux-Toulouse	C	115.100	150	id.	10 ..	janv. juill	130 ..
Épinac	A	2 400	1/2400	id.	100 ..	......	.. ..
Houillères réunies-de-Quaregnon	A	6.720	250	id	.. ..	......	135 ..
Charbonnages belges	A	30 000	500	id	30 ..	......	400 ..
Compagnie générale Asphalte	C	8.000	500	id	.. ..	......	... ..
Bessèges	C	10 000	100	id	5 0.0	janv. juil	400 ..
Loire, obligations anciennes	.	5 100	1 250	id.	50 ..	......	1075 ..
— — nouvelles	.	15 000	1.250	id.	50 ..	févr. août	900 ..
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne ...zinc	A	90 000	60	tout.	25 ..	mai, nov.	500 ..
Nouvelle-Montagne ...zinc	A	3 000	1.000	id.	100 ..	......	1000 ..
Stolberg et Westphalie priv. zinc	A	40.000	375	id	5 0.0	octobre	300 ..
— non priv. zinc	A	40.000	375	id.	.. ..	id...	100 ..
Corphalie ...zinc	A	5.000	1.000	id.	70 ..	......	1047 50
Bleyberg-ès-Montzen ...zinc	A	5.000	500	id	.. .	1er juin.	... ..
Eschweiler, priv. ...zinc	A	8.500	375	id	5 0.0	janv. av.	... ..
— non priv. ...zinc	A	8.500	375	id	.. ..	id.	... ..
Silésie ...zinc	A	50.000	375	id.	8 43	mai. nov.	210 ..
Mouzaïas (Algérie) ...cuivre	C	60.000	100	id.	1 50	août	30 ..
Tenez (Algérie) ...cuivre	C	24 000	100	id	.. ..	......	40 ..
Pontgibaud ...plomb, argentif.	A	10.000	1/10000	id.	25 ..	......	250 ..
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Cie	C	14.000	00	tout.	47 20	sept. mars	550 ..
Ceptennes	C	40.000	250	id.	.. ..	avril. oct.	.. ..
Caronte	C	70.000	100	90	4 75	......	35 ..
Chameroy	C	2.000	500	id.	50 ..	juin. déc.	750 ..
Gandillot	C	2 300	250	id.	35 ..	......	.. ..
Christofle	C	4 000	500	id.	75 ..	......	.. ..

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

DÉNOMINATION.	Anonyme ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)	C	24 000	500	tout	80 ..	déc. juin.	855 ..
Loire et Ardèche	A	4 000	1/4000	id	200 ..	......	4225 ..
Allevard	A	..	5.000	id.	. ..	»	4000 ..
Decazeville (Aveyron)	A	2 400	3 000	id.	350 ..	juin. déc.	5400 ..
Alais (Gard)	A	18 000	1/18000	id.	.. ..	......	520 ..
Basse-Indre	C	5 000	500	id.	94 ..	avril. oct.	700 ..
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	id.	40 ..	mars. sep	551 80
Maubeuge (Nord)	A	6 000	1/6000	id	.. ..	......	450 ..
Fourchambault	C	50 000	1/50000	id.	50 ..	......	400 ..
Marine et des Chemins de fer	C	54.000	1/54000	id.	60 ..	mai. nov.	510 ..
Horme	A	40 000	1/40000	id	.. ..	......	517 50
Côte-d'Or	C	0.000	500	.	.. ..	......	520 ..
Franche-Comté	C	0 000	500	.	.. ..	......	470 ..
Méditerranée (forges et chant.)	A	..	400	tout	.. ..	..	880 ..
Espérance (Belgique)	A	4.000	1 000	id.	100 ..	janv. juill	1 250 ..
Marcinelle-sur-Sambre (Belgique)	A	10 000	500	id.	62 50	avril. oct.	625 ..
Providence (Belgique)	A	5.500	1 000	id.	150 ..	......	1.500 ..
[illegible]	A	60 000	125	id.	30 ..	janv. juill	350 ..
Sambre (Belgique)	A	10 000	500	id.	. ..	......	... ..
Sclessin	C	11 000	1 000	id.	50 ..	»	1 012 50
Ougrée (Belgique)	A	12 000	1/12000	id.	60 ..	......	500 ..
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)	C	24000 part	1/24000	tout.	6 ..	avril. oct.	. ..
Paris (éclairage et chauffage)	A	110.000	1/500	id.	40 ..	......	675 ..
Nord (Batignolles)	C	6 000	500	id.	40 ..	avril. oct.	500 ..
Est (Vincennes)	C	1 000	500	id.	80 ..	......	.. ..
Versailles	C	1 200	500	id.	25 ..	mars sept.	900 ..
Wazemmes	C	2 100	416	id.	7 50	1er octobre	175 ..
Amiens	C	1.300	500	id.	35 ..	janv. juill	440 ..
Comp. centrale, Lebon 16 villes	C	15 000	500	id.	35 16	janv. juill.	505 ..
Union des Gaz	C	40.000	250	id.	30 ..	janvier.	120 ..
FILATURES.							
Haberly (Amiens)	A	8.000	500	tout.	47 ..	septembre	640 ..
Cohin	C	40 000	500	id.	40 60	janv. juill.	550 ..
Trudon (Comp. continentale)	E	7.300	500	id	20 ..	......	.. ..
Lemière	C	1.400	500	id	35 41	......	550 ..
Pont-Remy	A	5 000	1/5000	id	31 ..	30 avril	425 ..
La Foudre rouennaise	C	10.000	250	125	.. ..	janv. juill	... ..
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	E	6.000	500	tout	62 ..	janv. juill	500 ..
Glaces de Saint-Gobain	A	1.150	1/1150	id	.. ..	......	33 000 ..
Glaces de Montluçon	E	24 000	500	id	.. ..	......	200 ..
Glaces d'Oignies ...Belgique	A	10.400	1 000	id	62 45	avril. sept.	1.225 ..
Glaces d'Aix-la-Chapelle, Prusse	A	2.000	375	id	.. ..	avril. oct.	125 ..
Palais de l'Industrie	A	130 000	100	id	3 20	......	37 50
Immeubles Rivoli	A	240 000	100	id	5 0/0	janv. juill	101 25
Télégraphe sous-marin Manche	C	100 000	20	id	7 0/0	mars. sept	20 ..
— Méditerranée	E	30 000	250	id	. ..	......	110 ..
Cie gén. de Vidanges, Richer et Cie	C	28 000	500	id.	25 ..	......	160 ..
Sucreries, Raffineries de Scarpe	C	16 000	250	id	.. ..	......	... ..
Substances alim.les, Chollet et Cie	C	40.000	100	id.	20 ..	......	40 ..
ASSURANCES.							
Générale ...mar.	A	400	12 500	5000	1900 ..	avril	24 0/0 b
Sécurité ...mar.	A	500	5 000	1/5	200 ..	......	32 0/0 b
Union des ports ...mar.	A	1.000	5 000	750	220 50	avril.	13 0/0 b
Indemnité ...mar.	A	400	5 000	1000	.. ..	......	..
Lloyd français ...mar.	A	1 200	5 000	1/5	410 ..	février	10 0/0 b
Océan ...mar.	A	200	5 000	1000	205 40	......	25 0/0 b
Chambre d'assurances ...mar.	A	600	5.000	1/5	140 ..	février	20 0/0 b
Mutuelle ...mar.	A	400	5.000	1/5	252 50	mars	20 0/0 b
Vigie ...mar.	A	200	5.000	1000	600 ..	......	25 0/0 b
Sauvegarde ...mar.	A	200	5.000	1000	250 ..	février	15 0/0 b
Pilote ...mar.	A	200	5.000	1000	52 ..	......	..
Comp. franç. de prêts ...mar.	A	200	5.000	1000	127 50	février	..
Phare maritime ...mar.	A	200	5.000	1000	.. ..	......	..
Maritime ...mar.	A	1 000	1.000	250	.. ..	......	..
Centrale ...mar.	A	1.000	5 000	1000	240 ..	février	18 0/0 b
Réunion ...mar.	A	1.200	5.000	1000	80 ..	id.	20 0/0 b
Étoile ...mar.	A	200	5.000	1000	130 05	févr. août	..
Générale ...inc.	A	400	5.000	tout.	2775 ..	avril	100 0/0 b
Phénix ...inc.	A	4 000	1 000	id	200 ..	mai. nov.	230 0/0 b
Nationale ...inc.	A	2.000	5 000	1/5	875 ..	mars	164 0/0 b
Union ...inc.	A	2 000	5.000	1/5	400 ..	avril	85 0/0 b
Soleil ...inc.	A	1 000	5.000	1/5	400 ..	id.	115 0/0 b
France ...inc.	A	2 000	5.000	1/5	200 ..	id.	50 0/0 b
Urbaine ...inc.	A	1.000	5.000	1/5	200 ..	id.	102 0/0 b
Providence ...inc.	A	2.000	2 500	500	90 ..	id.	60 0/0 b
Aigle ...inc.	A	400	5 000	2000	.. ..	id.	25 0/0 b
Paternelle ...inc.	A	3 000	1 000	400	20 ..	id.	pair
Confiance ...inc.	A	400	5.000	1000	.. ..	id.	7 1/2 0/0
Nord ...inc.	A	2.000	1 000	200	20 ..	id.	12 0/0 b
Générale ...vie	A	400	7 500	tout.	2025 ..	t. les 3 ans	1032 30 b
Nationale ...vie	A	3 000	5 000	1/5	300 ..	t. les 4 ans	24 0/0 b
Union ...vie	A	2 000	5 000	1/5	120 ..	t. les 2 ans	15 0/0 b
Phénix ...vie.	A	500	5.000	1000	150 ..	id.	3 0/0 p
Paternelle ...vie	A	8 000	500	110	10 ..	avril.	5 0/0 b
Conservateur ...vie	A	1 000	1 000	500	.. ..	......	»
Impériale ...vie.	A	1.000	500	250	.. ..	......	»
Générale ...grêle		2 000	5.000	1000	50 ..	avril	9 0/0 b

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

BOURSE DE PARIS. ACTIONS EMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 16 AU 22 MAI

Longueur concéd.	Longueur totale	[illegible]	Nombre des actions	[illegible]	[illegible]	Revenu de chaque act. dans la répartition de der.	Époques de paiement	Noms des lignes	Samedi 16 Compt.	Samedi 16 Terme	Lundi 18 Compt.	Lundi 18 Terme	Mardi 19 Compt.	Mardi 19 Terme	Mercredi 20 Compt.	Mercredi 20 Terme	Jeudi 21 Compt.	Jeudi 21 Terme	Vendredi 22 Compt.	Vendredi 22 Terme
705	791	97	[illegible]	400	tout	51 fr. pour 1856	juillet 1856	Nord	952 50	955 ..	955 ..	953 75	950 ..	952 50	955 ..	957 50	• ..	• ..	955 ..	950 ..
576	[illegible]	99	300 000	500	tout	11 fr. pour 1856	avril 1857	Ouest	782 50	780 ..	782 50	785 ..	782 50	783 50	787 50	787 50	• ..	• ..	781 50	781 50
1211	1376	99	300 000	500	tout	51 fr. pour 1856	avril 1857	Orléans	1488 75	1482 50	1480 ..	1480 ..	1472 50	1470 ..	1469 50	1467 50	• ..	• ..	1462 50	1460 ..
1122	[illegible]	99	250 000	500	tout	28 fr. pour 1856	mai 1857	Est	745 ..	745 ..	736 25	735 ..	740 ..	752 50	748 75	745 ..	• ..	• ..	743 ..	742 50
[illegible]	[illegible]	99	265 000	500	tout	92 fr. pour 1856	juillet 1856	Paris à Lyon	1500 ..	1507 50	1500 ..	1502 50	1497 50	1495 ..	1482 50	1485 ..	• ..	• ..	1477 50	1472 50
75	[illegible]	99	90 000	500	80	4 0/0	juillet 1857	Lyon à Genève	• ..	• ..	705 ..	707 50	702 50	705 ..	717 50	735 ..	• ..	• ..	747 50	745 ..
51	624	99	90 000	500	tout	117 fr. pour 1856	mai 1857	Lyon à la Méditerr.	• ..	• ..	2030 ..	2040 ..	2030 ..	2042 50	1930 ..	1925 ..	• ..	• ..	1910 ..	1900 ..
1?4	[illegible]	99	134 000	500	tout	10 fr	juillet 1856	Midi	820 ..	820 ..	820 ..	807 50	805 ..	802 50	795 ..	790 ..	• ..	• ..	793 75	[illegible]
•	•	•	39 344	500	50	•	juillet 1856	Midi nouvelles	805 •	815 ..	815 ..	810 ..	810 ..	• ..	807 50	• ..	• ..	• ..	775 ..	777 50
52	52	99	15 000	500	tout		•	Bordeaux à la Teste	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..
125	[illegible]	99	224 000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Grand-Central	612 50	612 50	615 25	616 25	620 ..	621 25	620 ..	622 50	• ..	• ..	620 ..	621 25
56	98	44	50 000	500	300	4 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Gren.	625 ..	625 ..	625 ..	• ..	625 ..	625 ..	625 ..	625 ..	• ..	• ..	620 ..	620 ..
	54	99	30 000	500	tout	4 0/0	avril	Mézières à [illegible]	547 ..	545 ..	550 ..	550 ..	555 ..	540 ..	542 50	540 ..	• ..	• ..	• ..	• ..
•	140	99	52 000	500	250	4 fr. 25	janvier 1857	Ardennes et Oise	• ..	• ..	570 ..	• ..	565 ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	565 ..	• ..
407	1178	99	400 000	500	325	4 1/2 0/0	juillet 1856	Chemins autrichiens	710 ..	710 ..	701 50	704 25	705 ..	705 ..	700 ..	701 25	• ..	• ..	695 ..	690 ..
..	1412	90	300 000	500	1 4	31 fr. 90	•	François-Joseph	498 75	• ..	500 ..	• ..	500 ..	• ..	494 2	• ..	• ..	• ..	472 50	• ..
4?2	1074	99	312 500	500	[illegible]		-	Lombards-Vénitiens	633 ..	• ..	641 50	• ..	643 75	• ..	640 ..	• ..	• ..	• ..	637 50	• ..
278	[illegible]	99	[illegible]	500	125	•	janvier 1857	Saragosse	493 ..	• ..	493 10	• ..	492 10	• ..	492 50	• ..	• ..	• ..	485 ..	• ..
•	619	9	170 000	500	125	6 0/0	-	Romains	572 50	• ..	572 50	• ..	581 50	• ..	565 ..	• ..	• ..	• ..	562 50	• ..
84	2?0	99	72 000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Central suisse	• ..	• ..	481 50	• ..	• ..	• ..	482 50	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..
40	22	99	30 000	500	250	•	[illegible] 1856	Ouest suisse	• ..	• ..	480 ..	• ..	• ..	• ..	490 ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..
4?	14	99	1 900	250	250	6 0/0	[illegible]	Tarragone à Reus	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Dates des emprunts	Nombre d'obligat.	Durée et amortis.	Prix d'émiss.	Somme payée à ce jour	Prix de remboursem.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements
1851-52-4	375 000	75 ans	[illegible]	tout.	500	avril	15 ..	janvier juillet.
1845	2 361	40 —	[illegible]	tout.	500		.. ..	
-	13 514	98 —	•	tout.	262 50	•	[illegible]	D°
1852	60 000	50 —	[illegible]	tout.	1 250	avril	50 ..	avril octobre.
1855	100 000	99 —	280	tout.	500	avril	15 ..	D°
1852.	120 000	99 —	500	tout.	625	D°	25 ..	D°
1853.	1?4 143	99 —	250	tout.	500	D°	15 ..	janvier juillet.
1852.	265 02?	99 —	500	tout.	650	avril	25 ..	juin décembre
1854.	126 000	94 —	275	200	500	mars.	15 ..	janvier juillet.
•	2 775	47 —	•	tout	1 250	•	50 ..	avril octobre.
•	24 000	50 —	•	tout.	625	•	25 ..	janvier juillet
1855.	600 000	94 —	280	tout	500	[illegible]	15 ..	D°
1842.	5 [illegible]	47 —	1 125	tout.	1 250	décembre.	50 ..	D°
1845.	13 337	90 —	•	tout.	1 250	D°	50 ..	D°
1852.	231 000	97 —	•	tout.	500	•	15 ..	D°
1853.	141 087	99 —	400	tout.	500	décembre.	15 ..	D°
1855.	154 200	59 —	280	tout.	500	décembre.	15 ..	D°
1852.	102 614	99 —	500	tout.	625	D°	25 ..	D°
1853.	63 643	99 —	500	tout.	500	D°	15 ..	D°
1855.	87 749	99 —	285	tout.	500	D°	15 ..	D°
1855	300 000	99 —	275	•	500	septembre.	15 ..	septembre mars
1856.	100 500	99 —	285	tout	500		15 ..	janv. juillet
1856.	[illegible]	97 —	[illegible]	•	500		15 ..	janv. juillet
1854	4 200	62 —	250	•	500	25 janvier	15 ..	1er avril 1er octobre
1856.	407	63 —	250	•	500	-	15 ..	1er février 1er juillet

Noms des compagnies	16		18		19		20		21		22	
Nord	281	25	284	25	282	50	283	50	•	..	283	50
Nord-Boulogne												
Nord-Charleroy	•	..	•	..	•	..	•	..	•	..	•	..
Paris à Lyon	•	..	975	..	•	•	975	..	•	..	970	..
D° (nouvelles)	275	..	273	75	273	75	275	..	•	..	273	7
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	467	5.	470	..	470	•	470	..	•	..	470	50
D° Nouvelles 3 0/0	•	..	283	75	282	50	285	..	•	..	282	50
Est	467	50	467	50	467	50	462	50	•	..	467	50
D° (nouvelles)	275	..	275	..	276	25	276	2	•	..	277	5
Strasbourg-Bâle	•	..	•	..	•	..	•	..	•	..	•	..
D°	450	..	•	..	•	..	•	..	•	..	•	..
Ouest (nouvelles)	275	..	270	25	275	•	276	2.	•	..	276	2
Paris à Orléans (1842)	•	..	•	..	•	..	•	..	•	..	•	..
D° (Nouvelles 1845)	•	..	•	..	•	..	•	..	•	..		
D° 3 0/0	277	50	276	25	276	25	276	25	•	..	275	..
Grand-Central	28?	•	•	..	•	..	•	..	•	..	•	..
D° (nouvelles)	271	50	272	50	272	50	271	25	•	..	271	2
Rhône-et-Loire	•	•	•	..	•	..	•	..	•	..	•	..
D° 3 0/0	•	•	•	..	•	..	•	..	•	..	•	..
Lyon à Genève	273	5	275	..	275	..	275	..	•	•	273	75
Autrichiens	275	•	276	25	276	25	276	25	•	..	276	25
Midi	283	7	283	75	283	..	283	75	•	..	283	75
Lyon-Bourbonnais	275	•	276	25	276	2	275	..	•	..	276	25
Tarragone à Reus	•	•	•	..	•	..	•	..	•	•	•	..
D°	•	..	•	..	•	..	•	..	•	..	•	..

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 15 au 21 mai 1857. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	15	16	18	19	20	21
Nord	955 .. à 962 50	950 .. à 955 ..	950 .. à 955 ..	950 .. à 960 ..	955 75 à 960 ..	950 25 à 955 75
Est	740 .. à 745 ..	735 .. à 741 25	741 50 à 751 75	737 50 à 744 75	737 50 à 744 75	735 .. à 741 25
Est nouvelles	730 .. à 735 ..	720 .. à 730 ..	710 .. à 715 ..	725 .. à 730 ..	717 50 à 725 ..	712 50 à 720 ..
Orléans	1425 .. à 1435 ..	1415 .. à 1175 ..	1425 .. à 1435 ..	1465 .. à 1475 ..	1425 .. à 1475 ..	1425 .. à 1475 ..
Lyon	1451 50 à 1466 25	1450 .. à 1460 ..	1445 .. à 1495 ..	1465 .. à 1472 50	1462 50 à 1465 ..	1447 50 à 1453 75

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination	Samedi 16 Comptant.	Samedi 16 Terme.	Lundi 18 Comptant	Lundi 18 Terme.	Mardi 19 Comptant	Mardi 19 Terme	Mercredi 20 Comptant	Mercredi 20 Terme.	Jeudi 21 Comptant.	Jeudi 21 Terme	Vendredi 22 Comptant	Vendredi 22 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0	69 30	69 45	69 35	69 40	69 30	69 25	69 ..	69 ..	.. ..	.. ..	68 95	68 95
Rentes 4 1/2 0/0	91 40	.. ..	91 20	.. ..	91 10	91 15	91 20	.. ..	.. ..	.. ..	91 50	• •
Emprunt 3 0/0	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Emprunt 4 1/2 0/0	.. ..	.. ..	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •
Banque de France, jouiss., juillet 1856	4525 ..	• •	4505 ..	• •	4500 ..	• •	4500 ..	• •	• ..	• •	4450 ..	• •
Comptoir national d'escompte, jouiss. janvier 1856	700 ..	• •	695 ..	• •	695 ..	• •	697 50	• •	• ..	• •	• ..	• ..
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss. juillet	567 50	• ..	570 ..	• ..	• ..	• ..	560 ..	• •	• ..	• ..	560 ..	• ..
— Obl. gar. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre	435 ..	• •	• ..	• •	435 ..	• •	• ..	• •	• ..	• •	435 ..	• •
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° • d°	• ..	• •	315 ..	• •	395 ..	• •	• ..	• •	• ..	• •	• ..	• •
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° • d°	90 •	• •	.. ..	• •	90 ..	• •	90 ..	• •	.. ..	• •	90 ..	• •
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° • d°	82 50	• •	82 10	• •	.. ..	• •	80 ..	• •	.. ..	• •	• ..	• •
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai.	• •	• •	• ..	• •	• ..	• •	• ..	• •	• •	• •	• ..	• •
Société générale du Crédit mobilier, tout payé, juil. 1856	1300 ..	1300 ..	1305 .	1295 ..	1288 75	1280 75	1270 ..	1275 ..	• ..	• ..	1255 ..	1255 ..
Ville de Paris, obligations 1852, jouiss. juillet 1856	1025 ..	• •	1080 ..	• •	1020 ..	•	1020 ..	• •	• ..	• •	1025 ..	• •
d° d° 1855, tout payé jouiss. mars 1857	390 ..	• •	390 ..	• •	390 ..	• •	390 ..	• •	• ..	• •	390 ..	• ..
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	93 1/4	• •	93 1/4	• •	94 1/8	• •	94 ..	• •	.. ..	• •	94 7/8	• •
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1856	99 1/2	• •	98 1/2	• •	98 1/2	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	• ..	• •
Piémontais 5 0/0 jouiss. juin 1856	90 25	• •	90 50	• •	90 25	• •	90 50	• •	.. ..	• •	.. ..	• •
— 3 0/0 jouiss., juillet 1856	54 25	• •	54 25	• •	54 25	•	.. ..	• •	.. ..	• •	54 50	• •
Autrichien. 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1856	.. ..	• •	89 ..	• •	89 1/2	•	90 1/2	• •	.. ..	• •	89 1/2	• •
Emprunt Romain, jouiss., juin 1856	.. ..	• •	89 1/4	• •	89 1/4	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	89 1/4	• •
Espagne differ. convert. jouiss., juillet	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1856	.. ..	• •	42 ..	• •	.. ..	• •	42 ..	• •	.. ..	• •	.. ..	• •
d° intérieure d°	.. ..	• •	38 1/2	• •	38 3/4	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	38 1/2	• •

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

Le Directeur, J. MIRÈS.

Digitized by Google

N° 878 — 16e ANNÉE. — N° 22 — SAMEDI, 30 MAI 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

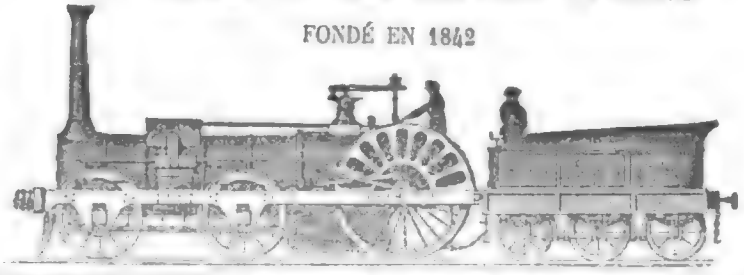
PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris.. ..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger ..... 15 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 3fr. »»
Aux Annonces... — 1 » 50



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, 1, Norfolk street, Strand, and 1, Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Tout abonné, à partir du 1er janvier 1857, a droit gratuitement à la Carte des chemins de fer de l'Europe, publiée par le *Journal des chemins de fer*.

Cette Carte ne sera remise que sur la présentation de la quittance d'abonnement.

Les personnes dont l'abonnement doit échoir dans le courant de l'année 1857 recevront cette Carte en renouvelant leur abonnement.

Cette Carte doit être prise dans les bureaux du journal.

AVIS

A NOS CORRESPONDANTS.

Nous rappelons à MM. les abonnés que la correspondance du Journal ne peut répondre à leurs demandes d'avis ou de renseignements si leurs lettres ne sont pas accompagnées d'une bande imprimée du Journal.

AVIS

A NOS ABONNÉS DE PARIS.

MM. les Abonnés de Paris qui désirent recevoir leur journal dans les Départements sont priés d'acquitter le supplément dû pour frais de port. A défaut de ce supplément, le journal continuera à leur être dressé à leur domicile de Paris.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 545. — Chemins autrichiens, 546. — Loi sur la Banque, 546. — Les chemins de fer de l'Est et les chemins des Ardennes et de l'Oise ; fusion, 547. — Chemin de fer Victor-Emmanuel, 547. — Chemins de fer de l'Est, 548. — Chronique des chemins de fer, 548. — Banque de France ; succursales, 548. — Statistique des chemins de fer, 548. — Compagnie des voitures de Paris, 550.—Avis aux actionnaires, 550. — Bulletin des recettes, 550.—Société des ingénieurs civils, 551. — Banque de France ; rapport du Corps législatif, 553. — Crédit foncier de France ; rapport du Corps législatif, 555. — Paquebots à vapeur ; rapport du Corps législatif, 556. — Chemin de fer Central suisse ; cinquième rappor du comité de direction, 560. — Forges, 564. — Chemin de fer de Lyon ; tableaux, 565.—Chemin de fer du Nord ; tableaux, 567. — Tableau des chemins de fer suisses, 569.— Recettes, 570, 571. — Annonces, 572, 573. — Chronique de la bourse, 574. — Cours des valeurs industrielles, 575.—Tableau de la bourse, 576.

Le ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur,

Vu l'article 32 du décret organique sur la presse, du 17 février 1852;

Vu l'article contenu dans le numéro du *Journal des Chemins de fer* du 23 mai 1857, intitulé : *Bulletin de la semaine*, commençant par ces mots : *L'espèce d'atonie*, et signé : DEVINA ;

Considérant que cet article calomnie les intentions qui ont dicté la note du 9 mars 1856, la loi sur les sociétés en commandite, le décret sur la taxe d'entrée à la Bourse, les concessions de chemins de fer faites récemment, le projet de loi sur la Banque de France, et tend à rejeter sur le gouvernement la responsabilité des embarras que peuvent amener dans les affaires les excès du jeu et de la spéculation, quand, au contraire, toutes les mesures prises ont eu pour but d'y mettre un frein;

Sur la proposition du directeur général de la sûreté publique,

Arrête :

Art. 1er. Un avertissement est donné au *Journal des Chemins de fer*, en la personne du sieur Mirès, directeur du journal, et du sieur Devina, signataire de l'article.

Art. 2. Le préfet de police est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Paris, le 25 mai 1857.

BILLAULT.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La rente, malgré les efforts faits par les baissiers pour en affaiblir le prix, présente une résistance qui montre la confiance qu'inspirent nos fonds. L'approche du coupon de 1 50, qui sera détaché le 7 juin, ne fait ressortir le prix véritable qu'à environ 67 fr. 50, et nul ne peut penser que ce cours puisse se maintenir. La situation du Trésor public, améliorée par le récent traité avec la Banque de France, est devenue excellente. L'accroissement des contributions indirectes fait chaque jour de nouveaux progrès. L'encaisse de la Banque, au lieu de diminuer, augmente chaque jour. La facilité que trouvent les Compagnies pour écouler leurs obligations est encore un symptôme favorable. Enfin, la certitude que désormais nul emprunt n'est probable, doit contribuer à ramener la confiance dans la rente et en élever le prix.

Les chemins de fer, malgré l'augmentation de leurs recettes, ne remontent pas aux prix auxquels avaient atteint précédemment leurs actions. Il est vrai que le marché montre peu

Digitized by Google

d'animation ; il faudrait, pour donner un peu d'élasticité aux transactions et ramener la spéculation sur les actions, que de nouvelles valeurs vinssent fournir un aliment nouveau qui manque depuis longtemps à notre marché à terme.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68 95, ferme à 69 25.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 92, ferme à 91 50.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Bourbonnais,	37.1 0/0.
Midi,	21.1 0/0.
Nord,	15.1 0/0.
Lyon,	12.4 0/0.
Ouest,	6.4 0/0.
Orléans,	6.1 0/0.
Méditerranée,	1.2 0/0.

Diminution kilométrique.

Est,	2.1 0/0.

C. Devina.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	22 mai.	29 mai.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0.....	68 85	69 25	» 40	» »
CONSOLIDÉS.....	» »/»	93 7/8	» »/»	» »/»
CRÉDIT FONCIER...	560 »	560 »	» »	» »
CRÉDIT MOBILIER..	1255 »	1272 50	17 50	» »
COMPT. D'ESCOMPTE	» »	650 »	» »	» »
ORLÉANS	1460 »	1472 50	12 50	» »
NORD.....	950 »	965 »	15 »	» »
EST ANCIEN.....	742 50	747 50	5 »	» »
EST NOUVEAU.....	727 50	735 »	7 50	» »
LYON.....	1472 50	1490 »	17 50	» »
MÉDITERRANÉE....	1900 »	1930 »	30 »	» »
MIDI	776 25	777 50	1 25	» »
OUEST	781 25	787 50	6 25	» »
GRAND-CENTRAL...	621 25	622 50	1 25	» »
GENÈVE.....	745 »	755 »	10 »	» »
CH. AUTRICHIENS..	680 »	685 »	5 »	» »
SAINT-RAMBERT....	620 »	622 50	2 50	» »
VICTOR-EMMANUEL.	» »	550 »	» »	» »

Dans une revue des mesures prises et des faits qui se sont produits depuis environ quinze mois, le *Journal des chemins de fer* a émis l'opinion que ces mesures et ces faits avaient eu pour résultat d'atténuer ou d'amortir l'esprit de spéculation et d'entreprise qui se traduisait par des émissions nouvelles d'actions et par la création de nouvelles affaires. Cette appréciation nous a attiré un avertissement.

M. J. Mirès a cru devoir, en conséquence, cesser de signer et de diriger le *Journal des chemins de fer*.

CHEMINS AUTRICHIENS.

L'assemblée générale des actionnaires des chemins autrichiens a eu lieu le 27 courant à Vienne. On n'a reçu le résultat des délibérations que par dépêche télégraphique; par conséquent, ce n'est qu'avec une extrême réserve que nous pouvons nous expliquer.

Il paraît que le revenu net pour l'année 1856 a été de 33 fr. 50 c. par action, divisé comme suit :

Intérêt à 5 0/0 des sommes versées.....	12 »
Dividende.....	21 50
Ensemble.....	33 50

D'après cette dépêche, l'assemblée générale aurait donné au Conseil d'administration l'autorisation d'émettre environ 300,000 obligations nouvelles, de manière à pouvoir réaliser un capital de 80 millions de francs.

Enfin, la Société des chemins autrichiens aurait fait cession de la section de Czegled à Szolnock, de 28 kilomètres, à la Compagnie de la Theiss-bahn.

Le revenu de 33 fr. 50 c. par action, attribué pour l'année 1856 aux actions des chemins autrichiens, ne s'applique qu'à des actions versées en moyenne, pour l'année, à 240 fr.; mais, pour l'année 1857, le versement sera bien plus élevé. Ainsi actuellement le versement est de..... 325 fr.

Il est appelé, pour le 1er juin prochain, 100 fr. par action, ce qui représente, pour l'année, une moyenne de..... 50

Et portera l'intérêt à servir, à raison de 5 0/0, sur..... 375 soit 18 fr. 75 c.

Quant au dividende de l'exercice 1857, il sera probablement affecté pour plusieurs causes : la première provenant de l'insuffisance des recettes qui présentent déjà une diminution de plus d'un million ; ensuite parce que, pendant l'année 1856, la Compagnie a, dit-on, bénéficié d'une bonification d'intérêt faite par le gouvernement autrichien en échange d'un versement anticipé; et enfin par le service des nouvelles obligations, si la Compagnie en émet pendant l'exercice courant.

Ces diverses causes pourront, en effet, atteindre le revenu net des actions des chemins autrichiens ; mais il n'est pas probable que ce revenu descende au-dessous de 25 à 30 fr. par action, ce qui représenterait un revenu de 4 à 5 0/0 sur le prix actuel, puisque les actions seront, sous peu de temps, versées à 425 fr. et que la prime est de 180 fr., ce qui forme environ 600 fr. à débourser par action.

On prétend que, pour le versement de 100 fr. par action qui doit être effectué à partir du 1er juin prochain, on déduira d'abord le dividende de 1856 fixé à... 21 50 et l'intérêt du premier semestre de 1857, qui, payé par anticipation le 1er juin et sous déduction d'un léger escompte, sera de..... 8 50

Ensemble..... 30 »

Ce qui réduirait le versement effectif à 70 fr. par action.

C. Devina.

LOI SUR LA BANQUE.

La loi qui proroge jusqu'en 1897 le privilége de la Banque de France vient d'être votée par le Corps législatif, après avoir subi un assez grand nombre d'amendements proposés par la Commission et adoptés par le Conseil d'État.

Voici quels sont les principaux changements qu'a subis le projet primitif :

Les rentes que l'État transfère à la Banque seront prises par celle-ci, non plus au cours fixe de 75 fr., mais au cours moyen du mois qui aura précédé le versement, sans que le prix puisse descendre au-dessous de 75 fr.

Le Trésor ne paiera que 3 0/0 sur les avances qui lui seront faites, et non 4 0/0 comme au projet primitif.

La Banque sera tenue, à partir de 1867, d'établir une succursale à chaque chef-lieu de département.

Il sera créé des billets de 50 fr.

La commission que la Banque était autorisée à percevoir en sus du taux de l'escompte a disparu du texte de la loi. On a préféré une rédaction plus nette, qui permet à la Banque d'élever au besoin le taux de son escompte au-dessus de 6 0/0. Il est interdit de distribuer aux actionnaires les bénéfices qui résulteraient des escomptes faits dans ces conditions, et ces bénéfices seront ajoutés au fonds social. Il y a dans cette précaution une application, restreinte il est vrai, d'un principe que nous avons défendu, et qui se trouvait très-largement inscrit dans les anciens statuts de la Banque, fondés par Napoléon Ier.

La Commmission du Corps législatif avait proposé beaucoup d'autres amendements que le Conseil d'État n'a pas admis. On a remarqué surtout le passage suivant du rapport de M. Devinck : « Nous avions pensé qu'il était

Digitized by Google

» juste de faire à la Banque de France pour la circulation des billets, l'application de » l'art. 6 de la loi de finances que vous » venez de voter (1). Mais dans la discussion » qui s'est produite devant nous au Conseil » d'Etat, nous avons reconnu que la taxe annuelle de douze centimes devant être supportée par le propriétaire du titre, par le » bénéficiaire et non par le débiteur, il n'était » pas possible de réclamer à la Banque de » France le paiement de cet impôt. »

Nous n'insisterons pas sur le caractère de cette proposition, à laquelle la Commission a renoncé sans difficulté, mais qui montre cependant jusqu'où les esprits les mieux intentionnés peuvent se laisser entraîner lorsqu'ils cèdent à de certains courants d'idées.

C. Devina.

LES CHEMINS DE FER DE L'EST ET LES CHEMINS DES ARDENNES ET DE L'OISE.

FUSION.

Nous avons voulu nous rendre un compte exact des combinaisons qui ont présidé à cette affaire. Voici les renseignements que nous avons pu recueillir.

La Compagnie des Ardennes, en renonçant à une subvention qui lui avait été promise à titre éventuel pour le prolongement de Charleville à Givet sur la frontière de Belgique, reçoit de l'Etat en compensation les concessions suivantes :

De Reims à Soissons,
De Charleville à Givet,
De Sedan à Thionville ou près Thionville,

se raccordant avec le réseau de l'Est.

Un embranchement partant des environs de Longuyon et aboutissant à la frontière du Luxembourg belge.

Ce dernier embranchement, d'une longueur de 20 à 25 kilomètres, acquiert une grande importance en reliant les lignes des Ardennes par Arlon au chemin belge, d'Arlon à Bruxelles et aux lignes nouvellement concédées dans le grand-duché de Luxembourg, et ouvrira la communication la plus courte par Trèves et Coblentz avec l'intérieur de l'Allemagne.

Le petit chemin de Creil à Beauvais est l'objet d'un échange avec la Compagnie du Nord contre le chemin de Laon à Reims, sur la base de dépense pour dépense ; mais à la faveur de cet échange, la Compagnie des Ardennes est dispensée de payer à la Compagnie du Nord la subvention de 2,500 000 f. à laquelle elle était tenue pour le chemin de fer de Cambrai.

Cet ensemble de lignes forme un réseau compacte de 420 kilomètres.

Il est l'apport de la Compagnie des Ardennes dans sa fusion avec la Compagnie de l'Est.

(1) C'est l'article du budget qui établit une taxe annuelle et obligatoire de *douze centimes par cent francs* sur la transmission des titres au porteur.

Les conditions de la fusion sont les suivantes :

La fusion des deux Compagnies, bien qu'arrêtée définitivement dès à présent, demeure suspendue, quant à ses effets, jusqu'à l'expiration de la deuxième année d'exploitation des lignes concédées à la Compagnie des Ardennes.

Nous croyons qu'on prévoit dans le traité que l'exécution des lignes ne sera terminée qu'à la fin de 1864, ce qui porte au 1er janvier 1866 l'époque où la fusion se réalisera.

Alors il sera attribué à la Compagnie des Ardennes un nombre d'actions de la Compagnie nouvelle de l'Est, calculé proportionnellement aux produits nets du réseau exploité par elle, comparé aux produits nets de l'exploitation du réseau de l'Est.

La comparaison de ces produits se fera, comme nous l'avons dit plus haut, d'après les résultats de la deuxième année d'exploitation.

Pour tenir compte de l'avantage résultant pour la Compagnie de l'Est de l'antériorité de son exploitation, le produit brut des Ardennes sera augmenté de 36 0/0, et les frais d'exploitation, quels qu'ils soient, réduits à 40 0/0.

Telle est l'analyse succincte du traité de fusion, qui est, comme on le voit, calqué sur celui de Lyon à Genève avec la Méditerranée.

Il résultera de son application pour la Compagnie des Ardennes que, par un bon emploi des capitaux et par une habile direction des travaux, il sera facile de s'assurer, sur la plupart de ses lignes terminées dans deux ans, une exploitation assez longue pour que son trafic ait atteint son point de développement normal au moment où la fusion s'effectuera.

Le réseau des Ardennes dessert des contrées riches et peuplées, dont le mouvement commercial est comparable à celui des contrées traversées par les chemins de fer du Nord et de l'Est, pris à 100 kilomètres de Paris, et a deux aboutissants dans la capitale, par Soissons et le chemin de fer du Nord, et par Reims et les chemins de l'Est. Il a aussi deux entrées en Belgique, l'une à Givet, l'autre à Longwy, frontière du Luxembourg belge. Le prolongement de Charleville à Givet est dans une situation très-favorable; car, placé entre les bassins houillers de Charleroi et de Liége, il y puisera la houille à bas prix pour la transporter à Charleville, Rethel, Reims, villes essentiellement manufacturières, et aux établissements métallurgiques des vallées de la Chières et de la Meuse, déjà si nombreux dans cette région, et où le minerai, en quelque sorte à fleur de terre, les multipliera incessamment.

Nous comprenons que la Compagnie de l'Est ait voulu, par la fusion qu'elle vient d'opérer, s'assurer, dans un avenir rapproché, la jouissance de tous ces avantages; ramener dans son exploitation un trafic qui lui sera enlevé momentanément par les raccourcis qu'offrent aux provenances d'une partie de l'Allemagne, de la Moselle et de la Meuse, les lignes des Ardennes; de plus, se mettre en possession d'une portion du transport si important des houilles belges, exclusivement exploité jusqu'à présent par la Compagnie du Nord.

L'union des deux Compagnies des Ardennes et de l'Est nous paraît conçue dans d'équitables conditions. Elle met fin, pour la Compagnie des Ardennes, à une situation précaire, placée qu'elle était entre les Compagnies du Nord et de l'Est, qui semblaient attendre ses embarras pour se disputer ses tronçons mal joints et sans importance. Elle garantit à ses actionnaires un règlement rémunérateur de leur entreprise et une participation dans la nouvelle Compagnie de l'Est dont ils deviendront, par l'échange de leurs titres, les sociétaires.

Nous calculons que l'exécution du réseau des Ardennes exigera environ 130 millions. La formation de ce capital se fera en actions et obligations. Les actions seront émises au pair, et nous ne doutons pas qu'elles ne soient réservées par préférence aux porteurs des anciens titres.

C. Devina.

CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL.

Nous sommes informés que le Conseil d'administration du chemin de fer Victor-Emmanuel a décidé dans sa dernière séance une mesure importante.

L'exécution des travaux, qui sont poussés, dit-on, avec une grande activité, surtout du côté du raccordement avec la France, et l'acquisition du chemin de Novare, exigeaient la réalisation de sommes assez considérables.

Après s'en être assuré une grande partie, et pour éviter, dans les circonstances peu favorables où se trouve le marché européen, soit un emprunt à long terme qui se serait ressenti du haut prix actuel de l'argent, soit un appel qui pouvait être onéreux pour les actionnaires dans un moment où la réalisation de toutes les valeurs exige des sacrifices, le Conseil s'est arrêté à l'émission d'une certaine quantité d'obligations en petites coupures, remboursables dans trois ans, et portant intérêt de 7 à 8 0/0 environ.

La préférence serait, dans une assez large proportion, assurée aux actionnaires du Victor-Emmanuel, qui pourraient ainsi, en attendant que les bénéfices à répartir s'élèvent au-dessus des 4 1/2 0/0, montant de la garantie du gouvernement sarde, se faire un revenu moyen d'environ 6 0/0.

C. Devina.

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Hier, à sept heures et demie du soir, la machine du train-poste venant de Strasbourg à Paris a déraillé par suite de la rupture d'un cercle, à 10 kilomètres en deçà de Bar-le-Duc.

Sur l'avis qu'il en reçut, le sous-chef de gare est parti avec une machine de secours, en donnant l'ordre de ne laisser aucun train s'engager sur la voie.

Arrivé sur le lieu du déraillement, il s'est mis en devoir de remorquer le train-poste sur Bar-le-Duc.

Contrairement aux ordres donnés, un train de marchandises avait quitté la gare, et une collision a eu lieu à 3 kilomètres de Bar-le-Duc. Nous avons le regret d'annoncer la perte du mécanicien, du chauffeur et de deux ouvriers de la voie, montés tous quatre sur la machine de secours. Huit voyageurs ont été blessés.

D'après les dernières dépêches, les blessures de l'un d'eux paraissent être d'une certaine gravité.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Le *Journal du Loiret* annonce que la commission du conseil général des ponts et chaussées, chargée de l'examen du projet présenté par la compagnie concessionnaire du chemin de fer du Bourbonnais, a terminé son travail.

En ce qui concerne la double branche comprise entre Montargis, Corbeil et Moret, les conclusions du rapport de cette commission sont : que la lettre et l'esprit du cahier des charges de la concession imposent à la Compagnie l'obligation de placer la bifurcation *a Montargis même*, et qu'il y a lieu de lui prescrire en conséquence de modifier son projet et de présenter un tracé qui satisfasse à cette obligation.

Le même journal espère que ces conclusions seront adoptées par le conseil général des ponts et chaussées, puis sanctionnées par une décision ministérielle.

— Le chemin de fer de Nantes à Saint-Nazaire, dont la construction n'a pas duré plus d'un an, est très-avancé, et en voyant la diligence que l'on met à terminer les travaux, on peut espérer que la voie sera ouverte avant le mois de juillet.

Les huit stations sont presque achevées; la moins avancée est celle de Savenay. La gare de cette ville est sur de larges proportions, comme il convient à l'embranchement futur du réseau breton.

— L'embranchement de Rouen à Saint-Quentin, par Amiens, vient d'être mis à l'étude sur toute la ligne.

— On écrit d'Évreux :

« Les travaux pour la pose et l'achèvement de la deuxième voie sont complétement terminés sur la section d'Evreux et Mantes. Depuis plusieurs jours déjà, le service est organisé et fonctionne sur les deux voies. »

— On écrit de Turin :

« La Commission chargée du projet de loi relatif au nouveau cahier des charges de la Compagnie Victor-Emmanuel et à la grande percée du mont Cenis, vient d'être nommée par la Chambre des députés. La Commission est favorable à ce projet, qui touche aux intérêts les plus considérables du pays.

» Un seul commissaire aurait reçu de la majorité de son bureau la mission de combattre la loi, par le motif que trop d'avantages seraient assurés à à la Compagnie Victor-Emmanuel.

» Si les clauses du traité soumis au parlement sont dictées par un sentiment de prudence dont on ne saurait faire un grief à la Compagnie, elles nous semblent également favorables à la prospérité matérielle et à l'importance politique du royaume. Aussi le patriotisme connu de la Chambre ne permet-il pas de douter de son adhésion à cette loi, justement considérée par le ministère, dans son exposé des motifs, comme la plus vitale de celles qu'il ait présentées à la législature actuelle.

C. Devina.

BANQUE DE FRANCE.

SUCCURSALES.

Le journal *l'Ancre* de Saint-Dizier annonce que le Conseil de la Banque vient de décider l'établissement d'une succursale à Bar-le-Duc.

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER.

ORGANISATION ADMINISTRATIVE ET FINANCIÈRE.

(*Suite.*) (1)

Nous terminerons ce résumé par les relevés successifs des capitaux engagés à des époques différentes par l'Etat, les Compagnies, les départements, communes et divers, dans la construction de notre réseau des chemins de fer; ce relevé s'arrêtera comme le document ministériel dans lequel nous puisons nos renseignements officiels, au 30 juin 1855.

(Voir le tableau ci-dessous)

Les sommes engagées en 1847 disparaissent par suite de la liquidation des trois Compagnies de :

Lyon-Avignon.....	150.000,000
Fampoux-Hazebrouck	16,000,000
Bordeaux-Cette.....	140,000,000
Soit.....	306,000,000

Et en 1848 les sommes engagées disparaissent par suite de la liquidation de la Compagnie de Lyon, rachetée par l'Etat 200,000,000 de francs.

Les capitaux engagés par l'Etat dans les entreprises, sous forme d'allocations ou crédits généraux et budgétaires, s'élevaient à la fin de 1854 :

(1) Voir le *Journal des Chemins de fer* du 23 mai 1857.

Années.	Longueur du réseau.	Capitaux engagés par l'Etat, les Compagnies, les départements, communes et divers. Par année.	Total cumulé au 31 décembre	Années.	Longueur du réseau.	Capitaux engagés par l'Etat, les Compagnies, les départements, communes et divers. Par année.	Total cumulé au 31 décembre
1823.....	18	»	1.000.000	1842.....	2995	182.028.293	456.078.293
1826.....	75	10.000.000	11.000.000	1843.....	3012	32.035.564	488 113.857
1827.....	75	6.000.000	17.000.000	1844.....	3964	455.487.499	943.601.356
1828.....	142	»	17.000.000	1845.....	4447	523.420.575	1.467.021.931
1833.....	214	5.500.000	22.500.000	1846.....	5008	444.520.032	1.911.541.963
1834.....	214	1.000.000	23.500.000	1847.....	4702	272.751.007	1.638.790.970
1835.....	248	8.000.000	31.500.000	1848.....	4716	93.009.845	1.565.781.131
1836.....	292	8.000.000	39.500.000	1849.....	4716	13.409.050	1.559.190.799
1837.....	402	34.650.000	74.150.000	1850.....	4716	61.573.118	1.620.763.908
1838.....	1028	84.950.030	159.100.000	1851.....	4969	11.676.546	1.633.439.454
1839.....	572	4.050.000	163.150.000	1852.....	4914	550.670.969	2.181.372.493
1840.....	884	110.850.130	274.000.130	1853.....	8360	476.854.400	2.658.226.893
1841.....	885	49.670	274.050.000	1854.....	9213	130.873.436	2.789.100.329

Digitized by Google

Pour les études, à	2,786,597	
Pour les prêts...	58,600,000	
Subventions en argent.....	222,100,000	
En travaux :		
Crédits généraux.	680,456,000	
Crédits budgétaires.....	172,123,014	
Soit au total.....		1,136,065,611
dont il faut déduire les versements suivants à faire :		
Par les Compagnies.....	305,990,641	
Par les départements, communes, etc..	6,158,957	
Et pour non emploi.....	49,811,256	
Total.....		361,960,854
Ce qui réduit le total engagé à		774,104,757

Les Compagnies avaient aussi, au 31 décembre 1854, engagé une somme totale de 1,996,101,615 fr., en partant de 1823 avec un capital de 1,000,000 de francs.

Soit :		
Capital social.....		1,137,750,000
Emprunts particuliers depuis 1838.....		770,752,597
Prêts de l'Etat depuis 1837		58,600,000
Rentrées diverses depuis 1845		28,999,018
Total.....		1,996,101,615

Les départements, communes et divers avaient engagé, depuis 1845, la somme de 18,893,957 fr., répartis ainsi qu'il suit :

Vis-à-vis de l'Etat.....	6,158,957
— des Compagnies	12,735,000
Total.....	18,893,957

Ainsi, les Compagnies, l'Etat, les départements, etc., avaient engagé dans la construction des chemins de fer en 1854, année dans laquelle le réseau avait atteint une étendue de 9,213 kilomètres, une somme totale de 2,789,100,329 francs :

L'Etat.....	774,104,757
Les Compagnies....	1,996,101,615
Les départements, etc.	18,893,957
Total.....	2,789,100,329

Mais sur ce capital engagé il avait été dépensé, au 31 décembre 1854, par l'Etat, les Compagnies et les départements, 2,161,597,775 fr.

Les dépenses ou avances de l'Etat, non compris les prêts, présentaient à cette date les résultats suivants :

Sommes dépensées.

Etudes.....	3,500,123	
Subventions...	122,828,359	
Travaux remboursables.....	238,749,598	
Travaux non remboursables...	468,995,261	
Total.....		834,073,341
Dont il faut déduire :		
Remboursements de travaux effectués.....		203,993,526
Reste.....		630,079,815

Les Compagnies, à la même date, avaient dépensé 1,530,210,460 fr., dont voici le détail :

Travaux	1,326,366,934	
Remboursements...	203,843,526	
Total.....		1,530,210,460

Et les départements, 1,307,500 fr.

Les dépenses faites par l'Etat, les Compagnies, les départements, communes et divers, au 31 décembre 1854, sur un réseau de 9,213 kil., se résument donc comme suit :

Etat.....	630,079,815
Compagnies....	1,530,210,460
Départements...	1,307,500
Dépenses totales.	2,161,597,775

Les dépenses pour la construction se résument, au 31 décembre 1854, pour chacune des Compagnies, comme le porte le tableau suivant :

COMPAGNIES.	Par l'Etat.	Les Compagnies.	Les Départements.
Nord	43.085	267.681.966	»
Anzin-Somain	»	2.283.461	»
Entre-Sambre-et-Meuse	»	1.115.699	»
Est	112.216.675	271.283.512	»
Mulhouse à Thann	»	2.869.096	»
Paris, Saint-Germain, etc.	1.700.500	33.789.083	157.500
Paris-Rouen	»	68.594.301	»
Rouen-Havre	8.000.000	49.447.986	1.000.000
Dieppe-Fécamp	»	14.437.633	»
Ouest	55.227.747	72.163.264	»
Caen-Cherbourg	19.250.000	17.207.843	»
Orsay	2.905.069	6.304.554	»
Orléans, etc.	216.641.825	266.200.568	»
Paris-Lyon	61.046.984	204.325.490	»
Dôle-Salins	»	5.951.679	»
Genève	»	5.187.684	»
Méditerranée	100.941.619	130.896.908	»
Midi	15.050.000	33.332.562	»
Saint-Rambert	»	1.111.691	»
Grand-Central	»	61.493.048	»
Bordeaux-Teste	»	5.988.417	»
Graissessac	»	4.764.913	»
Ceinture	7.709.536	5.780.502	150.000
Total	591.823.620	1.530.210.460	1.307.500

Digitized by Google

Un dernier chapitre se rattache à l'organisation des Compagnies de chemins de fer, c'est l'organisation financière. Nous résumons la situation générale financière des Compagnies au 31 décembre 1854.

Les capitaux d'origines diverses : capital social, emprunts, prêts de l'Etat, subventions et rentrées diverses, s'élevaient au total de 2,215,936,615 fr. engagés et 1,776,553,570 réalisés.

Le capital social s'élevait à 1,137,750,000 nominalement et 882,380,300 fr. réalisé ; il se divisait en 2,391,500 actions; 1,808 actions avaient été amorties.

Les emprunts en obligations se montaient à 770,752,597 fr., dont 700,588,693 réalisés sur un nombre d'obligations émises de 1,625,955, dont 7,163 avaient été amorties.

Les prêts de l'Etat, nominaux et réalisés, s'élevaient à 52,600,000 fr., dont 20,545,856 avaient été remboursés.

Les subventions de l'Etat s'élevaient à 207,100,000 fr., sur lesquels 124,828,359 avaient été réalisés.

Les subventions autres que celles de l'Etat s'élevaient à 12,735,000 fr. nominaux, et 1,157,500 fr. réalisés, et les rentrées diverses donnant une somme de 28,999,018 fr.

L'Etat avait avancé 237,690,641 fr. de travaux et avait été remboursé de 203,843,526.

Les emprunts que les Compagnies étaient autorisées à émettre s'élevaient à 275,260,153; le capital garanti par l'Etat s'élevait à 937,375,000, soit une annuité de 37,358,000.

Ainsi se résume la situation générale financière des chemins de fer.

C. DEVINA.

(La suite au prochain numéro.)

COMPAGNIE IMPÉRIALE DES VOITURES DE PARIS.

Les actionnaires de la Compagnie impériale des voitures étaient de nouveau convoqués pour le 15 mai dernier, et une assemblée très-nombreuse et beaucoup plus calme que la précédente s'est réunie à la salle Saint-Cécile. La commission qui avait été nommée par assemblée du 15 avril a présenté un rapport très-développé, dans lequel elle a examiné la situation de la Compagnie, en indiquant les mesures qu'elle croyait nécessaires pour assurer le succès de l'entreprise. Ce rapport a été accueilli avec faveur, et les résolutions suivantes ont été votées *à l'unanimité*.

Première résolution.

L'assemblée générale approuve les comptes de l'exercice 1856.

Deuxième résolution.

L'assemblée générale approuve les conclusions du rapport qui vient d'être présenté au nom de la Commission qu'elle a nommée dans la réunion du 15 avril dernier.

En conséquence, elle proroge jusqu'au 30 juillet prochain les pleins pouvoirs donnés à la Commission, à l'effet, notamment :

1° De suivre auprès des autorités compétentes, de concert avec les administrateurs de la Compagnie, la négociation des modifications qui doivent être introduites au traité du 23 mars 1855, dans le sens indiqué par le rapport;

2° De préparer l'exécution, au point de vue industriel et financier, du plan exposé dans ledit rapport, et dont l'application serait la conséquence des avantages obtenus en faveur de la Compagnie.

La Commission pourra déléguer les pouvoirs ci-dessus à quelques-uns de ses membres.

Troisième résolution.

L'assemblée générale s'ajourne au 30 juillet prochain, pour entendre le rapport de la Commission, et délibérer sur toutes les propositions qui lui sont faites.

Quatrième résolution.

L'assemblée générale autorise les administrateurs-gérants de la Compagnie, conformément à l'art. 31 des statuts, à pourvoir aux besoins actuels et présents de la Société, par un emprunt consenti, soit dans la forme hypothécaire, soit par la création de titres d'obligations, soit pour tout autre moyen financier ; mais à la condition expresse que cet emprunt ne pourra jamais dépasser la partie du capital social non encore émise, c'est-à-dire 2,257,800 fr.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Midi. — 24 juin, assemblée à 4 heures.

Grand-Central. — 11 juin, assemblée générale ordinaire et extraordinaire à 3 heures.

Ardennes et Oise. — Assemblée générale ordinaire et extraordinaire, 13 juin, à 3 heures.

Chemin d'Orsay. — 17 juin, assemblée générale à 3 heures.

Lombards-Vénitiens. — 30 mai, assemblée générale ordinaire et extraordinaire à 9 heures, à Vienne. Dépôt, 40 actions.

Charleroy à la frontière. — 8 juin, assemblée ordinaire et extraordinaire à midi, à Charleroy.

Rivoli. — L'assemblée ordinaire a été ajournée.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

Sous-Comptoir des métaux. — 15 au 31 mai, émission à 115 fr. de 2,000 actions de 100 fr.

Gratz-Essac. — 18 au 31 mai, émission à 140 f. de 38,000 obligations de 250 fr. ; jouissance 1er novembre 1856 ; intérêt, 7 50. Le coupon du 1er mai, 3 75, vient en déduction du premier versement, qui se trouve réduit à 66 25. Le versement complémentaire de 70 fr. est payable le 1er août 1857.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en moins.
								%	%
ORLÉANS (1).	Du 11 au 20 mai	1134	1,178,760 »	953 »	1053	918,111 »	900 »	6.0	»
NORD (1).	11 — 20 — ...	795	963,102 »	1,230 »	795	833,952 »	1,074 »	15.1	»
OUEST (1).	11 — 20 — ...	950	331,011 »	890 »	876	738,253 »	842 »	6.4	»
EST (1).	11 — 20 — ...	1279	924,742 »	723 »	1069	790,011 »	739 »	2.2	2.1
LYON (1).	11 — 20 — ...	683	948,861 »	1,389 »	617	762,674 »	1,236 »	12.4	»
LYON-BOURBONNAIS (1).	11 — 20 — ...	255	248,232 »	973 »	253	180,596 »	708 »	37.4	»
MÉDITERRANÉE (1).	11 — 20 — ...	551	623,345 »	1,131 »	523	584,614 »	1,117 »	1.2	»
MIDI.	11 — 20 — ...	713	262,535 »	368 »	307	93,110 »	303 »	21.1	»
GRAND-CENTRAL.	11 — 20 — ...	135	51,054 »	» »	»	»	»	»	»
LYON A GENÈVE.	11 — 20 — ...	139	50,398 »	362 »	»	»	»	»	»
				» »	»	»	»	»	»

(1) PRÉLÈVEMENT FAIT DE L'IMPÔT SUR LA GRANDE VITESSE.

Digitized by Google

APPELS DE FONDS.

Autrichiens. — 1er au 10 juin, 100 fr. par action.

Madrid à Saragosse. — 1er au 15 juillet, 50 fr. par action. 1er au 15 octobre, 50 fr. — Un coupon de 5 fr. 15 c. par action sera déduit.

Banque de crédit pour le commerce et l'industrie à Vienne. — 1er juin 40 florins.

Bazin Léon Gay. — 1er juillet 1857, 100 fr. par action (versement de novembre différé.)

Franco-Suisse. — 15 mai au 1er juin, 50 fr. par action. Le coupon sera déduit.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Caisse générale des chemins de fer. — 28 avril, 46 fr. 40 c. solde du dividende de 71 fr. 40 c. par action pour 1856.

Est. — 1er juin, 12 50 par obligation 5 0/0; 7 50 par obligation 1856.

Nord. — 1er juillet, 40 fr. par action, solde du dividende 1856 de 56 fr.

Est. — 1er mai, 54 fr. solde du dividende 1856 de 74 fr. par action.

Lyon. — 1er avril, intérêts aux obligations 5 0/0 et 3 0/0. — 1er juillet, 43 fr. 40 c. complément du dividende 1856 de 81 fr. par action.

Méditerranée.—15 mai, 87 fr. par action solde du dividende 1856 de 117 fr.

Crédit mobilier. — 1er juillet, 90 fr. solde du dividende 1856 de 115 fr.

Crédit foncier. — 1er mai, intérêts aux obligations. 5 fr. du dividende 1856 de 17 50.

Victor-Emmanuel. — 20 mai, 3 fr. 65 c. par action, intérêts à 1/2 0/0.

Est de la Bavière. — 14 mai, 1 fr. 21 c. par action intérêts.

Gaz de Marseille. — 4 mai, 8 fr.

Pyrénées à Madrid. — 3 fr. 50 c. par action en même temps que l'échange des certificats.

Ports de Marseille. — 4 mai, 4 fr. 50 c.

Omnibus. — 1er juillet, solde du dividende de 55 fr. de 1856, soit 30 fr. par action.

Portes et Sénéchas. — 4 mai, 7 fr. 50 c. par action, solde 1856 de 15 fr. par action.

Est de la Bavière. — 14 mai, 1 fr. 21 c., soit à 1/2 0/0 aux actions, intérêts.

Banque de Darmstadt. — 1er au 30 avril, 80 fr. dividende 1856.

Franco-Suisse. — 1er juin, 3 fr. par action, intérêts en déduction du versement.

Forges de l'Aveyron (Decazeville). — 200 fr. dividende 1856-57.

Nouvelle-Montagne. — 1er juillet, 50 fr. première moitié du dividende 1856; 31 décembre, deuxième moitié.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Est. — 28 mai, tirage de 302 obligations Est, 203 obligations diverses. (Voir aux annonces.)

Ouest. — 6 juillet, remboursement du tirage du 15 décembre.

Nord. — 1er juillet 1857, remboursement du tirage du 1er mai. 1er janvier, remboursement du tirage des actions de Charleroy du 1er mai; et 1er août, remboursement des obligations d'ancien Boulogne, sorties le 1er mai.

Bourbonnais. — 1er juillet, amortissement des 117 obligations du tirage du 28 mai.

Sambre à l'Oise. — 1er juillet 1857, remboursement de 21 obligations 1853 sorties au tirage du 10 janvier.

Canal de Briare. — 16 juin, tirage d'obligations.

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 3 avril 1857.

Présidence de M. Ch. Callon.

M. Roy, membre de la Société, présente un nouveau modèle de locomotives et de wagons pour les chemins à petites courbes. Le principe essentiel de ce nouveau projet de matériel pour les lignes ferrées consiste en ce que les glissières des plaques de garde sont inclinées de manière à permettre aux roues de se déplacer, relativement au châssis du véhicule, et de rester normalement aux rails, quel que soit le rayon de la courbe. Aux paires de bielles extérieures pour la connexion des roues, M. Roy substitue une bielle unique placée dans l'axe de l'appareil, et reliant les roues couplées sous la machine, leurs essieux étant coudés en leur milieu.

Dans les wagons, M. Roy fait les essieux en deux pièces emmanchées l'une dans l'autre, de façon que dans les courbes chaque roue puisse avoir son roulement indépendant. M. Roy présente sur le bureau le modèle au dixième de sa machine et de son wagon, ainsi qu'une de ses boîtes à graisse avec glissière inclinée, prête à être mise en place.

M. Nozo, chargé de rendre compte à la Société de la publication intitulée *Portefeuille John Cockerill*, lit le rapport suivant : Ce *Portefeuille* paraît par livraisons; il en est aujourd'hui à sa 26e livraison; janvier et février 1857 viennent de paraître. La première livraison est relative à la locomotive du Semmering, dont les dessins ont figuré à notre grande Exposition universelle.

On se rappelle sans doute les immenses difficultés qu'avait à vaincre le chemin de fer de Vienne à Trieste pour franchir les alpes Noriques par le mont Semmering; le concours *universel* ouvert à Vienne pendant la construction du chemin, pour la fourniture de locomotives propres à son exploitation, et les résultats incomplets de ce concours.

La locomotive publiée par le *Portefeuille* et qui fait aujourd'hui le service régulier sur la section du Semmering, ne fut construite qu'après le concours de Vienne. Elle est due aux lumières et à l'expérience de l'habile ingénieur allemand M. Engerth.

Pour rappeler sans doute la belle part de collaboration fournie par le directeur et les ingénieurs de Seraing dans la réalisation des idées de M. Engerth, l'éditeur dit qu'après les résultats incomplets du concours, « des études » furent immédiatement commencées dans les » établissements de la Société John Cockerill, » sous l'inspiration de M. Guillaume Engerth, » conseiller impérial, directeur de la division » de mécanique des chemins de fer de l'em» pire d'Autriche, et avec le concours de » M. Kesler, directeur de l'établissement d'Ess» lingen, et de ses ingénieurs; chacune des » parties apportant à ce travail final et décisif » le tribut de son expérience et de ses lu» mières. »

Les succès de la locomotive de M. Engerth, construite d'abord au point de vue exclusif de l'exploitation du Semmering, furent tels qu'elle devint bientôt, en la modifiant quelque peu dans son principe, une locomotive excessivement puissante propre à l'exploitation des chemins tracés en pays de plaines.

Sans entrer dans tous les détails de construction de la locomotive Engerth, M. Nozo rappelle qu'elle comprend comme nouveauté les trois points suivants :

1° Connexion *intime* de la machine et du tender;

2° Articulation des deux bâtis en avant du foyer, ce qui permet de porter ce dernier sur le train articulé d'arrière en déchargeant d'autant le train d'avant;

3° Accouplement des essieux du train d'arrière avec ceux du train d'avant au moyen d'un triple engrenage. Par conséquent, possibilité de faire servir à l'adhérence toutes les roues de la machine et du tender.

Si l'engrenage paraît être une solution suffisamment pratique pour des tronçons analogues au passage du Semmering, où le service est spécial, et par conséquent où le matériel peut toujours être activement surveillé et parfaitement entretenu, il ne paraît plus en être de même pour des locomotives qui auraient à faire de très-grands parcours dans les conditions ordinaires de la traction. Dans ce dernier cas, en effet, et surtout si l'accouplement est nécessaire dans la plus grande partie de l'année, l'engrenage perd considérablement de son mérite: c'est au point même que toutes les locomotives puissantes à marchandises, système Engerth, fonctionnant sur les chemins français du Nord, de l'Est et du Midi, sont construites sans engrenage.

En dehors des locomotives spéciales du Semmering, nous ne trouvons quant à présent que les dix locomotives des lignes Nord-Belges qui soient construites avec engrenages et sur le type *Duc-de-Brabant* de l'Exposition universelle.

Le texte du *Portefeuille* donne toutes les conditions d'établissement des locomotives du Semmering, ainsi que les résultats des expériences de traction faites tant sur le plan incliné de Liége que sur le Semmering même.

Après la publication de la locomotive du Semmering vient celle d'une machine de bateau de 150 chevaux, montée sur le steamer l'*Ariane* faisant le service des voyageurs entre Cologne et Mayence.

Sur le Rhin, comme cela a lieu à peu près partout, chaque nouveau service qui s'établit, tout en rivalisant de confort et d'élégance avec les services existants, s'efforce avant tout d'offrir aux voyageurs les avantages d'une plus grande vitesse.

Entre Cologne et Mayence surtout, la lutte engagée sous le rapport de la vitesse est une lutte à outrance : pour gagner seulement quelques minutes sur le trajet, une Compagnie nouvelle ne recule devant aucun sacrifice.

C'est principalement à ce dernier point de vue qu'il faut envisager les machines de l'*Ariane*, construites par les établissements de Seraing. On comprendra dès lors aisément que le choix du système était la question la plus délicate du programme. Les machines dites de Penn ont paru aux ingénieurs de Seraing offrir un trop grand poids, un trop grand encombrement de pièces et d'assez grandes dif-

Digitized by Google

ficultés pour répartir convenablement les poids et éviter toutes chances de dislocation, surtout avec des coques plates aussi légères que celles des bateaux du Rhin. Dès lors on eut recours aux cylindres inclinés à 45°, en employant exclusivement le fer forgé pour la construction du bâti, et reportant les efforts sur la coque au moyen d'une combinaison de carlingues dans le bas et de poutres en tôle dans le haut, qui donne toutes garanties.

Les cylindres à 45° pour bateaux de rivière offrent encore, suivant les ingénieurs de Seraing, le précieux mérite de moins élever l'arbre des roues à pales, par conséquent de maintenir le centre de gravité aussi bas que possible, et de faciliter davantage la circulation sur le pont.

Le bâti, étudié avec soin, paraît fort heureusement combiné. « Il forme, dit le *Portefeuille*, » un tout tellement solidaire et homogène, les » formes des pièces et leurs dispositions sont » tellement en rapport avec la direction des » résultantes des forces diverses, qu'aucune » réaction n'a jusqu'à présent fatigué ou af- » faibli les membrures du bateau. »

Les pièces qui entrent dans la composition des bâtis indiquent une assez grande puissance dans les moyens de forgeage. L'arbre en deux pièces qui porte les roues à pales, présente cette particularité, qu'il est creux sur toute la longueur qui va de la manivelle du condenseur à l'extrémité de calage des roues.

Les tiroirs de distribution, d'ailleurs équilibrés comme poids, sont construits de façon à faire disparaître les effets de la pression de la vapeur sur leurs tables, et à rendre, par conséquent, le changement de marche aussi facile et aussi prompt que possible; conditions indispensables pour des bateaux de rivière à grande vitesse.

La disposition employée consiste à faire venir de fonte sur le dessus du tiroir une gorge circulaire parfaitement alésée; à placer dans cette gorge des segments semblables à ceux des pistons métalliques, et à pousser la face plane de ces segments contre le couvercle de la boîte à vapeur, au moyen de ressorts placés dans le fond de la gorge.

Tant que le montage relatif des pièces ne s'altère pas d'une manière trop sensible, par l'usure ou l'inégalité de tension des ressorts, il est certain que l'on doit obtenir l'effet cherché.

Les roues sont à pales mobiles.

Les chaudières sont du système tubulaire; la grille est incliné et a toute la longueur de la chaudière. Les tubes sont au-dessus du ciel du foyer, et, par conséquent, avec disposition à retour de flamme.

Après les machines de l'*Ariane*, le *Portefeuille* donne les dessins et description des machines conjuguées à deux couples de cylindres, système Woiff, haute pression, détente et condensation de la force collective de 50 chevaux, pour moteurs d'ateliers et usines.

Les préoccupations qui ont dirigé les ingénieurs de Seraing dans l'étude des machines conjuguées paraissent avoir été:

1° Arriver à un prix de revient moins élevé que celui des machines à balancier;

2° Diminuer l'importance des fondations et des bâtiments en isolant complétem la machine des murs;

3° Régulariser la vitesse autant que possible, sans recourir au balancier;

4° Permettre de faire fonctionner au moins la moitié de l'usine quand une avarie survient à l'une des machines.

La disposition adoptée consiste à placer les cylindres en l'air et l'arbre moteur près de sol. Chaque couple de cylindres est porté sur un bâti spécial, fortement boulonné aux fondations. Les deux bâtis sont reliés ensemble: dans le bas, par la maçonnerie seulement; dans le haut, par une forte entretoise assemblée aux plates-formes des bâtis qui reçoivent les cylindres.

Avec cette liaison incomplète des deux bâtis, il est certain qu'on doit compter sur une résistance parfaitement uniforme dans le massif des fondations.

L'arbre moteur est commun aux deux machines; il est porté sur deux paliers venus de fonte avec les cadres inférieurs de chacun des bâtis.

Il n'y a qu'un seul régulateur pour les deux machines, mais chacune d'elles porte sa double distribution et son système de condensation.

La vapeur, qui vient de la chaudière pour se rendre aux tiroirs de distribution, traverse les doubles enveloppes des deux cylindres de manière à les réchauffer aussi bien que possible, surtout le grand cylindre soumis à l'influence réfrigérante du condenseur.

En résumé, s'il est vrai que les machines conjuguées offrent les avantages que les ingénieurs de Seraing y rattachent, on peut dire aussi que pour des puissances de 50 chevaux, alors qu'on emploie quatre cylindres, quatre distributions et deux condenseurs, on arrive à une si grande complication qu'elle doit atténuer sensiblement l'importance des avantages.

Après les machines conjuguées viennent les belles machines d'épuisement des mines de Bleyberg.

Les machines sont à moyenne pression, détente et condensation de la force de 250 chevaux. Elles sont du système dit de Cornouailles, mais avec une détente poussée moins loin, dans le but de diminuer le poids des appareils, et, par conséquent, le prix de la machine. On a également fait usage de générateurs à bouilleurs au lieu de générateurs à foyer intérieur, comme au Cornouailles.

Les ingénieurs de Seraing ont pensé que l'intérêt du plus grand capital engagé, pour rentrer complétement dans les conditions des machines de Cornouailles, joint aux frais d'entretien, dépasserait l'économie retirée d'un accroissement de détente et de l'emploi de générateurs plus délicats que les générateurs ordinaires.

Aujourd'hui que de nombreux perfectionnements ont été introduits, tant dans la construction des machines que dans les travaux de chaudronnerie, il est à penser que l'établissement de Seraing pousserait la détente plus loin qu'il n'a osé le faire lors de l'établissement des machines de Bleyberg, et qu'il emploierait les générateurs à foyer intérieur, peut-être même les générateurs tubulaires; cela semble, du reste, assez clairement exprimé dans la description. La consommation des machines de Bleyberg, qui est d'au moins 1k,5, descendrait certainement au-dessous de 1 kilog., avec les améliorations indiquées, et produirait, par an, une économie approximative de 27,000 fr. pour une seule machine.

Comme système de machine d'épuisement, les ingénieurs ont reculé devant l'emploi de machines à action directe, principalement à cause du peu de solidité des terrains dans lesquels est percé le puits; ils ont préféré les machines à balancier, qui offrent le précieux avantage de pouvoir donner à la maîtresse tige des pompes une vitesse différente de celle du piston à vapeur; de reporter les efforts sur les fondations aussi loin que possible; de ne pas obstruer son orifice, et enfin d'éviter la condensation en enfermant la machine dans un bâtiment.

Le niveau inférieur de l'eau à épuiser est à 97 mètres de la galerie d'écoulement; la hauteur est divisée en trois étages, dont deux à pompes refoulantes de 37 mètres chacun, et un de 27 mètres en moyenne à pompes aspirante et élévatoire.

Le *Portefeuille* entre dans tous les détails d'établissement dynamique et mécanique des machines, calculs de l'effet utile, comparaison de l'effet théorique à l'effet pratique.

Ici doit se borner nécessairement l'analyse du *Portefeuille John Cockerill*, que M. Nozo s'était chargé de présenter à la Société; et quoiqu'il y ait un assez grand nombre de planches en avance sur le texte, il faut attendre la publication de ce texte avant de reprendre ce compte-rendu.

Voici, en tout cas, la nomenclature des appareils auxquels se rapportent les planches publiées :

Machine à bâti pyramidal et bielles en retour de la Monnaie de Bruxelles;

Machine à haute pression, détente sans condensation, de la force de 16 chevaux;

Machine soufflante à haute pression, de la force de 80 chevaux;

Tour a forer et à tourner les canons;

Locomotive *Duc-de-Brabant*, envoyée par la Société Cockerill à l'Exposition universelle de Paris;

Trains de laminoirs à tôles;

Machine de bateau pour navigation transatlantique;

Locomotives conjuguées faisant le service sur les plans inclinés de Giori (chemin de fer de Gênes à Turin);

Machine à polir les glaces;

Machine soufflante à balancier d'Evans, de 80 chevaux;

Pont à treillis sur la Meuse, à Maestricht (chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht).

En terminant son rapport, M. Nozo adresse ses félicitations à M. Pastor, directeur de Seraing, ainsi qu'à M. Brialmont, ingénieur en chef des constructions, pour la part qu'ils ont prise à cette intéressante publication; et il fait remarquer que, sans s'arrêter à la difficulté d'accompagner les planches d'un texte, M. Noblet a publié un grand nombre de machines intéressantes, que la simple inspection des figures laisse suffisamment étudier.

(La suite prochainement.)

L'Annuaire officiel des Chemins de fer pour 1857, par M. Petit de Coupray, formant un beau volume de 700 pages avec carte des chemins de fer de l'Europe, a paru le lundi 5 avril dernier, chez MM. Napoléon Chaix et Cie, propriétaires-éditeurs, rue Bergère, 20. — Prix : 5 fr. broché, et relié 6 fr. — *Franco* par la poste, 7 fr. — Envoyer un mandat sur Paris, ou des timbres postes. — Prix de la collection des sept volumes reliés, 42 fr.

Digitized by Google

BANQUE DE FRANCE.

CORPS LÉGISLATIF. — SESSION 1857.

Annexe au procès-verbal de la séance du 26 mai 1857.

RAPPORT

Fait au nom de la Commission (1) *chargée d'examiner le projet de loi ayant pour objet la prorogation du privilége de la Banque de France, par M. Devinck, député au Corps législatif.*

Messieurs,

Le projet de loi sur lequel nous venons vous soumettre notre opinion n'a pas seulement pour objet la prorogation du privilége de la Banque de France; il renferme, en outre, un contrat qui a pour but de faire verser dans le Trésor une somme de 100 millions en échange de la quantité de rentes nécessaire pour former la contre-valeur de ce versement.

C'est avec regret que votre Commission a trouvé réunies dans une même loi des dispositions dont les unes concernent la concession d'un privilége et dont les autres se rattachent à un contrat synallagmatique.

Permettez-nous de faire, dans notre rapport, la distinction que nous venons de vous signaler, et de nous occuper d'abord de ce qui, dans le projet, concerne la prorogation du privilége.

L'origine, l'histoire et l'organisation de la Banque de France sont rapportées dans l'exposé des motifs avec une exactitude, une lucidité et une précision qui nous dispenseront de revenir sur cette matière.

L'opinion publique tout entière a depuis longtemps rendu justice à la bonne administration de cette institution de crédit, qui, depuis plus de cinquante ans, fonctionne d'une manière admirable, et que les étrangers indiquent avec raison comme un exemple à imiter par les grandes places commerciales de l'Europe.

Art. 1er. Vous savez, Messieurs, que le privilége de la Banque de France a été prorogé par la loi du 30 juin 1840 jusqu'au 31 décembre 1857, en réservant au gouvernement la faculté insérée dans le paragraphe suivant :

« Néanmoins, le privilége pourra prendre fin ou » être modifié le 31 décembre 1855, s'il en est ainsi » ordonné par une loi votée dans l'une des deux ses- » sions qui précéderont cette époque. »

Aucun projet modificatif n'ayant été présenté dans le temps déterminé, le privilége ne doit prendre fin que le 31 décembre 1867.

Le gouvernement vous propose d'accorder une prorogation de trente années, de façon à faire durer la concession jusqu'en 1897.

Votre Commission, en se reportant aux précédents, a reconnu que jusqu'à présent il n'avait pas été fait à la Banque de concession aussi longue que celle qu'on vous propose, et elle en a trouvé la cause dans la nécessité qui s'est toujours révélée, d'apporter aux statuts fondamentaux des modifications importantes dans un délai qui, généralement, n'a pas excédé une période de dix années.

Nous étions dès lors unanimes pour demander une révision décennale. Lorsque nous avons dû formuler cette opinion d'une manière plus précise, nous avons rencontré des difficultés sérieuses.

Comment, en effet, apporter des modifications à un contrat sans arriver à la résolution du contrat lui-même, dans le cas où l'une des parties refuserait d'accepter ces modifications?

L'ordre logique du raisonnement nous conduisait donc à abréger la durée du privilége, si nous reconnaissions qu'il ne pouvait pas s'écouler quarante années sans qu'il fût nécessaire d'apporter des changements à l'organisation de la Banque de France.

Or, le projet même qui vous est soumis constate que la loi de 1840 a besoin aujourd'hui d'être modifiée longtemps avant l'échéance prévue de 1867. Dans l'exposé des motifs on reconnaît l'insuffisance du capital actuel, et on vous demande l'autorisation de le porter à 200 millions. C'est l'opinion publique, ajoutent MM. les commissaires du gouvernement, qui réclame cette augmentation.

En effet, elle est justifiée par le mouvement des opérations de ce vaste établissement. Vous verrez dans les tableaux qui vous ont été soumis, que la Banque, dont le montant des escomptes en effets de commerce n'était, en 1847, que de 1,814,759,000 fr., s'est élevé, en 1856, à 4,674,039,000 fr., et si on y comprend l'escompte au public des bons du Trésor, les avances sur effets publics, actions et obligations de chemins de fer et bons de monnaies, on trouve la progression suivante :

En 1847.....	1,853,898,510 fr.
En 1856.....	5,388,439,488

Ce développement extraordinaire, qui s'est produit depuis dix années, ne sera-t-il pas plus considérable encore dans les vingt années que nous allons parcourir, alors que la richesse publique se manifeste dans toutes les branches de l'agriculture, du commerce et de l'industrie?

Si l'on reconnaît actuellement la nécessité de l'augmentation du capital, peut-il être prudent de ne pas faire la réserve de pouvoir l'augmenter encore avant l'échéance de quarante années? Si le chiffre des opérations de la Banque a triplé depuis dix ans, pourquoi ne pas prévoir qu'un semblable effet pourra se produire encore, et comment se pourrait-il que le gouvernement si sage de l'Empereur montrât sur ce point moins de prévoyance que ceux qui l'ont précédé?

Indépendamment de la modification possible dans l'augmentation du capital social, il en est bien d'autres qui peuvent devenir nécessaires. Le projet actuel en est la preuve, puisqu'on propose d'autoriser la Banque à faire des avances sur des obligations du Crédit foncier, d'élever son escompte au-dessus de 6 0/0; puisque le Conseil d'Etat, en adoptant quelques-uns de nos amendements, a reconnu qu'il serait utile de lui prescrire, dans un temps donné, l'établissement d'une succursale au moins dans chaque département, de l'autoriser à faire des coupures en billets de 50 fr., de lui demander de ne faire payer à l'Etat que 3 0/0 du montant de ses avances. N'est-il pas possible que, dans quelques années, le gouvernement juge convenable d'étendre aux obligations des départements ou des grandes villes de France la facilité qu'il accorde pour les titres émis par la Société du Crédit foncier? Il peut reconnaître également la convenance de faire adopter telle autre mesure dont il est impossible de calculer maintenant la portée, et pour laquelle il est indispensable d'attendre l'expérience de la pratique.

Tels sont les motifs qui avaient déterminé votre Commission à proposer, sur l'art. 1er, un amendement ainsi conçu :

« Néanmoins, il (le privilége) pourra être modifié » le 31 décembre 1857, s'il en est ainsi ordonné par » une loi votée dans l'une des deux sessions qui pré- » céderont cette époque. »

Cette disposition additionnelle donnait au gouvernement une faculté semblable à celle insérée dans la loi du 30 juin 1840. C'était à lui seul qu'il devait appartenir d'apprécier la convenance d'en faire usage à l'échéance prévue.

Cet amendement a été rejeté.

La Commission, postérieurement à ce rejet, a été saisie par notre honorable collègue M. Lequien d'un amendement ainsi conçu :

« Les modifications que le gouvernement reconnaî- » trait nécessaire d'apporter dans les conditions d'ex- » ploitation de la Banque, pourront être faites par » une loi dans l'une des deux sessions qui précéde- » ront l'expiration de la première moitié de la nou- » velle prorogation accordée par la présente loi. »

La proposition contenue dans cet amendement rentrait dans les idées de la majorité de la Commission, qui voulait réserver à l'État la faculté de modifier les statuts et le mode d'opérations, plutôt que lui donner le pouvoir d'abréger la durée du privilége.

Nous avons donc adopté cet amendement en substituant à ces mots : *les conditions d'exploitation*, les expressions suivantes : *les statuts et le mode d'exploitation.*

Cet amendement a été rejeté par le Conseil d'État.

Art. 2 et 3.

Les art. 2 et 3, qui sont relatifs à la division du capital social et à la répartition des 91,250 nouvelles actions, n'ont pas soulevé d'objection.

Il est équitable d'attribuer aux propriétaires des 91,250 actions anciennes les titres nouveaux dont la valeur nominative sera de 1,000 francs, mais dont le prix d'émission est fixé à 1,100 fr., payables en une année et par trimestre.

Art. 4.

Sur l'art. 4, votre Commission avait proposé un amendement qui n'a pas été adopté par le Conseil d'État, et auquel elle attachait une grande importance.

Il formait un second paragraphe, et il était ainsi conçu :

« A dater du 1er juillet prochain, il sera fait sur le » montant des bénéfices un prélèvement de 15 0/0 » affecté à l'augmentation du capital social. »

Cette disposition avait pour objet d'arriver progressivement à l'augmentation du capital.

Cette augmentation, ne pouvant provenir que des bénéfices, avait sa raison d'être dans l'accroissement probable des affaires, qui exigeait naturellement un plus fort capital. Cette augmentation de capital devenait, pour ainsi dire, un contre-poids à la trop grande élévation du taux de l'escompte, que la Banque se trouvait dans la nécessité d'abaisser pour faire l'emploi de ses fonds disponibles.

Permettez-nous, pour expliquer notre pensée, de vous signaler ici la divergence d'opinions qui nous sépare des honorables rapporteurs du Conseil d'État sur le principe qu'ils ont développé dans l'exposé des motifs, relativement à l'emploi qu'une institution de crédit comme la Banque de France doit faire de son capital.

Ce capital ne doit pas être seulement un fonds de garantie, un cautionnement, et, en admettant cette idée pour le besoin du raisonnement, il faut de suite reconnaître que la garantie sera d'autant meilleure qu'il sera plus facile de la réaliser.

Le capital actuel de la Banque est de 108,250,750 fr. 14 c. Or, nous voyons dans son dernier bilan qu'elle a 65 millions en rentes et 55 millions en bons du Trésor.

Le projet de loi vous propose de faire l'emploi en rentes de 100 millions qu'elle demanderait à ses actionnaires.

Il résulterait de cet état de choses que, avec un capital de 200 millions, la Banque de France aurait plus de 220 millions placés en effets publics.

Nous n'ignorons pas qu'il en est ainsi en Angleterre; que la Banque de ce pays a remis son capital entier à l'État; que même elle lui a quelquefois prêté en outre jusqu'à 350 millions; mais nous croyons que, dans les moments de crise, une institution de crédit a besoin d'un capital disponible pour répondre aux besoins de diverse nature qui peuvent se produire. Si ce capital n'est qu'un fonds de garantie, ou bien s'il est immobilisé d'une façon ou d'une autre, l'établissement est moins bien placé pour venir en aide au commerce et à l'industrie.

Cette vérité n'est-elle pas suffisamment démontrée par l'expérience de ce qui s'est passé en 1856? La Banque de France, en rendant disponible une partie de son capital qui était placée en rentes, et en recevant en échange une quantité considérable d'or et d'argent, n'a-t-elle pas fait une opération utile?

C'est une erreur de penser que les avantages de la disponibilité ne sont certains que lorsque les fonds dont on dispose peuvent être échangés contre du numéraire ou des capitaux étrangers.

Le numéraire, comme toute autre marchandise, prend son niveau sur le cours des divers marchés du monde; il en est de même des capitaux, dont l'équi-

(1) Cette Commission est composée de MM. Ouvrard, *président;* Du Miral, *secrétaire;* Louvet, Bodin, Legrand, Busson, Devinck.

Les conseillers d'État, commissaires du gouvernement, chargés de soutenir la discussion du projet de loi, sont : MM. de Parieu, vice-président du Conseil d'État; Boinvilliers, président de section, et Vuitry.

Digitized by Google

libre s'établit d'après le mouvement des opérations financières qui se réalisent sur les principales places commerciales.

Postérieurement au rejet de notre amendement sur l'art. 4, nous en avons reçu un de notre honorable collègue M. Chevalier; il est ainsi conçu :

« A partir de la promulgation de la présente loi, » lorsque les bénéfices dépasseront 6 0/0, il sera fait » sur le surplus un prélèvement de 10 0/0 pour être » effectué à l'augmentation du capital. »

Les termes de cette proposition n'étaient pas, suivant nous, assez précis sur le point de savoir si le prélèvement devait avoir lieu lorsque les bénéfices excéderaient 6 0/0 du capital nominal de 200 millions, ou du capital à sa valeur vénale, qui représente actuellement 550 millions.

La Commission, en adoptant cet amendement, a cru devoir le modifier en disant :

« Lorsque les bénéfices dépasseront 10 0/0 du capital » nominal. »

Cet amendement a été rejeté par le Conseil d'État.

Art. 7.

L'ancien art. 6 du projet qui devient l'art. 7 de la loi, donne à la Banque la faculté de faire des avances sur les obligations émises par la Société du Crédit foncier.

Nous devons placer ici un amendement de notre honorable collègue M. de Jouvenel; il ainsi conçu :

« La Banque de France sera tenue de mettre à la » disposition du Crédit foncier jusqu'à concurrence » de cent millions, contre dépôt de pareille somme en » lettres de gage. »

Les lettres de gage énoncées dans cette proposition sont évidemment les obligations du Crédit foncier comprises dans l'art. 6 de la loi.

L'honorable auteur de la proposition voudrait seulement rendre obligatoire pour la Banque ce qui dans la loi n'est que facultatif. Il voudrait en outre déterminer le chiffre des avances.

Ces deux idées sont contraires au principe de la liberté d'action qui doit être laissée à une institution de crédit comme la Banque de France. L'amendement a été rejeté par la Commission.

Art. 8.

L'art. 8 a pour objet de permettre à la Banque, si les circonstances l'exigent, d'ajouter un droit de commission au taux de ses escomptes et des intérêts de ses avances.

La Commission a reconnu que cette autorisation était nécessaire, alors que, sur les diverses places de l'Europe, l'intérêt de l'argent montait au-dessus de 6 0/0. N'est-il pas évident en effet que si ce taux est plus élevé en Angleterre qu'en France, les capitaux émigreront dans une forte proportion, et que la Banque se trouverait dans la dure nécessité, soit de ne plus admettre que des effets à 60 jours de date, soit de refuser partie des bordereaux qui lui seraient présentés ? Il est préférable pour un commerçant de payer exceptionnellement un intérêt plus fort. C'est donc un véritable régulateur qu'il est question de donner à la Banque, avec lequel elle pourrait se défendre contre les demandes exagérées de capitaux.

Ce sera pour elle encore un moyen d'engager les commerçants à resserrer leurs affaires, lorsqu'elle leur verra prendre une trop grande extension.

Nous avons cependant apporté une modification à cet article. Il nous paraissait difficile de fixer un droit de commission dont l'échelle serait graduée proportionnellement au nombre de jours que les échéances auraient à courir. S'il devait d'ailleurs en être ainsi, ce droit de commission, devenant par le fait un droit annuel, ne serait plus en réalité qu'une élévation du taux de l'escompte. C'est par ce motif que nous avons cru qu'il était plus juste et plus vrai d'autoriser purement et simplement la Banque de France à porter au-dessus de 6 0/0 le taux de l'escompte.

Notre amendement a été accepté, et le nouvel article 7 est ainsi conçu :

« La Banque de France pourra, si les circonstances » l'exigent, élever au-dessus de 6 0/0 le taux de ses » escomptes et l'intérêt de ses avances. »

Un de nos honorables collègues, M. Lequin, nous a proposé d'ajouter à cet article le paragraphe suivant :

« Les bénéfices qui seront résultés pour la Banque » de l'exercice de cette faculté, seront déduits des » sommes annuellement partageables entre les action- » naires et ajoutés au fonds social. »

La Commission a donné son adhésion à cette disposition, qui a pour objet d'apporter un correctif à l'abrogation indirecte de la loi de 1807, en ne permettant pas que le bénéfice provenant d'une augmentation sur le taux de l'escompte soit distribué aux actionnaires.

Nous voulions donner à la Banque de France la faculté d'établir un tarif différentiel d'escompte proportionnellement à la longueur des échéances.

Nous proposions, en outre, de dire que la longueur des échéances ne pourrait être réduite au-dessous de quatre-vingt-dix jours.

La première de ces propositions avait pour but de fixer, pour les effets à courts jours, un taux plus modéré que pour ceux à long terme, afin d'abaisser la moyenne des échéances du portefeuille de la Banque et de lui donner ainsi une plus grande somme de titres liquides ou de fonds disponibles. Cette mesure aurait encore eu pour résultat d'engager les sociétés financières et les banquiers, en procédant de cette façon, à faciliter le mouvement de la circulation.

Dans la discussion devant le Conseil d'Etat, les avantages d'un tarif différentiel n'ont pas été contestés; mais on a fait observer que la Banque de France avait actuellement le droit de l'établir, qu'il n'était dès lors pas nécessaire de lui donner une faculté qu'elle possédait.

La seconde disposition a été l'objet d'un amendement proposé par notre honorable vice-président M. Reveil, et par notre honorable collègue M. Germain Thibaut, président de la Chambre de commerce de Paris. Ils nous ont déclaré que les commerçants attachaient la plus grande importance à ne plus être sous le coup de ces décisions imprévues de la Banque, prévenant le public qu'elle ne peut plus, à partir de telle époque, accepter que les effets à soixante jours de date. Nous regrettons que cette dernière proposition ait été rejetée par le Conseil d'Etat.

Art. 9.

Le Conseil d'État a accepté un amendement que nous avons introduit sous le n° 9, et qui est ainsi conçu :

« La Banque de France aura la faculté d'abaisser à » 50 francs la moindre coupure de ses billets. »

Il a pour objet de permettre à la modeste épargne de conserver ses économies en un billet tout aussi bien qu'en numéraire, ce qui rendra cette partie du numéraire disponible et le fera parvenir naturellement dans le réservoir commun de la Banque de France. Or, c'est augmenter indirectement la quantité du numéraire qui est nécessaire pour la circulation, que de le faire arriver dans les caisses d'une institution de crédit pouvant le porter sur les points de la France où se manifestent les besoins. C'est, en outre, mettre dans la circulation tout le numéraire qui serait échangé contre des billets de 50 francs ; c'est, enfin, une facilité donnée aux ouvriers et employés qui ont besoin d'envoyer dans leur pays et pour l'entretien de leur famille, une somme de 50 francs, et qui, dans ce moment, sont obligés d'expédier des espèces ou de prendre un bon de la poste.

Art. 10.

Suivant un amendement que nous avons proposé, la Banque de France aurait dû, dans un délai de dix ans, à partir de la promulgation de la présente loi, avoir une succursale dans chaque département.

Elle était tenue de l'établir dès que l'utilité en aurait été déclarée par un décret rendu dans la forme des règlements d'administration publique. Le Conseil d'État a modifié cet amendement de la manière suivante :

« Dix ans après la promulgation de la présente loi, » le gouvernement pourra exiger de la Banque de » France qu'elle établisse une succursale dans les dé- » partements où il n'en existerait pas. »

Il est, en effet, très-important pour activer la circulation des capitaux, aussi bien que celle du numéraire, d'établir des succursales dans les villes commerciales ou industrielles qui n'en possèdent pas encore; c'est un moyen puissant de faire abaisser le taux de l'intérêt et d'attirer dans la caisse de la Banque le numéraire dont il lui est facile alors de faire une distribution plus utile.

Nous avions pensé qu'il était juste de faire à la Banque de France, pour la circulation des billets, l'application de l'art. 6 de la loi des finances que vous venez de voter. Mais, dans la discussion qui s'est produite devant nous au Conseil d'État, nous avons reconnu que la taxe annuelle de douze centimes devant être supportée par le propriétaire du titre, par le bénéficiaire et non par le débiteur, il n'était pas possible de réclamer à la Banque de France le paiement de cet impôt.

Art. 11.

C'est une disposition nouvelle introduite dans la loi par votre Commission, et qui a pour but d'apporter une modification importante à une des stipulations du traité qui se trouve annexé au projet de loi, et qui est relative aux intérêts du compte courant du Trésor. Nous avons abaissé de ½ à 3 0/0 le taux de ces intérêts.

Nous demandions, en outre, qu'ils fussent calculés, non pas seulement sur le solde dont le Trésor était débiteur, mais encore sur celui dont il pouvait être créancier. Le Conseil d'État a rejeté cette dernière partie de notre proposition. L'amendement définitif est rédigé comme suit :

« Les intérêts qui seront dus par le Trésor, à rai- » son de son compte courant, seront réglés sur le » taux fixé par la Banque pour l'escompte du papier » de commerce, mais sans qu'ils puissent excéder » 3 0/0. »

Art. 12. Il est relatif au règlement d'administration à intervenir, et n'a pas subi de modification.

Avant de terminer notre rapport sur la partie qui concerne l'organisation de la Banque, nous devons vous parler d'un contre-projet qui a été présenté par l'honorable M. de Kervéguen. Nous n'entrerons pas à ce sujet dans des explications détaillées, par le motif que les principales questions qu'il traite sont exposées dans les développements auxquels nous venons de nous livrer, et que l'une d'elles reçoit une solution favorable, en partie du moins, par la création, dans un certain délai, de succursales dans les départements où il n'en existerait pas encore.

Telles sont, Messieurs, les dispositions qui, dans le projet de loi, concernaient la prorogation du privilége de la Banque de France.

Nous avons, avec intention, laissé de côté les articles 5 et 6, qui, dans notre pensée, forment une convention entièrement distincte, dans laquelle sont déterminées les conditions d'un emprunt.

Les deux premiers paragraphes de l'art. 5 avaient donné lieu à diverses observations qui n'ont pas arrêté la majorité.

Nous avons fait, sur le 3e paragraphe, une modification portant plutôt sur la forme que sur le fond, en demandant que les rentes données à la Banque fussent créées et non prises dans celles de la Caisse d'amortissement, dont il n'est pas permis de disposer, puisque diverses lois le défendent de la manière la plus expresse.

Suivant le projet, ces rentes devaient être transférées au prix de 75 fr. Nous avons trouvé que ce taux n'était pas assez élevé; en effet, le cours de la rente 3 0/0 était, il y a moins d'un an, à 76 fr., il était à 86 fr. après le coup d'État, et ce n'est pas au moment où la France vient de conquérir, par l'énergie et la sagesse de son gouvernement, une grandeur politique qui la place au premier rang; ce n'est pas au moment où la richesse du pays se révèle de toutes parts et se manifeste par un accroissement de revenus publics qui dépasse les prévisions, qu'il était possible d'admettre pour nos rentes 3 0/0 un taux de 75 fr. qui serait venu, pour ainsi dire, former une limite au cours des effets publics.

Nous avons proposé de prendre, pour base du prix, le cours moyen de la rente durant le dernier trimestre de 1859, en fixant un minimum de 85 fr. Le Conseil d'État a fait une légère modification à la première partie de cet amendement, en proposant de

Digitized by Google

dire que les rentes seraient transférées à la Banque de France au cours moyen du mois qui précédera chaque versement; mais, en même temps, il a maintenu le minimum de 75 fr.

Postérieurement à ce rejet, nous avons adopté un amendement de notre honorable collègue M. Chevalier, proposant d'élever le minimum à 80 fr.

Cet amendement a été rejeté.

Nous venons, Messieurs, de vous rendre compte des travaux de la Commission. Si nous les résumons, nous trouvons que des modifications nombreuses sont apportées au projet de loi.

La première ne porte que sur la forme de la rédaction en ce qui touche les rentes à transférer à la Banque de France.

La seconde concerne le prix de ces rentes, qui n'est plus déterminé à l'avance, mais d'après le cours moyen du mois qui précédera le versement, sans que ce prix puisse être au-dessous de 75 fr.

La troisième a pour objet de remplacer la faculté de prendre une commission par l'élévation du taux de l'escompte dans certaines circonstances exceptionnelles.

La quatrième a pour but de faire verser dans le fonds social, et en augmentation de ce fonds, le résultat qui peut provenir d'une surélévation dans le taux de l'escompte.

La cinquième autorise l'émission de billets de banque de 50 fr.

La sixième oblige la Banque de France à établir, dans le délai de dix ans, une succursale dans les départements où il n'en existerait pas.

La septième abaisse à 3 0/0 le taux des intérêts du compte courant du Trésor.

Un amendement, auquel la Commission attachait la plus grande importance, a été rejeté par le Conseil d'État : c'est celui qui donnait au gouvernement la faculté de modifier la concession après une période de vingt années.

La majorité de la Commission n'a pas changé d'opinion sur ce point ; elle a conservé la ferme conviction que le gouvernement avait tort de ne point se réserver ce moyen de prévoyance ; mais, en présence des améliorations considérables qui sont introduites dans la concession du privilége de la Banque, elle vous propose l'adoption du projet de loi.

PROJET DE LOI

Portant prorogation du privilége de la Banque de France.

(Nouvelle rédaction adoptée par la Commission et le Conseil d'État.)

Art. 1er. Le privilége conféré à la Banque par les lois des 24 germinal an XI, 22 avril 1806 et 30 juin 1840, dont la durée expirait le 31 décembre 1867, est prorogé de trente ans et ne prendra fin que le 31 décembre 1897.

Art. 2. Le capital de la Banque, représenté aujourd'hui par 91,250 actions, sera représenté désormais par 182,500 actions, d'une valeur nominative de 1,000 fr. chacune, non compris le fonds de réserve.

Art. 3. Les 91,250 actions nouvellement créées seront exclusivement attribuées aux propriétaires des 91,250 actions actuellement existantes, lesquels en devront verser le prix à raison de 1,100 fr. par action dans les caisses de la Banque, trimestre par trimestre, dans le délai d'un an au plus tard, à partir de la promulgation de la présente loi.

L'époque du premier paiement et les conditions auxquelles les actionnaires pourront être admis à anticiper les paiements ultérieurs, seront fixées par une décision de la Banque.

Art. 4. Le produit de ces nouvelles actions sera affecté, jusqu'à concurrence de 91,250,000 fr., à la formation du capital déterminé par l'art. 2, et, pour le surplus, à l'augmentation du fonds de réserve actuellement existant.

Art. 5. Sur le produit *desdites actions*, une somme de 100 millions sera versée au Trésor public dans le courant de 1859, aux époques qui seront convenues entre le ministre des finances et la Banque.

Cette somme sera portée en atténuation des découverts du Trésor.

Le ministre des finances est autorisé à faire inscrire sur le grand-livre de la dette publique la somme de rentes 3 0/0 nécessaire pour l'emploi de ladite somme de 100 millions.

Un fonds d'amortissement du centième du capital nominal desdites rentes sera ajouté à la dotation de la Caisse d'amortissement.

Les rentes seront transférées à la Banque de France au cours moyen du mois qui précédera chaque versement, sans que ce prix puisse être inférieur à 75 francs.

Art. 6. Sur les rentes inscrites au Trésor au nom de la Caisse d'amortissement, et provenant des consolidations au fonds de réserve de l'amortissement, il sera rayé du Grand-Livre de la dette publique une somme égale à celle des rentes créées par l'article précédent.

Les rentes seront définitivement annulées en capital et arrérages, à dater du jour où les rentes nouvelles seront transférées à la Banque.

Art. 7. La faculté accordée à la Banque de faire des avances sur effets publics français, sur actions et obligations de chemins de fer français, sur obligations de la ville de Paris, est étendue aux obligations émises par la Société de Crédit foncier.

Les dispositions générales qui régleront le mode d'exécution du paragraphe précédent devront être approuvées par un décret.

Art. 8. La Banque de France pourra, si les circonstances l'exigent, *élever au-dessus de 6 0/0* le taux de ses escomptes et l'intérêt de ses avances.

Les bénéfices qui seront résultés pour la Banque de l'exercice de cette faculté, seront déduits des sommes annuellement partageables entre les actionnaires et ajoutés au fonds social.

Art. 9. La Banque de France aura la faculté d'abaisser à 50 francs la moindre coupure de ses billets.

Art. 10. Dix ans après la promulgation de la présente loi, le gouvernement pourra exiger de la Banque de France qu'elle établisse une succursale dans les départements où il n'en existerait pas.

Art. 11. Les intérêts qui seront dus par le Trésor, à raison de son compte courant, seront réglés sur le taux fixé par la Banque pour l'escompte du papier de commerce, mais sans qu'ils puissent excéder 3 0/0.

Art. 12. Un règlement d'administration publique déterminera, à l'égard des actionnaires incapables et des actionnaires en retard de versement, les mesures nécessaires à l'exécution de la présente loi.

PROJET DE TRAITÉ

Entre le Trésor public et la Banque de France.

Art. 1er. Les arrérages des rentes qui seront délivrées à la Banque, en exécution de la loi portant augmentation de son capital, courront à partir du premier jour du semestre qui suivra la livraison de ces rentes, sauf bonification à la Banque à raison de 4 0/0 l'an de l'intérêt pour le temps compris entre cette époque et celle des versements.

Art. 2. En réciprocité des avantages qui résultent pour la Banque de ce qu'elle reçoit en compte courant les encaisses disponibles du Trésor, la Banque s'engage, pour la durée de son privilége, à faire au Trésor, au fur et à mesure de ses besoins, des avances qui pourront s'élever à quatre-vingts millions, y compris les cinquante-cinq millions restant à rembourser sur le prêt prorogé par le traité du 3 mars 1852.

Le maximum de ces avances sera réduit à soixante millions, au moyen des remboursements annuels stipulés audit traité.

Des bons du Trésor renouvelables de trois mois en trois mois seront délivrés à la Banque en garantie de ses avances.

Art. 3. Les sommes qui seront portées au débit du Trésor, en vertu de cette convention, se composeront, jusqu'à due concurrence, avec celles qui formeront le crédit de son compte courant soit à Paris, soit dans les succursales, de manière que les intérêts dus par le Trésor ne soient calculés chaque jour que sur le solde dont il sera réellement débiteur.

Art. 4. Les intérêts du compte courant ainsi établis seront réglés sur le taux fixé par la Banque pour l'escompte du papier de commerce, mais sans qu'ils puissent excéder 4 0/0.

Art. 5. Si le Trésor venait à retirer ses fonds en compte courant, la Banque serait affranchie des engagements qu'elle contracte par le présent traité.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

CORPS LÉGISLATIF. — SESSION 1857.

RAPPORT

Fait au nom de la Commission (1) *chargée d'examiner le projet de loi relatif aux avances sur dépôts d'obligations foncières faites par la Société du Crédit foncier de France, par M. Desmaroux de Gaulmin, député au Corps législatif.*

Messieurs,

La Société du Crédit foncier, qui a pour objet de faire aux propriétaires d'immeubles des prêts hypothécaires remboursables, en général, par annuités et à long terme, a, comme vous le savez le droit d'émettre des obligations ou lettres de gage pour une valeur égale au montant des sommes qui lui sont dues hypothécairement par les emprunteurs. Mais on lui a donné aussi, en révisant ses statuts, un droit nouveau; on lui a accordé l'autorisation de recevoir en dépôt des capitaux, et on lui a permis d'en utiliser une partie pour faire des avances sur les obligations foncières. L'art. 2 des nouveaux statuts, du mois de juin 1850, est ainsi conçu : « La Société est » autorisée à recevoir, avec ou sans intérêts, des ca» pitaux en dépôt. Ces capitaux pourront être em» ployés, jusqu'à concurrence du cinquième de leur » montant, à faire, suivant des conditions détermi» nées en Conseil d'administration, et pour un terme » qui n'excédera pas 90 jours, des avances sur obli» gations émises par la Société. Le surplus sera inté» gralement versé au Trésor en compte courant, au » taux d'intérêt qui sera fixé par le ministre des fi» nances. » Cette disposition permet à la Société du Crédit foncier de se procurer des fonds pour organiser une caisse d'avances sur obligations; mais cette caisse ne saurait avoir une marche régulière et facile si on la laissait soumise aux règles du droit commun en matière de prêt sur gage.

On sait, en effet, que, pour empêcher la fraude, le législateur ne reconnaît de privilége au créancier sur l'objet remis en gage entre ses mains, qu'autant qu'un acte enregistré constate le prêt et la nature de cet objet; et même, lorsque toutes ces formalités ont été remplies, le créancier est encore tenu, à défaut de paiement à l'échéance, de s'adresser à la justice pour pouvoir disposer du gage.

Comme règle générale, ce sont là d'excellentes garanties prises contre la mauvaise foi, et, sans nul doute, ces dispositions rigoureuses sont utiles pour conserver à tous les créanciers la fortune de leur débiteur, qui, en principe général, est leur gage commun.

Mais lorsqu'il s'agit d'une espèce de prêt fait dans des conditions où la fraude n'est pas à craindre, et lorsqu'en même temps il y a intérêt pour le débiteur et pour le créancier à faire disparaître les dispositions rigoureuses du Code Napoléon, le législateur ne peut-il pas admettre une exception à la règle générale? C'est ce qui a été fait déjà en faveur de la Banque de France. L'ordonnance du 15 juin 1834,

---

(1) Cette Commission est composé de MM. Reveil, *président*; le comte Le Hon (Léopold), *secrétaire*; le comte de Flavigny, Dupont (Paul), Drouot, Desmaroux de Gaulmin, le baron de Veauce.

Les conseillers d'État, commissaires du gouvernement, chargés de soutenir la discussion du projet de loi, sont : MM. Charlemagne et le baron Quinette.

Digitized by Google

rendue en exécution de la loi du 17 mai de la même année, a déclaré que les art. 2074, 2075 et 2078 du Code Napoléon ne seraient pas applicables aux avances faites par la Banque de France sur dépôts d'effets publics. La Société de Crédit foncier demande la même dispense pour sa caisse de prêts sur dépôts d'obligations foncières. C'est là l'objet du projet de loi qui vous est soumis.

Dans ce cas, comme pour la Banque de France, le danger d'une fraude n'est pas à craindre; la régularité des opérations de la Société de Crédit foncier, qui sont constatées jour par jour, la présence à la tête de cette Société d'un gouverneur et de sous-gouverneurs nommés par l'Empereur, donnent toute certitude qu'il n'y a pas de préjudice possible pour les tiers par une antidate.

On ne saurait donc voir le danger qu'il y aurait à céder à la demande de la Société de Crédit foncier et à déclarer que les art. 2074, 2075 et 2078 ne seront pas applicables aux avances faites par cette Société sur dépôt d'obligations foncières.

Cependant, il est bon de faire connaître au Corps législatif les objections qui ont été présentées sur l'institution même de la caisse de prêts sur dépôt d'obligations, autorisée par l'article 2 des statuts de la Société de Crédit foncier, et dont il s'agit ici de faciliter les opérations.

On a dit à ce sujet : « N'y a-t-il pas quelque chose de peu convenable à voir la Société de Crédit foncier organiser une caisse d'avances sur ses propres obligations, et se charger ainsi, en cas de non paiement à l'échéance, de faire vendre les obligations qui lui ont été données en gage, s'exposant, par ces ventes, à déprécier elle-même ses propres valeurs? Cela n'est-il pas surtout fâcheux dans un moment où ces obligations se négocient au-dessous du taux d'émission, dans un moment surtout où le Crédit foncier ne prête plus à la propriété immobilière qu'en remettant à l'emprunteur des obligations ou lettres de gage qu'il lui laisse le soin de négocier à ses risques et périls? Et ne peut-on pas dire que cette Société, en ne se chargeant pas de placer elle-même ses obligations, fait naître ainsi le mal auquel elle demande qu'on porte ici remède? Tout le mal vient, dit-on, de ce que les prêts se font en obligations, et non en argent. »

Votre Commission a pensé qu'on pouvait répondre que la Société de Crédit foncier, lorsqu'elle prête à la propriété immobilière, ne peut pas opérer comme un particulier qui prête avec ses capitaux. Le capital de cette Société doit toujours rester libre et lui servir en quelque sorte de cautionnement.

C'est donc par l'émission d'obligations ou lettres de gage que cette Société s'est procuré jusqu'à ce jour les soixante-dix-neuf millions qu'elle a prêtés à la propriété immobilière, et c'est par le rôle d'intermédiaire qu'elle a pu ramener à la terre une partie des capitaux qui s'éloignent du prêt hypothécaire ordinaire.

Sans nul doute, il serait plus favorable aux emprunteurs que la Société se chargeât toujours de placer elle-même ses obligations; mais elle ne manque pas à sa mission lorsqu'elle les remet directement aux emprunteurs, leur laissant ainsi le soin d'en opérer la négociation. Il est bon de rappeler à ce sujet que M. le ministre des finances avait, le 4 juillet 1854, dans un rapport à l'Empereur, exprimé le désir que la Société de Crédit foncier pût substituer le prêt en lettres de gage au prêt en argent, afin qu'elle s'exonérât de l'obligation d'emprunter d'une main pour prêter de l'autre.

Cette faculté de prêt en obligations lui a été formellement accordée; elle ne fait, lorsqu'elle en use, que se conformer à l'art. 51 de ses statuts, et marcher en même temps sur les traces des sociétés allemandes, dont les prêts se font en lettres de gage. Prêter en obligations n'est donc point une innovation, et il ne serait pas possible d'y faire une objection sérieuse, si ces valeurs se négociaient facilement au taux d'émission. Votre Commission est persuadée que la dépréciation des obligations foncières, nuisible non-seulement aux emprunteurs, mais au développement des opérations de la Société de Crédit foncier elle-même, ne tient pas à une cause qui leur soit propre. Ces titres ne font que subir le contre-coup du haut prix de l'argent depuis quelques années, et elles partagent le sort de beaucoup d'autres bonnes valeurs dont le placement est également difficile; mais, en tout cas, cette dépréciation des obligations, toute fâcheuse qu'elle est, ne peut pas être une objection contre le projet de loi qui vous est soumis. C'est au contraire dans le moment où ces titres sont en souffrance qu'il est bon d'en favoriser le placement en encourageant les avances qui peuvent leur être faites, et leur permettent ainsi de choisir l'époque favorable à leur négociation; c'est là ce qu'a pensé votre Commission, après s'être livrée à un examen approfondi du projet de loi. Les renseignements fournis par l'honorable gouverneur du Crédit foncier, qui a bien voulu se rendre dans son sein, et qu'elle a écouté avec beaucoup d'intérêt, l'ont confirmée dans l'opinion que ce projet avait pour but et aurait pour résultat de venir très-utilement en aide aux porteurs d'obligations, en facilitant les avances à faire sur ces valeurs, et en diminuant les frais toujours supportés par le débiteur; et, comme c'est un pas fait dans une voie d'amélioration, votre Commission me charge de vous proposer l'adoption du projet de loi qui vous est soumis.

PROJET DE LOI

Concernant les avances sur dépôts d'obligations foncières faites par la Société du Crédit foncier de France.

Art. 1er. Les art. 2074, 2075 et 2078 du Code Napoléon ne sont point applicables aux avances sur dépôts d'obligations foncières que la Société du Crédit foncier de France est autorisée à faire par l'art. 2 de ses statuts.

Art. 2. Le privilége de la Société du Crédit foncier, sur l'obligation donnée en nantissement, résulte de l'engagement souscrit par l'emprunteur dans la forme prescrite par les articles 3 et 5 de l'ordonnance royale du 15 juin 1854, relative aux avances faites sur effets publics par la Banque de France.

Art. 3. A défaut de remboursement, dès le lendemain de l'échéance, la Société du Crédit foncier peut, sans qu'il soit besoin de mise en demeure faire procéder, par le ministère d'un agent de change, à la vente du titre, conformément aux dispositions du même article 5 de l'ordonnance précitée.

PAQUEBOTS A VAPEUR TRANS-ATLANTIQUES

CORPS LÉGISLATIF. — SESSION 1857.

Annexe au procès-verbal de la séance du 25 mai 1857.

RAPPORT

Fait au nom de la Commission (1) *chargée d'examiner le projet de loi ayant pour objet d'autoriser le ministre des finances à concéder l'exploitation de trois grandes lignes de correspondance, au moyen de paquebots à vapeur, entre la France et l'Amérique, par M. le comte P. de Chasseloup-Laubat, député au Corps législatif.*

Messieurs,

Au mois de mai 1850, un projet de loi fut présenté aux Chambres pour établir une navigation rapide entre la France et les Amériques.

Trois lignes principales devaient être établies :

Une du Havre sur New-York;

Une partant alternativement de Bordeaux et de Marseille sur les Antilles, avec embranchement d'un côté sur le golfe du Mexique et la Nouvelle-Orléans, et de l'autre sur Cartagène et Chagres;

Enfin, une dernière ligne partant de Saint-Nazaire sur Rio-Janeiro, avec une annexe allant toucher Montevideo et Buenos-Ayres.

« La navigation à vapeur, disait l'exposé des motifs » de ce projet, a fait de tels progrès depuis quelques » années, que les questions naguère encore douteuses » se trouvent résolues. De grands espaces ont été » parcourus en peu de jours par des bâtiments à va- » peur; plusieurs ont déjà fait de nombreuses tra- » versées d'Angleterre en Amérique, et il n'est bruit » que de projets d'établissements nouveaux formés » chez nos voisins pour correspondre avec toutes les » parties du globe.

» Au milieu de ce mouvement imprimé à des entreprises éminemment utiles, la France ne saurait demeurer inactive; notre commerce souffrirait nécessairement des retards que les communications de nos ports avec l'Amérique éprouveraient, tandis que celle de nos concurrents deviendraient chaque jour plus nombreuses et plus rapides. Il y a donc pour nous nécessité absolue de marcher dans la même voie, et de ne pas nous y laisser devancer plus longtemps par d'autres nations. »

C'est par un assentiment complet dans les Chambres que ce projet fut accueilli, et, au nom de la Commission à laquelle l'examen en était confié, M. de Saivandy écrivait :

« La pensée qui a dicté le projet de loi est natio- » nale; elle sert également les intérêts politiques et » les intérêts commerciaux du pays...

» A Liverpool a dû s'ouvrir le 1er juin avec l'appui » d'une subvention considérable du gouvernement, » un service bi-mensuel sur Halifax que des lignes » secondaires vont mettre en communication avec » toutes les parties du Canada et des Etats-Unis.

» A Southampton, en face des côtes de France, à » quelques heures du Havre, s'organise avec le même » appui, sous le titre de Compagnie royale des Malles » à vapeur (the royal Mail-Steam pack and Compa- » ny), une Compagnie qui se charge de transporter » deux fois par mois les malles royales et les cor- » respondances, ainsi que les passagers, dans toutes » les parties des Antilles anglaises, des colonies espa- » gnoles de la côte Ferme et de la Guyane anglaise. » La Jamaïque sera son principal point d'arrivée et » de ravitaillement. Des lignes inférieures rayonne- » ront au nord sur Saint-Thomas, Porto-Rico, la » Havane, et de là sur Mobile, la Nouvelle-Orléans, » sur Tampico, la Vera-Cruz; d'autres, au midi, sur » Chagres, Carthagène, et les eaux de Cayenne.

» L'Amérique centrale sera donc exploitée tout » entière, et déjà les lignes anglaises unissent Para, » Fernambouc, Rio-Janeiro; d'autres s'établissent » jusque dans l'océan Pacifique, reliant le Chili à » Guatemala au Mexique, pressant de tous les efforts » du génie britannique les deux flancs de l'isthme » de Panama...

» Le marché des Etats-Unis est pour la France le » plus important de tous. Il y a là des intérêts consi- » dérables; ils sont communs à toutes les parties du » territoire, et chaque jour doit continuer à les éten- » dre, en ajoutant au progrès et aux besoins des na- » tions américaines.

» Le rivage de l'Atlantique, qui fait face au nôtre, » a des rapports nombreux d'intérêt d'idées, de » croyances avec nous. Toute l'Amérique espagnole » aime notre génie, notre littérature, notre langue, » La France appelle naturellement l'attention et la » confiance des peuples. Ceux de l'Amérique savent » la part que nous avons eue à leurs nouvelles des- » tinées, ne fût-ce que par la masse d'idées que nous » avons jetée dans le monde. En dépit de quelques » collisions accidentelles, leurs penchants, leurs rap- » ports nous sont acquis. Si donc nous ne les lais- » sons pas solliciter incessamment par une concur- » rence privilégiée, si d'autres que nous ne leur pré- » sentent pas exclusivement les moyens de commu- » nication et de transport faciles, fréquents, réguliers, » nous conserverons à tout le moins et probable- » ment nous augmenterons le mouvement croissant » des commandes de l'Amérique, de ses produits, » de ses matières précieuses, de ses passagers, et de » leurs capitaux vers la France. Maintenant nous » ne pouvons plus prendre les devants. Bristol, Li- » verpool, Londres, Southampton, nous ont préve-

(1) Cette Commission est composée de MM. le comte de Chasseloup-Laubat, *président*; Ancel, *secrétaire*; le marquis de Mortemart, Randoing, Canaple, Levasseur, le baron de Jouvenel.

Les conseillers d'Etat, commissaires du gouvernement, chargés de soutenir la discussion du projet de loi, sont : MM. de Parieu, vice-président; Boinvilliers, président de section; Stourm et Gréterin.

Digitized by Google

» nus ; mais nous ne devons pas ajouter des retards » nouveaux à de trop longs retards. »

Et le projet de loi fut voté à la Chambre des députés par une immense majorité, et à la Chambre des pairs, à l'unanimité.

28 millions furent mis à la disposition du ministre de la marine pour construire 18 bâtiments à vapeur, de la force de 450 et 220 chevaux ; et le ministre des finances fut autorisé à traiter avec une Compagnie qui se chargerait de faire le service du Havre à New-York, à condition de recevoir à titre de paiement une subvention qui pourrait s'élever jusqu'à 880 fr. par force de cheval.

Dix-sept années se sont écoulées, Messieurs, depuis que ces choses se passaient, et la France attend encore ses paquebots transatlantiques !

Voici, en effet, ce qui est arrivé : la ligne du Havre à New-York ne trouva pas de soumissionnaire, la subvention fixée par la loi ayant paru trop faible.

Après cinq ans d'études, d'essais, on reconnut que les constructions entreprises aux frais de l'Etat n'offraient pas tous les éléments d'un bon service et ne pouvaient réaliser les espérances qu'on avait conçues ; les bâtiments étaient trop lourds et d'une marche trop lente (1) ; d'ailleurs, les progrès de l'Angleterre dans les constructions navales (2), les nécessités nouvelles qui se révélaient et qu'on n'avait pu apprécier dans le principe, changeaient déjà les conditions de cette grande entreprise : aussi, en 1845, le gouvernement se vit-il forcé de saisir les Chambres d'un nouveau projet de loi.

« L'art de la navigation par la vapeur, disait l'exposé des motifs du 29 mars 1845, a fait depuis 1840 » des progrès immenses. Trois faits importants se » sont produits, qui doivent profondément modifier » la construction des navires en offrant des voies plus » rapides et plus économiques aux transports sur mer. » Nous voulons parler de la substitution du fer au bois » dans les constructions navales ; de l'application de » l'hélice comme propulseur aux bâtiments à vapeur, » et de l'emploi des chaudières tubulaires à la place » des chaudières à parois planes. »

Le gouvernement demanda en conséquence à être autorisé à traiter avec des Compagnies commerciales pour l'exploitation au moyen de paquebots soit à vapeur, soit à voiles et à vapeur, de quatre lignes principales de correspondances partant *de France* et aboutissant à Rio-Janeiro, à la Martinique ou à la Guadeloupe, à la Havane et à New-York (art. 1er du projet.

On n'hésita pas sur la nécessité d'abandonner le système de la loi de 1840. On reconnut en effet que, tandis que les paquebots construits en exécution de cette loi ne pouvaient parcourir en moyenne que 8 milles (3) l'heure, et ne faisaient le voyage de New-York qu'en 15 ou 16 jours, les paquebots anglais avaient une vitesse de 10 milles, et faisaient leur traversée en 13 à 14 jours ; qu'ils continueraient donc à prendre les lettres et les passagers, tandis que nos navires, allant et venant à vide, compromettraient autant l'honneur de notre marine qu'ils serviraient peu nos intérêts commerciaux et politiques.

On fit alors remarquer qu'il serait désirable que toutes les lignes fussent desservies par des bâtiments d'une plus forte puissance. Pour la ligne de New-York, c'était une nécessité : « La Compagnie anglaise » chargée du service de Liverpool à Boston a déjà, » disait-on, construit des bâtiments de 550 chevaux, » quoique son contrat n'en exige que de 300. La Compagnie qui dessert New-York a été plus loin encore. » Les perfectionnements permettent d'employer avec » avantage des machines de 600 chevaux de force » nominale, qui peuvent être portées à 700 chevaux » de force effective. C'est le type qu'il faudrait » adopter ; il pourrait nous donner pour quelque » temps la supériorité sur les autres peuples... (1); » et l'on concluait à l'adoption du projet de loi, toutefois en déterminant que les quatre lignes partiraient du Havre, de Saint-Nazaire, de Bordeaux et de Marseille, et aboutiraient à New-York, à Rio-Janeiro, à la Martinique ou à la Guadeloupe et à la Havane.

L'époque avancée de la session n'ayant pas permis la discussion de ce projet, l'année suivante vit se formuler un autre rapport de la même Commission, qui, cette fois, n'imposait plus au gouvernement l'obligation de prendre les points de départ déterminés précédemment, mais se bornait à l'autoriser à concéder quatre lignes principales de correspondance, *partant d'un ou de plusieurs ports* de l'Océan et *d'un des ports* de la Méditerranée, et aboutissant à Rio-Janeiro, à la Martinique ou à la Guadeloupe, à la Havane et à New-York.

La fin de la législature vint encore mettre obstacle à la discussion de cette proposition. En 1847, deux nouveaux projets de loi furent présentés : par le premier, le gouvernement demandait l'approbation d'un traité passé entre le ministre des finances et la Compagnie Hérout et de Handel, et aux termes duquel la Compagnie se chargeait du service du Havre à New-York, moyennant la remise qui lui était faite, au lieu de subvention, de quatre paquebots construits en exécution de la loi de 1840, paquebots qui n'en restaient pas moins la propriété de l'Etat. Par le second projet, il réclamait l'autorisation de passer avec une ou plusieurs Compagnies des traités pour l'exploitation, au moyen de paquebots soit à vapeur, soit à voiles et à vapeur, de trois lignes principales de correspondances partant de Saint-Nazaire, de Bordeaux et de Marseille, et aboutissant à Rio-Janeiro, à la Martinique ou à la Guadeloupe et à la Havane.

A ces trois lignes principales devaient être jointes des lignes secondaires dirigées sur la Plata, sur la Guyane, et sur les ports de la mer des Antilles et du golfe du Mexique.

Le projet relatif au traité avec la Compagnie Hérout et de Handel, pour le service du Havre à New-York, fut adopté. Le second, celui qui prescrivait l'établissement des trois lignes du Brésil, des Antilles et de la Havane, auxquelles la Commission ajouta un prolongement jusqu'à la Nouvelle-Orléans, ne fut pas discuté ; et l'année suivante, les événements qui ont bouleversé la France ne permirent pas d'en reprendre la discussion.

Cependant, la Compagnie Hérout et de Handel avait établi entre le Havre et New-York le service qui lui avait été concédé. Dans de mauvaises conditions, il faut bien le dire, n'ayant à sa disposition que des paquebots incapables de lutter avec ceux de l'Angleterre et de l'Amérique, après d'impuissants efforts elle fut contrainte d'abandonner son entreprise.

C'est ainsi, Messieurs, que se sont écoulées les dix-sept années qui nous séparent du jour où, pour la première fois, le gouvernement vint saisir la Chambre d'un projet éminemment national, et qui, après avoir été si favorablement et si unanimement accueilli, est pourtant resté si stérile.

Si nous vous avons rappelé ce passé, quelque pénible qu'il puisse être pour notre amour-propre, c'est qu'il renferme des enseignements qui ne doivent pas être perdus pour nous ; c'est aussi que notre pays a eu assez d'autres succès dans le monde et a assez montré, quand il s'est agi de sa marine militaire, que ses progrès ne le cédaient à ceux d'aucune puissance, pour qu'on n'ait point à lui dissimuler qu'il a échoué dans la réalisation d'un de ses projets ; c'est enfin qu'aujourd'hui, dans les circonstances favorables où il est placé, le gouvernement qui vient vous demander de reprendre cette grande affaire des paquebots transatlantiques, peut offrir à cette entreprise toutes les conditions qui seules doivent lui permettent de lutter avec les peuples qui nous ont devancés dans cette voie.

La pensée que le discours de l'Empereur vous exprimait à ce sujet, au commencement de la session, et à laquelle vous avez unanimement applaudi, ne pouvait donc rencontrer dans la Commission que vous avez choisie pour examiner le nouveau projet, qu'une entière approbation et qu'un désir bien vif de voir réaliser enfin les espérances du pays.

Ce projet se borne à vous demander *d'autoriser le ministre des finances à s'engager, au nom de l'État, au paiement d'une subvention annuelle qui ne pourra, dans aucun cas, excéder la somme de quatorze millions, pour l'exploitation de trois lignes de correspondances au moyen de paquebots à vapeur entre la France et*

1° *New-York ;*

2° *Les Antilles, le Mexique, Aspinwal et Cayenne ;*

3° *Le Brésil et Buenos-Ayres.*

Mais l'exposé des motifs et le cahier des charges préparé par M. le ministre des finances, et qui est « *joint au projet de loi comme un document nécessaire et un moyen pour vous d'apprécier les conditions et les charges d'une entreprise à laquelle l'État doit fournir une subvention annuelle considérable* » (1), font connaître que les services seraient établis ainsi :

1° La ligne des Etats-Unis, partant du *Havre* toutes les deux semaines, aboutirait à *New-York*, avec escale à *Cherbourg*, pour y prendre et y déposer la correspondance et les voyageurs ;

2° La ligne des Antilles, partant deux fois par mois de *Saint-Nazaire* pour la Martinique, et aboutissant à Aspinwall, serait dirigée de Saint-Nazaire à Saint-Thomas, de Saint-Thomas à la Guadeloupe, et de la Guadeloupe à la Martinique.

Trois services annexes auraient les itinéraires :

1° *De Saint-Thomas à Sainte-Marthe ou Carthagène ;*
De Sainte-Marthe ou Carthagène à Aspinwal.

2° *De Saint Thomas à Porto-Rico ;*
De Porto-Rico à la Havane ;
De la Havane à la Vera-Cruz ;
De la Vera-Cruz à Tampico ;

3° *De la Martinique a Cayenne.*

3° La ligne du Brésil, partant deux fois par mois de *Bordeaux* pour Rio-Janeiro, serait dirigée de Bordeaux à Lisbonne, de Lisbonne à Gorée, de Gorée à Bahia ou Fernambouc, et de Bahia ou Fernambouc à Rio-Janeiro.

Un service annexe unirait

Rio-Janeiro à Montevideo ;
Montevideo à Buenos-Ayres.

Ainsi, trois points de départ pour toutes les lignes de nos paquebots transatlantiques :

Le Havre, avec escale à Cherbourg, pour les Etats-Unis ;

Nantes (*Saint-Nazaire*), pour les Antilles, le golfe du Mexique et Aspinwal ;

Bordeaux, pour le Brésil et Buenos-Ayres ; et, lorsque la *marée ne permettrait pas* de partir de Bordeaux ou de remonter jusqu'à ce port, les bâtiments pourraient stationner à *Richard* (art. 1er du cahier des charges).

Le nombre et la force des navires employés à ces divers services seraient *au minimum* et avec des vitesses moyennes de :

5 navires pour la ligne de New-York, de 750 chevaux, 11,5 nœuds par heure ;
5 navires pour la ligne des Antilles, de 600 chevaux, 10,5 nœuds par heure ;

(1) Ces résultats n'étaient point dus, il faut le dire, à des vices d'exécution, mais aux conditions imposées par la loi de 1840, qui avait voulu que les bâtiments à vapeur de l'Etat pussent au besoin porter de l'artillerie. Les Compagnies anglaises avaient été soumises également, par leurs contrats, à construire des bâtiments capables de porter de l'artillerie ; mais elles furent bientôt dispensées de remplir cet engagement, et, intelligentes des vrais besoins du commerce, elles s'empressèrent d'établir ces navires rapides qu'elles ont sans cesse perfectionnés depuis.

(2) La substitution du fer au bois pour la construction des coques, en qui a permis d'obtenir des réductions importantes dans les poids, et, dès lors, des augmentations considérables de capacité, la suppression des balanciers pour les machines à mouvements directs, etc.

(3) Le mille est le tiers de la lieue marine de 20 au degré.

(1) Rapport de M. Lanjuinais, 4 juin 1845. On estimait *à 1,200 francs par force de cheval la subvention à donner.*

(1) Exposé des motifs, page 4.

Digitized by Google

7 navires pour la ligne du Brésil, de 450 chevaux, 9,5 nœuds par heure;
5 navires pour la ligne annexe d'Aspinwal, de 400 chevaux, 10,5 nœuds par heure;
5 navires pour la ligne annexe de Tampico, de 400 chevaux, 9 nœuds par heure;
4 navires pour la ligne annexe de Buenos-Ayres, de 200 chevaux, 8,5 nœuds par heure;
4 navires pour la ligne annexe de Cayenne, de 200 chevaux, 8 nœuds par heure.

26 navires ayant au minimum une force de 12,700 chevaux (art. 17, 19 et 20).

Enfin, la durée de la concession serait de vingt années à partir de l'époque à laquelle les services auraient établis, et la concession aurait lieu par voie d'adjudication avec publicité et concurrence, toutefois sous la réserve que les concurrents devraient être agréés par une commission instituée à cet effet.

Si, dans les six mois qui suivront la promulgation de la loi, l'adjudication demeurait sans effet, le ministre des finances pourrait concéder directement l'exploitation des lignes (art. 42 et 40).

Telles sont, Messieurs, les dispositions principales du cahier des charges, qui a été joint au projet de loi pour vous mettre à même, comme le dit l'exposé des motifs, d'apprécier les conditions de l'entreprise à laquelle l'État doit fournir une subvention considérable.

La première de ces dispositions, celle qui est relative aux lieux de départ, en France, des trois lignes qu'on propose d'établir, n'a pas reçu l'approbation de votre Commission, soit qu'elle l'ait examinée au point de vue des rapports commerciaux déjà existants dans les trois ports dont il s'agit, soit qu'elle l'ait envisagée surtout à un point de vue plus élevé, plus général, enfin uniquement national.

En effet, si l'on consulte les documents de la douane, documents dont nous joignons quelques fragments à ce rapport, on est obligé de reconnaître qu'en donnant à Nantes la ligne des Antilles, et à Bordeaux celle du Brésil, le projet contrarie les courants commerciaux actuels, et que peut-être ainsi, non-seulement il n'attirera pas dans ces deux ports le trafic étranger que notre position géographique en Europe aurait dû nous procurer si nous avions organisé, dans de bonnes conditions, de rapides communications avec les Amériques, mais encore qu'il laissera échapper une portion notable de nos propres produits au profit d'entreprises étrangères dont notre commerce lui-même sera forcé de rester tributaire.

Permettez-nous, Messieurs, pour rendre notre pensée plus saisissable, d'entrer à ce sujet dans quelques détails.

Le Havre, Nantes, Bordeaux, Marseille, sont les quatre grands ports qui absorbent la majeure partie de notre commerce extérieur. Lorsqu'on veut connaître l'importance relative de ces places par rapport au commerce qui se fait avec un pays étranger, on doit interroger le tonnage à l'entrée et à la sortie de chacune de ces places, des navires chargés de *provenance* ou à *destination* de ce pays.

C'est ce que nous avons fait, et quelques chiffres vous suffiront pour parfaitement comprendre le résultat de nos recherches et les conséquences qu'il faut en tirer.

La ligne qu'on appelle des Antilles (1) comprend principalement, vous le savez, le commerce avec les possessions espagnoles, le Mexique, Haïti, la Martinique, la Guadeloupe et Vénézuela. Le commerce général, importation et exportation réunies de ces contrées, avec la France, s'est élevé, en 1855, à 196 millions de francs.

Maintenant, si vous voulez connaître comment ce commerce s'est réparti en tonnage entre nos quatre grands ports de commerce, vous trouverez pour :

	Entrés.	Sortis.	Total.
Le Havre.....	67,706t	37,433t	105,143t
Nantes.....	9,465	8,170	17,635
Bordeaux.....	16,677	20,615	37,292
Marseille.....	39,360	23,016	62,376

De telle sorte que *Nantes*, désignée par le cahier des charges pour point de départ de la ligne des Antilles, est précisément le port qui a le moins de relations commerciales avec les contrées que les paquebots de cette ligne ont pour objet d'entretenir et d'augmenter.

Quant à la ligne du Brésil, qui dessert principalement le Brésil, l'Uruguay et Rio de la Plata, le commerce général de la France avec ces contrées s'est élevé en 1855 à 148 millions (1).

Et le tonnage s'est réparti de la manière suivante, pour :

	Entrés.	Sortis.	Total.
Le Havre.....	26,469 t.	25,351 t.	51,820 t.
Nantes.....	2,079	1 293	3,372
Bordeaux.....	1,300	8,280	9,580
Marseille.....	31,346	17,192	48,538

Pour cette ligne du Brésil, dont le point de départ serait fixé à Bordeaux par le cahier des charges, on voit également que ce port est un de ceux dont le commerce offre le moins d'importance avec les contrées avec lesquelles on veut établir des communications rapides.

Mais, Messieurs, s'il s'agissait seulement de détourner plus ou moins le courant actuel du commerce d'un de nos ports sur un autre, s'il s'agissait uniquement de répartir le mouvement de notre trafic autrement que ne l'ont fait et le temps et les intérêts naturels; quelque regrettable que cela nous parût en effet, nous pourrions pourtant nous en moins inquiéter; mais, ne vous y trompez pas, la question n'est pas là, et elle ne se laisse pas ainsi resserrer dans ces limites.

Ainsi, vous venez de voir que presque tout notre commerce avec le Brésil passait par le Havre et Marseille; eh bien, que peut-il, que doit-il résulter de l'établissement du point de départ de cette ligne à Bordeaux? Que désormais ce commerce ira chercher ce port, où il trouvera tout organisé le service des paquebots français?... Nous le voudrions, mais nous n'osons l'espérer. En effet, si nous examinons avec soin les divers éléments dont se composent nos échanges avec le Brésil, et qui ne se sont pas élevés à une valeur de moins de 96 millions en 1855, nous sommes amenés à reconnaître que le courant d'affaires qui s'est divisé en quelque sorte entre le Havre et Marseille, a sa raison d'être dans la nature même des produits qui en font l'objet.

Les douanes vous diront que les cafés, les sucres du Brésil, arrivés à Marseille, se sont en grande partie répandus dans tout le bassin de la Méditerranée, et quelle part nos tissus de laine, de soie, de coton, notre mercerie et tous les objets de prix qui peuvent payer un fret élevé, ont eue dans nos exportations à Rio-Janeiro.

Par ses rapports avec le Levant, avec toutes les côtes d'Italie, par sa proximité de la Suisse, de Lyon, de Saint-Étienne, de Nîmes (2), Marseille devait donc tout naturellement s'emparer d'une partie du commerce du Brésil, et c'est ce qu'elle a fait; de même que la force des choses devait amener une autre portion de ce commerce au port le plus rapproché de Paris, qui chaque jour prend une importance industrielle et commerciale plus grande.

Or, voici ce qui s'est passé pendant ces longues années d'ajournement pour l'établissement de nos paquebots: l'Angleterre a redoublé d'efforts, et Southampton et Liverpool ont organisé d'admirables services pour les deux Amériques; de ce port, dont l'accès est facile à toute heure, partent chaque semaine des navires qui viennent *gratuitement* chercher au Havre les riches produits qui demandent à être transportés à grande vitesse. Ce n'est pas tout: la Sardaigne elle-même nous a devancés, et Gênes a établi sur le Brésil un service de paquebots à vapeur subventionné par le gouvernement, et qui, faisant escale à Marseille, doit porter à Rio-Janeiro et en rapporter tout ce que le commerce a intérêt d'expédier rapidement.

Est-il probable, est-il possible que nos navires, placés à Bordeaux, puissent y attirer ce double courant de notre commerce qui s'écoule aujourd'hui vers la Manche et la Méditerranée? Et n'est-il pas plus à redouter que les navires anglais conservent toute leur clientèle, ne l'augmentent même, tandis que, d'un autre côté, Gênes, au grand détriment de Marseille, viendra chercher nos propres produits, s'emparera d'une partie du commerce de la Méditerranée avec l'Amérique du Sud, commerce dont Marseille a pu garder la meilleure part tant qu'elle ne s'est pas trouvée en présence d'un service étranger subventionné de paquebots à vapeur.

En examinant donc, uniquement au point de vue des relations commerciales existantes aujourd'hui, la division des lignes telle qu'elle résulterait des prévisions de l'exposé des motifs, nous avons pensé que ces prescriptions détruiraient déjà par elles seules les chances favorables de la lutte que nos services nationaux auront à soutenir.

Mais, comme nous vous l'avons indiqué, la question, à un point de vue plus élevé, nous a bientôt paru s'agrandir, et devoir être placée sur un terrain tout autre que celui d'une répartition plus ou moins en harmonie avec les intérêts commerciaux de tel ou tel port; et nous nous sommes demandé quelles devraient être, d'une manière absolue, les conditions les plus incontestables de succès pour la grande entreprise dont nous voulons, avec le gouvernement, doter le pays.

Nous nous sommes rappelé, Messieurs ce que nous vous avons fait connaître en commençant ce rapport, qu'en 1840 on pensait, comme on le disait alors, que « *la navigation à vapeur avait fait de tels progrès, que les questions naguère douteuses se trouvaient résolues* », et nous nous sommes rappelé que, à peine cinq ans après, les nouveaux progrès de l'art imposaient l'obligation de renoncer aux navires qu'on avait établis à grands frais, et de modifier entièrement les conditions de construction; enfin nous nous sommes rappelé que, chaque année, les essais des autres peuples et nos propres efforts étaient venus montrer combien il était téméraire de croire posséder le dernier mot de la science sur ces grands instruments de la civilisation moderne.

Mais, au milieu de tous ces changements, il est un fait incontestable, c'est que pas un instant, depuis le jour où l'on a reconnu la possibilité de traverser les mers au moyen de navires à vapeur, on n'a cessé *d'augmenter*, et la capacité de ces navires, et la force de leurs moteurs; et on est arrivé à leur donner des dimensions et une puissance que, quelque temps auparavant, on croyait presque chimériques (1).

(1) Par le projet de 1840, la ligne des Antilles était donnée alternativement à Bordeaux et à Marseille. Dans le rapport de 1845, on l'attribuait à Bordeaux; enfin, en 1857, la Commission proposait de la diviser en laissant à Bordeaux la ligne de la Havane sur la Nouvelle-Orléans, et à Marseille celle de la Martinique.

(1) On pourrait ajouter quatorze millions de francs pour la côte occidentale de l'Afrique, moins le Sénégal; mais, comme la ligne ne touchera qu'à Gorée, et que d'ailleurs le commerce des arachides occupe une place importante dans nos importations de la côte occidentale, commerce qui se fait principalement avec Marseille, on a pu négliger cette somme. Nous n'ignorons pas qu'en ajoutant aux tableaux que nous avons présentés le commerce de quelques provenances, on peut modifier les chiffres que nous donnons et que nous avons exactement relevés sur les états publiés par l'administration des douanes: mais cela ne saurait avoir beaucoup d'importance, et la proportionnalité qui résulte de nos relevés resterait sensiblement la même.

(2) Sur 9,600,000 fr. de soieries exportées de France au Brésil en 1855, 5,690,000 fr. ont été fournis par nos fabriques; sur 5,176,000 fr. de tissus de laine, 3,450,000 fr.

(1) En 1840, des bâtiments de 450 chevaux, faisant le trajet du Havre à New-York en quinze jours, paraissaient presque le terme du possible. En 1845, on demandait une force de 600 chevaux et un trajet de treize jours. On indiquait plus tard une puissance de 700 chevaux comme devant nous assurer une supériorité complète sur nos concurrents. Aujourd'hui, le projet de cahier des charges veut un *minimum* de 750 chevaux; et ce sera certainement un minimum, car l'Angleterre et l'Amérique parcourent avec des forces supérieures, la route qu'il nous faut suivre. On a pu voir que le *Vanderbilt*, jaugeant 5,268 tonneaux, et ayant une force de plus de 1,000 chevaux, a fait la traversée de New-York en neuf jours dix heures.

Digitized by Google

D'un autre côté, le commerce lui-même, par ses propres ressources, a singulièrement perfectionné ses bâtiments, soit en y appliquant l'*hélice*, soit en modifiant la coupe et la mâture de ses *clippers*, et il a obtenu ainsi de rapides transports.

Une entreprise de paquebots transatlantiques ne se présente donc plus à présent dans les conditions où elle aurait pu exister autrefois. Aujourd'hui, c'est avant tout de grandes vitesses qu'il faut. Pour la ligne des Etats-Unis, on ne saurait en obtenir d'assez considérables, et ce serait une erreur de croire que, même pour la ligne des Antilles et d'Aspinwal, ainsi que pour la ligne de Rio-Janeiro et de la Plata, la célérité des traversées ne sera pas une raison déterminante de la préférence que le commerce de l'Europe et de l'Amérique accordera au service qui lui offrira cet avantage. Voyageurs et correspondance, tout passera par la voie la plus courte.

Ainsi, Messieurs, dimensions et puissances considérables qui, sans doute, augmenteront chaque jour, rapidité excessive, telles sont les conditions nécessaires des paquebots auxquels vous accorderez la subvention qui vous est demandée. Mais ces conditions, vos paquebots transatlantiques seraient dans l'impuissance de les remplir, si, par la nature même de la constitution des ports auxquels on les attacherait, ils y rencontraient d'insurmontables obstacles à leur développement, ainsi qu'à la régularité et à la promptitude de leurs services.

Ce qu'il faudrait, ce seraient des points de départ qu'on pût aborder à toute heure de marée, qui pussent recevoir les navires du plus fort tonnage, enfin, qui, pour les lignes à franchir, ne présentassent pas d'allongement de parcours sur ceux choisis par les Anglais et les Américains.

Mais la Providence, si prodigue envers nous de tous ses autres bienfaits, n'a accordé à nos rivages que bien peu de ces points privilégiés, et c'est à grand'peine et par les efforts de plusieurs générations que nous sommes parvenus quelquefois à remplacer ce qu'elle nous avait refusé.

Vous aurez donc, il ne faut pas se le dissimuler, d'immenses travaux à faire pour les ports qui seront choisis ; seulement, quel que soit son génie, le travail de l'homme a ses bornes, et la nature a des forces qu'il ne saurait dompter.

Ces réflexions, Messieurs, nous n'avons pu nous empêcher de les faire, en examinant les indications données par l'exposé des motifs. Nous avons vu quels obstacles nos navires auraient à franchir pour atteindre les lieux qui leur étaient désignés, et nous nous sommes demandé si ces obstacles pourraient même être franchis le jour où, en suivant la voie dans laquelle on est entré, ces navires devraient, pour soutenir la lutte, avoir des dimensions et des puissances encore plus considérables que celles qu'on réclame aujourd'hui. Nous nous sommes demandé s'il n'y aurait pas des retards inévitables dans nos arrivages, par suite des conditions dans lesquelles on plaçait nos services et du choix des lieux qui leur étaient assignés; et nous avons été ainsi amenés à penser qu'il serait préférable, dans le grand intérêt que nous poursuivons, de concentrer nos efforts sur le point du littoral qui offrirait le plus d'avantage, et pour le présent, et pour l'avenir qu'il peut nous être donné de prévoir.

Il ne s'agit point ici d'une sorte de justice distributive entre les différents ports, il s'agit aujourd'hui plus que jamais d'une grande entreprise nationale, et, après tout ce qui s'est passé, mieux vaudrait l'abstention qu'un échec.

La concentration nous paraissait donc offrir de véritables avantages. Indépendamment de notables économies possibles sur les grands travaux qu'il faudrait disséminer dans le système de l'exposé des motifs, elle permettait de diminuer le chiffre d'une subvention qui, en vingt ans, montera à 280 millions ; elle assurait mieux les services; enfin (et c'était là l'objet principal à nos yeux), elle devait, par cela même, attirer chez nous la plus grande partie des voyageurs et des correspondances de l'Europe et de l'Amérique.

L'exemple de l'Angleterre, développant en quelques années d'une manière prodigieuse Southampton, que d'heureuses conditions naturelles lui indiquaient, devait aussi nous éclairer ; et d'ailleurs, lorsque nous voyons de Liverpool une grande Compagnie venir chercher chaque semaine au Havre, et cela *gratuitement*, des quantités considérables de marchandises, pour être transportées en Amérique que sur ses paquebots, il nous a semblé que le premier but à atteindre était l'établissement d'un service puissant, dans les meilleures conditions possibles de départ, d'arrivée, de rapidité, et qu'ensuite les combinaisons ne manqueraient pas pour donner toutes satisfactions légitimes à ceux de nos ports qui auraient des relations avec les contrées que nos paquebots doivent mettre en communications plus directes et plus fréquentes avec nous.

Votre Commission, Messieurs, a donc pensé à l'unanimité que la concentration du service devait être préférée, et elle a, par un amendement, formulé une opinion qui, d'ailleurs, s'était produite dans tous les bureaux, et avait rencontré un assentiment non douteux, comme l'indique le choix des commissaires qu'ils ont nommés.

Cet amendement était ainsi conçu et composait un paragraphe additionnel à l'art. 1er de la loi :

« Les services de ces lignes seront réunis dans un » des ports de l'Océan ou de la Manche ; toutefois, » une partie du service de la ligne du Brésil et de » Buenos-Ayres pourra être placée dans un des ports » de la Méditerranée. »

Cette dernière disposition avait en vue de nous conserver la prépondérance que nous avons acquise dans le commerce entre le Brésil et tout le bassin de la Méditerranée, prépondérance que l'établissement des paquebots transatlantiques sardes peut menacer. Nous n'avons rien à ajouter à ce que nous vous avons dit à ce sujet.

Un second amendement a été également proposé par votre Commission ; il avait pour but de limiter à vingt ans l'engagement de l'Etat envers la Compagnie. Cette durée du traité était d'ailleurs indiquée par le cahier des charges, mais il nous a paru indispensable qu'elle fût prescrite par la loi elle-même.

Pour montrer l'importance qu'elle attachait à la pensée de réunion des services sur le point le plus favorable, et dont le choix remis au gouvernement ne doit être dicté que par le seul intérêt national; forte d'ailleurs de l'opinion qui s'était manifestée dans tous vos bureaux, et dont elle n'était que l'organe, votre Commission a cru devoir déléguer trois de ses membres pour défendre devant le Conseil d'Etat l'amendement que nous venons de vous faire connaître.

Malgré les efforts de ces délégués, cet amendement n'a pas été adopté, et le Conseil d'Etat n'a admis que la disposition relative à la durée du traité.

Devant ce refus, la Commision, nous devons le dire, n'a point été unanime sur la conduite à tenir, sur la résolution qu'elle avait à nous proposer.

Quelques membres ont pensé qu'il valait mieux ajourner cette entreprise que de la mettre dans des conditions défectueuses qui ne pouvaient mener qu'à un échec. Ils ont pensé qu'un examen plus approfondi conduirait nécessairement bientôt le gouvernement à reconnaître que le système indiqué par l'exposé des motifs ne présentait point de chances de succès ; que si, au contraire, on persistait, d'un côté avec l'augmentation incessante de la puissance des constructions navales, et de l'autre avec les nécessités de vitesse, de régularité qui résulteraient des progrès de l'art et de la concurrence, on ne tarderait pas à s'apercevoir de l'impossibilité même où l'on serait de conserver les services tels qu'on les aurait établis, et qu'ainsi de grands travaux auraient pu être entrepris, de grandes dépenses faites sans qu'aucun des résultats qu'on s'était proposés fût atteint.

D'autres membres, au contraire, et ils ont été en majorité, tout en persistant dans l'opinion que nous vous avons fait connaître, tout en partageant les convictions de leurs collègues sur les conditions nécessaires de cette difficile entreprise des paquebots transatlantiques, n'ont pas cru pouvoir vous proposer d'en ajourner le vote.

Devant les accroissements du commerce extérieur, et les besoins de communications rapides qu'ils font naître; lorsque ces membres se sont rappelé, par exemple, que dans une valeur de 190 millions d'exportation de nos propres produits aux Etats-Unis en 1855, nos tissus de soie figuraient pour plus de 120, nos tissus de laine pour plus de 21, et qu'une partie de tout cela et des objets de prix de notre industrie était transportée par des paquebots étrangers, il leur a semblé qu'il était temps enfin de chercher à ne point laisser aux autres peuples les avantages qu'ils retirent sans cesse à être les premiers avertis, les premiers servis, en un mot les maîtres de la place.

Mais ce qui les a encore déterminés à repousser l'ajournement, c'est l'assurance qui leur a été donnée, dans les discussions qui ont eu lieu dans le sein de la Commission avec MM. les membres du Conseil d'Etat, que le gouvernement ne se regardait nullement comme lié par le projet de cahier des charges; qu'il pouvait toujours prendre en sérieuse considération les objections que rencontrait le système présenté par ce document ; que ce qu'il voulait avant tout et comme nous, c'était le succès d'une entreprise éminemment nationale, qu'il tenait à honneur d'établir.

Quant au chiffre de la subvention, autant qu'il nous a été possible de l'apprécier, il ne nous a point paru exagéré, si on le compare aux allocations que reçoivent les Compagnies étrangères, et si l'on tient compte des diverses conditions de service et des éléments de dépenses que l'entreprise aura à supporter.

D'ailleurs, d'après le projet de loi, ce chiffre n'est qu'un maximum qui ne doit pas être dépassé pour les lignes prévues.

La majorité de votre Commission, tout en persistant dans son opinion sur les conditions d'existence et de succès des services transatlantiques, vous propose donc l'adoption du projet de loi.

Mais elle a trop de confiance dans la sagesse du gouvernement pour n'être pas persuadée qu'il livrera les questions que soulève cette difficile affaire à un nouvel examen avant de prendre un parti qui doit avoir des conséquences si graves sur le sort d'une entreprise dans laquelle nos intérêts commerciaux, notre influence et notre amour-propre national se trouvent engagés.

Pour nous, Messieurs, qui ne pouvions disposer que d'un temps trop court (1) pour vous présenter tous les motifs de nature à vous montrer combien est souhaitable pour notre pays l'établissement de paquebots transatlantiques, et qui n'avons pu que rassembler à la hâte, en les affaiblissant, nous le craignons, quelques-unes des considérations qui militent en faveur de la pensée de la Commission, nous devons, en terminant, vous demander de suppléer à l'insuffisance de notre travail. Nous ne nous sommes inquiétés que du soin de remplir rapidement notre tâche, pour vous mettre à même de vous prononcer sur le projet soumis à vos délibérations.

PROJET DE LOI

Ayant pour objet d'autoriser M. le ministre des finances à s'engager, au nom de l'Etat, au paiement d'une subvention pour l'exploitation de trois lignes de correspondance, au moyen de paquebots à vapeur, entre la France et l'Amérique.

(Nouvelle rédaction adoptée par la Commission et le Conseil d'Etat.)

Art. 1er. Le ministre des finances est autorisé à s'engager, au nom de l'Etat, au paiement d'une subvention annuelle qui ne pourra, dans aucun cas, excéder la somme de quatorze millions, pour l'exploitation de trois lignes de correspondance, au moyen de paquebots à vapeur, entre la France et

1° New-York ;
2° Les Antilles, le Mexique, Aspinwal et Cayenne ;
3° Le Brésil et Buenos-Ayres.

Art. 2. *Cette subvention ne pourra être accordée pour plus de vingt années consécutives ; elle courra à partir de l'époque qui sera déterminée par le cahier des charges.*

(1) Le projet a été distribué le 13 mai, la Commission a été nommée le 15, les amendements ont été discutés au Conseil d'Etat le 22, et le rapporteur nommé le 23.

Digitized by Google

Art. 3. Des décrets insérés au *Bulletin des Lois* détermineront le prix du port des lettres, journaux, gazettes et imprimés de toute nature qui seront transportés par les paquebots français transatlantiques.

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 30 AVRIL 1857 A BALE.

CINQUIÈME RAPPORT DU COMITÉ DE DIRECTION.

Messieurs,

Nous nous devons encore cette fois ouvrir notre rapport en rappelant à votre souvenir un événement d'une grave importance pour notre société. Nous avons en vue la perte de M. J. J. Speiser, président du Comité de direction, décédé le 7 octobre 1856. Vous avez appréciez, Messieurs, les éminentes qualités qui le distinguaient, ainsi que les nombreux services qu'il a rendus à l'entreprise du chemin central. L'histoire des chemin de fer suisses lui réserve dans ses annales la mention honorable à laquelle il aura constamment droit.

Le Conseil d'administration a appelé son président, M. le conseiller d'Etat Charles Geigy, de Bâle, à la charge vacante de membre et de président du Comité de direction. E. Geigy a bien voulu consentir à se charger pour le présent des nouvelles fonctions auxquelles il était appelé.

A. ÉTABLISSEMENT DU CHEMIN.

I. CONCESSIONS.

Les négociations avec le gouvernement de Bâle-ville au sujet de la gare définitive et de la ligne de reliement du chemin central et du chemin de l'Est, n'ont pas encore amené le résultat que notre dernier rapport laissait entrevoir comme prochain. Nous pouvons néanmoins espérer que la seconde difficulté sera bientôt aplanie; alors la question de la gare, si étroitement unie à celle du raccordement des lignes, recevra sans doute une solution de nature à satisfaire tous les intérêts.

Les récentes démarches faites dans le but de réaliser le projet d'une ligne par le Bœtzberg, nous ont engagés à demander au gouvernement de Bâle-campagne la concession du rayon Muttenz-Augst. Cette concession nous a été accordée. Toutefois, comme le Conseil fédéral faisait dépendre sa ratification de conditions annulant les plus importants de nos droits acquis, nous nous sommes vus dans l'obligation de déclarer aux autorités de Bâle-campagne que nous refuserions la concession aussi longtemps qu'elle ne serait pas ratifiée telle quelle.

Le développement que le décret fédéral de septembre 1856 donne au réseau suisse de l'Ouest nous engagera à poursuivre le raccordement de notre réseau avec celui de la Compagnie de l'Ouest par une ligne dont le tracé longera les rives des lacs du Jura.

Comme cette ligne assure la communication la plus directe de Genève avec le lac de Constance et avec Bâle, et que les plus puissants intérêts se réunissent pour demander l'exploitation non interrompue de ces grandes lignes par voie ferrée, on ne peut guère mettre en doute la réussite de ce projet.

II. TRAVAUX PRÉPARATOIRES.

1. *Plans cadastraux.*

En ce qui concerne les lignes en construction, il ne restait plus à mentionner que la levée de la section Schœnenwerth-Aarau, dont la construction nous a été remise, comme on sait, par la Compagnie du Nord-Est. En revanche, on a terminé la levée du plan cadrastal des lignes à construire Berne-frontière-Fribourg, Berne-Thoune et Bienne-Schœnbuhl; cette opération a été commencée par la ligne de Bienne à la frontière de Neuchâtel, rive gauche.

2. *Détermination des tracés et des stations.*

A la suite des négociations récemment ouvertes avec le gouvernement de Bâle-ville, on a travaillé et soumis à l'examen du gouvernement un nouveau plan pour la gare définitive de Bâle, en harmonie avec la ligne de reliement du chemin central suisse et du chemin français de l'Est. Selon ce plan, la gare, qui, en vertu d'un accord déjà existant, devrait être établie comme gare extrême tout près de la porte d'Aesch, serait désormais placée comme gare continue devant le bastion de Sainte-Elisabeth. Nous avons soumis à la ratification du gouvernement lucernois les plans de la section Emmenbaum-Lucerne, ainsi que de l'emplacement de la gare de Lucerne. Bien que les conditions faites au sujet de l'établissement de cette gare aient jusqu'ici mis obstacle à une solution définitive, nous ne doutons pas que la ratification ne soit prochainement obtenue. Le gouvernement bernois, de son côté, a accordé sans hésitation la ratification concernant la dernière section des lignes en construction; elle comprend le tracé de Wylerfeld à la gare de Berne, le pont sur l'Aar, et la gare elle-même.

3. *Plans détaillés et devis.*

a) Travaux d'art et de terrassement.

Ont été achevés: les plans détaillés et devis des sections Wœschnau-Aarau, Wylerfeld-gare de Berne, et Berne-frontière Fribourg, près de Thœrishaus. Sont en voie d'exécution: ceux des sections Emmenbaum-Lucerne, Berne-Thoune et Bienne-Schœnbuhl.

b) Voies et accessoires.

En ce qui concerne cette rubrique, on s'est borné à achever les devis pour la section Wœschnau-Aarau, les plans des voies de service des stations provisoires Aarau, Bienne et Wylerfeld, près de Berne; on prépare actuellement les devis concernant les lignes Berne-Fribourg et Berne-Thoune.

c) Gares et stations.

Les travaux ont été terminés pour les lignes en voie d'exécution; ils ne sont pas encore commencés pour les autres lignes. Il en est de même de la rubrique suivante:

d) Clôtures, pierres kilométriques, plantations, signaux et télégraphes.

e) Matériel d'exploitation, roulant et fixe.

Les locomotives commandées en 1855 et auparavant, au nombre de 52, suffisent à l'exploitation de toutes les lignes en construction.

Pour le service des lignes qui doivent être ouvertes en 1857, on a commandé le nombre requis de wagons, soit à des fabriques éprouvées qui nous en ont déjà livré, soit à notre atelier central d'Olten. Des contrats ont aussi été passés pour la livraison d'un nombre de roues et d'essieux correspondant à celui des wagons commandés.

III. ACQUISITION DE TERRAINS.

L'acquisition et les indemnités de terrain présentaient le résultat suivant à la fin de 1856:

CANTONS.	Terrains. Nombre des parcelles.	Surface. Arpents.	Pieds carr.	Constructions — Nombre.	Total du prix d'achat. fr. c.
Bâle-ville	24	36	35.036	5	371.777 90
Bâle-campagne	1.495	300	11.080	14	1.187.122 37
Soleure	1.273	353	17.606	9	1.007.222 52
Lucerne	442	270	19.285	4	814.035 54
Berne	1.636	565	13.425	11	2.360.765 09
Argovie	323	123	9.600	10	620.241 37
Sommes	5.193	1.649	26.632	53	6.401.124 82

On n'a pas encore acquis le terrain de la gare de Bâle, ni celui de la voie du pont de l'Emme à Lucerne, et de la gare de cette dernière ville.

Selon la teneur des inventaires des propriétés, il ne reste à acheter sur le parcours des autres lignes que quelques parcelles sur lesquelles les travaux ont pu être depuis longtemps entrepris, sous réserve d'une bonification de l'intérêt du prix d'achat en faveur des propriétaires. De fréquentes expériences nous ont toutefois appris que, selon les circonstances, la construction d'un chemin de fer entraîne des acquisitions de terrain imprévues; l'année 1856 nous l'a, entre autres, plus d'une fois démontré, et nous en avons de nouveau fait l'épreuve dans le cours de cette année-ci.

Il est facile de se rendre compte des motifs en vertu desquels les sommes portées dans le tableau ci-dessus pour achats de terrain, dépassent de beaucoup les devis établis à l'origine de l'entreprise. La première donnée reposait sur une évaluation du bureau des chemins de fer suisses, qui prenait pour base les prix courants, estimait trop bas les très-fortes indemnités pour cause d'inconvénients, et ne tenait aucun compte de l'achat des bâtiments, pour lesquels il a fallu dépenser une somme d'environ 530,000 fr.

Dans la catégorie des expropriations se range une foule d'indemnités pour renonciation à des droits de passage à niveau ou par-dessus la voie, d'irrigation des champs, etc.; ces indemnités ont coûté de fortes sommes, mais elles ont été amplement compensées par les économies qui en sont résultées pour la direction des travaux.

Il faut encore observer que, dans le but d'éviter de notables indemnités de toute sorte pour cause d'inconvénients, on s'est trouvé fréquemment forcé d'acheter plus de terrain qu'il n'en fallait pour l'établissement du chemin. La vente de ces terrains inutiles au but de l'entreprise a déjà commencé et sera poursuivie en temps opportun. Jusqu'à la réalisation de la vente, il est pourvu à un rendement de parcelles aussi avantageux que possible.

Durant le cours de l'année dernière, l'intervention de la commission d'estimation fédérale a été nécessaire pour 29 expropriations dans le canton de Berne et pour 30 dans le canton de Soleure. Vingt-six cas ont été portés devant le tribunal fédéral; l'un d'entre eux est encore pendant.

IV. TRAVAUX D'EXÉCUTION.

1. *Travaux d'art et de terrassement.*

Depuis notre dernier rapport, les seuls grands travaux entrepris sont la section Wœschnau-Aarau et le pont en fer sur l'Aar, près de Berne. L'exécution de ce dernier a été confiée pour la somme de 950,000 f., à MM. les frères Benkiser, de Pforzheim, qui ont

Digitized by Google

l'expérience de semblables ouvrages et ont déjà exécuté pour nous avec un grand succès les ponts en treillage de fer sur l'Aar près de Soleure, sur l'Emme près de Bourgdorf et de Derendingen. Il ne reste donc à adjuger dans un temps prochain que la gare de Berne. Nous avons confié à notre atelier central d'Olten les petits ponts en fer de 4-30 pieds d'ouverture, nécessaires pour les lignes de Berne et de Soleur, ainsi que les ponts en treillage de 80 pieds d'ouverture sur la Wigger, la Pfaffneren et la Mourg, entre Aarbourg et Mourgenthal.

Les travaux ont marché en général, l'année dernière, plus rapidement qu'on ne pouvait l'espérer; cette circonstance nous permet de livrer à la circulation la plupart des sections avant le terme fixé.

Prenant chaque ligne à part, nous avons à vous annoncer l'achèvement de la seconde voie de la section *Bale-Sissach*, pour laquelle les frères Benkiser ont livré les ponts en treillage de la Birs et de la Frenke, et M. Stehlin, de Niederschœnthal, les divers ponts en fer battu. Cette section a été dans tous ses parties livrée à l'administration chargée de l'exploitation.

Sur le rayon de Sissach à Olten, nous ne pouvons malheureusement vous annoncer encore l'achèvement du tunnel du Hauenstein. L'avancement des travaux n'a, il est vrai, donné lieu à aucune plainte dans le cours de l'année passée; mais, malgré tous ses efforts, l'entrepreneur n'a pas réussi à réparer les suites des retards antérieurs. D'après l'état actuel des travaux et le mouvement progressif d'environ 200 pieds par mois, on peut prévoir avec certitude que le tunnel sera percé au mois d'août entièrement terminé vers la fin de l'année.

Le 31 mars, l'état des travaux donnait les chiffres suivants :

	Tête du Nord.	Tête du Sud.	Somme totale
Galerie	1,893 pieds	5,554 pieds	7,447 pieds
Voûte achevée	1,740 —	4,960 —	6,700 —

d'où il résulte qu'il ne manque plus que 854 pieds pour achever le percement du tunnel, dont la longueur est, comme on sait, de 8,301 pieds.

Sans attendre l'achèvement du tunnel, nous livrerons à la circulation, au mois de mai pour le plus tard, la section *Sissach-Læufelfingen*, dont toutes les constructions sont terminées, quoique plusieurs présentassent des difficultés, par exemple le viaduc de Rümlingen, deux tunnels et de grands terrassements. La voie est si avancée sur le côté opposé du tunnel, dans la direction d'Olten, qu'elle sera sans aucun doute ouverte au public avec l'achèvement du tunnel. Nous mentionnons sur ce rayon le pont sur l'Aar avec trois arches en fer forgé de 105 pieds d'ouverture chacune; il est sorti de notre atelier central d'Olten et se distingue par une exécution très-soignée. La maçonnerie, non moins solide, avait été confiée aux entrepreneurs Locher et Nauf.

Ainsi que nous le faisions prévoir, l'exploitation des deux sections *Olten-Aarau* et *Olten-Pont de l'Emme* (Lucerne) a pu commencer le 9 juin de l'année dernière. Nous sommes heureux de vous annoncer que les affaissements de la jetée de Wauwyl et des endroits marécageux avoisinants ont cessé et que les remblais se sont consolidés; en conséquence, et comme les travaux encore nécessaires rentraient dans l'entretien normal de la voie, nous avons pu le 1er janvier libérer et remettre à l'administration de l'exploitation la section Zofingue-Aarboug-Sempach.

Entre *Aarbourg* et *Herzogenbuchsee*, les travaux ont pu être aussi achevés plus tôt qu'on ne l'avait présumé, et cette section a été livrée à la circulation déjà le 16 mars. Sur ce rayon, la tranchée de Wynau, entre Mourgenthal et Langenthal, a dû être consolidée par l'emploi de mesures spéciales.

Enfin, en ce qui concerne les lignes *Herzogenbuchsee-Berne* et *Herzogenbuchsee-Bienne*, nous pouvons aussi vous communiquer de favorables renseignements sur l'état des travaux, tellement avancés sur ces deux lignes qu'ils pourront vraisemblablement être achevés le 15 mai jusqu'à Schœnbuhl et Bienne, et le 15 juin jusqu'au Wylerfeld, près de Berne. On construira une station provisore au Wylerfeld, en attendant l'achèvement du passage de l'Aar et de la gare de Berne. Les grands travaux de ces lignes sont en partie achevés, par exemple les ponts de Bourgdorf et de Derendingen, et en partie près de l'être, par exemple les ponts de Soleure et de Worblaufen. Les deux culées du pont de l'Aar près de Berne ont été élevées par les entrepreneurs jusqu'à l'assise; les fondations des deux piliers, favorisées par l'état des eaux, ont été travaillées en régie et heureusement terminées. Comme les travées en fer de ce pont ont été confiées à un entrepreneur, ainsi que nous l'avons déjà rapporté, rien ne s'oppose plus à un achèvement rapide de ce grand travail.

Le chiffre moyen de nos ouvriers est de 4,800.

2. *Voie et accessoires.*

Des 11,000 tonnes de *rails* commandées à la maison Bailey Brothers par l'entreprise d'E. Zwilchenbart et Cie, 9,000 ont été livrées jusqu'ici en qualité satisfaisante. Il en est de même de l'arriéré de 2,000 tonnes d'une livraison précédente de MM. Losh, Wilson et Bell, ainsi que des coussinets de ces rails, déjà mentionnés dans le dernier rapport. Les *changements* et *croisements de voie*, *chariots* et *plaques tournantes* pour les lignes de Berne et de Soleure ont été confiés aux anciens prix, les uns, aux ateliers de St-Georgen, près de St-Gall; les autres, aux frères Benkiser à Pforzheim; car nous n'avons eu qu'à nous louer de la solidité des objets semblables, livrés par les mêmes maisons. Il n'a pas été fait de commandes de traverses cette année; mais les livraisons faites en vertu e commandes antérieures sont de bonne qualité.

La pose de la voie s'exécute dans les limites des termes d'achèvement indiqués ci-dessus; elle est en grande partie terminée jusqu'à Shœnbuhl et Bienne. Notre dernier rapport avait fait mention de l'adjudication de ce travail, introduite sous forme d'essai pour la ligne de Lucerne; comme ce mode a présenté des avantages réels, il a été conservé.

3. *Gares et stations.*

Tout ce qui concerne cette rubrique sur les lignes Bâle-Sissach-Læufelfingen, Olten-Aarau et Olten-Pont de l'Emme, est définitivement liquidé. Quant aux lignes bernoises et soleuroises, toutes les bâtisses sont sous toit et seront achevées pour l'ouverture de ces lignes.

On s'est contenté de gares provisoires pour Schœnbuhl et Bienne, à cause des agrandissements qui deviendront plus tard nécessaires.

La gare de Berne, qui va être prochainement construite, et celle de Bâle sont les seules qui restent en arrière sur les lignes en voie d'exécution. Toutes les guérites seront prêtes à être occupées à l'ouverture des diverses sections.

b. Clôtures, poteaux kilométriques, appareils pour signaux, etc.

Les objets concernant cette rubrique sont tous en place sur les lignes Bâle-Sissach-Læufelfingen, Olten-Aarau, Olten-Pont de l'Emme et Aarbourg-Herzogenbuchsee; on est occupé à les confectionner pour les sections Herzogenbuchsee et Herzogenbuchsee-Bienne.

Outre les bureaux télégraphiques déjà mentionnés, on en a établi à Aarbourg, Langenthal, Herzogenbuchsee, Bourgdorf, Berne, Soleure et Bienne.

V. MATÉRIEL D'EXPLOITATION, ROULANT ET FIXE.

1. *Locomotives.*

La fabrique de machines de Kessler, à Esslingen, a livré, dans le courant de l'année dernière, 10 locomotives, dont 8 pour la section Aarau-Lucerne et 2 pour la ligne de Bâle-Sissach; elles sont toutes construites sur le même modèle que les précédentes et calculées pour trains mêlés. Comme une augmentation de vitesse sera désirable à l'avenir pour les trains de voyageurs, les 12 locomotives qui doivent être livrées cette année seront un peu plus légères et pourvues de plus grandes roues de traction; toutefois elles continueront à être construites dans le système Engerth, qui a fait ses preuves sur notre chemin.

2. *Wagons.*

Les 29 wagons pour voyageurs et les 54 wagons pour bagages et marchandises, qui ont été indiqués dans le dernier rapport et qui étaient destinés au service de la section Aarau-Lucerne, ont été livrés intégralement et en qualité satisfaisante. Nous avons commandé pour les diverses sections qui seront ouvertes dans le cours de l'année 1857 :

Wagons à 8 roues pour voyageurs :	
1re et 2e classe,	12
2e et 3e —	12
3e —	25
Wagons à 4 roues :	
1re classe,	6
2e —	2
	Total : 57 wagons.
Wagons à 8 roues pour bagages,	6
Wagons couverts à 4 roues pour marchandises,	68
Wagons découverts à 4 roues pour marchand.	136
	Total : 210 wagons.

De ce total, 31 wagons pour voyageurs et 56 wagons pour bagages et marchandises ont été confiés à la fabrique suisse de Schaffhouse; 26 wagons pour voyageurs et 28 wagons couverts pour marchandises, à MM. J. C. Reifert et Cie, à Bockenheim; enfin, 136 wagons découverts pour marchandises, à notre atelier central d'Olten; les roues nécessaires sont commandées aux frères Bodmer à Londres, à MM. Engerth, Cunzer et Fulse à Eschweiler, et encore à la fabrique suisse de wagons.

VI. RAPPORT AVEC LES CHEMINS DE FER VOISINS.

En vue de réaliser, autant que le permet pour le moment l'absence de raccordement des lignes, la vitesse et l'économie des transport des voyageurs et de marchandises, depuis Bienne et Berne dans la direction de l'ouest, nous ne manquerons pas de nous entendre à ce sujet avec les administrations qui ont les mêmes intérêts.

Les négociations avec le chemin de fer français de l'Est, dont notre dernier rapport faisait mention, sont jusqu'ici restées pendantes, parce que leur solution dépend d'une entente définitive avec le gouvernement de Bâle-ville sur la question de la gare et de la ligne de raccordement. Cette solution ne tardera pas à être obtenue.

VII. SITUATION FINANCIÈRE.

L'état des capitaux de la Compagnie se composait des éléments suivants, au 31 décembre 1856 :

a) Capital social.

			Versements effectués.	Versements à effectuer.	Total.
59,526 actions libérées à 500 fr.			29,763,000		29,763,000
667	»	sur lesquelles il a été versé 300 fr.	200,100	133,500	333,500
12,000	»	restant à la charge du Crédit mobilier	»	6,000,000	6,000,000
722	»	» » canton de Berne	»	361,000	361,000
722	»	» » Lucerne	»	160,000	160,000
73,235 actions			29,963,100		36,617,500
67 actions annulées, sur lesquelles il n'a été versé que 100 fr.			6,700		6,700
			29,969,800	6,654,500	36,624,200

Digitized by Google

b) Capital par voie d'emprunt.

Emprunts successifs de 4, 3 et 5 millions — ensemble fr. 12,000,000.

Nous annexons à ce rapport le compte de l'année dernière et le bilan de la Compagnie, arrêtés le 31 décembre 1856. Ce dernier accuse l'emploi d'environ 38 1/2 millions affectés à l'exécution de l'entreprise; cette somme se répartit de la manière suivante :

1853 et 1854	. . .	6 1/2 millions.
1855	. . .	13 —
1856	. . .	19 —
		38 1/2 millions.

B. EXPLOITATION.

1. EN GÉNÉRAL.

A. Bâle-Sissach et Aarau-Olten-Pont de l'Emme.

A la fin de l'année 1855, l'exploitation du chemin central ne comprenait que la section Bâle-Sissach. Conformément aux espérances déjà exprimées dans le précédent rapport, l'administration des travaux est parvenue à porter l'achèvement de la ligne Aarau-Olten-Pont de l'Emme au point de la livrer à la circulation pour les voyageurs le 9 juin 1856; les épreuves d'usage avaient déjà eu lieu les 25 et 26 mai; l'expertise officielle avait été faite les 2 et 3 juin par les délégués des cantons d'Argovie, de Soleure et de Lucerne, et avait été suivie de l'autorisation des gouvernements respectifs. Par suite de l'incertitude sur l'époque de l'ouverture, un plan de service provisoire fut émis pour le mois de juin; ce ne fut qu'à dater du 1er juillet que le plan de service d'été fut en vigueur; il mettait en communication les deux lignes, et comprenait le service des postes et des marchandises. Le service d'hiver, terminé avec le mois d'avril sur la section Bâle-Sissach, a été repris sur les deux lignes le 1er octobre; le nombre des convois montants et descendants n'a plus été que de 6 au lieu de 8 sur les lignes Bâle-Sissach et Aarau-Olten, resp. Aarbourg, et il n'a été que de 3 au lieu de 4 sur la section Olten-Pont de l'Emme. Les services extraordinaires des dimanches et jours de fête ont été, en outre, maintenus entre Bâle et Sissach.

Les résultats de l'exploitation se trouvant très-différents avant et après l'ouverture de la ligne de Lucerne, nous établirons dans les paragraphes suivants une distinction entre le service du 1er janvier au 31 mai pour l'exploitation de la section isolée Bâle-Sissach (20,3 kilom. de longueur avec 7 stations) et le service du 1er juin au 31 décembre pour l'exploitation des deux sections Bâle-Sissach et Aarau-Olten-Pont de l'Emme (85,6 kilom. de longueur avec 22 stations).

Si l'ouverture de la ligne de Lucerne a rendu d'incontestables services à la circulation dans cette contrée, nous nous faisons un devoir de reconnaître qu'ils auraient été moins marqués sans l'obligeance du département fédéral des postes et travaux publics, qui s'est empressé de prendre à sa charge le transport des voyageurs d'une section à l'autre, en organisant 4 services d'été et 3 services d'hiver. Nous croyons aussi devoir mentionner ici la complaisance des administrations des bateaux à vapeur sur le lac des Quatre-Cantons, qui ont établi un plan de service en correspondance avec l'arrivée de l'un des nos convois.

B. Sissach-Læufelfingen et Aarbourg-Herzogenbuchsee-Berne et Bienne.

La situation favorable des travaux sur ces lignes permet à l'administration d'en faire l'ouverture dans le courant de ce semestre. Dans ce but nous avons demandé aux gouvernements respectifs de sanctionner les règlements de la voie et du transport, ainsi que les tarifs, et nous avons fixé l'état du personnel. La section Aarbourg-Herzogenbuchsee est déjà livrée à la circulation depuis le 16 mars 1857; elle comprend 23,8 kilom. de longueur et cinq nouvelles stations, c'est-à-dire Niederwil, Mourgenthal, Langenthal, Butzberg et Herzogenbuchsee. Après elle vient l'ouverture de la section Sissach-Læufelfingen, qui a 9,7 kilomètres de longueur et deux nouvelles stations, Sommerau et Læufelfingen. Plus tard se présenteront les sections Herzogenbuchsee-Bienne, de 37,9 kilom. de longueur et Herzogenbuchsée-Berne (Wylerfeld), de 39,4 kilom. de longueur. Les deux sections réunies possèdent quinze nouvelles stations, c'est-à-dire Inkwyl, Subigen, Soleure, Selzach, Granges, Pieterlen, Bienne, Riedtwyl, Wyngen, Bourgdorf, Lisach, Hindelbank, Schuenbuhl, Zollikofen, Berne (Wylerfeld). Les nouvelles lignes embrassent une longueur de 110,8 kilom. avec 22 stations; ainsi, à la fin du 1er semestre de 1857, le chemin central aura livré à la circulation 195,4 kilom. et 44 stations. Les lignes qui vont s'ouvrir faciliteront considérablement le mouvement des personnes et des affaires dans la Suisse centrale. On en jugera le mieux par les chiffres suivants des distances où se trouveront entre elles les plus importantes stations. On ira de Bâle à Berne (Wylerfeld) ou à Bienne en 5 heures 15 minutes; de Bâle à Lucerne en 5 heures 30 minutes; de Bâle à Aarau en 3 heures 35 minutes; de Berne (Wylerfeld) ou de Bienne à Aarau en 2 heures 50 minutes; de Berne (Wylerfeld) ou de Bienne à Lucerne en 4 heures 45 minutes; de Berne (Wylerfeld) à Bienne en 2 heures 30 minutes. Cette accélération permettra de mettre plusieurs fois par jour les points extrêmes en communication l'un avec l'autre; elle permettra à la même personne l'aller et le retour. Par une correspondance aussi étroite que possible avec les autres chemins de fer et les services des postes, elle mettra journellement en communication ces points extrêmes avec Genève, Francfort-sur-Mein, Stuttgart, Munich et toute la Suisse orientale; il sera même possible d'aller à Zurich et de revenir le même jour.

II. CIRCULATION ET RECETTES.

Le mouvement de la circulation et des recettes, divisé par mois et par stations, se trouve exprimé en détail dans deux tableaux qui sont annexés au rapport et que nous engageons à consulter. Nous indiquons ici les données principales, afin de mettre en parallèle les divers éléments de l'exploitation.

Les recettes ont donné en somme le chiffre de 667,911 fr. 03 c., qui se décompose de la manière suivante :

		Bâle-Sissach jusqu'à la fin de mai. Fr. c.		Bâle-Sissach et Aarau-Pont-de-l'Emme. Fr. c.		Résultat de l'année entière. Fr. c.	0/0
I. — *Transport.*							
1. Personnes (chiens compris).....		66,931 70		372,765 62		442,698 32	66.3
2. Bagages, colis de la poste et fardeaux.....		2,212 94		19,433 90		21,646 84	3.3
3. Equipages et voitures.....		80 85		1,105 70		1,186 55	0.2
4. Chevaux.....		14 40		314 95		329 35	0.1
5. Bétail.....		1,808 40		4,615 79		6,514 19	1.0
6. Marchandises et argent.....		28,441 21		121,896 12		150,337 33	22.8
7. Recettes diverses (provenant surtout du camionnage).....		12,082 93		25,861 74		37,944 67	5.8
Total.....		114,662 43		545,994 82		660,657 25	100.0
II.— *Autres sources et remboursements.*		694 65		6,559 13		7,253 78	
Total.....		115,357 08		552,553 95		667,911 03	
Recette quotidienne moyenne.....		758 93		2,582 00		1,824 89	
La plus forte recette quotidienne...	Mai	1,877 28	Août	5,399 20		—	
— faible — —	Janv.	338 20	Nov.	1,354 41		—	
Recette par kilomètre de voie.....		5,682 61		6,673 50		11,750 57	
— — et par jour..		37 39		31 18		32 11	
— — de traction..		4 01		3 74		3 78	
— par voyageur.....		0 65		0 87		0 82	
— par quintal de marchandise.		0 168		0 174		0 171	
La circulation donne les chiffres moyens suivants :							
Pour chaque jour, voyageurs.....		707 0		2,008 6		1,466 9	
— — marchandises...	Quint.	1,190 2	Quint.	3,253 6	Quint.	2,396 6	
Par jour et par kilomètre, voyageurs		34 8		24 2		25 8	
— — marchandises.	Quint.	58 6	Quint.	39 3	Quint.	42 2	
Par kilomètre de traction, voyageurs		3 7		2 0		3 1	
— — marchandises.	Quint.	3	Quint.	4 7	Quint.	5 0	
Chaque voyageur a parcouru une moyenne de kilomètres.....		12.5		16.8		15.8	
Chaque quintal de marchandises a franchi une moyenne de kilomètres.		19.2		20.0		19.6	
Chiffre moyen des voyageurs sur toute la ligne.....		60.180		87.130		149.250	

Ces chiffres comparés à ceux de l'année dernière font ressortir, quant à la première rubrique, un accroissement de la circulation pour la section Bâle-Sissach et un supplément de recettes de 39,526 fr. 34 c., justifié par le prolongement de la ligne de Liestal à Sissach, qui date du 1er juin 1855. La recette du transport des marchandises, comparée à l'ensemble des recettes, s'est sensiblement améliorée, mais elle ne forme encore qu'une faible partie du mouvement commercial de Bâle avec l'intérieur de la Suisse, et elle n'atteindra son véritable chiffre que lorsque le réseau sera entièrement terminé. La seconde rubrique n'a pas été modifiée par l'ouver-

Digitized by Google

ture de la ligne de Lucerne, ce qui s'explique aussi par l'isolement de cette dernière..

Après l'achèvement du réseau central et son relicment avec les chemins voisins, cette ligne présentera aussi des résultats plus avantageux.

III. SERVICE D'EXPLOITATION ET DÉPENSES.

1. *Service général d'administration.*

	Bâle-Sissach jusqu'à la fin de mai.	Bâle-Sissach et Aarau-Pont de l'Emme du 1er juin au 31 déc.	Ann. entière
Part des dépenses de l'administration centrale, Fr.	6,000 00	12,000 00	18,000 00
Traitements du contrôle de l'exploitation et administration du matériel,	5,536 00	10,020 50	15,556 50
Frais de voyage et d'inspection,	40 50	419 65	460 15
Frais de bureau, reliure, imprimés,	768 71	2,725 25	3,493 96
Total,	12,345 21	25,165 40	37,510 61
Dépenses par journée d'exploitation,	81 22	117 59	102 49
Dépenses par journée et par kilom. de voie,	4 00	1 42	1 85

Cette dernière rubrique indiquait, l'année dernière, le chiffre de 2 fr. 79 c., ce qui prouve l'avantage que présentent de plus longues lignes pour la répartition de dépenses presque fixes. Un prolongement ultérieur de la ligne aura pour effet de réduire encore ce chiffre.

II. *Service d'entretien des travaux.*

Pendant toute l'année d'exploitation, les frais d'entretien des travaux d'art, de terrassement et de voie, causés par le terrassement des remblais, ont été encore soldés sur le fonds réservé aux constructions. A dater du 1er janvier 1857, les dépenses des sections Bâle-Sissach et Aarbourg-Sempach, maintenant consolidées, seront intégralement mises à la charge de l'exploitation. Les frais généraux comprennent les traitements et divers besoins du service, tels que réparation de l'inventaire, matériel de combustible et d'éclairage uniformes, nettoyage de la voie, enlevement de la neige ; la rubrique Entretien des gares et stations embrasse toutes les dépenses concernant les bâtiments, les environs des stations et les polices d'assurance contre l'incendie.

Ce service a exigé les dépenses suivantes :

	Bâle-Sissach jusqu'à la fin de mai.	Bâle-Sissach et Aarau Pont de l'Emme du 1er juin au 31 déc.	Année entière d'exploitation.
Frais généraux, Fr.	11,742 09	46,203 27	58,945 36
Entretien des travaux d'art,	45 47	» »	45 47
Entretien de la voie,	40 17	60 23	100 40
Entretien des gares et stations,	591 18	584 74	1,176 10
Total,	12,418 91	46,848 48	59,267 38
Dépenses par jour et par kilomètre de voie,	4 03	2 65	2 85

Ici encore l'ouverture de la ligne de Lucerne a produit une notable diminution des dépenses, fondée sur un chiffre relativement moindre des gardiens de changements de voie et sur une réduction du salaire en argent des gardiens de voie qui, en échange, reçoivent gratis les habitations placées le long du chemin.

3. *Service des transports.*

a) Service d'expédition.

Les frais généraux de ce service concernent les traitements des employés dont les occupations embrassent à la fois le transport des voyageurs et des marchandises, tels que les inspecteurs de gare, chefs de stations, portiers, gardiens de nuit, etc. ; puis, les frais de bureau, l'éclairage, le chauffage et le nettoyage des stations, l'entretien de l'inventaire des stations et de la police d'assurance qui s'y rapporte, l'uniforme, l'entretien des télégraphes, etc. Dans les rubriques transport des voyageurs et transport des marchandises figurent exclusivement les dépenses de ces services ; dans l'une, les receveurs, expéditeurs de bagages, adjoints, etc., ainsi que les billets et autres imprimés ; dans l'autre, les expéditeurs de marchandises, ouvriers, etc., le camionnage, le chargement et déchargement, les imprimés.

Transport des voyageurs. Dans le but de donner satisfaction à un besoin général, on a publié un règlement fixe pour la réduction de prix en faveur des sociétés, écoles, émigrants, etc., afin que le public en ait plus facilement connaissance On a pareillement et dans le même but dressé un règlement et un tarif pour les convois extraordinaires de particuliers, et enfin un règlement pour le transport des cadavres. Il a été fait un usage fréquent des facilités ainsi offertes. Le services des postes de jour de Bâle à Lucerne et de Zurich à Berne s'est fait sur notre chemin, à dater du 1er juillet. Plusieurs convois extraordinaires ont été organisés pour transport de troupes et de particuliers.

Transport des marchandises. Conformément au règlement du transport à prix réduit des marchandises, on a conclu en faveur de la ligne de Lucerne divers accords, soit avec les salines de Rybourg et de Rheinfelden pour transport de sel, soit avec plusieurs fortes maisons pour transport de bois, soit avec les frères Oswald, de Bâle, pour transport de roulages accélérés et de wagons de marchandises fermés. En vue faciliter de tels trans-ports, on a établi des grues à Aarau, Olten, Wauwyl et Pont de l'Emme; à Wauwyl, spécialement pour le chargement de la tourbe.

Le service d'expédition a compris les dépenses suivantes :

	Bâle-Sissach Jusqu'à la fin de mai.	Bâle-Sissach et Aarau-Pont de l'Emme du 1er juin au 31 déc.	Année entière d'exploitat.
Frais généraux,	9,813 31	36,470 20	46,283 51
Transport des voyageurs,	5,089 98	21,111 31	26,201 29
Transport des marchandises,	15,245 12	33,164 22	48,409 34
Total,	30,148 41	90,745 73	120,894 14
Les dépenses ont été par jour et par station, de	28 34	19 28	20 95

L'importante réduction des dépenses dans la seconde période d'exploitation s'explique par le personnel de stations en général moins élevé sur la ligne de Lucerne. Dans le chiffre du transport des marchandises sont compris 31,603 fr. 12 c. pour frais de camionnage.

b) Service de traction.

Les frais généraux de ce service s'appliquent aux communes dépenses du service des machines et des wagons, telles que les traitements des chefs d'atelier, frais de bureau, éclairage, chauffage et nettoyage des ateliers, entretien de l'inventaire des ateliers, uniforme. Les dépenses proprement dites de traction sont mises en ligne de compte sous la rubrique service des machines.

Service des machines.

Pendant la première période d'exploitation, on n'a employé que *quatre* locomotives; pendant la seconde, *quatorze*, dont *six* entre Bâle et Sissach et *huit* sur la ligne lucernoise. De temps à autre, et surtout entre Olten et Aarau, on a utilisé pour la circulation trois petites locomotives achetées pour le transport du ballast. Du 1er janvier au 31 mai, les locomotives ont franchi 28,774.1 kilomètres ; du 1er juin au 31 décembre, 147,957.6 ; ainsi, pendant l'année entière, 176,730.7 kilomètres.

Sur la ligne Bâle-Sissach, on a chauffé en majeure partie avec du coke ; sur celle de Lucerne, exclusivement avec du bois. La première section donnant une moyenne de 20.24 essieux de voitures par convoi, les locomotives ont consumé 0.4 kilogrammes de coke par kilomètre et 0.305 pied cube de bois ; avec une moyenne de 14.5 essieux de voitures pour la seconde ligne, la consommation de bois a été de 1.539 pied cube. Comme la pente moyenne est à peu près la même sur les deux lignes, le rapport à établir entre le coke et le bois donne l'avantage à ce dernier d'après les prix actuels. Il est à remarquer que les locomotives sont moins endommagées par l'emploi du bois. La consommation de l'huile a été en moyenne de 2.01 demi-onces (loth) ; minimum, 0.94.

Par voie d'essai, les roues de traction de plusieurs machines ont été munies de bandages d'acier fondu et d'acier puddlé.

Service des wagons.

On s'est servi en somme de 55 wagons de voyageurs contenant 2,872 places, et de 108 wagons de marchandises portant 17,520 quintaux ; ils ont franchi ensemble 3,289,594 essieu-kilomètres, ce qui donne en moyenne par convoi 18.6 essieux, c'est-à-dire 10.5 essieux de wagons de voyageurs et 8.1 essieux de wagons de marchandises. On a employé en moyenne par essieu-kilomètre 0.0472 demi-onces (loth) de graisse; minimum, 0.0195.

Le service de traction a entraîné les dépenses suivantes :

	Bâle-Sissach Jusqu'à la fin de mai.	Bâle-Sissach et Aarau-Pont de l'Emme d. 1er juin au 31 décembre.	Année entière d'exploitat.
Frais généraux fr.	4,279 22	10,935 21	15,214 43
Serv. d. mach.	26,136 28	88,954 06	115,110 34
Serv. d. wag.	8,691 17	26,307 34	34,998 51
	fr. 39,126 67	126,196 61	165,323 28
Donc, en somme, dépenses par convoi et par kilomètre	1 36	0 85	0 93
qui se répartissent sur le service général	0 15	0 07	0 08
le service des machines ou frais de traction	0 91	0 60	0 65
le service d. wagons	0 30	0 18	0 20

La réduction de dépenses considérable de la seconde période d'exploitation est principalement basée sur le prix moins élevé du combustible et sur des frais de réparation moindres, mais aussi sur un emploi plus avantageux du personnel et du matériel, qu'une ligne plus étendue a rendu possible. Les frais de transport de la ligne de Lucerne seule ne sont que de fr. 0,71 par convoi et par kilomètre ; et les frais de traction n'ont été que de fr. 0,53, chiffre atteignant les résultats les plus modérés qui aient jamais été obtenus dans la circulation.

Aux dépenses précédentes se joignent encore les *remboursements sur le transport*, c'est-à-dire les réductions de taxes qui n'ont pu être déduites des recettes ;

Digitized by Google

	Du 1er janv. au 31 mai.	Du 1er juin au 31 déc.	Année entière d'exploitation.	
elles s'élèvent à.....	F. 35 60	F. 6,915 36	F. 6,950 99	

Le relevé des dépenses proprement dites donne le résultat suivant :

	Du 1er janv. au 31 mai.	Du 1er juin au 31 déc.	Année entière d'exploitation.	0/0
Service général d'administration.....	F. 12,345 21	F. 25,165 40	F. 37,510 61	9,8
Service d'entretien de la voie.....	12,418 91	46,848 48	59,267 39	15,4
Service des transports.....	69,275 08	216,942 34	286,217 42	74,8
TOTAL.....	F. 94,039 20	F. 288,956 22	F. 382,995 42	100,0
Donc, dépenses par journée d'exploitation.	618 68	1,350 26	1,046 43	Année précédente.
— kilomètres de chemin.....	4,362 47	3,689 94	6,738 01	11,092 55
— jour et par kilomètre.....	30 48	16 31	18 51	29 35
— convoi et par kilomètre....	3 27	1 96	1 22	2 56

Rapprochés des frais de transport, les frais généraux d'administration et d'entretien de la voie, c'est-à-dire ceux qui sont presque entièrement indépendants de la circulation, témoignent d'une amélioration essentielle en regard de l'année précédente ; et l'importante réduction des frais d'exploitation en général, qui se manifeste en comparant les chiffres élémentaires placés au bas du tableau, justifie pleinement l'espoir qu'exprimait à ce sujet notre précédent rapport.

IV. RÉSULTAT FINANCIER.

La comparaison des recettes et des dépenses donne le résultat suivant :

	Du 1er janvier au 31 mai.	Du 1er juin au 31 décembre.	Année entière de circulation.
Recettes.....	fr. 115,357 08	fr. 552,553 95	fr. 667,911 03
Dépenses.....	94,047 80	295,871 61	389,646 41
Rendement total.....	fr. 21,282 28	fr. 246,682 34	fr. 277,964 62
— en 0/0 des recettes.....	0/0 17 4	0/0 44 6	0/0 41 8
— par jour de circulation.....	fr. 140 01	fr. 1.152 72	fr. 759 46
— — kilomètre de chemin.....	1,048 43	2,979 36	4,890 21
— — jour et par kilomètre de chemin	6 80	13 92	13 36
— — convoi et par kilomètre.....	0 74	1 66	1 57

Une comparaison avec l'année précédente ne peut être appuyée que sur la première période d'exploitation, parce que, dans la seconde, il y a fusion des recettes et des dépenses. Dans la première, l'augmentation du rendement a été de 18,304 fr. 63 ; dans la seconde, au contraire, les recettes sont moindres ; mais, en général, le rendement comparé aux dépenses donne un résultat bien plus favorable que celui de l'année précédente. Si l'on estime à environ 12 millions le capital des travaux livrés à l'exploitation l'année passée, le rendement a été de 2.31 0/0.

V. POLICE DU CHEMIN, SERVICE DE SURETÉ, ACCIDENTS.

Des infractions réitérées aux règlements de police du chemin ont eu lieu d'abord sur la ligne de Lucerne, soit par ignorance, soit par insouciance des prescriptions ; mais elles ont disparu insensiblement vers la fin de l'année d'exploitation, à la suite d'énergiques interventions.

Nous n'avons pas à enregistrer d'accidents accompagnés de mort d'homme. Nous mentionnerons seulement l'incendie d'un fourgon qui était assuré par la maison d'expédition elle-même ; la chute d'un conducteur de locomotive qui est tombé du haut de la machine pendant le trajet, mais qui est remis et a repris son service ; enfin, le déraillement de wagons d'un convoi de ballast, arbitrairement lancé sur la seconde voie de la section de Bâle-Sissach avant l'ouverture de cette voie ; dans cette circonstance, un ouvrier a été blessé et deux wagons endommagés.

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi, 21 mai :

La fonte n'atteint qu'un petit chiffre d'affaires ; depuis celles traitées à 167 50 et 170 fr., la demande a été plus calme ; les offres en disponible sont à peu près nulles. On raisonne le disponible de 165 à 167 50 ; pour deux et trois mois, 165 ; par traités et à livrer jusqu'à une époque plus éloignée, 162 50. La fonte de moulage reste à 170, 175 le n° 2, et 180, 185 le n° 1, suivant l'importance des demandes.

Les prix restent maintenus : fers laminés, 340 330 pour fortes parties, franco dans toutes les gares des chemins de fer de l'Est ; fers martelés, 370 à Saint-Dizier ou à la gare la plus rapprochée de l'usine.

Les fabriques de chaînes ont un travail fort actif ; les demandes sont nombreuses et pressantes ; beaucoup ont dû être ajournées ; le prix de cet article est facilement accepté à 75 fr. en numéros assortis, franco Paris.

La vente des poids à peser ajustés est très-restreinte ; le peu de demandes que nous recevons est dû à la qualité et à la supériorité de nos produits. En voici la cote actuelle :

20 kil., 4 fr. 90 à 5 fr. suivant l'importance de la demande ; 10 kil., 2 60 2 65 ; 5 kil., 1 40 1 45 ; 2 kil., 63 c. ; 1 kil., 31 ; 1/2 kil., 22 ; 2 hect., 13 ; 1 hect., 9 ; 1/2 hect., 7. — Franco Paris ou Strasbourg.

MÉTAUX.

CUIVRE. — Les fondeurs anglais n'ont pas modifié leurs prix ; ils viennent d'un commun accord de porter l'escompte de 2 1/2 à 3 0/0, en conservant le terme de six mois.

Cours de Paris : cuivre de Russie, 325 à 340 fr., selon les sortes ; cuivre anglais, 325 335 id. ; Chili, 305 fr.

ÉTAIN. — On nous informe de Londres que les fondeurs ont décidé une baisse de 75 fr. par tonne sur les blocs et les barres, et de 100 fr. sur le raffiné.

Cours de Paris : Banca, 385 390 fr. ; Détroits, 355 360 ; anglais, 357 50 360.

PLOMB. — Cours de Paris : plomb de France, 68 ; d'Espagne, 70 ; laminé, 78.

ZINC. — Amélioration sur le marché de Hambourg ; le Silésie s'y raisonne à mb. 19.5.

Cours de Paris : Silésie brut, 79 à 80 ; laminé, 95.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 6 mai :

Cours de ce jour :
Gartsherrie n° 1, 101 fr. 25.
Calder n° 1, 98 15 ;
Glengarnock n° 1, 96 fr. 30 à 96 90 ;
Blair et Eglinton n° 1, 95 fr. 65.
Autres marques ordinaires n° 1, 93 65.
Numéros mélangés (warrants), 95 65 à 95 65.

Au comptant, sans escompte.

Fers ordinaires, 225 à 232 fr. ; fers à clous, 250 ; fers d'angle, 232 50 ; cercles, 262 50.

Fret de la fonte :
Abbeville, 20 »» à »»» ».
Brest, 17 50 à »» ».
Calais, 16 25 16 85.
Charente, 20 »» à »» ».
Dieppe, 16 25 16 85.
Havre, 16 25.
Nantes, 22 50 à 23 50.
Rouen, 17 75 à 18 35.

Par tonne.

Glascow, 14 mai :

Les numéros mélangés, cotés précédemment à 95 f., ont descendu à 93 75 et 93 65. Cependant les bonnes marques n'ont pas fléchi ; la bonne Gartsherrie s'est bien soutenue à 10 fr. 50. Les gueuses en mains des producteurs se maintiennent également très-fermes, ce qu'on doit à l'activité des exportations : ainsi, la semaine dernière, les expéditions ont été de 13,600 tonnes contre 11,900 durant la semaine correspondante de 1856, et, depuis le commencement de l'année, elles se sont élevées à 198,800 tonnes, chiffre excédant de 9,000 tonnes la quantité exportée l'an dernier pendant la même période.

Il y a offre, en ce moment, aux prix ci-dessous :

Gartsherrie n° 1, 101 fr. 25 à 101 fr. 85.
Calder n° 1, 97 50 98.
Glengarnock n° 1, 97.
Blair, Eglinton, Muirkick et Lugar n° 1, 95.
Numéros mélangés (warrants) 93 50 à 93 75.
Au comptant, conditions d'usage.

Le fret a continué de baisser :

Boulogne, 15 60 à 16 20.
Bordeaux, 25 »» à »» »».
Brest, 16 25 à »».
Calais, 15 60 à 16 20.
Charente, 20 »».
Cherbourg, 16 25 à »».
Dieppe, 15 60 à 16 20.
Fécamp, 15 60 à 16 20. "
Havre, 15 »» à 15 60.
Marseille, 37 50.
Nantes, 22 50 à »» »».
Rouen, 17 50 à 18 25.
Saint-Valéry, 17 50 à 18 25.

Par tonne.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

O. SAUTIQUE.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

COMPTE GÉNÉRAL AU 31 DÉCEMBRE 1856

ACTIF

Dépenses de premier établissement.

Remboursements à l'État du prix de la concession de la ligne de Paris à Lyon		118.000.000 »	
DÉPENSES DE LA CONSTRUCTION, DU 1er MARS 1852 AU 31 DÉCEMBRE 1856.			
LIGNE DE PARIS A LYON.			
Personnel et dépenses diverses	1.859.120 41		
Acquisitions de terrains	14.131.862 53		
Terrassements	13.965.869 70		
Travaux d'art	18.301.769 82		
Ballastage et pose des voies	4.767.806 62		
Matériaux de la voie	9.124.312 17		
Constructions accessoires	17.851.384 59		
Matériel	25.029.201 39	105.031.327 23	219.031.327 23
CONSTRUCTION DES EMBRANCHEMENTS.			
Embranchement d'Auxerre.—Travaux et dépenses de toute nature			3.833.409 76
LIGNE DE DIJON A BELFORT.			
Section de Dijon à Besançon. — Travaux et dépenses		27.686.212 73	
— — — Matériel		2.593.924 49	
Ensemble		30.280.137 22	
Section de Besançon à Belfort. — Travaux et dépenses de toute nature		12.547.569 34	
Total pour les deux sections		42.827.706 56	42.827.706 56
Ligne de Chalon à Dôle et du Jura.—Dépenses d'études			174.786 78
Chemin de Dôle à Salins. — Travaux et dépenses de toute nature		10.030.240 99	
— — Matériel roulant		391.117 67	10.421.358 66
Chemin de fer de Ceinture. — Concession et construction, quote-part de la Compagnie			1.280.000 »
Frais d'installation de la Compagnie, acquisition d'immeuble, mobilier, etc.		839.027 21	
Dépenses de l'administration centrale, quote-part afférente à la construction		434.980 24	1.274 007 45
			278.842.596 44

Valeurs diverses.

Solde du compte courant au Trésor au 31 décembre 1856			5.413.905 85
CAUTIONNEMENTS.			
Pour la section de Besançon à Belfort		500.000 »	
Pour le chemin de Dôle à Salins		500.000 »	1.000.000 »
DÉBITEURS DIVERS.			
Sous-Comptoir des chemins de fer		374.780 »	
Exercice 1857 : Approvisionnements constatés en magasin au 31 décembre 1856		2.241.897 60	
Entrepreneurs de transports, comptes courants, factures à recouvrer, etc.		6.083.919 83	8.700.577 43
CAISSE ET PORTEFEUILLE.			
Espèces		4.914.598 22	
Banque de France		1.422.676 54	
Valeurs de portefeuille		719.931 50	
Receveurs sur la ligne		985.078 66	
Agents comptables		197.200 »	8.269.484 92
			302.226.564 64

PASSIF

Fonds social.

CAPITAL DES ACTIONS.			
265,000 actions de 500 fr.		132.500.000 »	
Prime de 21 fr. 80 c. sur les 25 000 actions remises à la Compagnie de Dijon		5.370.000 »	137.870.000 »
EMPRUNTS.			
1852 et 1854 5 0/0, produit de 80,000 obligations		83.068.170 85	
1853 3 0/0, 1re partie de 100,000 obligations		28.790.036 75	
1856 3 0/0, 2e partie en cours d'émission		22.019.456 03	273.677.663 63

Compte d'intérêts.

INTÉRÊTS ET DIVIDENDES ÉCHUS ET NON PAYÉS.			
Intérêts échus le 1er janvier 1853 à 8 f. 75 c. sur 8 actions		157 50	
Dividende 1852 et 1er sem. 1853 à 14 » » 99 actions		1.386 »	
Intérêts du 2e semestre de 1853 à 6 25 » 181 actions		1.131 25	
Dividende 1853 et 1er sem. 1854 à 31 25 » 109 actions		3.406 25	
Intérêts du 2e semestre de 1854 à 8 75 » 128 actions		1.120 »	
Dividende 1854 et 1er sem. 1855 à 65 » » 111 actions		7.215 »	
Intérêts du 2e semestre de 1855 à 13 50 » 320 actions		4.075 »	
Dividende 1855 et 1er sem. 1856 à 72 50 » 980 actions		71.485 »	
Intérêts sur obligations 3 0/0		57.725 »	
Intérêts sur obligations 3 0/0		37.575 »	95.300 »
Intérêts du 2e semestre 1856 et 1er à-compte sur dividende 1856 à 25 fr. sur 265,000 actions		6.625.000 »	6.810.278 »
Complément du dividende de 1856 à 43 fr. 50 c., sur 265,000 actions			11.527.500 »

Créanciers divers.

Mandats en circulation au 31 décembre 1856		141,000 97	
Cautionnements, retenues, fournisseurs à régler, comptes courants, etc.		9.904.351 03	10.046.362 »

Comptes des réserves.

Fonds de réserve		1.036.748 36	
Fonds de subvention de la Caisse des retraites		63.302 89	
Comptes d'amortissement des emprunts		2.550 »	
Profits et pertes 1857. — Solde de l'exercice 1856		42.181 76	1.164.783 01
			302.226.564 64

Digitized by Google

COMPTE DE L'EXPLOITATION GÉNÉRALE DU 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1856

DÉPENSES.

CHAPITRE I. — ADMINISTRATION CENTRALE.				
Jetons de présence		50,295 »		
Traitement du personnel		71,479 41		
Loyer, contributions, frais de bureau, imprimés, annonces, chauffage et éclairage, etc.		69,691 59	191,466	»
CHAPITRE II. — DIRECTION, CONTROLE, CONTENTIEUX, CAISSE, COMPTABILITÉ, SERVICE MÉDICAL.				
Personnel de la direction, du secrétariat, du contrôle, de la statistique, du contentieux, de la comptabilité, de la caisse, de l'économat, du service médical, etc.		288,197 40		
Surveillance administrative		104,490 91		
Contributions directes sur toute la ligne		90,217 03		
Imprimés, secours, médicaments, indemnités pour accidents, droit du 10me, dépenses diverses		3,003,461 18		
		3,557,376 12		
A DÉDUIRE : LES DÉPENSES D'ORDRE.				
Droit du 10e payé aux contributions indirectes		2,703,934 63	853,441	49
CHAPITRE III. — SERVICE COMMERCIAL.				
Personnel du service central et des agents commerciaux, du bureau des litiges, des correspondances, du factage et du camionnage		483,769 61		
Assurances contre l'incendie		76,493 95		
Imprimés, chauffage, éclairage, location de chevaux, dépenses diverses		695,749 98		
Subventions à des entreprises de correspondance		672,017 24		
Indemnités pour pertes et avaries		169,095 70	2,095,166	48
CHAPITRE IV. — MOUVEMENT.				
Personnel du bureau central, des gares et des trains, journées de travail, etc.		3,032,329 68		
Éclairage et chauffage des gares et des trains		257,512 53		
Imprimés, affiches et fournitures de bureau, bâches, entretien du mobilier et des gares, dépenses diverses		510,585 32	3,700,427	53
CHAPITRE V. — MATÉRIEL ET TRACTION.				
Personnel du service central et des magasins		255,855 68		
Dépenses générales de traction		2,346,033 77		
Combustible consommé par la traction		2,920,538 54		
Entretien et grosses réparations des locomotives et tenders,		865,319 08		
d° des voitures et wagons		542,334 94	7,130,001	01
CHAPITRE VI. — ENTRETIEN ET SURVEILLANCE DE LA VOIE.				
Personnel supérieur de la voie, personnel des bureaux et frais fixes		149,240 35		
Appointements des piqueurs, surveillants, gardes, etc.		720,687 83		
Journées d'ouvriers pour l'entretien de la voie		773,437 19		
Ballast, matériaux de la voie, terrassements, ouvrages d'art, éclairage de la voie, dépenses diverses, clôtures, etc.		1,130,666 79	2,774,038	16
Montant total des dépenses			16,833,540	67
EXCÉDANT DES RECETTES SUR LES DÉPENSES.				
Intérêts de 5 0/0 aux actions	6,625,000 »			
Moins le produit des placements de fonds	2,178,707 14	4,446,292	86	
Intérêts des remboursements à l'État		310,504	83	
Intérêts et amortissement des emprunts		6,836,760	50	
Abonnement pour le timbre		152,535	40	
Fonds de subvention de la Caisse de retraites		63,302	89	
Fonds de réserve : 5 0/0 des bénéfices nets		1,036,748	26	13,004,151	74
DIVIDENDE : A-compte de 12 fr. 50, au 1er janvier 1857		3,212,500	»		
Solde de 43 50 à payer le 1er juillet 1857		11,527,500	»		
Profits et pertes 1857. Solde de l'exercice 1856.		42,181	86	14,882,181	86
TOTAL				44,779,874	27

RECETTES.

GRANDE VITESSE.				
Voyageurs (y compris le droit du 10me)			20,527,402	87
Excédant de bagages et chiens	678,260 35			
Marchandises, finances et transports de voitures et de chevaux	4,038,197 44		4,716,457	79
			25,243,860	66
A DÉDUIRE : Les recettes d'ordre :				
Droit du 10me sur le prix des places des voyageurs et les transports à grande vitesse, les décimes compris			2,703,934	63
PRODUIT de la grande vitesse			22,539,926	03
PETITE VITESSE.				
Transport de marchandises	19,085,333 95			
Transport de voitures, chevaux, bestiaux, etc.	542,024 80			
TOTAL de la petite vitesse	19,627,358 75		19,627,358	75
TOTAUX réunis de la grande et de la petite vitesse			42,167,284	78
RECETTES DIVERSES.				
Magasinage	48,939 81			
Factage et camionnage, produit du chemin de Ceinture, produits divers	2,022,834 57		2,225,170	28
Produits du domaine	153,395 90			
TOTAL DES PRODUITS DE L'EXPLOITATION DE L'ANNÉE 1856			44,392,455	06
SOLDE de l'exercice 1855			114,773	70
			44,507,228	76
A DÉDUIRE :				
Pour le compte de la Société de Paris à Lyon par le Bourbonnais, 1/5 du trafic direct de Paris à Lyon, déduction faite des frais d'exploitation	3,006,319 33			
Moins le tiers des bénéfices de la société du Bourbonnais,				
1° Pour les exercices clos	750,000 »			
2° Pour l'exercice 1856	1,100,000 »	1,850,000 »		
RESTE A DÉDUIRE	1,156,319 33		1,156,319	33
			43,350,909	43
A AJOUTER :				
Le reliquat des sommes portées en dépenses, en prévision de grosses réparations au matériel, non encore effectuées			1,428,964	84
TOTAL DES RECETTES			44,779,874	27

CHEMIN DE FER DU NORD.

COMPTE GÉNÉRAL AU 31 DÉCEMBRE 1856

ACTIF

DÉPENSES.

Construction de la ligne principale.

Acquisitions de terrains		23,898,949 11	
Terrassements et ouvrages d'art		24,177 630 78	
Établissement de la voie, clôtures et plantations		49,128,891 43	
Construction des gares et stations, etc.		23,897,552 87	
Frais généraux de la construction		5,060,022 97	126,163,046 66
Réfection de la voie			12,470,788 58
Construction du chemin d'Amiens à Boulogne			35,711,548 43

Construction des embranchements.

De Lille à Dunkerque	20,261,017 73		
D'Hazebrouck à Calais	14,086,507 93	34,347,525 78	
De Creil à Saint-Quentin		23,670,471 96	
De Saint-Quentin à Erquelines		23,777,318 63	
Construction des nouveaux embranchements		14,244,252 11	96,039,568 48
Construction du chemin de Ceinture			1,280,000 »
Chemin de Charleroi			2,916,783 88
Chemin de Namur à Liége			876,663 47

Matériel, mobilier et approvisionnements.

Matériel d'exploitation, locomotives, voitures et wagons à marchandises	60,337,554 77		
Outillage et installation des ateliers, matières premières et pièces de rechange	7,994,043 09		
Approvisionnements divers	2,542,597 31		
Mobilier de la 2e division	134,032 32	2,597,229 63	76,928,828 49
Mobilier des gares, stations et bureaux			355,731 49
Approvisionnements de matériaux pour la voie		4,219,337 10	81,301,897 08
			356,969,496 60

VALEURS DIVERSES.

Amortissement.

Complément du capital (partie non appelée en vertu de la décision de l'assemblée générale du 3 avril 1852)		40,000,000 »	

Débiteurs divers.

Comptes courants, factures à recouvrer, avances à divers fournisseurs, etc.		10,483,952 95	
L'État. — Comptes d'intérêts réglés par anticipation		439,305 15	
Sous-Comptoir des chemins de fer :			
Compagnie du Nord	340,000 »		
D° d'Amiens à Boulogne	65,800 »	405,800 »	11,329,058 10

Caisse et portefeuille.

Espèces	1,739,335 78		
Valeurs de portefeuille	58,907 59		
Receveurs	636,141 28		
Agents comptables	900,567 30		
Banque de France	4,402,506 24	7,836,618 19	59,165,676 29
			416,135,172 89

PASSIF

Fonds social.

Ligne du Nord		200,000,000 »	
D° d'Amiens à Boulogne		37,500,000 »	
Emprunt de la Compagnie d'Amiens à Boulogne		1,181,558 09	
Emprunt de 1852		24,750,000 »	
1er Emprunt de 1853		22,989,866 63	
2e Emprunt de 1854		22,429,151 45	
Emprunt de 1855		21,556,957 27	
Emprunt de 1856		21,850,877 15	352,258,390 84
Réfection de la voie (Voies en moyens)			6,072,788 60

Compte d'intérêts.

Intérêts et dividendes échus et non réclamés.

Intérêts des actions non réclamés	20,710 90		
2e semestre 1856 sur 396,471 actions à 16 fr.	6,343,536 »	6,364,246 90	
Dividendes échus et non réclamés	15,777 90		
Dividende de 1856 sur 400,000 actions à 40 fr.	16,000,000 »	16,013,777 90	
Intérêts des obligations	3,348,120 »		
Intérêts et dividendes échus (Amiens à Boulogne)	11,311 78		
Intérêts et obligations (Amiens à Boulogne)	14,789 22	26,101 »	3,374,221 » 25,754,245 80

Créanciers divers.

L'État. — Effets à lui souscrits par la Compagnie	18,035,024 38	
Cautionnements, retenues, fonds d'assurances, fournisseurs à régler, etc.	2,645,833 18	
Ordonnances restant à payer au 31 décembre 1856	2,022,875 35	
Actions vendues	47,162 28	
De Rothschild frères	2,114,304 85	25,765,200 04

Comptes des réserves.

Fonds de réserve	2,000,000 »	
Amortissement du capital	1,626,564 »	
Amortissement des emprunts	567,750 »	
Amortissement supplémentaire	1,773,038 30	
Fonds de dotation (Caisse de retraite)	212,023 10	
Réserve spéciale	100,000 »	
Solde de l'exercice de 1856	5,172 12	6,284,547 61
		416,135,172 89

Digitized by Google

COMPTE DE L'EXPLOITATION GÉNÉRALE DU 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1856

DÉPENSES

Administration centrale.

Jetons de présence	107,200 »		
Traitement du personnel de l'administration centrale	121,490 93	228,690 93	
Assurances, loyers et contributions	179,872 28		
Frais de bureaux, impressions, affiches et annonces	143,249 81		
Indemnités, pensions et dépenses diverses	153,261 23		
Abonnement au timbre	103,132 »	579,515 32	
Frais de police et de surveillance		131,922 04	940,128 29

1re DIVISION. — Exploitation.

Traitement du personnel du service central, du contrôle, etc.		465,328 44	
Personnel des gares et stations	3,172,118 12		
Billets : impressions frais de bureau, etc.	481,840 91		
Eclairage et chauffage des gares et stations	396,582 42	4,050,541 45	
Personnel des inspecteurs, conducteurs et facteurs de trains	599,381 66		
Indemnité de déplacement du personnel des trains	108,949 45		
Eclairage et menues dépenses des trains	113,132 59	821,463 70	
Service du factage et du camionnage		75,147 39	5,412,480 98

2e DIVISION. — Matériel et ateliers.

Traitement du personnel du service central, etc.		109,216 26	
Entretien et grosses réparations des machines, des voitures et wagons à marchandises	4,076,965 95		
Traitement des mécaniciens, chauffeurs, etc.	1,319,329 69		
Combustible des machines	2,601,498 83		
Huile, graisse, éclairage et eau des machines	549,311 07	8,547,085 54	8,656,301 80

3e DIVISION. — Travaux et surveillance.

Service central; personnel et dépenses diverses		417,400 89	
Entretien de la voie		2,872,040 31	
Surveillance de la voie		648,292 13	3,937,733 33
Dépenses d'exercices clos			18,758 44
Dépenses d'exploitation			18,965,402 84

Excédant des recettes sur les dépenses.

Intérêts des actions pour l'exercice 1856	6,400,000 »		
A déduire les intérêts des placements de fonds (1)	1,897,233 38	4,502,766 62	
Amortissement du capital pour l'exercice 1856		225,290 93	
Intérêts et amortissement des emprunts		6,786,678 32	
Intérêts, pendant l'année 1856, des fonds dus à l'Etat		246,913 45	
Réfection de la voie		360,000 »	
Fonds de dotation (caisse de retraite)		146,745 98	
Réserve spéciale		100,000 »	
Dividende de 1856, à raison de 40 fr. par action		16,000,000 »	
Solde de l'exercice 1856		5,172 12	28,372,567 42
			47,337,970 26

(1) Compris 1,447,987 fr. 50 c. d'intérêts à reconstituer. (Construction des embranchements.)

RECETTES

Produits de l'exploitation.

Voyageurs		19,826,662 07	
Bagages	553,627 21		
Transport de chiens	33,209 60		
Articles de messagerie	3,976,540 69	4,563,377 50	
Transport des voitures	81,203 41		
— des malles-poste	699,672 »		
— des chevaux	205,301 64	986,177 05	
Transport des marchandises		24,558,372 48	
— de bestiaux		594,154 43	
Magasinage	80,716 83		
Produits divers	312,313 68	393,030 51	50,923,574 04
Produits du chemin de Ceinture			107,087 85
Solde de l'exploitation de 1856			42,178 11
Ensemble			51,072,840 »

A DÉDUIRE :

Impôt du 10e sur le prix des places des voyageurs	2,619,377 29	
Indemnités pour pertes d'effets et avaries	[173,177 43]	
Solde des détaxes et réductions	194,413 48	
Subventions aux messageries, correspondances, omnibus, etc.	523,439 54	
Usage des stations belges	21,673 »	
Timbres pour lettres de voitures	202,790 »	3,734,869 74
		47,337,970 26

CHEMINS DE FER SUISSES

I. — COMPTES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT. — AVRIL 1857

NOMS des chemins de fer.	INDICATION du réseau.	Longueur totale kilomètr.	FONDS SOCIAL. Nombre des actions.	Valeur nominale	Intérêts à desservir	Total du capital actions.	EMPRUNTS. Nombre des obligat.	Valeur nominale	Intérêts à desservir	Total du capital obligations	TOTAL du capital en actions et en obligations	Indication des sections en exploitation.	OBSERVATIONS.
Nord-Est....... (*)	De Aarau à Romanshorn et Schaffhouse par Zurich et Winterthur.	162.25	57.365	500	4 0/0	28.682.500	4.674 2.506 2.026 444	175 500 1.000 5.000	 4 0/0 5 0/0	7.917.950	36.600.450	kil. Romanshorn à Zurich, 82.4 Zurich-Brugg, 32.1 Schaffhouse à Winterthur, 29.7 144.3	La section d'Aarau à Brugg sera ouverte fin 1857.
Central........	De Bâle par Olten à Aarau à Lucerne à Soleure et Bienne à Berne et à Thorishaus.	216	73.235	500	4 0/0	35.424.200	12.300 1.161	500 5.000	5 0/0 5 0/0	12.000.000	47.424.200	Bâle-Liestal, 13.6 Liestal-Sissach, 6.7 Aarau-Olten-Pont-de-l'Emme, 64.3 Aarbourg-Herzogenbuchsée, 23.8 kil. 108.4	[illegible] Herzogenbuchsée [illegible] Thorishaus [illegible] 1857 [illegible] 1858.

II. — RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION. — AVRIL 1857

NOMS des chemins de fer.	1857 Longueur exploitée kilom.	Voyageurs. Nombre.	Voyageurs. Produit.	Marchandises. Tonnes.	Marchandises. Produit.	Total des produits.	Recettes brutes par kilom.	1856 Longueur exploitée kilom.	Voyageurs. Nombre.	Voyageurs. Produit.	Marchandises. Tonnes.	Marchandises. Produit.	Total des produits	Recettes brutes par kilom.	Différence de 1857 sur 1856. Mois d'avril en plus.	Mois d'avril en moins.	Du 1er janvier au 30 avril en plus.	Du 1er janvier au 30 avril en moins.
Nord-Est......... (*)	144.3	58.500	76.000	11.550	81.000	157.000	1.215	100.8	42.098	49.397	7.345	39.645	89.042	883	67.958	»	266.305	»
Central..........	108.4	53.433	46.600	6.810	36.400	83.000	770	20	22.703	14.807	1.588	8.173	22.980	1.149	60.020	»	168.113	»

(*) A partir du 19 avril 1857 [illegible]
— Le même jour la section de Schaffhouse à Winterthur [illegible]

PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE.

VILLE DE PARIS.

Dixième tirage de l'amortissement de l'emprunt de 50 millions.

Le dixième tirage des obligations de l'emprunt de 50 millions de la ville de Paris s'est fait le vendredi, 1er mai 1857, à onze heures du matin, en séance publique, à l'hôtel de ville, conformément au cahier des charges de l'adjudication dudit emprunt, et aux annonces qui ont été faites dans le *Moniteur*.

A ce tirage, il a été extrait de la roue 60 numéros ayant droit, suivant leur ordre de sortie, aux primes ci-après :

ORDRE des sorties	NUMÉROS sortis.	MONTANT des primes	ORDRE des sorties	NUMÉROS sortis.	MONTANT des primes.
		fr.			fr.
1	54.314	50.000	31	48.839	1.000
2	35.210	20.000	32	48.095	1.000
3	30.328	15.000	33	6.371	1.000
4	7.658	10.000	34	18.697	1.000
5	31.054	5.000	35	18.592	500
6	53.001	5.000	36	41.095	500
7	2.086	3.000	37	5.340	500
8	5.217	3.000	38	20.753	500
9	45.231	3.000	39	15.041	500
10	1.530	3.000	40	27.931	500
11	40.768	3.000	41	28.905	500
12	10.041	3.000	42	17.184	500
13	8.875	2.000	43	11.500	500
14	6.125	2.000	44	52.430	500
15	20.590	2.000	45	48.208	500
16	43.762	2.000	46	23.035	500
17	35.508	2.000	47	3.088	500
18	39.671	2.000	48	37.444	500
19	35.578	2.000	49	19.575	500
20	599	2.000	50	40.572	500
21	37.980	1.000	51	47.509	500
22	60.291	1.000	52	47.885	500
23	23.449	1.000	53	12.585	500
24	45.078	1.000	54	34.704	500
25	22.856	1.000	55	35.068	500
26	9.986	1.000	56	9.010	500
27	30.735	1.000	57	51.623	500
28	21.167	1.000	58	33.095	500
29	55.195	1.000	59	10.955	500
30	39.253	1.000	60	30.013	2.500

Le remboursement en capital des obligations désignées au tableau ci-dessus, ainsi que le paiement des primes attachées à chacune d'elles, aura lieu à présentation, *à la caisse municipale, à l'hôtel de ville*, le 1er juillet prochain, en même temps que s'opérera le paiement des arrérages sur le pied de 5 0/0.

PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE.

Amortissement de l'emprunt de 50 millions. Premier tirage.

Le premier tirage des obligations de l'emprunt de 50 millions, contracté par le département de la Seine, s'est fait à l'hôtel de ville le 1er mai 1857, à onze heures du matin.

A ce tirage il a été extrait de la roue les 8 obligations suivantes :

Le n° 231,955, étant sorti le premier, gagne la prime de. . . . . Fr. 100,000

Le n° 157,028, sorti le deuxième, gagne la prime de. 10,000

Le n° 02,350, sorti le troisième, gagne celle de 10,000

Les n°s 241,217, 16,335, 142,500, 102,559 et 10,757, sortis les quatrième, cinquième, sixième, septième et huitième, gagnent chacun une prime de 1,000

Le paiement des lots désignés ci-dessus, affecté aux huit obligations sorties, aura lieu à présentation à la caisse centrale du Trésor public, rue de Rivoli, à partir du 1er juillet prochain, et le remboursement desdites obligations le 1er janvier 1859.

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1856. id. 795 id.)

Du 14 au 20 mai 1857.

116,783 voyageurs.....	367,408 75	
Bagages, marchandis,etc.	615 783 82	
Total..		983,192 57

Semaine correspondante de 1856.

110 791 voyageurs.....	347 631 65	
Bagages, marchand., etc.	506,529 92	
Produit total.....		853 952 57
Différence en faveur de 1857		129,240 00

Produit par kilomètre :

1857,	1,236
1856,	1,074

Recette totale depuis le 1er janvier

1857.....	18,626 956 54
1856.....	16,962 188 70
Différence..	1,664,767 84

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :

En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :

En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Du 14 au 20 mai 1857.

84,978 Voyageurs...	305,177 78	
Bagages, marchandises, etc.....	783,592 97	
Total.....		1,178,760 75
Semaines correspondantes de 1856 .	948,111 50	
Différence en faveur de 1857.....		230,649 25
Recettes depuis le 1er janvier 1857.		22,306,031 12
Recette correspondante de 1856		18,007,396 60
Différence en faveur de 1857....		4,298,635 52

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 930 kilomètres)
(1856. id. 876 id.)

Du 14 au 20 mai 1857

304,336 voyageurs.....	443,681 90	
Marchandises, etc., grande vitesse ...	56,035 69	
— petite vitesse....	351,790 90	
Total de la semaine.....		851,911 49
Semaine correspondante en 1856....		739,253 80
Augmentation en 1857.....		113,057 69
Recettes depuis le 1er janvier 1857		14,781,799 25
id. id. 1856		12,487,163 97
Différence en faveur de 1857.		2,294,634 28

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

(1857. Longueur exploitée, 693 kilom.)
(1856. id. 617 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,389 26.
— 1856, 1,236 10.

Recettes du 14 au 20 mai 1857

Grande vitesse) 100,614 voyageurs..	401,767 85	
Grande vitesse) marchand.....	123,068 80	
Petite vitesse) marchand.....	424,025 95	
Total.....		948,861 80
Semaine correspondante de 1856....		762,674 40
Différence en faveur de 1857		186,187 40
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857		19,131,621 52
id. id. 1856		16,052,675 59
Différence en faveur de 1857...		3,081,745 93

L'ouverture de l'embranchement de Dôle à Salins (38 kil.) a eu lieu le 16 mai 1857.

CHEMINS DE FER DE L'EST.

(1er 7. Longueur exploitée 1270 kilomètres.)
(1856. id. 1069 id.)

8e année. — 20me semaine.

Du 7 au 13 mai 1857.

105,575 Voyageurs.....	341,716 17	
Marchandises.....	579 996 00	
Total de la semaine.....		921 712 17
Recettes antérieures.....		16,039,480 17
Total général.....		16,961,192 34
20me semaine de 1857....		924,782 17
Semaine correspondante de 1856.		790,011 50
Différence en faveur de 1857...		134,790 67
Exercice 1857.....		16,961,192 34
d. 1856.....		15,444,842 12
Différence en faveur de 1857...		1,516,350 22

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont et prolongements.

Longueur exploitée : 135 kilomètres

Du 7 au 13 mai 1857.

13,722 Voyageurs.....	28,374 15	
Bagages, marchandises, etc.....	26,677 82	
Total.....		55,051 97
Recettes antérieures....		694,498 67
Total depuis le 1er janvier.....		749,550 64

Du 14 au 20 mai 1857.

..... voyageurs.	20,996 80	
..... tonnes de marchandises.....	30,057 78	
Total.....		51,054 58
Recettes antérieures...		749,550 34
Total des recettes.....		800,603 22

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 523 id.

Recettes du 14 au 20 mai 1857

60,366 Voyageurs.....	226 914 05	
Bagages et marchandises	396 451 11	
Total de la semaine.....		623 365 16
Semaine correspondante de 1856.. .		584 614 45
Augmentation.....		38,750 51
Total des recettes, à partir du 1er janvier 1857.....		12,241 42049
Période correspondante de 1856 .		9,781,937 01
Augmentation. ...		2,459,493 43

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

(1857. Longueur exploitée, 140 kilom.)

Du 14 au 20 mai.

(Section de Lyon à Roanne.)

4,... Voyageurs.....	34 [illegible]	
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	166,275 33	
Total.....		200 901 59
Recettes antérieures.....		3,612,729 54
Total de l'exercice 1857.....		3,813,633
Recette correspondante 1856		139,830 17
Total de l'exercice 1856...		3,727,363 63

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).

(1857. Longueur exploitée, 185 kilom.)

Voyageurs.....	35,799 33	
Bagages, marchandises, etc.....	31,529 72	
Total.....		67,329 05
Recettes antérieures		738,569 97
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857		805,899 02
Semaine correspondante en 1856.....		40,760 10
Recettes depuis le 1er janvier 1856....		624,115 81
Recettes totales de la semaine sur les 2 sections.....		248,233 62
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....		4,401,399 31
Total.....		4,649,632 15

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 713 kilomètres.
Id. en 1856, 307 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 210 id.

Recettes du 14 au 20 mai 1857

CHEMIN DE FER.	
45,397 voyageurs.....	143 138 65
Bagages, marchandises, etc.....	119 397 10
TOTAL.....	262.535 75
Recettes du CANAL LATÉRAL...	24,917 81
Recettes antérieures.....	4,012 687 30
Total depuis le 1er janvier 1857	4,300,140 86
20e semaine de 1857. Chemin de fer..	262,535 75
id. Canal latéral...	24,917 81
Total de la semaine en 1857	287,453 56
20e semaine de 1856. Chemin de fer..	93,116 30
id. Canal latéral...	27.050 06
Total de la semaine en 1856	120,166 36
Différence en faveur de 1857.	167,297 20

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857.....	4,300 140 86
856.....	1,869,202 38
Différence en faveur de 1857..	2,430,978 48

Recettes par kilomètre :

Chemin de fer	Canal latéral
1857, 368 21	118 65
1856, 30: 19	128 79
Augmentation, 61 92	Diminut 10 14

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Section de Lyon à Bourg et à Seyssel.)

Longueur exploitée : 130 kilomètres.

Du 14 au 20 mai.

10,291 Voyageurs.....	33,346 10
Bagages, marchandises, etc.....	17,051 95
Total.....	50,398 05
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1857.....	471,124 55
TOTAL.....	521,522 60

CHEMIN DE FER D'ORSAY.

Circulation et recettes comparatives du mois de Avril 1857.

(1857. Longueur exploitée, 23 kilomètres)

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages etc.	Totaux.
1857.....	59,475	35,217 75	1,224 55	36,442 30
1856.....	53,023	32,890 55	1,267 65	34,158 20
En faveur de 1857	3,452	2,327 20	» »	2,284 10
En faveur de 1856.....	»	»	43 10	»

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 278 kilom.)

Du 9 au 15 mai 1857.

9,577 Voyageurs.....	39,748 16
Bagages, marchandises, etc.....	66,642 79
Total de la semaine.....	106,390 95
Recettes de la semaine correspondante de 1856.....	81,219 13
Différence en plus en 1857....	25,171 82
Recettes antérieures....	1,716,259 41
Total.....	1,822,650 36

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Recettes du 12 au 15 avril 1857.

43,856 Voyageurs.....	82,019 92
4,027 tonnes de marchandises.....	16,379 56
Total.....	98,399 48

Du 16 au 22 avril 1857.

Voyageurs,	107,218 72
Bagages et marchandises,	60,5 0 66
Total de la semaine,	167,7 9 44
Semaine correspondante de 1856,	144,806 22
Augmentation,	22,985 22
Recette totale du 1er janvier au 22 avril 1857,	2,107,307 02
Période correspondante de 1856,	1,920,931 26
Augmentation,	186,375 76

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 14 au 20 mai 1857.

Voyageurs.....	27,395 60
Bagages.....	1,162 60
Marchandises : grande vitesse.....	2,289 60
Id., petite vitesse.....	13,208 »
Exploitation de Biella	6,651 25
Exploitation de Vercelli-à-Valence	3,098 90
Ensemble.....	52,806 75
Recette correspondante de 1856..	41,023 91
Différence en faveur de 1857....	11,782 82

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. id. 1,039 id.

Du 14 au 20 mai 1857.

	En francs, au change de 121 1/2
51,038 voyageurs.....	261,218 78
27,120 tonnes Marchandises.....	411,227 73
Total de la semaine.....	673,476 47
Semaine correspond. 1856.....	672,353 22
Différence en faveur de 1857...	3,123 25
Recettes depuis le 1 janvier 1857.....	10,588,785 »
Recettes depuis le 1 janvier 1856.....	11,041,365 »
Différence en faveur de 1856...	952,580 »

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

20e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 11 au 17 mai

5,591 voyageurs. — 22,531 quint. bagages, marchandises.....	fr. 13 481 85
Recette correspondante de 1856....	5,730 60
Augmentation.....	7.752 65
Recettes depuis le 1er Janvier 1857	189,260 60
Recette correspondante de 1856	109,564 10
Différence en faveur de 1857..	79,696 50

CHEMIN DE FER NORD-EST SUISSE.

1857. — Longueur exploitée : 114.4 kilomètres.
1856. — 100.8 —

Avril 1857 (*)

58,500 voyageurs	76,000 »
231,000 quint. marchandises et bagages	81 000 »
Total du mois.....	157,000 »
Mois correspondant de 1856.....	89,082 » »
Différence en faveur de 1857.	67,958 » »
Recettes depuis le 1er janvier 1857....	566,130 » »
Recettes correspondantes 1856.....	297,833 » »
Différence en faveur de 1857.	266,296 » »

(*) Résultat approximatif.

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

Avril 1857

	1857.	1856	1855.
Voyageurs...	37,857 90	35,736 90	34 165 75
Bagages.....	857 80	776 30	783 75
Bétail.....	1,306 10	918 70	1,056 20
Marchandises	19,571 10	20,119 55	24,652 74
	59,582 90	57,551 45	60,658 43

Augmentation en 1857 de fr. 2,031 45 sur 1856
Diminution de 1,075 53 sur 1855

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 10 au 16 mai 1857

4,294 voyageurs.....	fr. 3,000 50
Marchandises.....	861 50
Recettes antérieures.....	119,329 60
Total.....	123,191 60

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (21e semaine)		Par Journée de voiture	
		Omnibus.	Cabriolets.
Du 17 au 23 mai 1857	272,997 35	80 50	55 89
Semaine correspondante de 1856 . .	222,981 10	75 92	65 93
Rec. depuis le 1er janv. 1857 . . .	4,432,916 55	75 90	44 14
Période correspondante de 1856 . .	3,989,665 05	68 30	42 65
Différence en faveur de 1857. . . .	443,251 50	7 60	2 89

Digitized by Google

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST, rue et place de Strasbourg.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie de l'Est, qu'à partir du 1er juin prochain, les intérêts dus sur les obligations seront payés, à la caisse de la Compagnie, de 10 heures à 3 heures, fêtes et dimanches exceptés, savoir :

1° Sur les obligations de 500 fr. remboursables à 650 fr. et portant intérêts à 5 0/0 : 12 fr. 50 c. par obligation, sur la remise du coupon n° 10 détaché du titre ;

2° Sur les obligations de 500 fr. de l'émission de décembre 1856 (1re et 2e catégorie), et portant intérêt de 3 0/0 par obligation, sur la remise du coupon A détaché du titre.

Les propriétaires des titres déposés dans la caisse de la Compagnie seront payés sur la production du certificat nominatif qui leur a été délivré.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

Dans sa séance publique du 28 mai 1857, le Conseil d'administration du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais, a procédé au tirage au sort de 117 obligations des emprunts réunis de l'ancienne Compagnie de Saint-Etienne à Lyon, à amortir au 1er juillet 1857.

Ont été déclarés amortis les numéros sortis à ce tirage, du n° 5654 à 5970,

Le Secrétaire général,
LÉON SAY.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

MM. les porteurs d'actions et obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans *ses succursales*, les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission qui vient d'être réduite de 1/2 à 1/4 0/0.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans ses succursales les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,
G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Avis aux porteurs d'obligations 5 *et* 3 0/0. — Les coupons de ces obligations sont payables au choix des porteurs :

Sans frais, — dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, à Lyon et Marseille.

Moyennant une commission de *un quart pour cent*, dans toutes les succursales de la Banque.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

AVIS. — Le public est prévenu que la Banque de France admet les actions de la Compagnie de Saint-Rambert à Grenoble au privilége des prêts sur dépôts de valeurs.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL.

MM. les actionnaires sont prévenus que le dépôt des actions n'ayant pas atteint le chiffre de 44,800, nécessaire pour valider les délibérations sur une première convocation, l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire annoncée pour le lundi 11 mai courant, est remise au jeudi 11 juin 1857, à 3 heures de l'après-midi, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

Cette assemblée générale est convoquée à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration, de statuer sur les comptes annuels de la Société et de délibérer 1° sur un projet de traités avec l'État et avec les Compagnies d'Orléans, de Lyon et de la Méditerranée, ayant pour objet la cession des chemins de fer, établissements et autres valeurs qui composent l'actif social de la Compagnie ; 2° sur la liquidation de la Compagnie, s'il y a lieu, et l'échange des actions du Grand-Central contre des obligations des Compagnies concessionnaires ; 3° sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration aux effets ci-dessus ; 4° et sur toutes les questions qui pourront être mises à l'ordre du jour de l'assemblée extraordinaire en conséquence des traités sus-mentionnés.

Sur cette deuxième convocation, la délibération ne sera valable qu'autant que le dixième du fonds social (actuellement 22,400 actions) sera représenté ; en conséquence MM. les actionnaires ayant au moins 20 actions sont invités à se rendre à cette assemblée, et aux termes de l'article 41 des statuts, ils doivent à cet effet déposer leurs titres dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme 15, du jeudi 14 mai au lundi 25 mai, de 10 heures à 3 heures.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux ; des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Société du Crédit mobilier.

Les cartes déjà délivrées pour le 11 mai serviront pour l'assemblée générale du 11 juin.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le Secrétaire général,
A. COURTOIS.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

MM. les souscripteurs des chemins de fer espagnols des Pyrénées à Madrid et à la Méditerranée, sont de nouveau invités à se présenter dans les bureaux de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France, place Vendôme, 16, de midi à trois heures, pour y faire l'échange des certificats provisoires à eux délivrés contre des titres au porteur de la Compagnie anonyme des chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante, et recevoir par chaque certificat d'une action, une somme de 3 fr. 50 c. pour la part de chaque action dans les intérêts produits par les fonds disponibles.

Le titre au porteur délivré en échange du titre provisoire donne droit, conformément aux statuts :

1° A un intérêt de 6 0/0 à dater du 31 janvier 1857 ;

2° Au partage des bénéfices de l'exploitation des chemins de fer. Lesdits bénéfices, à dater du 10 juillet 1856, époque de la prise de possession de 278 kilomètres déjà en exploitation, seront, conformément à la décision de l'assemblée générale qui a eu lieu à Madrid, le 29 janvier dernier, compris dans le premier inventaire de la Compagnie.

Paris, le 14 mai 1857.

CHEMIN DE FER

DE GRAISSESSAC A BEZIERS.

Création de 38,000 obligations de 250 fr., émises à 160 fr., portant intérêt de 7 fr. 50 c. jouissance du 1er novembre 1856.

Le coupon du 1er mai, de 3 fr. 75 c., appartient aux souscripteurs.

La souscription est ouverte à partir du 18 mai courant, à Paris, au siége de la Société, rue Taitbout, 45, à Londres, chez MM. C. Devaux et Ce, King-William-street, 62.

60 fr. 25 c. sont payables en souscrivant ; les 70 fr. restant sont exigibles le 1er août prochain. Le souscripteur pourra se libérer par anticipation, sous bonification de l'intérêt à 6 0/0 l'an.

MM. les actionnaires du chemin de fer peuvent souscrire par préférence, à raison de deux obligations pour trois actions ; il leur est accordé pour pour tout délai jusqu'au 31 mai.

Les autres obligations seront réparties aux souscripteurs au prorata de leur demande.

Dans toutes les villes où la Banque de France a des succursales, l'on peut verser au crédit de la Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Beziers.

On souscrit, 45, rue Taitbout, dans les bureaux de la Compagnie.

CHEMIN DE FER DE

CHARLEROY A LA FRONTIÈRE DE FRANCE.

Le Conseil d'administration de la Société du chemin de fer de Charleroy à la frontière de France a l'honneur d'inviter MM. les actionnaires à se réunir le lundi 8 juin prochain, à midi, à Charleroy, hôtel du Grand-Monarque :

1° En assemblée générale ordinaire, à l'effet de délibérer sur les comptes et bilans de la Société, non encore approuvés ;

2° Et en assemblée générale extraordinaire, à l'effet de délibérer sur diverses modifications à apporter d'accord avec le gouvernement belge, aux articles 17, 18, 19, 24, 31, 32 et 43 des statuts sociaux.

Pour être admis à l'assemblée général, il faut être propriétaire de cinq actions au moins et les avoir déposées quinze jours d'avance entre les mains de M. Mahieu, à Bruxelles, boulevard Waterloo, n° 20 ; à Paris, à la Compagnie du chemin de fer du Nord, bureau de Charleroy ; à Londres, entre les mains de M. Arnold, 59, Harley street, et au siége social, à Marchienne-au-Pont, dans les bureaux de l'exploitation du chemin de fer du Nord belge.

CHEMINS DE FER DE

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'en raison de la prochaine ouverture de la section d'Albacete à Almansa, et de l'entier achèvement de la ligne entre Madrid et Alicante, qui aura lieu dans le courant de l'année, il a décidé de faire un appel de 100 f. sur les actions, savoir :

50 fr. le 1er juillet 1857.
50 fr. le 1er octobre 1857.

Un coupon d'intérêt de 5 fr. 15 c. étant dû sur les actions le 1er juillet, il sera fait compensation de ce coupon avec le premier versement, qui sera réduit à 45 fr. 85.

Les versements auront lieu du 1er au 15 juillet, et du 1er au 15 octobre. Les actionnaires en retard devront l'intérêt, à raison de 6 0/0, à dater du 1er juillet et du 1er octobre.

MM. les actionnaires pourront, du 1er au 15 juillet, se libérer par anticipation du versement entier de 100 fr. Dans ce cas, il leur sera tenu compte de l'intérêt de 50 fr., à raison de 6 0/0 l'an, du 1er juillet au 1er octobre, ce qui réduira la somme à verser au 1er juillet à 94 fr. 10 c.

Les versements se feront :

A Madrid, à la caisse de la Société ;
A Paris, chez MM. *de Rothschild frères*, 21, rue Laffitte ;
A Londres, chez MM. *de Rothschild et fils* ;
A Lyon, à la caisse syndicale des agents de change ;
A Bordeaux, chez MM. *Rodrigues et fils* ;
A Marseille, chez M. *Roux de Fraissinet*.

CHEMIN DE FER DE

MARIEMBOURG A CHIMAY.

MM. les actionnaires de la Compagnie de Mariembourg à Chimay sont prévenus que par décision du Conseil d'administration, il est fait, du 1er au 5 juillet prochain, un appel de fonds de 150 fr. par action.

Les versements seront effectués à Chimay, au siége de la Société, ou à Paris, chez M. F.-A. Seillière, banquier, rue de Provence, 70.

Les versements faits après le 5 juillet seront passibles d'intérêts à 5 0/0 l'an à partir du 1er juillet.

Le coupon d'intérêt du premier semestre sur les actions, échu à la même époque, soit 4 fr. par titre, sera reçu en déduction de la somme versée.

Le Directeur,
BOEUX.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

DE ROME A FRASCATI

Et à la frontière de Naples.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le dernier versement de 62 francs 50 centimes par action est exigible depuis le 1er mai.

Le coupon semestriel d'intérêts à 7 0/0 l'an sur les sommes précédemment versées soit 6 fr. 55 c. par action, est imputable sur ledit versement ainsi réduit à 55 fr. 95 c.

L'intérêt de retard, sur les versements non encore effectués, est calculé à 6 0/0 l'an.

Les versements sont reçus à la caisse de la Banque générale suisse, 30, rue Louis-le-Grand, de 10 à 3 heures.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire de l'administration,

A. MALVEZZI.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE STEARINERIE

Les gérants de la Société générale de stéarinerie préviennent MM. les actionnaires que les coupons de dividende échus le 1er mars dernier, qui n'auraient pas encore été payés, le seront au siége de la Société, 13, rue de Marseille, à la Villette.

Librairie de Mallet-Bachelier, quai des Augustins, 55.

DES CHEMINS DE FER

et de leur influence sur la santé des mécaniciens et des chauffeurs, par E. A. DUCHESNE, chevalier de la Légion d'honneur, docteur en médecine, lauréat de l'Académie de médecine, membre du Conseil d'hygiène publique et de salubrité, etc. 1 vol. in-12, 3 fr. 50.

MM. LES Actionnaires de la Société Thomassin et Cie, de Reims, dite le *Lixiviateur*, sont convoqués extraordinairement pour le jeudi 4 juin prochain, à 2 heures après-midi, à Reims, 106, rue de Vesle, pour délibérer sur diverses modifications aux statuts, et sur un projet de remplacement du gérant, qui désire se retirer pour cause de santé.

Le gérant de la Société,

THOMASSIN.

UN INGENIEUR en chef des ponts et chaussées en retraite demande à entrer au service d'une Compagnie de chemin de fer ou autre entreprise de travaux publics.

S'adresser à M. L., 7, rue Voltaire.

NAVIRES EN CHARGE.

Nantes-Saint-Nazaire à la Réunion et Maurice.

Fin juin prochain, le trois-mâts neuf *Laurence*, capitaine Marin, chevalier de la Légion d'honneur.

S'adresser pour fret et passage :

A Paris, à M. F. Leroux, 17, rue du Faubourg-Montmartre ;

A Nantes, à M. L. Avril, armateur.

Fin juillet, premier voyage du trois-mâts *la Foi*.

COMPAGNIE

L'UNION DES GAZ,

28, rue Grange-Batelière.

Le gérant de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que, conformément à la décision de l'assemblée générale du 27 avril dernier, et pour se conformer à cette décision, une nouvelle assemblée extraordinaire aura lieu irrévocablement le 15 juin prochain, à trois heures de relevée, salons Lemardelay, rue Richelieu, 100.

Conformément à l'art. 52 des statuts, pour assister aux assemblées générales, il faut être propriétaire de vingt actions au moins, qui devront être déposées au siége social trois jours à l'avance.

Le récépissé de dépôt servira de carte d'entrée à l'assemblée.

NOUVELLES SCIERIES

Pour débiter les arbres en planches, construites en fer de forge, plus solides, plus légères et moins cher que celles en fonte. Scierie à couper les pilotis sous l'eau. Par Philippe Nicco et Ce, scieurs et constructeurs de machines, 18, rue du Val-de-Grâce. — Bureaux, 56, rue Laffitte.

MAISON GUEBHARD,

A la Chapelle-Saint-Denis, rue des Vertus, n° 17, près la barrière des Vertus.

Bois de charpente et sciages de toutes essences.

Fourniture de toutes dimensions fixes en chêne et sapin de la Forêt-Noire et de la Suisse ; bois de premier choix pour le matériel roulant des chemins de fer.

Traverses en chêne et longrines en sapin.

Madriers, chevrons, frises de toutes dimensions.

Parquet chêne, fabriqué à la main, à 4 fr. 80 le mètre carré.

Parquet sapin, à 1 fr. 90, 2 fr. et 2 fr. 40, suivant épaisseur.

Chantier entièrement couvert. Bois secs.

JOURNAL DES MINES.

Organe spécial de l'industrie minière et métallurgique en France et à l'Etranger.

Le *Journal des mines* (4e année), développe toutes les questions de mines, de forges, etc., au double point de vue scientifique et industriel. Ce journal, qui paraît tous les jeudis avec seize pages in-quarto, est le guide indispensable à tous les intéressés de l'industrie minière et métallurgique.

Prix : Paris, 10 fr., et 12 fr. pour les départements.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versemen appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les lundis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, tous les jeudis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Deux départs par semaine pour Constantinople :

L'un, tous les lundis, à 3 heures du soir, par Messine et le Pyrée (Athènes), par embranchement et alternativement, Salonique et Nauplie. —

L'autre, tous les jeudis à 10 heures du matin, par Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, correspondance à Constantinople, pour Varna.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le jeudi à dater du 12 juin.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth et Jaffa. — *Voie d'Alexandrie :* (sans transbordement) chaque deux semaines, le jeudi à dater du 12 juin. — *Voie de Smyrne :* chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 19 juin.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des Iles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGERIE
- ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi
- ORAN. — Départs tous les vendredi à midi.
- STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les mercredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription:

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale,

A Lyon, place des Terreaux

Rue du Four-St-Honoré, 10,
Près l'église Saint-Eustache, côté Saint-Honoré.

MAISON DORY

Fondée depuis 34 ans. 5 services tous les jours. Distributions quotidiennes d'imprimés à domicile. Journaux, brochures, prospectus, convocations. Cartes de visites, lettres de faire part, naissances, mariages, décès, confection d'adresses. Recouvrements de toute espèce de valeurs pour Paris et la banlieue.

M. L. Dory a l'honneur d'informer le public qu'il vient d'ajouter trois nouveaux départs au service de distributions quotidiennes d'imprimés à domicile, qu'il fait depuis 34 ans, à la satisfaction de toutes les administrations de journaux, dans le but d'accélérer son premier service spécial quotidien du matin, et pour satisfaire au désir manifesté par sa nombreuse clientèle.

EN VENTE

A l'Imprimerie centrale des Chemins de fer

DE NAPOLÉON CHAIX ET Ce

RUE BERGÈRE, 20

GRAND ATLAS

DES

CHEMINS DE FER DU MONDE

Composé de 15 belles Cartes, papier grand-aigle

PARFAITEMENT COLORIÉES.

Ce travail, unique dans son genre, vient d'être approuvé par MM. les Ingénieurs des Compagnies, et sera constamment tenu au courant des nouvelles Lignes en exploitation, en construction et concédées.

La manière dont les Cartes sont gravées et disposées permet à tous ceux qui les possèdent de les compléter très-facilement à mesure de l'ouverture des nouvelles Lignes.

Voici la nomenclature des Cartes dont l'Atlas se compose :

Carte générale de tous les Chemins de fer français et des Voies navigables;
Carte générale des Chemins de fer de la Grande-Bretagne, de l'Ecosse et de l'Irlande;
Carte générale des Chemins de fer de l'Europe centrale;
Carte générale des Chemins de fer des Etats-Unis d'Amérique;
Carte générale du réseau des Chemins de fer des Environs de Paris;
Plan de Paris, avec la situation de toutes les gares;
Carte spéciale des Chemins de fer d'Orléans;
Carte spéciale des Chemins de fer du Nord;
Carte spéciale des Chemins de fer de l'Est;
Carte spéciale des Chemins de fer du Midi;
Carte spéciale des Chemins de fer de l'Ouest;
Carte spéciale des Chemins de fer de Paris à Lyon;
Carte spéciale des Chemins de fer de Lyon à la Méditerranée;
Carte spéciale des Chemins de fer de Paris à Rouen, au Hâvre, à Dieppe et à Fécamp;
Carte spéciale du Chemin de fer Grand-Central de France.

Prix de l'Atlas complet, relié avec luxe..... 36 fr.
— de chaque Carte séparément 2 fr.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Les affaires ont repris depuis huit jours une assez grande activité. Les achats continuels d'inscriptions au comptant avaient fini par intimider les vendeurs, et comme il existait une très-grosse position de primes, on a fait des efforts pour enlever les cours du 3 0/0, de manière à atteindre l'échelle des primes et à former un fort découvert avant la fin du mois. On est parvenu de cette manière à faire remonter la rente de 68 85 à 69 55. Si les cours s'étaient rapprochés de 70 fr., il y aurait eu une énorme quantité de rentes à racheter. Aussi une lutte très-vive a eu lieu depuis deux jours : les baissiers sont parvenus à arrêter le mouvement de hausse ; ils ont fait rétrograder de 69 55 à 69 10. Le sort de la liquidation dépendra maintenant de la manière dont la rente sera soutenue pour samedi prochain, jour de la réponse des primes.

La crise monétaire tend à s'atténuer sur toutes les places de l'Europe. La réserve métallique de la Banque d'Angleterre se maintient avec de faibles augmentations hebdomadaires, et celle de la Banque de France avait augmenté de 17 millions mercredi dernier, comparativement au chiffre du bilan du 14 mai.

Le mouvement des affaires a été beaucoup plus restreint sur les valeurs que sur la rente. La spéculation avait un peu délaissé les chemins de fer. Cependant les grandes lignes ont obtenu une amélioration marquée lorsque les cours de la rente tendaient à s'améliorer, et ils sont revenus depuis lors aux environs des prix de la semaine dernière. Une grande partie des opérations à la hausse engagées sur ces valeurs a été liquidée, et il existe généralement du découvert. Les actions de Lyon s'étaient rapprochées de 1,500, et elles sont retombées à 1,487 50. La Méditerranée, après avoir fait 1,540, a reculé à 1,925. L'Orléans a rétrogradé de 1,480 à 1,470 ; le Nord de 980 à 967 50. L'Est ancien s'est soutenu de 745 à 750 et l'Est nouveau de 775 à 782 50. Ce sont à peu près les seules lignes qui aient résisté au mouvement rétrograde, et elles n'ont fléchi comme on voit que dans de très-faibles proportions. Mais les autres chemins se sont tenus plus difficilement. Ils avaient à peine profité du moment de reprise générale, et ils ont baissé de nouveau depuis quelques jours. Le Midi, qui était revenu à 795, est tombé encore une fois à 777 50. Il arrive constamment de la province des ordres de vente pour cette ligne. Le Genève, après avoir fait 765, est revenu à 752 50. Le Saint-Rambert s'est à peine éloigné des cours de 625 à 620, et il a fléchi à 620.

Les chemins de fer autrichiens ont fléchi de 701 25 à 678 75.

Les chemins de fer romains ont été continuellement bien tenus de 515 à 580.

Les chemins de fer russes, qui ne tarderont pas à être cotés à terme, se sont négociés un peu au-dessus de 520.

Les variations ont eu peu d'importance sur les autres chemins étrangers.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 20 jusqu'à celle du 28 mai.

La rente 3 0/0 a monté de 69 à 69 40 au comptant, elle est restée à 69 40. Elle a varié à terme de 69 à 69 55, elle est restée à 69 10.

Le 4 1/2 0/0 a varié de 91 20 à 91 80, il est resté à 91 50.

La Banque a monté de 4,500 à 4,525, elle est restée à 4,525.

Le Crédit mobilier a monté de 1,270 à 1,285, il est resté à 1,262 50.

Les Autrichiens ont fléchi de 701 25 à 677 50, ils ont fermé à 678 75.

Orléans a monté de 1,467 50 à 1,480, il est resté à 1,470.

Le Nord a repris de 967 50 à 980, il est resté à 967 50.

L'Est ancien a varié de 745 à 752 50, il a fermé à 750. L'Est nouveau a varié de 727 50 à 740 il est resté à 732 50.

Lyon a monté de 1,485 à 1,500, il est resté à 1,487 50.

La Méditerranée a fléchi de 1,925 à 1,900 ; elle a repris à 1,915, et elle est restée à 1,925.

Le Midi ancien a varié de 785 à 795, il est resté à 777 50.

L'Ouest a varié de 790 à 775, il est resté à 783 75.

Le Grand-Central a varié de 620 à 622 50, il a fermé à 622 50.

Saint-Rambert a baissé de 625 à 620, il est resté à 620.

Le Victor-Emmanuel a baissé de 552 50 à 545, il est resté à 548 75.

Les Romains ont monté de 565 à 580, ils ont fermé à 575.

Les Russes ont monté de 515 à 522 50, ils ont fermé à 515.

Les Lombards-Vénitiens ont varié de 635 à 640.

Les Saragosse ont varié de 492 50 à 485, ils ont fermé à 490.

Les François-Joseph ont varié de 500 à 490.

Samedi. — La rente a paru sortir un peu de sa stagnation. Elle était très-ferme surtout à la clôture. Les chemins de fer étaient bien tenus, mais sans affaires. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 10 c. à 68 95 ; elle a monté à terme de 10 c. à 68 95. Le 4 1/2 0/0 a monté de 10 c. à 92 : la Banque, de 25 à 4,475 ; le Mobilier, de 5 50 à terme à 1,260 ; l'Orléans, de 7 50 à 1,467 50 ; le Nord, de 12 50 à 962 50. L'Est ancien s'est tenu à 742 50. L'Est nouveau a fléchi de 2 50 à 722 50. Lyon a monté de 10 à 1,482 50 ; la Méditerranée, de 10 à 1,910. Le Midi a fléchi de 1 25 à 775 : Béziers, de 2 50 à 522 50 ; le Grand-Central, de 1 25 à 620. Genève s'est tenu à 745. Saint-Rambert a repris de 2 50 à 622 50 ; les Autrichiens de 10 à 690. Les Victor-Emmanuel ont fléchi de 5 à 545 ; les François-Joseph, de 2 50 à 490. Les Lombards ont monté de 2 50 à 640 ; les Romains, de 12 50 à 575 ; les Russes, de 5 à 520.

Lundi. — La hausse a fait des progrès rapides sur la rente, et les affaires étaient très-animées. Les autres valeurs étaient plus calmes, mais leurs cours ont obtenu une légère amélioration. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 55 c. à 69 40, et à terme de 45 à 69 40. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 80 c. à 91 20. La Banque a monté de 50 à 4,525 ; le Mobilier, de 17 50 à 1,275 50 ; l'Orléans, de 7 50 à 1,475 ; le Nord, de 7 50 à 970 ; l'Est ancien, de 2 50 à 745 ; l'Est nouveau, de 7 50 à 730 ; Lyon, de 12 50 à 1,495 ; la Méditerranée, de 20 à 1,930 ; le Midi, de 20 à 795 ; l'Ouest, de 2 50 à 787 50 ; le Grand-Central, de 1 25 à 621 25 ; Genève, de 15 à 760 ; Saint-Rambert, de 5 à 625 ; Béziers, de 3 75 à 526 25 ; les Autrichiens, de 5 à 695 ; l'Emmanuel, de 2 50 à 547 50 ; les Romains, de 2 50 à 577 50. Les Russes se sont tenus à 520 ; les Lombards, à 640 ; les François-Joseph, à 490. Les Saragosse ont fléchi de 2 50 à 487 50.

Mardi. — Les cours se sont encore améliorés sur la rente, mais les chemins de fer étaient toujours faiblement tenus. La rente 3 0/0 s'est tenue au comptant à 69 40, et a monté à terme de 15 c. à 69 55 ; le 4 1/2 0/0, de 30 c. à 91 50. La Banque a fléchi de 75 à 4,450. Le Mobilier a fléchi de 2 50 à 1,275. Orléans a monté de 2 50 à 1,477 50 ; l'Est ancien, de 5 à 750 ; l'Est nouveau, de 7 50 à 737 50 ; Lyon, de 1 25 à 1 496 25 ; la Méditerranée, de 5 à 1,935, le Nord s'est tenu à 975 ; le Grand-Central, à 621 25 ; le Saint-Rambert, à 625. Le Midi a fléchi de 5 à 790. L'Ouest s'est tenu à 787 50. Genève a monté de 2 50 à 762 50 ; Béziers, de 1 25 à 527 50 ; les Autrichiens, de 1 25 à 696 25 ; l'Emmanuel, de 2 50 à 550 ; les François-Joseph, de 5 fr. à 495 ; les Saragosse, de 2 50 à 490 ; les Russes de 2 50 à 522 50 ; les Romains, de 2 50 à 580.

Mercredi. — Une réaction assez vive a eu lieu sur la rente, et elle a affecté en même temps toutes les autres valeurs. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 10 c. à 69 30, et à terme de 25 c. à 69 30 ; le 4 1/2 0/0, de 10 c. à 91 90. La Banque a monté de 50 à 4,500. Le Crédit mobilier a fléchi de 10 à 1,265 ; Orléans, de 7 50 à 1,470 ; le Nord, de 7 50 à 967 50 ; Lyon, de 6 25 à 1,496 25 ; la Méditerranée, de 10 à 1,925 ; le Midi, de 10 à 780 ; l'Ouest, de 2 50 à 785. Genève, de 10 à 752 50 ; Saint-Rambert, de 2 50 à 622 50 ; Béziers, de 2 50 à 522 50. L'Est ancien a monté de 1 25 à 751 25. L'Est nouveau a fléchi de 2 50 à 735. Le Grand-Central a monté de 1 25 à 622 50. Les Autrichiens ont fléchi de 8 75 à 687 50. Le Victor-Emmanuel s'est tenu à 550 ; les Lombards-Vénitiens, à 640 ; les Russes, à 522 50. Les Romains ont fléchi de 5 à 575 ; les Saragosse, de 1 25 à 488 75.

Jeudi. — La rente a été continuellement lourde et offerte. Les affaires étaient difficiles sur les chemins, et quelques lignes ont éprouvé une nouvelle baisse sensible. Le 3 0/0 a fléchi au comptant et à terme de 20 c. à 69 10. Le 4 1/2 0/0 a monté de 10 c. à 91 50 ; la Banque, de 25 à 4,525 ; le Crédit mobilier, de 2 50 à 1,262 50. Orléans s'est tenu à 1,467 50 ; le Nord, à 967 50 ; la Méditerranée, à 1,925 ; le Grand-Central, à 622 50. Lyon a fléchi de 8 75 à 1,487 50 ; le Midi, de 12 50 à 777 50 ; l'Ouest, de 1 25 à 783 75 ; Saint-Rambert, de 2 50 à 620 ; Béziers, de 17 50 à 505 ; l'Est ancien, de 1 25 à 7 0 ; l'Est nouveau, de 2 50 à 732 50 ; les Autrichiens, de 8 75 à 678 75 ; le Victor-Emmanuel, de 1 25 à 548 75 ; les Russes, de 7 50 à 515. Les Romains se sont tenus à 575. Les François-Joseph ont fléchi de 2 50 à 490.

Vendredi. — La rente s'est mieux soutenue ; elle a même résisté à l'influence de la cote de Londres qui était venue en baisse. Le 3 0/0 a monté au comptant de 20 c. à 69 30, et à terme de 15 c. à 69 25. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 91 50. La Banque a fléchi de 25 à 4,500. Le Crédit mobilier a monté de 10 à 1,272 50 ; Orléans, de 2 50 à 1,472 50 ; Lyon, de 2 50 à 1,490 ; la Méditerranée, de 5 à 1,930 ; l'Ouest, de 5 à 787 50 ; Genève, de 2 50 à 755 ; Béziers, de 7 50 à 512 50 ; les Autrichiens, de 6 25 à 685 ; le Victor-Emmanuel, de 1 25 à 550 ; les Russes, de 6 25 à 521 25 ; l'Est nouveau, de 2 50 à 735. L'Est ancien a fléchi de 2 50 à 747 50. Le Midi s'est tenu à 777 50 ; le Grand-Central, à 622 50 ; les Romains, à 575 ; les Lombards, à 640. Les Saragosse ont fléchi de 3 à 490.

LATOUR.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	[illegible]	NOMBRE DE PARTS OU ACTIONS	VALEUR NOMINALE	VERSEMENTS EFFECTUÉS	DERNIERS INTÉRÊTS [illegible]	ÉPOQUE DU PAIEMENT DES REVENUS	DERNIER COURS CONNU.
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer.	C	100.000	500	tout	71 40	janv. juil.	465 ..
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	24.000	(1) 500	tout	55 ..	janv. juil.	835 ..
Omnibus des chemins de fer.	C	[illegible]	500	id.	21 ..	[illegible]	175 ..
Omnibus de Londres	C	250.000	100	id.	6 25	[illegible]	[illegible]
Comp. imp. des voitures de Paris	A	400.000	100	id.	[illegible]	mars..	61 75
Gondoles parisiennes	C	1.700	500	id.	9 50	févr. août	103 ..
Omnibus de Lyon	C	..	100	tout.	.. ..	•	40 ..
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital	A	60.120	1.000	tout	50 ..	avril, oct.	1140 ..
— act. de jouiss...	A	68.000	[illegible]	id.	8 50	1er juin	140 ..
Bourgogne, action de capital..	A	21.000	1.000	id.	50 ..	avril, oct.	[illegible]
— action de jouiss.	A	21.200	1.250		12 50	1er juin	140 ..
Arles à Bouc, act. de capital.	A	6.000	1.000		50 ..	avril, oct.	[illegible]
Trois canaux, act. de capital	A	17.000	1.000	id.	50 ..	id.	1170 ..
Roanne à Digoin	A	13.000	1.000	id.	11 ..	mai	.90 ..
Aire à la Bassée	A	[illegible]	5.000	id.	150 ..	févr. août	.. ..
Sambre à l'Oise	A	11.500	1.000	id.	70 ..		962 50
Scarpe inférieure	C	2.500	1.000	id.	112 ..		1400 ..
Sambre française canalisée	A	6.000	1.000	id.	110 25		1410 ..
Canalisation de l'Èbre	A	64.000	500	id.	4 0/0		.. ..
Eaux d'Auteuil et de Neuilly.	C	8.000	250	id.	8 75 0 0	avril oct.	255 ..
Compagnie générale des Eaux	A	80.000	250	125	4 0/0		212 50
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	C	100000 part	1/100e	150	6 0/0	avril, oct.	135 ..
Pont, gare et port de Grenelle	A	7.000	1.000	id.	10 ..		.. ..
Pont de Rouen	A	850	1.000	id.	45 ..	janv. juill.	.. ..
Ponts réunis	C	3.000	1.000	id.	51/2 0/0		.. ..
Nouveaux Ponts réunis	C	4.000	1.000	id.	51/4 0/0		.. ..
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Ce	C	10.000	500	100	73 50	janv. juill.	345 ..
Compagnie franco-améric. Est	C	..	500	tout	151 21	juin, déc.	520 ..
Messageries Imp. Serv. marit.	A	48.000	500	tout	125 ..	janv. juill.	800 ..
Ce cent. de transp. et de nav.	C	8.000	250	id.	10 ..		20 ..
Compagnie générale maritime	A	66.000	500	350	13 50	janv. juill.	403 75
Marc Fraissinet père et fils	C	..	500	id.	.. ..	•	415 75
Arnaud Touache fr. et Ce	C	..	500	id.	.. ..	•	460 ..
Armements marit. Barbey et Ce	C	..	500	tout	16 0/0	•	500 ..
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)	C	24000 parts	500	tout	15 ..	avril. oct.	300 ..
Centre-du-Flenu	Cav	3.100	1.000	id.	20 ..		245 ..
Pont-de-Loup-Sud	Cav	2.500	1.000	id.	70 ..	avril ..	410 ..
Monceau-Saint-Étienne	Cav	2.500	500	id.	.. ..		.. ..
Blanzy	C	30.000	500	id.	35 ..	févr. août	725 ..
Azincourt	A	1.200	1/1500	id.	150 ..		1450 ..
Charlotte	A	3.550	1/3550	id.	65 ..		780 ..
Layon-et-Loire	A	1.500	1/1500	id.	.. ..		400 ..
Loire quatre groupes	A	80.000	[illegible]	id.	58 ..	avril oct.	703 75
Loire	A	80.000	[illegible]	id.	13 ..	id.	110 ..
St-Étienne	A	80.000	[illegible]	id.	8 50	id.	135 75
Montrambert	A	80.000	[illegible]	id.	10 ..	id.	145 25
Rive-de-Gier	A	80.000	1/80000	id.	21 50	id.	275 ..
Mayenne et Sarthe	A	11.000	1/1300	id.	31 ..		625 ..
Grand'Combe	A	24.000	1/24000	id.	60 ..	janv. juill.	1050 ..
Haute-Loire (anc. Société)	Cav.	5.200	500	id.	.. ..	avril oct.	60 ..
Carmaux-Toulouse	C	116.000	100	id.	10 ..	janv. juil.	120 ..
Epinac	A	2.400	1/2400	id.	100 ..		.. ..
Houillères réunies-s-Quaregnon	A	6.000	250	id.	.. ..		115 ..
Charbonnages belges	A	30.000	500	id.	30 ..		440 ..
Compagnie générale. Asphalte	C	8.000	500	id.	.. ..		.. ..
Ravenne	C	10.000	100	id.	5 0/0	[illegible]	100 ..
Loire, obligations anciennes	•	1.460	1.250	id.	10 ..		1175 ..
— — nouvelles	•	15.000	1.250	id.	50 ..	févr. août	960 ..
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne ... zinc	A	90.000	80	tout.	25 ..	mai, nov.	287 50
Nouvelle-Montagne ... zinc	A	3.000	1.000	id.	100 ..		1070 ..
Stolberg et Westphalie, priv. zinc	A	40.000	375	id.	5 0/0	octobre	300 ..
— non priv. zinc	A	40.000	375	id.	.. ..	id.	130 ..
Corphalie ... zinc	A	5.000	1.000	id.	70 ..		1012 50
Stolberg-de-Moresnet... zinc	A	5.000	500	id.	.. ..	1er juin	.. ..
Eschweiler, priv. ... zinc	A	8.500	375	id.	5 0/0	janv. av.	.. ..
— non priv. ... zinc	A	8.500	375	id.	.. ..	id.	.. ..
Silésie ... zinc	A	50.000	375	id.	[illegible]	mai, nov.	210 ..
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre	C	60.000	100	id.	1 50	août	30 ..
Ténez (Algérie) ... cuivre	C	24.000	100	id.	.. ..		40 ..
Pontgibaud ... plomb, argentif.	A	10.000	1/10000	id.	25 ..		2 0 ..
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Ce	C	14.000	500	tout	47 20	sept. mars.	850 ..
[illegible]-mes	C	40.000	250	id.	.. ..	avril. oct.	.. ..
Caronte	E	75.000	100	90	4 75		35 ..
Chameroy	C	2.000	500	id.	50 ..	juin. déc.	730 ..
Gandillot	C	2.700	2.5[illegible]	id.	35 ..		.. ..
Christofle	E	4.000	500	id.	75 ..		.. ..

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr

DÉNOMINATION.	[illegible]	NOMBRE DE PARTS OU ACTIONS	VALEUR NOMINALE	VERSEMENTS EFFECTUÉS	DERNIERS INTÉRÊTS [illegible]	ÉPOQUE DU PAIEMENT DES REVENUS	DERNIER COURS CONNU.
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)	C	28.000	500	tout.	50 ..	déc. juin.	855 ..
Loire et Ardèche	A	4.000	1/4000	id.	500 ..		[illegible]
Allevard	A	..	5.000	id.	.. ..	•	1060 ..
Decazeville (Aveyron)	A	2.000	3.000	id.	200 ..	juin. déc.	[illegible]
Alais (Gard)	A	18.000	1/18000	id.	.. ..		550 ..
Basse-Indre	C	5.000	500	id.	[illegible]	avril, oct.	[illegible]
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	id.	40 ..	mars, sep.	352 50
Maubeuge (Nord)	A	6.000	1/1200	id.	.. ..		430 ..
Fourchambault	C	50.000	1/50000	id.	20 ..		400 ..
Marine et des Chemins de fer	C	54.000	1/5[illegible]	id.	40 ..	mai. nov.	510 ..
Horme	A	10.000	1/10000	id.	.. ..		517 50
Côte-d'Or	C	0.000	500	•	.. ..		300 ..
Franche-Comté	C	0.000	500	•	.. ..		470 ..
Méditerranée (forges et chant.)	A	..	500	tout	.. ..	..	850 ..
Espérance (Belgique)	A	4.000	1.000	id.	100 ..	janv. juill.	1.350 ..
Monceau-sur-Sambre (Belgique)	A	10.000	500	id.	[illegible]	avril. oct.	[illegible]
Providence (Belgique)	A	5.300	1.000	id.	150 ..		1.510 ..
Phénix métallurgique	A	60.000	175	id.	10 ..	janv. juill.	350 ..
Sambre (Belgique)	A	10.000	500	id.	.. ..		.. ..
Seraing	C	12.000	1.000	id.	50 ..	•	1.052 50
Ougrée (Belgique)	A	12.000	1/12000	id.	100 ..		100 ..
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)	C	24000 part	1/24000	tout.	6 ..	avril. oct.	• ..
Paris (éclairage et chauffage)	A	110.000	(1) 500	id.	50 ..		850 ..
Nord (Batignolles)	C	0.000	500	id.	[illegible]	avril oct.	500 ..
Est (Vincennes)	C	1.000	500	id.	60 ..		.. ..
Versailles	C	1.000	500	id.	35 ..	mars sept.	300 ..
Wazemmes	C	2.000	400	id.	7 50	1er octobre	175 ..
Amiens	C	1.000	500	id.	35 ..	janv. juill.	440 ..
Comp. centrale, Lebon 18 villes	C	15.000	500	id.	[illegible]	janv. juill.	500 ..
Union des Gaz	C	40.000	250	id.	50 ..	janvier.	120 ..
FILATURES.							
[illegible]	A	6.000	500	tout.	47 ..	septembre	640 ..
Cohin	C	40.000	500	id.	10 [illegible]	janv. juill.	120 ..
Trublin (Comp. continentale)	C	7.200	500	id.	20 ..		.. ..
Lainière	C	1.400	500	id.	35 80		550 ..
Pont-Rémy	A	5.000	1/5000	id.	31 ..	30 avril	425 ..
La Foudre (rouennaise)	C	10.000	250	125	.. ..	janv. juill.	.. ..
DIVERS.							
[illegible] Pays, journ. de l'Empire]	C	6.000	500	tout	62 ..	janv. juill.	200 ..
Glaces de Saint-Gobain	A	1.[illegible]	1/1[illegible]	id.	.. ..		33 000 ..
Glaces de Montluçon	C	24.000	500	id.	.. ..		2 0 ..
Glaces d'Oignies ... Belgique.	A	10.100	1.000	id.	83 45	juill. sept.	[illegible]
Glaces d'Aix-la-Chapelle, Prusse	A	2.000	250	id.	.. ..	avril. oct.	125 ..
Palais de l'Industrie	A	120.000	100	id.	3 20		7 50
Immeubles Rivoli	A	240.000	100	id.	5 0/0	janv. juill.	100 ..
Télégraphe sous-marin Manche	C	100.000	25	id.	7 0/0	mars. sept.	25 ..
— Méditerranée	C	30.000	250	id.	• ..		110 ..
Cie gén. de Vidanges. [illegible]	C	28.000	500	id.	25 ..		[illegible]
Sucreries, Raffineries de Scarpe	C	10.000	250	id.	.. ..		.. ..
Substances alimres, Chollet et Ce	C	40.000	100	id.	20 ..		40 ..
ASSURANCES.							
Générale ... mar.	A	400	12.500	5000	1000 ..	avril	25 0/0 b.
Sécurité ... mar.	A	300	5.000	1/5	200 ..		32 0/0 b.
Union des ports ... mar.	A	1.000	5.000	750	250 50	avril.	10 0/0 b.
Indemnité ... mar.	A	400	5.000	1000	.. ..		..
Lloyd français ... mar.	A	1.200	5.000	1/5	160 ..	février.	10 0/0 b.
Océan ... mar.	A	200	5.000	1000	205 90		25 0/0 b.
[illegible] d'assurances ... mar.	A	1.000	5.000	1/5	150 ..	février.	[illegible]
Mélusine ... mar.	A	400	5.000	1/5	252 50	mars.	20 0/0 b.
[illegible] ... mar.	A	200	5.000	1000	120 ..		2. 0/0 b.
Sauvegarde ... mar.	A	200	5.000	1000	270 ..	février.	15 0/0 b.
Pilote ... mar.	A	200	5.000	1000	[illegible]		..
Comp. franç. de prêts ... mar.	A	200	5.000	1000	127 50	février.	..
[illegible] ... mar.	A	200	5.000	1000	.. ..		..
Maritime ... mar.	A	1.000	1.000	250	.. ..		..
Centrale ... mar.	A	1.000	5.000	1000	200 ..	février.	15 0/0 b.
Réunion ... mar.	A	1.200	5.000	1000	60 ..	id.	20 0/0 b.
Foix ... mar.	A	200	5.000	1000	149 6	févr. août	..
Générale ... inc.	A	400	5.000	tout	2775 ..	avril.	100 0/0 b.
Phénix ... inc.	A	4.000	1.000	id.	100 ..	mai. nov.	220 0/0 b.
Nationale ... inc.	A	2.000	5.000	1/5	675 ..	mars.	165 0/0 b.
Union ... inc.	A	2.000	5.000	1/5	400 ..	avril.	88 0/0 b.
Soleil ... inc.	A	1.000	5.000	1/5	400 ..	id.	165 0/0 b.
France ... inc.	A	2.000	5.000	1/5	200 ..	id.	50 0/0 b.
Urbaine ... inc.	A	1.020	5.000	1/5	100 ..	id.	10 0/0 b.
Providence ... inc.	A	2.000	2.500	500	40 ..	id.	[illegible]
Aigle ... inc.	A	100	5.000	2000	.. ..	id.	25 0/0 b.
Paternelle ... inc.	A	3.000	1.000	400	20 ..	id.	pair
Confiance ... inc.	A	800	5.000	1000	.. ..	id.	7 1/2 0/0 b.
Nord ... inc.	A	2.000	1.000	200	20 ..	id.	12 0/0 b.
Générale ... vie.	A	400	7.500	tout	1025 ..	t. les 3 ans	1012 30 0/0
Nationale ... vie.	A	3.000	5.000	1/5	300 ..	t. les 4 ans	25 0/0 b.
Union ... vie.	A	2.000	5.000	1/5	120 ..	t. les 2 ans.	15 0/0 b.
Phénix ... vie.	A	800	5.000	1000	150 ..	id.	3 0/0 p.
Paternelle ... vie.	A	8.000	500	100	10 ..	avril.	5 0/0 b.
Conservateur ... vie.	A	1.000	1.000	500	.. ..		•
Impériale ... vie.	A	1.000	500	250	.. ..		•
Générale ... grêle		2.000	5.000	1000	30 ..	avril.	9 0/0 b.

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. — ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. — COURS DU 23 AU 29 MAI

Longueur exploit.	Longueur construite	Durée concession	Nombre des actions	Valeur d'émission	Somme payée	Revenu de chaque act. dans le dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 23 Compt.	Samedi 23 Terme	Lundi 25 Compt.	Lundi 25 Terme	Mardi 26 Compt.	Mardi 26 Terme	Mercredi 27 Compt.	Mercredi 27 Terme	Jeudi 28 Compt.	Jeudi 28 Terme	Vendredi 29 Compt.	Vendredi 29 Terme
705	704	99	400.000	400	tout	56 fr. pour 1856	juillet 1856	Nord	960 ..	[illegible]	975 ..	975 ..	970 ..	975 ..	970 ..	967 50	977 50	987 50	965 ..	965 ..
876	[illegible]	99	300.000	500	tout	44 fr. pour 1856	avril 1857	Ouest	755 ..	765 ..	[illegible]	[illegible]	740 ..	747 50	765 50	765 ..	760 ..	762 50	758 75	767 50
1234	1774	99	300.000	500	tout	84 fr. pour 1856	avril 1857	Orléans	1465 ..	1467 50	1471 ..	1475 ..	1477 50	1477 50	1472 50	1470 ..	1470 ..	1470 ..	1470 ..	1472 50
1422	1602	99	250.000	500	tout	44 fr. pour 1856	mai 1857	Est	[illegible]	742 50	[illegible]	745 ..	740 ..	750 ..	743 50	751 25	750 ..	750 ..	750 ..	747 50
650	988	99	265.000	500	tout	91 fr. pour 1856	juillet 1856	Paris à Lyon	1477 50	1482 50	[illegible]	1475 ..	1485 ..	1485 25	1490 ..	1490 ..	1487 50	1487 50	1490 ..	1490 ..
35	208	99	80.000	500	375	[illegible]	juillet 1857	Lyon à Genève	[illegible]	745 ..	740 ..	760 ..	760 ..	761 25	760 ..	762 50	760 ..	762 50	.	.
551	624	99	90.000	500	tout	117 fr. pour 1856	mai 1857	Lyon à la Méditerr.	1960 ..	1960 ..	1950 ..	1960 ..	1965 ..	1965 ..	1965 ..	1965 ..	1965 ..	1965 ..	1980 ..	1980 ..
[illegible]	160	99	130.000	500	tout	40 fr.	juillet 1856	Midi	770 ..	775 ..	[illegible]	[illegible]	795 ..	791 ..	742 50	780 ..	777 50	777 50	775 ..	777 50
.	.	.	33.000	500	500	.	[illegible]	Midi nouvelles	770 ..	775 ..	767 ..	770 ..	791 ..	745 ..	790 ..	782 50	780 ..	.	770 ..	780 ..
52	52	99	15.000	500	[illegible]		.	Bordeaux à la Teste	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
425	1058	99	224.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Grand-Central	621 25	.	620 ..	621 25	620 ..	621 25	621 ..	622 50	621 25	622 50	622 ..	622 50
56	98	99	50.000	500	[illegible]	4 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Grenoble	622 50	623 75	.	.	621 ..	.	621 ..	624 50	622 50	.	622 50	622 50
	54	99	36.000	500	tout	4 0/0	[illegible]	Béziers à Graissessac	521 25	522 50	510 ..	[illegible]	500 ..	497 50	501 ..	522 50	500 ..	505 ..	517 50	514 ..
.	160	99	42.000	500	[illegible]	5 fr. 25	[illegible]	Ardennes et Oise	541 25	.	[illegible]	.	561 ..	570 ..	561 ..	.	537 50	.	.	.
1077	1076	90	400.000	500	[illegible]	[illegible]	[illegible] 1856	Chemins autrichiens	687 50	690 ..	685 ..	695 ..	[illegible]	690 ..	687 50	687 50	680 ..	679 75	683 75	685 ..
..	1012	90	300.000	500	[illegible]	[illegible]	.	François-Joseph	490 ..	.	490 ..	.	495 ..	.	492 50	.	490 ..	.	490 ..	.
[illegible]	1071	90	384.500	500	150		.	Lombards-Vénitiens	640 ..	.	645 ..	.	[illegible]	.	640 ..	.	650 ..	.	640 ..	.
275	815	99	200.000	500	150	.	janvier 1857	Saragosse	[illegible]	.	487 ..	.	480 ..	.	487 50	.	.	.	485 ..	.
.	619	99	175.000	500	[illegible]	5 0/0	.	Romains	515 ..	.	517 ..	.	480 ..	.	495 ..	.	575 ..	.	535 ..	.
.	85	99	105.000	500	200	[illegible]	[illegible]	Victor-Emmanuel	545 ..	545 ..	530 ..	545 ..	547 50	550 ..	[illegible]	550 ..	550 ..	546 75	547 50	520 ..
84	3.0	99	72.000	500	[illegible]	5 0/0	[illegible]	Central suisse	475 ..	.	452 ..	.	480 ..	.	.	.	480 ..	.	.	.
46	22	99	30.000	500	250	.	juin 1856	Ouest suisse	.	.	.	.	490 ..	.	485 ..	.	490 ..	.	481 ..	.
14	14	99	7.000	500	[illegible]	5 0/0	[illegible]	Tarragone à Reus	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	23	25	26	27	28	29
1851-52-4	375.000	75 ans	285	tout.	500	avril.	15 ..	janvier juillet.	Nord	282 50	281 25	281 25	281 25	282 50	283 50
1851.	1.800	16 —	[illegible]	tout	500		.. ..		Nord-Boulogne						
.	47 148	48 —	.	tout.	562 50	.	16,87 1/2	D°	Nord-Charleroy	.	.	.	.	.	.
1852.	80 000	50 —	1 000	tout.	1.250	avril	50 ..	avril octobre	Paris à Lyon	960	970	970	970	975	970
1855.	110.000	99 —	200	tout.	500	avr.	15 ..	D°	D° nouvelles	275	273 75	275	275	275	270
1852.	120 000	99 —	500	tout.	625	D°	25 ..	D°	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	470	470	.	470	472 50	.
1853	182 333	99 —	350	tout.	500	D°	15 ..	janvier juillet	D° Nouvelles 3 0/0	282 50	.	281 25	280	281	281 25
1852.	265 021	99 —	500	tout.	650	avril.	25 ..	juin décembre	Est	470	470	468 75	470	470	469
1854.	120.000	94 —	270	200	500	mars.	15 ..	janvier juillet	D° (nouvelles)	275	277 50	277 50	277 50	277 50	275
.	2.775	47 —	.	tout.	1 250	.	50 ..	avril octobre	Strasbourg Bâle	.	.	.	.	.	.
.	25 000	50 —	.	tout.	625	.	25 ..	janvier juillet	D°	.	.	.	430	.	.
1855.	600.000	94 —	250	tout	500	1858	15 ..	D°	Ouest nouvelles	276 25	277 50	276 25	276 25	270	271 25
1842.	8.888	47 —	1.125	tout.	1.250	décembre.	50 ..	D°	Paris à Orléans 1842	.	.	.	.	.	.
1848	13 333	90 —	.	tout.	1.250	D°	50 ..	D°	D° (Nouvelles 1848)	.	.	.	.	.	.
1852.	480.000	97 —	.	tout.	500	.	15 ..	D°	D° 3 0/0	275	276 25	275	276 25	276 25	275
1853	134.000	99 —	300	tout	500	décembre.	15 ..	D°	Grand-Central	.	280	275	277 50	277 50	280
1855.	144.200	99 —	280	tout	500	décembre.	15 ..	D°	D° (nouvelles)	275	272 50	275	272 50	272 50	275
1853	102 014	99 —	500	tout.	625	D°	25 ..	D°	Rhône-et-Loire	.	.	.	.	.	.
1853	63 043	99 —	340	tout.	500	D°	15 ..	D°	D° 3 0/0	.	.	.	.	.	.
1855.	87.719	99 —	280	tout.	500	D°	15 ..	D°	Lyon à Genève	275	275	275	275	275	275
1855	400.000	90 —	275	.	500	septembre.	15 ..	septembre mars	Autrichiens	275	270 25	270 25	270	270	271 25
1856	100.500	90 —	285	tout	500		15 ..	janv. juillet.	Midi	.	272 50	281 25	280	282 50	282 50
1856.	180 000	97 —	285	.	500		15 ..	janv. juillet	Lyon-Bourbonnais	275	275	275	275	275	275
1854	4.210	62 —	250	.	500	15 janvier	15 ..	1er avril 1er octobre	Tarragone à Reus	.	.	.	.	.	.
[illegible]	667	62 —	250	.	500		15 ..	1er février 1er août	D°	.	.	.	.	.	.

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 22 au 28 mai 1857. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	22	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Nord	960 .. à 961 ..	955 .. à 960 ..	955 .. à 960 ..	950 .. à 960 ..	960 .. à 960 25
Est	725 .. à 731 25	725 .. à 731 25	725 .. à 731 ..	725 .. à 731 25	728 75 à 735 ..
Est nouvelles	710 .. à 720 ..	710 .. à 720 ..	710 .. à 722 50	715 .. à 720 ..	715 .. à 722 50
Orléans	1425 .. à 1450 ..	1415 .. à 1450 ..	1425 .. à 1450 ..	1425 .. à 1450 ..	1425 .. à 1475 ..
Lyon	1415 .. à 1452 50	[illegible]	1415 .. à 1465 ..	1457 75 à 1465 ..	1458 75 à 1465 ..

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination	Samedi 23 Comptant	Samedi 23 Terme	Lundi 25 Comptant	Lundi 25 Terme	Mardi 26 Comptant	Mardi 26 Terme	Mercredi 27 Comptant	Mercredi 27 Terme	Jeudi 28 Comptant	Jeudi 28 Terme	Vendredi 29 Comptant	Vendredi 29 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0	68 85	68 95	69 40	69 40	69 40	69 55	69 30	69 30	69 40	69 40	69 30	69 25
Rentes 4 1/2 0/0	92 ..	.. ..	91 90	.. ..	91 50	.. ..	91 40	.. ..	91 50	.. ..	91 50	91 50
Emprunt 3 0/0	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Emprunt 4 1/2 0/0	.. ..	.. ..	.. ..	.	.. ..	.	.. ..	.	.. ..	.	.. ..	.
Banque de France, jouiss., juillet 1856	4475 ..	.	4525 ..	.	4450 ..	.	4500 ..	.	4525 ..	.	4500 ..	.
Comptoir national d'escompte, jouiss. janvier 1857	697 50	.	697 50	.	695 ..	.	690 50	.	690 ..	.	690 ..	.
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss., juillet	560 ..	.	557 50	.	562 50	.	560 ..	.	555 ..	.	560 ..	.
— Oblig. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre	435 ..	.	440 ..	.	.	.	440 ..	.	440 ..	.	.	.
— Oblig. 500 fr., 3 0/0 d° d°	.	.	395 ..	.	395 ..	.	395 ..	.	395 ..	.	.	.
— 10e d'Oblig. 4 0/0 d° d°	90 ..	.	90 ..	.	90 ..	.	90 ..	.	..	.	90 ..	.
— 10e d'Oblig. 3 0/0 d° d°	80 ..	.	80 ..	.	80 ..	.	80 ..	.	..	.	80 ..	.
— Promesses d'Oblig. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouis. mai	.	.	.	.	400 ..	.	410 ..	.	910 ..	.	.	.
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1856	1250 ..	1250 ..	1277 50	1277 50	1275 ..	1275 ..	1270 ..	1265 ..	1267 50	1261 50	1270 ..	1272 50
Ville de Paris, obligations 1852, jouiss. juillet 1856	1040 ..	.	1040 ..	.	.	.	1040 ..	.	1040 ..	.	.	.
d° d° 1855, tout payé jouiss. mars 1857	385 ..	.	390 ..	.	385 ..	.	385 ..	.	385 ..	.	.	.
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	93 7/8	.	93 ..	.	93 7/8	.	94 1/8	.	94 1/4	.	93 7/8	.
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1856	98 1/2	.	98 1/2	.	.. ..	.	98 1/2	.	98 1/4	.	99 1/4	.
Piémontais. 5 0/0 jouiss. juin 1856	90 25	.	90 50	.	90 25	.	90 25	.	.. ..	.	91 25	.
— 3 0/0 jouiss., juillet 1856	54 50	.	.. ..	.	.. ..	.	54 50	.	54 50	.	.. ..	.
Autrichien. 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1856	90 1/2	.	90 ..	.	90 ..	.	90 ..	.	90 ..	.	.. ..	.
Emprunt Romain, jouiss., juin 1856	90 ..	.	90 ..	.	90 ..	.	89 1/4	.	89 1/4	.	89 1/4	.
Espagne différ. convert. jouiss., juillet	.. ..	.	.. ..	.	.. ..	.	.. ..	.	.. ..	.	.. ..	.
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1856	42 ..	.	42 ..	.	42 ..	.	.. ..	.	42 ..	.	41 1/2	.
d° intérieure d°	38 3/4	.	38 1/8	.	39 ..	.	38 3/4	.	38 3/4	.	38 ..	.

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Ce, RUE BERGÈRE, 20

Le Directeur, C. DEVINA.

Digitized by Google

N° 874 — 16e ANNEE. — N° 23 — SAMEDI, 6 JUIN 1857.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

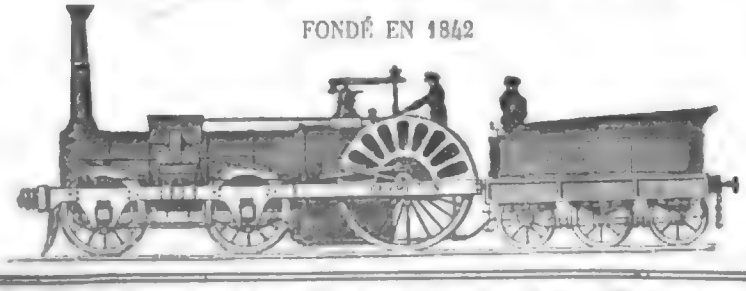
DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :
Paris..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :
Corps du Journal (la ligne) 2 fr. 50
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
99, Rue Richelieu

On s'abonne à Londres à l'Agence de Publicité DELSEY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper and Advertising Agents, 1, Serle's street, Strand, and 1, Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Le Conseil de gérance de la Caisse générale des chemins de fer prévient les actionnaires qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le jeudi 10 septembre prochain, à huit heures du soir, rue de Richelieu, 99, conformément à l'article 37 des statuts.

Cette assemblée a pour but de recevoir communication de la démission de M. J. Mirès, l'un des membres du Conseil de gérance, et de prendre, s'il y a lieu, toutes mesures conformes à l'art. 44 des statuts.

Aux termes de l'art. 35 des statuts, l'assemblée extraordinaire doit être composée des deux cents plus forts actionnaires qui se seront fait inscrire sur le registre de la Société, en déposant leurs actions dans la Caisse sociale, dans les deux mois qui précèdent la confection de la liste, laquelle doit être arrêtée, par le conseil de gérance, un mois avant le jour fixé pour la convocation.

En conséquence, ceux de MM. les actionnaires qui désirent faire partie de l'assemblée générale, sont invités à se faire inscrire et à déposer leurs titres avant le lundi 10 août prochain, tous les jours, de dix heures à quatre heures, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Tout abonné, à partir du 1er janvier 1857, a droit gratuitement à la Carte des chemins de fer de l'Europe, publiée par le *Journal des chemins de fer*.

Cette Carte ne sera remise que sur la présentation de la quittance d'abonnement.

Les personnes dont l'abonnement doit échoir dans le courant de l'année 1857 recevront cette Carte en renouvelant leur abonnement.

Cette Carte doit être prise dans les bureaux du journal.

AVIS
A NOS CORRESPONDANTS.

Nous rappelons à MM. les abonnés que la correspondance du Journal ne peut répondre à leurs demandes d'avis ou de renseignements si leurs lettres ne sont pas accompagnées d'une bande imprimée du Journal.

AVIS
A NOS ABONNÉS DE PARIS.

MM. les Abonnés de Paris qui désirent recevoir leur journal dans les Départements sont priés d'acquitter le supplément dû pour frais de port. A défaut de ce supplément, le journal continuera à leur être pressé à leur domicile de Paris.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 577. — Caisse générale des chemins de fer, 578. — Les dividendes, 578. — Chemins de fer romains, 579. — Chemins de fer autrichiens, 579. — Chronique des chemins de fer, 579. — Chemins de fer de l'Ouest, 580. — Bilan de la Banque d'Angleterre, 580. — Avis aux actionnaires, 581. — Bulletin des recettes de la semaine, 581. — Crédit foncier de France, tirage trimestriel des lots, 583. — Préfecture du département de la Seine, premier et deuxième tirage, 582. — Messageries impériales, résumé du rapport, 582. — Gaz et hauts-fourneaux de Marseille, et houillères de Portes et Sénéchas, statuts, 584. — Chemins de fer de la ligne d'Italie par la vallée du Rhône et le Simplon. Rapport du Conseil d'administration, 587. — Forges, 593. — Recettes, 594, 595. — Annonces, 596, 597. — Chronique de la bourse, 598. — Cours des valeurs industrielles, 599. — Tableau de la bourse, 600.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La liquidation de la rente et des chemins, qui vient de finir, semble indiquer que la place est engagée à la baisse, car les reports ont été constamment offerts au-dessous de 40 cent. sur la rente, et ils ont été également faibles sur les chemins.

Cette situation permettait de présumer une reprise prochaine de toutes les valeurs; cependant la baisse a continué, et la rente, qui avait fait 69 70 fin juin, est tombée à 68 85 pour remonter à 69 20 dans la bourse de jeudi et à 69 35 dans la bourse de vendredi.

Cette persistance de la baisse sur le 3 0/0 au moment où le coupon va être détaché exerce une grande influence sur l'esprit de spéculateurs et décourage les haussiers.

Nous avons la semaine dernière récapitulé un grand nombre de faits d'où doit et peut résulter la hausse des fonds publics; mais

Digitized by Google

nous n'avions pas mentionné les apparences merveilleuses de la récolte prochaine. Cette éventualité si favorable, qui va se réaliser dans six semaines, doit faire très-sérieusement réfléchir les baissiers dont les manœuvres peuvent être bientôt déjouées.

Parmi ces manœuvres, il en est une que l'on a répétée à satiété, mais que nous voulons consigner ici, d'abord parce qu'en elle-même elle a l'intérêt d'une anecdote assez piquante, ensuite parce qu'elle peint merveilleusement tout un côté de la spéculation.

Des baissiers, assez fortement engagés pour ne reculer devant aucun bruit qui puisse influencer les cours à leur profit, ont imaginé de faire vendre une assez grande quantité de rente 3 0/0 par les courtiers ou agents habituellement chargés de faire les opérations d'un établissement financier. En même temps ils disaient ou faisaient dire par leurs affidés que les courtiers et agents de M. X***, directeur de cet établisement financier, vendaient beaucoup de rentes. Le propos courait de bouche en bouche, et au bout de quelque temps il était certain pour tout le monde que M. X*** avait beaucoup vendu.

La baisse continuait sous la pression de cette nouvelle, qui de l'intérieur de la Bourse se répandait dans la ville, et bientôt il était de notoriété publique que la crise devait être attribuée au spéculateur audacieux qui avait osé vendre en pleine paix du 3 0/0 français à un cours qui représente 67 50, lorsque l'encaisse métallique de la Banque s'améliore, et lorsque les nouvelles récoltes se présentent sous un aspect des plus brillants. C'eût été de l'audace en effet. Mais on acceptait le bruit sans en examiner la vraisemblance. Bref, tout le monde était parfaitement d'accord que M. X*** avait vendu et déterminé la crise. On le disait de toutes parts, et l'autorité elle-même dût certainement recevoir des avis en ce sens.

Ces propos avaient pris un tel caractère d'authenticité que l'un des agents de change les plus importants de la Compagnie alla trouver un matin M. X***, et lui demanda amicalement, confidentiellement, quels pouvaient être les motifs qui le déterminaient à écraser les cours par ses ventes.

— Mais, reprit M. X***, je n'ai rien vendu; et je suis au contraire acheteur de 43,500 fr. de rente en liquidation.

— Ceci n'est pas croyable! dit l'agent de change, encore sous l'impression des bruits qu'il avait recueillis.

M. X*** sonne, fait monter l'un des chefs de sa comptabilité et lui demande, en présence de l'agent de change, quelle est la situation de la maison en rentes 3 0/0, fin mai.

— Nous sommes acheteurs de 43,500 fr, répond l'employé, en montrant à l'appui un état de situation.

L'agent de change serre la main de M. X*** et lui dit :

— Quelle odieuse chose que la calomnie! et combien je suis heureux de vous avoir demandé cette explication!

D'après l'impression éprouvée par l'agent de change, lorsqu'il eut acquis la conviction que M. X*** n'était pas à la baisse, on peut présumer que M. X*** avait été signalé à l'autorité comme un spéculateur dangereux qui compromettait le crédit public, et certes l'autorité ne devait pas hésiter à le croire d'après l'unanimité des affirmations et des rapports.

Revenons au cours des valeurs. La faiblesse de la rente devait nécessairement entraîner le Crédit mobilier, qui est descendu un moment à 1,165 fr., dans la bourse de jeudi, pour finir à 1,200 f. Le vendredi, il a fermé à 1,207 f. 50, ce qui, avec le coupon de 90 fr. qui sera détaché le 1er juillet, ne représente plus que 1,117 fr. 50.

Les baissiers calculent que si la stagnation actuelle du marché se prolonge, le Crédit mobilier ne pourra réaliser qu'un bien faible dividende pour 1857. Mais les acheteurs du Crédit mobilier, qui croient savoir que la cote à terme sera accordée aux chemins de fer russes, espèrent que cette affaire, si elle se termine bien, ne sera pas stérile pour les porteurs d'actions du Crédit mobilier. De ces suppositions diverses résultent des fluctuations importantes qui suivent du reste les mouvements fâcheux ou favorables de la rente.

Les actions des chemins de fer ont été encore violemment atteintes par la baisse cette semaine, et toutes les lignes ont éprouvé une dépréciation qui devient réellement ridicule, car cette baisse se produit en même temps qu'un accroissement permanent et inespéré des recettes.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 69 35, ferme à 69 35.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 91 90, ferme à 92.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Bourbonnais,	38.7 0/0.
Midi,	20.1 0/0.
Ouest,	10.2 0/0.
Nord,	9.0 0/0.
Lyon,	1.0 0/0.

Diminution kilométrique.

Est,	11.6 0/0.
Méditerranée,	11.4 0/0.
Orléans,	8.0 0/0.

C. Devina.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	29 mai.	5 juin.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0	69 25	69 35	» 10	» »
CONSOLIDÉS	93 7/8	94 5/8	» 1/4	» »
CRÉDIT FONCIER	560 »	» »	» »	» »
CRÉDIT MOBILIER	1272 50	1207 50	» »	65 »
COMPT. D'ESCOMPTE	690 »	690 »	» »	» »
ORLÉANS	1472 50	1462 50	» »	10 »
NORD	965 »	970 »	5 »	» »
EST ANCIEN	747 50	740 »	» »	7 50
EST NOUVEAU	735 »	725 »	» »	10 »
LYON	1490 »	1472 50	» »	17 50
MÉDITERRANÉE	1930 »	1885 »	» »	45 »
MIDI	777 50	747 50	» »	30 »
OUEST	787 50	775 »	» »	12 50
GRAND-CENTRAL	622 50	622 50	» »	» »
GENÈVE	755 »	737 50	» »	17 50
CH. AUTRICHIENS	685 »	675 »	» »	10 »
SAINT-RAMBERT	622 50	597 50	» »	25 »
VICTOR-EMMANUEL	550 »	520 »	» »	30 »

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Nous publions aujourd'hui l'annonce de la convocation d'une assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la caisse générale des chemins de fer.

Cette assemblée a pour but de recevoir communication de la démission de M. Jules Mirès, l'un des membres du Conseil de gérance.

Nous croyons devoir aller au devant de toute supposition erronée ou malveillante, en annonçant que la retraite de M. Jules Mirès est due à des causes qu'il portera à la connaissance de l'assemblée, mais qui sont tout à fait étrangères à la situation financière de la Société qui est des plus satisfaisantes sous tous les rapports.

Les directeurs de la *Caisse générale des chemins de fer* croient devoir ajouter qu'ils continuent les opérations de banque comme par le passé et qu'aucun changement n'est apporté dans leurs relations, de quelque nature qu'elles soient, avec leur nombreuse clientèle.

C. Devina.

LES DIVIDENDES.

Les grandes compagnies financières ou industrielles ne se mettent pas, à notre avis, assez en garde contre les conséquences des dividendes élevés lorsqu'ils s'appliquent à des

Digitized by Google

entreprises qui ont la faveur publique, et pour lesquelles le moindre attrait nouveau devient un élément de hausse exagérée. Les conséquences qui peuvent être la suite d'une pareille hausse ne pèsent pas seulement sur les valeurs qui sont l'objet d'un engouement passager ; ces conséquences atteignent l'ensemble de notre marché et quelquefois le commerce lui-même. Nous allons rendre notre pensée par des exemples.

N'est-il pas vrai que les dividendes si élevés distribués sur les actions de la Banque de France ont déterminé une hausse des actions qui va obliger le commerce à satisfaire, par le produit des escomptes, les cours nouveaux de ces actions? On eût évité ce péril si on eût mis à la réserve le revenu des escomptes dépassant 4 0/0, en considérant que ce revenu était le résultat des calamités qui, momentanément, avaient arrêté notre prospérité, et qu'il fallait éviter de mettre l'intérêt des actionnaires de la Banque de France en opposition avec l'intérêt public.

Le Crédit mobilier a distribué, pour l'année 1855, 203 fr. de revenu. N'est-ce pas là la cause de la hausse qui a élevé cette valeur à 1,800 fr., coupon détaché? Or, le cours actuel est de 1,200 fr.; la perte, pour les acheteurs et les spéculateurs, est donc considérable.

La Compagnie des Messageries a distribué, en 1855, 120 fr. par action, et le cours de ses actions a atteint 1,600 fr. Pour 1856, le revenu n'a été que de 50 fr., et le cours est descendu à 790 fr.

Sur le chemin de l'Ouest le revenu a été pour 1855 de 50 fr. par action, et le prix des actions a atteint près de 1,000 fr.; pour 1855, le revenu, avec un accroissement de recettes, est descendu à 42 fr., et les cours sont actuellement tombés à 780 fr.

En faisant, sous ce rapport, une revue rétrospective, on trouve dans cet ordre de faits une des principales causes du découragement que montrent actuellement les capitaux à l'égard de l'industrie. Le public n'est pas assez expert pour s'apercevoir que le dividende du Crédit mobilier, en 1855, était la conséquence des très-grosses affaires faites pendant cette année, et qui ne pouvaient également se reproduire tous les ans. Pour les Messageries, il était évident qu'un revenu qui atteignait 120 fr., soit 24 0/0 par action, était le résultat de traités temporaires faits à l'occasion des transports occasionnés par la guerre d'Orient. Il était certain, pour tous les hommes un peu expérimentés, que des revenus semblables ne pouvaient pas se reproduire. Mais la foule, qui ne sait ni réfléchir ni raisonner, et qui ne voit les faits que dans leur expression la plus crue, comme, par exemple, le paiement en espèces d'un dividende, s'empresse au contraire de capitaliser dans ses calculs les sommes qu'elle reçoit, et se trouve victime de sa propre légèreté.

Personne ne veut avouer qu'il est victime de sa propre erreur, et chaque déception se traduit par des accusations qui atteignent non-seulement les hommes, mais aussi l'industrie.

Nous entendons chaque jour des gens capables, qui parlent sans colère et sans passion, répéter que la mauvaise situation de la place tient à ce qu'on a créé trop de valeurs; ils attribuent la baisse à cette cause unique; mais, en définitive, il y a plusieurs causes parmi lesquelles il faut compter en première ligne les déconvenues occasionnées par la baisse de quelques valeurs jadis favorisées, baisse dont le public s'inquiète sans réfléchir que si ces valeurs ont baissé, cela tient plutôt à une cause spécialement inhérente à ces valeurs même qu'à une mauvaise situation générale. C'est cette erreur des esprits qui entretient l'opinion que la baisse doit être exclusivement attribuée à l'exagération des valeurs créées.

Nous appelons la sérieuse attention des hommes qui dirigent le mouvement financier sur les conséquences des dividendes exagérés, non-seulement à l'égard des valeurs qu'ils représentent, mais au point de vue plus général de l'industrie et du marché des capitaux.

C. Devinck.

CHEMINS DE FER ROMAINS.

On nous écrit de Rome :

« La Société des chemins de fer romains déploie en ce moment une grande activité.

» Les travaux de terrassement sur la ligne de Rome à Civita-Vecchia avancent rapidement. Des chantiers sont ouverts sur tout le parcours de la ligne, et tout fait supposer que l'entrepreneur anticipera de beaucoup les délais qui lui avaient été accordés pour la construction de ce chemin, et que l'inauguration de cette ligne pourra avoir lieu dans la semaine sainte de 1858.

» Les premiers navires chargés de rails ont déjà abordé à Civita-Vecchia, où se centralisent les approvisionnements de la Compagnie, et où on a déjà commencé la construction des wagons.

» La Compagnie vient de triompher sur la question de la gare de Civita-Vecchia; le gouvernement l'autorise à placer la station sur l'emplacement actuel de la *Porta romana*, c'est-à dire sur le quai même du port, de manière qu'en abordant, les voyageurs pourront immédiatement monter en wagon.

» Les travaux ont également commencé à Case Bruciate, sur la ligne d'Ancône à Bologne. Lors de son passage récent, le Saint-Père a daigné faire arrêter sa voiture à proximité de l'un des chantiers, et a donné sa bénédiction en l'accompagnant de paroles bien encourageantes pour l'entreprise. »

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Assemblée générale du 27 mai 1857.

Nous avons donné, la semaine dernière, les principaux résultats de l'assemblée générale des actionnaires, qui a eu lieu à Vienne sous la présidence de M. le baron Eskelès ; voici le texte même des résolutions qui ont été adoptées dans cette réunion :

1° L'assemblée générale, conformément à l'art. 26 *b*, des statuts, donne au Conseil d'administration l'autorisation de faire des ventes ou des baux au mieux des intérêts de la Compagnie relativement aux immeubles que la Compagnie a pris avec les lignes concédées et qui, provisoirement ou toujours, seront inutiles à l'exploitation. En même temps sont aussi approuvés tous les traités de ce genre conclus jusqu'ici par le Conseil d'administration.

2° L'assemblée générale, conformément à l'art. 26 *i* des statuts, donne son approbation au traité conclu le 4 avril 1857 avec la Compagnie du chemin de fer de la Theiss relativement à la cession de la ligne de Czegled à Szolnok, et le Conseil d'administration est autorisé à faire les démarches nécessaires pour obtenir la sanction de l'autorité supérieure, comme aussi à terminer tous les actes et pièces ayant trait à cette cession.

3° L'assemblée générale, conformément à l'art. 34 *a* des statuts, autorise le Conseil d'administration à émettre des obligations d'emprunt jusqu'à concurrence de la somme de 80 millions de francs, et comme le Conseil d'administration le jugera convenable pour le mieux des intérêts de la Compagnie, en consultant les circonstances et les besoins de l'entreprise, d'après les conditions de l'art. 7 des statuts.

4° Le dividende annuel pour l'exercice 1856 est fixé à 21 fr. 58 c. 1/2 pour chaque action, en sorte que le revenu total de l'année 1856, intérêts et dividende compris, se monte à 30 fr. 12 c. 1/2; en conséquence, le coupon échu le 1er juillet de cette année, en y comptant les intérêts échus à ce jour, et qui sont de 8 fr. 54 c., représente en tout une valeur de 30 fr. 12 c. 1/2 par action, qui, dans le versement fixé au 1er juin 1857, entrera en ligne de compte pour la somme de 30 fr. Quant aux actions qui sont libérées, le coupon de juillet s'élève à 34 f. 08 c. 1/2; et dans le versement, cela entrera en ligne de compte pour 38 fr. 94 c. En même temps, il a été décidé que sur le revenu net de l'année 1856, on prendrait la somme de 348,076 florins 44 kreutzers pour la verser dans le fonds de réserve (en sus des 5 0/0 qu'exigent les statuts), ce qui, joint à la somme de 415,226 florins 4 kreutzers versée de même l'année dernière dans le fonds de réserve, donne un total de 763,302 florins 48 kreutzers ; c'est là un excédant disponible qui, le cas échéant, peut être ajouté au revenu net des années qui suivront. Pour l'examen des comptes présentés avec le rapport du Conseil d'administration, on a nommé un comité composé de MM. Klein, Figdor et de Gredler, auxquels il a été donné plein pouvoir pour donner décharge au Conseil d'administration.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

La Compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel vient d'ouvrir le tronçon de Saint-Innocent à Aix-les-Bains.

— Ces jours derniers, les ingénieurs de la

Digitized by Google

Compagnie ont procédé à la réception de la ligne de Bourg à Mâcon.

On annonce pour le 6 juin l'ouverture à la circulation.

— Par décision ministérielle, en date du 26 mai, le tracé de la ligne du Mans à Angers par Sablé a été adopté.

— On parle de nouveau de la ligne de Lille à Strasbourg passant par Dunkerque, Valenciennes, Charleville, Sédan, Hagondange, Metz et Sarrebourg.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

Nous recevons de Saint-Brieuc l'extrait suivant du procès-verbal de la séance du 22 mai 1857, dans laquelle le conseil municipal, par suite des considérations exposées ci-dessous, vote une subvention de trois cent mille francs à la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest :

« Considérant que le projet de chemin de fer de Rennes à Brest, en s'écartant sur plus de 200 kilomètres de la route impériale n° 12, priverait vingt-cinq ports de la protection la plus efficace en cas de guerre ; qu'il enlèverait aux riches et industrieuses populations du littoral le bénéfice des transports rapides et réguliers, sans lequel elles ne peuvent soutenir la concurrence ; qu'il attaquerait ainsi leur prospérité dans sa base et ruinerait le bien-être acquis par le travail de cent générations ;

» Considérant que, contrairement à toutes les lignes du réseau français, ce tracé se détournerait d'un chef-lieu de département, de deux chefs-lieux d'arrondissement, de plusieurs marchés considérables, pour se jeter dans la montagne et dans les landes, loin de toutes les agglomérations de quelque importance ;

» Considérant que, en abandonnant les deux points où il pourrait toucher la mer, Saint-Brieux et Morlaix, le chemin de fer de Rennes à Brest ne serait d'une utilité réelle pour personne, pas même pour l'intérieur, dont la circulation est toujours dirigée vers la côte, tant pour y chercher les engrais marins et les denrées du dehors que pour y porter ses produits ; pas même pour l'intérieur, qui, en Bretagne, ne verra sa population et sa richesse s'accroître que de proche en proche, par l'extension progressive de la zone du littoral ;

» Considérant que ce tracé déplorable, sans exemple, qui cesserait d'être la ligne du centre sans devenir la ligne du littoral, qui refuserait au littoral nord la satisfaction promise et déjà accordée au littoral sud et au littoral ouest de la Bretagne, laisserait échapper la principale circulation de la côte, et resterait frappé d'impuissance et de stérilité, comme les grandes routes et les canaux inutilement ouverts jusqu'ici dans l'intérieur de la province ;

» Considérant que cette œuvre d'imprévoyance, loin de réaliser le bienfait si longtemps attendu, ne serait qu'une ruineuse déception ;

» Considérant d'ailleurs qu'il serait en opposition flagrante avec les équitables et paternelles intentions du gouvernement, qui dans le programme posé aux ingénieurs, déclarait ne pas vouloir *laisser dans l'oubli le littoral nord de la Bretagne, pour aller chercher les contrées les moins peuplées et les moins industrieuses ;*

» Considérant enfin que ces vues si sages n'ont pu être oubliées un moment qu'en raison d'une prétendue impossibilité physique que, par la plus déplorable des erreurs, les premiers ingénieurs avaient déclarée :

» Attendu que la Compagnie a reconnu par ses ingénieurs, en continuant de suivre la route impériale, un tracé qui, sans difficulté sérieuse, sans augmentation notable de parcours, offrirait le double avantage de partager le département des Côtes-du-Nord en deux zones à peu près égales, de respecter la circulation actuelle, le réseau de la vicinalité tout entière, les habitudes des populations et tous les droits acquis ;

» Mais attendu aussi que la Compagnie semble reculer devant un accroissement de dépense ;

» Attendu que la ville de Saint-Brieuc, qui a la première jeté le cri d'alarme, regarde comme un devoir de donner l'exemple des sacrifices, et comme certain que les autres communes ne montreront pas moins d'empressement, chacune selon ses ressources, pour ce grand acte de patriotisme ; qu'ainsi le gouvernement verra l'importance que les populations y attachent, et que les sacrifices auxquels il se résignerait lui-même, sans doute, s'il en était besoin, seraient d'autant diminués ;

» Par ces motifs, le conseil municipal de Saint-Brieuc vote une somme de *trois cent mille francs*, qui, si le gouvernement le juge nécessaire, sera mise à sa disposition dans le temps et par les voies que lui-même indiquera, à la condition expresse que le chemin de fer de Rennes à Brest suivra les abords de la route impériale n° 12 dans la traversée des Côtes-du Nord et du Finistère, en passant près de Lamballe, par Saint-Brieuc, Guingamp, Belle-Isle et Morlaix. Le conseil regrette que l'état des finances de la ville ne lui permette pas, en ce moment, un sacrifice plus en rapport avec l'importance du résultat à obtenir.

» Il approuve la ligne suivie par les commissaires qu'il a délégués près de la députation du littoral ; il confirme leur mandat ; les autorise à s'adjoindre les hommes dont les lumières et l'influence seraient utiles, et les invite à agir sans relâche pour détourner l'irréparable désastre dont le pays est menacé. »

BANQUE D'ANGLETERRE.

SITUATION AU 23 MAI 1857.

ÉMISSION.

	LIV. ST	FRANCS.
Passif.		
Billets émis.	23,594,790	589,869,750
Actif.		
Avances à l'État . . .	11,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,459,900	86,497,500
Espèces et lingots (or).	9,119,790	227,994,750
Somme égale. .	23,594,790	589,869,750

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque. .	14,553,000	363,825,000
Réserve	3,340,201	83,505,025
Compte courant de l'État créditeur.	5,651,924	141,298,100
Comptes particuliers. .	9,589,236	239,730,900
Billets à sept jours et autres.	724,030	18,100,750
	33,858,391	846,459,775
Actif.		
Créances sur l'État . .	10,329,041	258,226,025
Créances particulières.	18,445,666	461,141,650
Billets de banque en portefeuille.	4,349,863	108,746,625
Numéraire.	733,819	18,345,475
	33,858,391	846,459,775
Augmentation :		
Créances.	25,203	630,075
Compte courant de l'État	488,778	12,219,450
Réserve métallique. . .	45,482	1,137,050
Portefeuille.	123,310	3,082,750
Réserve	11,525	288,125
Diminution :		
Comptes particuliers. .	492,628	12,315,700
Billets en circulation. .	96,665	2,416,625
Créances particulières.	184,691	4,617,275

SITUATION AU 30 MAI 1857.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS
Passif.		
Billets émis.	23,533,315	588,332,875
Actif.		
Avances à l'Etat. . . .	11,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,459,900	86,497,500
Espèces et lingots (or) .	9,058,315	226,457,875
Somme égale. . .	23,533,315	588,332,875

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque.	14,553,000	363,825,000
Réserve	3,351,807	83,795,175
Compte-courant de l'Etat créditeur.	5,555,566	138,889,150
Comptes particuliers. .	9,088,620	227,215,500
Billets à sept jours et autres	694,333	17,358,325
	33,243,326	831,083,150

Digitized by Google

Actif.		
Créances sur l'Etat. . .	10,326,131	258,153,275
Créances particulières.	17,668,888	441,721,200
Billets de banque en portefeuille.	4,501,833	112,545,875
Numéraire.	746,512	18,662,800
	33,243,326	831,083,150
Augmentation :		
Réserve métallique. . .	48,782	1,219,550
Comptes particuliers. .	500,616	12,515,400
Billets en circulation. .	243,142	6,078,550
Compte-courant de l'Etat	96,358	2,408,950
Créances.	779,728	19,493,200
Diminution :		
Portefeuille.	164,663	4,116,575
Réserve.	11,606	290,150

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Midi. — 24 juin, assemblée à 4 heures.

Grand-Central. — 11 juin, assemblée générale ordinaire et extraordinaire à 3 heures.

Ardennes et Oise. — Assemblée générale ordinaire et extraordinaire, 13 juin, à 3 heures.

Chemin d'Orsay. — 17 juin, assemblée générale à 3 heures.

Lombards-Vénitiens. — 30 mai, assemblée générale ordinaire et extraordinaire à 9 heures, à Vienne. Dépôt, 40 actions.

Ouest suisse. — 20 juin à midi, assemblée à Morges.

Charleroi à la frontière. — 11 juillet, à midi, assemblée à Charleroi.

Rivoli. — 23 juin, assemblée à 3 heures, place Vendôme, 15.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

Sous-Comptoir des métaux. — 15 au 31 mai, émission à 115 fr. de 2,000 actions de 100 fr.

Graissessac. — 18 au 31 mai, émission à 140 f. de 38,000 obligations de 250 fr. ; jouissance 1er novembre 1856 ; intérêt, 7 50. Le coupon du 1er mai, 3 75, vient en déduction du premier versement, qui se trouve réduit à 66 25. Le versement complémentaire de 70 fr. est payable le 1er août 1857.

APPELS DE FONDS.

Madrid à Saragosse. — 1er au 15 juillet, 50 fr. par action. 1er au 15 octobre, 50 fr. — Un coupon de 5 fr. 15 c. par action sera déduit.

Chemins autrichiens. — 1er au 10 juin, 100 fr. par action ; le coupon à échoir le 1er juillet, soit 30 f., sera déduit.

Banque de crédit pour le commerce et l'industrie à Vienne. — 1er juin 40 florins.

Bazin Léon Gay. — 1er juillet 1857, 100 fr. par action (versement de novembre différé.)

Franco-Suisse. — 15 mai au 1er juin, 50 fr. par action. Le coupon sera déduit.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Caisse générale des chemins de fer. — 28 avril, 46 fr. 40 c. solde du dividende de 71 fr. 40 c. par action pour 1856.

Est. — 1er juin, 12 50 par obligation 5 0/0 ; 7 50 par obligation 1856.

Nord. — 1er juillet, 40 fr. par action, solde du dividende 1856 de 56 fr.

Est. — 1er mai, 54 fr. solde du dividende 1856 de 74 fr. par action.

Lyon. — 1er avril, intérêts aux obligations 5 0/0 et 3 0/0. — 1er juillet, 43 fr. 40 c. complément du dividende 1856 de 81 fr. par action.

Méditerranée. — 15 mai, 87 fr. par action solde du dividende 1856 de 117 fr.

Ouest. — 1er juillet, intérêts 7 fr. 50 c. aux obligations 3 0/0.

Crédit mobilier. — 1er juillet, 90 fr. solde du dividende 1856 de 115 fr.

Crédit foncier. — 1er mai, intérêts aux obligations, 5 fr. du dividende 1856 de 17 50.

Victor-Emmanuel. — 29 mai, 5 fr. 65 c. par action, intérêts à 1/2 0/0.

Est de la Bavière. — 14 mai, 1 fr. 21 c. par action intérêts.

Messageries impériales. Services maritimes. — 6 juin, 20 fr. complément du dividende 1856.

Gaz de Marseille. — 4 mai, 6 fr.

Pyrénées à Madrid. — 3 fr. 50 c. par action en même temps que l'échange des certificats.

Ports de Marseille. — 4 mai, 4 fr. 50 c.

Omnibus. — 1er juillet, solde du dividende de 55 fr. de 1856, soit 30 fr. par action.

Portes et Sénéchas. — 4 mai, 7 fr. 50 c. par action, solde 1856 de 15 fr. par action.

Est de la Bavière. — 14 mai, 1 fr. 21 c., soit à 1/2 0/0 aux actions, intérêts.

Banque de Darmstadt. — 1er au 30 avril, 80 fr. dividende 1856.

Franco-Suisse. — 1er juin, 3 fr. par action, intérêts en déduction du versement.

Nord-Est suisse. — 2, 3 et 4 juillet, paiement des intérêts premier semestre.

Forges de l'Aveyron (Decazeville). — 200 fr. dividende 1856-57.

Nouvelle-Montagne. — 1er juillet, 50 fr. première moitié du dividende 1856 ; 31 décembre, deuxième moitié.

Glaces de Montluçon. — 15 juin, 6 fr. par action à-compte sur les intérêts.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en moins.
								0/0	0/0
ORLÉANS (1).	Du 21 au 27 mai	1134	1,135,649 »	912 »	1053	1,052,664 »	999 »	»	8.0
NORD (1).	21 — 27 — ...	795	941,502 »	1,184 »	795	863,781 »	1,087 »	9.0	»
OUEST (1).	21 — 27 — ...	950	794,975 »	836 »	876	665,604 »	758 »	10.2	»
EST (1).	21 — 27 — ...	1270	867,399 »	673 »	1069	821,029 »	768 »	»	11.6
LYON (1)	21 — 27 — ...	698	873,849 »	1,259 »	617	769,584 »	1,247 »	1.0	»
LYON-BOURBONNAIS (1).	21 — 27 — ...	255	216,304 »	847 »	255	155,935 »	611 »	38.7	»
MÉDITERRANÉE (1)	21 — 27 — ...	551	506,570 »	920 »	523	843,760 »	1,939 »	»	11.4
MIDI.	21 — 27 — ...	713	256,177 »	359 »	307	91,705 »	298 »	20.1	»
GRAND-CENTRAL.	21 — 27 — ...	135	45,377 »	336 »	»	»	»	»	»
LYON A GENÈVE.	21 — 27 — ...	139	48,190 »	346 »	»	»	»	»	»
				» »	»	»	»	»	»

(1) PRÉLÈVEMENT FAIT DE L'IMPOT SUR LA GRANDE VITESSE.

Digitized by Google

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Est. — 28 mai, tirage de 302 obligations Est, 203 obligations diverses. (Voir aux annonces.)

Ouest. — 6 juillet, remboursement du tirage du 15 décembre.

Nord. — 1er juillet 1857, remboursement du tirage du 1er mai. 1er janvier, remboursement du tirage des actions de Charleroy du 1er mai ; et 1er août, remboursement des obligations d'ancien Boulogne, sorties le 1er mai.

Bourbonnais. — 1er juillet, amortissement des 117 obligations du tirage du 28 mai.

Nambre à l'Oise. — 1er juillet 1857, remboursement de 21 obligations 1853 sorties au tirage du 10 janvier.

Canal de Briare. — 16 juin, tirage d'obligations.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Tirage trimestriel des lots.

Le deuxième tirage, pour 1857, des lots afférents aux obligations du Crédit foncier, aura lieu le lundi 22 de ce mois, à deux heures et demie, au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, n° 19. Ce tirage comprendra un lot de 100,000 fr., un de 50,000 et un de 20,000.

La souscription aux obligations foncières est ouverte en permanence, et les arrérages sont payés à Paris, au siége de la Société, et dans les départements, chez MM. les receveurs généraux et particuliers des finances.

Paris, 3 juin 1857.

Le Gouverneur,

Cte Ch. de Germiny.

PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE.

Amortissement de l'emprunt de 50 millions.
Premier tirage.

Le premier tirage des obligations de l'emprunt de 50 millions, contracté par le département de la Seine, s'est fait à l'hôtel de ville le 1er mai 1857, à onze heures du matin.

A ce tirage il a été extrait de la roue les 8 obligations suivantes :

Le n° 231,955, étant sorti le premier, gagne la prime de . . . . . Fr.	100,000
Le n° 157,928, sorti le deuxième, gagne la prime de.	10,000
Le n° 62,350, sorti le troisième, gagne celle de	10,000
Les nos 241,217, 16,335, 142,500, 102,559 et 10,757, sortis les quatrième, cinquième, sixième, septième et huitième, gagnent chacun une prime de	1,000

Le paiement des lots désignés ci-dessus, affecté aux huit obligations sorties, aura lieu à présentation à la caisse centrale du Trésor public, rue de Rivoli, à partir du 1er juillet prochain, et le remboursement desdites obligations le 1er janvier 1859.

PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE.

VILLE DE PARIS.

Dixième tirage de l'amortissement de l'emprunt de 50 millions.

Le dixième tirage des obligations de l'emprunt de 50 millions de la ville de Paris s'est fait le vendredi, 1er mai 1857, à onze heures du matin, en séance publique, à l'hôtel de ville, conformément au cahier des charges de l'adjudication dudit emprunt, et aux annonces qui ont été faites dans le *Moniteur*.

A ce tirage, il a été extrait de la roue 60 numéros ayant droit, suivant leur ordre de sortie, aux primes ci-après :

ORDRE des sorties	NUMÉROS sortis.	MONTANT des primes.	ORDRE des sorties	NUMÉROS sortis.	MONTANT des primes.
		fr.			fr.
1	44.344	50.000	31	48.839	1.000
2	35.210	20.000	32	48.995	1.000
3	36.328	15.000	33	6.471	1.000
4	7.674	10.000	34	18.697	1.000
5	31.644	5.000	35	18.492	500
6	43.001	5.000	36	41.095	500
7	2.006	3.000	37	5.340	500
8	4.217	3.000	38	20.753	500
9	45.231	3.000	39	15.041	500
10	1.450	3.000	40	27.931	500
11	40.760	3.000	41	28.904	500
12	10.041	3.000	42	17.184	500
13	8.875	2.000	43	11.500	500
14	6.125	2.000	44	42.459	500
15	20.590	2.000	45	48.268	500
16	43.702	2.000	46	23.035	500
17	35.508	2.000	47	3.088	500
18	39.671	2.000	48	37.444	500
19	34.578	2.000	49	19.575	500
20	599	2.000	50	40.472	500
21	37.960	1.000	51	47.599	500
22	40.240	1.000	52	45.885	500
23	23.469	1.000	53	12.585	500
24	45.078	1.000	54	34.763	500
25	22.856	1.000	55	35.068	500
26	5.384	1.000	56	9.010	500
27	30.734	1.000	57	41.673	500
28	21.167	1.000	58	33.994	500
29	45.195	1.000	59	39.955	500
30	39.253	1.000	60	30.018	2.500

Le remboursement en capital des obligations désignées au tableau ci-dessus, ainsi que le paiement des primes attachées à chacune d'elles, aura lieu à présentation, *à la caisse municipale, à l'hôtel de ville*, le 1er juillet prochain, en même temps que s'opérera le paiement des arrérages sur le pied de 5 0/0.

La Librairie centrale des Chemins de fer de Napoléon Chaix et Cie, rue Bergère, 20, à Paris, vient de mettre en vente un GUIDE *à l'usage* DES MILITAIRES ET MARINS *voyageant isolément* SUR LES CHEMINS DE FER, *soit à leur compte, soit aux frais de l'Etat*, avec *Tarifs militaires pour hommes, chevaux, bagages, etc.*, par M. de Bellefonds, commis de 1re classe au ministère de la guerre. — Prix : broché, 50 c.; relié, 1 fr.

ANNUAIRE OFFICIEL DES CHEMINS DE FER

PUBLIÉ

PAR L'IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER
RUE BERGÈRE, 20.

Un beau volume de plus de 700 pages, avec Carte coloriée des Chemins de fer.

PRIX : 5 FR. BROCHÉ. — 6 FR. RELIÉ.

L'Imprimerie centrale des chemins de fer vient de faire paraître l'*Annuaire officiel des chemins de fer* pour l'année 1857.

L'existence de l'Annuaire remonte à dix années. Le volume qui vient de paraître fait suite aux précédents et continue sans interruption ni lacune la reproduction des documents administratifs, législatifs et judiciaires qui, depuis la création des chemins de fer, règlent leur exploitation et en font connaître les résultats et la situation financière.

Outre les documents pleins d'intérêt qu'il contient sur le cadre administratif du département des travaux publics, correspondant à la section des chemins de fer et sur le personnel de la commission centrale des chemins de fer du service d'inspection, du contrôle et de surveillance administrative, l'Annuaire publie encore sous le titre de *Notice générale sur les chemins de fer étrangers*, tout ce qui concerne les concessions nouvelles, soit en Europe, soit en Amérique ou dans l'Inde, et offre ainsi le réseau complet des relations de toutes les nations du monde entier.

L'étendue et l'importance des matières contenues dans l'Annuaire de 1857 en font, pour une certaine classe de lecteurs, non-seulement un ouvrage utile, mais un livre indispensable à toute personne qui s'intéresse à cette grave question de nos relations internationales.

COMPAGNIE DES SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

RÉSUMÉ DU RAPPORT

A l'assemblée générale des actionnaires du 28 mai 1857.

Le Conseil d'administration de la Compagnie des services maritimes des Messageries impériales a réuni ses actionnaires, le 28 mai dernier, pour délibérer sur l'approbation des comptes de l'exercice de 1856 et sur la fixation du dividende de cet exercice.

Voici l'analyse sommaire du rapport soumis à l'assemblée générale.

Dans la première partie de ce travail, le Conseil d'administration définit et caractérise la période de transition entre la guerre et la paix que l'exploitation a parcourue pendant l'exercice 1856.

Si les transports militaires ont continué, en 1856, à fournir un aliment exceptionnel, cet aliment a été incomparablement moindre qu'en 1854 et 1855.

Après la conclusion de la paix et l'évacuation terminée, le trafic commercial, un instant entretenu, sur la ligne du Levant, par la liquidation des opérations entreprises à la suite de l'armée, a été en déclinant sous une double influence : le trouble apporté par la guerre dans la production et dans le commerce de transit des contrées occupées militairement, et la nécessité d'écouler une masse énorme de marchandises importées à la suite de l'armée.

Les dépenses n'ont pas ressenti aussi promptement que les recettes l'influence du passage de l'état de guerre à l'état de paix.

La surélévation du prix des choses a survécu aux causes qui l'ont produite ; le prix du charbon s'est maintenu, en 1856, à des taux exorbitants.

Enfin la guerre était depuis longtemps finie et les bénéfices exceptionnels dont elle était la source étaient complétement supprimés, que la Compagnie se voyait obligée de maintenir une organisation de service combinée en vue de la guerre, et qui, les transports militaires terminés, n'avait plus de raison d'être.

Ainsi, les conventions passées avec l'Etat pour le besoin des communications postales de l'armée d'Orient étaient de deux natures. Les unes, telles que la ligne de Constantinople en Crimée, ne constituaient que des engagements à court terme, rémunérés par

Digitized by Google

des subventions temporaires ; les autres, telles que la ligne supplémentaire et directe du Levant, liaient au contraire l'État jusqu'à l'expiration du terme de la concession de la Compagnie, sauf à déplacer, la guerre finie et les transports militaires achevés, le siége de l'activité de ces services accidentels.

Le gouvernement, qui avait jugé à propos de faire cesser, du jour au lendemain, le service de Constantinople à Varna et Kamiesch, et de se dispenser ainsi du paiement de la subvention y relative, n'a pas cru devoir se prononcer aussi promptement, en ce qui concerne le second service hebdomadaire de Constantinople. En attendant sa décision à l'égard du changement d'itinéraires prévu par la convention du 28 novembre 1854, changement dont la Compagnie n'était pas en droit de prendre l'initiative, elle a dû maintenir à grands frais un service deux fois plus considérable que ne l'exigeait le trafic normal de la paix.

L'influence de ces circonstances défavorables n'a pu être atténuée que par le développement aussi soutenu que remarquable qu'ont eu les opérations de la Compagnie sur celles des lignes qui étaient le moins directement affectées par l'état de guerre.

Cette première partie du rapport se termine par cette réflexion :

Que l'industrie des transports maritimes est comme toutes les autres, sinon plus que les autres industries, dépendante des événements, et que si les entreprises en rapport direct avec les nécessités du gouvernement ont leurs avantages, cette situation n'est pas sans les exposer quelquefois à des mécomptes.

I. MODIFICATIONS DES SERVICES PENDANT L'EXERCICE 1856.

Les itinéraires réglementaires établis en 1856 n'ont subi, dans le cours de cet exercice, que peu de modifications.

Les conventions passées avec le département de la guerre, les 31 mars et 30 septembre 1855, pour l'établissement de lignes postales entre Constantinople, Varna et la Crimée ont été dénoncées le 2 juillet 1856.

Mais la réduction de parcours obligatoire qu'entraînait la suppression de ces lignes a été immédiatement couverte par le développement donné spontanément, mais sans engagement envers l'État, aux services d'Afrique. Aux termes du marché passé en 1854 avec le département de la guerre, ces services étaient organisés par dixaines ; à partir du 27 juillet 1856, ils ont été rendus hebdomadaires.

La suppression des lignes militaires de Crimée a réduit les parcours réglementaires de 25,480 lieues.

L'organisation hebdomadaire des lignes d'Afrique les a augmentés de 22,128 lieues.

L'itinéraire normal, qui était en 1855 de 286,280 lieues, s'est trouvé ainsi ramené à 282,928 lieues, avec une réduction de 3,352 lieues.

La Compagnie attendait d'un jour à l'autre la dénonciation de la seconde ligne de Constantinople, qui, depuis l'évacuation, n'offrait aucun avantage au gouvernement et constituait notoirement pour elle une charge considérable. Il n'était pas douteux pour le Conseil d'administration que le gouvernement se déciderait, en fin de compte, à substituer à ce service, ainsi que la convention du 28 novembre 1854 lui en donnait le droit, et que le lui conseillaient les intérêts bien entendus de la politique et du commerce, un service postal dans la mer Noire.

En conséquence, les navires rendus disponibles par la suppression de la ligne de Crimée ne furent point rappelés. Ils furent affectés provisoirement à des voyages d'essai destinés à préparer l'organisation des lignes nouvelles.

Cet état de choses transitoire s'est prolongé au delà de toute prévision. Par suite, la réduction des trajets réglementaires en 1856, comparativement à 1855, a été plus que compensée par le surplus des parcours non subventionnés accomplis à titre d'essais dans la mer Noire.

Ce n'est que le 28 octobre 1856 que le gouvernement a notifié à la Compagnie son intention de supprimer la ligne supplémentaire de Constantinople et ouvert les négociations qui avaient pour but le remplacement de cette ligne. Dès le mois de janvier 1857, la Compagnie était tombée, sur tous les points, d'accord avec le directeur général des postes ; toutefois ce n'est qu'au commencement du mois de juin 1857 que cette négociation a reçu une solution vivement attendue par la Compagnie et dont l'ajournement a préjudicié gravement à ses intérêts.

Les changements apportés aux nouveaux itinéraires agréés par le ministre des finances n'atteignent ni les lignes d'Algérie, ni celles d'Italie et d'Égypte.

La ligne directe du Levant est conservée à 52 ordinaires par an, dans les conditions de rapidité et d'exploitation établies par la convention du 28 novembre 1854.

L'ancienne ligne indirecte et réglementaire du Levant est supprimée.

La ligne de Syrie, au lieu de se prolonger, comme par le passé, d'Alexandrie à Constantinople, abandonne à Smyrne cette direction pour arriver jusqu'à Marseille en passant par Malte. La lacune entre Smyrne et Constantinople est comblée par un service d'embranchement qui se prolonge jusqu'au Pirée, en passant par Syra pour y rencontrer la ligne directe du Levant, et donner ainsi à Smyrne et à la Syrie une communication hebdomadaire avec Marseille.

La Compagnie se propose de compléter ce système en établissant de Constantinople au Pirée, en passant par Rodosto, Salonique et Volo, un service volontaire et purement commercial. Ce service fera jonction au Pirée avec la ligne du Levant et reliera ainsi les points dont il s'agit avec Marseille.

Enfin, en vertu des nouveaux arrangements, les paquebots de la Compagnie accompliront, au moins, 36 voyages par an, de Constantinople à Galatz et Ibraïla, les deux ports les plus importants du bas Danube, et un nombre égal de voyages entre Constantinople et Trébizonde.

Ce remaniement radical des itinéraires ramène les parcours réglementaires aux chiffres suivants :

Anciennes lignes de la Méditerranée,	165,620 lieues.
Mer Noire,	22,680 »
Afrique,	69,000 »
Total,	257,300 lieues.

Le nouveau système d'itinéraires sera mis à exécution à partir du 1er juillet prochain. Il aura pour résultat de remplacer le double service du Levant, service qui, depuis l'évacuation des armées alliées, était devenu onéreux pour la Compagnie et sans profit ni pour le public ni pour l'État, par une organisation plus commerciale et qui rendra à une portion notable des parcours de l'entreprise l'efficacité et la valeur qui lui font défaut depuis que l'évacuation de Constantinople a mis fin au trafic militaire.

II. — EMPLOI DU CAPITAL.

Dans la seconde partie, le rapport traite de l'emploi du capital.

Il établit que, pendant l'exercice 1856, une somme de 7,140,083 fr. 32 c. provenant, jusqu'à concurrence de 3,830 000 fr., des versements réalisés sur les obligations émises en vertu de l'autorisation donnée par l'assemblée générale du 31 mai 1856, a profité aux diverses parties de l'actif social.

§ 1. — *Matériel naval.*

Dans le cours de l'année 1856 il a été mis en service cinq navires réunissant ensemble 1,180 chevaux de force.

L'importance de ces accroissements a été restreinte par la mise hors de service du *Mentor* et du *Lycurgue*, de 160 chevaux chacun.

L'augmentation définitive en 1856 n'est donc que de trois navires et de 850 chevaux.

La valeur des navires mis en service en 1856, en y ajoutant les dépenses de refonte, est de 4,007,471 06

Celle du matériel naval en construction a diminué de 419,606 49

La différence de 3,587,864 57

est égale au chiffre du capital absorbé en 1856 par le développement du matériel naval.

Au 31 décembre 1856 la Compagnie avait en chantier six navires réunissant ensemble 1,860 chevaux de force.

La comparaison aux deux époques du 31 décembre 1855 et 31 décembre 1856 de l'effectif total des bâtiments, tant à flot qu'en chantier, présentait donc les résultats suivants.

ANNÉES.	Navires en service		Navires en construction		TOTAL	
	Nombre	Force	Nombre	Force	Nombre	Force
1855	40	8.720	6	1.630	46	10.350
1856	43	9.580	6	1.860	49	11.440
Augmentation en 1856	3	860	»	230	3	1.090

§ 2. — *Augmentation dans les valeurs formant le fonds de roulement.*

Sous cette rubrique, le rapport entre dans des développements qui démontrent que l'accroissement dans les approvisionnements et autres valeurs de roulement est la conséquence de l'augmentation des services et du matériel affectés à l'exploitation. Toutefois il signale une amélioration sensible dans le stock en charbon, tant sous le rapport des quantités que sous le rapport du prix. Ainsi le charbon en magasin, qui, dans les inventaires au 31 décembre 1855, était coté 55 fr. 11 c. la tonne, ne l'est que 47 fr. 75 c. dans l'inventaire au 31 décembre 1856.

Le Conseil d'administration signale cette diminution comme étant d'un favorable augure pour l'importance à venir du fonds de roulement et pour les résultats de l'exploitation.

§ 3. — *Augmentation sur les immeubles.*

Les principales augmentations immobilières, au sujet desquelles le rapport fournit des détails complets, portent sur les derniers développements donnés à l'usine de la Ciotat, et notamment sur la création de maisons d'ouvriers.

Parmi les projets communiqués à l'assemblée générale du 31 mai 1856, figurait la création, à la Ciotat, d'un bassin de radoub. Le rapport expose les motifs qui ont déterminé le Conseil à ajourner cette entreprise.

Les établissements de la Compagnie à Marseille et dans les agences ont subi quelques accroissements ; enfin l'établissement de Kiretch-Kapou à Constantinople peut être aujourd'hui considéré comme entièrement terminé. Ce dernier immeuble vient d'être vendu au gouvernement turc, sur sa demande, moyennant 900,000 fr. Mais la Compagnie, qui a obtenu le droit d'y établir une douane spéciale pour les marchandises qui lui sont confiées, est devenue en même temps locataire de ces constructions pour 25 années, moyennant 30,000 fr. par an.

Digitized by Google

Ces diverses dépenses de capital ont laissé disponible, sur les ressources qui devaient leur être appliquées, une somme de 1,910,000 fr.

III. EXPLOITATION.

La 3e partie du rapport traite de l'exploitation. Il constate qu'en 1856 l'activité effective des navires de la Compagnie a surpassé de 16,000 lieues, soit 6 0/0, les parcours obligatoires, et de 27,057 lieues, soit 10 0/0, les parcours effectifs de 1855.

Malgré ce surcroît d'activité, aucun sinistre n'est venu attrister une navigation aussi étendue, et que rendaient périlleuse, durant la guerre, l'encombrement de certains ports et l'affluence des navires de toute sorte, suivant des routes identiques.

§ 1er. — *Recettes.*

Passagers.

Le transport des voyageurs s'est élevé, en 1856, au chiffre de 229,328, dans lequel les passagers civils figurent pour 117,028. L'augmentation, par rapport à 1855, de cette partie du trafic est de 21,693, soit 10 0/0.

Le rapport signale cette progression, qui s'est surtout fait sentir dans la catégorie des passagers civils.

Marchandises.

Le transport des marchandises a donné des résultats analogues.

En 1855, les navires de la Compagnie avaient reçu	42,880 tonnes.
En 1856, les transports ont atteint le chiffre de	66,973 »
L'augmentation pour 1856 de	24,093 tonnes.

est exclusivement due au trafic commercial.

Les produits des frets sont loin d'être en rapport avec l'énorme augmentation survenue dans le trafic matériel L'accroissement de ces produits, en 1856, est de 7 0/0 sur l'année précédente, si l'on ne considère que les sommes. Il y a, au contraire, une légère diminution, si l'on tient compte des différences de parcours. Ce résultat indique les efforts qui ont dû être faits pour compenser, par l'extension du trafic, la réduction continue des tarifs.

Il donne aussi une idée assez exacte des avantages que le commerce retire d'un service auquel, en 1852, il n'avait remis que 9,358 tonnes.

L'ensemble des produits du trafic comparé de 1855 et 1856 se présente comme suit :

1855.		
Transports du gouvernement,		7,790,270 43
Transports du commerce,		9,955,022 57
Total,		17,745,293 »
1856.		
Transports du gouvernement,	3,533,148 86	
Transports du commerce,	12,586,620 67	16,141,769 53
Diminution totale,		1,603,523 47

représentant 9 0/0 en somme et 17 0/0, acception faite de la différence des parcours.

L'analyse de cette perte donne les résultats suivants :

Réduction des recettes provenant des transports militaires,	4,237,121 57
Accroissement des produits du trafic civil,	2,633,598 10
Différence égale,	1,603,523 47

§ 2. *Frais d'exploitation.*

L'ensemble des dépenses d'exploitation a augmenté en 1856, comparativement à 1855, de 539,028 fr. 11 c.; mais si l'on tient compte de la différence des parcours, cette augmentation se change en une réduction de 9 0/0.

Les frais d'agences et de manutention présentent une certaine augmentation; mais cet accroissement est loin d'être en proportion avec la progression matérielle du trafic, seul point de rapprochement qui soit admissible pour cette partie de dépenses.

Une comparaison raisonnée entre ces deux éléments prouve au contraire que les efforts faits pour atténuer autant que possible cette branche de dépenses, n'ont point été sans résultat.

En résumé, la balance entre les recettes et les dépenses de l'exercice 1856, constituant le bénéfice à répartir, est de 3,125,515 33

Ce chiffre présente, sur les bénéfices de 1855, une différence en moins qui n'est pas inférieure à 2,348,012 25

Cette moins value s'explique comme suit :

Les recettes militaires ont donné en 1856, par comparaison avec 1855, les diminutions suivantes :

Passagers	3,356,692 48	
Marchandises	880,429 09	
Total		4,237,121 57

Il faut ajouter à cette somme une réduction dans les subventions réalisées dans les deux exercices par suite de la suppression, au mois de juillet 1856, des lignes de Varna et de Crimée 612,067 01

La différence totale dans les recettes au préjudice de 1856 est donc de 4,849,188 58

Il faut ajouter à cette moins value l'excédant des dépenses en 1856 539,028 11

Total des différences à la charge de 1856 5,388,216 69

Cette perte a, par contre, été réduite par les plus values suivantes :

Augmentation du trafic civil

En passagers,	1,286,052 48	
En marchandises,	1,349,545 62	
Total,	2,633,598 10	
Augmentation des recettes diverses,	406,606 34	
Total général des augmentations	3,040,204 44	3,040,204 44
Somme égale,		2,348,012 25

Sur les bénéfices réalisés en 1856, il a été prélevé au profit de la réserve 5 0/0, soit 156,290 76

Le solde à répartir est de 2,969,524 57

En décembre dernier, un dividende provisoire distribué aux actionnaires, à raison de 30 fr. par action, a absorbé une somme de 1,440,000 »

Différence 1,529,524 57

Sur cette somme, qui pouvait suffire à donner un nouveau dividende de 30 fr., le Conseil propose de décider qu'il ne sera prélevé qu'un dividende complémentaire de 20 fr., et que le surplus des bénéfices sera reporté au crédit de l'exercice courant.

Le rapport motive cette proposition sur les sacrifices qu'a imposés à la Compagnie le maintien, pendant le premier semestre de 1857, des itinéraires de guerre, ainsi que sur l'incertitude que fait peser sur les résultats de l'exercice l'état de transition dans lequel l'exploitation se trouve encore et auquel la mise à exécution des nouveaux itinéraires peut seule apporter un terme. Le Conseil insiste pour que l'assemblée adhère par son vote à cette mesure de prudence et de bonne administration.

Dans une quatrième partie, le rapport expose les modifications survenues dans le personnel supérieur qui dirige l'entreprise. Il fait connaître la nomination d'un administrateur adjoint; la dissolution, par suite de la démission de quelques uns de ses membres, du Comité de direction de Marseille; la réorganisation sur de nouvelles bases de la direction de l'exploitation et la retraite de M. l'ingénieur Dupuy de Lôme, qui, appelé à une des directions les plus importantes du ministère de la marine, a dû cesser de concourir, à titre de conseil, à l'administration du matériel naval de la Compagnie.

Le rapport se termine par l'énoncé des intentions du Conseil au sujet de l'entreprise des paquebots transatlantiques, qui a fait l'objet d'une des dernières lois votées par le Corps législatif.

Le rapport exprime le désir que la Compagnie ne reste point étrangère à une œuvre qui, depuis cinq ans, a été pour les membres du Conseil d'administration l'objet de tant de préoccupations et de tant d'études. Mais les administrateurs sont fermement décidés à n'engager ceux qu'ils représentent à prendre part à cette lutte contre la navigation étrangère, qu'autant qu'il sera fait aux concessionnaires des conditions convenables sans exagération, et de nature à mettre de leur côté une partie suffisante des chances de succès.

L'assemblée s'est séparée après avoir voté l'approbation des comptes de l'exercice 1856 et l'emploi des bénéfices, conformément aux propositions du Conseil ci-dessus exposées.

GAZ ET HAUTS-FOURNEAUX DE MARSEILLE,

ET

HOUILLÈRES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

STATUTS.

(Etude de Me Gossart, notaire à Paris, rue Saint-Honoré, 217.)

Par-devant Me Gossart et son collègue, notaires à Paris, soussignés,

Ont comparu :

M. le comte Auguste de Poret, propriétaire, demeurant à Paris, rue d'Anjou-Saint-Honoré, 4;

M. le vicomte Alfred de Richemont, propriétaire, demeurant à Paris, rue des Saussaies, 8;

M. le comte Henri Siméon, propriétaire, demeurant à Paris, rue de Provence, 66;

M. le comte Léon de Chassepot, propriétaire, demeurant à Paris, rue Saint-Honoré, 353;

M. le baron Célestin de Pontalba, propriétaire, demeurant à Paris, rue Saint-Georges, 38;

Et M. Jules Mirès, banquier, demeurant à Paris, rue Richelieu, n° 59;

Agissant, les cinq premiers comme membres du Conseil de surveillance, et le dernier comme directeur-gérant : 1° de la Société de l'éclairage au gaz et des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille, formée par acte passé devant Me Gossart, l'un des notaires soussignés, le 17 mai 1856, enregistré; 2° de la Compagnie du chemin de fer et des houillères de Portes et Sénéchas, formée par acte reçu par le même notaire, les 7, 8, 9 et 11 novembre 1856, aussi enregistré.

Tous les comparants agissant conjointement en vertu du mandat spécial qui leur a été conféré par l'assemblée générale des actionnaires des deux Sociétés précitées, en date des 29 et 30 avril dernier, ainsi qu'il résulte d'un extrait du procès-verbal desdites assemblées générales, lequel extrait sera enregistré avec ces présentes et est demeuré ci-joint après avoir été revêtu d'une mention d'annexes par les notaires soussignés.

Lesquels comparants ont exposé ce qui suit :

Une convenance réciproque ayant porté la Société de l'éclairage au gaz et des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et la Compagnie du chemin de fer et des houillères de Portes et Sénéchas à réunir tous leurs intérêts dans une même exploitation, l'assemblée générale desdites deux Sociétés, convoquée extraordinairement pour cet objet, a voté cette fusion et a conféré aux membres du Conseil de surveillance et à M. Mirès, gérant des deux Sociétés, les pouvoirs les plus étendus pour régulariser cette fusion en la meilleure forme de droit et représenter les actionnaires dans l'acte authentique qui devra être dressé à cet effet, avec pouvoir de suivre auprès du gouvernement toute demande en Société anonyme, et de faire à l'acte à intervenir tous changements, additions et retranchements qui pourraient être exigés par le gouvernement.

Digitized by Google

TITRE Ier.

Réunion des deux Sociétés.

Art. 1er. La Société formée pour l'exploitation de la Société du gaz et des hauts-fourneaux de Marseille et des mins de Portes et Sénéchas, constituées par les actes précités, sont et demeurent réunies, et tous leurs intérêts sont mis en commun à partir du 1er janvier 1857.

Art. 2. Il est formé à cet effet, sauf l'approbation du gouvernement, une Société anonyme entre les propriétaires et porteurs de parts d'intérêt dans les deux Sociétés réunies.

Art. 3. La Société a pour objet l'exploitation :

1° Du privilége dont il sera ci-après parlé, concédé à M. Mirès, pour l'éclairag et le chauffage par le gaz de la ville de Marseille ;

2° Des hauts-fourneaux et fonderies de Saint-Louis-près Arenc (Bouches-du-Rhône).

3° Des mines de houille et de fer existant dans les communes de Portes et Chambon, appelées houillères de Portes et Sénéchas, concédées par ordonnance du trois juillet mil huit cent vingt-deux, ainsi que des études du chemin de fer qui doit relier ces mines au chemin de la Méditerranée.

Art. 4. La Société prend la dénomination de *Société de l'éclairage au gaz et hauts-fourneaux et fonderies de Marseille.*

Art. 5. Le siége de la Société et son domicile sont à Paris.

Art. 6. La durée est de cinquante ans, à dater du jour du décret qui l'aura autorisée et en aura approuvé les statuts.

TITRE II.

Art. 7. Le fonds social se compose des objets suivants :

1° La concession par privilége pour cinquante années de l'éclairage et du chauffage par le gaz de la ville de Marseille et de ses faubourgs.

Concession qui a été faite à M. Mirès, en vertu d'un traité intervenu entre lui et l'administration municipale de la ville de Marseille, le 22 novembre 1855, lequel a été approuvé le premier décembre suivant par délibération du conseil municipal de ladite ville, et le deux janvier mil huit cent cinquante-six, par M. le préfet des Bouches-du-Rhône.

Une copie de laquelle délibération délivrée par Me Raynouard, notaire à Marseille, sur une copie conforme à lui déposée le 3 mars 1856, est demeurée annexée à la minute de l'acte de société susénoncé du 17 mars 1856 ;

2° L'usine à gaz établie sur la partie ouest d'un vaste terrain situé au quartier d'Arenc, banlieue de Marseille, de la superficie de trente-trois mille mètres carrés environ,

Ensemble les travaux de terrassement, de canalisation et de construction affectés à l'usine à gaz, le tout dans son état actuel ;

3° Les hauts-fourneaux et fonderies de St-Louis, situés au quartier St-Louis, banlieue de Marseille, les terrains d'une superficie de cent dix mille mètres environ, les travaux de terrassement, construction, matériel et autres dépendances ;

4° Tous ceux des capitaux apportés dans la Société primitive par M. Mirès et les autres fondateurs qui n'ont point encore été employés jusqu'au premier janvier mil huit cent cinquante-sept ;

5° La propriété et jouissance des droits attachés à la concession des mines de houille susénoncées, sur une étendue de neuf kilomètres carrés et huit hectares, conformément à l'ordonnance du trois juillet mil huit cent vingt-deux et au cahier des charges y annexé ;

6° Les terrains, bâtiments, droits de passage, galeries, chemins de fer, plans inclinés et autres travaux d'art, machines, ustensiles, agencements de toute nature, approvisionnements de marchandises diverses qui existent sur le terrain de la concession.

Tous les objets mobiliers et immobiliers ci-dessus énoncés se trouvent d'ailleurs plus amplement détaillés dans un état descriptif qui sera déposé pour minute par acte ensuite des présentes.

Art. 8. Chacune des deux Sociétés met en commun tout son avoir social, et la situation active et passive de l'une et de l'autre entre dans la Société commune à partir du premier janvier mil huit cent cinquante-sept.

Art. 9. Le fonds social, composé comme il est dit aux articles 7 et 8 qui précèdent, est divisé en 48,000 actions ou parts d'intérêt donnant droit chacune à un quarante-huit millième de l'avoir et des bénéfices sociaux.

Art. 10. Ces 48,000 actions appartiennent, savoir :

24,000 aux porteurs des actions de la Société primitive de l'éclairage au gaz et des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille, ci..... 24,000

Et 24 000 aux porteurs des actions de la Société primitive des houillères de Portes et Sénéchas, ci..... 24,000

Total..... 48,000

En conséquence, chaque porteur d'actions de l'une ou de l'autre des deux Sociétés primitives aura droit à un nombre égal d'actions de la présente Société.

Art. 11. Les actions sont au porteur ; elles seront signées par deux administrateurs désignés à cet effet par le Conseil, frappées du timbre sec de la Société, extraites d'un registre à souche et numérotées.

Art. 12. En cas de perte d'une action, la Société ne peut être tenue de délivrer un autre titre pour duplicata que moyennant caution, en se conformant aux articles 151, 152 et 153 du Code de commerce, et une année après que le propriétaire en a fait la déclaration aux administrateurs et qu'une annonce à cet effet a été insérée dans les journaux désignés à l'art. 31 ci-après. La caution sera déchargée trois ans après avoir été fournie.

Art. 13. Conformément à l'art. 33 du Code de commerce, les actionnaires ne sont passibles que de la perte du montant de leur intérêt dans la Société.

Art. 14. La cession des actions s'opère par la simple tradition du titre.

La possession d'une action emporte de plein droit adhésion aux statuts de la Société et aux décisions de l'assemblée générale des actionnaires.

Les droits et obligations attachés à l'action suivent le titre dans quelque main qu'il passe.

Les actions sont indivisibles ; la Société ne reconnaît qu'un seul propriétaire pour chaque action ; en conséquence, les héritiers ou ayants droit d'un actionnaire sont tenus de se faire représenter par un seul d'entre eux.

Ils ne peuvent sous aucun prétexte provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la Société, ni s'immiscer dans son administration ; ils doivent pour l'exercice de leurs droits s'en rapporter aux comptes et inventaires de la Société comme leur auteur aurait été tenu de le faire.

Art. 15. Il est loisible à tout actionnaire de faire dans la caisse sociale le dépôt de ses actions contre un récépissé nominatif, en vertu duquel il sera admis aux assemblées générales et pourra toucher les intérêts ou dividendes lors de leur échéance.

TITRE III.

Conseil d'administration.

Art. 16. La Société est administrée par un Conseil composé de cinq membres au moins et de neuf au plus, nommés par l'assemblée générale des actionnaires.

Chaque administrateur doit être propriétaire de cent actions qui sont inaliénables pendant la durée de ses fonctions ; les titres de ces actions sont déposés dans la caisse de la Compagnie.

Les fonctions des administrateurs sont gratuites; toutefois il pourra leur être alloué des jetons de présence dont la valeur est déterminée par l'assemblée générale, et ils ont droit au remboursement des dépenses que l'exercice de leurs fonctions peut leur occasionner ; il peut même leur être alloué une indemnité annuelle dans le cas où le Conseil juge convenable de déléguer tout ou partie de ses pouvoirs à l'un ou plusieurs de ses membres.

Art. 17. La durée des fonctions des administrateurs est de cinq années.

Le Conseil est renouvelé par cinquième chaque année ; cependant les quatres premières années, les membres sortants sont désignés par le sort, et ensuite par l'ancienneté.

Ils peuvent toujours être réélus.

Art. 18. Dans le cas où un ou plusieurs des administrateurs cessent de faire partie du Conseil, par suite de démission, décès ou autre cause, les administrateurs restants pourvoient à leur remplacement provisoire jusqu'à la prochaine assemblée générale qui procède au remplacement définitif.

Les nouveaux membres ne sont nommés que pour le temps qui restait à leurs prédécesseurs.

Art. 19. Le Conseil nomme chaque année dans son sein un président qui peut toujours être réélu.

En cas d'absence du président, le Conseil désigne un de ses membres pour présider.

Le Conseil se réunit aussi souvent que les besoins de la Société l'exigent ; il délibère à la majorité des membres présents.

La présence des deux tiers au moins des administrateurs est nécessaire pour la validité des délibérations.

Les délibérations du Conseil sont transcrites sur un registre tenu à cet effet ; elles sont signées par les membres présents ou au moins par la majorité d'entre eux ; les copies ou extraits de ces délibérations sont signés par le président ou le membre qui le remplace.

Art. 20. Le Conseil est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la Société, et notamment :

1° Il passe tous traités et marchés, et fait tous les achats de terrain et immeubles nécessaires pour l'exploitation des établissements de la Société.

2° Il ordonne les travaux, constructions nouvelles et généralement toutes les dispositions et améliorations qu'il juge utile.

3° Le Conseil peut, avec l'approbation de l'assemblée générale, contracter tous emprunts et effectuer tous achats et ventes d'immeubles ; l'autorisation de l'assemblée générale n'est pas nécessaire lorsque les immeubles qu'il s'agit de vendre, échanger ou acheter sont d'un prix ou d'une valeur de moins de cinquante mille francs.

4° Il détermine l'emploi de la réserve et de tous autres fonds disponibles.

5° Il effectue tous retraits, transferts ou ventes de fonds, rentes et autres valeurs appartenant à la Société.

6° Il arrête les règlements relatifs à l'organisation du service.

7° Il peut traiter, compromettre et transiger sur toutes contestations, consentir tous désistements, ainsi que toutes mainlevées et radiations partielles ou définitives d'inscriptions hypothécaires et droits quelconques, le tout avec ou sans paiement.

8° Généralement il statue sur tous les intérêts qui rentrent dans l'administration de la Société.

9° Il soumet à l'assemblée générale toutes propositions d'emprunt.

10° Il soumet également à l'assemblée générale les propositions ayant pour objet les modifications à faire aux statuts, et notamment l'augmentation du fonds social et la prorogation de la Société ; il en poursuit l'approbation auprès du gouvernement.

11° Il concourt à tous les changements que le gouvernement jugerait nécessaire d'apporter aux statuts et aux modifications ou additions demandées par l'assemblée générale.

Art. 21. Le Conseil d'administration détermine la forme des emprunts votés par l'assemblée générale et pourvoit à leur négociation.

Art. 22. Le Conseil peut donner des pouvoirs à tous mandataires, administrateurs, directeurs et autres, par la procuration spéciale, pour une ou plusieurs affaires, même pour le représenter et user dans une localité ou une circonscription déterminée de tous les

Digitized by Google

droits dont il est investi; le Conseil peut aussi déléguer un de ses membres pour exercer une surveillance spéciale sur les établissements de la Société; une indemnité sera attribuée par le Conseil à cet administrateur.

Art. 23. Le transport des rentes, les actes de vente, achat ou échange d'immeuble et tous les traités qui tendront à obliger la Société, les lettres de change sur les débiteurs et banquiers, et les endossements des effets de commerce doivent être signés par deux administrateurs, à moins que le Conseil n'ait délégué spécialement ses pouvoirs pour quelques-uns de ces objets comme il est dit à l'article précédent.

Art. 24. Les administrateurs ne contractent à raison de leurs fonctions aucune obligation personnelle ni solidaire relativement aux engagements de la Société; ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat, conformément à l'art. 32 du Code de commerce.

Art. 25. Les membres du premier Conseil sont :

MM. le comte de Poret;
le vicomte Alfred de Richemont;
le comte Henri Siméon;
le comte Léon de Chassepot;
et le baron Célestin de Pontalba.

TITRE IV.

Direction.

Art. 26. Le Conseil d'administration peut nommer un ou plusieurs directeurs.

Le traitement des directeurs, ainsi que les autres avantages qui peuvent leur être attribués, sont déterminés par le Conseil d'administration.

Art. 27. Le directeur administre les usines, dirige tous les travaux d'exploitation, fait la vente des produits et opère les recouvrements sous l'autorité et la surveillance du Conseil d'administration.

Il nomme et révoque les employés, commis et ouvriers, et fixe leurs émoluments et attributions; le tout sauf l'agrément du Conseil d'administration.

Il prépare et remet au Conseil d'administration les comptes et inventaires annuels.

Il exerce, au nom de la Société, toutes actions judiciaires autorisées par le Conseil, soit en demandant, soit en défendant.

Il peut assister, avec l'autorisation du Conseil, aux séances du Conseil d'administration, mais seulement avec voix consultative.

En cas d'absence momentanée, le directeur peut donner pour le représenter, sous sa responsabilité personnelle, sa procuration à celui des employés qu'il choisira, mais avec l'agrément préalable du Conseil d'administration.

TITRE V.

Assemblées générales.

Art. 28. L'assemblée générale, régulièrement constituée, représente l'universalité des actionnaires; ses décisions sont obligatoires pour tous, même pour les absents ou dissidents.

Elle se compose de tous les porteurs de dix actions.

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, les possesseurs de dix actions doivent déposer leurs titres au siége de la Société, cinq jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion; il est remis à chacun d'eux une carte d'admission nominative et personnelle.

Nul ne peut représenter un actionnaire, s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale : la forme des pouvoirs est déterminée par le Conseil d'administration; ces pouvoirs doivent être déposés au siége de la Société cinq jours avant celui fixé pour la réunion.

Art. 29. L'assemblée est régulièrement constituée lorsque les actionnaires, au nombre de trente, représentent au moins le dixième des actions; dans le cas où sur une première convocation cette condition n'est pas remplie, l'assemblée est de nouveau convoquée, et dans cette seconde réunion, elle délibère valablement quel que soit le nombre des actions représentées, mais seulement sur les questions qui étaient à l'ordre du jour, et la première carte d'admission délivrée pour la première assemblée est valable pour la seconde.

Art. 30. L'assemblée générale se réunit à Paris, sur convocation, dans les trois mois qui suivent l'inventaire de la fin de l'année. Elle se réunit extraordinairement chaque fois que le Conseil d'administration le juge nécessaire.

Art. 31. La convocation a lieu par un avis inséré au moins vingt jours à l'avance dans les journaux de Paris, de Marseille et d'Alais, désignés pour la publication des actes de Société, conformément à la loi.

Dans le cas de seconde réunion, le délai de convocation est réduit à quinze jours. Lorsque la délibération devra porter sur l'une des résolutions énoncées en l'art. 37 ci-après, les avis de convocation en feront mention.

Art. 32. La convocation de l'assemblée générale a lieu à la diligence du Conseil d'administration.

Art. 33. Dix actions donnent droit à une voix, vingt actions donnent droit à deux voix, et ainsi en continuant; mais nul ne peut disposer de plus de vingt-cinq voix, quel que soit le nombre des actions qu'il possède ou qu'il représente.

Art. 34. L'assemblée générale est présidée par le président du Conseil d'administration, ou, à son défaut, par celui des membres du Conseil qui est désigné par ses collègues.

Les deux plus forts actionnaires présents, autres que les membres du Conseil, remplissent les fonctions de scrutateurs.

Art. 35. Les délibérations sont prises à la majorité absolue des voix des membres présents, sauf les exceptions prévues par l'art. 38 ci-après, et il est procédé au scrutin secret toutes les fois qu'il est réclamé par dix membres de l'assemblée.

Art. 36. L'assemblée générale nomme les membres d'administration, elle pourvoit au remplacement partiel de ce Conseil et aux vacances accidentelles qui peuvent être survenues par suite de démission ou autres causes.

Elle entend, discute et approuve s'il y a lieu, les comptes de la Société et fixe, en se conformant aux présents statuts, le chiffre du dividende annuel à répartir.

Art. 37. L'assemblée générale convoquée extraordinairement à cet effet, peut, sur la proposition du Conseil d'administration, autoriser tous emprunts, augmenter le fonds social, sans que l'augmentation puisse jamais avoir lieu par voie d'appel de fonds, consentir toutes dissolutions anticipées, réunions ou fusions avec d'autres Sociétés, et généralement apporter aux présents statuts toutes les modifications dont l'expérience ferait reconnaître l'utilité.

Art. 38. Les délibérations mentionnées à l'art. 37 ne sont valables qu'autant qu'elles ont été prises avec le concours d'actionnaires représentant au moins le cinquième des actions et à la majorité des membres présents.

Dans le cas où, sur une première convocation, l'assemblée extraordinaire n'est pas constituée en nombre suffisant, elle est de nouveau convoquée à quinze jours au moins d'intervalle.

Dans cette seconde réunion, elle délibère valablement pourvu que le nombre des actionnaires présents représente le cinquième des actions.

La délibération ne peut porter que sur des questions posées à l'ordre du jour de la première convocation.

Des décisions relatives aux objets mentionnés dans l'art. 37 ne seront valables qu'après avoir été approuvées par le gouvernement.

Art. 39. Les décisions de l'assemblée générale sont transcrites sur un registre spécial et signées par les membres du bureau, ou au moins par la majorité d'entre eux. Les copies ou extraits sont signés par le président du Conseil d'administration ou par le membre qui le remplace.

TITRE VI.

Inventaire, réserve, dividende.

Art. 40. Le 31 décembre de chaque année, il sera dressé un inventaire général de toutes les valeurs actives ou passives de la Société.

Art. 41. Cet inventaire, avec les pièces à l'appui, est présenté par le Conseil d'administration à l'approbation de l'assemblée générale annuelle.

Art. 42. Sur les bénéfices nets il est prélevé 5 0/0 destinés à former un fonds de réserve de un million de francs; ce prélèvement cesse lorsque la réserve a atteint ce chiffre, et reprend son cours s'il vient à être entamé.

Art. 43. L'excédant des bénéfices est réparti également entre toutes les actions à titre de dividende; le paiement se fait à Paris.

Art. 44. A l'expiration du premier semestre de chaque année, le Conseil peut, s'il juge que les résultats obtenus le permettent, ordonner le paiement d'un à-compte sur le dividende annuel.

Cet à-compte sera fixé d'après les bénéfices réalisés et les bénéfices présumés.

Art. 45. Dans tous les cas de dissolution de Société, la liquidation est faite par le Conseil d'administration; l'assemblée générale décide, sur sa proposition, le mode à suivre pour l'opérer.

Art. 46. Tous pouvoirs sont à M. Mirès et à MM. Auguste de Poret, Alfred de Richemont, Henri Siméon, Léon de Chassepot et Célestin de Pontalba, pour demander à l'autorité supérieure l'approbation des présents statuts et pour consentir tous les changements, modifications retranchements et additions qu'elle pourra exiger.

Le décès ou l'empêchement d'un ou de plusieurs d'entre eux ne portera aucune atteinte aux pouvoirs des autres.

TITRE VII.

Dispositions transitoires.

Art. 47. Jusqu'à l'approbation des présents statuts par le gouvernement, la présente Société continuera à fonctionner transitoirement comme Société en commandite par actions sous les conditions suivantes :

1° M. Jules Mirès sera associé principal responsable des obligations sociales; il aura tous les pouvoirs confiés au Conseil d'administration et au directeur; il aura la signature sociale dont il ne devra faire usage que pour les besoins de la Société; toutefois, M. Mirès pourra se substituer un autre gérant avec l'autorisation de l'assemblée générale.

La raison et la signature sociales sont : JULES MIRÈS et C°; la signature sera précédée des mots : *Pour la Société de l'éclairage au gaz et des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille.*

En cas de changement de gérant, le nom du nouveau gérant sera substitué à celui de M. Mirès dans la raison sociale.

2° Les titres provisoires d'actions seront, après l'autorisation de la Société anonyme, échangés contre les titres définitifs délivrés conformément à l'art. 11.

3° Le gérant aura droit à un traitement de 1,000 fr. par mois.

4° Les membres du Conseil d'administration opéreront temporairement comme membres du Conseil de surveillance, sans engager leur responsabilité.

5° Toutes les stipulations des statuts de la Société anonyme recevront d'ailleurs leur exécution, autant que le changement de régime n'y fera pas obstacle.

Art. 48. Pour faire publier les présentes partout où besoin sera, tous pouvoirs sont donnés au porteur d'une expédition ou d'un extrait.

Dont acte,

Fait et passé à Paris, pour M. le comte Siméon, en sa demeure; pour MM. de Chassepot et de Pontalba, en la demeure de ce dernier, et pour les autres parties, rue Richelieu, 99, chez M. Mirès.

L'an 1857, le 23 mai.

Et ont, les comparants, signé avec les notaires après lecture faite.

En marge est écrit :

Enregistré à Paris, 3° bureau, le 25 mai 1857, fol. 57 r°, c° 7, reçu 5 francs, et pour double décime 1 fr. *Signé*, GAUTHIER. GUESSART.

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DE LA LIGNE D'ITALIE

Par la vallée du Rhône et le Simplon.

Assemblée générale annuelle du 29 avril 1857.

Présidence de M. Morisseau.

RAPPORT

PRÉSENTÉ AU NOM DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Le plan que avions formé, à l'origine de la Compagnie des *Chemins de fer de la ligne d'Italie*, pour compléter le grand réseau de jonction centrale entre les voies ferrées au nord et au sud des Alpes, réunit enfin les éléments d'une entière exécution, et, à l'époque même fixée pour l'assemblée générale, il nous devient possible de rompre le silence prudent que nous avions cru indispensable de garder, et de vous faire connaître l'importance, les avantages, l'avenir de notre ligne d'Italie.

Les difficultés de toute nature qui ont surgi pendant les trois années d'études et d'organisation ont été surmontées; les obstacles créés par les intérêts rivaux de provinces ou groupes financiers ont été aplanis; des sections nouvelles et des prolongements destinés à compléter le réseau, nous sont accordés ou assurés.

Le gouvernement fédéral a sanctionné les concessions sur le territoire suisse et régularisé la position de la Compagnie dans ce pays.

Le gouvernement du Piémont, en nous concédant le chemin de fer du lac Majeur, celui du Chablais et le passage des Alpes, dans des conditions avantageuses, vient d'assurer notre jonction avec les chemins de fer du Piémont, les chemins lombards, la ligne centrale de l'Italie et les chemins romains.

Bientôt le canton de Genève réalisera les promesses que les membres de son conseil d'État nous ont faites, et, en plaçant ainsi sur son territoire notre tête de ligne, du côté de la France, il assurera la complète et prochaine exécution de tout le réseau, qui doit rendre de si importants services aux relations internationales des contrées placées de chaque côté des Alpes.

Vous penserez, sans doute, comme nous, Messieurs, qu'il n'est pas inutile de vous soumettre quelques détails sur l'importance de notre ligne, les services qu'elle peut rendre, les développements qu'elle vient d'obtenir, et de vous faire apprécier l'incontestable supériorité qu'elle présente sur tous les autres passages, pour franchir les Alpes.

Le mouvement actuel sur le bassin de la Méditerranée, l'avenir de l'Orient dans ses rapports avec les nations occidentales, la suppression prochaine d'un trajet d'environ 3,000 lieues, entre l'Asie et l'Europe, ont fixé l'attention sur la voie la plus directe qui doit s'établir vers les Indes, en traversant la Méditerranée. L'Italie semble merveilleusement disposée par la nature pour rapprocher le plus possible de l'isthme de Suez, les réseaux de l'Europe centrale et occidentale.

Mais entre ces réseaux et la diagonale ferrée qui doit traverser l'Italie dans toute sa longueur, se dresse, depuis l'extrémité de l'Adriatique jusqu'au port de Marseille, une formidable barrière, d'une étendue de plus de deux cents lieues de long et d'une largeur de vingt lieues, en moyenne. Il fallait percer cette barrière, il fallait ouvrir un passage au double courant d'échange entre les deux plus grands centres de l'activité industrielle et commerciale.

Le choix de ce passage, la direction de ce courant, intéressent au plus haut degré tous les États que la ligne de jonction doit réunir; il doit avoir sur leur avenir industriel, commercial et politique, une influence décisive; il ne faut donc pas être surpris des préférences et des efforts qui veulent détourner cette ligne de l'occident vers l'orient des Alpes.

Si l'on cherche sur la carte de l'Europe la ligne la plus courte, la plus économique, pour aller de Londres, de Paris, de Bruxelles vers l'Italie et les Indes, pour réunir Genève, Lausanne et Berne à Milan et à Turin; si l'on examine surtout les reliefs que présente la configuration des Alpes, il est impossible de ne point reconnaître que la vallée du Rhône et le Simplon présentent le passage le mieux choisi pour franchir cette chaîne de montagnes, pour servir de voie commune de grande communication entre l'Italie, au sud des Alpes, et la Suisse, l'Allemagne occidentale, la Prusse, la Belgique, la France, l'Angleterre, au nord.

Appelés à étudier la ligne directe entre l'Angleterre et les Indes, d'habiles ingénieurs, parmi lesquels il faut compter l'illustre Stephenson, ont reconnu la supériorité de cette vallée du Rhône qui pénètre au cœur des Alpes, pour franchir le point le plus étroit et le plus facile entre la chaîne bernoise et la chaîne pennine.

C'est le seul passage de ces montagnes qui peut conduire, par une voie à locomotives sans interruption, aux principales et véritables portes de l'Italie, c'est le seul point rationnel de jonction entre le réseau continental et les voies ferrées italiennes.

Quels que soient les efforts, les préférences et les tentatives de la science et des intérêts locaux, la nature a tracé la route inévitable, les hommes sont forcés de la suivre.

Quatre passages ont principalement fixé l'attention publique, pour la traversée de la chaîne des Alpes: le *mont Genèvre*, entre Grenoble, Briançon et Suze; le *mont Cenis*, par la Savoie; le *Simplon*, par la vallée du Rhône; le *Saint-Gothard* et le *Luckmanier*, par la vallée du Rhin.

Le passage du *mont Genèvre* offre évidemment de grands avantages à la France, au point de vue stratégique; mais, malgré son utilité, il formera toujours une communication insuffisante pour les divers intérêts des provinces orientales de l'empire français, et, s'il restait isolé, il précipiterait vers l'Autriche le grand courant de l'Italie.

La même observation peut s'appliquer au passage du *mont-Cenis*, désiré par le Piémont, et qui doit être si avantageux pour la Savoie: il exige un souterrain d'au moins 12 kilomètres dont l'exécution recèle des difficultés et un inconnu qui dans l'état actuel de la science ne sauraient être appréciés.

Le *Luckmanier*, qui sur 42 kilomètres ne présente pas même encore une route à chars, ne peut être converti en voie ferrée qu'au moyen d'un grand nombre d'étages de plans inclinés et d'un souterrain de 12 à 15 kilomètres. On a présenté même, comme la meilleure solution pour traverser le *Luckmanier*, l'exécution d'un souterrain de 27 kilomètres, dont la plus grande partie serait sans puits; on ne dit pas quelles seraient les conditions d'un service qui condamnerait les voyageurs à parcourir sept lieues sous terre.

Le *Saint-Gothard*, comme le Splügen, le Bernardin, le Brenner, qui sont moins connus, offrent les mêmes difficultés d'exécution et le même point de vue allemand.

Plus on étudie des différents passages, plus on est convaincu de la supériorité du *Simplon*: par la configuration des vallées qui l'entourent, par la disposition de son col, il se prête à la plupart des combinaisons que la science doit choisir de préférence pour franchir les montagnes.

Avec les grands souterrains, il réunit presque à niveau les vallées des deux versants de la chaîne; avec les petits souterrains, il permet l'emploi des puits et le développement nécessaire pour maintenir des pentes inférieures à celles du chemin de fer de Turin à Gênes.

Ainsi, pas de machines fixes, pas de plans inclinés.

Si, provisoirement, l'on arrête la voie ferrée au pied du *Simplon* sur les deux versants, les chemins de fer de la Compagnie de la ligne d'Italie restent chemins de plaine, et si l'on conduit la voie ferrée jusqu'à Iselle, il n'existe qu'une interruption de 45 kil., desservie par la meilleure route des Alpes.

Le passage du *Simplon* est le seul point des Alpes qui permette ces dispositions, mais il possède surtout le grand avantage: 1° de former la jonction la plus facile, la plus rationnelle entre tous les réseaux de l'Europe centrale et occidentale et les réseaux de l'Italie; 2° de rester, pour toujours et sans concurrence possible, le centre et le lieu entre les grandes Compagnies de Lyon à Genève, de Lyon vers Salins et Jougnes qui vient d'être concédé, de l'Ouest-suisse, de Strasbourg, du Central suisse, et les Compagnies des chemins piémontais, de la ligne centrale de l'Italie, des chemins de fer lombards et romains; 3° d'établir la ligne la plus directe entre Londres, Paris et l'extrémité du royaume de Naples; 4° d'abréger d'environ 100 kilomètres la route de Paris à Milan; 5° de servir de débouché aux quatre principales lignes des chemins de fer français vers l'Italie, Genève, Salins, Bâle et Strasbourg.

Décrire le tracé de notre réseau, désigner les chemins dont il opère la jonction, indiquer les points principaux de l'Europe qu'il doit relier entre eux, n'est-ce pas faire connaître quels sont les États les plus intéressés à le compléter? N'est-ce pas constater notamment les avantages que notre ligne d'Italie assure à la *France*, à la *Suisse* et au *Piémont*?

La *France* ne peut oublier que presque tout le territoire parcouru par notre ligne appartient à la langue française, et que la route de l'Italie par le *Simplon* est restée l'un des plus beaux monuments d'une haute prévoyance politique, à une grande époque de sa puissance.

Le *Piémont*, plus que tout autre pays, est intéressé à ouvrir la barrière des Alpes, entre le mont Cenis et Trieste, pour prendre une position importante dans les relations internationales, et pour ne point laisser détourner, au profit de l'Allemagne orientale, le transit méditerranéen.

La *Suisse*, placée entre la France, l'Italie et l'Allemagne, ne saurait méconnaître les avantages qu'elle doit nécessairement retirer de ses rapports devenus plus intimes avec la France et l'Italie.

En examinant attentivement toute la disposition de ce tracé, on reconnaît que les considérations commerciales et industrielles sont encore plus importantes, et surtout plus fécondes, que celles de la politique et de la stratégie.

Lorsque la diagonale ferrée d'Italie sera complétée par les chemins lombards, la ligne centrale d'Italie, les chemins romains et napolitains, jusqu'à l'extrémité de royaume de Naples, c'est en vain qu'un intérêt exclusivement autrichien essaierait de créer une ligne parallèle vers les Indes, le long des provinces illyriennes, de la Turquie et de la Grèce.

Mais si tous les réseaux de fer de l'Europe centrale qui viennent frapper à la barrière des Alpes, entre Grenoble et Trieste, étaient restés sans issues, certainement l'Angleterre, la Belgique, la Hollande, le Danemark, la Prusse, l'Allemagne rhénane se seraient réunis à l'Autriche, pour exécuter la ligne des Indes par les provinces illyriennes, et la France, le Piémont et la Suisse occidentale auraient ainsi vu s'éloigner pour toujours de leurs frontières et de leurs territoire la grande voie stratégique la plus importante de l'Europe, le courant le plus fécond du mouvement commercial et politique, entre les principales nations du monde.

Division du réseau des chemins de fer de la ligne d'Italie.

En réunissant aux chemins déjà possédés par la Compagnie au moment de sa formation, les concessions nouvelles que le Piémont vient de lui accorder, et l'embranchement qui nous est promis dans le canton de Genève, le réseau de la ligne d'Italie comprendra les six chemins suivants:

1° LE CHEMIN DE FER DU LAC MAJEUR, comprenant deux sections:

La *première*, depuis Arona, sur le lac Majeur, jusqu'à Domo d'Ossola ou Crévola, au pied du Simplon.	kilom.	61
La *deuxième*, servant d'embranchement sur Locarno, par Pallanza et Intra.	»	50
2° LE CHEMIN DE FER DU PASSAGE DU SIMPLON, entre Domo-d'Ossola et Brigg.	»	93
3° LE CHEMIN DE FER DU HAUT-VALAIS, entre Brigg, au pied du Simplon, et Sion.	»	52
4° LE CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DU RHÔNE, de Sion à l'embouchure du Rhône, sur le lac de Genève.	»	63

Digitized by Google

(*Il faut ajouter à cette section l'embranchement sur St-Gingolph, jusqu'à la frontière du Chablais*)

5° Le chemin de fer du Chablais, de la frontière du canton du Valais à celle du canton de Genève.	»	51
6° Le chemin de fer de Genève, divisé en deux sections.	»	29
Total.	kilom.	403

Nous venons d'indiquer le tracé général des différentes sections de la ligne, en prenant pour point de départ le chemin d'Arona à Novare qui forme notre lien avec le réseau du Piémont, celui de la Lombardie, la ligne centrale d'Italie, et, par suite, les chemins romains.

Pour suivre l'ordre des concessions que la Compagnie possédait lors de sa formation, de celles qui lui ont été données depuis, ou qu'il lui reste à régulariser, pour désigner les cinq différentes parties de ce réseau de 400 kilomètres, conformément aux travaux déjà entrepris ou à entreprendre, et selon les dispositions les plus avantageuses pour l'ouverture des sections, nous sommes obligés d'adopter les classifications suivantes :

1° *Les chemins de fer du Bas-Valais et du Haut-Valais*, et l'embranchement de *St-Gingolph*, dans la vallée du Rhône, entre les deux frontières du Piémont ;

2° *Les chemins de fer du lac Majeur et du Chablais*, sur le territoire du Piémont ;

3° *Le chemin de fer du canton de Genève*, destiné à joindre la ligne d'Italie au chemin de Lyon à Genève ;

4° *Le passage des Alpes*, entre Brigg et Crévola ou Domo d'Ossola, qui réunit les deux grandes sections de la voie ferrée, établie de chaque côté des Alpes ;

5° *Le chemin d'embranchement sur Locarno*, qui recevra les affluents de la vallée du Rhin et des passages du Saint-Gothard, du Luckmanier et du Bernardin.

Jusqu'à l'achèvement de ces différentes sections, la Compagnie relie les chemins de fer de la vallée du Rhône d'un côté, à Genève, à Lausanne et à toutes les villes et gares sur le lac, par un service de paquebots à vapeur, et de l'autre au chemin de fer d'Arona, par un service de messageries dont le monopole semble lui être assuré, soit par les concessions qui lui ont été faites, soit par les dispositions actuelles de la route.

Ainsi, même avant l'exécution complète de toutes les sections de son réseau, la Compagnie aura un système complet de transports qui, à l'époque de l'inauguration de la première section, réalisera la jonction des principales lignes ferrées au nord et au sud des Alpes.

L'exécution d'un tronçon nouveau aura pour résultat d'abréger successivement le trajet des 400 kilomètres du reseau, mais sans changer le système général adopté par la Compagnie, et sans laisser improductive aucune importante dépense de construction.

PREMIÈRE PARTIE.

CHEMINS DE FER DE LA VALLÉE DU RHÔNE.

(Comprenant l'embranchement de Saint-Gingolph à la frontière du Piémont.

Première section. — Du lac de Genève à Sion.

Deuxième section. — De l'embouchure du Rhône à Saint-Gingolph.

Troisième section. — De Sion à Brigg.

Cette partie du réseau de la ligne d'Italie réunit trois sections : celle de Saint-Gingolph, à l'embouchure du Rhône, qui n'est que de 5 kil. ; celle du Bouveret, à l'embouchure du Rhône, jusqu'à Sion, qui comprend 63 kil. ; celle de Sion à Viége, comprenant 52 kil. ; en tout 120 kil.

La concession de ces trois sections, qui appartenaient à la Compagnie lors de sa formation, lui ont été accordées par le canton du Valais, *à perpétuité*, comme propriété, et pour 99 ans, comme exploitation ; elles ont été assurées à la Compagnie par la sanction du pouvoir fédéral, et c'est pour construire cette partie de notre ligne que nous avons fait un appel de vingt-cinq millions.

Avec ces vingt-cinq millions, la Compagnie est en mesure d'obtenir les résultats suivants :

1° Elle prend possession de toute la ligne qui joint Milan et Turin aux cantons de Vaud et de Genève, et qui réunit, ainsi, par la voie la plus courte, les chemins de fer de l'Italie, avec tous les réseaux de la Suisse, de l'Allemagne rhénane, de la Belgique, de la Hollande et du Danemark.

2° Elle met le *Passage du Simplon* à sept heures et demie de la gare du chemin de fer de Genève à Lyon, à cinq heures et demie de la gare du chemin de fer de Lausanne à Berne et à Bâle.

3° Elle assure, au moyen de ses paquebots, le transport non-interrompu des marchandises et des voyageurs dans ces deux gares.

4° Elle établit, jusqu'à l'exécution complète de la ligne entre le *Simplon* et le chemin de fer d'Arona sur Turin et Milan, un service de correspondance très-rapide, dont le privilége ne peut lui être contesté, qui abrégera de six heures le trajet actuel, et permettra même d'éviter les inconvénients du transbordement, en adoptant, pour le transport des marchandises dans cette section de la ligne, des caisses (ou chariots-omnibus) déjà employées avec succès sur d'autres voies ferrées.

5° Elle obtient, dans l'intérêt de la Suisse, du Piémont et de la France, l'achèvement de la route à chars du Saint-Bernard, entre Martigny et Aoste, et, ouvrant ainsi sur le chemin de fer de la vallée du Rhône une issue pour tous les affluents de la vallée d'Aoste, elle augmente les recettes actuelles d'environ 30 0/0.

6° Enfin, elle devient le centre et la tête de ligne de la plupart des chemins de fer internationaux de l'Europe centrale.

En exécution du plan conçu par elle, pour compléter son réseau de jonction, la Compagnie a dû porter d'abord tous ses efforts sur cette partie de la ligne d'Italie, et elle a pris toutes ses mesures pour que la section du lac de Genève soit livrée à la circulation le 1er mai 1858.

PREMIÈRE SECTION.

Du lac de Genève à Sion.

Les études du tracé sur toute l'étendue des 63 kilomètres sont entièrement faites ; elles sont approuvées, en très-grande partie, par le gouvernement.

Il ne reste plus qu'à régler quelques points de détails, relatifs aux passages non encore déterminés et aux emplacements définitifs des gares et stations, pour lesquels on doit consulter l'opinion et l'intérêt des localités traversées.

Les travaux sont en activité sur les deux cinquièmes environ du parcours ; on s'occupe de terminer les achats de terrains, le piquetage du reste de la ligne et de prendre toutes les dispositions nécessaires pour fonder et exécuter les ouvrages d'art, pendant la campagne de 1857 ; les commandes du matériel fixe et roulant sont déjà faites.

Une entreprise générale à forfait de cette section a été confiée à MM. Delahante et Hunebelle frères, qui ont pris l'engagement de livrer à la circulation toute cette partie au 1er mai 1858.

L'expérience, la bonne position et les antécédents de ces entrepreneurs nous donnent la garantie que l'époque fixée ne sera pas dépassée, et que la Compagnie sera mise en jouissance de sa voie ferrée, pour le prix fixé de 12,500,000 francs tout compris. L'acquisition des terrains coûtera à la Compagnie environ 1,000,000 de francs.

DEUXIÈME SECTION.

De l'embouchure du Rhône à Saint-Gingolph

(frontière de Chablais).

Le tracé de cette section est approuvé par le gouvernement, les terrains sont acquis en partie, les travaux s'exécutent sur séries de prix.

L'exécution de ces 5 kilomètres sera assez coûteuse, mais elle est, jusqu'à l'achèvement du Chablais, d'une grande importance pour la Compagnie, puisqu'elle place à trois heures et demie de Genève la dernière gare provisoire de notre chemin de fer.

TROISIÈME SECTION.

Du Sion à Brigg

(Au pied du Simplon).

Bien que cette partie soit réellement de 52 kilomètres, il a paru plus convenable, pour le moment, de la limiter à 42 kilomètres, et d'en fixer le terme à Viége, c'est-à-dire à l'entrée de l'importante vallée où la Compagnie peut prendre les premiers développements nécessaires pour franchir le *Simplon*.

L'exécution de ces 42 kilomètres pour une seule voie, comprenant un nombre suffisant de gares d'évitement, avec les terrains et ouvrages d'art pour deux voies, ne reviendra pas, tout compris, à plus de 275,000 fr. le kilomètre.

Le reste de cette section sera exécuté en même temps que le *passage du Simplon*, et il serait difficile d'en préciser aujourd'hui la valeur, avant d'avoir fait sur le terrain, pour ce point délicat, de nouvelles études approfondies.

Des 42 kilomètres à exécuter immédiatement entre Sion et Brigg, 24 sont étudiés et approuvés, savoir : 15 de Sion à Chippis, 9 de la Souste à Tourtig, total 24 ; 10 kilomètres entre Chippis et la Souste sont encore à l'étude, et le tracé des 8 autres, entre Tourtig et Viége, sera fixé dans le courant de l'été.

Une entreprise fonctionne sur les premiers kilomètres, une certaine quantité de terrains y sont acquis et des terrassements notables ont été faits et se continuent en ce moment. La saison va permettre de les pousser avec activité ; on peut espérer que toute cette section du Haut-Valais, jusqu'à concurrence de 42 kilomètres, sera en activité avant la fin de 1858.

A l'époque où cette section de notre ligne sera terminée, la Compagnie aura réalisé les améliorations qu'elle projette pour le passage du *Simplon*, et peu d'heures suffiront pour atteindre les plaines du Piémont.

Service provisoire des paquebots et des messageries de la ligne d'Italie.

Un chemin de fer isolé, ou séparé par de trop grandes distances des villes ou des voies ferrées qu'il doit réunir, perd une grande partie de ses ressources et des produits fournis, non seulement par les affluents et le mouvement extérieur, mais encore par le transit local.

Pour assurer à nos premières sections exécutées des produits importants, pour ne point retarder le développement du mouvement sur notre ligne, il était essentiel de rejoindre, d'un côté, Genève et Lausanne, par la voie la plus courte, d'atteindre, de l'autre, immédiatement, le chemin d'Arona à Novare, qui est pour nous la clef et la tête de ligne de tous les chemins italiens ; il était indispensable de pouvoir prendre, dès les débuts, les voyageurs et les marchandises, aux extrémités de tout le réseau appartenant aujourd'hui à notre Compagnie.

Sur le lac de Genève, des paquebots, portant le nom de notre chemin (ligne d'Italie), suivront les progrès de l'exécution de la voie ferrée, et serviront de correspondance, pour transporter les voyageurs et nos wagons chargés, dans les gares de Genève et de Lausanne.

Pour exécuter ce plan si avantageux, nous avons saisi une occasion favorable, et nous avons acheté un bateau à vapeur, faisant déjà le service du lac. Les nouvelles dispositions de ce bâtiment, le changement récent de la machine, nous permettent d'espérer qu'il deviendra l'un des meilleurs marcheurs du lac. Vous approuverez, Messieurs, nous n'en doutons pas, cette acquisition, et vous consentirez aussi à voter l'achat d'un second bâtiment, indispensable pour régulariser le service. Vous remarquerez, d'ailleurs, que l'achèvement du chemin de fer du Chablais ne nous fera pas regretter cette dépense, puisque ces bâtiments pourront toujours servir à mettre notre chemin de fer immédiatement en communication avec les villes au nord du lac et notamment avec la gare de Lausanne. Nous avons même lieu de croire que, par suite du

Digitized by Google

progrès du mouvement entre les deux rives, ils deviendront insuffisants.

Du côté de l'Italie, entre Brigg et Arona, nous croyons aussi qu'il sera indispensable de rendre les transports plus rapides, pour l'époque de la première inauguration de notre chemin, et il y aura lieu d'augmenter le nombre des voitures de messageries, ou d'organiser de nouveaux services.

Vous n'ignorez pas, Messieurs, que la Suisse, comme le Piémont, nous a octroyé des clauses privilégiées, qui donnent à la Compagnie les moyens d'organiser, avec plus d'avantage que tous autres concurrents, le service des paquebots du lac de Genève et celui des messageries vers l'Italie.

Dans l'article 23 de la première concession, la Suisse nous autorise à établir un service régulier, pour le transport des voyageurs et des marchandises, sur le *passage du Simplon* comme continuation de la voie ferrée.

Dans les articles 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 et 31 de la concession qui nous a été donné par le gouvernement de S. M. le roi de Sardaigne, se trouvent les dispositions les plus larges, permettant à la Compagnie de réunir sa voie ferrée au chemin d'Arona, par le mode le plus utile à ses intérêts, et constituant à son profit des avantages qui excluent toute concurrence possible.

En examinant attentivement le plan suivi dans l'organisation générale, l'exécution de ce plan pour les diverses concessions obtenues, son application dans l'établissement des différentes parties du réseau, vous remarquerez, Messieurs, combien nous nous sommes préoccupés de ne pas laisser inutile ou incomplet, dans ses produits, tout emploi important des fonds de la Compagnie, et comment nous nous sommes mis en mesure de choisir le moment favorable pour obtenir l'augmentation de notre capital, et, par conséquent, assurer l'accroissement et l'achèvement de tout le réseau de notre ligne d'Italie.

Produits de la première partie des chemins de fer de la ligne d'Italie.

Il est toujours difficile d'évaluer à l'avance les produits probables d'un chemin de fer.

L'expérience démontre que les calculs préliminaires sont modifiés et dépassés par les résultats, et les faits sont toujours venus donner un démenti aux suppositions statistiques. Mais, en somme, malgré la différence entre la nature des transports prévus et ceux réellement effectués, les recettes ont été au-delà des prévisions raisonnables et vont toujours en croissant, par des motifs qu'on n'avait pas encore appréciés: l'imprévu d'abord, puis le changement des habitudes, les directions nouvelles qui s'établissent, tout concourt à augmenter le mouvement de circulation et le bénéfice des entreprises de chemins de fer.

On peut apprécier par un fait récent quel doit être le progrès des produits du chemin, à mesure que les divers tronçons seront exécutés et que le trajet entre Genève, Lausanne et Turin sera successivement abrégé: l'ouverture du chemin de fer de Novare à Arona, dont la dernière station est encore éloignée du *Simplon* de 50 kilomètres, a suffi pour augmenter de 50 0/0, sur ce passage, le nombre des voyageurs et l'augmentation du transit.

Quel sera donc l'accroissement des voyageurs et des marchandises sur ce tracé, lorsque les tronçons qui doivent mettre le *Simplon* à 2 lieues 1/2 du lac de Genève seront exécutés?

Le mouvement des voyageurs au Simplon était, en 1852, de 28,000; il est monté à 43,000 après l'ouverture de la section de Novare. En joignant à ce nombre le mouvement des voyageurs qui descendent du Grimsel, de la Gemmi, du Saint-Bernard, et de la vallée de Chamounix; celui des habitants de la vallée du Rhône et des vallées affluentes, il est permis de compter, dès à présent, au moins sur 65,000 voyageurs, et l'on reste évidemment dans une appréciation modeste, en se bornant à doubler ce chiffre et en comptant 130,000 voyages, sur deux tiers en moyenne des 142 kilomètres entre Sion et Genève.

L'augmentation, depuis trois ans, du mouvement des voyageurs en Suisse indique quelle est, sur le pays, l'influence des voies ferrées, et quelle progression l'on peut espérer après l'achèvement des principales lignes de la Confédération.

Si les documents qui nous ont été donnés sont bien exacts, l'Administration fédérale de la poste aux chevaux ne couvrait pas ses dépenses en 1852; en 1853, les bénéfices dépassaient les frais; en 1855, elle comptait déjà un excédant de 300,000 francs sur la dépense, en 1856, elle encaissait une somme nette de 700 000 francs. La livraison prochaine de la ligne de Lyon à Genève et de celle de Genève à Berne viendra singulièrement augmenter la circulation de la vallée du Rhône et du *passage du Simplon*.

Lorsque la vallée du Rhône, ce centre de toutes les curiosités naturelles de la Suisse, sera placée à 24 heures de Paris, comment les eaux de Louesch, de Brigg, les bains de Saxon, de Lavey, d'Evian, groupés sur un même point, au milieu des plus belles montagnes, n'attireraient-ils pas un nombre de visiteurs supérieur ou au moins égal à celui que la statistique donne pour les Pyrénées?

La vallée du Rhône, que parcourt la première section du *passage du Simplon*, est une des plus larges, des plus belles de la Suisse. Encaissé entre les Alpes Bernoises et les Alpes Pennines, qui s'élèvent en amphithéâtre des deux côtés, et dont les sommets parallèles sont éloignés de 60 à 80 kilomètres, le Valais jouit d'un climat doux et régulier; la fertilité du sol se prête merveilleusement aux cultures les plus variées; les céréales réussissent parfaitement dans les alluvions du Rhône; la vigne couvre une partie des coteaux et produit en très-grande abondance des vins qui sont transportés dans les autres cantons de la Suisse et dans les provinces les plus reculées de l'Allemagne. Le succès du mûrier et de la garance indique assez, d'ailleurs, quelles sont les ressources de ces climats.

Les deux versants des Alpes Pennines et Bernoises, dans le canton du Valais, offrent de nombreux pâturages; ils sont couverts de belles forêts qui fourniront longtemps à tous les besoins de la consommation, de la construction et de l'exportation. A ces éléments de prospérités agricoles, il faut ajouter les produits que préparent à ce pays l'importance de ses richesses minérales et la puissance de ses forces motrices naturelles, destinées à augmenter promptement le nombre des établissements industriels de la vallée du Rhône.

Le Valais est une des contrées où se trouve le plus grand nombre de mines de toutes sortes. On y rencontre partout des gisements de fer, de plomb argentifère, de cuivre et d'argent.

Presque toute la vallée du Rhône est un bassin anthraxifère, qui n'a d'égal, en étendue et en puissance, que les riches bassins houillers de la Belgique ou de la Loire. Plusieurs carrières ont reçu cette année des commandes d'une importance telle qu'elles n'ont pu les remplir, faute de transports.

Les carrières de St-Triphon, St-Gingolph, Bouveret, Saxon, St Pierre, Sion, Aigle, fournissent à tout le bassin du lac du granit, des pierres de taille, de la chaux et du plâtre d'excellente qualité.

Monthey est une ville commerçante qui est appelée à prendre un accroissement considérable; elle possède déjà plusieurs usines et entre autres une verrerie assez importante.

Les forges et hauts-fourneaux d'Ardon peuvent fournir d'abondants produits.

On remarque à Brigg une manufacture de papiers, une importante fabrique de parquets et d'autres établissements industriels.

A Martigny, Ridde, Aigle, Sion, Tourtemagne, des Compagnies anonymes ont formé des établissements pour l'extraction et le traitement des métaux.

La province d'Ossola renferme autant de richesses que le canton du Valais: les carrières de Crévola fournissent des marbres blancs, presque exclusivement employés à Milan pour la statuaire et la construction.

L'exécution du chemin de fer, dans un pays qui est resté jusqu'à ce jour sans débouchés, ne peut manquer d'augmenter dans une proportion considérable le nombre des établissements industriels et la production de ceux qui sont déjà en exploitation.

Sur la vallée principale, vers les rives du Rhône que côtoie notre ligne, rayonnent, du lac au Simplon, un grand nombre de vallées que visitent les touristes, et dont plusieurs, comme celles d'Entremont, de Louesch, de Viège, de Bagnes, d'Evian, d'Anniviers, sont aussi curieuses que celles de Chamounix.

La situation actuelle du mouvement des anthracites sur les rives du lac et le développement que la consommation prend d'année en année, assignent à ce produit du bassin de Rhône le premier rang parmi les ressources du trafic local; les moyens de transport, nous l'avons dit, ne peuvent suffire aux commandes.

Dans les recettes qui précèdent n'est pas compris le double mouvement d'importation et d'exportation qui doit être échangé par la vallée du Rhône entre l'Europe centrale et les Etats d'Italie.

On ne peut dire d'une manière précise quelles seront l'importance et la progression de ce mouvement, par suite du rapprochement des chemins de fer, dans les deux vallées qui vont s'appuyer sur les versants du Simplon; mais il est cependant permis d'espérer que, même avant le percement du tunnel du Simplon, l'établissement d'un service spécial et rapide de messageries, entre Brigg et Domo d'Ossola pourra, en peu de temps, doubler au moins le trafic local qui déjà est assuré à la vallée du Rhône, avec ses propres productions et celles de ses nombreux affluents.

Nous avons à vous faire connaître, dans la seconde partie de ce rapport, les nouveaux éléments de prospérité que doivent ajouter à ceux que nous venons d'indiquer les diverses concessions qui complètent notre réseau; mais ces concessions sont en dehors de l'emploi du capital de vingt-cinq millions confiés à notre administration, et nous croyons devoir placer sous vos yeux en ce moment, le compte-rendu de la situation financière de la Compagnie.

(Voir le tableau ci-contre.)

La situation financière que nous venons de vous faire connaître établit que, depuis l'origine de la Société jusqu'au 31 mars 1857, nos recettes ont été de	9,118,830 10
Vous remarquerez que la différence entre le versement effectué de 8,738,300 fr. sur 10 millions, montant des deux premiers cinquièmes sur les 100,000 actions de la Compagnie, résulte principalement de l'application faite au canton du Valais de 8,000 actions pour le garantir de la valeur des bois et des terrains qu'aux termes du traité de concession il s'est engagé à fournir à la Compagnie.	
Nos dépenses ont été de	1,885,729 97
Soit un excédant de recettes de	7,233,100 13
composant avec	75,435 62
dont nous sommes débiteurs envers divers, ainsi qu'il résulte du chapitre III du crédit, un solde à nouveau au 1er avril 1857, de	7,308,535 75
Ce solde à nouveau est formé:	
1° Des cautionnements de Domo d'Ossola et du Valais,	546,842 16
2° Des fonds disponibles,	6,219,314 04
3° Des débiteurs divers,	542,379 55
Total égal,	7,308,535 75
Vous remarquerez aussi que le produit des reports, à fin décembre 1856, a été de	250,619 60
et que la somme nécessaire au paiement du semestre d'intérêt échu à la même époque, était de	218,082 50
Restait, par conséquent, sur les 359,861 fr. 65 c., produit total des reports, un excédant de	32,537 10
qui, ajouté au produit des reports des mois de janvier, février et mars, soit	109,245 05
forment ensemble	141.782 15

Nous avons tout lieu d'espérer que le produit des

Digitized by Google

SITUATION FINANCIÈRE.

DÉBIT.

CHAPITRE Ier. — CAUTIONNEMENTS ET FONDS DISPONIBLES.

ART. 1er. *Cautionnements.*

Cautionnement de Domo d'Ossola et du Chablais, 21,700 fr. rente 3 0/0 piémontaise	396.842 16	
Cautionnement du canton du Valais	150.000 »	
	546.842 16	

ART. 2. *Fonds disponibles.*

Espèces en caisse	6.576 54		
Rente 3 0/0 et chemins de fer en report	6.201.887 50		
Semestre de rente 3 0/0 piémontaise échu	10.850 »	6.219.314 04	6.766.156 20

CHAPITRE II. — DÉBITEURS DIVERS.

P. Blacque (compte de versements)	57.500 »	
Id. (compte courant)	134.467 75	
Banque générale suisse de Genève	121.295 80	
L. Chauvet, gérant du bateau à vapeur	890 45	
Sheppard et fils, de Londres	28,671 65	
Divers	199.553 90	542.379 55

CHAPITRE III. — ÉTABLISSEMENT DE LA VOIE.

Personnel	71.629 13		
Bureaux	6.727 16		
Mobilier	16.973 54		
Terrains (avances pour)	161.315 62		
Travaux à l'entreprise	339.566 69		
Id. en régie	60.767 40		
Dépenses variables imprévues	410 83	657.390 46	
Entrepreneurs à forfait (avance)		57.214 78	714.605 24

CHAPITRE IV. — ADMINISTRATION.

Frais généraux, frais d'administration et appointements du personnel des bureaux		114.096 89	
Mobilier		3.415 30	
Economat (approvisionnements)		1.896 96	
Dépenses diverses:			
A valoir sur le prix de la concession de 500,000 fr	250.000 »		
Indemnités (publicité)	78.583 40		
Dépenses diverses	45.934 48		
Commissions de banque aux banquiers, tant à Paris, à Londres qu'à Genève, pour l'organisation de la Compagnie et la formation du capital social de 25 millions, soit 1 1/2 0/0 de ce capital	378.197 70	752.735 58	872.744 73

CHAPITRE V. — PREMIER ÉTABLISSEMENT.

Bateau à vapeur *la Ville de Nyon*, valeur dudit	117.000 »

CHAPITRE VI. — INTÉRÊTS DES ACTIONS.

Six mois d'intérêt du 1er juillet au 31 décembre 1856 à 2 fr. 50 c. par action, sur 87,233 actions, 218,082 fr. 50 c. payés	181.380 »
	9.194.265 72

CRÉDIT.

CHAPITRE Ier.

Versement des deux premiers cinquièmes sur les 100,000 actions à 100 fr. par action, 10 millions, sur laquelle somme il a été reçu à valoir	8.738.300 »

CHAPITRE II.

Bénéfice sur reports	359.864 65	
Id. d'agio sur change de 35.000 liv. st. de bank-notes	8.925 »	
Semestre d'intérêt de 21,700 fr. rente 3 0/0 piémontaise	10.850 »	
Net produit du bateau à vapeur	890 45	

CHAPITRE III.

Créditeurs divers	75.435 62
	9.194.265 72

Digitized by Google

trois derniers mois de l'exercice courant suffira avec cette somme au paiement du semestre échéant le 30 juin prochain, et qu'ainsi nous n'aurons à faire aucun prélèvement sur le capital pour compléter ce paiement.

DEUXIÈME PARTIE.

CHEMINS DE FER DANS LE PIÉMONT.

Première section. — Du lac Majeur, d'Arona à Domo d'Ossola.

Deuxième section. — Du Chablais, de la frontière du Valais à la frontière du canton de Genève.

Cette partie du réseau comprend les deux concessions principales que la Compagnie a obtenues du gouvernement de S. M. le roi de Sardaigne. La convention provisoire conclue entre les délégués de la Compagnie et le gouvernement sarde, vient d'être ratifiée par la Chambre des députés ; nous attendons la sanction du Sénat (1). Parmi les avantages qui ont été accordés à la Compagnie pour l'exécution de ces deux lignes, nous devons citer ceux compris dans les clauses suivantes :

Les délais d'exécution sont fixés à quatre années pour le chemin du lac Majeur et à cinq années pour celui du Chablais, après l'approbation des projets, pour le dépôt desquels un autre délai d'un an est accordé, à partir de la ratification définitive des concessions. Les cas de force majeure, et notamment ceux de guerre ou de troubles politiques dans les Etats sardes ou les pays voisins, devront être admis par le gouvernement, qui ne pourrait alors obliger la Compagnie à livrer ses travaux dans les délais ci-dessus fixés.

La Compagnie a le droit de recourir aux ressources de l'emprunt, jusqu'à concurrence de quatre dixièmes de son capital intégral.

La concession est donnée pour une période de 99 années, à compter de l'achèvement des travaux, avec le privilége exclusif de toute concession d'autres lignes entre les extrémités des chemins concédés, et avec la préférence assurée, à conditions égales, pour les embranchements ou prolongements desdits chemins. Les tarifs sont les mêmes que ceux du Victor-Emmanuel.

Le gouvernement abandonne à la Compagnie les grèves, rochers, alluvions et carrières, appartenant à l'Etat sur les bords des lacs, ou conquis sur les cours d'eau par les travaux de la Compagnie ; de plus, il lui abandonne encore, pour l'exécution du chemin du Chablais, les portions de la route royale que la Compagnie pourra utiliser, sans autre charge que celle d'entretenir cette route sur une largeur de 5 mètres et demi, mais avec la subvention de la moyenne des dépenses faites actuellement par l'Etat.

L'exemption des droits de douane sur le matériel fixe et roulant est accordée, en totalité, pour ce qui concerne la section du Chablais.

Ces mêmes droits sont considérablement réduits pour les fournitures de la section d'Arona.

La Compagnie est autorisée à établir sur la route actuelle du *Simplon* tout système de locomotion qu'elle jugera utile, et à faire toutes rectifications au tracé de la route actuelle, avec faculté de la couvrir partout où cela sera nécessaire.

Tous les bâtiments appartenant à l'Etat, les maisons de refuge et les terrains y attenant, sur la route en question, sont mis à la disposition de la Compagnie.

Des tarifs exceptionnels seront stipulés, d'accord avec le gouvernement, pour cette partie du parcours.

Nous aurons aussi à citer, sous un autre titre, les articles 6 et 21 de la concession, qui donnent à la Compagnie la jouissance pour 99 ans de la route du *Simplon* et qui lui assurent la préférence pour l'embranchement si important de Locarno, c'est-à-dire la tête de ligne qui reçoit tous les affluents de la vallée du Rhin, par le Saint-Gothard, le Luckmanier et le Bernardin.

(1) Au moment où nous mettons sous presse, nous apprenons officiellement que cette sanction nous est accordée.

Vous savez déjà, Messieurs, que cette partie de nos concessions réunit notre réseau au chemin d'Arona à Novare, par conséquent, aux lignes du Piémont, et bientôt à celles de la Lombardie, à la ligne centrale d'Italie et aux chemins romains.

L'exécution de cette partie de la ligne d'Italie placera bientôt Turin et Milan, à 16 heures environ de Genève, à 14 heures de Lausanne, à 30 heures de Paris.

Elle rend impossible toute autre ligne que l'on tenterait d'établir vers les Indes, contrairement aux intérêts de la France, de la Suisse et du Piémont.

Elle assure au *passage du Simplon* le concours de tous les gouvernements intéressés, qui ne laisseront pas inachevée cette jonction centrale des principaux réseaux, cette importante ligne de l'Orient, la plus courte, la plus avantageuse pour la plupart des Etats de l'Europe.

L'exemple des deux villes de Gênes et de Turin, qui ont voté chacune six millions pour le passage des Alpes au nord du Piémont, sera suivi par les autres Etats, et la Compagnie peut espérer qu'elle obtiendra de ne conserver à sa charge que la moitié de la dépense d'établissement, entre Brigg et Domo d'Ossola.

Lorsque les chemins du lac Majeur et du Chablais seront terminés, notre ligne aura consolidé ses éléments de prospérité ; elle aura conquis, parmi les grandes lignes de l'Europe, la place qui lui appartient, en raison de sa situation tout exceptionnelle, car elle réunira toutes les voies ferrées de la France, de la Suisse et de l'Allemagne à celles de l'Italie ; elle sera le principal courant de l'Europe centrale avec le bassin de la Méditerranée, l'Orient, l'Egypte et l'Asie ; elle formera la voie européenne la plus directe de la malle des Indes sur Paris et sur Londres.

Pour apprécier, d'ailleurs, au point de vue commercial, l'avenir de cette grande ligne, qui côtoie la belle route de l'Italie, tracée par le génie de Napoléon à travers le Simplon, ne suffit-il pas de rappeler quelle a été, au point de vue stratégique, pendant les quatre siècles de la domination romaine sur les provinces transalpines, l'importance de cette vallée du Rhône, avec ses deux passages à peine tracés du St-Bernard et du Simplon ? Ne suffit-il pas aussi de rappeler quelle place avait, sur sa carte militaire, assigné à ces deux passages, le plus grand capitaine des temps modernes ?

PREMIÈRE SECTION.

Chemin de fer du lac Majeur

(d'Arona à Domo d'Ossola).

Cette section, comprenant 61 kilomètres, est en ce moment à l'étude ; les opérations sur le terrain sont à peu près terminées ; l'avant-projet sera prochainement présenté au gouvernement ; le projet d'exécution, d'après le cahier des charges, peut n'être remis qu'à la fin de novembre 1857, mais il sera terminé avant cette époque.

Le tracé est assez facile entre Domo d'Ossola et l'extrémité supérieure du lac Majeur (35 kilomètres), par la vallée de la Tocca ; mais la traversée des torrents affluents de cette rivière et la valeur des terrains à occuper exigeront des dépenses assez considérables, malgré la modicité du prix des terrassements sur ce point du parcours. Il est vrai que l'on sera secondé par la province de l'Ossola, qui a déjà voté une subvention de 120,000 fr. pour achat de terrains, dans l'étendue de sa circonscription (12 kilom.). De plus, diverses communes sont disposées à fournir des bois pour traverses et longrines ; quelques-unes même sont déjà engagées, et d'autres, nous avons tout lieu de le croire, ne tarderont pas à suivre leur exemple.

Entre l'extrémité supérieure du lac et Arona, le tracé du chemin de fer offre plus de difficultés et sera plus coûteux. Le pays est riche, couvert d'habitations, de villages, de villes, ce qui donnera lieu à des indemnités coûteuses, mais ce qui sera aussi une source de produits. Il est permis, d'après les études, d'estimer que ces 61 kilomètres établis pour une voie, dans le même système que celui adopté en Valais, ne dépasseront pas 235,000 fr. le kilomètre, et que les produits couvriront largement, avec un accroissement longtemps progressif, une dépense d'environ 13 millions nécessaire à cette partie de notre ligne d'Italie.

DEUXIÈME SECTION.

Chemin de fer du Chablais

(de la frontière du Valais à la frontière du canton de Genève.)

Le chemin de fer du Chablais est destiné à réunir notre ligne d'Italie aux chemins de fer en cours d'exécution ou projetés, qui doivent aboutir à Genève. Il comprend environ 50 kilomètres : sur un tiers à peu près du parcours, la dépense doit être considérable et le transit local sera presque nul.

Les promesses des provinces et des communes du Chablais et du Faucigny, intéressées à l'établissement de cette ligne, ont déterminé la Compagnie à se charger de cette entreprise.

Il est bien évident que l'exécution de la ligne d'Italie doit donner la vie et la prospérité à ces deux provinces, qui possèdent de féconds éléments de développement et de richesses ; nous devons donc compter autant sur la loyauté des conseils du Chablais et du Faucigny, que sur la bienveillante intervention du gouvernement sarde, pour la réalisation du concours nécessaire à la construction de ce tronçon du réseau.

Mais, lorsque nous vous faisons connaître, Messieurs, que la Compagnie n'aurait pas accepté le Chablais sans les promesses qui lui ont été faites, il ne faut pas oublier de signaler les avantages résultant pour la ligne d'Italie de sa jonction ferrée avec les chemins rayonnant sur Genève ; il ne faut pas oublier non plus d'indiquer le mouvement et le transit venant du nord du lac, et qui promettent à la ligne tout entière d'importants produits, avec le concours des paquebots, qui doivent toucher à tous les points principaux du chemin de fer du Chablais.

TROISIÈME PARTIE.

I. — PASSAGE DU SIMPLON.

Lorsque les deux chemins qui nous ont été concédés par le Piémont seront exécutés, il n'y aura plus d'autre interruption ferrée avec les réseaux italiens que le *Passage du Simplon* ; ce passage, comme chemin de fer, obtiendra plus ou moins de perfection et de promptitude, selon le concours que la Compagnie trouvera dans les États intéressés. Les sacrifices qui ont été faits par la Suisse et le Piémont pour la construction de la route à chars du Saint-Bernard, l'un des affluents de notre ligne, vous démontrent assez que, non seulement le Piémont et la Suisse, mais encore tous les autres États, qui doivent y trouver leur avantage, ne refuseront pas leur concours, pour assurer la meilleure solution de la traversée des Alpes, pour aider à combler la dernière lacune de la ligne la plus courte vers l'Italie. Il a été fait sur ce passage, par les fondateurs de la Compagnie, des études qui établissent la supériorité de la traversée du *Simplon*, soit comme tramway, soit comme chemin de fer à locomotives. Ces études nous ont fourni déjà plusieurs solutions : 1° l'emploi de la route actuelle, rectifiée et couverte dans la région des neiges ; 2° le maintien des pentes au maximum de 28 millim., avec un souterrain de 5 kilomètres permettant les puits, ou de 8 kilomètres 1/2, aux deux tiers sans puits ; 3° la conservation des mêmes pentes, avec un souterrain de 8 kilomètres, sans puits ; 4° l'exécution d'un chemin de plaine, avec l'exécution d'un souterrain de 17 kilomètres, que la science actuelle ne reconnaît pas encore comme possible, sans de très-grandes dépenses d'argent et de temps.

Les nouvelles études faites par les ingénieurs de la Compagnie permettront, sans doute, une exécution encore plus parfaite et plus économique.

Nous avons consigné dans un mémoire les études préliminaires comparatives sur les différents passages des Alpes, et la description des diverses solutions proposées pour la traversée du *Simplon*.

Nous avons tout lieu de croire que les études définitives confirmeront dans l'opinion publique la supériorité du Simplon, supériorité qui n'est pas même aujourd'hui sérieusement contestée. Nous avons l'espoir aussi que ces études démontreront aux divers États intéressés au passage des Alpes la nécessité

Digitized by Google

d'un puissant concours, qui permette à la Compagnie d'ouvrir, à travers le *Simplon*, un passage aux locomotives et aux wagons de toutes les voies ferrées du nord et du sud des Alpes, dont notre ligne d'Italie forme le centre et le lien commun.

II. — PROLONGEMENTS ET EMBRANCHEMENTS.

Tête de ligne du Saint-Gothard et du Luckmanier.

Quelles que soient les décisions qui seront prises pour traverser le St-Gothard et le Luckmanier, ces deux passages, ainsi que le Grimsel, le Bernardin et le Splügen, viennent converger dans la vallée du Tessin et sont tributaires de notre réseau.

Le gouvernement de S. M. le roi de Sardaigne nous a accordé le privilége exclusif de toute concession de voie ferrée entre l'extrémité des chemins du lac Majeur et celle du Chablais; il s'est engagé à nous donner la préférence sur les autres Compagnies, à conditions égales, pour les concessions de tous les chemins qui pourraient s'embrancher sur les nôtres ou en former le prolongement.

La Compagnie aura, par conséquent, le droit de prolonger sa ligne jusqu'à la frontière du Tessin, c'est-à-dire jusqu'au centre de la descente des divers passages mentionnés plus haut.

Il vous est facile maintenant, Messieurs, en suivant la carte, de vous rendre compte de l'ensemble de notre réseau, et de comprendre dans quel ordre de développement il a été préparé; dans quelle marche progressive il doit s'exécuter; il vous est facile d'apprécier quels sont les éléments successifs de prospérité qui doivent se multiplier aux deux extrémités de la ligne d'Italie.

Mouvement des marchandises et des voyageurs aux extrémités du réseau des chemins de fer de la ligne d'Italie.

La ligne d'Italie, en servant de jonction aux réseaux ferrés de la Suisse, de la France, de l'Allemagne rhénane, de la Belgique, de la Hollande et de tous les réseaux d'Italie, ouvre un rapide et large courant d'échange entre l'Europe centrale et le bassin de la Méditerranée.

Par sa position exceptionnelle, ce réseau de jonction a pour tributaires toutes les contrées que sépare la chaîne des Alpes.

Le chiffre des populations intéressées au chemin de fer du Simplon est, au nord des Alpes, de 61,800,000; au midi, de 22,200,000; l'ensemble des autres populations qui peuvent être intéressées d'une manière moins directe à la construction de cette ligne, est de 255,000,000. Dans cette dernière catégorie se trouvent la Grande-Bretagne, la Turquie, les Indes orientales, la Perse, etc.

Le percement de l'isthme de Suez doit nécessairement changer toutes les conditions du mouvement des voyageurs et des marchandises entre l'Orient, les Indes et l'Europe centrale, et il ne faut pas oublier quelle est la supériorité des voies ferrées de terre sur le trajet par mer, même avec une augmentation considérable de prix, dans les transports.

On sait que la Compagnie des Indes et l'Angleterre perdent, par les naufrages et les avaries dans les mers du cap de Bonne-Espérance, en moyenne 90 bâtiments par année; ces bâtiments représentent environ 450,000 tonnes. Le percement de l'isthme de Suez doit faire affluer sur les bassins de la Méditerranée la presque totalité du mouvement entre les Indes et l'Europe.

Lorsque l'isthme de Suez sera ouvert, la Compagnie des Indes fera, sur le prix des transports, une économie d'un quart, qu'elle répartira sans doute en grande partie, sur la voie de terre, et le mouvement dans la Méditerranée sera au moins de 700,000 voyageurs et de 22 millions de tonnes de marchandises par année.

A peu près les deux tiers des voyageurs appartiendront aux trajets les plus courts des voies ferrées, et il est facile de démontrer par les précédents que le cinquième des marchandises au moins prendra aussi la route de terre.

Que l'on consulte, en effet, les statistiques sur l'établissement et la progression des divers courants commerciaux, soit par des lignes de bateaux, soit par des chemins de fer, on verra qu'il faut peu d'années pour quadrupler et quelquefois décupler ce mouvement toujours croissant.

La durée du trajet détermine presque toujours exclusivement les voyageurs pour le choix du mode de transport; le commerce consulte aussi, pour le transport des marchandises, beaucoup plus la célérité que la modicité du prix. Les rabais ou les efforts des anciennes voies de communication sont impuissants pour arrêter le mouvement qui se dirige naturellement vers les voies nouvelles les plus courtes, quoique les plus coûteuses.

La grande ligne de la diagonale ferrée de l'Italie, étant, entre l'Europe centrale et le bassin de la Méditerranée, la route de terre la plus courte, doit nécessairement absorber la plus grande partie du mouvement des marchandises, qui abandonneront la mer; elle obtiendra la préférence de tous les voyageurs qui n'auraient pas leur passage gratuit sur les bâtiments de l'État.

Si l'on considère que le chemin de fer de la vallée du Rhône et du Simplon forme à travers les Alpes la meilleure entrée de la diagonale de l'Italie vers l'Europe centrale, si l'on se rappelle qu'il s'agit d'un mouvement de 700,000 voyageurs et de 22 millions de tonnes de marchandises, et qu'il n'existe d'ailleurs que deux ou trois passages par la voie de terre, il est impossible de ne pas admettre : que le réseau des chemins de fer de la ligne d'Italie, après l'exécution des principales sections, réduisant à 60 kilomètres l'interruption de la grande ligne de l'Italie et de l'Inde, doit espérer une augmentation considérable dans ses produits, par le trafic extérieur et le passage des voyageurs à long trajet; que les exigences et les avantages de ce grand mouvement feront promptement exécuter la dernière section de la ligne d'Italie, entre Brigg et Domo d'Ossola.

Nous avons essayé d'esquisser, dans ce rapport, le plan du réseau des chemins de fer de la ligne d'Italie; nous avons cru devoir vous faire connaître les développements donnés à ce plan, la marche suivie pour en réaliser l'exécution; nous avons dit les motifs qui ont présidé à l'adoption successive des divers tronçons de la ligne, afin d'assurer à l'emploi du capital social des produits fructueux; nous croyons vous avoir démontré que les sections livrées à la circulation ne resteront jamais isolées, et que la Compagnie est en mesure de compléter progressivement son réseau, dans de bonnes conditions de délai et d'exécution.

On ne saurait le contester, la ligne de l'Italie, par la vallée du Rhône et le *Simplon*, se trouve être, en raison de sa position, la jonction la plus centrale et la plus naturelle des grandes lignes européennes.

Cette ligne, qui ne peut craindre la concurrence d'une voie parallèle ou rivale, intéresse des États si importants, des provinces si riches, des populations si nombreuses, qu'il est impossible de mettre en doute le développement régulier de son transit, l'accroissement constant de ses produits, et qu'on ne doit pas, sur un parcours d'environ 400 kilomètres, s'inquiéter de la faiblesse relative du mouvement local de quelques fractions de la ligne.

Nous vous avons indiqué quel serait l'emploi avantageux des fonds de la première souscription, quels seraient les résultats de l'exécution de la première partie du réseau.

En nous accordant les concessions du lac Majeur et du Chablais, le gouvernement sarde nous a imposé diverses obligations auxquelles il était, auxquelles il est encore indispensable de pourvoir.

Le Piémont nous a demandé de déposer, avant la présentation des concessions aux Chambres, un cautionnement de 500,000 francs. En achetant des rentes 3 0/0 piémontaises, dans un moment favorable, nous n'avons déboursé, pour ce cautionnement, que la somme de 396,842 francs, qui rapporte à la Compagnie 21,700 francs par an.

Notre premier capital, vous le savez, Messieurs, n'était pas destiné aux concessions ni aux prolongements de notre ligne sur le territoire piémontais; il est donc nécessaire de l'augmenter et de porter le chiffre du fonds social à la somme de soixante millions.

Vous comprenez, Messieurs, combien la Compagnie avait intérêt à ne pas être obligée de fixer, dans une limite trop absolue et trop rapprochée, l'époque de la nouvelle émission, afin de rester libre de choisir les circonstances financières les plus favorables.

Le gouvernement piémontais a bien voulu favoriser l'opportunité de cette émission, en nous accordant de pouvoir régulariser notre situation vis-à-vis de lui comme Compagnie, dans un délai de six mois à partir du traité définitif de concession, c'est-à-dire environ dans huit mois de ce jour, et ce, par la souscription de douze millions, somme suffisante à l'exécution des chemins de fer du Chablais et du lac Majeur.

Enfin il sera aussi nécessaire de faire approuver nos statuts par le gouvernement piémontais, avec quelques modifications que réclame l'augmentation de notre réseau sur le territoire des États sardes.

Nous aurons par conséquent à vous demander, au sujet de ces nouvelles concessions :

1° D'approuver le versement que nous avons fait du cautionnement;

2° De voter une augmentation de capital, jusqu'au maximum de trente-cinq millions;

3° De donner à votre Conseil d'administration l'autorisation et les pouvoirs nécessaires, afin qu'il puisse, d'accord avec les gouvernements du Piémont et de la Suisse, mettre nos statuts en harmonie avec les nouvelles concessions, pour faire toutes émissions d'actions et appel de capital, jusqu'à concurrence de trente-cinq millions; pour opérer, à Turin, tout versement de cautionnement exigé par l'État, et pour régulariser la souscription indiquée dans la concession.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

Après la lecture du rapport qui précède, les diverses propositions à l'ordre du jour sont successivement mises aux voix et adoptées à l'unanimité par l'assemblée générale.

1° L'assemblée approuve le rapport et les comptes présentés au nom du Conseil d'administration, pour l'exercice du 10 avril 1856 au 1er mars 1857.

2° Tous pouvoirs sont donnés au Conseil d'administration pour traiter définitivement avec le gouvernement piémontais des concessions formant l'objet d'une convention provisoire en date du 27 novembre 1856 et relatives : 1° à la *ligne de jonction entre Genève et le chemin de fer du Valais*, passant par Thonon, Evian et Saint-Gingolph; 2° à la *ligne de jonction entre le chemin de fer d'Arona*, au lac Majeur, et le *chemin de la vallée du Rhône*.

Tous pouvoirs sont aussi donnés au Conseil d'administration pour accepter tous changements et modifications à ladite convention provisoire, lesquels seraient jugés nécessaires.

Tous pouvoirs sont encore donnés au Conseil d'administration pour élever le capital social, actuellement de vingt-cinq millions, à soixante millions, et émettre à cet effet toutes actions et obligations nécessaires, en régularisant la souscription prévue dans la convention passée avec le gouvernement sarde.

3° Tous pouvoirs sont donnés au Conseil d'administration pour traiter avec le gouvernement de Genève et le pouvoir fédéral, de la concession entre la frontière sarde du Chablais et la ville de Genève.

4° L'assemblée ratifie l'acquisition du bateau à vapeur la *Ville de Nyon*, et autorise le Conseil d'administration à faire l'acquisition d'un second bateau à vapeur.

5° Une indemnité de 60,000 fr. par an est attribuée au Conseil d'administration pour être distribuée en jetons de présence; cette indemnité commencera à partir du jour de la constitution de la Société.

6° Tous pouvoirs sont donnés au Conseil d'administration pour convertir, s'il y a lieu, en titres de 500 fr. les actions de la Compagnie qui sont actuellement au capital de 250 fr., et prendre toutes mesures nécessaires à cette conversion.

Vote de remercîments aux membres du Conseil d'administration.

L'assemblée générale vote, à l'unanimité, des remercîments à MM. les membres du Conseil d'administration.

Digitized by Google

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi, 28 mai :

La fonte de forge s'est raisonnée à 165 fr. on disponible d'ici à deux mois ; à livrer de suite on a vendu aussi un lot de fonte à l'air froid à 167-50.

Par continuation, les fers ont un marché très-actif ; toutes les sortes sont également bien demandées : fers battus 370 fr. en gage de l'usine : fers laminés 330 à 340, suivant l'importance de la demande, franco dans toutes les gares comprises entre Paris, Strasbourg et Mulhouse.

L'usine de Doulaincourt va, nous dit-on, inaugurer très-prochainement sa machine à vapeur. Les additions faites à ce laminoir lui permettront de doubler sa fabrication.

La direction générale des douanes vient de publier les tableaux comparatifs des importations pendant le mois d'avril et les quatre premiers mois de l'année ; mais nous ferons remarquer ici la diminution considérable constatée dans l'entrée du fer étranger. Depuis le commencement de l'année nous avons reçu seulement 6,185,700 kil. de fer en barres, dont 1,855,000 de rails, tandis que pendant les quatre premiers mois des années précédentes, nos importations étaient de 17,058,200 kil. en 1856 et de 12,692,200 en 1855. Le mois dernier, il ne nous est pas arrivé plus de 462,600 kil. de fers, majeure partie en rails. Chaque mois l'importation a été en diminuant, et on voit qu'elle est nulle ou à peu près, en avril. Nous voyons aussi avec plaisir les constructions navales qui avaient donné naissance au commerce des acquis-à-caution, se réduire d'une façon notable : en quatre mois, elles se sont élevées à 4,680,400 ; en avril elles ont été de 5,200 kil.

PARIS.

Le bon courant d'affaires continue de subsister sur notre place ; tous les articles sidérurgiques ont une demande suivie et bien régulière. La position du marché reste donc la même.

Je n'ai pas de nouvelle importante à vous apprendre, si ce n'est que les prix de juin sont fixés ; mais il n'y a pas de modification aux prix de mai : par fortes parties, au commerce de gros 320 fr. ; par partie de 50,000 kil. au moins, 330 fr. pour Paris et la province ; pour parties moindres, 340 fr. ; machine n° 21, 390 à 400 fr.

La pointe est ferme à 52 fr. le n° 20. D'anciens tarifs à 48 fr., lancés par un marchand de Paris, avaient fait croire à la baisse ; on a reconnu que c'était la suite d'une erreur. La demande est fort active et plus animée que de coutume à cette époque.

Les tôles subissent toujours la pression de la concurrence. Les prix sont de 46 à 47 fr. la tôle dite anglaise, 57 à 58 fr. la fine à tuyaux, 61 à 62 fr. la tôle douce fer fort.

MÉTAUX.

Cuivre. — Ferme aux prix suivants : Cuivre de Russie 320 335, Anglais 325 330, Chili, 305 310, laminé jaune 310 à 330 fr., suivant qualité, laminé rouge, 370 fr.

Etain. — Fl. 67 à Amsterdam. Cours à Paris : Banca, 390 395 fr., des Détroits, 365 370, Anglais, 370 fr.

Plomb. — Cet article se soutient bien sur les marchés régulateurs de Marseille et du Havre, où le stock n'est pas considérable. Cour de Paris : Plomb brut, 68 69, laminé et tuyaux, 78 fr.

Zinc. — Sans changement sur le marché de Hambourg. A Rouen, ce métal vaut 77 fr. On raisonne à Paris : Silésie brut, 78 fr., Vieille-Montagne, 85, laminé, 95 fr.

COMMERCE EXTÉRIEUR.

Importations.

		En avril 1857
Fonte brute d'Angleterre,	43,435	
Belgique,	17,713	
Autres provenances	15,774	
Total (1),		76,942
Fers étirés en barres (2),		199
Rails,		4,425
Acier,		719
Cuivre (3),		9,124
Etain,		1,621
Plomb,		12,664
Zinc,		16,290
Houilles de Belgique,	1,981,458	
d'Angleterre,	879,810	
des assoc. allemand.	438,400	
Autres provenances,	18,976	
Total,		3,318,644

Situation des entrepôts (1er mai)

Quintaux métriques.

Fonte brute,	104,851
Cuivre brut,	2,973
Etain brut,	1,533
Plomb brut,	29,727
Zinc première fusion,	514

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Londres, 24 mai :

La demande tant en fontes qu'en fers est depuis une quinzaine assez restreinte ; les prix n'ont éprouvé que des fluctuations de peu d'importance. En fers du Staffordshire, il s'est traité quelques affaires en baisse ; la rareté de l'argent pèse un peu sur la place, et c'est la cause d'embarras financiers qui a forcé quelques baisses partielles.

Suivant les derniers avis de Glascow, les affaires sont calmes, surtout en warrants. Les prix offerts sont : numéros mélangés (warrants), 93 75 ; Gartsherrie n° 1, 101 25 à 104 85 ; Calder n° 1, 97 fr. 50. Les navires sont abondants, ce qui occasionne une diminution dans les prix du fret ; il y a, pour les principaux ports de France une baisse de 50 c. à 1 fr. sur les prix que je vous ai donnés il y a huit jours.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 11 mai :

Métallurgie. — La fonte affinage se maintient à fr. 10 25.

Coke. — Rien de nouveau. Toujours peu de marchés.

Fret. — Sans variation pour France comme pour Belgique. Le fret à fr. 10 pour Paris et à fr. 3 20 pour Bruxelles, est tombé à sa dernière limite de baisse.

Charleroi, 17 mai :

Coke. — On signale quelques marchés, entre autres un marché de 3 millions à fr. 22. Le prix marchand est de fr. 22 50.

Fret. — Le cours du fret ne varie pas :
Paris, fr. 10.
Elbeuf, 11.
Rouen, 11 25.
Amiens, 9.
Reims, 9.
Creil, 7 25.
Saint-Quentin, 6 50.
Il y a des bateaux.

Charleroi, 25 mai :

Métallurgie. — Pour ce qui concerne la fonte affinage, le prix devient chaque jour plus problématique, et si celui auquel on nous dit qu'elle est offerte est vrai, il y a sans contredit pour le moment plus de profit à en acheter qu'à en produire. Malgré la faiblesse de l'article, nous pouvons confirmer ce que nous en disions il y a quelques jours : il ne s'en vend plus un kilo ni en France ni en Allemagne.

Nos laminoirs continuent en général à bien marcher ; mais quelle que soit leur activité, elle ne comble pas le vide produit dans les opérations par l'absence de vente en fonte affinage.

Charbons. — Nous avons de meilleures nouvelles de cet article que des précédents. Nous apprenons le marché de toute l'extraction de l'année du *Carabinier Français* en houille, gailleterie, tout venant et menu. Plusieurs marchés ont également été passés avec d'autres charbonnages, principalement de la Basse-Sambre pour les charbons maigres employés à la cuisson des briques.

Fret. — Le taux du fret ne varie pas : pour Paris à 10 fr., Elbeuf 11, Amiens et Reims 9, Creil 7 25, St-Quentin 6 50, Rouen 11 fr. 25 pour la charrée de 500 kilogrammes. — Bruxelles 3 fr. 15, Anvers 4 75, Gand 5 10.

La Compagnie du Nord vient de réduire son tarif de transport de charbon pour wagons de 10,000 kil., de Charleroi à Paris, de 1 fr., soit 11 80.

BOIS.

Les affaires restent bonnes ; l'entrevous est surtout l'objet d'une demande empressée ; on a fait quelques affaires cette semaine. Nous avons parlé de beaux bois, de première qualité, en bois neufs, tenus à 145 fr. ; ces bois ont trouvé preneur à ce prix, 10 de fournitures et 10 de terme ; en bois ordinaire on a payé 132 50 et 135 ; nous connaissons de bons lots bien fabriqués et bien fournis tenus à 137 50.

L'échantillon, délaissé depuis longtemps, semble reprendre un peu faveur ; on nous apprend plusieurs ventes, en bois ordinaires, qu'on a traitées à 185 fr. 10 et 10, les 200 mètres.

27 mai :

Les sciages se soutiennent bien et offrent peu de changements dans leurs cours. Bien qu'il soit difficile d'établir des prix à cause des différences énormes de qualités de bois et de fabrication, voici comment ils peuvent être raisonnés : échantillon, bon ordinaire 175 à 180, d° bois de qualité 185 à 187 50 ; entrevous ordinaire 127 50 à 135 ; d° bois de choix 145 fr.

On nous écrit de Paris que les ports sont entièrement nus ; il n'est presque rien arrivé à la vente cette année ; maintenant encore les arrivages sont peu importants ; l'entrevous dans l'eau vaut 135 à 150, suivant qualité. Cette rareté sur les ports de Paris est facile à comprendre : depuis le commencement de la campagne nos ports ont été journellement visités par les marchands de Paris qui y sont venus faire leurs achats. A peu près tous les bois qu'on a flottés étaient vendus, tandis que, les années précédentes, on flottait pour aller à Paris chercher le placement de sa marchandise.

La charpente, dans l'eau, aux Lions, se paierait 8 50 en beaux et gros bois, 5 50 à 6, bois mêlés.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

O. Sauvique.

(1) Dont 11,648 quintaux métriques pour les constructions navales.

(2) Dont 52 quintaux métriques pour les constructions navales.

(3) Dont 1,826 quintaux métriques pour les constructions navales.

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1856. id. 795 id.)

Du 21 au 27 mai 1857.

126 657 voyageurs.....	375 467 68
Bagages, marchandis, etc.	566 034 96
Total..	941,502 64
Semaine correspondante de 1856.	
101,366 voyageurs.....	335,961 31
Bagages, marchand., etc.	529,740 36
Produit total.....	865,781 67
Différence en faveur de 1857	77,720 97
Produit par kilomètre :	
1857,	1,184
1856,	1,087
Recette totale depuis le 1er janvier	
1857.....	19,568,650 18
1856.....	17,825 970 37
Différence..	1,742,688 81

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLEANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Du 21 au 27 mai 1857.

92,130 Voyageurs.....	382,562 71
Bagages, marchandises, etc.....	743,087 12
Total.....	1,125,649 83
Semaines correspondantes de 1856 .	1,052,664 73
Différence en faveur de 1857.....	72.985 10
Recettes depuis le 1er janvier 1857.	33,431,679 95
Recette correspondante de 1856	19,060,059 33
Différence en faveur de 1857....	4,371,620 62

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 950 kilomètres)
(1856. id. 876 id.)

Du 21 au 27 mai 1857

207,481 voyageurs.....	421,376 55
Marchandises, etc., grande vitesse ...	49,833 78
— petite vitesse	323,765 89
Total de la semaine.....	794,976 69
Semaine correspondante en 1856....	664,004 39
Augmentation en 1857.....	130,971 30
Recettes depuis le 1er janvier 1857	15,536,776 94
id. id. 1856	13,111,769 36
Différence en faveur de 1857.	2,425,005 58

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

(1857. Longueur exploitée, 694 kilom.)
(1856. id. 617 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,259 15.
— 1856, 1,247 17.

Recettes du 21 au 27 mai 1857

Grande vitesse) 87,756 voyageurs..	370,761 15
Grande vitesse) marchand.....	123,541 40
Petite vitesse) marchand.....	379,536 45
Total.....	873,839 00
Semaine correspondante de 1856....	769,694 33
Différence en faveur de 1857	104,344 60
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	20,008,270 22
id. id. 1856	14,822,178 92
Différence en faveur de 1857...	5,186,091 60

L'ouverture de l'embranchement de Dôle à Salins (38 kil.) a eu lieu le 16 mai 1857.

CHEMINS DE FER DE L'EST.

(1857. Longueur exploitée, 1279 kilomètres.)
(1856. id. 1069 id.)

8e année. — 21me semaine.

Du 21 au 27 mai 1857.

99,576 Voyageurs.....	333,323 17
Marchandises.....	534 076 21
Total de la semaine.....	867,399 38
Recettes antérieures.....	16,961,192 34
Total général.....	17,828,591 72
21me semaine de 1857	867,399 38
Semaine correspondante de 1856.	821,029 17
Différence en faveur de 1857...	46,370 21
Exercice 1857.....	17,828,591 72
d. 1856	16,265,871 29
Différence en faveur de 1857...	1,562,720 43

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont et prolongements.

Longueur exploitée : 135 kilomètres

Du 21 au 27 mai 1857.

...,... voyageurs.	18,059 75
...,... tonnes de marchandises.....	27,317 65
Total.....	45,377 40
Recettes antérieures...	800,605 22
Total des recettes.....	845,982 62

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 523 id.

Recettes du 21 au 27 mai 1857

50,167 Voyageurs.....	198,183 »
Bagages et marchandises	312,667 04
Total de la semaine.....	506 570 04
Semaine correspondante de 1856.. .	543,765 15
Diminution.....	37,196 11
Total des recettes, à partir du	
1er janvier 1857.....	12,768,000 53
Période correspondante de 1856 .	10,325,703 19
Augmentation. ...	2,422,297 34

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

(1857. Longueur exploitée, 160 kilom.)

Du 21 au 27 mai.

(Section de Lyon à Roanne.)

2,,,, Voyageurs.....	31,281 60
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	140,506 65
Total.....	171,838 45
Recettes antérieures.....	3,863,633 13
Total de l'exercice 1857.....	4,015,481 58
Recette correspondante 1856	113,185 40
Total de l'exercice 1856...	3,840,949 23

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).
(1857. Longueur exploitée, 105 kilom.)

Voyageurs.....	15,691 89
Bagages, marchandises, etc.....	28,853 70
Total.....	44,545 59
Recettes antérieures	805,999 02
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	850,544 61
Semaine correspondante en 1856.....	42,750 28
Recettes depuis le 1er janvier 1856....	606,866 19
Recettes totales de la semaine sur les 2 sections.....	216,301 01
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....	4,649,632 15
Total.....	4,866,026 19

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 713 kilomètres.
Id. en 1856, 307 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 210 id.

Recettes du 21 au 27 mai 1857

CHEMIN DE FER.

36,983 voyageurs	126,620 20
Bagages, marchandises, etc	129,557 57
TOTAL	256,177 77
Recettes du CANAL LATÉRAL	18,472 70
Recettes antérieures	4,300,140 86
Total depuis le 1er janvier 1857	4,574,791 33
21e semaine de 1857. Chemin de fer	256,177 76
Id. Canal latéral	18,472 70
Total de la semaine en 1857	275,650 47
21e semaine de 1856. Chemin de fer	91,705 65
Id. Canal latéral	21,804 99
Total de la semaine en 1856	113,510 64
Différence en faveur de 1857.	161,139 83

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857	4,574,791 33
1856	1,982,773 02
Différence en faveur de 1857	2,592,018 31

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1857,	359 29	87 96
1856,	298 71	103 83
Augmentation,	60 58	Diminut 15 87

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Section de Lyon à Bourg et à Seyssel.)

Longueur exploitée : 139 kilomètres.

Du 21 au 27 mai.

9,607 Voyageurs	32,090 85
Bagages, marchandises, etc	16,110 »
Total	48,190 85
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1857	521,522 60
TOTAL	569,713 45

CHEMIN DE FER D'ORSAY.

Circulation et recettes comparatives du mois de Mai 1857.

(1857. Longueur exploitée, 23 kilomètres)

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages etc.	Totaux
1857	39,347	61,143 50	1,520 75	62,664 25
1856	65,537	42,163 40	1,204 65	43,368 05
En faveur de 1857	28,510	18,980 40	316 10	19,296 50
En faveur de 1856	»	»	» »	»

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 278 kilom.)

Du 16 au 22 mai 1857.

7,551 Voyageurs	34,240 05
Bagages, marchandises, etc	59,261 73
TOTAL de la semaine	93,507 78
Recettes de la semaine correspondante de 1856	79,928 60
Différence en plus en 1856	13,579 09
Recettes antérieures	1,822,650 36
Total	1,916,158 14

NOTA. A la suite de pluies torrentielles tombées dans la nuit du 19 au 20, la voie a été interceptée pendant vingt heures.

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Du 23 avril au 20 mai 1857.

Voyageurs,	404,703 83
Bagages et marchandises,	272,972 52
Total,	677,676 35
Période correspondante de 1856,	552,115 66
Augmentation,	125,560 69
Recette totale du 1er janvier au 20 mai 1857,	2,784,983 72
Période correspondante de 1856,	2,473,056 17
Augmentation,	311,927 55

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 21 au 27 mai 1857.

Voyageurs	27,115 25
Bagages	1,005 95
Marchandises : grande vitesse	2,483 40
Id., petite vitesse	7,972 25
Exploitation de Biella	4,871 23
Exploitation de Vercelli-à-Valence	3,898 90
Ensemble	47,346 98
Recette correspondante de 1856	37,783 91
Différence en faveur de 1857	9,563 07

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. id. 1,039 id.

Du 21 au 27 mai 1857.

	En francs, en charge de 121 1/2
47,512 voyageurs	289,641 28
28,579 tonnes Marchandises	423,834 48
Total de la semaine	713,475 76
Semaine correspond. 1856	709,784 44
Différence en faveur de 1857	3,691 32
Recettes depuis le 1 janvier 1857	11,202,261 »
Recettes depuis le 1 janvier 1856	12,151,149 »
Différence en faveur de 1856	948,888 »

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

21e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 18 au 24 mai

5,863 voyageurs. — 19,505 quint. bagages, marchandises	fr. 13,118 30
Recette correspondante de 1856	6,422 65
Augmentation	6,735 65
Recettes depuis le 1er janvier 1857	202,618 90
Recette correspondante de 1856	115,986 75
Différence en faveur de 1857	86,632 15

CHEMIN DE FER NORD-EST SUISSE.

1857. — Longueur exploitée : 144.4 kilomètres.
1856. — 100.3 —

Mai 1857 (*)

84,000 voyageurs	117,000 »
307,000 quint. marchandises et bagages	109,000 »
Total du mois	226,000 »
Mois correspondant de 1856	104,963 »
Différence en faveur de 1857.	121,037 »
Recettes depuis le 1er janvier 1857	798,412 »
Recettes correspondantes 1856	402,777 »
Différence en faveur de 1857.	395,635 »

(*) Résultat approximatif.

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

Avril 1857

	1857.	1856	1855.
Voyageurs	37,857 90	35,736 90	34,165 75
Bagages	847 80	776 30	783 75
Bétail	1,306 10	918 70	1,056 20
Marchandises	19,571 10	20,119 55	24,652 75
	59,582 90	57,551 45	60,658 45

Augmentation en 1857 de fr. 2,031 45 sur 1856
Diminution de 1,075 45 sur 1855

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 17 au 23 mai 1857

3,767 voyageurs	fr. 2,599 50
Marchandises	803 70
Recettes antérieures	123,191 60
Total	126,594 80

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (23e semaine)		Par journée de voiture	
		Courses.	Banlieue.
Du 24 au 30 mai 1857	253,000 »	53 53	48 72
Semaine correspondante de 1856	213,317 »	73 84	43 20
Rec. depuis le 1er janv. 1857	4,685,924 55	76 27	44 39
Période correspondante de 1856	4,295,357 60	68 56	42 13
Différence en faveur de 1857.	390,566 75	7 71	2 26

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST

124, rue Saint-Lazare.

Coupon d'intérêt des obligations 3 0/0 au 1er juillet 1857.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations 3 0/0 de la Compagnie que, pour faciliter le paiement du coupon semestriel de 7 fr. 50, échéant le 1er juillet 1857, les bordereaux de cinquante coupons et au-dessus pourront être déposés, à dater du 15 juin courant, de 10 heures du matin à 3 heures de l'après midi, au siége de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124 (service des titres), où il sera délivré un récépissé indiquant le jour du paiement.

Le Conseil d'administration rappelle aux porteurs d'obligations que la *Banque de France* se charge, après vérification, du paiement des coupons à ses succursales, moyennant une commission de 1/4 0/0.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Avis aux porteurs d'obligations 3 0/0 (émission de 1852 et 1855).

Il sera procédé le jeudi 18 juin courant, à deux heures, en séance publique, dans une des salles de l'administration, rue Laffitte, 23, au tirage au sort :

1° De 319 obligations 3 0/0 de l'émission de 1852 (obligations de rachat);

2° De 145 obligations 3 0/0 de l'émission de 1855.

Les numéros sortis de la roue seront remboursés par 500 fr., à partir du 1er juillet prochain, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille.

CHEMIN DE FER DE

LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Obligation 3 0/0 (émission de 1852 et 1855).

Le coupon d'intérêts échéant le 1er juillet 1857 sera payé à partir du 1er juillet à raison de 7 fr. 50 par obligation, dans les caisses de la Compagnie à Paris, Lyon et Marseille. Le dépôt des coupons sera reçu à Paris à partir du 20 juin.

Les succursales de la Banque de France se chargent de payer les intérêts ci-dessus, moyennant une commission de 1/4 0/0.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

MM. les souscripteurs des chemins de fer espagnols des Pyrénées à Madrid et à la Méditerranée, sont de nouveau invités à se présenter dans les bureaux de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France, place Vendôme, 16, de midi à trois heures, pour y faire l'échange des certificats provisoires à eux délivrés contre des titres au porteur de la Compagnie anonyme des chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante, et recevoir par chaque certificat d'une action, une somme de 3 fr. 50 c. pour la part de chaque action dans les intérêts produits par les fonds disponibles.

Le titre au porteur délivré en échange du titre provisoire donne droit, conformément aux statuts :

1° A un intérêt de 6 0/0 à dater du 31 janvier 1857 ;

2° Au partage des bénéfices de l'exploitation des chemins de fer. Lesdits bénéfices, à dater du 10 juillet 1856, époque de la prise de possession de 278 kilomètres déjà en exploitation, seront, conformément à la décision de l'assemblée générale qui a eu lieu à Madrid, le 29 janvier dernier, compris dans le premier inventaire de la Compagnie.

Paris, le 14 mai 1857.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL.

MM. les actionnaires sont prévenus que le dépôt des actions n'ayant pas atteint le chiffre de 44,800, nécessaire pour valider les délibérations sur une première convocation, l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire annoncée pour le lundi 11 mai courant, est remise au jeudi 11 juin 1857, à 3 heures de l'après-midi, salle Herz, rue de la Victoire, 58.

Cette assemblée générale est convoquée à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration, de statuer sur les comptes annuels de la Société et de délibérer 1° sur un projet de traités avec l'État et avec les Compagnies d'Orléans, de Lyon et de la Méditerranée, ayant pour objet la cession des chemins de fer, établissements et autres valeurs qui composent l'actif social de la Compagnie ; 2° sur la liquidation de la Compagnie, s'il y a lieu, et l'échange des actions du Grand-Central contre des obligations des Compagnies concessionnaires ; 3° sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration aux effets ci-dessus ; 4° et sur toutes les questions qui pourront être mises à l'ordre du jour de l'assemblée extraordinaire en conséquence des traités sus-mentionnés.

Sur cette deuxième convocation, la délibération ne sera valable qu'autant que le dixième du fonds social (actuellement 22,400 actions) sera représenté ; en conséquence MM. les actionnaires ayant au moins 20 actions sont invités à se rendre à cette assemblée, et aux termes de l'article 41 des statuts, ils doivent à cet effet déposer leurs titres dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme 15, du jeudi 14 mai au lundi 25 mai, de 10 heures à 3 heures.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux ; des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Société du Crédit mobilier.

Les cartes déjà délivrées pour le 11 mai serviront pour l'assemblée générale du 11 juin.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le Secrétaire général,

A. COUPPON.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

Le Conseil d'administration du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais, a l'honneur de prévenir le public que le 22 juin courant il sera procédé, à la Bourse de Paris, par le ministère d'un agent de change, à la vente de trois titres provisoires d'obligations du Bourbonnais, numéros 2,875, 8,801 et 8,802, libérés de 100 francs, et sur lesquels les versements ultérieurs n'ont pas été faits. Ces titres ont été attribués au reçu de versement numéro 711 (délivré à la Compagnie de Lyon, 47, rue de Provence), au nom de M. Dupuis (souscription de 186,000 obligations du Bourbonnais au mois d'avril 1856).

Le secrétaire général,

LÉON SAY.

CHEMINS DE FER DE

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'en raison de la prochaine ouverture de la section d'Albacete à Almansa, et de l'entier achèvement de la ligne entre Madrid et Alicante, qui aura lieu dans le courant de l'année, il a décidé de faire un appel de 100 f. sur les actions, savoir :

50 fr. le 1er juillet 1857.
50 fr. le 1er octobre 1857.

Un coupon d'intérêt de 5 fr. 15 c. étant dû sur les actions le 1er juillet, il sera fait compensation de ce coupon avec le premier versement, qui sera réduit à 44 fr. 85.

Les versements auront lieu du 1er au 15 juillet, et du 1er au 15 octobre. Les actionnaires en retard devront l'intérêt, à raison de 6 0/0, à dater du 1er juillet et du 1er octobre.

MM. les actionnaires pourront, du 1er au 15 juillet, se libérer par anticipation du versement entier de 100 fr. Dans ce cas, il leur sera tenu compte de l'intérêt de 70 fr., à raison de 6 0/0 l'an, du 1er juillet au 1er octobre, ce qui réduira la somme à verser au 1er juillet à 94 fr. 10 c.

Les versements se feront :

A Madrid, à la caisse de la Société ;

A Paris, chez MM. *de Rothschild frères*, 21, rue Laffitte ;

A Londres, chez MM. *de Rothschild et fils* ;

A Lyon, à la caisse syndicale des agents de change :

A Bordeaux, chez MM. *Rodrigues et fils* ;

A Marseille, chez M. *Roux de Fraissinet*.

CHEMIN DE FER DE

MARIEMBOURG A CHIMAY.

MM. les actionnaires de la Compagnie de Mariembourg à Chimay sont prévenus que par décision du Conseil d'administration, il est fait, du 1er au 5 juillet prochain, un appel de fonds de 150 fr. par action.

Les versements seront effectués à Chimay, au siége de la Société, ou à Paris, chez M. F.-A. Seillière, banquier, rue de Provence, 70.

Les versements faits après le 5 juillet seront passibles d'intérêts à 5 0/0 l'an à partir du 1er juillet.

Le coupon d'intérêt du premier semestre sur les actions, échu à la même époque, soit 4 fr. par titre, sera reçu en déduction de la somme versée.

Le Directeur,

BOBIN.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES.

Les porteurs d'actions des anciennes Compagnies des chemins de fer de Saint-Gall-Appenzell, du Sud-Est et du Glattthal, qui ne sont libérées que de 200 fr., sont informés par les présentes qu'ils ont à faire un nouveau versement de 50 fr. par action au 30 juin prochain. Les versements seront reçus du 25 au 30 juin :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;

A Saint-Gall, à la banque de crédit Allemande-Suisse ;

A Zurich, chez MM. G. Schulthess et C°.

CHEMIN DE FER DE

CHARLEROY A LA FRONTIÈRE DE FRANCE.

Le Conseil d'administration de la Société du chemin de fer de Charleroy à la frontière de France a l'honneur d'inviter MM. les actionnaires à se réunir le samedi 11 juillet prochain, à midi, à Charleroy, hôtel du Grand-Monarque :

1° En assemblée générale ordinaire, à l'effet de délibérer sur les comptes et bilans de la Société, non encore approuvés ;

2° Et en assemblée générale extraordinaire, à l'effet de délibérer sur diverses modifications à apporter aux statuts sociaux et notamment aux articles 17, 18, 19, 25, 31, 32 et 43.

Pour être admis à l'assemblée général, il faut être propriétaire de cinq actions au moins et les avoir déposées quinze jours d'avance à Bruxelles entre les mains de M. Lambert, banquier ; à Londres, chez MM. de Rothschild ; à Paris, à la Compagnie du chemin de fer du Nord, bureau de Charleroy, et à Marchienne-au-Pont, dans les bureaux de l'exploitation du chemin de fer du Nord belge.

N. B. C'est par erreur que des annonces antérieures ont indiqué cette assemblée pour le 8 juin courant.

PARC DU RAINCY.

Vente par adjudication, dans ce parc, le dimanche 7 juin 1857, à 1 heure, de terrains magnifiquement boisés et de toutes contenances; sites délicieux, vastes avenues, eaux abondantes.

Mise à prix, 1 fr. par mètre ; facilité de payer en 2 ans ; remise d'un cinquième à l'adjudicataire qui construit dans la saison.

Station spéciale du chemin de fer de Strasbourg dans le parc même ; 10 trains montants, 10 descendants ; billets d'aller et retour ; trajet en 25 minutes.

Plans et renseignements au Raincy, et à Paris, au siége de la Compagnie du Raincy, 5, faubourg Poissonnière ; chez MM. Desforges et Sébert, notaires chargés de la vente, et chez M. Dutreils, 12, rue Ménars.

Digitized by Google

CHEMINS DE FER

DE L'EST

rue et place de Strasbourg, à Paris

Numéros des obligations émises par la Compagnie de l'Est et par les Compagnies fusionnées, à rembourser par suite du tirage effectué le 28 mai 1857.

63 obligations de Paris à Strasbourg (émission de 1852) remboursables à 650 fr. à partir du 1er juin 1857 :

506	10998	30238	45851
541	11309	30980	47426
1226	12723	31356	48317
1498	14227	21375	48422
1656	15724	33627	49343
3320	19885	33752	49561
4099	20768	38507	49665
4358	21301	39255	50395
4930	21511	39550	51212
5500	23287	39885	52159
5545	24352	40696	53605
5706	25754	40802	54109
7313	28550	41162	54754
7488	29342	41301	56510
8615	29629	44735	58763
10875	29940	45667	

17 obligations de la Compagnie de Paris à Strasbourg (rachat de l'embranchement de Gray) remboursables à 650 fr. à partir du 1er juin 1857 :

61349	67557	70854	75803
61944	68551	70883	75968
63537	68947	72683	
63620	69057	74306	
66355	69679	75259	

74 obligations de la Compagnie de l'Est (rachat de la ligne de Bâle) remboursables à 650 fr. à partir du 1er juin 1857 :

77677	95529	107377	122479
78339	95623	107502	124915
78735	95627	108022	125137
80267	95591	109501	126388
80585	96797	109981	126472
82455	96854	110336	126583
82538	97660	111941	127312
82970	98308	111946	128520
83539	99204	112022	128629
84285	99934	114050	132604
84420	102585	111553	135023
84689	102662	114004	135943
86115	102863	115105	135639
87864	103319	115633	136291
90151	104226	117852	136449
91397	104327	118872	137925
91553	104462	119258	138229
91886	105576	119867	
94653	106432	121965	

148 obligations de la Compagnie de l'Est (émission de 1854) remboursables à 650 fr. à partir du 1er juin 1857 :

147.119	à	147.128
156.519	à	156.528
156.959	à	156.966
157.430	à	157.438
179.709	à	179.718
179.809	à	179.818
180.769	à	180.778
186.120	à	186.138
192.259	à	192.268
202.189	à	202.198
229.639	à	229.648
242.899	à	242.908
242.939	à	242.948
244.929	à	244.938
246.209	à	246.218

8 obligations de l'ancienne Compagnie de Montereau à Troyes (émission de 1852) remboursables à 1,250 fr. à partir du 1er juillet 1857 :

52	867	1933	2223
53	643	2019	2495

163 obligations de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle pour la ligne de Wissembourg (émission de 1852) remboursables à 625 fr. à partir du 1er juillet 1857 :

311	à	320
771	à	780
1.561	à	1.570
2.931	à	2.940
4.121	à	4.130
4.731	à	4.740
8.441	à	8.450
9.451	à	9.460
10.171	à	10.180
11.521	à	11.530
13.821	à	13.823
19.891	à	19.900
21.451	à	21.460
22.081	à	22.090
22.091	à	22.100
23.141	à	23.150
23.831	à	23.840

32 obligations de la Compagnie de Mulhouse à Thann, remboursables à 1,000 fr. à partir du 1er juillet 1857 :

31	106	221	323
62	113	231	327
65	117	247	334
91	159	256	361
95	162	265	364
96	190	279	366
99	204	307	369
102	221	315	370

34 obligations de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle (emprunt 1843) remboursables à 1,250 fr. à partir du 1er octobre 1857 :

70	809	1528	2449
79	888	1581	2495
112	1028	1590	2490
200	1114	1591	2550
420	1208	1798	2590
467	1432	1923	2712
594	1437	1967	2769
737	1488	2247	
767	1519	2403	

CHEMIN DE FER

NORD-EST SUISSE

PUBLICATION.

Le comité de direction du chemin de fer du Nord-Est suisse a l'honneur d'informer MM. les actionnaires de cette Société que le paiement des intérêts pour le premier semestre de l'exercice 1857 aura lieu les 2, 3 et 4 juillet prochain :

A Zurich, à la caisse centrale de la Société (au Grunenhof);

A Winterthur, à l'administration centrale de cette ville;

A Frauenfeld, à la Banque hypothécaire du canton de Thurgovie;

A Schaffhouse, chez MM. Zündel et Cie;

A Genève, à la caisse de la Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses;

A Bâle, à la caisse de la Compagnie du chemin de fer Central suisse;

A Lausanne, chez MM. F. Marcel et fils;

A Leipsick, chez MM. C. Hirzel et Cie;

A Paris, chez MM. Alfred Morel Fatio et Cie;

A Milan, chez MM. Ulrich et Brot;

A Francfort, chez MM. les fils de feu Metzler et Cie.

Afin d'obtenir le paiement des intérêts pour le premier semestre, le coupon afférent à l'exercice entier ne devra pas être détaché du titre d'action; ce titre lui-même devra être déposé et sera muni d'un timbre constatant ce paiement. A cet effet, il sera délivré dès le 15 juin prochain, aux endroits désignés ci-dessus, des formulaires sur lesquels les numéros des titres déposés devront être exactement portés.

Il est loisible à chaque actionnaire de ne réclamer le paiement du coupon entier pour l'exercice 1857 qu'au 31 décembre de cette année.

Zurich, le 23 mai 1857.

LE COMITÉ DE DIRECTION

du chemin de fer du Nord-Est-Suisse.

COMPAGNIE

DE L'OUEST DES CHEMINS DE FER SUISSES.

L'assemblée générale des actionnaires est convoquée en séance ordinaire, le samedi 27 juin 1857, salle du Casino, à Morges.

Elle se compose de tous les actionnaires propriétaires, depuis dix jours, au moins de cinq actions ou plus.

MM. les actionnaires qui désirent y assister ou s'y faire représenter devront déposer leurs titres, avant le 17 juin :

A Paris, à la Société générale du Crédit mobilier, place Vendôme, 15;

A Lausanne, à la Banque cantonale vaudoise;

A Genève, à la caisse de la Compagnie, 3, quai du Mont-Blanc.

Les procurations, qui peuvent être faites sous seing privé, devront être déposées aux endroits ci-dessus, le 24 juin au plus tard.

L'ordre du jour sera indiqué dans un prochain avis.

Compagnie anonyme des houillères et fonderies

DE L'AVEYRON

(Forges de Decazeville).

Tirage des obligations à rembourser le 1er janvier 1858, au siége de la Société, rue de Provence, 17.

Emprunt 1845 (4 1/2 0/0 d'intérêt annuel, remboursement à 1,000 fr., sans prime). 4e série, nos 301 à 400.

Emprunts 1855-1856-1857 (6 0/0 d'intérêt annuel, remboursement à 500 fr. avec 100 fr. de prime).

Nos 61	62	63	64	65	66
67	68	69	3639	3640	3641
3642	3643	3644	3645	3646	3647
3648	4113	4312	4788	4789	4910
5011	5335	5365	5402	6557	6614
6955	7109	7184	7376	7519	7601
7797	7897				

Nota. La Compagnie émet dans ce moment le solde de l'emprunt 1857, jouissance du 1er juillet 1857.

COMPAGNIE

DES SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le dividende complémentaire de l'exercice 1856 a été fixé, dans l'assemblée générale du 28 mai 1857, à 20 fr. par action, et que cette somme leur sera payée à la caisse sociale, rue Notre-Dame-des-Victoires, et à la direction de la Compagnie, à Marseille, rue Montgrand, 33, à partir du 6 juin courant, sur la présentation du coupon n° 3.

SOCIÉTÉ ANONYME

DE LA MANUFACTURE DES GLACES

D'AIX-LA-CHAPELLE (Prusse rhénane).

Conformément aux articles 32 et 38 des statuts, MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire du 27 de ce mois a nommé M. Germain de Koesteritz, à Aix-la-Chapelle, directeur général, en remplacement de M. Louis Hénoch, dont la démission a été acceptée.

COMPAGNIE

DES GLACES DE MONTLUÇON.

MM. les actionnaires sont prévenus que, à partir du 15 juin courant, il sera payé à la caisse de la Compagnie, 22, rue de la Douane, de dix à quatre heures, 6 fr. par action, à compte sur les intérêts.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

COMPAGNIE GÉNÉRALE des

OMNIBUS DE LONDRES

Recettes du 24 au 30 mai 1857.

21e semaine.

591 voitures ont circulé et ont produit 330,395 fr. 30 c., soit par jour 47,199 fr. 33 c. et par voiture 81 fr. 74 c.

La recette totale du 1er janvier au 30 mai 1857 est de 5,924,851 fr. 20 c. La moyenne générale par jour et par voiture, comprenant le service de ville et de banlieue, est de 70 fr. 63 c.

Recettes comparatives :

1857, 21e semaine,
5,924,851 fr. 20 moyenne, 70 fr. 93

1856, 21e semaine,
3,413,744 fr. 75 moyenne, 68 fr. 58

Différence en faveur de 1857,
2,511,106 fr. 45 moyenne, 2 fr. 05

CHRONIQUE DE LA BOURSE

On a pu croire un moment, pendant les derniers jours du mois, que la rente allait retrouver son essor, et que l'on prendrait des mesures pour mettre les baissiers dans l'embarras en faisant lever toutes leurs primes. Cependant la liquidation s'est faite en baisse. Il nous semble pourtant que le moment est venu où l'on doit se défier de cette tendance à la baisse.

Ce qui s'est passé à la fin de la bourse d'hier devrait donner à réfléchir aux vendeurs à découvert. On a répandu le bruit que la Banque de France venait de réduire le taux de l'escompte de 6 0/0 à 5 1/2 0/0, et quoique cette nouvelle fût prématurée, elle n'en a pas moins jeté l'alarme parmi les vendeurs. Toutes les valeurs qui avaient été offertes et presque invendables, ont été tout-à-coup redemandées, et une reprise assez forte a eu lieu pour les derniers cours.

Le Crédit mobilier a été très-offert; il est tombé de 1,272 50 à 1,170, et après cette baisse de 100 fr. il a repris à 1,205.

La spéculation s'est retirée de plus en plus du marché et des chemins de fer. Les affaires n'ont conservé quelque activité que sur les principales grandes lignes, qui ont encore une certaine élasticité et qui se relèvent facilement après chaque mouvement de baisse. Les actions de Lyon, qui ont fait 1,455, ont reparu à 1,475; ce n'est que 12 fr. 50 c. de baisse depuis huit jours. L'Orléans n'a fléchi que de 10 à 12 60; il est vrai qu'il était tombé un moment à 1,440. Le Nord a trouvé de nombreux acheteurs à 950 et a repris à 960. La Méditerranée reste avecc 35 fr. de baisse à 1,890; mais ce cours était très-demandé à la fin de la bourse d'hier. Le Midi a baissé de 777 50 à 730, et il a repris à peine à 745.

L'Est ancien a baissé de 750 à 730, et l'Est nouveau, de 732 50 à 720.

Les chemins de fer étrangers ont tous fléchi: les Autrichiens sont tombés de 678 75 à 665, mais ils se sont relevés à 675. Les Victor-Emmanuel, sur lesquels on a détaché un coupon d'intérêt de 5 65, ont baissé de 548 75 à 512 50. Les Lombards ont rétrogradé de 640 à 618 75; les Saragosse, de 490 à 466 25. Ce dernier chemin a été affecté par un nouvel appel de fonds de 100 fr. dont 50 fr. seront payés au mois de juillet et 50 fr. au mois d'octobre. Les chemins de fer romains ont été relativement bien tenus après avoir reculé de 575 à 552 50; ils sont demandés de nouveau de 557 50 à 560.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 28 mai jusqu'à celle du 4 juin.

La rente 3 0/0 a monté de 69 10 à 69 50 au comptant, elle est restée à 68 85; elle a monté de 69 10 à 69 60 pour fin mai, et elle est tombée à 68 95 pour fin juin, après avoir perdu un report de 40 c.; elle a fermé à 69 20.

Le 4 1/2 0/0 a monté de 91 50 à 92, il est resté à 91 40.

La Banque a fléchi de 4,525 à 4,450, elle est restée à 4,450.

Le Crédit mobilier a fléchi de 1,262 50 à 1,170, il est resté à 1,207 50.

Orléans a monté de 1,470 à 1,480, il est resté à 1,460.

Le Nord a monté de 967 50 à 980, il a fermé à 960.

L'Est ancien a fléchi de 750 à 725, il est resté à 730. L'Est nouveau a fléchi de 732 50 à 710, il a fermé à 720.

Lyon a monté de 1,487 50 à 1,497 50, il a reculé à 1 455, et il est resté à 1,475.

La Méditerranée a monté de 1,925 à 1,940, elle est restée à 1,885.

Le Midi a monté de 777 50 à 795, il est retombé à 725, et il est resté à 745.

L'Ouest a monté de 782 50 à 792 50, il est resté à 775.

Le Grand-Central a varié de 625 à 620, il est resté à 622 50.

Genève a monté de 752 50 à 760, il est resté à 730.

Saint-Rambert a baissé de 620 à 577 50, il a fermé à 585

Béziers a repris de 505 à 520, il est resté à 505.

Les Autrichiens ont repris de 678 75 à 690, ils ont fermé à 675, coupon détaché.

Le Victor-Emmanuel a fléchi de 550 à 512 50, il est resté à 512 50.

Les Lombards ont fléchi de 640 à 615, ils ont fermé à 648 75.

Les François-Joseph ont fléchi de 495 à 485, ils sont restés à 492 50.

Samedi. — Les affaires ont paru se ranimer sur la rente, qui a obtenu un moment une hausse prononcée. Mais les offres ont recommencé après la réponse des primes. Les chemins de fer étaient lourds; on ne s'en occupait que pour faire quelques reports à bas prix. Le 3 0/0 a varié au comptant de 69 50 à 69 40, et à terme de 69 60 à 69 35; le 4 1/2, de 91 50 à 92 au comptant, et de 91 60 à 91 90 à terme; la Banque, de 4,525 à 4,500; le Crédit mobilier, de 1,280 à 1,270; l'Orléans, de 1,480 à 1,472 50; le Nord, de 975 à 970; l'Est ancien, de 750 à 746 25; l'Est nouveau, de 736 25 à 733 75; Lyon, de 1,497 50 à 1,491 25; la Méditerranée, de 1,935 à 1,925; le Midi, de 780 à 775; l'Ouest, de 790 à 787 50; le Grand-Central, de 625 à 623 75; Genève, de 762 50 à 757 50; Béziers, de 520 à 515; les Autrichiens, de 687 50 à 682 50; le Victor-Emmanuel, de 547 50 à 550; les Lombards, de 640 à 642 50; les Saragosse, de 486 25 à 487 50; les Romains, de 573 75 à 578 75; les Russes, de 520 à 521 25.

Lundi. — La liquidation de la rente a été pénible et le report s'est élevé de 32 1/2 à 40. Les cours ont été continuellement offerts. Les chemins de fer étaient également lourds et en voie de baisse; beaucoup d'acheteurs vendaient plutôt que de se faire reporter. Le 3 0/0 a fléchi de 15 c. au comptant; il a varié pour fin juin de 69 75 à 69 65. Le 4 1/2 0/0 a varié au comptant de 91 30 à 91 60; la Banque, de 4,500 à 4,475; le Mobilier, de 1,267 50 à 1,270; l'Orléans, de 1,477 50 à 1,475; le Nord, de 975 à 972 50; l'Est ancien, de 747 50 à 745; l'Est nouveau, de 735 à 730; Lyon, de 1,493 75 à 1,492 50; la Méditerranée, de 1,945 à 1,930; le Midi, de 772 50 à 770; l'Ouest, de 790 à 787 50; le Grand-Central, de 623 75 à 625; Genève, de 760 à 755; Saint-Rambert, de 612 50 à 620; Béziers, de 517 50 à 515; les Autrichiens, de 690 à 686 25; le Victor-Emmanuel, de 547 50 à 545; les Lombards, de 641 25 à 635; les François-Joseph, de 490 à 492 50; les Russes, de 515 à 517 50; les Romains, de 573 75 à 576 25; les Saragosse, de 480 a 482 50.

Mardi. — La rente a encore fléchi quoique les affaires fussent peu animées. La liquidation des chemins de fer était laborieuse, quoiqu'il y eût peu d'opérations engagées à la hausse et que les reports fussent modérés. Toutes les valeurs sont restées en baisse. Le 3 0/0 a fléchi de 15 c. à 69 10 au comptant, et de 30 c. à terme à 69 35. Le 4 1/2 0/0 a monté de 25 au comptant à 91 85; la Banque, de 25 à 4,500. Le Mobilier a fléchi de 1,250 à 1,257 50; la liquidation d'Orléans, de 17 50 à 1,257 50; le Nord, de 7 50 à 965; l'Est ancien, de 1 25 à 743 75; l'Est nouveau, de 10 à 720; Lyon, de 25 à 1,467 50; la Méditerranée, de 20 à 1,900; le Midi, de 10 à 760; l'Ouest, de 2 50 à 775; le Grand-Central, de 1 25 à 623 75; Genève, de 10 à 743; Saint-Rambert, de 30 à 590; Béziers, de 5 à 510; les Autrichiens, de 11 25 à 675; les Victor-Emmanuel, de 2 50 à 542 50; les Lombard, de 6 25 à 625; les Romains, de 6 25 à 570; les Saragosse, de 5 à 477 50.

Mercredi. — La bourse a été encore plus mauvaise que les précédentes; c'était un sauve qui peut général parmi les actionnaires et les acheteurs de rentes. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 45 c. à 68 65 et à terme de 35 c. à 69. Le 4 1/2 0/0, de 85 c. à 91. La Banque s'est tenue à 4,500. Le Crédit mobilier a fléchi de 45 à 1,205; l'Orléans, de 7 50 à 1,450; le Nord, de 11 25 à 952 50; l'Est ancien, de 13 75 à 730; l'Est nouveau, de 2 50 à 717 50; Lyon, de 11 25 à 1,456 25; la Méditerranée, de 35 à 1,975; le Midi, de 32 50 à 730; l'Ouest, de 5 à 770; le Grand-Central, de 3 75 à 620; Genève, de 22 50 à 725; Saint-Rambert, de 5 à 590; Béziers, de 10 à 502 10; les Autrichiens, de 8 75 à 566 25; le Victor Emmanuel, de 10 à 525; les Lombards, de 11 25 à 617 50; les Saragosse, de 7 50 à 470; les Romains, de 15 à 555; les Russes, de 5 40 à 515.

Jeudi. — Les cours ont encore été en baisse jusqu'à 2 heures et demie, mais ils ont repris assez vivement pour la clôture. Le 3 0/0 a varié au comptant de 68 60 à 68 85; le 4 1/2 0/0, de 91 50 à 91 40; la Banque, de 4,500 à 4,450; le Crédit mobilier, de 1,170 à 1,207 50; Orléans, de 1,440 à 1,460; le Nord, de 950 à 960; l'Est ancien, de 725 à 730; l'Est nouveau, de 710 à 720; Lyon, de 1,455 à 1,475; la Méditerranée, de 1,860 à 1,885; le Midi, de 725 à 745; l'Ouest, de 762 50 à 775; Genève, de 722 50 à 730; Saint-Rambert, de 577 50 à 585; Béziers, de 500 à 505; les Autrichiens, de 660 à 675; le Victor-Emmanuel, de 520 à 512 50, coupon détaché; les Lombards, de 615 à 618 75; les Romains, de 552 50 à 557 10; les Saragosse, de 460 à 466 25; les François-Joseph, de 485 à 492 50.

Vendredi. — La bourse a été calme, et les cours se sont assez bien tenus par suite d'une hausse de 3/8 à Londres et de l'espoir que les Banques de France et d'Angleterre ne tarderaient pas à réduire le taux de l'escompte. Le 3 0/0 a monté au comptant de 35 c. à 69 20, et à terme de 15 c. à 69 35; le 4 1/2 0/0, de 50 c. à 92; la Banque de 50 à 4,500. Le Crédit mobilier a varié de 1,200 à 1,207 50; les Autrichiens, de 672 50 à 675; Orléans, de 1,455 à 1,462 50; le Nord, de 960 à 970; l'Est ancien, de 732 50 à 740; l'Est nouveau, de 727 50 à 725; Lyon, de 1,467 50 à 1,472 50; la Méditerranée, de 1,900 à 1,885; le Midi, de 742 50 à 747 50; l'Ouest, de 772 50 à 775; Genève, de 735 à 737 50; Saint-Rambert, de 590 à 597 50; Béziers, de 505 à 510; le Victor-Emmanuel, de 517 50 à 520; les Lombards, de 621 25 à 625; les Romains, de 555 à 565; les Saragosse, de 467 50 à 475; les François-Joseph, de 488 75 à 495.

LATOUR.

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Catégorie	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer.	C	100.000	500	tout.	71 40	janv. et juil.	415 ..
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	24.000	(1) 500	tout.	55 ..	janv. juil	827 50
Omnibus des chemins de fer..	C	3.200	300	id.	21 ..	février...	175 ..
Omnibus de Londres........	C	250.000	100	id.	6 25	....	16 25
Comp. Imp. des voitures de Paris	A	400.000	100	id.	1 65	mars......	62 50
Gondoles parisiennes..........	C	1.700	80	id	9 70	févr. août	100 ..
Omnibus de Lyon..............	C	..	100	tout.	.. ..	•	55 ..
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. du capital.	A	69.120	1 000	tout	50 ..	avril. oct.	1130 ..
— act. de jouiss...	A	69.120	1/69120	id.	8 39	1er juin.	100 ..
Bourgogne, action de capital...	A	27.200	1.000	id.	50 ..	avril, oct.	[illegible]
— action de jouiss...	A	27.200	1/27200		12 50	1er juin ..	110 ..
Arles à Bouc., act. du capital	A	8.000	1 000	.	50 ..	avril, oct	925 ..
Trois canaux, act. de capital..	A	17 000	1 000	id.	50 ..	id.	1110 ..
Roanne à Digoin..............	A	13.000	1/13000	id.	11 ..	mai.	130 ..
Aire à la Bassée.............	A	600	5.000	id.	400 ..	févr. août	.. ..
Sambre à l'Oise..............	A	11.550	1.000	id.	70 ..	....	560 ..
Scarpe inférieure............	C	2.300	1.000	id.	112 ..	....	1500 ..
Sambre française canalisée....	A	6.000	1.000	id.	116 25	....	1350 ..
Canalisation de l'Ebre........	A	64.000	400	id.	4 0/0	....	.. ..
Eaux d'Auteuil et de Neuilly..	C	8 000	250	id.	8.70 0/0	avril oct..	155 ..
Compagnie générale des eaux	A	80.000	250	125	4 0/0	....	212 50
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille............	B	10000 parts	1/10000	150	4 0/0	avril, oct..	165 75
Pont, gare et port de Grenelle	A	7 000	1 000	id.	10 ..	....	.. ..
Pont de Rouen................	A	500	1 000	id	44 ..	janv., juill	.. ..
Ponts réunis.................	C	3.000	1 000	id	54.20 0/0	....	.. ..
Nouveaux Ponts réunis.......	C	4.000	1.000	id	54 40 0/0	....	.. ..
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Ce........	C	10 000	500	400	73 50	janv. juill.	565 ..
Compagnie franco-amér. Est	C	..	500	tout.	151 21	juin, déc	125 ..
Messageries Imp. Serv. marit	A	48.000	500	tout.	120 ..	janv. juill	770 ..
Ce cent. de transp. et de [illegible]	C	8 000	250	id	16 ..	....	50 ..
Compagnie générale maritime	A	60 000	500	250	13 50	janv. juill	150 ..
Marc Fraissinet père et fils ..	C	..	500	id	.. ..	•	430 75
Arnaud Touache fr. et Ce ..	C	..	500	id.	.. ..	•	460 ..
Armements marit. Barbey et Ce	C	..	500	tout	10 0/0	•	500 ..
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)..	C	24000 parts	300	tout	15 ..	avril. oct.	300 ..
Centre-du-Flénu..............	Civ.	5 000	1.000	id.	20 ..	....	245 ..
Pont-de-Loup-Sud............	Civ.	2.800	1.000	id.	70 ..	avril	410 ..
Montrieux-Saint-Etienne.....	Civ.	2 000	500	id.	.. ..	....	.. ..
Blanzy.......................	C	30 000	500	id.	36 ..	févr. août	725 ..
Azincourt....................	A	1 200	1/1200	id.	150 ..	....	1430 ..
Charleroi....................	A	3 [illegible]	1/3[illegible]	id.	85 ..	....	780 ..
Layon-et-Loire...............	A	1 850	1/1850	id.	.. ..	....	400 ..
Loire (quatre groupes)........	A	80 000	1/80000	id.	5[illegible] ..	avril oct.	301 25
Loire........................	A	80 000	1/80000	id	12 ..	id....	110 ..
St-Etienne...................	A	80 000	1/80000	id.	8 50	id....	140 ..
Montrambert..................	A	80.000	1/80000	id.	10 ..	id....	146 25
Rive-de-Gier.................	A	80 000	1/80000	id.	27 50	id....	290 ..
Mayenne et Sarthe..........	A	13 200	1/13200	id	34 ..	....	625 ..
Grand'Combe.................	A	24 000	1/24000	id	60 ..	janv. juil	1000 ..
Haute-Loire (anc. Société) ..	Civ.	5 500	500	id	.. ..	avril oct.	500 ..
Carmaux-Toulouse............	C	18.000	450	id.	10 ..	janv. juill	170 ..
Epinac.......................	A	2.100	1/2100	id.	100 ..	....	.. ..
Houillères réunies-s-Quaregnon	A	6.750	250	id	.. ..	....	135 ..
Charbonnages belges.........	A	30 000	500	id	30 ..	....	400 ..
Compagnie générale. Asphalte	C	8.000	500	id	.. ..	....	.. ..
Bastennes...................	C	10.000	100	id	5 0/0	15 janv. juil	100 ..
Loire, obligations anciennes...	•	4 100	1 250	id.	50 ..	....	1050 ..
— — nouvelles..	•	15 000	1 250	id.	50 ..	févr. août	1000 ..
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne.........zinc.	A	90 000	50	tout.	25 ..	mai, nov.	387 50
Nouvelle-Montagne.......zinc.	A	3 000	1.000	id.	100 ..	....	1050 ..
Stolberg et Westphalie, priv. zinc	A	40 000	375	id.	5 0/0	octobre	320 ..
— non priv. zinc	A	40.000	375	id.	.. ..	id.....	100 ..
Corphalie...............zinc.	A	5 500	1 000	id.	70 ..	....	1047 50
Bleyberg-ès-Montzen.....zinc.	A	5 500	500	id	.. ..	1er juin...	.. ..
Eschweiler, priv.........zinc	A	8 500	375	id	5 0/0	janv. av..	.. ..
— non priv.....zinc.	A	6 500	375	id	.. ..	id.....	.. ..
Silésie..................zinc	A	50 000	375	id.	8 43	mai, nov..	212 50
Mouzaïa (Algérie).......cuivre	C	60.000	150	id.	1 50	août.....	30 ..
Tenez (Algérie).........cuivre.	C	24.000	100	id.	.. ..	....	40 ..
Pontgibaud....plomb, argentif.	A	10.000	1/10000	id.	25 ..	....	2[illegible]0 ..
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Ce..............	C	14.000	500	tout.	47 20	sept. mars	550 ..
[illegible]eplemes..............	C	40 000	250	id.	.. ..	avril. oct.	.. ..
Cérolite.....................	C	75.000	100	90	1 75	....	35 ..
Chameroy...................	C	2.000	500	id.	50 ..	juin. déc.	750 ..
Gandillot....................	C	2.300	250	id.	35 ..	....	.. ..
Christofle...................	C	4.000	500	id.	75 ..	....	.. ..

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr

DÉNOMINATION.	Catégorie	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire).....	C	28 000	500	tout.	60 ..	déc. juin	820 ..
Loire et Ardèche.............	A	4 000	1/4000	id.	500 ..	....	4120 ..
Allevard.....................	A	..	5.000	id.	.. ..	•	4000 ..
Decazeville (Aveyron)........	A	2 000	3 000	id.	200 ..	juin, déc.	3200 ..
Alais (Gard).................	A	18 000	1/18000	id.	.. ..	....	550 ..
Basse-Indre..................	C	5 000	500	id.	24 ..	avril, oct.	700 ..
Châtillon et Commentry......	C	30 000	500	id	40 ..	mars, sep	350 ..
Maubeuge (Nord).............	A	6 000	1/6000	id.	.. ..	....	470 ..
Fourchambault...............	C	30 000	1/30000	id	50 ..	....	500 ..
Marine et des Chemins de fer.	C	54.000	1/54000	id.	60 ..	mai, nov	490 ..
Horme.......................	A	10 000	1/10000	id.	.. ..	....	510 ..
Côte-d'Or...................	C	6.000	500	•	.. ..	....	520 ..
Franche-Comté..............	C	6.000	500	•	.. ..	....	400 ..
Méditerranée (forges et chant.)	A	..	400	tout	.. ..	..	800 ..
Espérance (Belgique)........	.	4 000	1 000	id	100 ..	janv. juil	1.350 ..
Monceau-sur-Sambre (Belgique)	A	10 000	500	id	62 50	avril. oct.	675 ..
Providence (Belgique)........	A	5.000	1 000	id.	150 ..	....	1 510 ..
Phénix métallurgique........	A	60 000	500	id	30 ..	janv. juill	370 ..
Sambre (Belgique)...........	A	10 000	500	id.	.. ..	....	.. ..
Sclessin.....................	C	11 000	1 000	id.	50 ..	•	1.012 50
Ougrée (Belgique)............	A	12 000	1/12000	id.	60 ..	....	650 ..
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)......	C	24000 part	1/24000	tout.	8 ..	avril. oct.	.. ..
Paris (éclairage et chauffage)	A	110 000	(1) 500	id.	40 ..	....	860 ..
Nord (Batignolles)...........	C	8 000	500	id.	40 ..	avril. oct.	500 ..
Est (Vincennes).............	C	4 000	500	id.	80 ..	....	.. ..
Versailles...................	B	1 200	500	id.	35 ..	mars sept.	300 ..
Wazemmes...................	C	2.100	416	id.	7 50	1er octobre.	175 ..
Amiens......................	C	1 700	500	id.	35 ..	janv. juill	460 ..
Comp. centrale, Lebon (8 villes)	C	15 000	500	id.	35 46	janv. juill.	515 ..
Union des Gaz...............	C	40.000	250	id	30 ..	janvier..	122 50
FILATURES.							
Maberly (Amiens)............	A	8.000	500	tout.	47 ..	septembre.	640 ..
Cohin.......................	C	40 000	500	id.	10 40	janv. juill	550 ..
Trudin (Comp. continentale) ..	C	7.350	500	id	20 ..	....	.. ..
Lainière.....................	C	4 400	500	id	35 80	....	550 ..
Pont-Remy..................	A	5.400	1/5400	id	21 ..	30 avril..	425 ..
La Foudre (rouennaise)......	C	10 000	250	125	.. ..	janv. juill.	.. ..
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	6 000	500	tout	72 ..	janv. juill.	500 ..
Glaces de Saint-Gobain......	A	4 152	1/4152	id	.. ..	....	15 000 ..
Glaces de Montluçon........	C	24.000	500	id	.. ..	....	2[illegible]0 ..
Glaces d'Oignies... (Belgique).	A	10 000	1 050	id.	62 15	avril sept	285 ..
Glaces d'Aix-la-Chapelle. Prusse	A	2 000	750	id	.. ..	avril, oct.	125 ..
Palais de l'Industrie.........	A	130.000	100	id.	3 20	....	76 25
Immeubles Rivoli............	A	250.000	100	id	5 ..	janv. juill	9[illegible] 75
Télégraphe sous-marin Manche	C	100.000	25	id.	7 0/0	mars, sept	2[illegible] ..
— Méditerranée	C	30 000	250	id.	.. ..	....	100 ..
Ce gén. de Vidanges, Richer et Ce	C	28 000	500	id	25 ..	....	100 ..
Sucreries, Raffineries de Scarpe	C	10 000	250	id.	.. ..	....	.. ..
Substances alimres, Chollet et Ce.	C	40 000	100	id.	20 ..	....	90 ..
ASSURANCES.							
Générale..................mar.	A	400	12 500	5000	.. ..	avril	24 0/0 b
Sécurité..................mar.	A	300	5 000	1/5	.. ..	....	32 0/0 b
Union des ports..........mar.	A	1.000	5 000	750	220 50	avril.	13 0/0 b
Indemnité.................mar	A	400	5.000	1000	.. ..	....	..
Lloyd français............mar.	A	1.200	5.000	1/5	110 ..	février...	10 0/0 b
Océan.....................mar	A	200	5.000	1000	.. ..	....	25 0/0 b
Chambre d'assurances.....mar	A	400	5.000	1/5	.. ..	février...	10 0/0 b
Mélusine..................mar	A	400	5 000	1/5	.. ..	mars.....	20 0/0 b
Vigie......................mar.	A	250	5 000	1000	120 ..	....	25 0/0 b
Sauvegarde...............mar.	A	250	5 000	1000	250 ..	février	15 0/0 b
Pilote.....................mar	A	250	5.000	1000	525 ..	....	..
Comp. franç. de prêts......mer.	A	250	5 000	1000	127 50	février..	..
Phare maritime............mar	A	250	5.000	1000	.. ..	....	..
Maritime..................mar	A	1 000	1 000	250	.. ..	....	..
Centrale..................mar	A	1 000	5 000	1000	250 ..	février...	22 0/0 b
Réunion...................mar.	A	1 200	5.000	1000	.. ..	id... ..	20 0/0 b
[illegible]...................mar	A	200	5.000	1000	130 65	févr. août	..
Générale..................inc.	A	400	5.000	tout.	.. ..	avril.. ..	700 0/0 b
Phénix....................inc.	A	4.000	1 000	id.	200 ..	mai, nov.	220 0/0 b
Nationale.................inc.	A	2.000	5 000	1/5	.. ..	mars.....	166 0/0 b
Union.....................inc.	A	2.000	5.000	1/5	400 ..	avril....	88 0/0 b
Soleil.....................inc.	A	1 000	6 000	1/5	600 ..	id....	115 0/0 b
France....................inc.	A	2 000	5 000	1/5	.. ..	id.	50 0/0 b
Urbaine...................inc.	A	1.000	5.000	1/5	400 ..	id......	102 0/0 b
Providence................inc.	A	2.000	2 500	500	.. ..	id......	60 0/0 b
Aigle.....................inc.	A	400	5 000	2000	.. ..	id......	25 0/0 b
Paternelle................inc	A	3.000	1 000	400	.. ..	id.. ..	pair.
Confiance.................inc.	A	800	5.000	1000	.. ..	id.....	7 1/2 0/0
Nord......................inc.	A	2.000	1 000	200	20 ..	id......	12 0/0 b
Générale..................vie.	A	400	7.500	tout.	2025 ..	t. les 3 ans	1912 50
Nationale.................vie	A	3 000	5 000	1/5	300 ..	t. les 4 ans	28 0/0 b
Union.....................vie.	A	2 000	5.000	1/6	120 ..	t. les 2 ans.	15 0/0 b
Phénix....................vie.	A	800	5.000	1000	150 ..	id......	3 0/0 p
Paternelle................vie.	A	6 000	500	100	.. ..	avril.....	5 0/0 b
Conservateur..............vie.	A	1 000	1 000	500	.. ..	....	•
Impériale.................vie.	A	1.000	500	250	.. ..	....	•
Générale..................grêle		2.000	5.000	1000	.. ..	avril......	9 0/0 b

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. — COURS DU 30 MAI AU 5 JUIN

Longueur expl.	Longueur totale	Durée	Nombre des actions	Valeur	Sommes versées	Revenu de chaque act. dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes
705	701	99	400,000	400	tout	36 fr. pour 185[illegible]	juillet 1856	Nord
95[illegible]	10[illegible]	99	300 000	500	tout	41 fr. pour 185[illegible]	avril 1857	Ouest
1144	1771	99	600,000	500	tout	84 fr. pour 185[illegible]	avril 1857	Orléans
1279	1892	99	250 000	500	tout	74 fr. pour 18[illegible]	mai 1857	Est
491	904	99	265 000	500	tout	64 fr. pour 185[illegible]	juillet 1856	Paris à Lyon
1·9	231	99	80 000	500	17	5 0/0	juillet 1857	Lyon à Genève
551	621	99	90 000	500	tout	47 fr. pour 1856	mai 1857	Lyon à la Méditerr.
113	400	99	134 000	500	tout	10 fr	juillet 1856	Midi
•	•	•	30 000	500	50	•	juillet 1856	Midi nouvelles
52	52	99	15 000	500	tout		•	Bordeaux à la Teste
445	1·5	99	224 000	500	100	4 0/0	juillet 1856	Grand-Central
56	98	99	58 000	500	200	4 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Gren.
	54	99	26 000	500	tout	4 0/0	avril	Béziers à Graissessac
•	140	99	12 000	500	[illegible]	4 fr 25	janvier 1856	Ardennes et Oise
1077	1476	92	400 000	500	[illegible]	[illegible]	juillet 1856	Chemins autrichiens
••	1012	90	300 000	500	[illegible]	11 fr 90	•	François-Joseph
4·2	1071	99	315,500	500	[illegible]		•	Lombards-Vénitiens
279	415	99	240,000	500	15[illegible]	•	janvier 1857	Saragosse
•	619	9[illegible]	175,000	500	15[illegible]	5 0/0	•	Romains
•	85	99	100 000	500	200	4 1/2	décemb. 18[illegible]	Victor-Emmanuel
84	205	99	72,000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Central suisse
46	24·	99	30 000	500	250	•	juin 1856	Ouest suisse
11	14	99	7 000	250	250	5 0/0	15avril 15oct.	Tarragone à Reus

Noms des lignes	Samedi 30 Compt.	Samedi 30 Terme	Lundi 1 Compt.	Lundi 1 Terme	Mardi 2 Compt.	Mardi 2 Terme	Mercredi 3 Compt.	Mercredi 3 Terme	Jeudi 4 Compt.	Jeudi 4 Terme	Vendredi 5 Compt.	Vendredi 5 Terme
Nord	957 50	960 ••	962 50	962 50	962 50	965 ••	963 75	962 50	960 ••	960 ••	960 ••	96[illegible]
Ouest	760 ••	767 50	762 50	761 25	• ••	• ••	770 ••	770 ••	771 25	775 ••	772 50	775 ••
Orléans	1473 50	1472 50	1475 ••	1475 ••	1462 50	1462 50	1460 ••	1460 ••	1460 ••	1460 ••	1460 ••	1462 50
Est	750 ••	746 25	745 ••	743 75	745 ••	743 75	735 ••	730 ••	723 50	730 ••	752 50	750 ••
Paris à Lyon	1490 ••	1491 25	1490 ••	1492 50	1475 ••	1472 50	1475 ••	1456 25	1475 ••	1475 ••	1470 ••	1472 50
Lyon à Genève	757 50	757 50	• ••	• ••	• ••	• ••	732 50	730 ••	730 ••	730 ••	• ••	• ••
Lyon à la Méditerr.	• ••	1905 ••	1900 ••	1900 ••	1900 ••	1900 ••	1887 50	1875 ••	1885 ••	1890 ••	• ••	• ••
Midi	775 ••	775 ••	770 ••	770 ••	761 75	762 50	735 ••	740 ••	735 ••	745 ••	748 75	747 50
Midi nouvelles	740 ••	• ••	735 ••	731 25	742 50	742 50	735 ••	735 ••	737 50	740 ••	740 ••	740 ••
Bordeaux à la Teste	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
Grand-Central	625 ••	621 25	625 ••	625 ••	626 25	621 25	620 ••	620 ••	621 ••	621 25	620 ••	622 50
St-Rambert à Gren.	• ••	• ••	521 ••	• ••	500 ••	500 ••	• ••	• ••	520 ••	520 ••	522 50	527 50
Béziers à Graissessac	520 ••	515 ••	515 ••	515 ••	• ••	• ••	510 ••	512 50	• ••	• ••	501 50	500 ••
Ardennes et Oise	• ••	• ••	555 ••	• ••	[illegible]	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	505 ••	• ••
Chemins autrichiens	687 50	682 50	685 ••	685 ••	678 75	675 ••	685 ••	687 50	671 25	675 ••	677 50	• ••
François-Joseph	• ••	• ••	492 50	• ••	492 50	• ••	• ••	• ••	492 50	• ••	495 ••	• ••
Lombards-Vénitiens	642 50	• ••	635 ••	• ••	627 50	• ••	617 50	• ••	625 ••	• ••	625 ••	• ••
Saragosse	487 50	• ••	482 50	• ••	477 50	• ••	470 ••	• ••	477 50	• ••	475 ••	• ••
Romains	517 75	• ••	516 25	• ••	510 ••	• ••	505 ••	• ••	509 ••	512 50	505 ••	• ••
Victor-Emmanuel	520 75	520 ••	520 ••	• ••	[illegible]	• ••	[illegible]	525 ••	• ••	• ••	521 50	520 ••
Central suisse	485 ••	• ••	480 ••	• ••	48[illegible]	• ••	483 75	• ••	485 ••	• ••	485 ••	• ••
Ouest suisse	457 50	• ••	450 ••	• ••	450 ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	450 ••	• ••
Tarragone à Reus	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'oblig.	Durée et amortiss.	[illegible]	Sommes pay. à ce jour	Prix de rembours.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	30	1	2	3	4	5
1852-1854	375 000	75 ans	3[illegible]	tout	500	[illegible]	15 ••	janvier juillet	Nord	282 50	281 25	281 2[illegible]	282 50	281 25	281 2[illegible]
1845	2 303	10 —	35[illegible]	tout.	500		•• ••		Nord-Boulogne						
•	11 445	88 —	•	tout.	562 50	•	16 87 1/2	D°	Nord-Charleroy	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1852.	8[illegible] 000	50 —	[illegible]	tout.	1.250	[illegible]	5[illegible] ••	avril octobre	Paris à Lyon	• ••	975 ••	975 ••	975 ••	975 ••	975 ••
1855.	160,000	9[illegible] —	250	tout.	500	[illegible]	1[illegible] ••	D°	D° (nouvelles)	275 ••	275 ••	275 ••	275 ••	27[illegible]	27[illegible]
1852	120 000	99 —	500	tout.	625	D°	25 ••	D°	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	471 25	• ••	470 ••	475 ••	475 ••	4[illegible]
1853	1[illegible] 000	99 —	350	tout.	500	D°	15 ••	janvier juillet	D° Nouvelles 3 0/0	281 25	281 25	282 50	287 50	• ••	287 50
1853.	265 025	96 —	500	tout.	650	avril.	25 ••	juin décembre	Est	468 25	45[illegible]	465 ••	• ••	465 ••	465 ••
1854.	120 000	94 —	270	250	[illegible]	mars,	15 ••	janvier juillet,	D° (nouvelles)	270 25	25[illegible]	270 ••	284 7[illegible]	287 50	288 7[illegible]
•	2 775	47 —	•	tout.	1 250	•	50 ••	avril octobre.	Strasbourg Bâle	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
•	21 000	50 —	•	tout.	625	•	25 ••	janvier juillet	D°	487 50	• ••	• ••	487 50	• ••	• ••
1855.	600 000	98 —	2[illegible]	tout	500	[illegible]	15 ••	D°	Ouest nouvelles	2[illegible]5 ••	278 75	276 25	276 25	271 75	273 [illegible]
1842	8,868	47 —	1,125	tout.	1.250	décembre	50 ••	D°	Paris à Orléans 1842	• ••	• ••	• ••	1010 ••	• ••	• ••
1848	11 3[illegible]0	40 —	•	tout.	1.250	D°	50 ••	D°	D° Nouvelles 1848	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1852.	13[illegible] 000	9[illegible] —	•	tout.	500	•	15 ••	D°	D° 3 0/0	276 25	276 ••	276 25	276 25	271 ••	273 7[illegible]
1851.	131 607	99 —	[illegible]00	tout.	500	décembre	2[illegible] ••	D°	Grand-Central	• ••	2[illegible] ••	280 ••	280 ••	• ••	277 50
1855.	134 200	99 —	2[illegible]0	tout	500	décembre.	15 ••	D°	D° nouvelles	[illegible]	272 50	275 ••	273 75	275 ••	273 7[illegible]
1853	102 414	99 —	500	tout.	625	D°	25 ••	D°	Rhône et Loire	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1853	63 643	99 —	[illegible]	tout.	500	D°	15 ••	D°	D° 3 0/0	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1855	87,719	98 —	285	tout.	500	D°	15 ••	D°	Lyon à Genève	275 ••	275 ••	275 ••	275 ••	275 ••	275 ••
1855	1[illegible] 000	90 —	275	•	500	septembre.	15 ••	septembre mars	Autrichiens	276 25	276 25	2[illegible]0 25	275 ••	275 ••	• ••
1856.	1[illegible]8 500	98 —	2[illegible]0	tout	500		15 ••	[illegible] juillet.	Midi	2[illegible]0 ••	280 ••	280 ••	280 ••	278 75	278 ••
1856.	1[illegible]0 000	97 —	2[illegible]	•	500		15 ••	[illegible] juillet	Lyon-Bourbonnais	275 ••	272 75	275 ••	275 ••	275 ••	27[illegible]
1854	4 200	62 —	250		500	25 janvier	15 ••	1er avril 1er octobre	Tarragone à Reus	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1856.	667	62 —	250	•	500	•	15 ••	1er février 1er août	D°	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 29 mai au 5 juin 1857. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	[illegible]	[illegible]	1	2	3
Nord	[illegible]	[illegible]	9[illegible] •• à 9[illegible] ••	962 •• à [illegible]	9[illegible] 25 à 962 50
Est	730 •• à 742 50	72[illegible] 50 à 7[illegible] ••	72[illegible] 50 à 7[illegible] ••	7[illegible]0 •• à 738 75	736 25 à 723 50
Est nouvelles	717 50 à 722 50	715 •• à 721 25	71[illegible] •• à 720 25	71[illegible] •• à 71[illegible] ••	70[illegible] •• à 710 ••
Orléans	1450 •• à 1460 ••	14[illegible] •• à 14[illegible] ••	1425 •• à 1475	14[illegible] •• à 14[illegible] ••	1400 •• à 14[illegible]0 ••
Lyon	1460 •• à 1465 ••	[illegible]	1465 •• à 1472 [illegible]	14[illegible] •• à 14[illegible] ••	14[illegible] 50 à 14[illegible] 75

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination	Samedi 30 Comptant	Samedi 30 Terme	Lundi 1 Comptant	Lundi 1 Terme	Mardi 2 Comptant	Mardi 2 Terme	Mercredi 3 Comptant	Mercredi 3 Terme	Jeudi 4 Comptant	Jeudi 4 Terme	Vendredi 5 Comptant	Vendredi 5 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0	69 50	69 35	69 25	69 25	69 10	69 25	69 45	69 ••	68 85	69 20	69 20	69 20
Rentes 4 1/2 0/0	92 ••	91 80	91 40	•• ••	91 85	•• ••	91 ••	•• ••	91 40	•• ••	91 95	•• ••
Emprunt 3 0/0	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••
Emprunt 4 1/2 0/0	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••
Banque de France, jouiss., juillet 1856	4[illegible] ••	• •	4125 ••	• •	4100 ••	• •	4500 ••	• •	4150 ••	• •	4500 ••	• •
Comptoir national d'escompte, jouiss. janvier 1856	697 50	• •	697 50	• •	700 ••	• •	700 ••	• •	700 ••	• •	690 ••	• •
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss. juillet	5[illegible] ••	5[illegible]0 ••	• ••	• •	• ••	• •	560 ••	• •	• ••	• •	• ••	• •
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre	445 ••	• •	440 ••	• •	442 ••	• •	440 ••	• •	440 ••	• •	440 ••	• •
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	• ••	• •	3[illegible]5 ••	• •	395 ••	• •	395 ••	• •	395 ••	• •	395 ••	• •
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	90 ••	• •	9[illegible] ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	90 ••	• •	90 ••	• •
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° d°	8[illegible] ••	• •	82 50	• •	81 50	• •	•• ••	• •	82 50	• •	82 50	• •
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai	• •	• •	9[illegible]0 ••	• •	• •	• •	• ••	• •	• •	• •	• ••	• •
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1856	1270 ••	1270 ••	1272 50	1270 ••	1250 50	1247 50	1215 ••	1205 ••	1200 ••	1207 50	1210 ••	1207 50
Ville de Paris, obligations 1852, jouiss. juillet 1856	• ••	• •	1090 ••	• •	• ••	• •	1085 ••	• •	1085 ••	• •	1080 ••	• •
d° d° 1855, tout payé jouiss. mars 1857	387 50	• •	387 50	• •	387 50	• •	387 50	• •	387 50	• •	389 50	• ••
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	93 3/4	• •	94 •/•	• •	94 1/8	• •	93 7/8	• •	94 1/4	• •	94 3/8	• •
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1856	98 1/4	• •	98 1/4	• •	97 1/2	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	98 1/8	• •
Piémontais, 5 0/0 jouiss., juin 1856	91 ••	• •	90 75	• •	91 25	• •	91 25	• •	91 25	• •	91 25	• •
— 3 0/0 jouiss., juillet 1856	•• ••	• •	54 50	• •	54 50	• •	54 50	• •	•• ••	• •	•• ••	• •
Autrichien, 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1856	90 ••	• •	•• ••	• •	90 •/•	• •	90 •/•	• •	89 1/2	• •	•• •/•	• •
Emprunt Romain, jouiss., juin 1855	89 1/2	• •	88 3/4	• •	88 3/4	• •	•• •/•	• •	88 1/4	• •	88 •/•	• •
Espagne différ. convert. jouiss., juillet	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1856	41 •/•	• •	41 •/•	• •	41 •/•	• •	•• •/•	• •	41 •/•	• •	42 •/•	• •
d° intérieure d°	•• •/•	• •	38 3/4	• •	•• •/•	• •	38 3/4	• •	38 5/8	• •	38 •/•	• •

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Ce, RUE BERGÈRE, 20.

LE DIRECTEUR, C. DEVINA.

Digitized by Google

N° 875 — 16e ANNEE. — N° 24 — SAMEDI, 12 JUIN 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

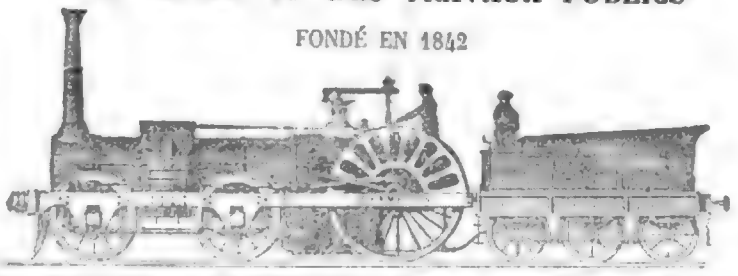
DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :
Paris.. ..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger ..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :
Corps du Journal (la ligne) 2fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELLEY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, 1, Northfolk street, Strand, and 1, Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Le Conseil de gérance de la Caisse générale des chemins de fer prévient les actionnaires qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le jeudi 10 septembre prochain, à huit heures du soir, rue de Richelieu, 99, conformément à l'article 37 des statuts.

Cette assemblée a pour but de recevoir communication de la démission de M. J. Mirès, l'un des membres du Conseil de gérance, et de prendre, s'il y a lieu, toutes mesures conformes à l'art. 44 des statuts.

Aux termes de l'art. 35 des statuts, l'assemblée extraordinaire doit être composée des deux cents plus forts actionnaires qui se seront fait inscrire sur le registre de la Société, en déposant leurs actions dans la Caisse sociale, dans les deux mois qui précèdent la confection de la liste, laquelle doit être arrêtée, par le conseil de gérance, un mois avant le jour fixé pour la convocation.

En conséquence, ceux de MM. les actionnaires qui désirent faire partie de l'assemblée générale, sont invités à se faire inscrire et à déposer leurs titres avant le lundi 10 août prochain, tous les jours, de dix heures à quatre heures, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99.

MM. les actionnaires dont les titres sont *déposés* dans la caisse de la Société qui désirent assister à l'assemblée convoquée pour le 10 septembre, sont invités à se faire inscrire, *avant le* 10 *août*, sur le registre ouvert au siége social.

Passé ce délai, leur inscription ne pourra plus être admise.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 601. — Chemins de fer autrichiens, 602. — Lettre adressée au gérant de la *Semaine financière*, 603. — Chemins de fer Grand-Central, 604. — Chemins Lombard-Vénitiens, 604. Société générale du crédit en Espagne, 604. — Société du crédit mobilier espagnol, 605. — Banque de France. Nomination de M. de Germiny, 605. — Situation de la Banque de France, 605. — Chemins de fer d'Italie, rectification, 605. — Avis aux actionnaires, 605. — Société I. R. P. des chemins de fer Lombard-Vénitiens et de l'Italie centrale. Rapport du Conseil d'administration, 606. — Compagnie générale de crédit en Espagne. Rapport du Conseil d'administration, 610. — Chemins de fer de Lyon à Genève, tableaux, 613, 614. — Société des ingénieurs civils, 615. — Crédit foncier de France, tirage trimestriel des lots, 616. — Ordonnances rendues par M. le préfet de police, 616, 617. — Forges, 617. — Recettes, 618, 619. — Annonces, 620. — Chronique de la bourse, 621. — Cours des valeurs industrielles, 622. — Tableau de la bourse, 623.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La physionomie de la Bourse s'est modifiée sous l'influence d'achats importants en fonds publics. La rente, après avoir fait 68 75, a clôturé à 68 65. La nomination de M. de Germiny comme gouverneur de la Banque de France, en remplacement de M. le comte d'Argout, démissionnaire, a, jusqu'au jeudi 12 juin où le mouvement de hausse s'est définitivement dessiné, concouru à l'amélioration de la rente. On a dit à cette occasion que l'intérêt des bons du Trésor serait réduit. Cela nous a paru peu probable, parce que l'Etat, qui n'a retiré de la prolongation du privilége de la Banque d'autre avantage qu'une somme de 100 millions, n'irait pas exposer le résultat acquis, en réduisant le taux d'escompte des bons du Trésor.

Un journal spécial a essayé d'expliquer les causes de la dépréciation des valeurs sur notre marché ; d'après lui, le capital disponible de la France, depuis 1853, ayant été employé en entreprises diverses, en emprunts pour la guerre et en partie pour suppléer l'insuffisance de nos récoltes, il en résultait une absorption de capital qui a diminué d'autant les ressources disponibles.

D'abord, quant aux entreprises diverses et aux emprunts, cette absorption de capital est plus apparente qu'effective, car ces entreprises et ces emprunts ont donné lieu à une création de valeurs qui se négocient couramment. Par conséquent, le capital employé se trouve représenté par des valeurs productives d'intérêt, ce qui constitue une richesse mobilière ; par conséquent, le capital employé ou payé s'est reconstitué sous une autre forme : ce n'est qu'un déplacement. La seule dépense improductive et qui donne une perte réelle, c'est celle occasionnée par l'insuffisance de nos récoltes. Depuis 1853, nous avons dû acheter à l'étranger une grande partie de nos denrées alimentaires et les soies nécessaires à notre fabrication, et nous n'avons même pas eu la compensation de nos exportations de vins, puisque sous ce rapport aussi notre récolte a souffert par la maladie de la vigne.

Le coupon détaché le 7 a laissé la rente à 67 80, et depuis lors elle s'est maintenue entre 67 50 et 68 jusqu'à mercredi, où elle atteint à 68 15. Mais à la fin de la bourse de jeudi, des achats de prime fin prochain, et sur une grande échelle, ont fait faire à la coulisse le prix à 68 30, et dans la bourse de vendredi on a atteint le cours de 68 65, ce qui, avec le coupon de 1 fr. 50 c., fait 70 15. Or, le prix de compensation, y compris le

Digitized by Google

report, a été, le 1er juin, de 69 60 ; l'amélioration serait donc de 55 c. depuis le 1er juin.

Les actions de chemins de fer donnent lieu à peu d'affaires, et malgré la perspective de très-beaux revenus pour 1857, les capitaux ne les recherchent pas beaucoup. Cependant le Lyon et la Méditerranée se soutiennent par la perspective de la division des titres et à cause de l'émission des actions nouvelles complémentaires du capital. On sait que le capital sera désormais de 800,000 actions, dont 107,000 sont laissées en réserve pour satisfaire aux engagements pris avec la Compagnie de Lyon à Genève. Il reste donc pour représenter la fusion de Paris à Lyon et de Lyon à Marseille 693,000 actions ; savoir :

Actions représentatives du capital actuel des deux grandes Compagnies . .	577,500
Actions à créer et qui seront accordées, par préférence, aux actionnaires actuels, à raison d'une pour cinq.	115,500
Total égal . .	693,000

Ce qui, en admettant l'émission au pair, donnerait les résultats suivants :

Cinq actions nouvelles de la Compagnie, en prenant, par exemple, le cours de la Méditerranée à 1,880 fr. (on sait que les actions de la Méditerranée se dédoublent), coûteraient.	4,700 fr.
c'est-à-dire 940 fr. par action.	
Une action nouvelle au pair coûtera	500
Total pour les six actions. .	5,200

La moyenne du prix de l'action serait donc de 866 fr. 66 c.

Quant au revenu, en supposant que l'action actuelle de la Méditerranée donne, pour l'année 1857, environ 140 fr. par action, soit pour 90,000 actions anciennes, 12,500,000 »

Et que l'action de Lyon donne 100 fr., soit, pour 265,000 actions anciennes, 26,500,000 »

Le produit total sera de 39,000,000 »

qui, divisés entre les 693,000 actions, donneraient environ 56 fr. par action nouvelle ayant coûté 866 fr.

Nous donnons ce calcul comme un simple aperçu, puisqu'il repose sur l'hypothèse que les actions nouvelles seront émises au pair.

Le compte rendu de la Banque a été publié ce matin : l'encaisse métallique est monté à 284 millions : c'est une augmentation de 51 millions sur le mois dernier. Le portefeuille de Paris et des succursales s'élève à 499 millions ; le mois dernier il était à 533 ; c'est une diminution de 34 millions.

L'émission des billets au porteur n'est que de 569 millions, ce qui est bien peu élevé, comparativement à un encaisse de 284 millions. Le compte courant du Trésor est créditeur de 113 millions ; c'est une augmentation de 32 millions sur le mois dernier.

Il est probable que la situation favorable de l'encaisse métallique a occasionné le mouvement de reprise qui a eu lieu sur la rente jeudi et vendredi, et qui, sans doute, a donné naissance au bruit d'une réduction du taux de l'escompte et du taux des bons du Trésor ; mais tant que la situation de la place de Londres ne sera pas sensiblement modifiée, il n'y aura probablement aucun changement à Paris.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68 30, ferme à 69 35.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 91 90, ferme à 92 40.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Bourbonnais,	120.7 0/0.
Midi,	50.1 0/0.
Méditerranée,	38.2 0/0.
Lyon,	24.5 0/0.
Ouest,	23.3 0/0.
Nord,	16.0 0/0.
Orléans,	10.2 0/0.

Diminution kilométrique.

Est,	7.9 0/0.

C. Devinn.

Résultats comparés du bilan de la Banque de France.

1857.	Espèces.	Portefeuille.	Avances sur effets publics	Avances sur chemins de fer.	Avanc. au trésor et bons.	Billets en circulation.	Comptes-courants du Trésor.	Comptes-courants particuliers.
mois.	millions.	millions.	millions.	millions.	millions	millions.	millions.	millions
Janvier 1857,	191	566	31	23	40	612	76	464
Février,	195	529	28	21	40	593	80	441
Mars,	222	504	25	20	40	580	103	429
Avril,	235	519	29	29	40	594	69	430
Mai,	233	533	30	19	»	583	81	446
Juin,	**284**	**499**	**26**	**17**	»	**569**	**113**	**443**
Augmentation :	51	»	»	»	»	»	32	»
Diminution :	»	34	4	2	»	14	»	4

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	5 Juin.	12 Juin.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0.....	69 35	68 65	» »	» 70
CONSOLIDÉS.....(1)	94 5/8	93 1/4	» »/»	» 3/8
CRÉDIT FONCIER...	» »	565 »	» »	» »
CRÉDIT MOBILIER..	1207 50	1175 »	» »	32 50
COMPT. D'ESCOMPTE	690 »	697 50	7 50	» »
ORLÉANS	1462 50	1470 »	7 50	» »
NORD.....	970 »	980 »	10 »	» »
EST ANCIEN.....	740 »	740 »	» »	» »
EST NOUVEAU.....	725 »	720 »	» »	5 »
LYON.....	1472 50	1480 »	7 50	» »
MÉDITERRANÉE....	1885 »	1910 »	25 »	» »
MIDI	747 50	765 »	17 50	» »
OUEST	775 »	776 25	1 25	» »
GRAND-CENTRAL...	622 50	630 »	7 50	» »
GENÈVE.....	737 50	740 »	2 50	» »
CH. AUTRICHIENS..	675 »	647 50	» »	27 50
SAINT-RAMBERT....	597 50	597 50	» »	» »
VICTOR-EMMANUEL..	520 »	545 »	25 »	» »

(1) Ex-divid.

M. le comte d'Argout, après une longue et laborieuse carrière, a donné sa démission de gouverneur de la Banque de France, et, par décret du 10 juin, l'Empereur l'a nommé gouverneur honoraire de la Banque.

Par décret du 10 juin, M. le comte de Germiny a été nommé gouverneur de la Banque de France.

M. le comte d'Argout laissera un renom durable dans la série des gouverneurs de la Banque de France. Personne n'oubliera ce ton exquis, cette prudence consommée et cette application si heureuse des qualités de l'homme politique aux affaires de finance.

M. de Germiny, ancien ministre des finances et ancien receveur général, avait accepté en 1854 la direction du Crédit foncier de France, mais c'était là pour l'intelligence élevée et l'expérience éprouvée de M. de Germiny une situation un peu passive. Dans sa nouvelle position, il va pouvoir rendre au crédit des services plus efficaces que ceux qu'il pouvait rendre au Crédit foncier. Sa nomination au gouvernement de la Banque de France lui permettra d'utiliser les connaissances qu'il a acquises dans les diverses et éminentes fonctions qu'il a remplies avec talent.

C. Devinn.

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Nous disions dans notre dernier numéro que l'exagération de la hausse sur quelques valeurs était une des causes qui avaient le plus

Digitized by Google

contribué à jeter le découragement dans l'esprit des capitalistes et en partie amené l'atonie sur notre marché.

Les chefs de nos grands établissements financiers, ceux qui fondent les grandes Compagnies financières ou industrielles, ne savent pas toujours résister à la satisfaction que leur donne la hausse de la valeur placée sous leur patronage; ils éprouvent une telle satisfaction d'amour-propre de ces mouvements de hausse, qu'ils ne songent pas assez aux pertes qu'éprouvent les porteurs lorsque la valeur, abandonnée ensuite à ses seules forces et à ses revenus réguliers, revient à son véritable niveau. On ne saurait croire combien les déceptions de cette nature sont funestes à l'industrie, et combien elles découragent les capitaux qui sont disposés à entrer dans les valeurs mobilières. En effet, lorsque les capitalistes voient les actions qu'ils possèdent baisser par une circonstance commune à toutes les autres valeurs, ils n'éprouvent aucune déception, la baisse qu'ils subissent ayant atteint également toutes les valeurs, de sorte que quelle qu'eût été celle qu'ils eussent adoptée, ils eussent subi une dépréciation analogue; mais lorsque la baisse est exceptionnelle et provient de l'exagération de la hausse que telle valeur a subie, les capitalistes accusent les hommes des pertes qu'ils ont essuyées, et la Bourse d'être un centre d'embûches au profit des habiles. L'industrie, les valeurs mobilières peuvent être ainsi privées d'un concours utile, et une atteinte morale est portée aux transactions des valeurs mobilières.

Les chemins autrichiens peuvent encore servir d'exemple aux inconvénients que présente la hausse des valeurs, quand cette hausse n'est pas justifiée par une cause régulière et normale, telle, par exemple, que les revenus.

Les chemins autrichiens ont atteint l'année dernière le cours de 950 fr. Ils sont tombés cette semaine à 630 fr., coupon détaché, ce qui représente le cours de 660 fr. et porte la baisse à 300 fr. environ. Or, comme à l'époque où le cours des autrichiens s'est élevé à 950 fr., les actions n'étaient versées qu'à 225 fr., la somme déboursée par les acheteurs à 950 fr. était de 675 fr. par action; une baisse de 300 fr. est exceptionnelle et doit avoir fait éprouver des pertes d'autant plus grandes, que, grâce au faible versement, on a pu avec une somme moindre en acheter une plus grande quantité.

Cette situation des chemins autrichiens est d'autant plus fâcheuse qu'on assure qu'elle va s'aggraver encore, car nous voici au mois de juin, époque où les recettes ont été l'année dernière si considérables par suite, dit-on, d'un transport exceptionnel de céréales. Déjà, pour l'année courante, il y a une diminution de 948,888 fr. dans la recette.

Voici du reste quelle est la situation financière de l'entreprise, telle qu'elle résulte du rapport fait à l'assemblée générale du 27 mai, rapport que nous espérons publier dans notre prochain numéro.

Le capital social est divisé en 400,000 actions de 500 fr.		200,000,000
Il a été émis, avant le 1er janvier 1857, 300,000 obligations qui ont produit. . . .		82,500,000
Il a été émis depuis le 1er janvier 1857, un nombre d'obligations qui a produit . . .		17,500,000
Enfin, la Compagnie a été autorisée à émettre une nouvelle série de 300,000 obligations, pour produire.		80,000,000
Capital total. . .		380,000,000
Sur cette somme il a été versé sur les actions, à raison de 425 fr., y compris le versement de 100 fr. échu le 10 juin.		170,000,000
Sur les obligations émises.		100,000,000
Ensemble . . .		270,000,000
Il reste donc à réaliser. . .		110,000,000
Somme égale au capital . .		380,000,000

Le dividende a été établi comme il suit, en calculant le florin à 2 fr. 50 :

Recette brute.		35,461,000
Frais d'exploitation, 51 3/5 0/0		18,332,000
Reste		17,129,000
Produits des mines, usines et domaines.		1,621,000
A répartir.		18,750,000
Intérêt à 5 0/0 sur une moyenne de versement de 240 fr. par action	4,800,000 (1)	
Intérêts des obligations . .	2,555,000 (2)	7,355,000
Reste à répartir.		11,395,000
Réserve statutaire 5 0/0 .	570,000	
Supplément de réserve. . .	870,000	1,440,000
A répartir		9,955,000
Au Conseil d'administration 3 0/0 . .	298,650	
Aux fondateurs 10 0/0. .	965,650	1,264,300
Reste net		8,690,700

Soit 21 fr. 58 par action.

Pour l'année 1857, en admettant que les recettes pour les six derniers mois de l'année égalent celles de l'année dernière, elles s'élèveront à environ. 33,000,000

En admettant 53 0/0 de frais d'exploitation.	17,500,000
La recette nette sera de . .	15,500,000
Sur ce bénéfice de. . . . . il faudra retrancher le service des obligations à 5 1/2 0/0 sur 100 millions.	15,500,000 5,500,000
Il restera net.	10,000,000

Il y aura à ajouter le produit des usines; mais il faudra retrancher la réserve, l'attribution aux administrateurs, et sans doute il sera permis de distribuer de 25 à 30 fr. par action; mais il faut considérer que le capital employé n'est encore que de 270 millions, et qu'il reste encore 110 millions à réaliser.

Du reste, les chemins autrichiens n'ont pas encore mis en exploitation toutes les sections complémentaires; on espère qu'elles seront achevées en 1858, et qu'alors les recettes présenteront de meilleurs résultats que ceux de 1857.

Indépendamment de l'accroissement des recettes produit par l'achèvement de la ligne, la Compagnie des chemins autrichiens possède d'immenses propriétés houillères, de vastes forêts, des établissements métallurgiques, dont les produits devront un jour améliorer sensiblement les revenus, et rendre à cette entreprise la prospérité qu'elle a eue en 1856, prospérité qui était alors plus apparente que réelle.

Les réflexions que nous avons cru devoir exprimer plus haut nous attireront peut-être quelques critiques; nous le regretterons pour l'industrie, car si l'on veut arrêter le courant d'idées qui s'est un moment dirigé contre les grandes entreprises d'utilité publique, il faut sévèrement moraliser l'industrie en la débarrassant des abus qui se glissent quelquefois dans la spéculation et qui la compromettent.

C. Devinck.

(1) Pour 1857, l'intérêt portera sur un versement moyen de 375 fr. pour l'année, et l'intérêt sera de 18 fr. 75 par action, soit 7,500,000 fr.

(2) Pour les obligations, l'intérêt portera sur 100 millions et s'élèvera au moins à 5,500,000. Il y aura cependant à retrancher le produit du placement des fonds.

Le Conseil d'administration des chemins de fer romains nous prie d'insérer la lettre suivante, qu'il vient d'adresser au gérant de *la Semaine financière* :

Paris, le 8 juin 1857.

A M. le gérant de la Semaine financière, *à Paris.*

« Monsieur,

» Vous avez, dans votre numéro du samedi 8 juin, publié sur la Société générale des chemins de fer romains un article dont le Conseil d'administration ne peut s'expliquer l'origine, car tous les faits qu'il relate sont purement imaginaires.

» Le Conseil d'administration dément, en conséquence, formellement toutes les énonciations de cet article.

» Ainsi, le Conseil en entier, ni son président, M. le duc de Rianzarès, ni aucun autre

de ses membres, n'a conçu la pensée et, à plus forte raison, n'a manifesté l'intention de donner sa démission.

» Aucune réunion n'a eu lieu pour agiter cette question.

» Aucune réunion n'a eu lieu pour modifier les bases de l'entreprise.

» Aucun membre du Conseil d'administration n'a sollicité l'entreprise des travaux.

» Nous vous prions, et au besoin nous vous requérons, aux termes de la loi, d'insérer la présente lettre dans votre prochain numéro.

» Par ordre du Conseil d'administration.

» *L'administrateur délégué*,

» Signé : A. Cochery. »

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL.

Assemblée générale du 11 juin.

On se rappelle qu'à la première convocation de l'assemblée générale des actionnaires, il n'y eut pas un nombre suffisant d'actions déposées, et la réunion dut être ajournée.

L'assemblée générale définitive a eu lieu hier en présence d'un grand nombre d'actionnaires, sous la présidence de M. Châtelus, vice-président du Conseil d'aministration, en remplacement de M. le comte de Morny, absent de Paris pour mission diplomatique.

La lecture du rapport du Conseil a exposé aux actionnaires la situation et l'état d'avancement des travaux, en faisant ressortir les progrès des lignes à construire, depuis le jour où elles avaient été remises entre les mains des directeurs de la Compagnie. Après avoir résumé les diverses phases par lesquelles a passé la Société depuis sa formation, le rapport expose la situation financière au 31 décembre 1856, qui se résume dans les chiffres suivants :

Compte d'établissement.

Dépenses générales. . . .	14,633,283 04
Acquisition de Saint-Germain-des-Fossés	13,500,000 00
Construction	80,596,804 87
Dépenses à payer	15,301,096 13
Total des dépenses	124,031,181 04

Capital.

Actions	100,800,000
Emprunts.	58,764,000
Total	159,564,000

Régie d'Aubin.

Dépenses générales . . .	16,172,657 24
Construction	8.097,684 13
Total	24,270,341 37

Capital.

Emprunt	13,260,000 00
Dépenses d'acquisitions et agrandissements	11,010,341 37
Total	24,270,341 37

Voici les comptes de l'exploitation pendant l'exercice 1856.

Les recettes ont été :	
Grande vitesse.	927,941 70
Petite vitesse	977,304 77
Recettes diverses . . .	52,560 33
Total	1,957,806 80
Les dépenses se sont élevées à.	2,064,366 95
Voici le détail :	
Charges de l'exploitation	344,000 »
Impôt et surveillance d'État	127,816 44
Dépenses de l'exploitation	1,592,550 51
Total égal. . .	2,064,366,95

Après la lecture du rappport il a été donné lecture du traité définitif passé entre les Compagnies d'Orléans, de Lyon, de la Méditerranée et du Grand-Central, pour le rachat de cette dernière Compagnie. Les conditions de ce rachat sont connues aujourd'hui ; nous les avons annoncées il y a déjà longtemps dans le journal ; nous avons de plus publié le mois passé, dans le numéro du 9 mai, page 462, le traité conclu le 11 avril 1857 entre les Compagnies diverses et le Grand-Central, qu'elles absorbent.

Les résolutions suivantes ont été soumises successivement à l'approbation de l'assemblée générale ; elles ont été toutes adoptées à l'unanimité.

PREMIER VOTE.

Approbation du traité de fusion de la Compagnie du Grand Central avec les Compagnies d'Orléans, de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, en date du 11 avril 157.

DEUXIÈME VOTE.

Pouvoirs à donner au Conseil d'administration pour l'exécution de ce traité.

TROISIÈME VOTE.

Pouvoirs à donner au Conseil d'administration pour la dissolution de la Société.

QUATRIÈME ET DERNIER VOTE.

Approbation du rapport et des comptes y annexés.

Sur une observation présentée par un actionnaire, le président a répondu que toutes les opérations de conversion seront probablement faites au siége de la Compagnie d'Orléans.

C. Devina.

CHEMINS LOMBARD-VÉNITIENS

Assemblée générale du 30 mai.

La première réunion générale des actionnaires de cette Société a eu lieu sous la présidence de M. le duc de Galliera.

Le rapport du Conseil d'administration expose toutes les opérations de la constitution de la Société, l'objet et les causes de la concession, et s'étend sur les services, le matériel, l'état d'avancement des travaux, etc. Nous renvoyons au rapport que nous publions plus loin.

Les comptes de l'exploitation sur un réseau de 402 kilomètres, et les recettes diverses présentent un total de 5,881,289 77 lires autrichiennes, dont il faut déduire 57,5 0/0 des produits bruts pour frais d'exploitation . . . . . 3,355,841 40 l. a.

Sur le bénéfice net de. .	2,525,448 37
il a été déduit pour intérêts.	501,402 94
Fonds de réserve . . .	101,202 25
Indemnité au Conseil .	36,140 10

Sur le reste disponible 1,886,703 08, il est distribué 6 lires par action, soit 1,875,000, l'excédant devant être reporté à l'exercice suivant.

Ainsi donc il sera distribué au 1er juillet prochain :

6 lires pour dividende et 4 l. 32 pour les intérêts.

Le rapport, après avoir soumis à l'approbation de l'assemblée la convention provisoire conclue avec le gouvernement pour remplacer la ligne de Mouza-Bergame par celle de Cassno-Bergamo, termine en exposant les motifs qui ont fait passer entre les mains d'une autre Société la concession de la ligne de Plaisance à Castel-San-Giovanni, d'une longueur d'environ 20 kilomètres.

C. Devina.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT EN ESPAGNE.

Assemblée générale.

L'assemblée générale des actionnaires de cette Société a eu lieu à Madrid sous la présidence de M. le marquis de Alcanices.

L'exercice 1856 a été de sept mois et a donné les résultats exposés dans le rapport que nous publions plus loin dans notre supplément et dont voici le résumé.

Les résultats des opérations de 1856 ont donné un bénéfice total de 16,647,139,10 réaux de vellon, dont il faut déduire :

	Réaux.
Frais généraux et de premier établissement	3,214,673 »
Intérêts payés	1,400,000 »
20 0/0 fonds de réserve. .	2,406,493 20
12 0/0 aux administrateurs.	1,155,116 72

Plus 121 réaux par action à titre de dividende et en sus des 21 réaux par action payés à titre d'intérêts, de sorte que les actionnaires ont reçu 141 réaux par action, soit 37 fr. 45.

Le Conseil a proposé et obtenu de l'assemblée l'adoption des résolutions que l'on trouvera à la fin du rapport.

C. Devina.

Digitized by Google

SOCIÉTÉ DE CRÉDIT MOBILIER ESPAGNOL.

Assemblée générale du 30 mai.

L'assemblée générale convoquée pour recevoir communication des comptes de l'exercice 1856, a eu lieu le 30 mai, sous la présidence de M. Osma.

Le rapport lu au nom du Conseil présente un bénéfice net de 7,378,838 19 réaux de vellon ; 2,736,000 réaux, pour intérêts, ont été distribués au 1er janvier à raison de 22 r. 80 c. Reste à distribuer par action 31 r. 95 c. payables au 1er juillet prochain.

C'est donc un produit total de 55 réaux 75 centièmes, soit environ 14 fr. par action.

Tels sont les résultats du premier exercice de cette Société.

C. Devina.

BANQUE DE FRANCE.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. M. le comte de Germiny (Charles-Gabriel Le Bègue), gouverneur du Crédit foncier de France, est nommé gouverneur de la banque de France, en remplacement de M. le comte d'Argout, dont la démission est acceptée.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 10 juin 1857.

NAPOLÉON.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. M. le comte d'Argout, sénateur, est nommé gouverneur honoraire de la Banque de France.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 10 juin 1857.

NAPOLÉON.

SÉNAT.

Par décret impérial en date du 9 juin, M. Mallet, vice-président du conseil général des ponts et chaussées, a été élevé à la dignité de sénateur.

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 11 juin 1857.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots	111,966,862 54	
Numéraire dans les succursales	172,786,749 »	
Effets échus hier à recevoir ce jour	2,565,263 06	
Portefeuille de Paris, dont 88,328,402 fr. provenant des succursales	214,151,088 »	
Portefeuille des succursales, effets sur place	255,232,605 29	
Avances sur lingots et monnaies	1,286,200 »	
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales	1,634,000 »	
Avances sur effets publics français	21,318 436 10	
Avances sur effets publics français dans les succursales	4,980,900 »	
Avances sur actions et obligations de chemins de fer	11,695,900 »	
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales	5,867,400 »	
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848	55,000,000 »	
Rentes de la réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750 14	
Rentes, fonds disponibles	52,189,360 83	
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000 »	
Immeubles des succursales	5,069,147 »	
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales	1,821,859 36	
Primes payées pour achats de matières d'or et d'argent	2,116,072 25	
Divers	1,087,787 68	
	967,756,981 25	

PASSIF.

Capital de la Banque	91,250,000 »	
Réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750 14	
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000 »	
Billets au porteur en circulation de la Banque	513,025,300 »	
Billets au porteur en circulation des succursales	56,058,700 »	
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales	5,206,793 37	
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales	3,682,901 »	
Compte courant du Trésor, créditeur	113,549,913 72	
Comptes courants de Paris	118,620,896 40	
Comptes courants dans les succursales	23,766,460 »	
Dividendes à payer	464,444 25	
Arrérages de valeurs transférées ou déposées	1,316,260 34	
Escompte et intérêts divers à Paris et dans les succursales	17,872,265 80	
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	1,931,788 55	
Effets en souffrance	27,839 68	
Divers	4,002,537 91	
	967,756,981 25	

Certifié conforme aux écritures.

Le gouverneur de la Banque de France,
Comte d'Argout.

CHEMIN DE FER D'ITALIE.

Dans le rapport de la Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie, inséré dans notre dernier numéro, page 592, 3e colonne, un des passages relatifs à l'augmentation du fonds social doit être lu ainsi :

« Le gouvernement piémontais a bien » voulu favoriser l'opportunité de cette » émission, en nous accordant de pouvoir » régulariser notre situation vis-à-vis de lui » comme compagnie, dans un délai de six » mois à partir du traité définitif de conces- » sion, c'est-à-dire dans huit mois de ce » jour, et ce, par la souscription de douze » millions, formant environ la moitié du ca- » pital nécessaire pour l'exécution des che- » mins de fer du Chablais et du lac Ma- » jeur. »

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Midi. — 24 juin, assemblée à 4 heures.

Ardennes et Oise. — Assemblée générale ordinaire et extraordinaire, 13 juin, à 3 heures.

Chemin d'Orsay. — 17 juin, assemblée générale à 3 heures.

Ouest suisse. — 20 juin à midi, assemblée à Morges.

Charleroi à la frontière. — 11 juillet, à midi, assemblée à Charleroi.

Rivoli. — 23 juin, assemblée à 3 heures, place Vendôme, 15.

APPELS DE FONDS.

Lombards-Vénitiens. — 1er au 15 juillet, 70 fr par obligation, dont il faut déduire le coupon de 7 fr. 50 c. payable au 1er juillet.

Madrid à Saragosse. — 1er au 15 juillet, 50 fr. par action. 1er au 15 octobre, 50 fr. — Un coupon de 5 fr. 15 c. par action sera déduit.

Chemins autrichiens. — 1er au 10 juin, 100 fr. par action ; le coupon à échoir le 1er juillet, soit 30 f., sera déduit.

Banque de crédit pour le commerce et l'industrie à Vienne. — 1er juin 40 florins.

Baxin Léon Gay. — 1er juillet 1857, 100 fr. par action (versement de novembre différé.)

Franco-Suisse. — 15 mai au 1er juin, 50 fr. par action. Le coupon sera déduit.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Caisse générale des chemins de fer. — 28 avril, 46 fr. 50 c. solde du dividende de 71 fr. 50 c. par action pour 1856.

Orléans. — 1er juillet, 25 fr. obligation 1842-58, 7 fr. 50 c. obligation 3 0/0 intérêts.

Nord. — 1er juillet, 40 fr. par action, solde du dividende 1856 de 56 fr.

Est. — 1er juin, 12 50 par obligation 5 0/0 ; 7 50 par obligation 1856.

Est. — 1er mai, 54 fr. solde du dividende 1856 de 74 fr. par action.

Lyon. — 1er avril, intérêts aux obligations 5 0/0 et 3 0/0. — 1er juillet, 53 fr. 50 c. complément du dividende 1856 de 81 fr. par action.

Méditerranée. — 15 mai, 87 fr. par action sol de du dividende 1856 de 117 fr.

Bourbonnais. — 1er juillet, intérêts aux obligations.

Ouest. — 1er juillet, intérêts 7 fr. 50 c. aux obligations 3 0/0.

Genève. — 1er juillet, 10 fr. actions ; 7 fr. 50 c. obligations, intérêts.

Saint-Rambert. — 5 juillet, 6 fr. par action, intérêts.

Crédit mobilier. — 1er juillet, 90 fr. solde du dividende 1856 de 115 fr.

Crédit foncier. — 1er mai, intérêts aux obligations. 5 fr. du dividende 1856 de 17 50.

Victor-Emmanuel. — 29 mai, 5 fr. 65 c. par action, intérêts à 1/2 0/0.

Lombards-Vénitiens. — 1er juillet, 5 fr. 16 c., soit, avec 3 fr. 70 c. déjà distribués, 8 fr. 86 c. pour 1856. 7 fr. 50 c. par obligation, intérêts.

Est de la Bavière. — 14 mai, 1 fr. 21 c. par action intérêts.

Messageries impériales. Services maritimes. — 6 juin, 20 fr. complément du dividende 1856.

Gaz de Marseille. — 4 mai, 6 fr.

Pyrénées à Madrid. — 3 fr. 50 c. par action en même temps que l'échange des certificats.

Ports de Marseille. — 4 mai, 4 fr. 50 c.

Compagnie générale des Eaux. —

Omnibus. — 1er juillet, solde du dividende de 85 fr. de 1856, soit 30 fr. par action.

Portes et Sénéchas. — 4 mai, 7 fr. 50 c. par action, solde 1856 de 15 fr. par action.

François-Joseph. — 1er juillet, 3 fr. 75 c. par action, intérêts.

Est de la Bavière. — 14 mai, 1 fr. 21 c., soit à 1/2 0/0 aux actions, intérêts.

Guillaume-Luxembourg. — 1er juillet, 1 f. 85 par action, intérêts.

Banque de Darmstadt. — 1er au 30 avril, 80 fr. dividende 1856.

Franco-Suisse. — 1er juin, 3 fr. par action, intérêts en déduction du versement.

Nord-Est suisse. — 2, 3 et 4 juillet, paiement des intérêts premier semestre.

Forges de l'Aveyron (Decazeville). — 200 fr. dividende 1856-57.

Société générale de crédit en Espagne. — 1er juillet, 31 fr. 75 c. par action.

Nouvelle-Montagne. — 1er juillet, 50 fr. première moitié du dividende 1856 ; 31 décembre, deuxième moitié.

Glaces de Montluçon. — 15 juin, 6 fr. par action à-compte sur les intérêts.

Charbonnages belges. — 15 juin 15 fr., et 15 novembre 15 fr., dividende 1856.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Ouest. — 6 juillet, remboursement du tirage du 15 décembre.

Nord. — 1er juillet 1857, remboursement du tirage du 1er mai. 1er janvier, remboursement du tirage des actions de Charleroy du 1er mai ; et 1er août, remboursement des obligations d'ancien Boulogne, sorties le 1er mai.

Bourbonnais. — 1er juillet, amortissement des 117 obligations du tirage du 28 mai.

Sambre à l'Oise. — 1er juillet 1857, remboursement de 21 obligations 1853 sorties au tirage du 10 janvier.

Canal de Briare. — 16 juin, tirage d'obligations.

SOCIÉTÉ I. R. PRIVILÉGIÉE DES CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

RAPPORT

A l'assemblée générale des actionnaires du 30 mai 1857.

Messieurs,

Les opérations dont nous avons à vous rendre compte dans cette première assemblée ont été accomplies pendant les sept derniers mois de l'année 1856 ; elles se rapportent principalement à la constitution de la Compagnie et à l'organisation des différents services. Nous aurons en outre à vous exposer les résultats obtenus jusqu'ici, soit en ce qui concerne l'établissement des lignes en exécution et à l'étude de celles à exécuter, soit en ce qui touche l'exploitation des lignes actuellement en service. Nous aurons à vous entretenir d'une modification importante à apporter dans le service de la ligne de Milan à Coccaglio, et des conditions que le gouvernement a mises à cette modification ; enfin, nous porterons à votre connaissance les incidents qui se sont produits au sujet de la ligne de Plaisance à Castel San-Giovanni.

I.

Constitution de la Compagnie. — Objet et bases de la concession.

L'acte de concession des chemins de fer Lombard-Vénitiens porte la date du 14 mars 1856 ; il a été approuvé par S. M. l'Empereur le 17 suivant.

Vers la même époque, l'Autriche, le gouvernement pontifical, les États de Modène, de Parme et de Toscane, agissant en vertu de la convention passée entre ces gouvernements le 1er mai 1851, approuvaient le traité de concession de la ligne de l'Italie centrale. L'acte de concession auquel est annexé le cahier des charges, porte la date du 17 mars 1856.

Les chemins de fer Lombard-Vénitiens se composent d'une grande ligne dirigée de Trieste sur Milan par Venise, Vérone et Brescia, et se prolongeant de Milan vers la frontière de Sardaigne ; d'une ligne de Milan à Plaisance ; d'un embranchement sur Lecco ; de trois embranchements dirigés de Milan sur Côme, Pavie et le lac Majeur ; enfin, d'un embranchement de Vérone à Mantoue et à Borgo-Forte sur le Pô : le tout formant une longueur de près de 800 kilomètres, sur lesquels 402 kilomètres étaient en exploitation à l'époque de l'acquisition.

Les parties en exploitation forment trois troncs séparés, savoir :

De Casarsa à Venise, Coccaglio et Mantoue,	327 kil.
De Treviglio à Milan,	31
De Milan à Camerlata,	44
Total,	402

La ligne principale de Trieste à la frontière du royaume de Sardaigne présente trois lacunes : la première, de Trieste à Casarsa ; la seconde, de Coccaglio à Treviglio ; la troisième, de Milan au Tessin.

La Compagnie doit payer au gouvernement une somme de 70 millions de lires autrichiennes, pour l'achat des lignes déjà exécutées, savoir :

Trois mois après la ratification du contrat, 20 millions de lires ;

Un an après l'échéance du premier paiement 10 millions de lires, et le surplus en quatre paiements annuels de 10 millions de lires chacun.

Le gouvernement autrichien a droit, en outre, à une somme de 30 millions de lires, à réaliser au moyen d'un prélèvement de moitié sur les produits nets qui excéderaient 7 0/0 du capital ; mais la Compagnie a la faculté de remplacer ce prélèvement par deux versements de 10 millions chacun, qu'elle effectuerait, l'un dans la sixième année de la concession, et l'autre dans la septième.

Les délais accordés pour la construction des différentes lignes sont de deux, trois et cinq années. La durée de la concession est de 90 ans, à partir du 1er janvier 1859.

Le gouvernement garantit un minimum d'intérêt de

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en moins.
								o/o	o/o
ORLÉANS (1).	Du 28 mai au 3 juin.....	1134	1,151,404 »	933 »	1053	891,337 »	846 »	10.2	»
NORD (1).	28 — 3 — ...	795	972,034 »	1,222 »	795	837,567 »	1,053 »	16.0	»
OUEST (1).	28 — 3 — ...	950	892,735 »	939 »	876	667,351 »	761 »	23.3	»
EST (1).	28 — 3 — ...	1279	917,028 »	716 »	1069	826,509 »	773 »	» »	7.9
LYON (1).	28 — 3 — ...	698	935,310 »	1,347 »	617	668,136 »	1,082 »	24.5	»
LYON-BOURBONNAIS (1).	28 — 3 — ...	255	235,670 »	924 »	255	103,895 »	407 »	120.7	»
MÉDITERRANÉE (1)	28 — 3 — ...	551	563,842 »	1,023 »	523	390,893 »	747 »	38.2	»
MIDI.	28 — 3 — ...	713	279,845 »	392 »	307	97,210 »	261 »	50.1	»
GRAND-CENTRAL.	28 — 3 — ...	135	48,625 »	361 »	»	»	»	»	»
LYON A GENÈVE.	28 — 3 — ...	139	63,170 »	454 »	»	»	»	»	»
			» »		»	»	»	»	»

(1) PRÉLÈVEMENT FAIT DE L'IMPOT SUR LA GRANDE VITESSE.

Digitized by Google

5 0/0, plus deux dixièmes d'amortissement, sur la somme qui aura été dépensée pour achever le réseau et le mettre en état d'être exploité.

Pendant tout le temps accordé à la Compagnie pour l'exécution des différentes lignes, elle a la faculté d'introduire, avec réduction de moitié sur les droits de douane, tous les objets destinés à la construction ou à l'exploitation des chemins de fer concédés.

Le gouvernement prend à sa charge la moitié des frais de construction du pont à construire à Plaisance sur le Pô.

Le Central-Italien se compose de trois lignes : la première, de Plaisance à Bologne; la seconde de Bologne à Pistoie, et la troisième de Reggio à la rive gauche du Pô, allant rejoindre le chemin de fer de Vérone à Mantoue et à Borgo-Forte. Ces trois lignes ont ensemble environ 280 kilomètres de longueur.

Les travaux du Central-Italien ayant été commencés par une société aujourd'hui dissoute, la nouvelle Compagnie a pris l'engagement de verser, pour indemniser cette Compagnie, dans la caisse des dépôts de Florence, une somme de 6,840,000 fr.; ce paiement devait être effectué dans le mois de juin 1856. De plus, la Compagnie devait déposer à Modène, dans le mois de juillet, un cautionnement de 5 millions de francs en obligations des chemins de fer Lombard-Vénitiens au cours du jour. Ce cautionnement lui sera rendu après l'achèvement de la ligne de Plaisance à Bologne.

Le terme de la concession est fixé à la fin de l'année 1958, comme pour le réseau Lombard-Vénitien. La ligne de Plaisance à Bologne doit être exécutée dans un délai de trois ans, à partir du 1er juillet 1856; celle de Bologne à Pistoie dans un délai de cinq ans, et celle de Reggio à la rive du Pô dans un délai de six ans.

Les cinq gouvernements garantissent à la Compagnie un minimum de revenu de 6,500,000 fr.; dans le cas où, avant l'ouverture de la ligne entière, on mettrait en exploitation une partie du chemin situé dans la plaine, les gouvernements dont cette partie de la ligne traverserait le territoire garantissent à la Compagnie un minimum de revenu net annuel de 15,000 fr. par kilomètre. Le gouvernement autrichien se porte fort pour les quatre autres gouvernements du versement des sommes auxquelles la Compagnie aura droit, en vertu de ces deux clauses du contrat.

La Compagnie jouira d'une franchise absolue pour l'introduction du matériel et de tous les objets destinés à la construction du chemin de fer, au premier établissement de ses voies et à sa mise en exploitation.

La Compagnie est libre de choisir, pour réaliser le capital du Central-Italien, les bases et les formes qui lui conviendront le mieux; mais les titres représentant ce capital seront distincts de ceux du réseau Lombard-Vénitien.

La dépense totale à faire pour l'établissement des deux réseaux a été évaluée à 300 millions de francs.

Ce capital sera réalisé comme il suit :

312,500 actions de 500 fr. l'une,	156,250,000 fr.
En obligations garanties,	143,750,000
Total,	300,000,000 fr.

Les 312,500 actions ont été émises, et l'on a émis en même temps, au cours de 275 fr., 156,250 obligations du réseau Lombard-Vénitien, de 500 fr. chacune, portant un intérêt annuel de 15 fr.

Un premier versement de 150 fr. par action, et 70 fr. par obligation, a été immédiatement effectué. Les versements suivants sur les obligations émises ont été répartis comme il suit :

70 fr. au 1er janvier 1857,

70 fr. au 1er juillet de la même année,

63 fr. au 1er janvier 1858.

Aussitôt que l'acte de concession eut reçu la sanction souveraine, les concessionnaires s'occupèrent de la formation d'une Société anonyme. Un Conseil provisoire d'administration fut établi; ce Conseil se réunit, pour la première fois, le 7 mai 1856.

Le premier versement de 20 millions de lires à faire au gouvernement autrichien et celui de 6,840,000 fr. à faire dans la Caisse des dépôts de Florence, ont été effectués dans les délais voulus. Il en a été de même du cautionnement en obligations à déposer à Modène.

II.

Organisation des divers services.

Dès le mois de juin les concessionnaires avaient choisi les chefs des différents services, dont la désignation a été ensuite approuvée et confirmée par le Conseil.

A la tête figure, avec le titre de directeur général, M. Busche, inspecteur général des ponts et chaussées de France, dont nous nous félicitons tous les jours d'avoir assuré le concours à notre entreprise.

Chacun de ses collaborateurs seconde heureusement ses efforts.

A partir du 1er septembre, les ingénieurs de la Compagnie ont pris la direction des travaux en cours d'exécution sur le réseau Lombard-Vénitien.

Le service de l'exploitation a commencé à se faire pour le compte de la Compagnie, le 1er juin, tout en continuant à être dirigé par l'ancienne administration. Cet état de choses s'est continué jusqu'au 30 septembre, et à partir du 1er octobre, la Compagnie a pris la direction du service.

Le 20 octobre, les bureaux de la direction générale ont été établis à Vérone. La nouvelle administration s'est immédiatement occupée de l'organisation définitive du personnel des divers services et de celle de la comptabilité.

III.

Etudes et travaux.

1° RÉSEAU LOMBARD-VÉNITIEN.

Aussitôt que les ingénieurs de la Compagnie ont été mis en possession du service, ils ont commencé les études sur toutes les lacunes de la grande ligne qui s'étend de Trieste à la frontière du royaume de Sardaigne. En même temps, ils ont fait continuer les travaux d'exécution entre Coccaglio et Bergame, sur une longueur de 30 kilomètres. A la fin de l'année, les terrassements de cette section étaient presque achevés et les ouvrages d'art fort avancés, à l'exception du viaduc de l'Oglio et du pont sur le torrent Morla, près de Bergame. On a maintenant la certitude de terminer tous ces travaux dans le mois de juin ou de juillet de cette année.

L'étude la plus urgente était celle du tracé à suivre entre Coccaglio et Treviglio. La section de Treviglio à Milan a été livrée à l'exploitation au mois de février 1846; celle de Vérone à Coccaglio dans le mois d'avril 1854. Il reste donc entre Coccaglio et Treviglio une lacune à remplir. L'existence de cette lacune est très-gênante pour le public; elle est en même temps très-préjudiciable pour la Compagnie, parce qu'elle l'oblige à avoir deux services d'exploitation séparés, et parce qu'elle empêche la circulation des voyageurs et des marchandises de prendre sur le chemin de fer tout le développement dont elle est susceptible. Aussi, l'un des premiers soins de la Compagnie a-t-il été de recourir au gouvernement pour en obtenir une décision qui la mît à même de réunir le plus promptement possible les deux tronçons séparés.

L'acte de concession portait que la Compagnie exécuterait une ligne de Coccaglio à Monza par Bergame, avec embranchement sur Lecco; qu'elle ne serait pas obligée de prolonger la ligne déjà exploitée entre Milan et Treviglio, et qu'il serait statué par le gouvernement sur la destination ultérieure de cette dernière ligne, d'après la proposition que la Compagnie sera tenue de présenter à ce sujet dans le courant de l'année 1857.

Il paraissait résulter de cette disposition que le gouvernement avait renoncé à joindre Coccaglio à Treviglio par une ligne directe, et que la grande ligne de Trieste à Milan devait arriver à cette dernière ville en passant par Bergame et Monza. Il avait même été formellement promis à la ville de Bergame qu'elle serait placée sur la ligne principale.

Cependant la ville de Milan réclamait vivement l'exécution du tracé direct, qui aurait diminué la longueur du tracé, entre Milan et Venise, de 15 kilomètres environ. L'adoption de ce tracé direct ne paraissait pas compatible avec les promesses faites à la ville de Bergame; mais la lutte entre les deux villes, qui avait déjà retardé pendant si longtemps la solution de cette importante question, pouvait occasionner encore de fâcheux retards.

D'un autre côté, la ligne de Bergame à Monza devait traverser l'Adda sur un très-grand viaduc, dont la construction aurait exigé au moins deux années. Dans cette situation, la Compagnie crut devoir proposer de joindre simplement Bergame à Cassano ou à Treviglio, c'est-à-dire à un point de la ligne principale où l'Adda est déjà franchi. Sur cette direction, les travaux à exécuter étaient peu considérables et pouvaient être achevés en huit ou dix mois au plus; la dépense à faire était notablement diminuée, et la distance à parcourir était à peu près la même que celle du tracé de Monza; mais le principal avantage qui devait résulter du choix de cette direction était de réduire à quelques mois seulement le temps nécessaire pour établir la continuité sur la ligne de Venise à Milan : aussi avons-nous pensé qu'il convenait d'accepter sans hésitation les conditions que le gouvernement mettait à cette solution, et dont il sera question dans un autre paragraphe de ce rapport.

Nous nous contenterons de dire ici que grâce aux soins et à l'heureuse entremise de M. le secrétaire général de la Compagnie, M. Charles Bingler, un arrangement a pu être réalisé entre les deux villes intéressées et agréé par le gouvernement, vers la fin de novembre. Le projet, qui avait été rédigé d'avance pour la construction de la ligne de Bergame à Cassano, a été immédiatement soumis au gouvernement qui en a autorisé l'exécution. Les travaux ont été commencés le mois de janvier; ils seront terminés au mois d'août.

Le projet de la ligne de Milan à la frontière du Piémont et celui de la section d'Udine à Casarsa, comprenant le grand pont du Tagliamento, ont été soumis au gouvernement dans le mois de février 1857.

Nous pressons, en tout ce qui dépend de nous, l'approbation de ces projets, et nous espérons que nos démarches réitérées amèneront prochainement une décision dont le retard compromet les intérêts de la Compagnie.

Les projets des stations de Venise et de Milan ont été en même temps soumis à l'examen des deux Commissions.

Les autres projets se préparent et seront tous présentés dans le cours de cette année.

2° RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.

Sur le réseau de l'Italie centrale, l'ancienne Compagnie a acquis des terrains et fait une certaine quantité de terrassements entre Plaisance et Bologne. De plus, elle avait, entre Bologne et Pistoie, commencé le grand souterrain à ouvrir sur le faîte des Apennins, et fait des travaux aux abords de ce souterrain, sur une longueur de 1,500 mètres.

Un marché pour l'exécution des travaux de toute la partie en plaine, depuis Plaisance jusqu'à Sasso et de Reggio au Pô, non compris le pont à construire sur ce fleuve, a été préparé par les concessionnaires avant la constitution définitive de la Compagnie, et ratifié depuis par le Conseil d'administration.

Jusqu'à présent, les entrepreneurs n'avaient pas pu donner une grande impulsion aux travaux, parce que les terrains n'étaient pas disponibles et que la Commission internationale, qui représente les cinq gouvernements, n'avait pas encore approuvé les projets des ouvrages d'art; mais cette approbation vient d'être donnée, et les travaux des entrepreneurs, qui s'occupent en ce moment de développer leurs ateliers, vont prendre plus d'activité.

Le projet de la partie comprise entre Pracchia et Pistoie a été étudiée avec beaucoup de soin. Ce projet comprend, entre autres ouvrages importants, le souterrain du faîte, plusieurs autres souterrains et trois grands viaducs; il a été approuvé par la Commission internationale, et l'on s'occupe en ce moment de passer un marché pour l'exécution des travaux.

Il ne reste plus à rédiger que le projet de la partie comprise entre Sasso et Pracchia, sur le versant nord des Apennins, et celui du pont sur le Pô.

IV.

Matériel de la voie.

Il existe, sur les parties en exploitation, des rails de quatre types différents; la plupart de ces rails sont trop faibles, et l'on ne pourra les utiliser qu'en les re-

Digitized by Google

portant sur des embranchements qui auront peu de trafic, ou en les plaçant sur des voies de garage. Les rails du dernier type, qui pèsent 36 kil. par mètre courant, pourront être conservés; on compte les reporter ou les employer tous dans les parties comprises entre Casarsa, Mestre, Venise et Padoue.

Sur le reste des lignes en exploitation, et sur toutes les lignes nouvelles, on emploiera des rails à deux champignons inégaux du poids de 36 kilog., et qui ont 11 millim. de hauteur de plus que ceux commandés en dernier lieu par l'Etat.

De nombreuses commandes ont déjà été faites; elles comprennent 65,000 tonnes de rails et 10,000 tonnes de coussinets.

La plus grande partie des livraisons doivent être faites dans les années 1857 et 1858; quelques-unes en 1859.

On a fait des commandes proportionnelles pour le matériel accessoire, consistant en éclisses, boulons et clous.

Divers marchés ont été passés pour la fourniture de 300,000 traverses en chêne, destinées au réseau de l'Italie centrale, et de 116,000 en chêne ou mélèze, destinées au réseau Lombard-Vénitien.

V.

Matériel roulant.

Les locomotives transmises à la Compagnie par l'Etat sont au nombre de 81, dont 21 machines à voyageurs, 11 mixtes et 49 machines à marchandises.

La plupart de ces machines sont usées et en mauvais état; elles exigent des réparations continuelles et ne peuvent faire qu'un mauvais service.

Il était donc urgent de pourvoir aux besoins d'exploitation; d'ailleurs il n'y avait pas de temps à perdre pour s'assurer du matériel nécessaire pour l'exploitation des lignes nouvelles. Une commande de 170 machines a, en conséquence, été répartie entre diverses usines de premier ordre, en Angleterre et en France.

66 de ces machines seront livrées dans l'année 1857; le reste en 1858.

La Compagnie ne possède en ce moment que 80 voitures à voyageurs et 587 wagons à marchandises, à bestiaux et autres. Ce matériel n'est guère que la moitié de ce qu'il faudrait pour une ligne de 400 kilom.; de plus, le système en est vicieux et la construction fautive.

L'insuffisance et la mauvaise disposition du matériel rendent le service difficile et dispendieux, et nuisent très-sérieusement aux produits du réseau.

Deux marchés ont été passés pour la construction des voitures et wagons nécessaires à l'exploitation des chemins de fer Lombard-Vénitiens et de l'Italie centrale. Ces marchés comprennent les commandes suivantes :

Voitures à voyageurs, 1re classe,	63
— 2e »	125
— 3e »	250
Fourgons à bagages et brackes,	125
Wagons divers,	1,850
Total,	2,413

Tous ces véhicules devront être livrés dans un intervalle de moins de trois ans, commençant au mois d'août 1857 et finissant au 30 juin 1860.

Il a été commandé aussi 3,400 paires de roues montées sur essieux; 6,000 boîtes à graisse; 10,000 plaques de garde; 2,000 ressorts de suspension pour voitures à voyageurs, 7,600 pour wagons et 1,800 ressorts de choc et de traction.

VI.

Dépenses de premier établissement.

Les dépenses de premier établissement, pendant l'année 1856, s'élèvent à 1,920,010.20 lires autrichiennes, et se répartissent comme il suit :

	RÉSEAU LOMBARD-VÉNITIEN.	RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.	TOTAUX.
	Lires autrichiennes	Lires autrichiennes	Lires autrichiennes.
Travaux exécutés.....	1,223,038 49	484,839 43 (L. I. 420,867 56).	1,708,487 91
Frais généraux.....	4/11 79,480 80	3/11 50,610 50 80,440 90 (L. I. 121,572 66).	210,532 20
TOTAUX.....	1,303,119 29	625,890 91 (L. I. 542,440 22).	1,928,010 20

VII.

Exploitation.

Pendant les cinq premiers mois de l'année 1856, l'exploitation a été dirigée par l'Etat pour son propre compte. Pendant les quatre mois suivants, c'est-à-dire du 1er juin au 30 septembre, elle a continué à être dirigée par le personnel de l'Etat, mais pour le compte de la Compagnie.

Enfin, pendant les trois derniers mois de l'année, elle a été dirigée par la Compagnie elle-même.

Le produit brut de l'exploitation, pour l'année 1856 tout entière, a été de	9,006,400 69
En 1855, il n'avait été que de	7,231,013 84
Il y a donc eu pour l'année 1856, une augmentation de	1,775,386 85

Si l'on établit la comparaison entre les sept derniers mois des deux années, on trouve :

Pour les sept mois de jouissance de la Compagnie, 1856,	5,865,580 02
Pour les mois correspondants de l'année 1855,	4,618,583 43
Augmentation pour les sept derniers mois de l'année 1856,	1,246,996 59

Soit 20,9 0/0.

L'augmentation a été de 27 0/0 sur les recettes du service des voyageurs, et d'autant sur les marchandises transportées à petite vitesse.

Il y a eu 27 0/0 de diminution sur la messagerie, et 57 0/0 d'augmentation sur les bagages, ce qui tient à ce que le numéraire et certains articles de messagerie ont été admis cette année à suivre les voyageurs et considérés comme bagages.

VIII.

Liquidation des produits de l'année 1856.

Les produits totaux de nos divers tronçons de lignes en exploitation se sont élevés, comme on l'a vu, pendant les sept derniers mois de l'exercice 1856, à L. A. 5,865,580 02

A quoi il faut ajouter pour locations diverses, 15,709 75

Ensemble, L. A. 5,881,289 77

Les frais d'exploitation ont été, pendant la même période, de 3,312,500 70
auxquels nous ajoutons une partie des frais généraux que nous vous proposons de fixer à 4/11 de la totalité, 43,340 70

Ensemble, L. A. 3,355,841 40

Les produits nets sont donc de L. A. 2,525,448 37
d'où il résulte que les frais d'exploitation ont été de 57,5 0/0 des produits bruts.

Les intérêts que nous avons à servir au 1er janvier 1857 s'élèvent :

pour les actions, à L. A.	1,350,000 »	
pour les obligations, à	1,350,000 »	
Ensemble,	L. A.	2,700,000 »
Dont à déduire les produits des placements de fonds,		1,148,880 10
Reste à couvrir,	L. A.	1,551,119 90

Aux termes de l'article 45 des statuts, l'intérêt à servir aux actions et aux obligations pendant toute la durée de la construction pourrait être mis à la charge du capital; mais, pour nous conformer à l'usage généralement adopté par les grandes Compagnies de chemins de fer, nous portons à la charge de l'exploitation les intérêts du capital engagé dans les lignes actuellement en produit.

D'après ce système, il faut déduire du solde ci-dessus de L. A. 1,551,119 90

Les intérêts à 5 0/0 sur le capital engagé pendant six mois sur les lignes en exploitation, qui est de L. A. 20,056,117 75, ci 501,402 94

Reste à porter à la charge du capital, L. A. 1,049,716 96

Le produit net étant de L. A. 2,525,448 37

Il faut en déduire les intérêts mis comme il vient d'être dit à la charge de l'exploitation, ci L. A. 501,402 94

Reste, L. A. 2,024,045 43

Aux termes de l'art. 51 des statuts, 5 0/0 de cette somme doivent être portés au fonds de réserve, ci L. A. 101,202 25

Nous y ajoutons la part de l'indemnité allouée au Conseil d'administration, conformément à l'article 62 des statuts, que nous vous proposons de fixer comme ci-dessus à 4/11 de la totalité, proportionnellement à la longueur de la ligne en exploitation, L. A, 36,140 10

La somme totale à déduire est donc 137,342 35

Reste disponible, L. A. 1,886,703 08

sur lesquels nous vous proposons de distribuer un dividende de L. A. 6 par action, soit, L. A. 1,875,000 »

Le surplus de L. A. 11,703 08
devra être reporté à l'exercice suivant.

Si vous adoptez ces propositions, les actions auront reçu pour le semestre du 1er juillet au 31 décembre 1856, L. 10,32 par action, savoir :

L. A. 6 pour dividende.
L. A. 4,32 pour intérêt.

Total par action L. A. 10,32, soit pour le semestre environ 6 0/0 de la somme versée.

Digitized by Google

IX.

Convention pour les lignes de Bergame à Treviglio et de Treviglio à Crema et Crémone.

Nous soumettons à votre approbation la convention provisoire faite avec le gouvernement pour remplacer la ligne de Bergame à Monza par celle de Cassano à Bergame. Voici les conditions principales de cette convention :

La Compagnie s'engage à exécuter la ligne de Treviglio à Bergame en dix mois, et à construire dans un délai de cinq ans une ligne de Treviglio à Crema et à Crémone, d'envion 60 kilomètres de développement.

Ainsi l'indétermination que l'art. 21 de l'acte de concession laissait subsister pendant toute l'année 1857, sur la destination ultérieure de la ligne de Milan à Treviglio, cesserait dès à présent ; on en ferait le tronc commun des deux chemins de fer de Milan à Venise et de Milan à Crémone.

Cette dernière ligne serait construite à une seule voie.

La garantie d'intérêt dont il est question dans les art. 33 et 34 de l'acte de concession serait applicable à cette nouvelle ligne.

Le gouvernement interviendrait pour faire confirmer par des actes formels les engagements pris par les communes dont elle doit traverser le territoire, de livrer gratuitement les terrains à la Compagnie.

Afin que les ports de Trieste et de Venise n'éprouvent aucun préjudice, pour leurs expéditions sur Milan, de l'augmentation de distance qui résulte du passage de la ligne principale par Bergame, la Compagnie s'engagerait à ne pas faire payer, pour les marchandises expédiées sur Milan, d'une station quelconque située entre Trieste et Brescia, et pour celles qui seraient expédiées de Milan sur Brescia, ou sur une station plus éloignée, plus qu'il n'aurait été payé si l'on avait appliqué le tarif maximum concédé par l'art. 45 de la concession du 14 mars 1856, à la ligne directe de Coccaglio à Treviglio par Chiari.

Dans le cas où, après l'achèvement de tout le réseau Lombard-Vénitien, le gouvernement viendrait à reconnaître la nécessité, pour le commerce de Milan, de la construction d'une ligne directe de Coccaglio à Treviglio, la Compagnie serait tenue de la construire, et la garantie d'intérêt deviendrait applicable à cette ligne comme à toutes les autres.

Nous vous demandons la ratification de cet arrangement, qui aura pour conséquence de mettre la Compagnie en jouissance immédiate de la ligne de Milan à Venise, et qui, par ce motif, est d'un grand intérêt pour nous.

X.

Communication concernant la ligne de Plaisance à Castel San-Giovanni.

Le gouvernement de Parme annonça, l'année dernière, l'intention de concéder à une Compagnie un chemin de fer à construire entre Plaisance et Castel San-Giovanni, pour mettre le réseau de l'Italie centrale en communication avec celui du chemin de fer piémontais. Ce gouvernement fit publier le cahier des charges de cette concession, et invita les Compagnies qui désiraient l'obtenir, à lui faire connaître leurs propositions, en déclarant en même temps que l'on ne choisirait le concessionnaire que parmi les concurrents.

Votre Conseil d'administration crut devoir présenter alors une réclamation, en se fondant sur l'art. 8 de l'acte de concession du 17 mars 1856, qui assure à la Compagnie des chemins de fer Lombard-Vénitiens la préférence, à conditions égales, sur tous autres concurrents, pour la concession des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement.

Sans statuer au fond sur cette réclamation, le gouvernement de Parme invita la Compagnie à faire connaître, dans un délai de trois semaines, si elle serait disposée à accepter la concession du chemin de fer de Plaisance à Castel San-Giovanni aux conditions de la Société qui avait fait les offres les plus avantageuses pour le gouvernement. Ce délai de trois semaines devait expirer le 28 avril ; le Conseil, considérant que la question ne pouvait être décidée que par l'assemblée générale des actionnaires, a demandé une prolongation jusqu'au 5 juin.

Cette prolongation a été refusée, et la ligne concédée à une Compagnie étrangère.

Nous avons fait et nous faisons ici toute réserve quant aux droits qu'assure à la Compagnie l'art. 8 de la concession du 17 mars 1856.

Il résulte d'ailleurs des rapports de l'ingénieur en chef et de M. le directeur général, que le chemin de fer de Plaisance à Castel San-Giovanni n'aura que 20 kilomètres de longueur ; qu'il tirera toute son importance de sa position entre les deux réseaux de l'Italie centrale et du Piémont, et que les clauses de la concession, pour être acceptées sans préjudice, auraient dû subir de nombreuses modifications.

CONCLUSION.

Nous terminons ici cet exposé ; nous serons heureux, Messieurs, si vous avez pu y puiser la conviction que nous n'avons rien négligé pour utiliser les huit mois écoulés depuis l'homologation de l'acte de concession, et pour préparer l'avenir de notre entreprise. Les divers services s'organisent ; les études se font, les travaux sont commencés ; le matériel se confectionne, et dès l'année 1857, un résultat très-important sera obtenu par la suppression de toute lacune sur la ligne de Venise à Milan. Vous avez vu que les produits de l'exploitation ont déjà présenté en 1856, par le progrès naturel de la circulation, un accroissement considérable ; il est permis de compter sur des améliorations encore plus grandes, lorsque le service aura été complétement réorganisé, lorsque les tarifs auront été modifiés et adaptés aux convenances du public et du commerce, lorsque le matériel sera moins restreint, enfin lorsque les voyageurs et les marchandises pourront être transportés sans discontinuité d'une extrémité à l'autre de la ligne.

Il y a encore une autre cause d'augmentation que nous ne devons pas omettre, c'est le décret rendu tout récemment par S. M. d'Autriche, qui supprime la formalité des passeports pour les voyages dans l'intérieur de l'empire. Cette mesure libérale développera, dans la nombreuse population du royaume Lombard-Vénitien, des habitudes de déplacement que l'ancienne législation rendait difficiles ; elle multipliera les communications entre les différentes villes, et aura, sur l'accroissement de la circulation, une influence qui se fait déjà sentir.

Vienne, le 30 mai 1857.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

CONVENTION

Conclue avec l'autorisation suprême de S. M. I. R. apostolique en date du 27 novembre 1856, entre le ministère des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer Lombard-Vénitiens, concernant la construction des chemins de fer de Bergamo à Casano, ainsi que de Crema à Cremona et de Treviglio à Coccaglio.

1° L'État dispense la Compagnie de l'obligation de construire la ligne de chemin de fer de Bergamo à Monza, qu'imposaient aux concessionnaires des chemins Lombard-Vénitiens les articles 19 et 21 de la convention du 14 mars 1857, revêtue de la sanction suprême.

2° En échange de la ligne de Bergamo à Monza, la Compagnie des chemins de fer Lombard-Vénitiens se charge de construire un chemin de fer qui partira de Bergamo et aboutira à un point quelconque du chemin de fer réunissant Milan à Treviglio, situé entre Cassano et Treviglio. Ce chemin de fer sera mis en exploitation au plus tard neuf mois après la signature de la présente convention, en sorte qu'à cette époque il n'existera plus de lacune sur le chemin de fer réunissant Milan à Venise.

3° La Compagnie des chemins de fer Lombard-Vénitiens se charge, en outre, de construire et de mettre en exploitation, dans un délai de cinq ans, à partir de la date de la signature de la présente convention, un embranchement de Treviglio sur Crema et Cremona, en prolongation de la ligne actuelle de Milan à Treviglio.

4° La Compagnie des chemins de fer Lombard-Vénitiens s'engage encore à construire éventuellement la ligne de chemin de fer entre Treviglio et Coccaglio, si, après le délai de cinq ans stipulé par l'article 21 de la convention du 14 mars 1856, pour l'achèvement du réseau Lombard-Vénitien, il résulte de l'expérience faite pendant ce temps que la mise en communication par chemin de fer de Treviglio avec Coccaglio, est réclamée soit par les besoins du commerce, soit par les besoins de l'Etat. Le gouvernement se réserve le droit de prononcer sur la nécessité de la construction de ce tronçon de ligne, et d'en imposer la construction, qui, dans ce cas, devra être achevée dans un délai de deux ans.

Par la présente stipulation est naturellement annulée l'obligation imposée aux concessionnaires des chemins de fer Lombard-Vénitiens, à la fin de l'article 21 de la convention du 14 mars 1856, de soumettre à l'Etat, dans le courant de l'année 1857, une proposition concernant la *destination* ultérieure de la ligne Milan-Treviglio.

5° La construction des lignes mentionnées aux articles 2 à 4 de la présente convention devra être exécutée d'après les plans approuvés par l'administration de l'Etat, à laquelle ces plans seront soumis en temps utile.

6° La ligne de Bergamo à Cassano, prescrite par l'article 2 ci-dessus, sera construite pour une double voie, ainsi que la ligne éventuelle de Triviglio à Coccaglio (§ 4). L'embranchement de Treviglio à Crema et Cremona (§ 3) pourra se construire pour seule voie ; et les concessionnaires ne seront tenus d'y ajouter une seconde voie que lorsque les produits bruts de cette ligne s'élèveront à 120,000 florins par lieue (40,000 fr. par kilomètre).

7° L'Etat s'engage à prêter son appui aux concessionnaires pour que les communes situées sur la ligne Tréviglio-Crema-Cremora aient à céder gratuitement à la Compagnie (ainsi que le plus grand nombre en a pris l'engagement) les terrains nécessaires pour la construction de cette ligne. — L'Etat ne peut cependant se rendre garant de l'accomplissement de ces engagements, et ne peut considérer cette cession gratuite comme condition absolue de la construction de cette ligne.

8° Pour toutes les lignes à construire par suite de la présente convention, la Compagnie accepte toutes les charges et jouira par contre de tous les droits stipulés par la convention du 14 mars 1856, en sorte que les dispositions contenues dans cette convention, en tant qu'elles sont applicables aux lignes que concerne le présent acte de concession, leur seront appliquées par mesure d'analogie. Telles sont particulièrement les dispositions portées par les art. 33 à 37 de la convention du 14 mars 1856, concernant la garantie des intérêts assurée par l'Etat, laquelle s'étendra également aux lignes citées dans la présente convention, à partir de leur mise en exploitation.

9° De même on appliquera aux lignes dont il est question dans la présente concession les dispositions concernant le tarif, établies par la convention du 14 mars 1856, avec cette modification toutefois que la Compagnie des chemins de fer Lombard-Vénitiens s'engage, aussi longtemps que la ligne directe entre Treviglio et Coccaglio ne sera pas mise en exploitation, à ne pas prélever sur les marchandises expédiées de Milan à Brescia ou au delà, un prix de transport supérieur à celui qui résulte de l'application du tarif établi par la convention du 14 mars 1856 pour le parcours de la ligne directe Treviglio-Coccaglio (dont la longueur et de 4 26/100 de lieues d'Allemagne, soit 32 kilomètres).

10° Le gouvernement accorde à la Compagnie des chemins de fer Lombard-Vénitiens la faculté d'augmenter son fonds social dans la proportion où l'exigera la construction de la ligne Treviglio-Crema-Cremona, et éventuellement la construction de la ligne Treviglio-Coccaglio. Toutefois la Compagnie ne pourra émettre des actions ou des obligations qu'après en avoir démontré la nécessité et après avoir obtenu le consentement du gouvernement, et ce, pour un capital déterminé.

11° Le droit de timbre à percevoir sur l'une des expéditions de la présente convention est à la charge de la Compagnie des chemins de fer Lombard-Vénitiens.

Digitized by Google

12° Toutes les dispositions contenues dans l'acte de concession du 14 mars 1856 qui ne sont pas expressément abrogées ou modifiées par la présente convention conservent leur ancienne vigueur.

13° Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer Lombard-Vénitiens s'engage à communiquer la présente convention à la prochaine assemblée générale des actionnaires, à en obtenir la ratification et à la faire constater authentiquement vis-à-vis du gouvernement.

En foi de quoi la présente convention a été dressée en double expédition, et signée par les parties contractantes.

Vienne, le 8 avril 1857.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE CRÉDIT EN ESPAGNE.

Assemblée générale des actionnaires du 31 mai 1857.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Conformément à l'art. 28 des statuts, le Conseil d'administration vous a convoqués en assemblée générale, pour vous présenter le compte-rendu de ses opérations, vous faire connaître la situation des affaires sociales, et soumettre à votre approbation les comptes et le bilan du premier exercice clos au 31 décembre 1856. L'assemblée, après examen, aura à prendre les résolutions qui lui paraîtront nécessaires sur les questions qui lui ont été réservées par l'art. 35 des statuts.

L'exercice dont nous avons à vous rendre compte n'embrasse que la période de sept mois écoulés, depuis le 31 mai 1856, époque de notre constitution, jusqu'à la fin de l'année dernière. Nous ajouterons à notre compte-rendu de cet exercice un exposé des opérations les plus importantes qui ont marqué les premiers mois de 1857, afin de vous donner une idée plus complète de la situation actuelle de notre Société, des progrès qu'elle réalise chaque jour et de l'avenir qui lui est réservé.

La première période de notre existence sociale s'est accomplie au milieu des difficultés, des préventions et des obstacles que toute institution nouvelle doit nécessairement rencontrer à son début. Plein de confiance dans l'avenir économique de l'Espagne, dans la sagesse des principes qui président à notre constitution, dans l'efficacité des règles qui nous ont été données par le gouvernement, votre Conseil d'administration a toujours gardé l'espérance de vaincre ces difficultés. Il s'est appliqué à ne rien omettre pour justifier la confiance dont vous avez bien voulu l'investir, et si vous jugez qu'il a atteint son but, votre satisfaction sera la plus douce récompense de ses efforts.

Pour l'ordre des idées, nous diviserons le présent compte-rendu en trois parties principales :

La première comprendra l'exposé des opérations depuis le 1er janvier jusqu'au 31 décembre 1856, classé en deux sections distinctes : l'une relative aux affaires courantes de banque, l'autre aux grandes opérations de finance et d'industrie.

La deuxième partie contiendra un aperçu des principales opérations entreprises durant les cinq premiers mois de l'année courante, et l'appréciation des résultats qu'elles sont appelées à produire. Nous y ajouterons quelques considérations sur la marche générale de notre Société, et sur les principes qui doivent, dans notre opinion, présider à son développement.

La troisième partie comprendra le résumé général des comptes au 31 décembre dernier, la balance des écritures à la même époque, et les propositions que le Conseil aura l'honneur de vous soumettre, tant pour la répartition des bénéfices que pour divers objets d'intérêt social.

PREMIÈRE PARTIE.

OPÉRATIONS DE 1856.

Section première. — *Affaires courantes de banque.*

Nous comprendrons sous cette dénomination toutes les opérations qui ont pour objet les lettres de change, les billets à ordre et les traites et remises sur l'Espagne et sur l'étranger ; — les achats, ventes, et arbitrages de fonds publics et valeurs industrielles ; — les escomptes et prêts sur titres ; — les affaires à commission, — et les fonds reçus en comptes-courants, productifs d'intérêts.

L'administration de la Compagnie a apporté une attention toute particulière au développement de cette nature d'opérations, qui doivent assurer à la Société de nombreux avantages, et rendre d'incontestables services au commerce et à l'industrie de nos places principales. Les résultats qu'elles ont produits durant nos sept premiers mois d'exercice sont très-satisfaisants, et tout annonce que notre Société doit trouver dans ce genre d'affaires un élément d'exploitation aussi durable que productif.

Voici le résumé de cette branche d'opérations au 31 décembre dernier :

Le montant total des valeurs entrées en portefeuille, durant les sept premiers mois du dernier exercice, s'est élevé à Rx. 70,168,820 10

Qui ont produit un bénéfice de 439,015 66

Nous avons vu avec une extrême satisfaction que sur les 5,077 effets qui composent la somme précitée des 70,168,820 10, aucun n'a donné lieu à des poursuites. Aujourd'hui même que ce total s'est augmenté d'une somme de 154,388,044 58 par suite des nouvelles entrées de valeurs du 1er janvier au 31 de ce mois, la Compagnie n'a entre les mains aucun effet dont le paiement puisse paraître douteux. Tous les hommes habitués aux affaires financières comprendront, sur ces seules données, qu'un pays où l'on peut remuer un portefeuille aussi considérable sans éprouver de pertes contentieuses, présente de sérieuses garanties et des éléments de solidité commerciale les plus positifs. Aussi notre intention est-elle de donner la plus grande impulsion possible à ce genre d'opérations, pour lesquelles l'élément d'exploitation ne saurait nous manquer à aucune époque.

2° *Achats, ventes et arbitrages de fonds publics.*

L'entrée en portefeuille des titres de fonds publics et actions s'est élevée au 31 décembre dernier à Rx. vn. 90,100,904 55

sur lesquels il avait été réalisé :

Au 31 décembre, Rx.	84,723,745 45	
Solde en portefeuille à ladite époque,	12,127,596 »	
		96,851,281 45
Bénéfice sur ce compte,	Rx.	750,36 90

Le mouvement de ce compte a roulé presque exclusivement sur la dette espagnole, intérieure et extérieure, consolidée et différée. En outre, l'assemblée se rappellera que le 31 mai 1856, le jour même de notre constitution définitive, le gouvernement de S. M. mettait en adjudication publique une somme importante de 3 0/0 consolidés, destinée à l'amortissement de la dette flottante du Trésor. Notre Société, comme tous les grands établissements de crédit, dut répondre à l'appel qui lui fut fait dans cette circonstance solennelle, au nom des intérêts de l'Espagne. Elle se présenta en conséquence à l'adjudication et y obtint une part de 100 millions de réaux, capital nominal. Comme vous le savez, Messieurs, les événements qui survinrent quelque temps après amenèrent sur les fonds publics une baisse assez forte. Nous avons néanmoins la satisfaction de vous annoncer que, toute réalisation faite, nous avons pu, grâce à des opérations dirigées avec succès et à des arbitrages effectués en temps opportun avec les places étrangères, obtenir, en fin de compte, un bénéfice total de plus de 750,000 réaux sur le chapitre général des fonds publics.

3° *Escomptes et prêts sur titres.*

Durant le dernier exercice, nous avons jugé à propos d'ajourner la réalisation de ce genre d'affaires, tant à cause des nombreuses opérations d'une autre nature qui ont absorbé notre attention, que par des motifs de prudence faciles à apprécier. En effet, les escomptes et les prêts sur titres, dont la Société retirait des avantages incontestables, exigent, comme première condition, l'affectation d'un capital qui leur soit exclusivement consacré ; et tant que les fonds réalisés sur notre capital social ont été limités au premier versement de 3 0/0, les opérations de prêt et d'escompte ne pouvaient être entreprises dans des proportions importantes. Aujourd'hui que l'appel du second versement a porté notre capital métallique à 66 millions 500,000 réaux de vellon, nous faisons de cette question l'objet de nos plus sérieuses études. Un projet d'organisation conçu sur une grande échelle, et dont nous vous entretiendrons dans quelques instants, nous permettra de généraliser, tant à Madrid que dans les provinces, les services de crédit et de la circulation, dans des proportions importantes peut-être au début, et dans tous les cas successivement progressives.

4° *Comptes-courants.*

Le nombre des comptes-courants ouverts sur nos livres au 31 décembre dernier était de 151, tant avec Madrid qu'avec la province et l'étranger. Leur mouvement s'est élevé à réaux vellon 129,017,058. Ce chiffre indique suffisamment l'importance de nos relations de banque et la confiance que le public accorde à notre Compagnie.

Il est une certaine catégorie de ces comptes dont nous devons vous dire un mot spécialement. Nous voulons parler des comptes-courants de caisse, destinés à utiliser au profit des particuliers qui nous les versent, les fonds flottants de la place de Madrid. Le montant des sommes dont la Compagnie était débitrice à ce titre au 31 décembre dernier, était de réaux vellon 5,095,266,67. Ce résultat était obtenu un mois seulement après la résolution prise par le Conseil d'autoriser l'ouverture de ces comptes.

Les versements opérés sont productifs d'intérêts à 3 0/0 en faveur des créditeurs. La Compagnie ne pourrait allouer à ces capitaux une rémunération plus élevée, son principe étant de ne les employer que dans des conditions de disponibilité immédiate. Les capitalistes qui nous ont confié ces fonds, assez importants par rapport à une période si courte, ont donné à la Société un témoignage de confiance d'autant plus remarquable, que l'opération des comptes-courants de caisse constitue une véritable innovation dans les usages commerciaux du pays.

2e section. — *Finance et Industrie.*

Vous savez, Messieurs, que l'un des plus importants objets de notre constitution est la création et le développement en Espagne de ces grandes entreprises de travaux publics, voies de communication, mines, assurances, industries de toute nature, qui élèvent si haut la prospérité des Etats. Vous savez également que le territoire espagnol offre sur une foule de points les conditions les plus propices pour donner à ces créations un élément exploitable et les constituer sur des bases rémunératrices.

Nous n'avons pas besoin de dire que, dans cette situation, les projets de toute nature se sont présentés en très grand nombre à notre examen. Parmi ces projets, nous avons dû en rejeter quelques uns, comme ne présentant pas un caractère d'utilité publique suffisamment attesté ; d'autres, comme ne réunissant pas les caractères d'une bonne exécution technique et pratique ; d'autres, comme n'offrant pas de chances suffisamment rémunératrices pour les capitaux qu'ils sollicitaient. Enfin, il en est qui ont paru présenter des garanties de bénéfice, des éléments de sécurité, un but utile au public et avantageux à des actionnaires ; ce sont ceux que le Conseil a accueillis après l'examen le plus attentif.

Ces affaires ont donné lieu aux trois opérations les plus importantes de l'exercice 1856 :

La première est la concession faite à la Compagnie, par ordonnance royale, du chemin de fer de Séville à Jerez de la Frontera.

La deuxième est la concession également obtenue par la Compagnie du chemin de fer de Puerto Real à Cadix.

La troisième est l'établissement à Madrid d'une grande Compagnie d'assurances sur la vie, l'incendie et les risques maritimes.

Nous croyons devoir vous donner quelques détails sur chacune des opérations.

1° *Chemin de fer de Séville à Jerez de la Frontera.* — Lors de la mise en adjudication de cette ligne, l'une des plus importantes de la Péninsule, à tous les

gitized by Google

points de vue, de nombreux concurrents se présentèrent pour l'obtenir. La facilité de sa construction, l'économie certaine de ses frais d'établissement, la richesse de son trafic, enfin sa position privilégiée dans le réseau méridional de l'Espagne, engagèrent le Conseil à inaugurer notre Société par l'acquisition de cette ligne.

Dès que la Société fut investie de la concession, nous procédâmes immédiatement à la rectification du tracé, à l'acquisition des terrains et au commencement des travaux ; après quoi nous fîmes commencer par les ingénieurs de la Compagnie de nouvelles études techniques et statistiques, pour éclairer nos résolutions ultérieures.

2° *Chemin de fer de Cadix à Puerto-Real.*—Après avoir obtenu la ligne de Séville à Jerez, il était naturel, par des raisons que vous apprécierez facilement, de chercher à acquérir celle de Puerto-Real à Cadix, qui se rattache par des intérêts si nombreux et si intimes à la ligne de Jerez à Séville, dont elle forme l'extrémité aboutissant à la mer. Une subvention importante était accordée par le gouvernement pour la concession de Puerto-Real à Cadix. Nous avons eu la satisfaction d'être déclarés adjudicataires, moyennant un rabais insignifiant de 100 réaux par kilomètre sur la subvention accordée ; après quoi, nous avons pris les moyens nécessaires pour commencer la construction de la ligne, dont l'achèvement et la mise en exploitation auront lieu, nous l'espérons, vers le milieu de l'année prochaine.

La Société une fois investie de ces deux concessions importantes, où déjà nous avons effectué de fortes dépenses en travaux, une question grave se présenta au Conseil d'administion.

La Compagnie doit-elle continuer à exploiter elle-même ses chemins de fer, en profitant des importants bénéfices qu'ils promettent ? ou plutôt, ne devra-t-elle pas se conformer à l'usage établi, c'est-à-dire créer pour ces chemins une compagnie spéciale, et lui transmettre la concession, les travaux effectués, la totalité de l'affaire en un mot, sauf à recevoir d'elle la juste rémunération de cet apport ?

Le Conseil a eu égard principalement à cette considération, qu'une Compagnie de crédit doit surtout s'attacher à une prompte réalisation des affaires engagées, afin d'avoir ses ressources constamment disponibles pour des opérations nouvelles, et de multiplier ainsi le mouvement des capitaux qui suivent son impulsion. C'est de cette manière seulement qu'elle peut répondre à la pensée de son institution ; en toute autre hypothèse, elle serait réduite au rôle d'une entreprise industrielle pure et simple.

Par ce motif, le Conseil s'est décidé pour la création d'une société spéciale à laquelle il a fait, moyennant un prix stipulé d'un commun accord, la cession pleine et sans réserve des deux lignes sus-énoncées, et des travaux afférents à chacune d'elles.

Maintenant que cette cession est un fait accompli, le Conseil peut, sans que l'intérêt particulier de notre Compagnie influence ses appréciations vous dire sa pensée sur l'avenir des deux lignes dont il s'agit. Toutes les communications et tous les mémoires, transmis au Conseil par les ingénieurs de la Société qui se sont occupés de cette affaire, s'accordent en ce point que la ligne de Séville à Cadix, considérée au point de vue des produits de son exploitation, ne le cédera à aucun chemin de fer d'Europe. Les moindres évaluations sont de 15 0/0 pour les bénéfices de la première année, et de 25 0/0 pour les bénéfices de la seconde.

La haute opinion que nous avons de l'avenir de ces deux lignes, réunies aujourd'hui dans une seule et même entreprise, nous a fait prendre la résolution de garder en portefeuille une somme assez importante des actions de la Compagnie formée pour leur exploitation. Nous avons la satisfaction de vous apprendre que le reste desdites actions, formant, avec les nôtres, l'intégralité du capital social de ladite Compagnie, est entièrement placé, et vous verrez dans ce fait une preuve de la confiance que le public témoigne aux entreprises créées sous les auspices de notre Société.

3° *Compagnie générale d'assurances.* — L'institution des assurances est un des besoins les plus réels des nations avancées en civilisation ; et lorsque ces entreprises s'établissent sur un sol qui n'en a pas éprouvé trop largement les effets, les Sociétés qui les exploitent ne manquent jamais d'en recueillir de grands bénéfices. Nous avons donc écouté avec intérêt les propositions qui nous ont été faites par deux Compagnies d'assurances mutuelles établies en Espagne, sous les titres l'*Union espagnole* et l'*Avenir des Familles*. Après nous être assurés de la probité et de l'intelligence de leurs administrateurs, et des résultats qu'il y aurait lieu d'attendre de ces entreprises appuyées de notre concours, nous avons accueilli leurs propositions tendant à la création d'une Compagnie nouvelle, qui, en réunissant la direction générale des assurances diverses, et en appliquant le système des primes fixes, donnerait aux opérations un large développement. Constituée sous ces auspices, autorisée par le gouvernement, et investie de l'anonymie, la Compagnie l'*Union* étend chaque jour ses opérations dans les conditions les plus favorables.

La Compagnie générale de Crédit a souscrit au début presque toutes les actions de la nouvelle Société d'assurances ; mais elle a cru devoir offrir au public une participation dans cette affaire, et plus des trois quarts des actions que nous avions souscrites sont en ce moment écoulés. Le reste demeurera dans notre portefeuille avec les actions de jouissance appartenant à notre Société, ces deux espèces de titres étant du nombre de ceux qu'on garde toujours avec avantage.

Pour cette dernière opération, comme pour les deux précédentes, les bénéfices acquis par la Compagnie ont été portés à votre compte de profits et pertes.

DEUXIÈME PARTIE.

OPÉRATIONS DE L'ANNÉE COURANTE.

Qu'il nous soit permis de vous indiquer en peu de mots les principaux faits de notre administration dans la période de 1857 écoulée jusqu'à ce jour.

Le mouvement de nos affaires courantes de banque présente un accroissement considérable sur l'exercice antérieur. Les opérations en lettres de change, billets à ordre, et traites et remises, qui s'étaient élevées à, rx. 76,168,820 10
pour les sept mois de l'année dernière, s'élèvent à 154,838,044 58
pour les cinq premiers mois de l'exercice courant.

Ce mouvement comparé représente une moyenne mensuelle :

Pour chacun des sept mois de l'année dernière, environ, rx. 10,968,000 »
Et pour chacun des cinq mois de 1857, environ, 30,968,000 »

Les opérations des fonds publics et actions continuent à se soutenir dans des conditions favorables.

Le nombre des comptes-courants, qui était de 151 au 31 décembre, s'élève aujourd'hui à 295. Leur mouvement, qui avait été de 620,017,038 réaux pour les sept mois de l'année dernière, formant une moyenne mensuelle de 61,200,000 réaux approximativement, s'est élevé, dans les cinq premiers mois de 1857, à rx. 710,180,834 12, formant une moyenne mensuelle de plus de 148,000,000 de réaux.

Mouvement des comptes de caisse :

En 1856,	rx.	18,800,432 78
En 1857,		63,764,192 95
Leur solde créditeur au 31 décembre 1856,		5,095,266 67
Idem,	1857,	8,976,577 75

Nous n'ajouterons pas d'autres considérations sur l'augmentation progressive de nos opérations courantes, augmentation suffisamment constatée par les chiffres et les comparaisons que nous venons de vous soumettre.

Si nous passons aux grandes affaires financières et industrielles entreprises dans les premiers mois de cette année, nous voyons que leurs résultats peuvent soutenir la comparaison avec ceux de 1856.

En premier lieu, nous venons de créer et de constituer définitivement, le 25 de ce mois, une Compagnie générale des mines, sous la forme anonyme, dont les statuts ont obtenu l'approbation du gouvernement.

Vous savez, Messieurs, quels éléments de richesse minéralogique renferme le sol espagnol, et quelle source immense d'exploitation il présente, depuis les charbonnages et les mines de fer des Asturies, jusqu'aux cuivres de l'Andalousie, aux plombs de Linarès, Jaen, Grenade et Alicante, et aux autres bassins minéraux épars dans toutes les parties de la Péninsule.

Les affaires de cette nature exigent une grande expérience industrielle, une administration dévouée et capable, et des capitaux assurés. Ces conditions se trouveront réunies dans la Société que nous venons de fonder avec le concours d'hommes éminents dans l'industrie métallurgique, un personnel d'ingénieurs distingués, et des capitaux suffisants pour les travaux à accomplir. Jusqu'à ce jour, nous sommes obligés de le dire, aucune Société fondée pour l'exploitation des mines en Espagne n'a possédé d'aussi grands éléments de succès ni des garanties plus positives de solidité. C'est là ce qui explique comment l'un des sous-sols les plus riches du globe n'est pas encore exploité dans le véritable sens du mot.

Cette situation ne provient ni de l'ignorance où l'on serait des avantages géologiques que possède la Péninsule, ni de l'indifférence des Espagnols pour l'industrie qui doit mettre en valeur ces avantages. La conviction de vos compatriotes à l'égard du brillant avenir réservé aux mines de leur pays est au contraire établie très-fermement, et nous en possédons les preuves les moins équivoques. En effet, une des conditions principales stipulées par presque tous les propriétaires qui nous ont offert la cession de leurs mines établit qu'une partie du prix de leur apport sera payée en actions de la nouvelle Compagnie.

En second lieu, nous nous occupons d'organiser une Compagnie générale pour l'établissement de l'éclairage au gaz dans les principales villes d'Espagne. Nous avons déjà acquis à cet effet les concessions de Valladolid, Vitoria, Carthagène, et de quelques autres places.

Le Conseil espère pouvoir créer cette dernière entreprise dans des conditions également favorables à l'intérêt public et aux légitimes espérances des actionnaires. La mise en exploitation progressive des mines houillères de la Péninsule, la facilité des transports de charbons étrangers, conséquence de la prochaine terminaison du chemin de fer de Madrid à Alicante, doivent amener sur le prix du combustible minéral une baisse très-considérable, qui rendra très-productives les entreprises d'éclairage dont les tarifs sont calculés d'après les prix actuels du coke et du charbon de terre dans les diverses localités.

Enfin, par sa délibération du 16 courant, le Conseil a décidé en principe la création et l'organisation des caisses d'escompte locales dans les villes d'Espagne où leur établissement sera démontré avantageux. A cet effet, nous nous sommes assuré l'important concours de la Compagnie générale des caisses d'escompte, dont le siége est à Paris, et qui a pour directeur M. Prost, l'un des membres de notre Conseil. Cette opération, qui est en ce moment l'objet de nos études, occupera sans doute une large place dans nos travaux de cette année. Si, selon notre espérance, nous parvenons à vaincre les difficultés qui s'opposent à sa réalisation, le pays en retirera des avantages, et la Compagnie y puisera des éléments de force qui n'échapperont pas à l'appréciation des hommes compétents. Les provinces, qui jusqu'à présent semblaient presque isolées de Madrid au point de vue des intérêts industriels et commerciaux, vont resserrer et multiplier leurs relations avec la capitale, et l'institution des caisses provinciales fera circuler incessamment, tantôt de la circonférence au centre, tantôt du point central aux extrémités, toutes les forces du crédit.

Après cette énumération, et sans parler de quelques affaires de moindre importance, le Conseil pense que l'assemblée n'écoutera pas sans intérêt un exposé de l'organisation administrative de la Compagnie.

La direction, assistée d'un nombreux personnel divisé en différents bureaux, remplit ses fonctions depuis le premier jour de notre existence sociale, avec une régularité, une intelligence et un dévouement dont nous devons rendre témoignage.

Une succursale de la Compagnie fonctionne à Cadix. Des agences sont établies à Barcelone, Valence Carthagène et Badajoz. De nombreux correspondants représentent la Compagnie dans les diverses places du royaume et de l'étranger, sauf la création de nouvelles succursales ou agences sur les points où se manifesterait la nécessité de ces établissements. Il est question en ce moment d'en former un à Malaga.

Digitized by Google

N'omettons pas d'exprimer un témoignage de satisfaction à l'ensemble de notre personnel, dont le zèle et les services nous ont puissamment secondés dans l'administration de intérêts sociaux.

Il nous reste maintenant à vous exposer en peu de mots quels principes généraux fixent principalement notre attention et méritent à nos yeux d'être pris comme règle générale de conduite.

Bien gérer est notre unique affaire, et c'est sur les résultats d'une administration active, solide et prudente que nous comptons pour former la véritable opinion publique et assurer l'extension de notre force dans l'avenir. Quant aux opinions contradictoires qui ont pu ou qui pourront se produire à l'égard de notre Société, comme aussi quant aux variations que ses actions ont éprouvées ou pourront éprouver sur les différents marchés de l'Europe, ce sont des faits dans lesquels nous n'avons pas à intervenir, le Conseil ayant pris pour règle invariable de laisser à cet égard le public et la spéculation libres de toute influence.

Au point de vue des affaires courantes de banque, nous nous attachons principalement à appliquer et développer en Espagne les vraies notions du crédit, en distinguant sans cesse dans nos opérations le papier qui provient de causes réelles et d'opérations liquides, d'avec celui qui repose sur des bases moins positives ou sur des résultats éventuels ou à très-long terme.

C'est l'observation constante et intelligente de ce principe qui a fait en partie la puissance, la durée et les grands services économiques de la Banque de France, ce modèle le plus accompli qui ait encore existé en fait d'institutions financières.

Enfin, au point de vue des grandes affaires industrielles, nous continuerons à recevoir communication des projets qui nous seront présentés, et à en faire l'étude dans toute la mesure du possible. Mais nous nous réserverons toujours de n'en mettre à exécution qu'un petit nombre, ayant égard, non seulement aux conditions de bonté et d'exactitude intrinsèques et incontestables que doit posséder un projet pour être admissible, mais encore à la situation générale du marché des valeurs en Europe, et à la disponibilité de nos propres ressources, pour ne pas charger l'un et pour n'engager les autres que dans la mesure du raisonnable.

Le Conseil d'administration se compose en ce moment de tous les membres qui ont été nommés par la première assemblée générale, à l'exception de D. Ramon de Guardamino et de son excellence M. le duc d'Abrantès y Linares, démissionnaires. L'assemblée aura à pourvoir à leur remplacement, en ayant soin de remarquer que le Conseil, usant des pouvoirs que lui donnent les statuts, a déjà remplacé l'un de nos anciens collègues par la nomination provisoire de Son Excellence M. le marquis d'Alcanices.

L'assemblée a entendu le compte-rendu de nos opérations et l'exposé de nos idées. Il lui reste à décider si elle les approuve. Elle aura aussi à statuer sur la balance générale arrêtée au 31 décembre 1856, contenant la situation de la Compagnie et le résumé de ses comptes à ladite époque, tels qu'ils résultent des écritures, et principalement du livre des inventaires, dont ils sont l'extrait textuel.

TROISIÈME PARTIE.

Balance au 31 décembre 1856.

Actif.

Actionnaires.

Versements qui pourront être appelés sur 70,000 actions émises, rx. vn.,	93.100.000 »

Actions.

140,000 actions restant à émettre,	200.000.000 »

Caisse.

Espèces en caisse,	8.772.715 64

Portefeuille.

Effets de Madrid, le royaume et l'étranger,	1.580.055 53	
Coupons à encaisser,	1.187.785 »	
		3.187.645 73
Négociations à recevoir le 2 janvier,		419.805 23

Fonds publics.

3 0/0 consolidés, nominal, 28,184,000,	11.527.256 »	
3 0/0 différés, nominal, 1,944,000,	500.680 »	
Carreteras,	90.600 »	
		12.127.536 »
Frais de premier établissement,		3.214.073 »

Débiteurs divers.

Divers débiteurs par comptes courants,	30.883.629 11
	420.826.029 51

Passif.

Capital.

Réalisé ou à réaliser,	300.000.000 »

Effets à payer.

Leur montant,	747.958 20

Créanciers divers.

Divers créditeurs, environ	9.890.932 12

Profits et pertes.

Solde en bénéfices,	16.617.139 10
	420.260.029 51

L'assemblée remarquera que les bénéfices constatés par cet inventaire sont le résultat de la courte période de sept mois qui a suivi immédiatement la constitution de la Compagnie. Elle se rappellera également que cet intervalle a été signalé par une crise monétaire sur les principales places d'Europe, le choléra, la disette des subsistances et d'autres graves événements. Enfin, il y a lieu d'observer que ces résultats ont été obtenus avec le versement du premier terme d'actions seulement; le second appel de fonds n'a concouru à l'augmentation du capital que dans le courant de cette année.

Répartition de bénéfices. — Malgré l'usage établi d'amortir en dix ans les frais de premier établissement de toute société nouvelle, le Conseil, prenant en considération l'importance des bénéfices réalisés cette année et les intérêts à venir de la Compagnie, vous propose d'éteindre complétement cette année les frais de premier établissement et d'en dégager ainsi la Société pour toujours. L'assemblée appréciera, nous n'en doutons pas, les avantages de cette mesure, dont la légalité est d'ailleurs incontestable, aux termes de l'art. 59 des statuts.

En second lieu, par les mêmes motifs, le Conseil croit opportun de décider que, sur le montant net des bénéfices, après extinction des frais de premier établissement déjà énoncés, et après déduction des intérêts payés au 31 décembre, il soit prélevé au profit du fonds de réserve 20 0/0 desdits bénéfices. C'est le maximum que vous puissiez déterminer pour cette affectation, aux termes de l'art. 59 cité plus haut.

En outre, et par ces mêmes considérations de prévoyance qui viennent d'être exposées, le Conseil aurait désiré que sur le solde des bénéfices, qui restera encore considérable après ces différents prélèvements, une partie eût pu être reportée à nouveau au compte des profits et pertes. Nous aurions ainsi obéi à cet excellent principe d'administration qui conseille d'avoir moins en vue la jouissance du revenu que l'amélioration progressive du fonds. Mais l'art. 59 des statuts prescrivant la distribution immédiate aux ayants-droit de tous les bénéfices qui restent après les prélèvements indiqués plus haut, vous ne pourrez, Messieurs, que vous conformer à cette prescription.

Néanmoins le Conseil croit utile qu'à l'avenir l'assemblée générale ne soit pas liée dans ses décisions par des termes aussi impératifs que ceux des statuts actuels, et une proposition particulière vous sera soumise à l'effet d'opérer à cet égard la modification que demande l'art. 55 cité plus haut.

Pour conclusion, nous nous proposons d'ordonner la répartition des bénéfices dans les termes et quantités désignés ci-après :

	Réaux vellon.
Montant total des bénéfices,	16.617.139 10
A déduire le montant des frais généraux et de premier établissement,	3.214.073 »
Reste,	13.432.466 10
Dont il faut retrancher les intérêts déjà payés aux actionnaires,	1.400.000 »
Reste,	12.032.466 10
Affectations de 20 0/0 au fonds de réserve,	2.406.493 20
Solde final à distribuer,	9.625.972 90

Dont la distribution doit s'opérer comme il suit :

1° Attribution ordonnée par la première assemblée générale, aux fondateurs, administrateurs, directeur et employés, 12 0/0,		1.155.116 72
2° Aux actionnaires, à raison de 121 rx. (31 fr. 80) par action, en sus des 20 rx. (5 fr. 25) déjà payés à titre d'intérêts, 88 0/0,	8.470.000 »	
3° Appoint indivisible à reporter à compte nouveau,	856 18	
		9.625.972 90

Ainsi, après amortissement total des frais de premier établissement et application d'une forte somme au fonds de réserve, les actionnaires auront reçu :

20 réaux	ou 5 fr. 25	pour intérêts.
121 réaux	ou 31 fr. 80	pour dividende.
Total, 111 réaux	ou 37 05	représentant plus de 21 0/0 en sept mois, plus de 42 0/0 en un an, sur le capital versé.

Le Conseil vous propose donc d'adopter la résolution suivante :

Art. 1er. Sur le solde en bénéfices qui figure au crédit du compte de profits et pertes seront déduits tous les frais, y compris ceux de fondation et premier établissement.

Art. 2. Après cette déduction et celle des intérêts déjà payés aux actionnaires, 20 0/0 seront prélevés sur le surplus des bénéfices, et seront affectés au fonds de réserve.

Art. 3. Le reste sera distribué à titre de dividende aux actionnaires et aux autres ayants droit, conformément aux décisions de la première assemblée générale, dans la forme et aux époques fixées par les paragraphes 3 et 4 de l'article 59 des statuts.

Le président, MARQUIS DE ALCANICES. — L'administrateur, L. GUILHOU. — Le secrétaire, T. M. MOSQUERA.

Madrid, 31 mai 1857.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE.

EXERCICE 1856. — DU 23 JUIN AU 31 DÉCEMBRE 1856 (SIX MOIS HUIT JOURS.)

Compte général au 31 décembre 1856.

ACTIF.

COMPTES D'ÉTABLISSEMENT.		
Travaux (ligne de Lyon à Genève)	59.718.013 69	
Matériel en service	3.096.530 17	
Matériel en approvisionnement	3.409.991 67	
Frais généraux de la Société	759.717 36	66.984.252 89
CAPITAL A RÉALISER.		
Versements appelés sur les actions	9.855.625 »	
Versements en retard sur les obligations	134.700 »	
Subvention du gouvernement français	5.000.000 »	
Subvention du gouvernement du canton de Genève	2.000.000 »	16.990.325 »
DÉBITEURS DIVERS.		
Compagnie de Lyon à la Méditerranée, son compte courant	327.238 25	
Contribution au Sous-Comptoir des chemins de fer	68.638 »	
Contribution au Cercle des chemins de fer	4.000 »	
Divers débiteurs	1.540.861 11	1.940.737 36
CAUTIONNEMENT.		
A Paris	1.688.000 »	
A Genève	150.000 »	1.838.000 »
PORTEFEUILLE.		
Bons du Trésor	1.257.886 65	
Obligations 3 0/0 non émises	18.240 »	1.276.126 65
Liquidation des exercices, solde à porter à nouveau		2.663.003 56
Total		91.692.445 46

PASSIF.

FONDS SOCIAL ET SUBVENTION.		
Versements sur les actions	40.000.000 »	
Subvention du gouvernement français	15.000.000 »	
Subvention du gouvernement du canton de Genève	2.000.000 »	57.000.000 »
EMPRUNT GARANTI PAR L'ÉTAT.		
Versements sur les obligations		24.999 915 »
AMORTISSEMENT DE L'EMPRUNT.		
Solde de l'amortissement à reporter à nouveau	257 63	
Obligations sorties au tirage à rembourser	88.500 »	88.757 63
DÉPENSES A RÉGLER.		
Comptes courants des entrepreneurs	2.693.545 44	
Comptes de retenue	1.724.751 99	
Comptes de garantie	333.064 36	
Mandats ordonnancés et non payés	898.049 82	5.649.411 61
INTÉRÊTS ÉCHUS OU ARRIÉRÉS A PAYER.		
Sur les actions	628.550 »	
Sur les obligations	674.582 50	1.303.128 50
CRÉDITEURS DIVERS.		
P. Galline et C°	49.440 50	
C. Kohler et C°	1.068 19	
Divers créditeurs	2.600.718 03	2.651.232 72
Total		91.692.445 46

Digitized by Google

EXPLOITATION. — Compte général de l'exercice 1856.

PRODUITS (*déduction faite de l'impôt du dixième*).

Tarif n° 1. — Voyageurs. — 1re classe..	39.876 26			
— — 2e classe...	96.560 54			
— — 3e classe...	209.539 65	433.996 45		
— Contrôle à la sortie		2.198 80		
— Voyageurs pour compte de l'Etat		16 43	436.211 68	
Tarif n° 2. — Bagages et chiens		7.728 26		
— Voitures		1.814 47		
— Chevaux		543 37		
— Service du gouvernement		» »	10.086 10	
Tarif n° 3. — Articles de messagerie et marchandises à grande vitesse		14.458 72		
— Messageries et finances pour compte de l'Etat		1.125 58		
— Recettes diverses		59 40	15.643 70	
Tarif n° 4. — Marchandises et transport du matériel		230.641 85		
— Houilles		14.285 55		
— Bestiaux		3.036 60		
— Recettes		1.299 25	249.863 25	711.804 73
Produits des terrains et bâtiments de la ligne.				
Loyer		529 85		
Talus et plantations		» »	529 85	529 85
Total des produits bruts				712.334 58

DÉPENSES.

Frais généraux. — De l'exploitation		44.383 42
De la ligne		4.973 71
Entretien — Des ouvrages et bâtiments		»
De la voie		»
Frais de halage		139.880 50
Entretien — Des locomotives		19.732 02
Des voitures et wagons des trains rapides		16.515 20
Des wagons à marchandises		112 70
Frais spéciaux.. — Voyageurs, messageries, marchandises		205.511 09
Total des dépenses		431.108 82
Total des produits nets		281.225 76
		712.334 58

État récapitulatif des dépenses de construction et de premier établissement.

Exercices 1853 à 1856.

	1853 à 1855.	1856.	Total.
Ingénieurs et employés des travaux	592.596 59	415.653 06	1.508.249 65
Frais de bureau et frais divers des travaux	199.702 59	60.173 40	259.875 99
Frais préparatoires de l'exploitation	91.232 59	166.915 53	258.198 12
Service du matériel d'exploitation	»	207.973 54	207.973 54
Indemnités et dommages divers	3.634.733 25	4.867.170 44	8.501.923 69
Terrassements, ouvrages d'art, ballastage	10.976.500 66	21.554.781 68	32.531.282 34
Stations, ateliers, maisons de garde	322.003 05	1.601.801 40	1.923.804 45
A reporter	15.816.838 71	27.874.469 05	44.691.307 78

	1853 à 1855.	1856.	Total.
Report	15.816.838 71	27.874.469 05	44.691.307 78
Voies en fer et dépendances	5.947.716 72	8.665.883 64	14.613.600 36
Clôtures et plantations	44.075 »	185.407 68	229.482 68
Premier entretien	»	179.868 27	179.868 27
Télégraphes	»	3.754 60	3.754 60
Matériel d'exploitation et approvisionnements	1.889.999 68	4.616.522 16	6.506.521 84
Frais généraux de la Société	505.996 80	253.720 50	759.717 30
	24.204.626 90	42.779.625 90	66.984.252 80

Digitized by Google

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 3 avril 1857.

(SUITE)

Présidence de M. Ch. Callon.

M. TRÉLAT rend compte de l'examen qu'il a fait des numéros de la *Revue de l'architecture* qui lui ont été envoyés. Un article de M. Sirodot sur l'assainissement de Paris lui paraît mériter par son objet toute l'attention de la Société.

On compte dans la capitale 31,500 maisons fournissant un volume considérable d'eau ménagère ; 60,000 fosses d'aisance, d'où il faut extraire annuellement 354,000 m. c. de matières, enfin 423 kilomètres de rues dont il faut enlever les boues ou immondices et écouler les eaux des ruisseaux dans des égouts, dont le système est loin d'être complet, puisque 163 kilomètres de rues seulement en sont pourvus.

M. Sirodot, dans son article, analyse ensuite les trois principaux projets présentés dans ces derniers temps, savoir :

1° Le système bien connu de la préfecture de police, dit système séparateur, faisant l'objet d'une ordonnance récente déjà rapportée ;

2° Le projet municipal du préfet de la Seine, déjà pratiqué rue de Rivoli, et dans lequel les eaux de pluie, des ménages et des fosses s'écoulent dans les égouts par des galeries qui tiennent aux maisons, système, dit M. Trélat, coûteux pour la ville et les particuliers, et infectant en certains cas les maisons riveraines de l'égout ;

3° Le projet de M. Baude-Mouiin, qui remplace les ruisseaux par des galeries couvertes sous les trottoirs, sorte de drains de 30 centimètres de diamètre, faits en ciment, inclinés de 3 à 4 centimètres par mètre, et recevant toutes les eaux de la voie et des maisons.

M. Trélat indique les motifs de préférence, la facilité de réalisation pratique et l'exécution économique de ce dernier projet, qu'il a pu étudier sous toutes ses formes et dans tous ses détails, ayant lui-même rédigé un projet analogue, moins étendu que celui de M. Baude-Moulin, et dans lequel, laissant aux ruisseaux l'eau de la chaussée et la boue, il se bornait à établir au pied des maisons un véritable drainage ordinaire en poterie pour recevoir leurs eaux ménagères, aussi bien que le liquide des fosses, pompé par les concierges de temps en temps. Pour arrêter les matières solides susceptibles d'engorger les tuyaux, le projet de M. Trélat établissait sous le seuil de la porte cochère de chaque maison un panier à mailles serrées, sorte de séparateur, laissant filtrer les matières liquides seules.

Enfin, pour laver les drains, le système se servait des eaux de pluie en attendant qu'on pût employer celles qui seront un jour mises à la disposition des particuliers par des concessions qui les amèneront jusqu'au dernier étage.

UN MEMBRE remarque que dans le projet présenté à l'encontre du projet municipal, on ne fait entrer aucune dépense pour l'élévation du liquide, de la fosse au drain, tandis que dans le projet attaqué toutes dépenses sont comprises.

M. TRÉLAT répond que la quantité d'eau à conduire aux drains n'excéderait pas 10 litres par jour et par personne ; les concierges pourraient aisément, sous l'inspection des propriétaires, opérer l'épuisement voulu de temps en temps dans la journée ; que le point important était d'empêcher l'engorgement des drains, but qu'on espère avec les *petits diviseurs* proposés, et qu'en somme, le projet réalisera un assainissement analogue à celui du projet municipal par des moyens plus simples, plus pratiques, et certainement moins coûteux.

UN MEMBRE demande pourquoi on n'utilise pas tout simplement, pour laver les drains, l'eau des bornes-fontaines, si multipliées dans tous les quartiers.

M. TRÉLAT répond qu'un simple courant d'eau ne suffirait pas pour dégorger les drains, si l'on n'avait pas soin d'arrêter les matières solides, notamment le grès des éviers, qui, mêlé aux eaux grasses, forme un mastic d'une grande consistance ; que, d'ailleurs, les bornes fontaines ne débitent que l'eau nécessaire au lavage des ruisseaux et de la chaussée, surtout dans les rues macadamisées.

M. DE MASTAING analyse l'ouvrage de M. Boutigny, d'Evreux, sur les corps à l'état sphéroïdal.

Cet ouvrage traite des phénomènes que présentent les liquides projetés à la surface des corps, dans des conditions de température telles que le corps ait perdu la faculté d'être mouillé par le liquide. Il est divisé en trois parties : physique, chimie, théorie.

Physique. — Le fait qui frappe d'abord, c'est la forme sphérique ou sphérique-aplatie que prennent alors les gouttes du liquide ; on remarque aussi la lenteur d'évaporation de ces sphéroïdes, leur mobilité incessante. En s'aidant du thermomètre, on remarque que leur température est inférieure à celle du point d'ébullition du liquide dont ils sont formés, que celle de leur vapeur est très-élevée et se rapproche plutôt de la température de la capsule dans laquelle on opère. On a remarqué que la vitesse d'évaporation augmente avec la température de la capsule, mais que cette vitesse, dans une capsule à 200°, est cinquante fois moins grande qu'elle ne le serait si l'ébullition avait lieu par le contact du liquide avec le vase ; on voit aussi que la plus grande partie de la chaleur rayonnante est réfléchie à la surface parfaitement polie des sphéroïdes ; que tous les corps peuvent passer à l'état sphéroïdal, mais que les liquides qui ne sont pas volatils sont alors décomposés en produits gazeux. On constate qu'il n'y a pas contact entre les sphéroïdes liquides et la surface chauffée sur laquelle ils sont produits, par la possibilité de faire passer un rayon de lumière dans l'intervalle qui les sépare, et surtout par la suppression de l'action chimique.

M. Boutigny fait voir par expériences que l'état sphéroïdal d'un liquide peut cesser par abaissement de la température du vase dans lequel on opère, ou par le refroidissement du liquide ; qu'au moment où le contact du liquide avec les parois du vase se rétablit, il y a production instantanée de vapeur et par suite explosion ; il fait voir également que l'eau qui mouille le fond d'une capsule peut y passer à l'état sphéroïdal par l'action d'un chauffage énergique, coïncidant avec la présence des dépôts terreux, ou les mouvements de va-et-vient, ou le soulèvement subit de cette eau. Il en conclut que ces phénomènes sont une cause très-fréquente d'explosion des chaudières à vapeur.

C'est pour obvier à ces inconvénients qu'il a disposé un système de générateurs dans lesquels l'eau n'est pas au contact des parois de la chaudière. C'est un cylindre vertical en tôle forte pour résister à la pression de la vapeur, dans lequel sont suspendus, sans contact avec les parois, une série de diaphragmes alternativement concaves et convexes ; l'eau d'alimentation arrive sur celui du haut et tombe en cascade de l'un sur l'autre. La chaudière étant isolée dans les carneaux d'un fourneau absorbe la chaleur qu'elle transmet par rayonnement aux diaphragmes et à l'eau dont ils sont couverts. Des expériences faites sur cette petite chaudière et dont les résultats sont consignés dans un rapport du comité des arts mécaniques de la Société d'encouragement, en date du 9 janvier 1856, accusent une production de 70 à 100 kilog. de vapeur par mètre carré de surface de chauffe et par heure, et une vaporisation de 4k,33 à 10k,40 par kilog. de charbon consommé. Les diaphragmes présentent le grand avantage de retenir les dépôts calcaires, qui ne vont pas ainsi se placer au point le plus bas et par suite le plus chauffé de la chaudière, où ils sont une cause de danger ; de plus, comme ils sont très-faciles à enlever et à nettoyer, il devient aisé d'entretenir la chaudière en bon état de fonctionnement. On n'a pas encore de donnée sur la durée possible d'un tel générateur. Le système de diaphragme peut être appliqué aux générateurs à bouilleurs, mais alors ceux-ci sont remplis d'eau jusque dans les cuissards ; le corps de chaudière forme chambre de vapeur remplie d'une série de tablettes en tôle sur lesquelles l'eau d'alimentation tombe en cascade et qui retiennent les dépôts.

Chimie. — Les liquides à l'état sphéroïdal étant à une température inférieure à celle de leur ébullition, leur vapeur étant très-rare et chauffée à une température qui approche de celle du vase où elles se forment, on a là un moyen d'action nouveau et des circonstances particulières propres à produire des réactions spéciales. En opérant dans l'air, on réalise le phénomène de la combustion lente ; l'alcool et l'éther produisent de l'aldéhyde ; l'acide sulfureux, de l'acide sulfurique ; les liquides à l'état sphéroïdal présentent aussi des propriétés chimiques nouvelles et fournissent des procédés particuliers d'analyse qualitative.

Théorie. — L'auteur démontre par des expériences spéciales et ingénieuses que les sphéroïdes ne sont pas supportés à distance des surfaces par un coussin de vapeur, mais bien par l'action répulsive de la chaleur agissant entre les molécules du corps sphéroïdalisant et celles du corps sphéroïdalisé.

Il établit la nécessité d'employer les mots état sphéroïdal comme désignant une manière d'être des corps, différente de l'état liquide, solide ou gazeux. Il examine pourquoi la température des sphéroïdes est inférieure à celle de l'ébullition de la substance. Il pense que les corps isolés dans l'espace par cette action de la chaleur se comportent comme de petits satellites de la terre. Enfin il fait voir quel rôle, dans son opinion, les propriétés des corps à l'état sphéroïdal ont pu jouer dans la formation du monde, dans les révolutions du

Digitized by Google

globe et ses divers phénomènes géologiques, et notamment la formation des houillères.

La Société a reçu :

1° De la Société minérale, son bulletin d'octobre, novembre et décembre 1856 ;

2° De M. Colladon, membre de la Société, une note sur les roues hydrauliques flottantes;

3° Du journal *The Engineer*, les numéros des 20 et 27 mars ;

4° De M. Oppermann, le numéro d'avril du *Portefeuille économique ;*

5° Des *Annales des ponts et chaussées*, les numéros de janvier et février ;

6° De la Société impériale et centrale d'agriculture, le dernier numéro de son bulletin ;

7° De M. le comte Dubois, président de la commission ministérielle de statistique des chemins de fer, un exemplaire du rapport de cette commission.

HOSQUIN DE RÉVILLE.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Tirage trimestriel des lots.

Le deuxième tirage, pour 1857, des lots afférents aux obligations du Crédit foncier, aura lieu le lundi 22 de ce mois, à deux heures et demie, au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, n° 19. Ce tirage comprendra un lot de 100,000 fr., un de 50,000 et un de 20,000.

La souscription aux obligations foncières est ouverte en permanence, et les arrérages sont payés à Paris, au siége de la Société, et dans les départements, chez MM. les receveurs généraux et particuliers des finances.

Paris, 3 juin 1857.

Le Gouverneur,
Cte CH. DE GERMINY.

ANNUAIRE OFFICIEL DES CHEMINS DE FER ANNÉE 1857.

L'Annuaire officiel des Chemins de fer pour 1857, par M. Petit de Coupray, formant un beau volume de 700 pages avec carte des chemins de fer de l'Europe, vient de paraître chez MM. Napoléon Chaix et Cie, propriétaires-éditeurs, rue Bergère, 20, à Paris. — Prix : 5 fr. broché, et relié 6 fr. — *Franco* par la poste, 7 fr. — Envoyer un mandat sur Paris, ou des timbres postes. — Prix de la collection des sept volumes reliés, 42 fr.

ORDONNANCES RENDUES PAR M. LE PRÉFET DE POLICE, EN MATIÈRE DE TARIFS, PENDANT LE COURANT DU MOIS DE JANVIER.

CHEMINS	DATES	TITRES DES ORDONNANCES	OBSERVATIONS
Orléans-G.-Central	7.....	Ordonnance concernant la mise en vigueur des tarifs spéciaux n°s VIII-48 et VIII-49.	Tarifs du transport de diverses marchandises expédiées de la ligne d'Orléans sur celle du Grand-Central et *vice versâ*.
Nord.....	9.....	Ordonnance concernant un tarif spécial pour le transport de la houille et du coke au départ d'Arras.	Expéditions par wagon complet de 10,000 kilogrammes, d'Arras à diverses stations du réseau.
Est.....	21.....	Ordonnance portant rectification d'une erreur dans l'ordonnance du 18 novembre 1856, homologation des tarifs généraux.	Les mots *en fûts* sont ajoutés à la suite des mots *boissons distillées et fermentées*, dans la nomenclature des marchandises de la 2e série.
Lyon.....	23.....	Ordonnance concernant le transport des huîtres.	Tarif à 0,38 par tonne et par kilomètre pour les expéditions d'au moins 50 kilogrammes à la grande vitesse.

ORDONNANCES RENDUES PENDANT LE MOIS DE FÉVRIER.

Orléans...	4.....	Ordonnance concernant une modification au tarif spécial pour le transport des matières résineuses.	Réduction de 28 fr. à 24 fr. la tonne, pour les expéditions de Bordeaux à Paris.
Orléans...	5.....	Ordonnance concernant une addition au tarif spécial pour le transport des fers et fontes.	Addition des clous et pointes aux tonneaux.
Nord.....	6.....	Ordonnance concernant la prorogation jusqu'au 1er juillet 1857 des tarifs réduits pour le transport et la manutention des céréales.	
Ouest.....	7.....	Ordonnance concernant un tarif spécial pour le transport des chevaux de course.	Réduction de 50 0/0 sur le tarif ordinaire de la grande vitesse.
Est.....	9.....	Ordonnance concernant le transport des enfants.	Au-dessous de 3 ans, transport gratuit ; de 3 ans à 6 ans, demi-place ; au-dessus de 6 ans, place entière.
Ouest.....	10.....	Ordonnance concernant des modifications au tarif d'abonnement n° 3 pour le transport des bois bruts, métaux bruts et autres gros matériaux de construction.	Réduction de 1 fr. par tonne, lorsque le chargement et le déchargement seront faits par les expéditeurs, et de 50 c. si l'une des deux opérations est faite par la Compagnie.

Digitized by Google

SUITE DES ORDONNANCES RENDUES PENDANT LE MOIS DE FÉVRIER.

Lyon.....	13.....	Ordonnance concernant les tarifs applicables aux marchandises, voitures, chevaux, bestiaux, transportés à petite vitesse sur le chemin de fer de Paris à Lyon et les embranchements de la Roche à Auxerre, de Dijon à Besançon et d'Auxonne à Gray.	Tarifs généraux et tarifs spéciaux.
Ouest.....	26.....	Ordonnance concernant la prorogation jusqu'au 30 juin 1857 du tarif spécial pour le transport des céréales.	

ORDONNANCES RENDUES PENDANT LE MOIS DE MARS.

Orléans Ouest.....	2.....	Ordonnance concernant des tarifs communs pour le transport des marchandises diverses à petite vitesse.	Tarifs réduits des expéditions de marchandises de la ligne d'Orléans aux lignes de Rouen, du Havre, de Dieppe et de Fécamp et *vice versâ*.
Est-Orléans...	3.....	Ordonnance concernant l'addition des glaces aux tarifs communs pour le transport des marchandises à petite vitesse.	
Orléans...	4.....	Ordonnance concernant l'addition du coke au tarif spécial n° VIII-22, applicable au transport des matériaux de construction, de la houille, du minerai, etc., etc.	
Ouest.....	20.....	Ordonnance concernant des tarifs spéciaux d'abonnement pour le transport de diverses marchandises.	Tarifs à 5, 6, 7 et 8 fr. par tonne et par kilomètre.
Orléans...	20.....	Ordonnance concernant le tarif spécial n° VIII-11 pour le transport des ardoises.	Gare d'Angers ajoutée comme point d'expédition au tarif spécial n° VIII-11.
Orléans...	25.....	Ordonnance concernant un nouveau tarif spécial pour le transport des vins et vinaigres en fûts.	Application du tarif de la 3e classe au transport des vins et vinaigres en fûts.
Est.....		Ordonnance portant rectification d'une erreur dans l'ordonnance du 18 novembre 1856, homologation des tarifs généraux.	
Orléans-Midi.....	30.....	Ordonnance concernant la prorogation jusqu'au 30 juin 1857 du tarif commun pour le transport des graines, farines et maïs provenant de l'étranger.	

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi, 4 juin :

La situation de notre groupe reste bonne; la demande sans être vive est régulière et entretient une animation constante.

En fonte pour affinage, le marché est à peu près calme et son prix est de 165 fr.

La fonte noire pour deuxième fusion a été demandée; par forte partie on a payé 185 fr. le n° 1.

Les fers se soutiennent fermement à 330 et 340 fr. les laminés, franco dans toutes les gares des chemins de fer de l'Est. Les fers battus sont invariables au prix de 370 fr.

FRANCHE-COMTÉ.

On nous écrit de Besançon, à la date du 28 mai, ce qui suit sur le résultat de la foire des maîtres de forges :

« Il y a eu une assez forte animation d'affaires, mais elle est due à une baisse sur les prix de la foire précédente. Des engagements sont pris pour six mois. Les fontes de Comté n° 1 se sont raisonnées à 230 fr. pris à l'usine. Les qualités inférieures sont offertes à 210 fr. à Gray. »

MÉTAUX.

Les métaux en général offrent peu de changements.

Les cuivres sont bien tenus sur les marchés régulateurs et à Paris.

Pour l'étain, les nouvelles sont moins bonnes. Le prix à 87 fl. se maintient encore à Amsterdam, mais à Londres on s'attend à la baisse. Paris fait 390 le Banca et 360 l'étain des Détroits.

Les plombs sont bien fermes; il y a même faveur sur les prix de l'article à Londres. Pas de variation à Paris au cours de 68 à 69 fr.

Quant aux zincs, la bonne tenue subsiste à 78 fr. pour le brut. Le laminé est descendu à 90 fr.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Londres, 2 juin :

Les fontes d'Ecosse sont plus demandées, notamment pour l'exportation; à la clôture du marché, les numéros mélangés se cotaient de 100 fr. 63 à 101 25, rendu à bord de la Clyde, au comptant.

Les barres de Galles ont baissé; on dit même qu'il en a été vendu à 175 fr. la tonne, mais ce prix est douteux. Les autres qualités sont restées sans changement.

Tous les ports d'embarquement pour le charbon ont une grande activité; à Newcastle surtout, le commerce de cet article a pris depuis quelque temps un fort accroissement. D'après les tableaux publiés par l'administration, l'exportation se serait élevée en Angleterre à 541,000 tonnes en avril, au lieu de 459,000 dans le mois correspondant de l'année dernière. Newcastle et Shields entrent, dans cette quantité, pour plus de 300,000 tonnes.

BOIS.

La demande continue à être très-vive; les affaires ont présenté, depuis huit jours, un grand intérêt. En entrevous bon ordinaire on a payé 135 fr. 10 et 10; les qualités supérieures ont obtenu 145 10-10. L'échantillon a fait plusieurs marchés à 185 fr.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

O. Saupique.

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1856. id. 795 id.)

Du 28 mai au 3 juin 1857.

135,898 voyageurs.....	415,481 08
Bagages, marchandis,etc.	556 653 73
Total..	972,034 81

Semaine correspondante de 1856.

95,510 voyageurs.....	320,871 10
Bagages, marchand., etc.	516,636 33
Produit total.....	837,507 43
Différence en faveur de 1857	134,527 38

Produit par kilomètre :

1857,	1,222
1856,	1,093

Recette totale depuis le 1er janvier

1857.....	20,540,493 09
1856.....	18,663 477 80
Différence..	1,877,016 19

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :

En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1033 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :

En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1033 kil.

Du 28 mai au 3 juin 1857.

100,995 Voyageurs.....	424,213 05
Bagages, marchandises, etc.....	727,190 69
Total.....	1,151,404 74
Semaine correspondante de 1856 .	891,337 83
Différence en faveur de 1857.....	260.067 01
Recettes depuis le 1er janvier 1857.	24,583,081 70
Recette correspondante de 1856	19,951,397 16
Différence en faveur de 1857....	4,631,687 63

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 930 kilomètres)
(1856. id. 870 id.)

Du 28 mai au 3 juin 1857

293,335 voyageurs.....	483,379 32
Marchandises, etc., grande vitesse ...	57,703 65
— petite vitesse....	352,552 24
Total de la semaine.....	892,725 21
Semaine correspondante en 1856....	667,351 17
Augmentation en 1857.....	225,374 04
Recettes depuis le 1er janvier 1857	16 829,500 15
id. id. 1856	13,779,120 53
Différence en faveur de 1857.	2,650,379 62

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

(1857. Longueur exploitée, 694 kilom.)
(1856. id. 617 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,337 72.
— 1856, 1,092 88.

Recettes du 28 mai au 3 juin 1857

Grande vitesse) 99,539 voyageurs..	406,718 80
Grande vitesse) marchand.....	126,101 80
Petite vitesse) marchand.....	402,496 25
Total.....	935,316 85
Semaine correspondante de 1856....	668,136 29
Différence en faveur de 1857	267,180 56
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	20,943,587 37
id. id. 1856	15,490,315 21
Différence en faveur de 1857...	5,453,272 16

L'ouverture de l'embranchement de Dôle à Salins (38 kil.) a eu lieu le 16 mai 1857.

CHEMINS DE FER DE L'EST.

(1857. Longueur exploitée 1279 kilomètres.)
(1856. id. 1069 id.)

8e année. — 22me semaine.

Du 28 mai au 3 juin 1857.

125,903 Voyageurs.....	390,047 11
Marchandises.....	526,981 24
Total de la semaine.....	917,028 35
Recettes antérieures.....	17,848,591 72
Total général.....	18,765,620 07
22me semaine de 1857	917,028 35
Semaine correspondante de 1856.	826,509 58
Différence en faveur de 1857...	90,518 77
Exercice 1857.....	18,765,620 07
d. 1856	17,092,380 87
Différence en faveur de 1857...	1,653,239 20

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont et prolongements.

Longueur exploitée : 135 kilomètres

Du 28 mai au 3 juin 1857.

8,981 voyageurs.	19,631 25
...,... tonnes de marchandises.....	28,994 14
Total.....	48,625 39
Recettes antérieures...	845,982 62
Total des recettes.....	894,608 01

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 523 id.

Recettes du 28 mai au 3 juin 1857

64,608 Voyageurs.....	222,403 50
Bagages et marchandises	341,439 38
Total de la semaine.....	563 842 88
Semaine correspondante de 1856.. .	390 892 95
Augmentation.....	172,949 93
Total des recettes, à partir du 1er janvier 1857.....	13,311,843 61
Période correspondante de 1856 .	10,716,595 14
Augmentation. ...	2,595,247 27

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

(1857. Longueur exploitée, 160 kilom.)

Du 28 mai au 3 juin.

(Section de Lyon à Roanne.)

2,... Voyageurs.....	40,214 05
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	152,840 86
Total.....	193,055 51
Recettes antérieures.....	4,015,181 58
Total de l'exercice 1857.....	4,208,537 09
Recette correspondante 1856	79,131 64
Total de l'exercice 1856...	3,920,983 87

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).

(1857. Longueur exploitée, 112 kilom.)

Voyageurs.....	19,206 94
Bagages, marchandises, etc.....	23,408 15
Total.....	43,615 09
Recettes antérieures	850,544 61
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	893,159 70
Semaine correspondante en 1856.....	24,760 68
Recettes depuis le 1er janvier 1856....	691,026 87
Recettes totales de la semaine sur les 2 sections.....	235,670 60
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....	4,866,026 19
Total.....	5,101,696 79

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 713 kilomètres.
Id. en 1856, 307 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 210 id.

Recettes du 26 mai au 3 juin 1857

CHEMIN DE FER.

55,876 voyageurs	142,156 90
Bagages, marchandises, etc	137,689 87
TOTAL	279,846 77
Recettes du CANAL LATÉRAL	13,866 09
Recettes antérieures	4,574,791 33
Total depuis le 1er janvier 1857	4,868,503 19
22e semaine de 1857. Chemin de fer	279,845 77
Id. Canal latéral	13,866 09
Total de la semaine en 1857	293,711 86
22e semaine de 1856. Chemin de fer	97,210 20
Id. Canal latéral	26,737 55
Total de la semaine en 1856	123,947 75
Différence en faveur de 1857.	169,764 11

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857	4,868,503 19
1856	2,106,720 77
Différence en faveur de 1857.	2,761,782 42

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1857,	392 49	66 02
1856,	261 31	127 32
Augmentation,	131 18	Diminut 61 30

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Sections de Lyon à Bourg et à Seyssel.)

Longueur exploitée : 130 kilomètres.

Du 26 mai au 3 juin.

13,398 Voyageurs	42,554 50
Bagages, marchandises, etc	20,615 80
Total	63,170 30
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1857	569,713 45
TOTAL	632,883 75

CHEMIN DE FER D'ORSAY.

Circulation et recettes comparatives du mois de Mai 1857.

(1857. Longueur exploitée, 23 kilomètres)

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages etc.	Totaux.
1857	89,347	61,143 80	1,520 75	62,664 55
1856	65,837	42,163 40	1,204 65	43,368 05
En faveur de 1857	23,510	18,980 40	316 10	19,296 50
En faveur de 1856	»	»	» »	»

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 278 kilom.)

Du 23 au 29 mai 1857.

7,639 Voyageurs	35,977 37
Bagages, marchandises, etc	75,906 11
Total de la semaine	111,883 48
Recettes de la semaine correspondante de 1856	76,997 61
Différence en plus en 1857	34,885 87
Recettes antérieures	1,916,158 14
Total	2,028,041 62

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Du 21 au 27 mai 1857.

45,857 Voyageurs,	97,702 48
3,372 t Bagages et marchandises,	57,952 41
Total,	155,654 89
Période correspondante de 1856,	157,224 09
Diminution,	1,569 20
Recette totale du 1er janvier au 20 mai 1857,	2,940,638 64
Période correspondante de 1856,	2,630,280 26
Augmentation,	310,358 38

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 26 mai au 3 juin 1857.

Voyageurs	25,699 30
Bagages	1,054 55
Marchandises : grande vitesse	2,146 05
Id., petite vitesse	10,919 15
Exploitation de Bielle	4,871 25
Exploitation de Casal	3,898 90
Ensemble	48,619 18
Recette correspondante de 1856	38,582 94
Différence en faveur de 1857	10,036 24

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. id. 1,039 id.

Du 26 mai au 3 juin 1857.

	En francs, au change de 121 1/2
47,512 voyageurs	289,641 28
28,579 tonnes Marchandises	423,834 48
Total de la semaine	713,475 76
Semaine correspond. 1856	709,784 44
Différence en faveur de 1857	3,691 32
Recettes depuis le 1 janvier 1857	11,202,361 »
Recettes depuis le 1 janvier 1856	12,151,149 »
Différence en faveur de 1856	948,888 »

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

22e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 25 au 31 mai

4,999 voyageurs. — 20,774 quint. bagages, marchandises	fr. 12,419 15
Recette correspondante de 1856	9,947 10
Augmentation	2,472 15
Recettes depuis le 1er janvier 1857	214,833 15
Recette correspondante de 1856	125,933 85
Différence en faveur de 1857.	88,904 30

CHEMIN DE FER NORD-EST SUISSE.

1857. — Longueur exploitée : 154.4 kilomètres.
1856. — 100.8 —

Mai 1857 (*)

84,000 voyageurs	117,000 »
307,000 quint. marchandises et bagages	109,000 »
Total du mois	226,000 »
Mois correspondant de 1856	104,943 »
Différence en faveur de 1857.	121,057 »
Recettes depuis le 1er janvier 1857	798,412 »
Recettes correspondantes 1856	402,777 »
Différence en faveur de 1857.	395,635 »

(*) Résultat approximatif.

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

Mai 1857

	1857.	1856	1855.
Voyageurs	42,503 05	40,666 60	43,538 10
Bagages	1,436 85	1,341 35	1,059 72
Bétail	2,062 60	1,734 25	1,998 »
Marchandises	18,313 99	18,828 87	23,293 39
	64,336 49	62,571 27	69,909 21

Augmentation en 1857 de fr. 1,765 22 sur 1856
Diminution de 5,572 72 sur 1855

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 24 au 30 mai 1857

4,118 voyageurs	fr. 2,854 20
Marchandises	631 60
Recettes antérieures	126,594 80
Total	130,080 60

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (23e semaine)		Par journée de voiture	
		Omnibus.	Correspondance.
Du 31 mai au 6 juin 1857	274,274 »	89 50	56 31
Semaine correspondante de 1856	240,021 55	81 64	49 17
Rec. depuis le 1er janv. 1857	4,960,198 55	76 88	45 »
Période correspondante de 1856	4,439,681 70	69 07	42 12
Différence en faveur de 1857.	520,516 85	7 81	2 58

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST 124, rue Saint-Lazare.

Coupon d'intérêt des obligations 3 0/0 au 1er juillet 1857.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations 3 0/0 de la Compagnie que, pour faciliter le paiement du coupon semestriel de 7 fr. 50, échéant le 1er juillet 1857, les bordereaux de cinquante coupons et au-dessus pourront être déposés, à dater du 15 juin courant, de 10 heures du matin à 3 heures de l'après midi, au siége de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124 (service des titres), où il sera délivré un récépissé indiquant le jour du paiement.

Le Conseil d'odministration rappelle aux porteurs d'obligations que la *Banque de France* se charge, après vérification, du paiement des coupons à ses succursales, moyennant une commission de 1/4 0/0.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE. Avis aux porteurs d'obligations 3 0/0 (émission de 1852 et 1855).

Il sera procédé le jeudi 18 juin courant, à deux heures, en séance publique, dans une des salles de l'administration, rue Laffite, 23, au tirage au sort :

1° De 319 obligations 3 0/0 de l'émission de 1852 (obligations de rachat);

2° De 145 obligations 3 0/0 de l'émission de 1855.

Les numéros sortis de la roue seront remboursés par 500 fr., à partir du 1er juillet prochain, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille.

CHEMIN DE FER DE

LYON A LA MÉDITERRANÉE. Obligation 3 0/0 (émission de 1852 et 1855).

Le coupon d'intérêts échéant le 1er juillet 1855 sera payé à partir du 1er juillet à raison de 7 fr. 50 par obligation, dans les caisses de la Compagnie à Paris, Lyon et Marseille. Le dépôt des coupons sera reçu à Paris à partir du 20 juin.

Les succursales de la Banque de France se chargent de payer les intérêts ci-dessus, moyennant une commission de 1/4 0/0.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

MM. les souscripteurs des chemins de fer espagnols des Pyrénées à Madrid et à la Méditerranée, sont de nouveau invités à se présenter dans les bureaux de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France, place Vendôme, 16, de midi à trois heures, pour y faire l'échange des certificats provisoires à eux délivrés contre des titres au porteur de la Compagnie anonyme des chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante, et recevoir par chaque certificat d'une action, une somme de 3 fr. 50 c. pour la part de chaque action dans les intérêts produits par les fonds disponibles.

Le titre au porteur délivré en échange du titre provisoire donne droit, conformément aux statuts :

1° A un intérêt de 6 0/0 à dater du 31 janvier 1857 ;

2° Au partage des bénéfices de l'exploitation des chemins de fer. Lesdits bénéfices, à dater du 10 juillet 1856, époque de la prise de possession de 278 kilomètres déjà en exploitation, seront, conformément à la décision de l'assemblée générale qui a eu lieu à Madrid, le 29 janvier dernier, compris dans le premier inventaire de la Compagnie.

Paris, le 14 mai 1857.

COMPAGNIE

D'ORLÉANS

Service des Emprunts.

Le directeur a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie que le coupon semestriel de juillet 1857 sera payé à la caisse centrale à partir du dit 1er juillet, savoir :

A raison de 25 fr. pour les obligations du premier emprunt 1842 (30e coupon), et pour celles du deuxième emprunt 1848 (18e coupon);

Et à raison de 7 fr. 50 c. pour les obligations de l'emprunt 3 0/0 (9e coupon).

Les coupons et les certificats de dépôt de la Compagnie seront reçus, comme d'ordinaire, dès le 15 juin courant dans les bureaux du service des titres de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, où il en sera délivré un récépissé indiquant le jour du paiement.

Paris, le 10 juin 1857.

C. DIDION.

CHEMIN DE FER DE

PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

MM. les porteurs des obligations :

1° Du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais ;

2° Du chemin de fer Grand-Central de France (emprunt 1853-1854) ;

3° Des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, à 0/0 ;

4° Des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, 3 0/0 ;

5° Du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, emprunts réunis ;

6° Du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, emprunts 1850 ;

7° Du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, reconnaissance de capitalisation ;

8° Du chemin de fer de Saint-Etienne à la Loire, emprunt 1843 ;

9° Du chemin de fer de Saint-Etienne à la Loire, emprunt 1847,

Sont prévenus que le semestre d'intérêts échéant le 1er juillet 1857 leur sera payé, à partir de ce jour, dans les bureaux de la Compagnie, rue Taitbout, 57.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux, avec coupons ou titres à l'appui, à partir du 15 courant, de 10 heures à 2 heures.

MM. les porteurs des obligations Grand-Central (emprunt 1853-1854) sont priés d'apporter leurs titres en même temps que leurs coupons, l'échange de ces obligations devant se faire à cette occasion.

Le secrétaire général,
LÉON SAY.

CHEMIN DE FER DE

PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS MM. les

porteurs des obligations :

1° Paris à Lyon par le Bourbonnais 3 0/0 ;

2° Grand-Central de France, emprunt 1853-1854 ;

3° Rhône-et-Loire, 1re série à 0/0 ;

4° Rhône-et-Loire, 2me série 3 0/0 ;

5° Saint-Etienne à Lyon, emprunts réunis ;

6° Saint-Etienne à Lyon, emprunt 1850 ;

7° Saint-Etienne à la Loire, emprunt 1847 ;

8° Andrezieux à Roanne, 1er ordre ;

sont prévenus que la Banque de France se charge de payer dans ses succursales les intérêts de ces différents titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,
LÉON SAY.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

Le Conseil d'administration du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais, a l'honneur de prévenir le public que le 22 juin courant il sera procédé, à la Bourse de Paris, par le ministère d'un agent de change, à la vente de trois titres provisoires d'obligations du Bourbonnais, numéros 2,875, 8,801 et 8,802, libérés de 100 francs, et sur lesquels les versements ultérieurs n'ont pas été faits. Ces titres ont été attribués au reçu de versement numéro 711 (délivré à la Compagnie de Lyon, 47, rue de Provence), au nom de M. Dupuis (souscription de 186,000 obligations du Bourbonnais au mois d'avril 1856).

Le secrétaire général,
LÉON SAY.

CHEMINS DE FER DE

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'en raison de la prochaine ouverture de la section d'Albacete à Almansa, et de l'entier achèvement de la ligne entre Madrid et Alicante, qui aura lieu dans le courant de l'année, il a décidé de faire un appel de 100 f. sur les actions, savoir :

50 fr. le 1er juillet 1857.
50 fr. le 1er octobre 1857.

Un coupon d'intérêt de 5 fr. 15 c. étant dû sur les actions le 1er juillet, il sera fait compensation de ce coupon avec le premier versement, qui sera réduit à 44 fr. 85.

Les versements auront lieu du 1er au 15 juillet, et du 1er au 15 octobre. Les actionnaires en retard devront l'intérêt, à raison de 6 0/0, à dater du 1er juillet et du 1er octobre.

MM. les actionnaires pourront, du 1er au 15 juillet, se libérer par anticipation du versement entier de 100 fr. Dans ce cas, il leur sera tenu compte de l'intérêt de 0 fr., à raison de 6 0/0 l'an, du 1er juillet au 1er octobre, ce qui réduira la somme à verser au 1er juillet à 94 fr. 10 c.

Les versements se feront :

A Madrid, à la caisse de la Société ;

A Paris, chez MM. *de Rothschild frères*, 21, rue Laffitte ;

A Londres, chez MM. *de Rothschild et fils ;*

A Lyon, à la caisse syndicale des agents de change :

A Bordeaux, chez MM. *Rodrigues et fils ;*

A Marseille, chez M. *Roux de Fraissinet.*

CHEMIN DE FER DE

CHARLEROY A LA FRONTIÈRE DE FRANCE.

Le Conseil d'administration de la Société du chemin de fer de Charleroy à la frontière de France a l'honneur d'inviter MM. les actionnaires à se réunir le samedi 11 juillet prochain, à midi, à Charleroy, hôtel du Grand-Monarque :

1° En assemblée générale ordinaire, à l'effet de délibérer sur les comptes et bilans de la Société, non encore approuvés ;

2° Et en assemblée générale extraordinaire, à l'effet de délibérer sur diverses modifications à apporter aux statuts sociaux et notamment aux articles 17, 18, 19, 24, 31, 32 et 33.

Pour être admis à l'assemblée général, il faut être propriétaire de cinq actions au moins et les avoir déposées quinze jours d'avance à Bruxelles entre les mains de M. Lambert, banquier ; à Londres, chez MM. de Rothschild ; à Paris, à la Compagnie du chemin de fer du Nord, bureau de Charleroy, et à Marchienne-au-Pont, dans les bureaux de l'exploitation du chemin de fer du Nord belge.

N. B. C'est par erreur que des annonces antérieures ont indiqué cette assemblée pour le 8 juin courant.

COMPAGNIE DE

L'OUEST DES CHEMINS DE FER SUISSES.

L'assemblée générale des actionnaires qui devait se réunir à Morges le 20 juin 1857, et qui a été ajournée au samedi 27 juin suivant, aura à délibérer sur l'ordre du jour ci-après :

1° Rapport du Conseil d'administration ;

2° Rapport des commissaires vérificateurs des comptes ;

3° Approbation des comptes ;

4° Approbation des mesures prises par le Conseil d'administration, en vertu des décisions de l'assemblée générale du 30 avril dernier.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

Le Conseil d'administration du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les intérêts de 4 0/0 l'an sur les 300 fr. versés seront payés, pour le premier semestre de 1857, à raison de 6 fr. par action, à partir du 5 juillet prochain, à Paris, à la caisse de la Société générale du Crédit mobilier, place Vendôme, n° 15, et à Grenoble chez MM. Gaillard père, fils et C°, banquiers.

CHEMIN DE FER

DE GRAISSESSAC A A BEZIERS.

La Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers créé 38,000 obligations émises à 140 fr., remboursables à 250 fr., portant intérêt de 7 fr. 50 c., jouissance du 1er novembre 1856.

Le coupon du 1er mai, de 3 fr. 75 c., appartient aux souscripteurs, qui auront en conséquence à verser :

66 fr. 25 c. en souscrivant ; et les 70 fr. restants, le 1er août prochain. Le souscripteur pourra se libérer par anticipation, sous bonification de l'intérêt à 6 0/0 l'an.

La souscription est ouverte :

A Paris, au siége de la Société, rue Taitbout, 65 ; à Londres, chez MM. Ch. Devaux et C°, King-William-street, 62.

Envoyer les fonds par les messageries, chemins de fer, ou par lettres chargées.

Dans toutes les villes où la Banque de France a des succursales, l'on peut verser au crédit de la Compagnie.

On souscrit, dans les bureaux de la Compagnie, rue Taitbout, 65.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE GRAISSESSAC A BEZIERS.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

MM. les actionnaires en retard sont prévenus que si d'ici au 30 juin prochain ils n'ont pas effectué les versements en retard, le Conseil se verra forcé d'user du droit qui lui est conféré par l'art. 16 des statuts.

COMPAGNIE L. ET R. P.

DES CHEMINS DE FER

LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

MM. les actionnaires sont prévenus que le paiement du semestre d'intérêts échant le 1er juillet 1857, aura lieu à partir dudit jour, à raison de 5 0/0 sur les versements effectués.

Le dividende du 2e semestre de l'exercice de 1856, fixé par l'assemblée générale à la somme de 5 fr. 21 c., sera payé en même temps ; soit par par action :

Intérêt.....	3 75
Dividende.....	5 21
Total.....	8 96

Les paiements auront lieu chez MM. de Rothschild frères, à Paris, et à Genève chez MM. Lombard-Odier.

COMPAGNIE L. ET R. P.

DES CHEMINS DE FER

LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

MM. les porteurs de titres provisoires d'obligations sont prévenus que le troisième versement de 70 fr. par obligation sera exigible du 1er au 15 juillet 1857, 70 »

Déduction faite de l'intérêt du 1er janvier au 30 juin, 7 50

Soit, 62 50

Les titres provisoires d'obligations sur lesquels le versement total aura été ou sera effectué seront échangés contre des titres définitifs.

Les versements en retard seront passibles de l'intérêt à 5 0/0 à partir du 1er juillet.

Les versements s'effectueront :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères.

A Genève, chez MM. Lombard-Odier.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE.

Les porteurs de titres de la Compagnie sont prévenus que le coupon d'intérêt pour le premier semestre de 1857 sera payé, à dater du 1er juillet :

Pour les actions, à raison de 10 fr.

Pour les obligations, à raison de 7 fr. 50.

Ces paiements se feront :

A Paris, à la caisse centrale, rue Laffitte, 23, de dix à deux heures ;

A Lyon, au syndicat des agents de change ;

A Genève, chez MM. Ch. Kohler et C°, banquiers.

CHEMIN DE FER ELISABETH.

MM. les actionnaires sont prévenus que les intérêts dus pour le semestre courant échéant au 30 juin 1857, à 5 0/0 l'an, sur les sommes versées sur les actions du *chemin de fer Elisabeth*, seront payés à partir du 1er juillet prochain, *de dix heures à sept heures* (les dimanches et fêtes exceptés), par la Société *I. R. autrichienne privilégiée de crédit pour le commerce et l'industrie à Vienne*, à raison de :

Fl. 1 30 sur fr. 60 ou 30 0/0 versés par action,

et fl. 5 » sur fr. 200, montant des actions libérées.

Ceux de MM. les actionnaires qui désirent toucher ces intérêts à Paris sont invités à s'adresser à *MM. de Rothschild frères*, rue Laffitte, n° 21, qui sont chargés de les payer.

A cet effet les actions doivent être présentées par ordre numérique, accompagnées de bordereaux signés par les porteurs avec indication de leur domicile.

A partir du même jour, les feuilles de coupons pour des actions entièrement libérées seront délivrées sur la présentation des titres *à la caisse centrale de la Société, à Vienne.*

SOCIÉTÉ I. R. DES CHEMINS DE FER DE

L'IMPÉRATRICE ELISABETH.

L'exécution de l'ensemble des travaux de construction pour la ligne de Lambach à Salzbourg, divisée en quatre sections, est mise en adjudication en partie ou en totalité.

Les entrepreneurs désirant participer à cette adjudication peuvent examiner les conditions, règlements et plans d'exécution à la direction (Stadt Gundelhof, premier escalier, deuxième étage), tous les jours non fériés, de neuf à deux heures, et sont invités à déposer leurs offres respectives jusqu'au 10 juillet prochain, quatre heures du soir au plus tard, sous lettres cachetées et ainsi formulées :

« Offres pour les travaux d'exécution du chemin de fer de Lambach à Salzbourg. »

Vienne, 2 juin 1857.

Le Conseil d'administration.

CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG.

Le Conseil d'administration des chemins de fer Guillaume-Luxembourg a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le premier coupon d'intérêts échéant le 1er juillet et fixé à 1 fr. 85 c. sera payé à Paris, chez MM. A. Prost et C°, rue Neuve-des-Mathurins, 68 ;

A Lyon, chez MM. Vouillemont, Chavard et C°, et à Luxembourg, au siége social.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

OMNIBUS DE PARIS.

MM. les actionnaires sont prévenus que le solde du dividende de 1856, fixé à 30 fr. par action, sera payé, à dater du 1er juillet, à la caisse de la Société générale du Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES VERRERIES

de France et de l'étranger.

28, rue Grange-Batelière, à Paris.

Le gérant a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que la souscription des nouvelles actions du numéro **25,001** à **50,000** ayant été régulièrement effectuée dans les termes de l'autorisation de l'assemblée générale du 19 janvier dernier, ces nouvelles actions sont admises à la négociation au parquet de MM. les agents de change, aux mêmes titres et conditions que les anciennes actions.

SOCIÉTÉ DE LA

BALEINE FRANÇAISE.

AVIS IMPORTANT. Les actionnaires sont invités à faire connaître, dans le plus bref délai, à M. Pernet-Vallier, administrateur judiciaire, rue de Trévise, 29, à Paris, leur nom et adresse, le nombre et le numéro des actions qu'ils possèdent.

PARC DU RAINCY.

Vente par adjudication, dans ce parc, le dimanche 21 juin 1857, à 1 heure, de 30 lots de terrains magnifiquement boisés et de toutes contenances; sites délicieux, vastes avenues, eaux abondantes.

Mise à prix, 1 fr. par mètre ; facilité de payer en 2 ans ; remise d'un cinquième à l'adjudicataire qui construit dans la saison.

Station spéciale du chemin de fer de Strasbourg dans le parc même ; 10 trains montants, 10 descendants ; billets d'aller et retour ; trajet en 25 minutes.

Plans et renseignements au Raincy, et à Paris, au siége de la Compagnie du Raincy, 5, faubourg Poissonnière ; et chez M. Dutreih, 12, rue Ménars.

Compagnie anonyme des houillères et fonderies

DE L'AVEYRON (Forges de Decazeville).

La Compagnie émet dans ce moment, avec jouissance du 1er juillet prochain, le solde de son emprunt de quatre millions, soit 800,000 fr., représentés par 1,600 obligations de 500 fr., remboursables à 600 fr. par tirage au sort en 50 ans, et rapportant 6 0/0 d'intérêt annuel, payable par semestre les 1er janvier et 1er juillet.

On souscrit au siége de la Société, rue de Provence, n° 17.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

CAISSES D'ESCOMPTE

MM. les Actionnaires de la Compagnie générale des Caisses d'escompte sont convoqués en assemblée générale annuelle le 30 juin courant, à 3 h., au siége de la Société.

Les titres d'actions doivent être déposés *dix jours à l'avance* au siége social.

Tout actionnaire qui n'aura pas rempli cette formalité ne sera pas admis à l'assemblée.

UN INGENIEUR en chef des ponts et chaussées en retraite demande à entrer au service d'une Compagnie de chemin de fer ou autre entreprise de travaux publics à laquelle il prendrait intérêt.

S'adresser à M. L., 7, rue Voltaire.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

OMNIBUS DE LONDRES

Recettes du 31 mai au 6 juin 1857.

22e semaine.

596 voitures ont circulé et ont produit 356,696 fr. 10 c., soit par jour 50,956 fr. 58 c. et par voiture 86 fr. 91 c.

La recette totale du 1er janvier au 6 juin 1857 est de 6,281,547 fr. 30 c. La moyenne générale par jour et par voiture, comprenant le service de ville et de banlieue, est de 71 fr. 39 c.

Recettes comparatives :

1857, 22e semaine,
6,281,547 fr. 30 moyenne, 71 fr. 39

1856, 23e semaine,
3,667,151 fr. » moyenne, 69 fr. 31

Différence en faveur de 1857,
2,614,396 fr. 30 moyenne 2 fr. 08

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Le coupon de 4 50 que l'on a détaché lundi dernier sur la rente 3 0/0, n'a pas paru d'abord modifier les dispositions de la place. Le cours de la rente se trouvait réduit à 67 75 et il s'est affaissé à 67 45. Cependant, un changement favorable a commencé à se faire sentir a la fin de la bourse de mardi, et depuis lors le mouvement de reprise s'est soutenu sur la rente, qui de 67 45 s'est raffermi à 68 65, soit 70 45 avec le coupon.

Les motifs ne manquent point pour expliquer cette hausse, et si elle n'a pas eu plus d'importance, c'est que le courant des affaires est fort restreint, ainsi qu'il arrive du reste chaque année pendant les mois d'été. On a commencé à s'occuper de l'amélioration importante de la situation des banques de France et d'Angleterre, et l'on a parlé de la probabilité d'une prochaine réduction du taux de l'escompte à Paris et à Londres. On avait même espéré que cette mesure serait prise dès cette semaine, mais il paraît qu'elle est encore ajournée.

Les actions du Crédit mobilier ont été très-offertes pendant les premiers jours de cette semaine. Elles avaient éprouvé une nouvelle baisse de 80 fr., à 1127 50, mais elles ont repris à 1,175. Les actions de Lyon ont monté plusieurs fois à 1,495, et elles revenaient ensuite à 1,470 et 1,465. La Méditerranée retombait de même de 1,890 à 1,880. L'assemblée générale du Grand-Central ayant donné hier sa sanction au traité conclu avec les Compagnies de Lyon, de la Méditerranée et d'Orléans, ce traité devient définitif, et la fusion va s'accomplir.

Les actions du Midi ont obtenu une reprise de 747 50 à 760.

Les variations ont été presque nulles sur les actions de l'Est. L'Est ancien s'est tenu de 740 à 735, et l'Est nouveau de 725 à 720.

Le Victor-Emmanuel, qui était délaissé depuis longtemps et qui était tombé à 512 50, coupon détaché (5 fr. 85 c.), a repris assez vivement depuis quelques jours à 540.

Les chemins de fer romains ont repris de 555 à 575, et ils sont très-fermes de 565 à 570.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 4 jusqu'à celle du 11 juin.

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 68 85 à 67 35, coupon détaché, elle a repris à 67 90; elle a varié de 69 20 à 67 45, coupon détaché, et elle est restée à 68 10.

La rente 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 91 40 à 92, et de 91 50 à 92 40 à terme.

La Banque de France a monté de 4,450 à 4,500, elle est restée à 4,475.

Le Crédit mobilier a fléchi de 1,207 50 à 1,125, il a fermé à 1,155.

Les actions d'Orléans ont fléchi de 1,460 à 1,450, et elles sont restées à 1,450.

Le Nord a monté de 960 à 975, il est resté à 970.

L'Est ancien a monté de 730 à 740, il est resté à 735. L'Est nouveau a varié de 717 50 à 725, il est resté à 720.

Lyon a fléchi de 1,475 à 1,457 50, il est resté à 1,467 50.

La Méditerranée a fléchi de 1,890 à 1,875, elle est restée à 1,882 50.

L'Ouest a fléchi de 775 à 770, il a fermé à 775.

Le Midi a repris de 745 à 761 25, il est resté à 755.

Le Grand-Central a varié de 620 à 625, il a fermé à 622 50.

Genève a fait 740, et il a rétrogradé à 730.

Saint-Rambert a monté de 585 à 600, il a fermé à 595.

Béziers a fléchi de 505 à 495, il est resté à 497 50.

Les Ardennes ont fléchi de 555 à 530.

Les Autrichiens ont fléchi de 675 à 627 50, coupon détaché, ils ont fermé à 640.

Le Victor-Emmanuel a monté de 512 50 à 540.

Les Lombards ont monté de 618 75 à 628 75.

Les Saragosse ont monté de 465 25 à 485.

Les Russes ont monté de 510 à 512 50.

Les Romains ont monté de 557 50 à 566 25.

Les François-Joseph ont fléchi de 492 50 à 490.

Samedi. — La bourse est livrée à un état d'atonie et de découragement qui semble augmenter chaque jour, et qui amène une baisse lente au milieu d'une absence complète d'affaires. Le 3 0/0 a varié au comptant de 68 10 à 68 20, et à terme de 68 25 à 68 30; le 4 1/2 de 91 80 à 91 90 au comptant. La Banque s'est tenue à 4,500. Le Mobilier a fléchi de 15 fr. à 1,192 50 à terme; l'Orléans, de 5 à 1,457 50; l'Est ancien, de 2 50 à 737 50. L'Est nouveau s'est tenu à 725. Le Nord a monté de 5 à 975; Lyon, de 2 50 à 1,472 50; la Méditerranée, de 5 à 1,890; le Midi, de 7 50 à 755; le Grand-Central, de 2 50 à 625; le Saint Rambert, de 2 50 à 600. L'Ouest s'est tenu à 775. Les Béziers ont fléchi de 5 à 500. Les chemins de fer autrichiens ont varié de 670 à 675; le Victor-Emmanuel, de 517 50 à 522 50; les Lombards, de 625 à 628 75; les François-Joseph, de 490 à 485; les Saragosse, de 477 50 à 481 25; les Romains, de 565 à 567 50; les Russes, de 513 75 à 515.

Lundi. — La bourse était très-faible; toutes les valeurs étaient encore en baisse. Le 3 0/0, sur lequel on a détaché le coupon, a fléchi de 35 c. à 67 35 au comptant, et de 20 c. à terme à 67 60. Le 4 1/2 0/0 a monté de 15 c. à terme à 92 15. La Banque a varié de 4,475 à 4,500. Le Crédit mobilier a fléchi de 42 50 à 1,150; l'Orléans, de 7 50 à 1,450; le Nord, de 7 50 à 967 50; l'Est ancien, de 2 50 à 735; l'Est nouveau, de 7 50 à 717 50; Lyon, de 15 à 1,475; la Méditerranée, de 10 à 1,880; le Midi, de 5 à 750; le Grand-Central, de 2 50 à 622 50; le Saint-Rambert, de 2 50 à 597 50; les Autrichiens, de 12 50 à 662 50; les Victor-Emmanuel, de 1 25 à 521 25. L'Ouest a monté de 2 50 à 777 50; le Genève, de 5 à 740. Le Béziers s'est tenu à 500. Les Lombards ont monté de 1 25 à 630; les Romains, de 2 50 à 570; les François-Joseph, de 2 50 à 485. Les Russes se sont tenus à 515; les Saragosse, à 481 25.

Mardi. — Le début de la bourse était en nouvelle baisse; mais une reprise assez vive a eu lieu à la clôture sur la rente, et les chemins de fer se sont aussi relevés. Le 3 0/0 a varié au comptant de 67 35 à 67 60, et à terme de 67 45 à 67 80. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 05 à 92 10; la Banque, de 25 à 4,475. Le Mobilier a varié de 1,425 à 1,462 50; l'Orléans, de 1,445 à 1,452 50; le Nord, de 960 à 970; l'Est ancien, de 730 à 732 50; l'Est nouveau, de 715 à 717 50; Lyon, de 1,457 50 à 1,465; la Méditerranée, de 1,870 à 1,880; le Midi, de 745 à 750; l'Ouest, de 767 50 à 775; le Grand-Central, de 621 25 à 622 50; Genève, de 735 à 730; Genoble, de 600 à 595; le Béziers, de 502 50 à 497 50; les Autrichiens, de 628 75 à 632 50, coupon détaché (30 fr.): les Victor-Emmanuel, de 520 à 527 50; les Lombards, de 628 75 à 626 25; les Russes, de 512 50 à 511 25; les Romains, de 567 50 à 565; les Saragosse, de 481 25 à 478 75.

Mercredi. — La bourse a été très-animée, la rente a repris avec vivacité; mais les chemins de fer se ressentaient peu de ce mouvement; les lignes secondaires étaient même encore en baisse. Le 3 0/0 a monté de 35 c. au comptant à 68, et de 25 à terme à 68 05; le 4 1/2 0/0 de 05 à terme à 72 10. La Banque s'est tenue à 4,475. Le Crédit mobilier a monté de 5 à 1,167 50; Orléans, de 7 50 à 1,460; l'Est ancien, de 2 50 à 735; l'Est nouveau, de 5 50 à 922 50; Lyon, de 5 à 1,470; la Méditerranée, de 5 à 1,885; le Midi, de 12 50 à 760. L'Ouest a fléchi de 1 25 à 776 25. Le Grand-Central s'est tenu à 630; le Saint-Rambert à 595. Genève a monté de 5 à 735. Béziers a fléchi de 2 50 à 495. Les Autrichiens ont monté de 3 75 à 636 25; le Victor-Emmanuel, de 2 50 à 530; les Lombards, de 2 50 à 628 75; les Saragosse, de 2 50 à 481 25; les Russes, de 3 75 à 515; les Romains, de 2 50 à 567 50; les François-Joseph, de 2 50 à 492 50.

Jeudi. — La bourse a été calme; les cours étaient faibles; cependant ils se sont un peu relevés à la clôture. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 10 c. à 67 90, et elle a monté à terme de 05 à 68 10. Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 20 à 92, et à terme de 25 à 92 40. La Banque a varié de 4,490 à 4,475; le Crédit mobilier, de 1,170 à 1,155; Orléans, de 1,460 à 1,450; le Nord, de 970 à 972 50; l'Est ancien, de 732 50 à 735; l'Est nouveau, de 717 50 à 720; Lyon, de 1 472 50 à 1,467 50; la Méditerranée, de 1,887 50 à 1,882 50; le Midi, de 761 25 à 755; l'Ouest, de 772 50 à 775; le Grand-Central, de 625 à 622 50; Genève, de 737 50 à 730; Béziers, de 500 à 497 50; Saint-Rambert, de 600 à 595; les Autrichiens, de 635 à 640; les Victor-Emmanuel, de 532 à 540; les Lombards, de 632 50 à 628 75; les Saragosse, de 483 75 à 485. Les Romains se sont tenus à 466 25; les Russes à 512 50.

Vendredi. — La bourse a été très-animée. La hausse a fait des progrès rapides sur la rente, et quoique le mouvement fût beaucoup plus restreint sur les chemins, ces valeurs étaient également en voie de hausse. La situation favorable de la Banque a décidé beaucoup de baissiers à racheter; mais ce qui a surtout élevé les cours de la rente, c'est la continuation des achats effectués par un agent de change qui avait déjà pris 600,000 fr. de rente à la bourse d'hier. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 50 c. à 68 40, et à terme de 55 c. à 68 65. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 10 c à 91 90. La Banque a monté de 25 à 4,500; le Crédit mobilier, de 20 à 1,175; Orléans, de 20 à 1,470; le Nord, de 7 50 à 980; l'Est ancien, de 7 50 à 740; Lyon, de 12 50 à 1,480; la Méditerranée, de 27 50 à 1,910; le Midi, de 40 à 765; l'Ouest, de 1 25 à 776 25; le Grand-Central, de 7 50 à 630; Genève, de 10 à 640; Saint-Rambert, de 2 50 à 597 50; Béziers, de 15 à 510; les Ardennes, de 10 à 540; le Victor-Emmanuel, de 5 à 545; les Autrichiens, de 7 50 à 647 50; les Romains, de 2 50 à 568 75; les Russes, de 6 25 à 520.

LATOUR.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.(1)	Anonymes ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers dividendes	Époques de paiement des revenus	Dernier cours
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer.	C	100.000	500	tout.	71 40	[illegible]	145 ..
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	24.000	1.500	tout	55 ..	janv. juil.	825 ..
Omnibus des chemins de fer..	C	3.200	200	id	21 ..	février...	175 ..
Omnibus de Londres...	C	250.000	100	id	6 25	......	[illegible]
Comp. imp. des voitures de Paris	A	100.000	100	id	1 05	mars......	73 75
Gondoles parisiennes	C	4.200	500	id	9 50	févr. ...	100 ..
Omnibus de Lyon	C	..	100	tout.	.. ..		50 ..
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital.	A	63.120	1.000	tout	50 ..	avril, oct	[illegible]
— act. de jouiss...	A	[illegible]	1.000	[illegible]	[illegible]	1er juin.	87 50
Bourgogne, action de capital..	A	[illegible]	1.000	id	50	avril, oct	[illegible]
— action de jouiss...	A	[illegible]	1.250		13 75	1er juin	140
Arles à Bouc, act. de capital..	A	[illegible]	1.000		[illegible]	avril, oct	925 ..
Trois canaux, act. de capital..	A	[illegible]	1.000	id	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Roanne à Digoin	A	[illegible]	1.000	id	11	[illegible]	[illegible]
Aire à la Bassée	A	[illegible]	5.000	id	190	[illegible]	.. ..
Sambre à l'Oise	A	11.500	1.000	id	70 ..		190 ..
Scarpe inférieure	C	2.200	1.000	id	112 ..		[illegible]
Sambre française canalisée	A	[illegible]	1.000	[illegible]	11		[illegible]
Canalisation de l'Èbre	A	[illegible]	500	id	[illegible]		... ..
Eaux d'Auteuil et de Neuilly.	C	[illegible]	[illegible]	id	[illegible]	avril, oct	255 ..
Compagnie générale des Eaux	A	80.000	250	125	[illegible]		215 ..
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	C	100000 part	[illegible]	125	[illegible]	avril, oct	[illegible]
Pont, gare et port de Grenelle	A	7.000	1.000	id	10 ..		[illegible]
Pont de Rouen	A	[illegible]	1.000	id	41	[illegible]	.. ..
Ponts réunis	C	3.000	1.000	id	51 20		[illegible]
Nouveaux Ponts réunis	C	1.000	1.000	id	51 63		[illegible]
NAVIGATION.							
Basile, Léon Gay et Cie	C	10.000	500	400	73 50	janv. juil.	550 ..
Compagnie franco-amér. Est	C	..	500	tout	[illegible]		12 ..
Messageries imp. Serv. marit.	A	48.000	500	[illegible]	120 ..	janv. juil.	[illegible]
Cie cent. de transp. et de nav.	C	[illegible]	500	id	[illegible]	......	[illegible]
Compagnie générale maritime	A	80.000	500	250	11 50	janv. juil.	120 ..
Marc Fraissinet père et fils...	C	..	500	id	.. ..		[illegible]
Armand Touache fr. et Cie	C	..	500	id	.. ..		200 ..
Armements marit. Borbey et Cie	C	..	500	100	[illegible]		[illegible]
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Puries et Sénéchas (Gard)	C	2000 parts	500	tout	15 ..	avr. l. oct.	[illegible]
Centre-du-Flénu	C.v.	3.000	1.000	id	21 ..	......	245 ..
Pont-du-Loup-Sud	C.v.	2.800	1.000	id.	70 ..	avril ...	400 ..
Montrambert-Saint-Étienne	C.v.	2.800	500	id.	.. ..		.. ..
Blanzy	C	[illegible]	500	id	[illegible]	[illegible] août	725 ..
Azincourt	A	1.500	1.500	id	450 ..		1150 ..
Chazotte	A	1.500	1.500	id	65 ..	......	780 ..
Layon-et-Loire	A	1.800	1.000	id	.. ..	......	100 ..
Loire (quatre groupes)	A	80.000	[illegible]	id.	58	avril oct.	165 ..
Loire	A	80.000	[illegible]	id.	12	id.	138 75
St-Étienne	A	80.000	[illegible]	id.	[illegible]	id.	140 ..
Mont-Rambert	A	80.000	[illegible]	id.	15	id.	145 ..
Rive-de-Gier	A	80.000	[illegible]	id.	21 50	id.	[illegible]
Mayenne et Sarthe	A	[illegible]	[illegible]	id.	35 ..		[illegible]
Grand'Combe	A	24.000	[illegible]	id	[illegible]	janv. juil.	1040 ..
Haute-Loire (anc. Société)	C.v.	[illegible]	[illegible]	id	.. ..	[illegible]	500 ..
Carmaux-Toulouse	C	16.000	170	id.	10	janv. juil.	[illegible]
Epinac	A	2.400	[illegible]	id.	100 ..		.. ..
Houillères réunies-s-Quaregnon	A	[illegible]	250	id	.. ..	......	150 ..
Charbonnages belges	A	30.000	500	id	[illegible]	......	[illegible]
Compagnie générale Asphalte	C	8.000	[illegible]	id	.. ..	......	.. ..
Bastennes	C	10.000	100	id	5 60	15 janv. juil	100
Loire, obligations anciennes	A	4.125	1.250	id.	50 ..		[illegible]
— — nouvelles	A	1.000	1.250	id	50 ..	févr. août	1000 ..
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne ... zinc	A	90.000	80	tout.	25 ..	mai, nov.	380 ..
Nouvelle-Montagne ... zinc	A	7.000	1.000	id	102 ..	......	1050 ..
Stolberg et Wesphalie, priv. zinc	A	40.000	375	id.	5 0/0	[illegible]	320 ..
— non priv. zinc	A	40.000	375	id.	.. ..	id...	85 ..
Corphalie ... zinc	A	[illegible]	1.000	id.	70 ..	....	1055 ..
Bleyberg-ès-Montzen ... zinc	A	5.500	500	id.	..	1er juin.	....
Eschweiler, priv. ... zinc	A	8.500	375	id	5 0/0	janv. av.	....
— non priv. ... zinc	A	6.500	375	id.	.. ..	id.	.. ..
Silésie ... zinc	A	50.000	375	id.	8 12	mai, nov..	232 50
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre	C	10.000	100	id.	4 50	août ...	10 ..
Tenez (Algérie) ... cuivre	C	21.000	100	id.	.. ..	......	40 ..
Pontgibaud ... plomb, argent	A	10.000	1.000	id.	25 ..	......	200 ..
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Cie	C	14.000	50	tout	47 30	sept. mars	550 ..
[illegible]	C	40.000	250	id.	.. ..	avril, oct	.. ..
Caronte	C	70.000	400	90	1 75	......	35 ..
Chameroy	C	2.000	500	id	58 ..	juin, déc	750 ..
Gondillot	C	2.200	250	d.	35 ..	....	.. ..
Christofle	C	4.000	500	d	35 ..	....	.. ..

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr

DÉNOMINATION.	Anonymes ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers dividendes	Époques de paiement des revenus	Dernier cours
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot, Saône-et-Loire	C	24.000	500	tout.	[illegible]	[illegible] juin	[illegible]
Loire et Ardèche	A	4.000	1.500	id	500 ..	......	1100 ..
[illegible] Nord	A	..	5.000	id.	.. ..		1100 ..
Decazeville (Aveyron)	A	12.000	3.000	id	[illegible]	[illegible]	1500 ..
Alais (Gard)	A	18.000	1.500	id	[illegible]		[illegible]
[illegible] Indre	C	[illegible]	500	id	15 ..	[illegible]	[illegible]
Châtillon et Commentry	C	50.000	[illegible]	id	30	[illegible], sep	385 ..
[illegible] (Nord)	A	6.000	[illegible]	id			120 ..
Fourchambault	C	50.000	[illegible]	id	50		501 25
Marine et des Chemins de fer.	C	54.000	[illegible]	id	45 ..	[illegible]	180 ..
[illegible]	[illegible]	10.000	[illegible]	[illegible]	.. ..		[illegible]
Côte-d'Or	[illegible]	[illegible]	[illegible]		.. ..		750 ..
[illegible]	[illegible]	[illegible]	500				[illegible]
[illegible]	A	..	[illegible]	tout			[illegible]
[illegible]	[illegible]	4.000	[illegible]		[illegible]	[illegible], juil	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	avril, oct	175
[illegible]	A	[illegible]	[illegible]		[illegible]		1.370 ..
[illegible]	[illegible]	[illegible]		id		[illegible]	250 ..
[illegible]	A	10.000	500	id			[illegible]
[illegible]	C	11.000	1.000	id			[illegible]
Ougrée (Belgique)	A	12.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)	C	[illegible]	[illegible]	tout.	5 ..	avril, oct	.. ..
Paris (éclairage et chauffage)	A	[illegible]	[illegible]	id	[illegible]		[illegible]
Nord (Batignolles)	C	[illegible]	[illegible]	id	10 ..	avril, oct	[illegible]
Est (Vincennes)	C	1.000	500	id.	50 ..		[illegible]
Versailles	C	[illegible]	[illegible]	id	[illegible]	mars, sept	300 ..
Wazemmes	C	[illegible]	[illegible]	id.	[illegible]	1er octobre	[illegible]
Amiens	C	[illegible]	500	id	25 ..	janv. juill	400 ..
[illegible]	C	[illegible]	[illegible]	id	[illegible]	janv. juil	545 ..
Union des gaz	C	4.000	250	id	[illegible]	janvier	[illegible]
FILATURES.							
[illegible]	A	[illegible]	500	tout.	47 ..	septembre	645 ..
Coton [illegible]	C	[illegible]	500	id.	[illegible]	janv. juil.	550 ..
Lin (Comp. continentale)	C	7.500	500	d.	20 ..	......	.. ..
— nord	C	[illegible]	[illegible]	d.	[illegible]	......	500 ..
Pont-Remy	A	[illegible]	1.000	id.	31 ..	[illegible]	125 ..
La Foudre [illegible]	C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible] juil.	.. ..
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journal de l'Empire)	C	[illegible]	500	tout	42 ..	janv. juil.	[illegible]
Glaces de Saint-Gobain	A	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]
Glaces de Montluçon	C	[illegible]	500	[illegible]		......	[illegible]
[illegible]	A	[illegible]	1.000	[illegible]	62 15		[illegible]
[illegible] de Seyssel, Pyrimont	A	[illegible]		id		avril, oct	150 ..
[illegible] de l'Industrie	A	[illegible]	100	[illegible]	3 ..		[illegible]
Immeubles Rivoli	A	[illegible]	100	id	5 ..	[illegible] juil	100 ..
Télégraph. sous-mar. à la Manche	C	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
— Méditerranée	C	20.000	250	[illegible]	..		[illegible]
Cie gén. de Vidanges, Richer et Cie	C	28.000	500	[illegible]	[illegible]	......	160 ..
Sucreries, Raffineries de [illegible]	C	[illegible]	250	[illegible]	.. ..	......	.. ..
Substances alim.es, Chollet et Cie	C	40.000	100	id.	20 ..	......	77 50
ASSURANCES.							
[illegible] ... mar	A	400	12.500	5000	.. ..	avril	50 0/0 b.
Sécurité ... mar	A	200	5.000	1/5	[illegible]		32 0/0 b.
Union des ports ... mar	A	1.000	5.000	[illegible]	220 50	avril.	14 0/0 b.
Indemnité ... mar	A	400	5.000	1000	[illegible]		[illegible]
Lloyd français ... mar	A	1.200	5.000	1/5	100	février	[illegible]
Océan ... mar	A	200	5.000	1000	.. ..	......	[illegible] 0/0 b.
Chambre d'assurances ... mar	A	160	5.000	1/5	.. ..	février ...	10 0/0 b.
Mélusine ... mar	A	400	5.000	1/5	.. ..	mars	24 0/0 b.
[illegible] ... mar	A	[illegible]	5.000	1000	100	......	25 0/0 b.
[illegible] ... mar	A	[illegible]	[illegible]	1/5	200 ..	[illegible]	15 0/0 b.
[illegible] ... mar	A	[illegible]	5	1000	51	..	..
[illegible] ... mar	A	[illegible]	5.000	1000	157 50	[illegible]	..
[illegible] ... mar	A	[illegible]	5.000	1000	[illegible]		..
Maritime ... mar	A	1.000	1.000	250	[illegible]		..
Centrale ... mar	A	1.000	5.000	1000	250 ..	février.	[illegible]
Réunion ... mar	A	1.200	5.000	1000	.. ..	id....	[illegible]
[illegible] ... mar	A	200	5.000	1000	131 25	févr. août	..
Générale ... inc	A	[illegible]	5.000	tout	.. ..	[illegible]	720 0/0 b.
Phénix ... inc	A	4.000	1.000	id.	[illegible]	mai, nov	230 0/0 b.
Nationale ... inc	A	2.000	5.000	1/5	.. ..	mars....	100 0/0 b.
Union ... inc	A	2.000	5.000	1/5	100 ..	avril....	[illegible]
Soleil ... inc	A	4.000	[illegible]	1/5	700 ..	id....	120 0/0 b.
France ... inc	A	2.000	5.000	1/5	[illegible]	id.	42 0/0 b.
Urbaine ... inc	A	4.000	5.000	1/5	100 ..	id.	110 0/0 b.
P[illegible] ... inc	A	2.000	[illegible]	500	[illegible]	id.	[illegible]
[illegible] ... inc	A	400	[illegible]	500	.. ..	id.	25 0/0 b.
Paternelle ... inc	A	3.000	1.000	400	.. ..	id.	pair
Confiance ... inc	A	800	5.000	1000	.. ..	id.	7 1/2 0/0
Nord ... inc	A	2.400	1.000	200	21 ..	id.	42 0/0 b.
Générale ... vie	A	400	7.500	tout	2025 ..	t. les 3 ans	126 2/3 0/0
Nationale ... vie	A	3.000	5.000	1/5	200 ..	t. les 4 ans	25 0/0 b.
Union ... vie	A	2.000	5.000	1/5	120 ..	t. les 2 ans.	18 0/0 b.
Phénix ... vie	A	800	5.000	1000	150 ..	id.	3 0/0 b.
Paternelle ... vie	A	8.000	500	100	.. ..	avril	5 0/0 b.
Conservateur ... vie	A	1.000	1.000	500	.. ..	....	..
Impériale ... vie	A	4.000	500	250	.. ..	....	..
Générale ... grêle		2.000	5.000	1000	.. ..	avril	8 0/0 b.

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 6 AU 12 JUIN

Longueur expl.	Longueur totale	Durée des concessions	Nombre des actions	Valeur nominale	Somme payée	Revenu de chaque act. dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 6 Compt.	Samedi 6 Terme	Lundi 8 Compt.	Lundi 8 Terme	Mardi 9 Compt.	Mardi 9 Terme	Mercredi 10 Compt.	Mercredi 10 Terme	Jeudi 11 Compt.	Jeudi 11 Terme	Vendredi 12 Compt.	Vendredi 12 Terme
798	791	99	104.000	400	tout	56 fr. pour 1856	juillet 1856	**Nord**	970 ••	975 •	970 ••	967 50	970 ••	970 ••	975 •	975 ••	970 ••	972 50	967 50	966 •
99	1051	96	300.000	500	tout	41 fr. pour 1856	avril 1857	**Ouest**	775 ••	775 •	770 ••	777 50	772 50	775 •	776 25	777 50	770 ••	775 ••	[illegible] 50	776 25
1234	1774	99	300.000	500	tout	86 fr. pour 1856	avril 1857	**Orléans**	1455 ••	1457 50	1455 ••	1457 50	1455 ••	1451 50	1461 50	1460 ••	1452 50	1450 ••	1472 50	1462 ••
1279	1822	99	250.000	500	tout	74 fr. pour 1856	mai 1857	**Est**	735 ••	735 50	717 50	717 50	725 ••	731 [illegible]	736 25	735 •	735 ••	745 •	740 ••	760 ••
691	904	99	265.000	500	tout	81 fr. pour 1856	juillet 1856	**Paris à Lyon**	1472 50	1475 •	1470 ••	1460 •	1460 ••	1465 •	1475 ••	1470 ••	1472 50	1467 50	1477 50	1490 ••
129	234	99	80.000	500	375	4 0/0	juillet 1857	**Lyon à Genève**	735 ••	737 50	740 ••	760 •	730 ••	733 ••	735 ••	735 ••	• ••	• •	740 ••	740 ••
551	621	99	90.000	500	tout	117 fr. pour 1856	mai 1857	**Lyon à la Méditerr.**	1887 50	1890 ••	1885 ••	1880 •	1870 ••	1880 ••	1885 ••	1885 •	1880 ••	1892 50	1895 ••	1910 ••
713	950	99	134.000	500	tout	10 fr	juillet 1856	**Midi**	755 ••	752 50	752 50	750 •	750 ••	747 50	760 ••	760 •	755 ••	756 ••	765 ••	765 ••
•	•	•	89.334	500	500	•	juillet 1856	**Midi** nouvelles	755 ••	755 ••	750 ••	752 50	745 ••	750 ••	762 50	760 •	757 50	755 ••	767 50	767 50
52	52	99	15.000	500	tout		•	**Bordeaux à la Teste**	• ••	• ••	• ••	• •	• ••	• ••	• ••	• ••	415 ••	• ••	• ••	• ••
135	1058	99	224.000	500	tout	4 0/0.	juillet 1856	**Grand-Central**	623 75	625 ••	625 ••	622 50	622 50	622 50	623 75	622 50	625 ••	622 50	627 50	630 ••
56	56	99	50.000	500	300	4 0/0	juillet 1856	**St-Rambert à Gren.**	600 ••	600 ••	600 ••	597 50	597 50	• ••	600 ••	595 •	600 ••	• ••	• ••	• ••
	54	99	38.000	500	tout	4 0/0	avril	**Béziers à Graissessac**	505 ••	500 ••	502 50	500 •	500 ••	497 50	505 ••	495 ••	500 ••	497 50	500 ••	• ••
•	140	99	42.000	500	350	1 fr. 25	janvier 1857	**Ardennes et Oise**	550 ••	• ••	515 ••	• ••	• ••	• •	545 ••	530 ••	549 ••	• ••	545 ••	540 ••
1077	1176	99	400.000	500	325	4 1/2 0/0	juillet 1856	**Chemins autrichiens**	675 ••	675 ••	665 ••	662 50	660 ••	657 50	655 25	655 25	650 ••	640 ••	645 ••	647 50
••	1012	90	300.000	500	150	31 fr. 90	•	**François-Joseph**	485 ••	• ••	487 50	• ••	490 ••	• •	492 50	• •	490 ••	• ••	492 50	• ••
402	1071	90	312.500	500	175		•	**Lombardo-Vénitiens**	628 75	• ••	630 ••	• ••	628 25	• •	628 75	• ••	628 75	• •	627 50	• ••
275	845	99	240.000	500	150	•	janvier 1857	**Saragosse**	481 25	• ••	481 25	• ••	478 75	• •	481 25	• ••	485 ••	• •	482 50	• ••
•	840	9	170.000	500	150	5 0/0	•	**Romains**	567 50	• ••	570 ••	• •	565 ••	• •	568 25	• •	568 25	568 2	568 75	• ••
•	85	99	100.000	500	250	4 1/2	décemb. 1856	**Victor-Emmanuel**	525 ••	522 50	520 ••	521 25	532 50	527 50	531 25	• •	537 50	540 •	545 ••	545 ••
84	226	99	72.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	**Central suisse**	485 ••	• •	482 50	• •	• ••	• ••	• ••	• •	485 ••	• •	475 ••	• ••
68	22	99	30.000	500	250	•	juin 1856	**Ouest suisse**	• ••	• ••	475 •	• ••	475 ••	• ••	475 ••	• ••	475 ••	• ••	• ••	• ••
14	14	99	7.933	250	250	6 0/0	1er avril	**Tarragone à Reus**	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'oblig.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	6	8	9	10	11	12
1851-52-4	375.000	75 ans	375	tout.	500	avril.	15 ••	janvier juillet.	**Nord**	282 50	283 75	284 25	284 25	284 25	282 50
1851.	2.333	16 —	335	tout.	500		•• ••		**Nord-Boulogne**						
•	17.414	88 —	•	tout.	562 50	•	18.87 1/2	D°	**Nord-Charleroy**	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1852.	80.000	50 —	1.000	tout.	1.250	avril.	50 ••	avril octobre.	**Paris à Lyon**	970 ••	970 ••	970 •	975 ••	975 ••	970 ••
1855.	100.000	99 —	290	tout.	500	avril	15 ••	D°	D° (nouvelles)	273 75	276 25	273 75	273 75	273 75	273 75
1852.	120.000	90 —	500	tout.	625	D°	25 ••	D°	**Lyon à la Méditerranée** 5 0/0	• ••	485 ••	487 ••	490 ••	490 ••	490 •
1853.	181.333	99 —	280	tout.	500	D°	15 ••	janvier juillet.	D° Nouvelles 3 0/0	287 50	287 50	287 50	• ••	287 50	• ••
1852.	265.028	96 —	500	tout.	650	avril.	25 ••	juin décembre.	**Est**	450 ••	452 50	452 50	452 50	452 50	455 ••
1854.	120.000	94 —	270	200	500	mars.	15 ••	janvier juillet.	D° (nouvelles)	287 50	288 75	287 50	285 75	287 50	288 75
•	2.775	47 —	•	tout.	1.250	•	50 ••	avril octobre.	**Strasbourg Bâle**	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
•	24.000	50 —	•	tout.	625	•	25 ••	janvier juillet	D°	467 50	• ••	467 50	• ••	467 50	467 50
1855.	600.000	94 —	280	tout	500	1858	15 ••	D°	**Ouest** (nouvelles)	275 ••	275 ••	275 ••	275 ••	275 ••	275 ••
1842.	6.888	47 —	1.125	tout.	1.250	décembre.	50 ••	D°	**Paris à Orléans** 1842	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1848.	13.333	90 —	•	tout.	1.250	D°	50 ••	D°	D° (Nouvelles 1848)	940 ••	940 ••	• ••	• ••	940 ••	940 ••
1852.	130.000	97 —	•	tout.	500	•	15 ••	D°	D° 3 0/0	276 25	271 ••	275 ••	275 ••	275 ••	275 75
1853.	131.007	99 —	300	tout.	500	décembre.	15 ••	D°	**Grand-Central**	277 50	277 50	• ••	277 50	• ••	277 50
1855.	134.200	99 —	280	tout.	500	décembre.	15 ••	D	D° (nouvelles)	273 75	275 ••	272 50	272 50	272 50	273 75
1853.	102.614	99 —	500	tout.	625	D°	25 ••	D°	**Rhône et Loire**	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1853.	83.643	99 —	500	tout.	500	D°	15 ••	D°	D° 3 0/0	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1855.	87.719	99 —	285	tout.	500	D°	15 ••	D°	**Lyon à Genève**	275 ••	275 ••	275 ••	275 ••	275 ••	275 ••
1855	100.000	90 —	275	•	500	septembre.	15 ••	septembre mars	**Autrichiens**	275 ••	275 ••	275 ••	• ••	275 ••	275 ••
1856.	100.500	99 —	285	tout	500		15 ••	janv. juillet.	**Midi**	280 ••	280 ••	280 ••	280 •	280 ••	280 ••
1856.	186.000	97 —	285	•	500		15 ••	janv. juillet.	**Lyon-Bourbonnais**	273 75	273 75	275 ••	275 ••	276 25	275 ••
1854.	4.200	62 —	250	•	500	25 janvier.	15 ••	1er avril 1er octobre	**Tarragone à Reus**	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1856	667	62 —	250	•	500	-	15 ••	1er février 1er juin	D°	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 5 au 11 juin 1857. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	5	6	8	9	10
Nord	945 •• à 952 50	960 •• à 965 ••	965 •• à 970 ••	960 •• à 962 50	950 25 à 962 50
Est	722 50 à 728 75	725 •• à 735 ••	720 •• à 725 ••	715 •• à 725 ••	722 50 à 728 75
Est nouvelles	705 •• à 715 ••	705 •• à 715 ••	710 •• à 710 ••	705 •• à 710 ••	705 •• à 715 •
Orléans	1425 •• à 1475 ••	1415 •• à 1475 ••	1425 •• à 1475 ••	1400 •• à 1450 ••	1400 •• à 1450 ••
Lyon	1445 •• à 1453 75	1447 50 à 1455 25	1445 •• à 1455 75	1440 •• à 1450 ••	1445 •• à 1452 50

COURS DES FONDS PUBLICS FRANCAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination.	Samedi 6 Comptant	Samedi 6 Terme	Lundi 8 Comptant	Lundi 8 Terme	Mardi 9 Comptant	Mardi 9 Terme	Mercredi 10 Comptant	Mercredi 10 Terme	Jeudi 11 Comptant	Jeudi 11 Terme	Vendredi 12 Comptant	Vendredi 12 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0	68 20	68 30	67 85	67 80	67 65	67 80	68 ••	68 05	68 20	68 10	68 40	68 65
Rentes 4 1/2 0/0	91 90	•• ••	91 90	92 15	91 60	•• ••	91 80	•• ••	92 ••	92 60	92 90	92 60
Emprunt 3 0/0	•• ••	•• •	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••
Emprunt 4 1/2 0/0	•• ••	•• ••	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •
Banque de France, jouiss., juillet 1856	4500 ••	• •	4500 ••	• •	4475 ••	• •	4475 ••	• •	4475 ••	• •	4500 ••	• •
Comptoir national d'escompte, jouiss. janvier 1856	687 50	• •	685 ••	• •	685 ••	• •	• ••	• •	685 ••	• •	687 50	• ••
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss. juillet	557 50	• ••	562 50	• ••	560 ••	• ••	• ••	• •	• ••	• ••	565 ••	• ••
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre	437 50	• •	437 50	• •	435 ••	• •	430 ••	• •	430 ••	• •	430 ••	• •
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° » d°	395 ••	• •	395 ••	• •	395 ••	• •	385 ••	• •	385 ••	• •	385 ••	• •
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° » d°	90 •	• •	90 ••	• •	90 ••	• •	90 ••	• •	90 ••	• •	90 ••	• •
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° » d°	•• ••	• •	•• ••	• •	82 50	• •	80 ••	• •	80 ••	• •	80 ••	• •
— Promesses d'Obligat. 1.000 fr. 3 0/0 200 payés, jouis. mai	930 •	• •	931 25	• •	• •	• •	• ••	• •	930 •	• •	• ••	• •
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1856	1162 50	• ••	1155 ••	1150 ••	1160 ••	1162 50	1167 50	1167 50	1157 50	1155 ••	1172 50	1175 ••
Ville de Paris, obligations 1852, jouiss. juillet 1856	1045 ••	• •	• ••	• •	• ••	•	1045 ••	• •	1045 ••	• •	1050 ••	• •
d° d° 1855, tout payé jouiss. mars 1857	368 25	• •	367 50	• •	367 50	• •	367 50	• •	367 50	• •	367 50	• ••
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	94 3/8	• •	94 1/2	• •	94 1/2	• •	93 1/8	• •	93 1/8	• •	93 1/4	• •
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1856	98 1/2	• •	97 1/4	• •	97 7/8	• •	98 •/•	• •	98 1/2	• •	98 3/4	• •
Piémontais. 5 0/0 jouiss. juin 1856	91 21	• •	91 50	• •	91 25	• •	91 ••	• •	90 75	• •	91 25	• •
— 3 0/0 jouiss., juillet 1856	54 25	• •	54 75	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	54 50	• •	•• ••	• •
Autrichien. 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1856	90 •/•	• •	90 •/•	• •	90 •/•	• •	90 •/•	• •	90 •/•	• •	90 •/•	• •
Emprunt Romain, jouiss., juin 1855	86 1/2	• •	86 1/2	• •	87 •/•	• •	87 •/•	• •	87 •/•	• •	87 •/•	• •
Espagne différ. convert. jouiss., juillet	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1856	42 •/•	• •	•• •/•	• •	41 7/8	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	42 •/•	• •
d° intérieure d°	38 7/8	• •	39 •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	38 3/4	• •	39 •/•	• •

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Ce, RUE BERGÈRE, 20

Le Directeur, C. DEVINA.

Digitized by Google

N° 876 — 16e ANNÉE. — N° 25 — SAMEDI, 20 JUIN 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

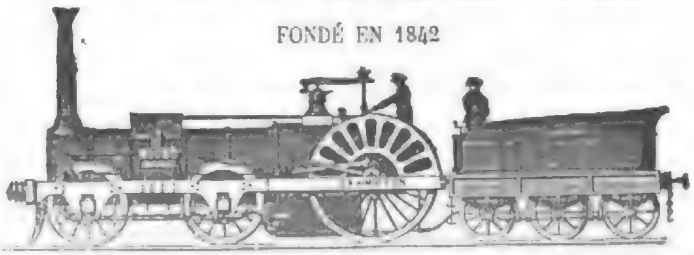
PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 2fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELLEY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, 1, Norfolk street, Strand, and 1, Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Le Conseil de gérance de la Caisse générale des chemins de fer prévient les actionnaires qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le jeudi 10 septembre prochain, à huit heures du soir, rue de Richelieu, 99, conformément à l'article 37 des statuts.

Cette assemblée a pour but de recevoir communication de la démission de M. J. Mirès, l'un des membres du Conseil de gérance, et de prendre, s'il y a lieu, toutes mesures conformes à l'art. 44 des statuts.

Aux termes de l'art. 35 des statuts, l'assemblée extraordinaire doit être composée des deux cents plus forts actionnaires qui se seront fait inscrire sur le registre de la Société, en déposant leurs actions dans la Caisse sociale, dans les deux mois qui précèdent la confection de la liste, laquelle doit être arrêtée, par le conseil de gérance, un mois avant le jour fixé pour la convocation.

En conséquence, ceux de MM. les actionnaires qui désirent faire partie de l'assemblée générale, sont invités à se faire inscrire et à déposer leurs titres avant le lundi 10 août prochain, tous les jours, de dix heures à quatre heures, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99.

MM. les actionnaires dont les titres sont *déposés* dans la caisse de la Société qui désirent assister à l'assemblée convoquée pour le 10 septembre, sont invités à se faire inscrire, *avant le* 10 *août*, sur le registre ouvert au siége social.

Passé ce délai, leur inscription ne pourra plus être admise.

AVIS

A NOS CORRESPONDANTS.

Nous rappelons à MM. les abonnés que la correspondance du Journal ne peut répondre à leurs demandes d'avis ou de renseignements si leurs lettres ne sont pas accompagnées d'une bande imprimée du Journal.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Tout abonné, à partir du 1er janvier 1857, a droit gratuitement à la Carte des chemins de fer de l'Europe, publiée par le *Journal des chemins de fer*.

Cette Carte ne sera remise que sur la présentation de la quittance d'abonnement.

Les personnes dont l'abonnement doit échoir dans le courant de l'année 1857 recevront cette Carte en renouvelant leur abonnement.

Cette Carte doit être prise dans les bureaux du journal.

AVIS

A NOS ABONNÉS DE PARIS.

MM. les Abonnés de Paris qui désirent recevoir leur journal dans les Départements sont priés d'acquitter le supplément dû pour frais de port. A défaut de ce supplément, le journal continuera à leur être adressé à leur domicile de Paris.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 625. — Chemin de fer des Ardennes et de l'Oise, assemblée générale du 13 juin, 626. — Chemin de fer du Nord, 627. — Chemin de fer de Lyon à Genève, 628. — Eclairage au gaz de Marseille, 628. — Chemin de fer des Ardennes et de l'Oise. Rapport à l'Empereur, 629. — Chemin de fer des Ardennes et de l'Oise. Décret de concession de lignes nouvelles, 629. — Banque de France, 630. — Chemin de fer Victor-Emmanuel, 630. — Chemins de fer romains, 631. — Nominations, 631. — Code général des lois françaises, 631. — Banque d'Angleterre, 631. — Crédit foncier de France, 631. — Avis aux actionnaires, 632. — Bulletin des recettes de la semaine, 632. — Chemin de fer Grand-Central, rapport, 633. — Chemin de fer des Ardennes et de l'Oise, rapport, 638. — Société autrichienne I. R. P. des chemins de fer de l'État, rapport, 645. — Société générale de Crédit mobilier espagnol, 652. — Fonderies et forges de la Loire et de l'Ardèche, rapport, 657. — Compagnie des charbonnages belges, rapport, 661. — Canalisation de l'Ebre, rapport, 662. — Paquebots transatlantiques, loi, 664. — Sous-Comptoir des entrepreneurs, loi, 664. — Forges, 665. — Recettes, 666, 667. — Annonces, 668, 669. — Chronique de la bourse, 670. — Cours des valeurs industrielles, 671. — Tableau de la bourse, 672.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La physionomie de la liquidation, le 1er juin, indiquait des tendances de hausse; cependant la rente du cours de 69 60 était tombée à 69, soit 67 50, coupon détaché. Mais les achats qui avaient commencé à la fin du mois dernier, interrompus quelques jours, ont

Digitized by Google

repris, et la rente a atteint le cours de 69 30, ce qui représente une hausse de 1 fr. 80 c. A ce prix, le mouvement s'est arrêté pour rétrograder à 68 40 à la bourse de jeudi. Mais la nouvelle que la Banque d'Angleterre avait réduit de 1/2 0/0 le taux de ses escomptes, a donné un peu d'animation à notre marché et la rente s'est relevée à 68 65.

Cette réduction du taux de l'escompte de la Banque d'Angleterre laisse encore l'escompte à 6 0/0, comme à la Banque de France, et, par conséquent, pourrait bien ne pas avoir la conséquence que l'on espère, c'est-à-dire une réduction à 5 1/2 du taux de l'escompte par la Banque de France. Nos doutes à cet égard s'appuient sur l'opinion que nous avons que M. de Germiny, le nouveau gouverneur, est disposé à élever la proportion et l'importance des avances sur rentes, et il est probable, à notre avis, que s'il prend cette dernière mesure, il ne réduira pas en même temps le taux de l'intérêt

Quoi qu'il en soit, notre marché a présenté cette semaine une assez bonne tenue; il ne faut cependant pas se dissimuler que le 3 0/0, dans les prix de 69 fr., rencontre deux concurrents bien dangereux : c'est d'abord le 4 1/2, qui, avec la moitié de son coupon acquis, ne représente guère que 91 fr., chiffre qui correspond comme revenu à du 3 0/0 à 60 60.

La seconde concurrence est dans l'émission des obligations que les Compagnies craignent d'être forcées à émettre à 265 fr., ce qui représente du 3 0/0 a 53 fr.

Il est évident qu'avec de telles rivalités, le 3 0/0 éprouve des difficultés à atteindre un niveau en harmonie avec le crédit de la France. Aussi persistons-nous à considérer comme indispensables au crédit de l'Etat les deux seules mesures qui peuvent et doivent l'améliorer : la première, c'est l'unité de la rente, que l'on obtiendrait en donnant aux porteurs de 4 0/0 133 fr. de rente 3 0/0, et aux porteurs de 4 1/2, 150 fr. de rente 3 0/0, pour 100 fr. de 4 0/0 et 4 1/2.

Comme en définitive les emprunts de l'Etat sont pour ainsi dire égaux à des emprunts à fonds perdus, puisqu'il n'y a nulle obligation de rembourser, et qu'aucune époque n'est fixée, il est parfaitement indifférent à l'Etat que le capital de sa dette soit plus ou moins élevé, puisqu'il n'en doit pas le paiement, et que le capital se retrouve par la facilité de réalisation que donne le marché.

Quant à l'intérêt, il ne varie pas; la seule perte pour l'Etat, c'est l'éventualité d'une réduction de l'intérêt. Cette préoccupation rappelle la fable qui fait lâcher la proie pour l'ombre. — Dans l'espèce, la proie, c'est la constitution définitive et durable du crédit de l'Etat, qu'on obtiendrait par l'unité ; c'est l'abaissement de l'intérêt général du capital par l'amélioration du crédit de l'Etat ; c'est un plus grand développement du commerce, et enfin, au point de vue politique, une meilleure situation en Europe. L'ombre, c'est, dans un lointain chimérique, la possibilité de réduire le 4 1/2 à 4 0/0, et le bénéfice de 18 millions par an obtenu par cette réduction.

D'abord, politiquement parlant, cette réduction de l'intérêt des rentiers n'est pas déjà une très-bonne chose puisqu'on diminue le revenu, pendant que toutes les dépenses augmentent dans une énorme proportion.

Ensuite sera-t-il bien prudent, lorsque les rentes françaises sont réparties entre un million de familles, de réduire ainsi le revenu de presque toutes les familles, et tout cela pour un avantage que la moindre prospérité compense par l'accroissement des contributions indirectes ?

Les obligations de chemins de fer, avec leur tendance permanente à baisser, par suite des émissions successives qui vont avoir lieu pendant dix années, constituent un obstacle pénible à franchir pour le crédit de l'Etat, tant que le prix des obligations ne sera pas amélioré ; et le seul moyen d'obtenir cette amélioration, c'est la cote à terme qui, en faisant entrer les obligations dans la spéculation, en élèverait le cours au profit de la rente.

Nous donnons notre avis sans avoir la prétention de croire que nous serons écoutés. Cependant, l'arrivée de M. de Germiny à la Banque de France nous donne l'espérance que si quelques idées utiles au crédit se produisaient, le nouveau gouverneur serait heureux de les appuyer.

La liquidation des chemins a été médiocre, l'argent n'a pas été très-cher, et les prix se sont à peine soutenus.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 69 20, ferme à 68 65.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 91 90, ferme à 92 00.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Orléans,	182.6 0/0.
Bourbonnais,	114.3 0/0.
Méditerranée,	56.5 0/0.
Midi,	45.2 0/0.
Lyon,	8.5 0/0.
Nord,	8.0 0/0.
Ouest,	7.9 0/0.

Diminution kilométrique.

Est,	4.2 0/0.

C. DEVINA.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	12 juin.	13 juin.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0.....	68 65	68 65	» »	» »
CONSOLIDÉS.....(1)	93 1/4	93 1/4	» »/»	» »/»
CRÉDIT FONCIER...	565 »	575 »	10 »	» »
CRÉDIT MOBILIER..	1175 »	1167 50	» »	7 50
COMPT. D'ESCOMPTE	697 50	700 »	2 50	» »
ORLÉANS	1570 »	1475 »	5 »	» »
NORD.....	980 »	987 50	7 50	» »
EST ANCIEN.....	740 »	735 »	5 »	» »
EST NOUVEAU.....	720 »	722 50	2 50	» »
LYON.....	1480 »	1492 50	12 50	» »
MÉDITERRANÉE....	1910 »	1932 50	23 50	» »
MIDI	765 »	768 75	3 75	» »
OUEST	776 25	775 »	» »	1 25
GRAND-CENTRAL...	630 »	630 »	» »	» »
GENÈVE.....	740 »	750 »	» »	» »
CH. AUTRICHIENS..	647 50	635 »	» »	12 50
SAINT-RAMBERT....	597 50	602 50	5 »	» »
VICTOR-EMMANUEL..	545 »	540 »	» »	5 »

CHEMIN DE FER DES ARDENNES ET DE L'OISE.

Assemblée générale du 13 juin.

L'assemblée convoquée pour le 29 avril, et renvoyée faute d'un nombre suffisant d'actions représentées, a eu lieu le 13 juin, sur seconde convocation.

La séance était présidée par M. le duc de Noailles.

Le rapport expose la situation des travaux de la Compagnie, puis la situation financière. Voici ce qui résulte de la première partie.

La ligne de Creil à Beauvais est assez avancée pour être mise en exploitation dès la fin de ce mois. Son étendue est de 37 kilomètres 247 mètres.

La section de Reims à Charleville, longue de 86 kilom. 1/2, sera terminée pour la fin de cette année. Le tunnel de Réthel, d'une étendue de 780 mètres, est très-avancé; celui de Mézières, d'une longueur de 140 mètres, sera terminé au 31 décembre; tous les ouvrages d'art, ponts et viaducs, au nombre de 85, seront terminés à la même époque.

L'embranchement de Sedan est presque au même degré d'avancement que la ligne principale.

Les études nouvelles sont celles d'un prolongement de Charleville à Givet.

Enfin, un décret du 11 juin vient d'accroître, par plusieurs concessions nouvelles, le réseau des Ardennes et de l'Oise. La Compagnie, en renonçant à une subvention qui lui

Digitized by Google

avait été promise à titre éventuel pour le prolongement de Charleville à Givet, sur la frontière belge, reçoit en compensation les concessions nouvelles suivantes :

1° De Soissons à Reims;
2° De Charleville à Givet ;
3° De Sedan à un point de la ligne de Metz à Thionville, avec embranchement des environs de Longuyon à la frontière de Belgique, par Longwy.

Nous publions plus loin le rapport à l'Empereur, le décret de concession et la convention intervenue entre le ministre des travaux publics et la Compagnie.

Le réseau qui était de 144 kilomètres, sera désormais formé de 420 kilomètres et composé des lignes de :

1° Soissons à Reims;
2° Laon à Reims;
3° Reims à Givet;
4° Mézières à Sedan sur la ligne de Metz et s'embranchant à Longwy sur la frontière du Luxembourg belge.

L'estimation du réseau nouveau de la Compagnie des Ardennes, exécuté à double voie sur 420 kilomètres, s'élève à 130 millions de francs.

Le fonds social, par suite de ces remaniements, sera constitué comme suit :

42,000 actions de la Société à l'origine	21,000,000
84,000 actions à créer. . .	42,000,000
Obligations à émettre . . .	67,000,000
Total.	130,000,000

Le capital social comprendra 63 millions représentés par 126,000 actions, et 67 millions en obligations.

La souscription des actions nouvelles sera réservée par préférence aux actionnaires, qui auront droit à une action pour deux.

Pour faciliter cette souscription, la Compagnie a adopté le système suivant :

1° Une première série se composera des actionnaires qui voudront doubler seulement le nombre actuel de leurs actions, et qui, au moyen d'un versement de 50 fr. par chaque action qu'ils possèdent aujourd'hui libérée de 450 fr., se trouveront avoir, au lieu d'une action entièrement libérée, deux actions libérées seulement de 250 fr., négociables et au porteur comme la première.

2° Une seconde série se composera des actionnaires qui voudront user de tous leurs droits, et recevoir deux actions pour une, et qui devront verser pour cette seconde action 50 fr. en souscrivant, 100 fr. au 15 novembre et 100 fr. au 31 décembre 1857.

Ce n'est que dans le cas où les premiers actionnaires ne souscriraient pas la totalité des actions émises, que le public serait admis à souscrire le nombre d'actions restant.

Voici les résultats probables de l'entreprise, tels que les présente le Conseil dans son rapport; ils se résument comme suit :

Avec une recette kilométrique de 30,000 fr. par kilomètre, le revenu brut, y compris la plus-value de 36 0/0, serait de 17,136,000 f., soit, déduction faite des frais d'exploitation à 40 0/0 et des intérêts des obligations, environ 47 fr. par action.

Une recette brute de 33,400 fr. par kilomètre produirait, dans les mêmes conditions, 17,078,080 fr., soit, après déduction des frais et charges, environ 56 fr. par action.

Dans les deux cas, la moins favorable des deux hypothèses serait, au moment de la fusion, une base de liquidation qui témoignerait de la solidité des combinaisons du traité de fusion.

Le rapport expose un fait d'une importance secondaire, mais qui a exigé l'assentiment de l'assemblée : c'est la participation de la Compagnie dans le chemin de fer de Mariembourg à Chimay, s'unissant au chemin d'Entre-Sambre-et-Meuse à Mariembourg.

La Compagnie a consenti à s'intéresser pour 300,000 fr. dans cette Société. Cette allocation sera portée à 500,000 fr. et représentée par 1,000 actions du chemin de Mariembourg à Chimay si le chemin se prolonge jusqu'à la frontière française.

Cette prise d'intérêt encourage une entreprise qui deviendra très-profitable à celle des Ardennes, et assure le moyen d'exercer une influence dans les combinaisons qui pourront déterminer plus tard une ligne transversale de Paris à Liége par Laon et Hirson.

Un traité, que nous publions dans le rapport, cède à la Compagnie du chemin de fer du Nord la section de Creil à Beauvais en échange de la section de la ligne de Tergnier à Reims, comprise entre Laon et Reims. L'échange comprenant les terrassements, ouvrages d'art, stations, voies de fer, matériel fixe et terrains, se fait moyennant le remboursement intégral à chaque Compagnie des dépenses de toute nature faites par elle pour l'établissement de la section qu'elle cède.

La livraison réciproque des sections aura lieu le jour où la ligne de Tergnier à Reims pourra être livrée à l'exploitation.

La gare de Laon reste la propriété du chemin du Nord et la Compagnie des Ardennes paiera, à titre de locataire, une somme annuelle pour être admise à y faire son service. La Compagnie du Nord abandonne à la Compagnie des Ardennes la somme de 2,500,000 fr. que cette Compagnie est tenue de lui payer comme subside pour la ligne de Busigny à Somain, à condition que la Compagnie des Ardennes renoncera à la préférence qui lui est acquise pour la concession d'une ligne de Compiègne à Soissons.

Quant au traité de fusion avec la Compagnie générale des chemins de fer de l'Est que nous publions aussi, les conditions sont celles que nous avons exposées dans notre numéro du 30 mai. Nous les rappelons de nouveau.

La Compagnie des Ardennes apporte un réseau de 420 kilomètres dans la fusion qui est arrêtée définitivement aujourd'hui, mais qui reste suspendue jusqu'à l'expiration de la deuxième année de l'exploitation des lignes concédées, c'est-à-dire vers 1866.

A cette époque il sera attribué à la Compagnie des Ardennes un nombre d'actions de la Compagnie nouvelle de l'Est, calculé proportionnellement aux produits nets du réseau exploité par elle, comparé aux produits nets de l'exploitation du réseau de l'Est. Cette comparaison ne devra avoir lieu qu'après la deuxième année de la mise en exploitation. Le produit brut des Ardennes sera augmenté de 36 0/0, et les frais d'exploitation quels qu'ils soient, réduits à 40 0/0.

Toutes les résolutions que nous publions à la suite du rapport ont été adoptées à l'unanimité des actionnaires présents.

C. Devina.

CHEMIN DE FER DU NORD.

Nous avons parlé, il y a quelque temps, des émissions nouvelles d'actions qui deviendraient nécessaires dans les Compagnies de chemins de fer, et des diverses combinaisons auxquelles elles devaient donner lieu.

Le chemin de fer du Nord annonce une émission nouvelle d'actions qui se fera dès le 1er juillet.

Le Conseil a soumis au gouvernement les mesures qu'il a adoptées ; ses propositions comprennent une émission d'actions nouvelles à distribuer entre les porteurs des anciennes, dans la proportion de 1 pour 4, sauf un solde dont le fractionnement trop minime ne comporte pas la répartition, et dont l'attribution aux actionnaires sera ultérieurement déterminée.

Voici quelles seraient les conditions de la souscription nouvelle.

Le premier versement serait de 200 fr. par action. Le coupon de dividende à détacher au 1er juillet serait reçu jusqu'à due concurrence sur le versement; ce coupon étant de 40 fr. par action, soit 160 fr. pour quatre actions, le premier versement à effectuer se trouverait ainsi réduit à 40 fr.

Par une combinaison du Conseil, les actionnaires porteurs de moins de quatre actions seraient admis néanmoins à profiter de la répartition ; ilsjoindraient à leur coupon de 40 fr. un versement de 10 fr., et il leur serait délivré un bon représentant un quart d'action, qui devrait être échangé dans les trois mois, à raison de 4 contre 1 action nouvelle.

L'entrée de ces actions en jouissance du dividende ne devant pas être immédiate et ne devant être effectuée que par fractions, les nouvelles actions donneraient droit à un intérêt de 5 0/0 des sommes versées jusqu'à l'époque où elles seraient complétement assimilées aux anciennes, c'est-à-dire après trois ans, par voie de tirage au sort et par tiers, d'année en année.

Nous ferons connaître le taux d'émission des actions, qui ne sera connu que lorsqu'il aura été réglé d'accord avec le gouvernement.

C. Devina.

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE.

La Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève a ouvert à la circulation, le 6 juin, la section de Mâcon à Bourg, sur une longueur de 36 kilomètres. Nous publions aujourd'hui les recettes du réseau exploité, qui est de 175 kilomètres.

L'ouverture de la nouvelle section de Bourg à Mâcon ouvre la communication directe de Paris avec Seyssel, d'où partent les correspondances sur Genève, Culoz, Aix et Chambéry.

Le 5 juillet prochain, le pont de Mâcon, dont l'achèvement avait été retardé par un accident, sera livré au passage des trains, et la très-petite lacune qui existe encore à la traversée de la Saône, se trouvera comblée.

C. Devina.

ÉCLAIRAGE AU GAZ DE MARSEILLE.

Les journaux de Marseille publient une délibération du Conseil municipal de Marseille dans laquelle sont exposés les faits relatifs à la concession du gaz de Marseille.

Le maire de Marseille, dans un langage dicté par une juste indignation, répond au langage violent et agressif du représentant de la Compagnie anglaise, qui, par des publications inconvenantes et des intrigues, prétend entraver l'action régulière de l'administration.

Voici du reste les passages principaux de l'exposé de M. le maire de Marseille

Délibération du Conseil municipal de Marseille.

Ont été présents : MM. Honnorat, maire, président ; Martin, secrétaire ; Maurandi, Fabre, Ladouce, Regis, Gayet, Pascal, Garcin, Chabrier, Marre, Chaudoin, de Gardane, Pagliano, Canaple, Schmitz, Courtot, Onfroy, Roberty, Roux Rozan, Hamsouy, Emeric, Party, Gimmig, Valsse, Grandval, Mure, Fraissinet, Aquarone.

L'assemblée formée, M. le maire, président, a ouvert la séance, à laquelle ont été présents vingt-neuf membres du conseil (1).

. . . . . .

L'établissement de la Compegnie anglaise à Marseille remonte à l'année 1837. Pendant quelque temps trois entreprises rivales existèrent simultanément. Mais bientôt l'une d'entre elles, la première en date, succomba sous le poids d'une concurrence excessive. La Compagnie anglaise ne tarda pas à pactiser avec la troisième, et resta ainsi maîtresse de la place.

Une fois délivrée de toute concurrence, elle éleva son tarif outre mesure, et pendant douze ou quinze années, elle usa, et l'on peut dire qu'elle abusa du monopole qu'elle s'était ménagé. Le prix du gaz fut alors porté pour les particuliers à 46 centimes le mètre cube.

L'administration municipale, voulant briser le joug qui pesait sur la ville, accueillit avec empressement les demandes qui lui furent faites, en 1851, par deux autres Compagnies, et elle les autorisa à placer des tuyaux sous le sol de la voie publique. Ce fut là, aux yeux de la Compagnie anglaise, un grief impardonnable qu'elle résolut de faire expier plus tard à l'administration.

Cependant on était en 1854, et le traité relatif à l'éclairage public allait expirer. L'administration invita la Compagnie anglaise à lui faire des propositions. Pareille invitation fut en même temps adressée aux gérants des deux autres Compagnies marseillaises.

M. Drory, inspecteur général de la Compagnie anglaise, répondit par un refus : « La » position actuelle de la question du gaz à » Marseille, si éminemment différente de ce » qu'elle était lorsque le contrat primitif fut » conclu, ne lui permettait pas, disait-il, de » faire aucune proposition pour la continua» tion de ce service, qui pût présenter des » conditions de nature à être considérées » comme acceptables par l'autorité. »

Cette différence si éminente, c'était l'existence simultanée de deux autres entreprises.

Peut-être aussi les engagements qu'elle avait contractés avec la Compagnie des trois villes du Midi, étaient-ils un obstacle à ce qu'elle fît des conditions acceptables.

Des deux autres entreprises de gaz, alors existantes à Marseille, l'une ne se crut pas en position de faire des offres à la ville ; les conditions de l'autre ne furent pas jugées acceptables.

Les avis publiés dans les journaux de Paris ne provoquèrent que des propositions qu'il n'était pas possible à l'administration d'accueillir.

Il fallait toutefois pourvoir d'urgence aux besoins de l'éclairage public. Un traité provisoire fut conclu à cet effet avec la Compagnie anglaise. Les conditions de service furent les mêmes que par le passé, *seulement le prix en fut* DOUBLÉ, si bien que la ville a eu à payer, pour son éclairage, depuis le 1er septembre 1855 jusqu'au 31 mai 1857, un excédant de 457,000 fr. Or, on ne perdra pas de vue, sans doute, que la caisse municipale ne s'alimente qu'au moyen des taxes locales. Le sacrifice que la Compagnie anglaise imposait à la ville pesait donc réellement sur tous les habitants, même les plus pauvres.

En 1855, un traité intervint entre l'administration municipale et MM. Vautier et Ce, qui étaient appuyés par les sympathies de la Compagnie anglaise. Un privilége exclusif leur était accordé pour une durée de 46 années. Le prix du gaz était fixé à 20 c. pour la ville et à 40 c. pour les particuliers, avec réduction progressive jusqu'à 35 c. dans les dernières années de la concession.

L'administration municipale acceptait, sous la pression des circonstances, ces conditions si onéreuses, peu de jours avant l'époque où la ville de Paris obtenait 15 c. pour son éclairage public, et 30 c. pour celui des particuliers.

Aussi M. le préfet refusa-t-il d'approuver des stipulations, en quelque sorte léonines, qui auraient pu assurément être moins rigoureuses si la nouvelle Compagnie n'avait pris l'engagement d'acquérir, au prix énorme de 2,500,000 francs, l'usine et le matériel de la Compagnie anglaise. C'est ce qui peut servir à expliquer, mais non à justifier, la tendresse toute particulière que la Compagnie de Londres a conservé pour le traité Vautier.

Cette décision mit la ville dans la nécessité de provoquer encore d'autres propositions, et c'est à la suite des négociations qui furent entamées avec différentes Compagnies que fut conclu le traité Mirès.

Il concède à la Compagnie un privilége exclusif de 50 années. On sait que ce privilége est devenu partout, dans ces sortes d'entreprises, la condition *sine qua non* et l'inévitable base de toutes les stipulations.

M. Drory le regrette aujourd'hui, parce qu'il détruit celui dont il a si longtemps joui sans le moindre scrupule. Mais pourquoi n'en a-t-il pas lui-même revendiqué les avantages ? On le lui aurait certainement accordé plus volontiers qu'à tout autre, puisqu'on se serait ainsi affranchi des tracas d'une canalisation nouvelle.

Dans le traité Mirès, en raison surtout de la nécessité où l'on était d'accorder une concession de longue durée, l'administration s'est attachée particulièrement à défendre les intérêts des consommateurs privés. Ainsi, en même temps que le prix du gaz descendait à 17 cent. pour l'éclairage public, il était réduit à 33 cent. pour les particuliers, et ces prix sont bien inférieurs, surtout en ce qui concerne les particuliers, à ceux que la Compagnie anglaise avait exigés jusque-là.

Le nombre des réverbères, qui n'est que de 1,072, et qui, avec la Compagnie anglaise, ne pouvait être dépassé, va être porté immédiatement à 2,000, et ultérieurement à tel nombre qu'il conviendra à l'administration municipale de fixer.

On ne peut certes disconvenir que ces stipulations ne soient très-avantageuses, non-seulement à la ville, mais à la population tout entière.

Mais ce n'est pas tout : la Compagnie anglaise a été mise en demeure, dès le 2 janvier 1856, de se mettre, si elle le jugeait convenable, au lieu et place de M. Mirès ; elle a éludé cette proposition au moyen de faux fuyants qui n'ont rien de sérieux.

Elle est même allée jusqu'à soutenir, dans des mémoires et journaux, que le prix de 33 cent le mètre cube, accepté par M. Mirès, était ruineux, et aujourd'hui elle l'offre aux habitants à raison de 25 c. Jugez de la bonne foi !

Plus tard, M. Mirès lui a offert de se charger, sur le pied de l'estimation, de toutes les parties de sa canalisation qui pourraient lui être utiles. Elle a refusé.

Enfin, l'administration lui a demandé, dès le mois d'avril, la cession immédiate des appareils extérieurs d'éclairage, qu'elle avait le droit d'acquérir, à dire d'experts, le 1er juin suivant ; elle offrait même de lui payer jusqu'au 1er juin le gaz qu'elle serait dispensée de fournir. Elle a encore refusé.

Et maintenant elle se pose en victime et crie à la spoliation !

Pendant quinze ans la Compagnie anglaise a exercé à Marseille un monopole abusif, puisqu'il était sans contrôle et sans limite, et ce monopole n'était alors à ses yeux qu'un droit tout à fait légitime ; mais exercé par d'autres, il devient une spoliation. Telle est la logique des intérêts, mais ce n'est pas celle de la raison.

. . . . . .

Telle est la situation dans laquelle se trouve en ce moment la question de l'éclairage à Marseille.

Elle est parfaitement connue de vous, Messieurs, qui avez participé au contrat et qui en avez réglé les conditions.

Elle est connue de M. le préfet, qui a suivi

(1) Ces vingt-neuf conseillers sont les seuls présents en ce moment à Marseille.

Digitized by Google

jour par jour, en quelque sorte, les phases des négociations continuées pendant près de deux ans pour assurer cet important service.

Elle est connue de M. le ministre, qui a été saisi, dès le commencement de l'année 1856, d'une réclamation de la Compagnie anglaise contre le traité du 22 novembre 1855, et qui l'a repoussée par lettre du 6 avril de l'année suivante.

Le ministre y déclare en effet « que la ville » de Marseille a fait tout ce que l'on pouvait » raisonnablement exiger d'elle pour ménager » les intérêts de la Compagnie sans sacrifier » les siens propres. »

Et S. Exc. ajoute « que l'autorité supérieure » n'aurait aucun motif, quand bien même elle » en aurait le droit, de mettre obstacle à l'exé- » cution du contrat. »

. . . . . .

Sur quoi le Conseil,

Ouï l'exposé de M. le maire et les observations et propositions auxquelles il a donné lieu,

Délibère à l'unanimité :

1° De ne donner aucune suite à la pétition par laquelle il est demandé au Conseil de revenir sur le traité du 22 novembre 1855, relatif à l'éclairage par le gaz de la ville et des particuliers; pétition qui ne repose sur aucun motif valable, indépendamment de ce que sa forme présente de regrettable et d'inconvenant;

2° De déclarer formellement qu'il s'associe sans réserve à tous les actes du chef de l'administration municipale qui ont précédé et suivi la conclusion du contrat précité;

3° De voter l'impression de la présente délibération.

Pour extrait : C. Devisa.

M. le comte de Germiny, gouverneur de la banque de France, a prêté le 13 juin, entre les mains de l'Empereur, au palais de Saint-Cloud, le serment prescrit par la Constitution, en présence de M. Abbatucci, garde des sceaux, ministre de la justice, chargé de l'intérim du ministère d'Etat, et de M. Rouher, ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, remplaçant M. Magne, ministre des finances.

CHEMIN DE FER DES ARDENNES ET DE L'OISE.

RAPPORT A L'EMPEREUR

Paris, le 10 juin 1857.

Sire,

Le décret que j'ai l'honneur de soumettre à la sanction de Votre Majesté a pour objet de constituer sur de nouvelles bases le réseau des chemins de fer des Ardennes et de l'Oise.

Par son décret du 20 juillet 1853, Votre Majesté a concédé à la Compagnie des Ardennes et de l'Oise les lignes de Creil à Beauvais, et de Reims à Mézières et de Charleville, avec embranchement sur Sedan. Le même décret lui a attribué la concession du prolongement du chemin de Reims à Charleville jusqu'à la frontière de Belgique, suivant les conditions déterminées par la loi du 11 juin 1842, mais sous la réserve, toutefois, que cet engagement ne deviendrait définitif qu'autant qu'il aurait été ultérieurement régularisé par un nouveau décret et par une loi. Le même décret assurait à la Compagnie la préférence, à conditions égales, pour la concession d'un chemin de fer de Compiègne à Reims par Soissons.

L'exécution de la ligne de Charleville à la frontière de Belgique, dans les conditions de la loi de 1842, devait imposer à l'Etat un sacrifice considérable: aussi j'ai recherché, conformément aux intentions de Votre Majesté, si une nouvelle combinaison ne permettrait pas de concilier les intérêts du Trésor et ceux de la Compagnie, en donnant en même temps satisfaction aux intérêts généraux du commerce et de l'industrie.

Les négociations ouvertes avec la Compagnie des Ardennes ont amené un résultat qui me paraît répondre à ces vues. La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et sans aucune subvention du Trésor, le chemin de fer de Charleville à la frontière de Belgique, près de Givet, moyennant la nouvelle concession qui lui est faite de deux lignes dirigées, l'une de Sedan sur le chemin de fer de Metz à Thionville, avec embranchement sur la frontière belge par Longwy, l'autre vers un point du chemin de fer projeté de Paris à Soissons, à déterminer entre cette ville et Villers-Cotterets.

L'utilité de ces diverses lignes avait été régulièrement constatée à la suite d'enquêtes publiques, et l'exécution en avait été réclamée par des délibérations plusieurs fois renouvelées des conseils généraux des départements intéressés.

Le prolongement de Charleville jusqu'à la frontière belge dessert en France l'industrieuse vallée de la Meuse; il doit se relier à un chemin de fer déjà concédé en Belgique, et au moyen duquel les charbons de Charleroi pourront alimenter, dans des conditions favorables, les usines des Ardennes et de la Marne.

Le chemin de Sedan à Thionville ouvrira une communication importante pour le transport des fers de la Moselle dans les Ardennes, en même temps qu'il vivifiera les nombreux établissements de la vallée de la Chiers. Cette même ligne, qui bientôt sera prolongée, d'une part, jusqu'à la ligne du Nord par Cambrai, et, de l'autre, jusqu'à la ligne de l'Est près de Sarrebourg, réunira, par une voie directe, Strasbourg et toute l'Alsace avec Lille, Calais et Dunkerque, et reliera entre elles les principales places fortes du nord et du nord-est de la France. Elle formera, en outre, une voie rapide de communication entre l'Allemagne et l'Angleterre. L'embranchement sur la frontière par Longwy doit desservir les nombreux établissements métallurgiques groupés dans cette partie du département de la Moselle.

Enfin, la ligne de Reims à Soissons, en se rattachant d'un côté au chemin de Reims à Mézières, de l'autre à celui de Paris à Soissons, rétablira la communication directe de Paris avec Reims et les Ardennes.

L'ensemble de ces lignes présente une longueur de 260 kilomètres, et la dépense en est évaluée approximativement à 70 millions.

Le réseau des Ardennes, dont l'étendue est aujourd'hui de 144 kilomètres, se trouvera ainsi porté à 404 kilomètres; mais il ne tardera pas à subir de nouvelles modifications.

Il importe, en effet, au moment où la constitution de cette Compagnie est l'objet d'un nouvel examen, de limiter, de la manière la plus conforme à l'intérêt public, le réseau des Ardennes et celui du Nord.

Le comité consultatif des chemins de fer a pensé que la limite la plus convenable entre ces deux réseaux serait la ligne dirigée de Paris vers la frontière belge, par Soissons, Laon et Vervins: que, dès lors, la Compagnie des Ardennes devrait céder à celle du Nord la concession du chemin de Creil à Beauvais, ainsi que son droit de préférence à la concession de la partie de la ligne de Reims à Compiègne comprise entre Compiègne et Soissons, tandis que, de son côté, la Compagnie du Nord rétrocéderait à celle des Ardennes la section du chemin de Tergnier à Reims, comprise entre Laon et Reims.

Cette combinaison, qui régularise la situation respective des deux Compagnies, a été l'objet d'un traité récent qui sera prochainement soumis à l'approbation de Votre Majesté.

Le comité des chemins de fer a, en outre, appelé l'attention du gouvernement sur l'intérêt qu'offrirait, au point de vue d'une bonne exploitation, la fusion de la Compagnie des Ardennes avec celle de l'Est.

Déjà un traité a été passé à cet effet entre ces deux Compagnies; il est en ce moment l'objet d'une instruction régulière dont les résultats seront très-incessamment soumis à l'examen du Conseil d'Etat.

Quant aux conditions accessoires de la concession, elles sont réglées par un nouveau cahier des charges, conforme à celui qui a été récemment approuvé, à l'occasion de la fusion du chemin de fer Grand-Central.

Ce cahier des charges est déclaré également applicable au chemin de Reims à Mézières et Charleville, ainsi qu'à l'embranchement de Sedan.

Le délai d'exécution des nouveaux chemins est fixé à six ans, qui courront à partir de ce jour pour les lignes de Sedan au chemin de Metz à Thionville et de Reims au chemin de Paris à Soissons, à partir du décret, et pour la ligne de Charleville à la frontière, ainsi que pour l'embranchement de Longwy, à partir de l'époque de la ratification du traité à conclure, en ce qui les concerne, avec le gouvernement belge.

La concession actuelle de la Compagnie des Ardennes, dont la durée est fixée à 99 ans, devait, d'après le décret du 20 juillet 1853, commencer à partir du 20 juillet 1858. Il a paru équitable, à raison des délais fixés pour l'achèvement des nouvelles lignes, de reporter le point de départ de l'ensemble de la concession au 1er janvier 1862.

Telles sont, Sire, les bases principales de la convention que j'ai l'honneur de soumettre à l'approbation de Votre Majesté, et dont les dispositions paraissent de nature à donner une légitime satisfaction à tous les intérêts.

CHEMIN DE FER DES ARDENNES ET DE L'OISE.

Décret de concession de lignes nouvelles.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français, à tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu notre décret du 20 juillet 1853, portant concession du chemin de fer de Reims à Mézières et Charleville avec embranchement sur Sedan, et du chemin de fer de Creil à Beauvais, ensemble la convention et le cahier des charges y annexé;

Digitized by Google

Vu la soumission présentée le 6 février 1857 par la compagnie des chemins de fer des Ardennes et de l'Oise pour la concession des chemins de fer de Charleville à la frontière belge par Givet ; de Sedan à la ligne de Metz à Thionville, avec embranchement sur la frontière belge par Longwy ; de Reims au chemin de fer projeté de Paris à Soissons ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, article 4 ;

Vu la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu la convention provisoire passée, le 10 juin 1857, entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'État, et la compagnie des chemins de fer des Ardennes et de l'Oise ;

Vu le certificat délivré, le 9 juin 1857, par le directeur général de la caisse des dépôts et consignations, et constatant le versement à ladite caisse d'une somme de 1,500,000 fr., destinée à former le cautionnement de la concession des lignes ci-dessus mentionnées ;

Notre Conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Est approuvée la convention provisoire passée, le 10 juin 1857, entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'État, et la Compagnie des chemins de fer des Ardennes et de l'Oise, ladite convention portant concession à la Compagnie susnommée de différentes lignes de chemins de fer.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au Bulletin des lois.

Fait au palais de St-Cloud, le 10 juin 1857.

CONVENTION

Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des Ardennes et de l'Oise.

L'an mil huit cent cinquante-sept et le 10 du mois de juin,

Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'État et sous la réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur, d'une part,

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie des Ardennes et de l'Oise*, ladite Compagnie représentée par M. le duc de Noailles, président et membre du Conseil d'administration, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération dudit Conseil d'administration en date du 13 mai 1857, et sous la réserve, en outre, de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans un délai de trois mois au plus tard, d'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède, sans subvention ni garantie d'intérêt, à la Compagnie des Ardennes et de l'Oise, qui l'accepte, les lignes ci-après :

1° De Charleville à la frontière belge par Givet ;

2° De Sedan à un point à déterminer de la ligne de Metz à Thionville, avec embranchement sur la frontière belge, dans la direction d'Arlon, ledit embranchement d'Arlon passant par ou près Longwy ;

3° De Reims à un point de la ligne projetée de Paris à Soissons, à déterminer de Soissons à Villers-Cotterets.

Art. 2. La Compagnie des Ardennes et de l'Oise s'engage à faire à la Compagnie du Nord, sur la demande de l'administration, la rétrocession de l'embranchement de Creil à Beauvais, en échange de la section du chemin de fer de Tergnier à Reims, comprise entre Laon et Reims, dont l'abandon lui serait fait par cette dernière Compagnie, le tout aux conditions qui seront ultérieurement approuvées par le gouvernement.

La Compagnie des Ardennes et de l'Oise s'engage, en outre, en cas de réalisation de cette double rétrocession, à renoncer, pour la partie comprise entre Soissons et Compiègne, au droit de préférence à conditions égales qui lui a été assurée par l'article 6 de la convention du 10 juillet 1853, pour la concession d'un chemin de fer de Compiègne à Reims par Soissons.

En retour de cette renonciation, ladite Compagnie sera affranchie de l'obligation qu'elle avait contractée par l'article 5 de la convention susdatée, de payer à la Compagnie du Nord une somme de deux millions cinq cent mille francs (2,500,000 fr.) comme subside pour l'exécution du chemin par Cambrai, en remplacement de l'embranchement du Cateau à Somain.

Art. 3. La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, les lignes dénommées à l'article 1er, et à les terminer dans un délai de six ans.

Ce délai courra, pour la ligne de Sedan au chemin de Metz à Thionville, et pour celle de Reims au chemin de Paris à Soissons, à partir du décret qui ratifiera la présente convention.

Pour la ligne de Charleville à la frontière de Belgique et pour l'embranchement de la ligne de Metz à Thionville vers la même frontière, à partir de l'époque de la ratification de la convention à passer avec le gouvernement belge au sujet de ladite ligne et dudit embranchement.

Art. 4. La Compagnie déclare se soumettre, tant pour les lignes concédées par le décret du 20 juillet 1853 que pour celles qui sont concédées par la présente convention, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Art. 5. Les dispositions de la convention du 10 juillet 1853 et du cahier des charges y annexé, dont le maintien ne résulte pas de la présente convention et du cahier des charges y annexé, sont et demeurent abrogés.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

BANQUE DE FRANCE.

Loi portant prorogation du privilége de la Banque de France.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français, à tous présents et à venir, salut :

Avons sanctionné et sanctionnons, promulgué et promulguons ce qui suit :

LOI.

(Extrait du procès-verbal du Corps législatif.)

Le Corps législatif a adopté le projet de loi dont la teneur suit :

Art. 1er. Le privilége conféré à la Banque par les lois des 24 germinal an XI, 22 avril 1806 et 30 juin 1840, dont la durée expirait le 31 décembre 1867, est prorogé de trente ans et ne prendra fin que le 31 décembre 1897.

Art. 2. Le capital de la Banque, représenté aujourd'hui par 91,250 actions, sera représenté désormais par 182,500 actions, d'une valeur nominative de 1,000 fr. chacune, non compris le fonds de réserve.

Art. 3. Les 91,250 actions nouvellement créées seront exclusivement attribuées aux propriétaires des 91,250 actions actuellement existantes, lesquels en devront verser le prix à raison de 1,100 fr. par action dans les caisses de la Banque, trimestre par trimestre, dans le délai d'un an au plus tard, à partir de la promulgation de la présente loi.

L'époque du premier paiement et les conditions auxquelles les actionnaires pourront être admis à anticiper les paiements ultérieurs, seront fixées par une décision de la Banque.

Art. 4. Le produit de ces nouvelles actions sera affecté, jusqu'à concurrence de 91,250,000 fr., à la formation du capital déterminé par l'art. 2, et, pour le surplus, à l'augmentation du fonds de réserve actuellement existant.

Art. 5. Sur le produit desdites actions, une somme de 100 millions sera versée au Trésor public dans le courant de 1859, aux époques qui seront convenues entre le ministre des finances et la Banque.

Cette somme sera portée en atténuation des découverts du Trésor.

Le ministre des finances est autorisé à faire inscrire sur le grand-livre de la dette publique la somme de rentes 3 0/0 nécessaire pour l'emploi de ladite somme de 100 millions.

Un fonds d'amortissement du centième du capital nominal desdites rentes sera ajouté à la dotation de la Caisse d'amortissement.

Les rentes seront transférées à la Banque de France au cours moyen du mois qui précédera chaque versement, sans que ce versement puisse être inférieur à 75 francs.

Art. 6. Sur les rentes inscrites au Trésor au nom de la Caisse d'amortissement, et provenant des consolidations du fonds de réserve de l'amortissement, il sera rayé du Grand-Livre de la dette publique une somme égale à celle des rentes créées par l'article précédent.

Les rentes seront définitivement annulées en capital et arrérages, à dater du jour où les rentes nouvelles seront transférées à la Banque.

Art. 7. La faculté accordée à la Banque de faire des avances sur effets publics français, sur actions et obligations de chemins de fer français, sur obligations de la ville de Paris, est étendue aux obligations émises par la Société de Crédit foncier de France.

Les dispositions générales qui régleront le mode d'exécution du paragraphe précédent devront être approuvées par un décret.

Art. 8. La Banque de France pourra, si les circonstances l'exigent, élever au-dessus de 6 0/0 le taux de ses escomptes et l'intérêt de ses avances.

Les bénéfices qui seront résultés pour la Banque de l'exercice de cette faculté, seront déduits des sommes annuellement partageables entre les actionnaires et ajoutés au fonds social.

Art. 9. La Banque de France aura la faculté d'abaisser à 50 francs la moindre coupure de ses billets.

Art. 10. Dix ans après la promulgation de la présente loi, le gouvernement pourra exiger de la Banque de France qu'elle établisse une succursale dans les départements où il n'en existerait pas.

Art. 11. Les intérêts qui seront dus par le Trésor, à raison de son compte courant, seront réglés sur le taux fixé par la Banque pour l'escompte du papier de commerce, mais sans qu'ils puissent excéder 3 0/0.

Art. 12. Un règlement d'administration publique déterminera, à l'égard des actionnaires incapables et des actionnaires en retard de versement, les mesures nécessaires à l'exécution de la présente loi.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 28 mai 1857.

(Extrait du procès-verbal du Sénat.)

Le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi ayant pour objet la prorogation du privilége de la Banque de France.

Délibéré et voté en séance, au palais du Sénat, le 8 juin 1857.

Mandons et ordonnons que les présentes, revêtues du sceau de l'État et insérées au *Bulletin des lois*, soient adressées aux cours, aux tribunaux et aux autorités administratives pour qu'ils les inscrivent sur leurs registres, les observent et les fassent observer, et notre ministre secrétaire d'État au département de la justice est chargé d'en surveiller la publication.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 9 juin 1857.

NAPOLÉON.

CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL.

On écrit de Turin :

« Un grand nombre de députés sardes se sont rendus de Turin à Gênes par un convoi

Digitized by Google

spécial, pour assister aux expériences de la machine destinée au percement du tunnel du mont Cenis. Le résultat de l'épreuve a été très-satisfaisant, et paraît avoir levé l'incertitude sur le succès de cette grande entreprise. »

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

AVIS A MM. LES ACTIONNAIRES.

Le décret qui doit consacrer la réunion des deux Compagnies devant, selon toute apparence, être très incessamment publié, les Conseils d'administration croient devoir prévenir MM. les actionnaires que l'émission des 445,500 actions nouvelles, votée dans les assemblées générales des 28 et 29 avril, aura lieu dans ce cas à partir du 1er juillet prochain.

Aux termes des résolutions adoptées par ces assemblées, les actions seront mises par préférence à la disposition de MM. les actionnaires, à raison de une action à souscrire pour cinq actions de la fusion. — On rappelle que deux actions de la Compagnie de Paris à Lyon donnent droit à trois actions de la fusion ; une action de la Compagnie de la Méditerranée donne droit à deux actions de la fusion.

Les actionnaires qui ne réuniraient pas cinq actions de la fusion recevront, par chaque action, un bon d'un cinquième d'action. — Ces bons devront être ultérieurement échangés à raison de cinq bons contre une action nouvelle. — Un bureau de compensation sera établi pour faciliter l'achat ou la vente des cinquièmes.

Les actions nouvelles porteront jouissance du 1er janvier 1858 ; elles participeront en conséquence au dividende de l'exercice 1858 ; un à-compte sur ce dividende sera payable en novembre 1857, et le solde en mai 1859.

Le prix d'émission sera porté à la connaissance des actionnaires dès qu'il aura été fixé d'accord avec le gouvernement.

Le premier versement sera de 200 fr. — Le dividende de 43 fr. 50 c., acquis au 1er juillet prochain aux actionnaires de la Compagnie de Paris à Lyon, pourra être compensé, jusqu'à due concurrence, avec ce versement.

CHEMINS DE FER ROMAINS.

Nous lisons dans la correspondance étrangère du *Moniteur*, sous la rubrique de Rome, le 4 juin :

« Les travaux pour la construction des chemins de fer récemment concédés ont commencé tant sur la ligne d'Ancône que sur la ligne de Civita-Vecchia. Les premiers ont été visités par le Saint-Père dans le courant de son voyage. Sur la route de Civita-Vecchia, ils sont poussés avec une grande activité. Les entrepreneurs promettent que cette dernière voie sera livrée au public dans le courant du mois de juillet de l'année prochaine. »

NOMINATIONS.

Ponts et chaussées.

Par décrets du 14 mai, rendus sur le rapport du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, ont été promus dans le corps impérial des ponts et chaussées :

Au grade d'inspecteur général de 1re classe.

MM. Didion et Le Breton, inspecteurs généraux de 2e classe.

Au grade d'inspecteur général de 2e classe.

MM. Petot, Méquet, Picot, Montet et Baude, ingénieurs en chef de 1re classe.

CODE GÉNÉRAL DES LOIS FRANÇAISES.

Par M. Émile Durand, procureur impérial à Châlons-sur-Marne (1).

Il n'est pas, à notre sens, un seul capitaliste, administrateur, négociant ou propriétaire qui n'ait fréquemment besoin de recourir à la consultation de quelques dispositions des lois. Encore aujourd'hui, les personnes étrangères à la connaissance du droit hésitent à étudier par elles-mêmes les lois et les décrets qui les intéressent. Ce n'est pas que les textes embarrassent : au contraire, car en France le langage de la loi est aussi simple et aussi clair que le langage ordinaire ; mais la difficulté de chercher, de réunir et de confronter dans les recueils ordinaires, les différents textes encore en vigueur touchant une même matière.

M. Émile Durand, procureur impérial à Châlons-sur-Marne, a compris combien il importait de lever cet obstacle pour rendre la législation accessible à tous, et dans le travail qu'il vient de publier, il est permis à chacun de chercher, de lire et de consulter chaque partie de la législation française, aussi aisément que dans le livre le plus élémentaire. L'utilité si vraie de ce recueil, jointe à la modicité de son prix, nous semble un motif puissant pour le répandre promptement dans toutes les classes de la société, où, par des suppléments annuels publiés à la suite de chaque session, il tiendra constamment au courant la connaissance de la législation nouvelle.

L'auteur du nouveau *Code général des lois françaises* que nous avons sous les yeux, s'est imposé pour tâche première d'extraire du Bulletin officiel et de recueillir les lois, décrets et ordonnances usuelles d'un intérêt général en vigueur aujourd'hui. Ces documents ont été classés dans des sections différentes, selon les objets qu'ils concernent, et dans l'ordre de date de chaque section ; puis, enfin et par complément, ils ont été reliés par des renvois de concordance et par des notes indiquant les modifications survenues aux différentes époques de la législation.

Voici les cinq parties de la division de ce code général : constitution et lois politiques et administratives ; lois civiles ; code de commerce et lois commerciales ; lois criminelles ; code forestier, propriété immobilière, agriculture.

(1) 2 volumes, chez Cosse et Marchall, 18 fr. 50 c., y compris les suppléments annuels jusqu'en 1861.

Chacune de ces parties a été subdivisée à son tour en sections, selon les objets divers qu'elle concerne. Pour donner un exemple de ces subdivisions, nous citerons la partie de l'ouvrage qui nous a le plus arrêté dans notre examen, comme nous intéressant plus spécialement : c'est la deuxième partie : *lois commerciales*. Toutes les lois régissant le commerce et l'industrie y sont réunies, mais la plupart concernent spécialement telle ou telle branche, soit : les chambres de commerce et les chambres consultatives, — les bourses de commerce, les agents de change, les courtiers de commerce, — les effets publics, les bons du Trésor, les rentes sur l'État, — la Banque de France, les chemins de fer, etc. Aussi, chacune de ces diverses ramifications de l'industrie et du commerce a été l'objet d'une section particulière, spéciale renfermant les lois aujourd'hui en vigueur.

C'est cette division simple et précise, ce sont les facilités de consultation qui rendent à nos yeux le nouveau recueil des lois nationales précieux pour tous, hommes pratiques ou non. L'accueil fait à l'œuvre de M. Emile Durand par des gens que leur spécialité rend plus compétents que nous pour l'apprécier, nous semble bien justifié. Nous constatons tout le succès des travaux longs et assidus qu'il a nécessités pour dis traire d'un immense recueil, contenant plus de 112,000 articles, et du milieu de lois et décrets inutiles à l'intérêt général, tous les éléments qui ont été collationnés avec les œuvres spéciales et les hommes spéciaux, et classifiés si soigneusement dans le code général dont nous parlons ici. Aussi félicitons-nous avec empressement l'auteur et ceux qui lui ont prêté le concours de leurs lumières et de leur expérience pour l'exécution de cette œuvre d'un intérêt aussi général.

C. Devinn.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Tirage trimestriel des lots.

Le deuxième tirage, pour 1857, des lots afférents aux obligations du Crédit foncier, aura lieu le lundi 22 de ce mois, à deux heures et demie, au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, n° 19. Ce tirage comprendra un lot de 100,000 fr., un de 50,000 et un de 20,000.

La souscription aux obligations foncières est ouverte en permanence, et les arrérages sont payés à Paris, au siége de la Société, et dans les départements, chez MM. les receveurs généraux et particuliers des finances.

Paris, 3 juin 1857.

Le Gouverneur,
Cte Ch. de Germiny.

Digitized by Google

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Midi. — 26 juin, assemblée à 4 heures.

Ouest suisse. — 27 juin à midi, assemblée à Morges.

Charleroi à la frontière. — 11 juillet, à midi, assemblée à Charleroi.

Rivoli. — 23 juin, assemblée à 3 heures, place Vendôme, 15.

E. Gouin et Cᵉ. — 23 juin, assemblée à 4 heures.

Paris à Sceaux et à Orsay. — 1ᵉʳ juillet, assemblée générale du 17 juin différée, à 3 heures.

APPELS DE FONDS.

Lombards-Vénitiens. — 1ᵉʳ au 15 juillet, 70 fr. par obligation, dont il faut déduire le coupon de 7 fr. 50 c. payable au 1ᵉʳ juillet.

Madrid à Saragosse. — 1ᵉʳ au 15 juillet, 50 fr. par action. 1ᵉʳ au 15 octobre, 50 fr. — Un coupon de 5 fr. 15 c. par action sera déduit.

Banque de crédit pour le commerce et l'industrie à Vienne. — 1ᵉʳ juin 40 florins.

Bazin Léon Gay. — 1ᵉʳ juillet 1857, 100 fr. par action (versement de novembre différé.)

Franco-Suisse. — 15 mai au 1ᵉʳ juin, 50 fr. par action. Le coupon sera déduit.

Mines de Santander. — 1ᵉʳ au 15 juillet, 125 fr. par action non libérée ; le coupon sera déduit.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Caisse générale des chemins de fer. — 28 avril, 46 fr. 40 c. solde du dividende de 71 fr. 40 c. par action pour 1856.

Orléans. — 1ᵉʳ juillet, 25 fr. obligation 1842-48, 7 fr. 50 c. obligation 3 0/0 intérêts.

Nord. — 1ᵉʳ juillet, 40 fr. par action, solde du dividende 1856 de 56 fr.

Est. — 1ᵉʳ juin, 12 50 par obligation 5 0/0 ; 7 50 par obligation 1856.

1ᵉʳ mai, 54 fr. solde du dividende 1856 de 74 f. par action, actions nouvelles, 10 fr.

Lyon. — 1ᵉʳ juillet, 43 fr. 40 c. complément du dividende 1856 de 81 fr. par action.

Méditerranée. — 1ᵉʳ juillet, 7 fr. 50 c. intérêts aux obligations 3 0/0 1852-55.

Bourbonnais. — 1ᵉʳ juillet, intérêts aux obligations.

Ouest. — 1ᵉʳ juillet, intérêts 7 fr. 50 c. aux obligations 3 0/0.

Genève. — 1ᵉʳ juillet, 10 fr. actions ; 7 fr. 50 c. obligations, intérêts.

Saint-Rambert. — 5 juillet, 6 fr. par action, intérêts.

Crédit mobilier. — 1ᵉʳ juillet, 90 fr. solde du dividende 1856 de 115 fr.

Crédit foncier. — 1ᵉʳ mai, intérêts aux obligations. 5 fr. complément du dividende 1856.

Autrichiens. — 1ᵉʳ juillet, dividende 1856 en déduction du versement appelé.

Victor-Emmanuel. — 29 mai, 5 fr. 65 c. par action, intérêts à 1/2 0/0.

Lombards-Vénitiens. — 1ᵉʳ juillet, 5 fr. 16 c., soit, avec 3 fr. 70 c. déjà distribués, 8 fr. 86 c. pour 1856. 7 fr. 50 c. par obligation, intérêts.

Est de la Bavière. — 14 mai, 1 fr. 21 c. par action intérêts.

Messageries impériales. Services maritimes. — 6 juin, 20 fr. complément du dividende 1856.

Gaz de Marseille. — 4 mai, 6 fr.

Pyrénées à Madrid. — 3 fr. 50 c. par action en même temps que l'échange des certificats.

Ports de Marseille. — 4 mai, 4 fr. 50 c.

Compagnie générale des Eaux. — 1ᵉʳ juillet, 5 fr. par action intérêts.

Omnibus. — 1ᵉʳ juillet, solde du dividende de 55 fr. de 1856, soit 30 fr. par action.

Portes et Sénéchas. — 4 mai, 7 fr. 50 c. par action, solde 1856 de 15 fr. par action.

François-Joseph. — 1ᵉʳ juillet, 3 fr. 75 c. par action, intérêts.

Guillaume-Luxembourg. — 1ᵉʳ juillet, 1 f. 85 par action, intérêts.

Franco-Suisse. — 1ᵉʳ juin, 3 fr. par action, intérêts en déduction du versement.

Nord-Est suisse. — 2, 3 et 4 juillet, paiement des intérêts premier semestre.

Forges de l'Aveyron (Decazeville). — 200 fr. dividende 1856-57.

Société générale du Crédit mobilier espagnol. — 1ᵉʳ juillet, 31 réaux 96 par action ; 22 réaux 80 par action, soit 6 fr., ont déjà été distribués.

Forges de la Loire et de l'Ardèche. — 30 juin, 200 fr. ; 200 fr. le 31 décembre ; 50 fr. le 30 juin 1858 ; le dixième aux coupures.

Société mercantile à Madrid. — 1ᵉʳ juillet, 2 fr. 50 c. dividende, 7 fr. 50 c. intérêts, soit 10 fr. par action.

Lyon et Loire. — 25 juin, 30 fr. par action dividende.

Mines de Santander. — 1ᵉʳ juillet, 25 fr. aux actions libérées ; 15 fr. 62 c. aux actions non libérées. Intérêts.

Houillères de Carmaux-Toulouse. — 1ᵉʳ juillet, 1 fr. 25 c. par action dividende, plus 3 f. 75 pour les intérêts.

Société générale de crédit en Espagne. — 1ᵉʳ juillet, 31 fr. 75 c. par action.

Nouvelle-Montagne. — 1ᵉʳ juillet, 50 fr. première moitié du dividende 1856 ; 31 décembre, deuxième moitié.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Est. — 1ᵉʳ juin, 1ᵉʳ juillet et 1ᵉʳ octobre, remboursement des diverses obligations sorties au tirage du 28 mai.

Ouest. — 6 juillet, remboursement du tirage du 15 décembre.

Nord. — 1ᵉʳ juillet 1857, remboursement du tirage du 1ᵉʳ mai. 1ᵉʳ janvier, remboursement du tirage des actions de Charleroy du 1ᵉʳ mai ; et 1ᵉʳ août, remboursement des obligations d'ancien Boulogne, sorties le 1ᵉʳ mai.

Bourbonnais. — 1ᵉʳ juillet, amortissement des 117 obligations du tirage du 28 mai.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857			1856			DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1856	
		Kilomètres exploités	RECETTES BRUTES	PAR KIL.	Kilomètres exploités	RECETTES BRUTES	PAR KIL.	en plus.	en moins
								%	%
ORLÉANS (1)	Du 4 au 10 juin	1134	1,163,944 »	927 »	1053	335,844 »	328 »	182.6	»
NORD (1)	4 — 10 —	795	948,888 »	1,173 »	795	877,767 »	1,104 »	8.0	»
OUEST (1)	4 — 10 —	950	901,050 »	948 »	876	769,233 »	878 »	7.9	»
EST (1)	4 — 10 —	1279	916,715 »	715 »	1069	788,771 »	747 »	4.»	4.2
LYON (1)	4 — 10 —	694	931,833 »	1,342 »	617	763,068 »	1,236 »	8.5	»
LYON-BOURBONNAIS (1)	4 — 10 —	255	252,611 »	990 »	255	117,852 »	461 »	114.3	»
MÉDITERRANÉE (1)	4 — 10 —	551	521,695 »	952 »	523	318,483 »	608 »	56.5	»
MIDI	4 — 10 —	713	305,437 »	428 »	307	109,706 »	294 »	45.2	»
GRAND-CENTRAL	4 — 10 —	135	42,948 »	318 »	»	»	»	»	»
LYON A GENÈVE	4 — 10 —	176	59,029 »	336 »	»	»	»	»	»
				» »	»	»	»	»	»

(1) PRÉLÈVEMENT FAIT DE L'IMPOT SUR LA GRANDE VITESSE.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire des actionnaires du 11 juin 1857.

RAPPORT.

Messieurs,

Vous connaissez l'objet de cette réunion. Votre Conseil d'administration veut soumettre à votre sanction définitive l'acte de fusion de la Compagnie du Grand-Central avec les Compagnies d'Orléans, de Lyon et de la Méditerranée, et vous exposer les raisons qui l'ont déterminé à conclure ce traité.

Lors de votre dernière assemblée générale, le 3 mai 1856, nous vous avions demandé des pleins pouvoirs qui nous permissent de procéder, suivant les circonstances, soit à une reconstitution, soit à une liquidation de la Compagnie du Grand-Central. — Votre décision, prise à l'unanimité, était ainsi conçue :

« Le Conseil d'administration est, dès à présent, » investi des pouvoirs les plus étendus pour traiter » avec l'Etat, avec des tiers et toutes Compagnies, » de telles sections de chemins de fer qu'il jugera » utiles;

» Faire toutes conventions d'acquisitions, ventes, » apports, échanges, réunions, fusions, alliances et » autres, ayant pour but, soit de rendre la Compagnie » concessionnaire de toutes nouvelles lignes et sec- » tions que le Conseil d'administration jugera avan- » tageuses, soit de la dessaisir de toutes sections » qu'elle possède actuellement. »

Ces pouvoirs, Messieurs, étaient sans doute suffisants pour autoriser toutes les résolutions de votre Conseil; mais nous avons tenu à ne point nous séparer de vous sans vous avoir exposé les motifs qui nous ont déterminés à conclure le traité que nous vous apportons, et nous ne l'avons signé que sous réserve de votre ratification.

Ce traité peut se résumer en deux mots :

Le prix de la cession du Grand-Central est de 522,666 2/3 obligations de 500 fr. portant intérêt annuel de 15 fr., et amortissables pendant la durée de la concession des Compagnies concessionnaires. — Il sera délivré pour chaque action de la Compagnie du Grand-Central deux obligations et un tiers, savoir :

Une obligation des Compagnies de Lyon et de la Méditerranée, et une obligation et un tiers de la Compagnie d'Orléans, avec jouissance, à dater du 1er janvier dernier.

Ainsi, chaque action de 500 fr. obtient 35 fr. de rentes en obligations 3 0/0, et si vous adoptez le traité que nous vous soumettons, chaque actionnaire pourra, d'après les arrangements pris par nous avec les Compagnies signataires du traité, présenter, dès le 1er juillet prochain, son titre d'action et recevoir 17 fr. 50 c. pour le semestre échu.

Quand vous aurez considéré, Messieurs, dans quelles conditions notre Compagnie s'est formée, quelles crises, à la fois politiques, commerciales, industrielles, monétaires, elle a eu à traverser; comment plusieurs des légitimes espérances dont elle était entourée à son origine n'ont pu être qu'incomplétement réalisées; quand vous aurez tenu compte de la guerre qui a éclaté dans l'année même de notre constitution, et des inondations qui ont suspendu ce que nous avions d'exploitation, et du renchérissement de la vie, et de la rareté de l'argent et de l'élévation du taux du crédit; alors, nous n'en doutons pas, vous rendrez justice à la persévérance de nos efforts, et vous reconnaîtrez que nous n'avons pas à regretter le résultat qu'ils ont obtenu.

Ce résultat, Messieurs, nous permet, comme nous venons de le dire, de vous remettre aujourd'hui 35 fr. de rente pour 500 fr., ce qui représente un intérêt de 7 0/0, en obligations 3 0/0, au capital nominal de 1,666 fr. 66 c., réalisable au cours actuel des obligations, à 650 fr.

Nous aurions pu nous borner à vous présenter ces simples chiffres; mais nous vous devons et nous nous devons à nous-mêmes, au moment où notre entreprise va subir une complète et dernière transformation, de rappeler succinctement ce qu'elle a été et ce que nous en avons fait. — La prétention que nous avons et que nous voulons justifier par des faits, c'est d'avoir successivement et constamment agrandi et amélioré, d'année en année, l'entreprise dont nous avions la gestion, c'est de ne nous être jamais arrêtés un seul instant dans notre progrès, c'est d'avoir rempli avec nos seules ressources tous les engagements que nous avions pris. — Et ici, Messieurs, nous tenons à dire hautement combien nous avons été soutenus et encouragés dans nos efforts par l'appui constant et zélé de notre président, et à exprimer toute la reconnaissance que nous lui devons.

Ce n'est donc point la volonté, ce n'est point le courage ni la persévérance qui nous ont jamais manqué, et nous avons toujours été prêts à poursuivre l'œuvre que nous avons commencée. Si nous croyons devoir y renoncer aujourd'hui, nous ne nous arrêtons que devant des considérations de force majeure et des raisons d'Etat, et seulement après avoir obtenu des conditions évidemment avantageuses pour les intérêts que nous représentons.

Veuillez vous reporter, Messieurs, à l'époque à laquelle s'est fondée la Compagnie du Grand-Central, aux besoins spéciaux qui en ont provoqué la formation et aux conditions qui y ont présidé. — Vous le savez, par suite de l'influence prépondérante que Paris exerce sur le pays tout entier, la tendance irrésistible des voies rapides de communication a été de se porter directement de la capitale aux extrémités de l'Empire. Ainsi, les frontières du nord, de l'est, de l'ouest, celles du midi, dans deux directions, se sont trouvées successivement reliées à Paris par de grandes lignes qui portaient avec elles, dans les provinces qu'elles traversaient, l'industrie, la fécondité et la vie. — Le Centre était seul déshérité; les grands courants s'établissaient en dehors de lui, et il était menacé de voir périr sur place les produits dont la nature l'avait doté. — Il y avait là 80,000 kilomètres carrés, un sixième de la superficie de la France, à faire entrer dans le mouvement général et national; il y avait à empêcher la déperdition d'une somme considérable de la richesse du pays, à ouvrir des débouchés aux abondants produits minéralogiques de plusieurs départements; il y avait aussi à joindre, par une communication de Lyon à Bordeaux, un des principaux ports de l'Océan avec le plus grand centre manufacturier de la France. Ajoutez à toutes ces considérations celles de l'ordre stratégique sur lesquelles nous n'avons pas à insister, et qui devaient plus naturellement préoccuper le gouvernement, et vous verrez, Messieurs, qu'il y avait là une grande place à prendre et un grand service à rendre.

Qui donc devait, et qui pouvait s'en charger? Comme on l'a très-justement fait observer au Corps législatif, les compagnies existantes étaient alors engagées dans des travaux considérables, pour l'achèvement de lignes qui n'étaient pas encore complétées cinq ans après (1).

Leur confier l'exécution de nouvelles lignes, c'eût été s'exposer à tout compromettre : aussi préféra-t-on donner le réseau du Grand-Central à une nouvelle Compagnie. Cette Compagnie comptait parmi ses fondateurs beaucoup de capitalistes anglais qui, pleins de confiance dans le gouvernement de l'Empereur, étaient venus offrir leur concours à M. le comte de Morny. Ils ne se dissimulaient pas les difficultés de l'entreprise, mais ils tenaient compte aussi du système habituellement suivi en France, où le gouvernement prend une part considérable aux grands travaux d'utilité publique, et il ne faut pas oublier que cette participation active de l'Etat a toujours beaucoup influé sur l'apport des capitaux étrangers dans les entreprises de chemins de fer français.

A l'origine, et telle qu'elle fut réglée par la convention du 30 mars 1853, notre concession était divisée en deux parties distinctes : la première avec un capital de 90 millions, divisé en 180,000 actions, comprenait les trois sections de Clermont, de Périgueux et de Montauban, représentant 314 kilomètres, et elle devait être exécutée par la Compagnie à ses risques et périls, sans subvention ni garantie d'intérêts.

La seconde partie était deux fois plus considérable : elle comprenait 740 kilomètres. C'est elle qui devait rattacher entre eux ces tronçons isolés que la Compagnie s'était chargée d'exécuter seule et qui devait compléter le réseau central en reliant Clermont à Montauban, Bordeaux à Lyon, Limoges à Agen.

(1) Rapport de la Commission du Corps législatif.

Cette seconde partie devait être exécutée d'après le système de la loi de 1842, c'est-à-dire que l'Etat se chargeait de l'achat des terrains et des travaux d'art et de terrassement, et que la Compagnie ne devait avoir à sa charge que le ballast, la pose de la voie et la fourniture du matériel roulant.

De ces deux portions bien distinctes de la concession primitive, la première, celle dont nous étions chargés seuls, est aujourd'hui achevée ou bien près de l'être. Depuis deux années déjà, le chemin de Clermont à Lempdes est en exploitation. La section qui doit à Coutras nous relier au chemin de Paris à Bordeaux sera ouverte dans un mois, et celle de Montauban peut être terminée à la fin de l'année 1857.

Nous avons donc rempli nos engagements. Les dépenses d'exécution sont restées dans les limites du capital de 90 millions spécialement affecté à cette première partie de notre entreprise, et si l'ouverture de nos sections a été retardée de quelques semaines par suite des inondations qui avaient ralenti les travaux, ce retard, trop justifié par une pareille cause, a été largement compensé par l'ouverture anticipée d'une autre de nos sections.

Restait la seconde et principale partie de notre réseau, celle pour laquelle nous comptions sur la coopération de l'Etat.

Aux termes de notre cahier des charges nous étions obligés de l'exécuter dans les conditions de 1842; — mais l'Etat n'était pas aussi positivement lié envers nous, — l'Etat pouvait soit nous appliquer le système de 1842, soit y substituer un traité à forfait.

Dans le premier cas, — c'est-à-dire si l'Etat nous eût fait jouir des bénéfices si souvent appliqués de la loi du 11 juin 1842, l'avenir de notre Compagnie eût été des plus brillants.

Nous avions compté sur une subvention équivalant aux dépenses que la loi du 11 juin 1842 mettait à la charge de l'Etat. — Cet espoir a été généralement partagé; peut-être l'a-t-il été plus que nous ne l'aurions voulu, en donnant lieu à des exagérations qui ne pouvaient que nous être préjudiciables, mais tous les précédents tendaient à les justifier.

Vous connaissez, Messieurs, les conditions que nous proposa alors l'Etat; elles ont été approuvées par vous dans la dernière assemblée générale, et le décret du 7 avril 1855, qui a constitué le réseau Grand-Central, a fixé la subvention à la charge de l'Etat à 78 millions, en accordant en outre une garantie d'intérêt de 4 0/0 sur le capital total d'établissement, évalué à 219 millions, d'après le travail des ingénieurs de l'Etat.

Le capital nécessaire à l'exécution des nouvelles sections devait être réuni par émission d'actions ou d'obligations; nous n'avons pas créé de nouvelles actions; nous avons émis des obligations et nous avons employé 22 millions à l'exécution des lignes qui ont fait l'objet de la concession de 1855.

Les lignes que nous exécutions et celles que nous avions achetées, tout a été fait avec nos propres ressources et notre propre crédit, sans aide et sans secours d'aucune sorte; — et seuls peut-être parmi les Compagnies de chemins de fer, nous pouvons dire que nous n'avons jamais rien reçu à titre de subvention de l'Etat. — C'est un fait que nous nous bornons à constater sans nous en plaindre, mais nous ne pourrons laisser croire que nous ayons été l'objet d'aucune faveur.

Nous allons maintenant vous exposer la situation des travaux au 31 mai.

SITUATION DES TRAVAUX.

Première concession, 11 avril 1853.

Section de Clermont à Lempdes.

La section de Clermont à Lempdes (Arvant) est entièrement ouverte à l'exploitation depuis un an, sur une longueur de 60 kil.

Elle est précédée de la section de Saint-Germain-des-Fossés acquise de la Compagnie d'Orléans, 25

Et suivie d'une section de la deuxième concession, comprise entre Arvant et Brioude actuellement en exploitation sur un développement de 11

Longueur totale en exploitation, 136

La Compagnie a arrêté provisoirement ses travaux à Brioude. Les délais d'exécution fixés par le cahier des charges lui permettent d'ajourner la construction de la partie de Brioude à Saint-Etienne.

Section du Lot à Montauban avec embranchement du Lot à Marcillac.

La section du Lot à Montauban commence actuellement à Capdenac, où aboutit la ligne de Clermont à Montauban par Figeac ; c'est en même temps l'origine de l'embranchement du Lot à Marcillac et à Rodez.

La longueur de la section du Lot à Montauban est de 130 kilomètres ; celle de l'embranchement est de 48 kilomètres jusqu'à Marcillac seulement.

La ligne principale est en voie d'achèvement, et les rails seront posés à la fin de cette campagne.

Le cube total des terrassements est de 6,300,000 mètres ; il n'en reste plus que 600,000 à faire dans des conditions ordinaires, et trois mois suffiront.

Les souterrains sont au nombre de 26, et leur développement total est de 4,400 mètres. Tous sont percés; les revêtements intérieurs en maçonnerie sont parvenus à divers degrés d'avancement sur 2,200 mètres et sont complétement terminés sur pareille longueur.

Les grands ouvrages d'art se composent de vingt-sept ponts, dont un viaduc sur le Tarn est achevé depuis plus d'un an, et sur les vingt-six autres ponts qui traversent les rivières de l'Aveyron et de la Diège, quatre seulement restent à clayer.

Les ouvrages d'art courants peuvent être considérés comme terminés.

La voie est peu avancée: il n'y a que 11 kilomètres posés sur 130; mais les rails, les traverses et le ballast sont sur place, et on suit sans interruption le règlement des terrassements pour la pose.

Embranchement.

La longueur de l'embranchement du Lot à Marcillac est de 40 kilomètres, et son prolongement jusqu'à Rodez est de 25 kilomètres ; en tout 73 kilomètres, y compris les embranchements de Decazeville et de Cranzac.

On a commencé l'exploitation entre le Lot et les forges d'Aubin, sur 12 kilomètres et à 7 kilomètres au delà jusqu'à Aumibal, pour le transport des minerais. Il ne s'agit que d'un service de fers, fontes et matériaux employés à la construction du Grand-Central et envoyés à destination par la navigation du Lot.

L'embranchement de Décazeville sera terminé à la fin d'octobre, et à cette époque, les deux usines seront mises en communication directe avec le chemin du Midi, par l'achèvement du Grand-Central entre le Lot et Montauban. Seulement les gares ne seront pas prêtes pour commencer le service des voyageurs avant la fin de l'année.

Tous les travaux de cette section exécutés malgré de sérieux obstacles, de la nature de ceux qu'on rencontre dans les bassins houillers, lorsqu'on veut y établir des tranchées et des souterrains, se comportent parfaitement; les drainages et les murs de soutènement ont arrêté tous les glissements des coteaux.

Section de Coutras à Périgueux.

Les travaux de la voie du chemin de fer de Coutras à Périgueux sont terminés. Depuis trois mois les wagons circulent entre ces deux villes pour le service de la Compagnie.

Les exigences des localités à l'occasion des enquêtes des stations ont entraîné une grande perte de temps dans la fixation de leur emplacement ; les difficultés des acquisitions de terrain sont venues s'y joindre; mais actuellement tous les obstacles sont levés, et les aménagements des stations pour recevoir les voyageurs et les marchandises sont assez avancés pour commencer l'exploitation le 14 juillet prochain.

Deuxième concession, 7 avril 1855.

Section d'Arvant à Brioude.

Le compte rendu de la situation des travaux de Clermont à Lempdes mentionne l'achèvement de ceux d'Arvant à Brioude, qui viennent d'être ouverts à l'exploitation.

Section d'Arvant à Massiac.

La Compagnie a entrepris sur 20 kilomètres la section d'Arvant à Massiac. — Elle s'est arrêtée au pied des contrées montagneuses pour lesquelles les délais d'exécution permettent un ajournement. Il suffirait en effet de prolonger les travaux jusqu'à la rencontre des routes impériales de Paris à Montpellier et de Clermont à Aurillac, qui se réunissent à Massiac.

On a déjà attaqué de fortes tranchées, commencé des souterrains dans le rocher et construit plusieurs ponts sur la rivière de l'Allagnon.

Section de Massiac à la bifurcation sur Périgueux.

Cette section n'a pas été attaquée; on s'est borné à des études, d'Aurillac à la bifurcation, pour être certain du raccordement avec la ligne de Périgueux au Lot.

Section de Périgueux à Brive.

Les terrassements sont entrepris sur une longueur de 60 kilomètres. Le raccordement est opéré avec la gare de Périgueux ; le pont sur l'Isle, à la sortie de la ville, est presque achevé; celui de Saint-Pantaléon, sur la Vézère, est monté à hauteur des voûtes ; trente-cinq viaducs ou aqueducs et ponceaux sont terminés; un grand nombre d'autres ouvrages de même nature sont en cours d'exécution, et tout fait espérer que cette section, d'une longueur de 74 kilomètres, sera ouverte au commencement de l'année prochaine.

Section de Brive au Lot.

Les projets sont étudiés. — On a commencé un souterrain de 2,114 mètres à Brive, et un autre à Figeac, de 1,034 mètres.

Section de Marcillac à Rodez.

Cette section, qui fait suite à l'embranchement du Lot à Marcillac, est très-avancée sur une partie de sa longueur, qui est de 23 kilomètres.

Embranchement de Rodez.

Tous les terrains sont achetés, sauf quelques kilomètres aux abords de Rodez.

Les terrassements, montant à 2,500,000 mètres cubes, sont à moitié faits.

Les ouvrages d'art courants sont au tiers exécutés.

Le grand viaduc de Saint-Christophe est fini : ceux du Valady et Souyri sont élevés à 10 mètres de hauteur, et doivent atteindre 35 mètres en moyenne.

Quatre souterrains, présentant ensemble une longueur de 1,231 mètres, sont peu avancés.—451 mètres seulement sont ouverts à grande section. — Le restant est percé en galerie.

On rencontre sur cette ligne de grandes difficultés d'assainissement pour empêcher les glissements dans les tranchées et les affaissements du sol des remblais.

Il y a lieu d'espérer que cette section sera ouverte à l'exploitation longtemps avant le délai fixé au cahier des charges.

Section de Limoges à Périgueux.

Les études sont faites; on exécute les terrassements entre Thiviers et Périgueux, sur une longueur de 40 kilomètres, et on s'occupe du raccordement avec la gare de Périgueux.

Section de Périgueux à Agen.

On vient de terminer les dernières études entre Niversac et la Dordogne. On a commencé le souterrain de Laroque, sur la partie comprise entre le Lot et Agen.

VOIE DE FER ET ACCESSOIRES.

1re Concession.

Matériel de la voie.

Les commandes du matériel de voie, rails, coussinets et chevillettes, sont livrées entièrement.

La section de Clermont à Lempdes est en exploitation régulière.

La voie est posée d'une manière définitive sur la section de Coutras à Périgueux. La pose de la voie est pleine activité sur la section du Lot à Montauban ; elle est faite sur la partie de l'embranchement de Rodez, où des transports s'opèrent d'une manière suivie.

Matériel fixe.

Le matériel fixe de la section de Coutras à Périgueux est entièrement livré ; une partie de la pose est faite ; — elle se continue activement et sera prochainement terminée.

Sur la section du Lot à Montauban, une partie du matériel fixe est livrée ; tout est commandé ; les livraisons se continuent et la pose est commencée sur la première partie de l'embranchement de Rodez ; le pose du matériel fixe est également commencée ; les livraisons se continuent.

Matériel roulant.

Le matériel roulant des sections de la première concession est totalement livré pour les sections de Clermont à Lempdes et de Coutras à Périgueux. Pour la section du Lot à Montauban et embranchement de Rodez, il est livré en partie ou est en cours de livraison pour le reste.

Ateliers de réparations.

Les ateliers de réparations de Viviers, sur la section du Lot à Montauban, sont prêts à fonctionner.

Ceux que nous avons dû installer à Clermont, au moment de la mise en exploitation de cette section, ne l'avaient été que provisoirement. — La translation et le montage des outils dans les ateliers définitifs est en cours d'exécution.

L'outillage nécessaire à la mise en exploitation de la section de Coutras à Périgueux est rassemblé en très grande partie sur cette section.

2e concession.

Matériel de la voie.

En ce qui concerne la deuxième concession, nous avons commandé le matériel de la voie de la section d'Arvant à Brioude, qui est livré et totalement installé (cette section vient d'être livrée à l'exploitation). Nous avons également pourvu à celui des sections de Périgueux à Brives et de Firminy à Saint-Etienne, ainsi qu'à celui de la deuxième partie de l'embranchement de Rodez. La plus grande partie de ce matériel est livrée, le reste est en cours de fabrication et de livraison.

Matériel fixe.

Cette partie de nos fournitures est complétée et installée d'Arvant à Brioude.

Elle est commandée pour la deuxième partie de l'embranchement de Rodez.

L'état d'avancement des autres sections n'a pas encore nécessité de commande de ce genre.

État général du matériel roulant.

L'état général du matériel roulant que nous possédons comprend maintenant :

Locomotives mixtes,	32
Id. à marchandises,	18
Tenders,	30
Voitures diverses à voyageurs,	218
Wagons divers à marchandises,	1,502

Mines et usines d'Aubin.

Comme vous le savez, Messieurs, l'acquisition des mines et usines d'Aubin a eu un double objet, celui de nous assurer la disposition de tous les éléments nécessaires à la construction et à l'exploitation de notre ligne, et de profiter de la plus-value dont le Grand-Central devait être lui-même l'instrument, en donnant à l'industrie du bassin de l'Aveyron des développements immenses et presque instantanés.

Nous avons travaillé sans relâche, depuis notre prise de possession, à l'agrandissement des établissements d'Aubin.

Les usines nous ont fourni tous les rails, coussinets et chevillettes employés à la construction des sections de Montauban au Lot et du Lot à Rodez, à des prix inférieurs à ceux que nous avons dû payer pour les autres sections; elles fabriquent en ce moment le matériel de la voie des sections de Limoges à Agen et de Périgueux à Brives.

La production, pendant la période de vingt mois

Digitized by Google

qui s'est écoulé depuis notre prise de possession jusqu'au 31 décembre dernier, a été :

Pour la houille, de	280,341 tonnes.
Pour la fonte, de	24,165 —
Pour le moulage, de	6,674 —
En fers, de	16,304 —

Aujourd'hui, nous disposons de plus de grands moyens de fabrication : 260 fours à coke et 8 hauts-fourneaux sont en activité, et la production est installée sur le pied annuel de :

220,000 tonnes de houille.
24,000 tonnes de fonte.
4,000 tonnes de moulage.
13,000 tonnes de fer.

Pour compléter ce compte rendu de la situation des travaux, nous ajouterons que la section de St-Germain-des-Fossés à Clermont, achetée de la Compagnie d'Orléans sans matériel roulant et avec une simple voie, a reçu une double voie dans le courant de l'année 185o; — que son matériel roulant est livré complétement, et que les travaux d'achèvement se poursuivent sans entraver l'exploitation et sont près d'être terminés;

Et que sur la section de Moulins à Montluçon, acquise par voie de fusion directe action par action, de la Compagnie de Moulins à Montluçon, la partie comprise entre les houillères de Bezenet et Commentry va être livrée à l'exploitation; — que les autres sections sont partout en voie d'exécution, et que le matériel roulant est déjà en cours de livraison et arrive chaque jour sur la ligne.

En terminant cet exposé sommaire de notre situation, qu'il nous soit permis, Messieurs, d'adresser un légitime témoignage de reconnaissance et de satisfaction à tout notre personnel et de remercier tous ceux qui ont coopéré à nos travaux, du zèle, du dévouement et de l'intelligence que nous n'avons jamais cessé de trouver chez eux. — C'est un témoignage que nous sommes heureux d'avoir à leur rendre, et que nous serons doublement satisfaits de voir sanctionné par vous.

Voici maintenant, Messieurs, l'état des dépenses faites jusqu'au 31 mai dernier sur chacune des lignes que possède la Compagnie.

1° *Lignes rachetées par la Compagnie d'Orléans*

	Longueurs kilométriques.	Dépenses faites au 31 mai 1857.
Coutras à Périgueux,	76 k.	12,021,731
Périgueux à Brives,	74	4,470,377
Brives au Lot,	108	1,042,578
Lot à Montauban et embranchement de Rodez,	208	66,051,289
Arvant à Massiac,	23	861,600
Massiac à la Capelle,	135	20,000
Limoges à Agen,	236	2,902,678
Montluçon à Moulins,	85	10 651,059
Totaux.	935 k.	99,631,362

2° *Lignes rachetées par les Compagnies de Lyon et de la Méditerranée.*

	Longueurs kilométriques.	Dépenses faites au 1857.
St-Germain-des-Fossés à Clermont-Ferrand,	65 k.	14,004,200
Clermont à Brioude,	71	21,497,027
Brioude à Firminy,	168	»
Firminy à St-Etienne,	13	5,787,342
Totaux	297 k.	41,288,569

Récapitulation.

	Longueurs kilométriques.	Dépenses faites au 1857.
1° Lignes rachetées par la Compagnie d'Orléans,	935 k.	99,631,362
2° Lignes rachetées par les Compagnies de Lyon et de la Méditerranée,	297	41,288,569
Totaux du réseau Grand-Central,	1,232 k.	140,719,931

SITUATION FINANCIÈRE.

Capital social.

Le capital social de la Compagnie, qui, au 31 décembre 1855, était de 90,000,000 fr. par 180,000 actions, a été porté, par suite de la fusion de la Compagnie du chemin de fer de Moulins à Montluçon, à 112,000,000 fr. divisés en 224,000 actions de 500 fr. chacune.

Un appel de 100 fr. ayant eu lieu au mois de septembre dernier, les actions de la Compagnie, à la date du 31 décembre 1856, étaient libérées de 450 fr.

Capital des emprunts.

Le capital des emprunts se trouve représenté de la manière suivante :

Emprunt de 1855, — 90,000 obligations,	27,000,000
Acquisition d'Aubin, — 44,200 obligations.	13,300,000
Acquisition de la section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont, 45,000 obligations délivrées en à-compte sur le prix d'acquisition,	13,500,000
Négociation d'obligations autorisée par S. Exc. le ministre des travaux publics, dans le courant de l'année 1856, 60,880 obligations,	18,264,000
Ensemble,	72,064,000

Compte de l'établissement.

Les versements effectués jusqu'au 31 décembre 1856, sur les 224,000 actions de 500 fr., sur lesquelles 450 fr. avaient été appelés, ainsi qu'il a été dit plus haut, se sont élevés à la somme de		97,135,450 »
Les versements sur les obligations représentatives de l'emprunt de 1855, et le montant du prix de négociations opérées en 1856, se sont élevés à		41,135,090 78
En ajoutant le montant des intérêts des fonds disponibles (intérêts des fonds placés, — intérêts des versements en retard, etc.),		675,568 37
Le chiffre du capital encaissé au 31 décembre 1856 est de		138,946,709 13
Sur ce capital, il a dépensé pour études, travaux et frais divers antérieurs à la constitution de la Société, frais d'administration, construction de la voie, établissement d'Aubin, avances sur commandes, intérêts des actions et des obligations, une somme de		124,460,884 96
Le complément des sommes reçues ou		14,485,824 17
est représenté de la manière suivante : Cautionnement de la Compagnie,		2,400,000 »
Souscription au Sous-Comptoir des chemins de fer,		154,135 »
Solde débiteur à la Société générale de Crédit mobilier,		5,698,030 89
Somme à toucher à la Caisse des dépôts et consignations,	72,000 »	
Caisse,	201,475 45	
Solde débiteur à la Compagnie d'Orléans,	43,849 70	
Débiteurs divers,	5,916,363 43	
Somme égale,		14,485,824 17

Compte de l'exploitation. — Section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont.

La section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont et prolongements a été exploitée pendant l'année 1856, sur 123 kil. 8 ; savoir :

De Saint-Germain-des-Fossés à Clermont,	65 kilom.
Le Clermont à Arvant,	58 8
	123 8

L'ensemble des recettes brutes s'est élevé à la somme de		1,937,808 80
L'ensemble des dépenses provenant des impôts et frais de surveillance de l'Etat et des frais de l'exploitation proprement dits, à la somme de		1,720,366 95
La différence, ou		237,439 85

représente donc les bénéfices résultant de la comparaison de ces deux comptes.

Ces bénéfices auraient été beaucoup plus considérables si notre exploitation n'avait été entravée par des circonstances qu'il n'était pas en notre pouvoir d'empêcher et de prévenir. A la fin du mois de mai 1856, par suite des ravages causés par les inondations, dont aucun de vous n'a perdu le souvenir, l'exploitation a dû être complétement suspendue, du 30 mai au 8 juin, entre Saint-Germain-des-Fossés et Gannat, d'une part, et entre Clermont et Arvant, d'autre part; elle ne comprenait plus dès lors que 41 kilomètres. — A dater du 8 juin, on put réinstaller le service, pour les voyageurs seulement, sur le parcours de la ligne entre Saint-Rémy et Gannat, et entre Issoire et Arvant; le 7 juillet, la circulation fut rétablie entre Clermont et Issoire; et enfin, le 20 du même mois, un pont de bateaux, jeté sur l'Allier à Saint-Germain-des-Fossés, permit aux voyageurs d'aller, de ce point extrême de la ligne du Grand Central, jusqu'à Saint-Rémy.

Quant aux marchandises, le transport en a été suspendu entre Saint-Germain-des-Fossés et Gannat jusqu'au 20 octobre, et, pendant le même temps, il ne s'effectuait entre Clermont et Arvant qu'au moyen d'un transbordement coûteux, qui éloignait nécessairement toutes les marchandises encombrantes, telles que la houille et le bois.

On comprend combien toutes ces vicissitudes ont dû influer sur le trafic et en diminuer l'importance. — On comprend aussi dans quelles proportions considérables elles ont dû augmenter le chiffre des frais de l'exploitation proprement dite.

L'état suivant fournit une situation aussi exacte que possible des dépenses extraordinaires occasionnées par les inondations.

1° Personnel. — Service extraordinaire créé à Varennes, Saint-Remi et Vic-le-Comte,	15,503 20
2° Traction et entretien du matériel roulant,	
Augmentation des frais de traction,	28,468 90
3° Frais de transbordement de voyageurs et de marchandises,	184,716 90
4° Indemnités pour avaries, perte de colis, retard dans les livraisons, etc., environ,	50,000 »
Total des dépenses extraordinaires,	278,629 »

Soit un accroissement de dépenses de 278,629 fr. D'un autre côté, la diminution subie par le trafic par suite des inondations, peut être évaluée d'une manière très-certaine. Il suffit pour cela de comparer le chiffre des recettes pendant la période des inondations, et de leurs conséquences, c'est-à-dire, du 1er juin au 31 octobre, avec le chiffre qu'auraient dû atteindre ces recettes dans une exploitation normale, en prenant pour base de cette comparaison le chiffre des recettes du mois qui a précédé les inondations, soit le mois de mai, et le chiffre des recettes qui a suivi le rétablissement complet des communications sur toute la ligne, soit le mois de novembre.

Or les recettes du mois de mai se sont élevées à 156,419 fr. 61 c., et les recettes du mois de novembre à 212,411 fr. 75 c.— En supposant, d'après cette base, un accroissement progressif pendant les cinq mois de juin, juillet, août, septembre et octobre, correspondant à la différence des chiffres de mai et de novembre, on obtient pour la période de cinq mois une recette probable de 923,080 »

Tandis qu'en réalité la recette ne s'est élevée qu'à 615,510 »

La différence ou	307,490 »
représente donc la diminution qu'ont subie les recettes du trafic par suite des inondations.	
Cette somme de	307,490 »

ajoutée au chiffre des dépenses extraordinaires,	278,619 »
donne un total de	586,119 »
qui, joint aux	237,439 85
portés ci-dessus, représente le montant des bénéfices qu'aurait produit l'exploitation de la section dans des conditions normales,	
soit,	823,558 85

Avant de laisser de côté le compte de l'exploitation de la section de Saint-Germain-des-Fossés, nous vous demanderons d'appeler votre attention sur la manière dont nous avons établi ce compte, dans le tableau qui est sous vos yeux.

Vous remarquerez, Messieurs, que les dépenses inscrites sous le titre : CHARGES DE L'EXPLOITATION, comprennent les intérêts et remboursements des emprunts.

Comme le prix de la section de Saint-Germain-des-Fossés a été fixé, non point sur l'évaluation des recettes que devait produire cette section pendant les premières années de son exploitation, mais bien en appréciant les produits du trafic dans l'avenir, ainsi que cela doit avoir lieu équitablement dans toute cession de voies de fer, nous vous proposons de porter au compte de l'exploitation, non pas la totalité, mais bien la moitié du montant des coupons des 45,000 obligations remises à la Compagnie d'Orléans, en à-compte du prix d'acquisition.

Nous avons suivi ici la marche adoptée par la Compagnie du chemin de Lyon par le Bourbonnais, dans le règlement du compte de l'exploitation de la section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés.

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON

(Par le Bourbonnais.)

Exploitation pour le compte à tiers.

Le chemin de Paris à Lyon par le Bourbonnais, exploité en commun pour le compte des trois Compagnies d'Orléans, de Lyon et du Grand-Central, pendant les années 1855 et 1856, a donné les résultats suivants :

Exercices 1855 et antérieurs. — En totalité,		2,472,970 91
Dont 1/3, ou 824,323 fr. 63 c., forme la part du Grand-Central, ci		824,323 63
Exercice 1856. — En totalité,	3,744,292 68	
Dont 1/3, ou forme la part du Grand-Central, ci	1,248,097 52	1,248,097 52
Total général des produits pour la Compagnie du Grand-Central,		2,072,421 15
Sur cette somme, il a été porté au fonds de réserve :		
Exercices 1855 et antérieurs	222,970 91	
Exercice 1856,	444,292 58	
Total,	667,263 49	
Dont le tiers appartenant au Grand-Central est de		222,421 15
et qui, retranché du total général des produits pour notre Compagnie, donne une somme de		1,850,000 »

différence représentant la somme réellement et effectivement encaissée par la Compagnie comme étant sa part disponible des bénéfices de l'exploitation des chemins du Bourbonnais.

Telle est, Messieurs, la situation générale des lignes possédées par la Compagnie, des travaux en cours d'exécution, du fonds social et des comptes de l'établissement et de l'exploitation.

Des tableaux, qui vous ont été distribués suivant l'usage, contiennent tous les détails dans lesquels les limites de ce compte rendu ne nous permettent pas d'entrer.

Vous venez de voir ce que nous avons fait pour l'exécution des lignes qui nous étaient concédées ; ce n'était qu'une partie de la tâche qui nous était imposée.

Dès l'origine, nous avions compris le point de faiblesse inhérent à notre Compagnie. — En effet, notre circulation et notre trafic devaient être, par le fait même de notre situation géographique, subordonnés aux conditions que voudraient nous faire subir les autres Compagnies, puisqu'elles commandaient nos communications directes, soit avec Paris, soit avec les grands foyers de commerce et d'industrie, soit avec la mer. — Naturellement, nous avions toujours tenu compte de cette condition d'infériorité, et si nous l'acceptions, ce ne pouvait être qu'avec le projet de nous en affranchir.

Nous avions l'intention très-légitime de nous agrandir, de nous prolonger, de devenir une Compagnie indépendante.

Nous pressentions que les chemins de fer tendaient à être un jour centralisés en un certain nombre de réseaux dont les lignes intermédiaires seraient des dépendances naturelles ; nous voulions être un de ces réseaux, et le Centre avait le droit d'espérer son entrée dans Paris comme l'avaient le Nord, l'Est, l'Ouest et le Midi.

Ces efforts constants que nous avons faits pour nous rendre indépendants n'ont pas été perdus ; ils ont eu leurs résultats, parmi lesquels nous devons compter les conditions avantageuses auxquelles nous avons consenti notre rachat.

Dès la première année, nous avons cherché et nous sommes parvenus à nous assurer une entrée indépendante dans Lyon. — Nous avons fait une fusion avec la Compagnie des chemins de Rhône-et-Loire ; — par là, le Grand-Central acquérait une entrée dans la seconde ville de France, en attendant une entrée dans la capitale.

Par là aussi il se mettait en communication avec les lignes de Lyon à Paris, à Genève, à la Méditerranée ; il faisait pour ainsi dire son entrée dans la grande communauté des chemins de fer. Ainsi, Messieurs, dès notre première année, non seulement nous nous mettions résolûment à construire les lignes dont nous nous étions chargés, mais encore nous y ajoutions une ligne toute faite, déjà en exploitation, et nous agrandissions d'un seul coup de 150 kilomètres le réseau dont nous avions la concession.

Dans le même temps, nous demandions au gouvernement une entrée directe dans Bordeaux, et, pour la ligne d'Agen, un prolongement sur les Pyrénées, qui en aurait fait le trajet le plus direct de Paris en Espagne.

Nous redoublâmes nos efforts pour assurer au Grand-Central les issues indépendantes qui lui manquaient encore. Notre préoccupation constante était de l'affranchir de toute situation tributaire. — Un second chemin de fer de Lyon à Paris par le Bourbonnais était instamment réclamé par le commerce ; notre Compagnie en sollicita la concession. — Le chemin de Nevers, poussé jusqu'à Roanne, nous eût assuré une entrée libre dans Paris. — Mais sur ce terrain, nous nous trouvâmes naturellement en concurrence avec deux Compagnies puissantes : celle de Lyon et celle d'Orléans. C'est de cette concurrence que naquit la transaction réalisée par le syndicat des trois Compagnies, ayant pour objet la concession, la construction et l'exploitation en commun de la ligne du Bourbonnais. Il devait, sans doute, résulter pour nous de grands avantages de cet arrangement, comme, par exemple, d'acquérir une entrée dans Paris, en conservant celle que nous avions dans Lyon ; — mais nous ne pouvions nous dissimuler que nous restions encore en minorité dans une coalition d'intérêts opposés, et que notre entrée dans Paris n'était qu'un emprunt.

Malgré tout, vous voyez, Messieurs, que nous ne cessions pas de nous étendre. — Nous avions commencé par entreprendre 314 kilomètres, nous y avions ajouté en une seule fois les 150 kilomètres exploités de Rhône-et-Loire, puis le tiers de la ligne du Bourbonnais. — Nous avions aussi, par un traité avec la Compagnie de Montluçon, obtenu, par voie de fusion directe, action pour action, la concession du chemin de Moulins à Montluçon que nous voulions prolonger sur Limoges. — Nous marchions ; mais aussi plus nous grandissions, plus grandissait pour nous la nécessité de nous ouvrir une issue sur Paris. Tant que nous ne cherchions qu'à être une ligne transversale, un lien entre les grandes lignes, nous ne faisions que les servir ; dès que nous manifestions l'intention d'arriver à une constitution indépendante et de vivre par nous-mêmes, nous provoquions leurs inquiétudes. Ces sentiments sont exprimés d'une manière très-intelligible dans le dernier rapport d'une de ces Compagnies, où nous lisons, à propos du Grand-Central (1) :

« Par son existence isolée entre les lignes du Sud-Est et les lignes du Sud-Ouest ; par les extensions qu'il avait déjà acquises ou qu'il sollicitait encore pour s'ouvrir des débouchés nécessaires, ce chemin n'était pas seulement un obstacle permanent à la formation des grands réseaux, il constituait, en outre, un voisinage dangereux, car il ne pouvait plus se développer qu'au détriment des Compagnies placées à côté de lui.

» Il y a longtemps que, pour notre compte, nous étions préoccupés de ce péril, et voilà pourquoi à diverses époques, nous avons été conduits à adopter certaines combinaisons dont le sens vrai a pu échapper jusqu'ici. — Si, dès 1855, nous vous demandions l'autorisation de nous associer à l'affaire du chemin de Lyon par le Bourbonnais ; si, depuis, nous avons cherché par tant de démarches à assurer à la Compagnie d'Orléans la possession exclusive d'une nouvelle ligne entre Tours et Paris, ce n'était pas, croyez-le bien, Messieurs, pour obéir à un besoin irréfléchi d'agrandissement et d'action. Tout cela n'avait pour but que de parer aux conséquences d'une situation menaçante, et de créer d'avance à la Compagnie des moyens de défense contre les éventualités dont notre vigilance s'alarmait à bon droit. »

C'est ainsi, Messieurs, que s'exprimait le rapport de la Compagnie d'Orléans. — Nous devons faire observer, toutefois, que loin de vouloir empêcher la formation de ce qu'on appelle aujourd'hui les grands réseaux, le Grand-Central ne demandait qu'une chose, c'était de devenir un grand réseau lui-même. — Nous ne réclamions que la faculté de suivre notre développement naturel, et de nous ouvrir, avant tout, une entrée dans Paris. Celle que le Grand-Central avait par Nevers était subordonnée au concours de deux autres Compagnies. — Il dut se tourner d'un autre côté, il chercha à arriver par Tours. Il demanda la concession d'un chemin qui, partant de Limoges et passant par Tours, Vendôme et Châteaudun, serait allé aboutir à Paris, et y faire son entrée par une gare spéciale dans un des nouveaux quartiers.

Si cette demande eût été accueillie, nous aurions, nous aussi, constitué un grand réseau qui serait devenu un des plus importants et des plus considérables parmi les chemins de fer français. — Nous avions un tiers du chemin de Paris à Lyon par le Bourbonnais ; nous avions une ligne de Paris aux Pyrénées, traversant toute la longueur de la France, enfin une ligne transversale de Lyon à Bordeaux. Le Grand-Central devenait une des plus grandes routes impériales ; mais nous ne pouvions nous dissimuler que ce projet allait alarmer des intérêts établis, et des intérêts puissants, et on peut voir l'expression de ces inquiétudes dans les rapports faits à la Compagnie de Lyon et à celle de la Méditerranée. — En vérité, Messieurs, ce n'était ni par goût ni par système que nous étions amenés à menacer des intérêts antérieurs ; mais la concurrence, qui est le principe de l'activité et du progrès, ne peut marcher qu'au prix du déplacement d'intérêts acquis. — Nous avions le droit de nous agrandir et nous demandions à l'exercer ; il y avait là aussi de nombreux et grands départements qui demandaient à prendre leur part du progrès général, et qui y avaient droit ; et la meilleure preuve que nous puissions en donner, c'est que le traité définitif stipule l'exécution de toutes les lignes que nous avions projetées, et qu'en nous retirant, nous léguons aux provinces qui avaient compté sur nous, les engagements de l'État et des Compagnies qui nous succèdent.

Nous anticipons sur le résultat final de nos négociations ; elles ont cependant passé par plusieurs phases dont nous devons vous dire quelques mots.

Quand nous eûmes demandé la concession du chemin de Paris à Limoges par Tours qui devait nous donner une tête de ligne dans Paris, la Compagnie d'Orléans, qui se trouvait la plus immédiatement inquiétée par cette concurrence, entra en négociations avec nous. — A cette époque, les espérances qu'avait

(1) Rapport du chemin d'Orléans, 30 mars 1857.

Digitized by Google

fait naître le rétablissement de la paix européenne avaient déjà subi quelques déceptions, et le crédit public, affecté par des causes imprévues, ne s'était point relevé autant qu'on s'y était attendu. D'un autre côté, le gouvernement, en ce qui concernait les chemins de fer, croyait devoir entrer dans un système qu'il ne nous appartient pas de juger, mais dont nous devions être les premiers à souffrir. L'Etat craignait d'exagérer le principe de la concurrence, de devancer les besoins publics par la concession de lignes qui ne lui paraissaient pas impérieusement requises, et de provoquer sans nécessité l'éparpillement de capitaux qui n'abondaient pas. On faisait valoir auprès de lui l'exemple d'un pays voisin dans lequel l'usage illimité de la concurrence avait fini par mener les chemins de fer à une destruction mutuelle de dividendes.

Sans entrer dans l'appréciation de ces motifs, sans vouloir examiner si le pays était tellement chargé de réseaux qu'il ne pût en supporter un nouveau, nous dirons seulement que notre situation primitive était changée par des circonstances extérieures qui ne dépendaient pas de nous. Pour nous, nous avions tenu nos engagements dans le passé, nous étions prêts à les tenir dans l'avenir ; mais il était bien clair que dans les conditions nouvelles où nous nous trouvions, nous ne pouvions continuer de lutter contre des rivalités puissantes, avec des armes inégales.

En effet, autant nous étions disposés à profiter de la confiance qu'avait fait naître une paix glorieuse, autant nous devions reconnaître que la situation financière s'était modifiée depuis un an, que nous ne pouvions réunir de nouveaux capitaux qu'à des conditions onéreuses, et que dans l'hypothèse la plus favorable, les capitaux engagés dès le début de notre entreprise auraient dû attendre longtemps encore avant d'obtenir des dividendes satisfaisants.

Dans ces circonstances, notre président, dont les avis nous avaient toujours été si utiles, et dans la haute intelligence duquel nous avions pleine confiance, nous conseilla lui-même d'accepter un arrangement qui nous assurait à la fois et les bénéfices du passé et la sécurité de l'avenir, et par lequel nous vous mettions immédiatement en possession d'avantages que peut-être nous aurions pu nous-mêmes obtenir plus tard, mais qu'il aurait fallu attendre plusieurs années.

Il serait superflu de vous entretenir longuement de négociations qui n'ont pas abouti. — Une première convention, préparée entre nous et la Compagnie d'Orléans, au mois de mai 1856, ne fut pas approuvée par l'Etat ; nous reprîmes alors les négociations qui se sont terminées par le traité actuel de fusion.

Notre traité était fait seulement avec la Compagnie d'Orléans ; — c'était cette Compagnie qui absorbait la nôtre. — L'administration, pour des motifs d'un intérêt supérieur, a jugé que l'annexion de notre réseau donnerait à celui de la Compagnie d'Orléans une étendue trop considérable, et a voulu une autre répartition. Elle a divisé la concession du Grand-Central en deux parts, données, l'une à la Compagnie d'Orléans, l'autre aux deux Compagnies réunies de Lyon et de la Méditerranée, constituant ainsi deux grands réseaux distincts, à l'ouest et à l'est de la chaîne centrale qui sépare le bassin du Rhône de celui de la Garonne.

Cette modification faite au traité n'en apporte aucune à notre situation, qui reste, vis-à-vis des deux Compagnies, ce qu'elle était vis-à-vis d'une seule.

Les conditions auxquelles a été faite la répartition de notre réseau entre les deux Compagnies montrent qu'il s'est opéré un grand changement dans les rapports de l'Etat et des Compagnies en matière de chemins de fer. Sous l'empire de la loi de 1842, l'Etat, pour encourager les capitaux et l'industrie des particuliers, avait fait des sacrifices, considérables sans doute, mais qui avaient trouvé leur rémunération dans l'accroissement de la richesse générale. Cette situation est aujourd'hui changée. On semble considérer que la tâche protectrice de l'Etat est arrivée à son terme, et que ce sont les grandes Compagnies qui doivent, à leur tour, prêter leur crédit aux entreprises nouvelles. Mais nous devons alors faire observer que ces sacrifices ne peuvent être demandés qu'aux Compagnies qui ont eu les bénéfices de l'ancienne législation, et qu'on ne saurait raisonnablement les attendre de celles qui, comme la nôtre, n'ont jamais reçu aucun secours ; car, nous devons le redire, nous avons marché seuls, avec nos seules forces et nos seules ressources ; et, après tout, jamais ni les unes ni les autres ne nous ont manqué.

En nous séparant de vous, Messieurs, et en vous remerciant des témoignages réitérés de votre confiance, nous vous prions de considérer ce qu'était le Grand-Central en commençant, ce qu'il est en finissant ; dans quel état nous l'avons pris, dans quel état nous le rendons. Vous reconnaîtrez alors que nous n'avons fait qu'accroître et améliorer d'année en année le dépôt que vous nous aviez confié, et que c'est ce développement régulier, continu, incessant de nos forces, qui nous a permis de peser dans la balance et de faire nos conditions dans le traité que nous vous apportons, et dont nous allons vous donner lecture.

En nous retirant, Messieurs, nous aurons la conscience de nous être entièrement acquittés de ce que nous devions à la fois et à notre pays et à nos associés. — A l'un, nous laissons le complément du réseau général des chemins de fer que les Compagnies qui nous succèdent se chargent d'accomplir ; aux autres, nous laissons un arrangement qui nous paraît une garantie assurée de leurs intérêts. C'est une solution dont nous croyons avoir le droit de nous féliciter, et c'est avec une entière confiance, Messieurs, que nous vous la présentons, en terminant ce rapide exposé de nos travaux.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Du 11 juin 1857.

Première résolution.

L'assemblée, communication prise du traité en date du 11 avril 1857, passé entre la Compagnie du Grand-Central, d'une part, la Compagnie de Paris à Orléans, d'autre part, et les Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, encore d'autre part, déclare l'approuver et confirmer dans tout son contenu.

Deuxième résolution.

Le Conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus à l'effet de suivre l'exécution entière et complète dudit traité.

Troisième résolution.

Tous pouvoirs sont en outre donnés au Conseil d'administration pour constater la dissolution de la Société du Grand-Central et faire toutes publications nécessaires.

Quatrième et dernière résolution.

Le rapport et les comptes qui y sont joints sont approuvés.

TRAITÉ

Entre les Compagnies des chemins de fer Grand-Central de France, de Paris à Orléans, et prolongements à Lyon, et de Lyon à la Méditerranée.

Entre les soussignés,

1° M. François Bartholony, président du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, agissant au nom de ladite Compagnie, en vertu des pouvoirs à lui conférés par délibération du Conseil d'administration en date de ce jour, conformément à la délibération de l'assemblée générale du 30 mars 1857, *d'une part ;*

2° M. Auguste Dassier, président du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, agissant au nom de ladite Compagnie, en vertu des pouvoirs à lui conférés par délibération du Conseil d'administration en date du 3 avril 1857 ;

Et M. Sylvain Dumon, président du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, agissant au nom de ladite Compagnie, en vertu des pouvoirs à lui conférés par délibération du Conseil d'administration en date du 3 avril 1857 ;

Lesdites Compagnies des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée agissant collectivement et dans un même intérêt, *d'autre part ;*

3° M. Benoît-Charles-Antoine Chatelus, vice-président du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central, agissant au nom de ladite Compagnie, en vertu des pouvoirs à lui conférés par délibération du Conseil d'administration en date du 24 mars 1857, *encore d'autre part ;*

Les trois derniers agissant sous réserve de la ratification des assemblées générales des actionnaires de chacune des Compagnies contractantes,

A été convenu ce qui suit :

Article 1er. La Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France cède et abandonne, 1° à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans ; 2° aux Compagnies des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée réunies, les concessions qui lui appartiennent en vertu des lois, décrets et conventions qui la régissent, et, en outre, tout ce qui constitue son actif social. Cette cession est acceptée par chacune des trois Compagnies d'Orléans, de Lyon et de la Méditerranée, dans les proportions et dans les conditions ci-après.

Art. 2. La part de la Compagnie d'Orléans dans la cession du réseau général du chemin de fer Grand-Central, se compose des lignes et concessions ci-après :

1° Ligne de Limoges à Agen ;
De Coutras à Périgueux ;
De Périgueux au Lot ;
Du Lot à Montauban avec embranchement sur Rodez ;
D'Arvant par Aurillac à la ligne de Périgueux au Lot ;
De Montluçon à Moulins ;

2° Des forges, mines et ateliers composant la régie d'Aubin ;

3° Des droits éventuels et des engagements relatifs aux concessions des embranchements sur Cahors, Villeneuve-d'Agen, Bergerac et Tulle.

Art. 3. La part des Compagnies réunies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée se compose des lignes et concessions ci-après :

1° Lignes de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont ;
De Clermont à Arvant ;
D'Arvant à Saint-Etienne, par le Puy ;

2° Du tiers appartenant à la Compagnie du Grand-Central, dans la concession du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais, telle qu'elle est établie par les décrets des 7 avril et 26 décembre 1855 et les actes y relatifs.

Art. 4. La Compagnie d'Orléans et les Compagnies de Lyon et de la Méditerranée, pour les parties du réseau qui leur sont attribuées, sont substituées activement et passivement à tous les droits et obligations de la Compagnie du Grand-Central, soit à l'égard des tiers.

En conséquence, les Compagnies feront, chacune pour la part la concernant, leur fait propre et personnel de tous les engagements contractés par la Compagnie du Grand-Central, et elles prendront le lieu et place de ladite Compagnie, pour l'exécution des conventions, traités, baux, marchés et engagements quelconques, contractés par ladite Compagnie, pour tout ce qui se rapporte à la construction, la réparation, l'entretien et l'exploitation des chemins de fer et usines compris dans la part de chacune d'elles.

Art. 5. Toutes les charges des emprunts contractés par la Compagnie du Grand-Central, jusqu'au jour de la prise de possession, seront partagées entre la Compagnie d'Orléans et les Compagnies réunies de Lyon et de la Méditerranée, dans les proportions ci-après :

La Compagnie d'Orléans fait son fait propre et personnel des quarante-quatre mille deux cents (44,200) obligations formant le prix des forges, mines et ateliers d'Aubin.

Le surplus des obligations émises sera réparti entre les trois Compagnies dans la proportion de 66 0/0 à la charge de la Compagnie d'Orléans, et de 34 0/0 à la charge des Compagnies de Lyon et de la Méditerranée.

Art. 6. La subvention de soixante-dix-huit millions (78,000,000), accordée par l'Etat à la Compagnie du Grand-Central, aux termes des articles 6 et 7 de la convention annexée à la loi du 2 mai 1855, sera répartie entre les deux groupes, savoir : soixante-douze millions (72,000,000) à la Compagnie d'Orléans, et six millions (6,000,000) aux deux autres Compagnies.

Digitized by Google

Art. 7. Les Compagnies d'Orléans, de Lyon et de la Méditerranée prendront possession des lignes composant le réseau du Grand-Central dans l'état d'avancement qui sera constaté contradictoirement.

Dans le cas où les dépenses effectuées sur les chemins de fer compris dans les deux groupes ne seraient pas dans la proportion de 66 0/0 pour la part d'Orléans, à 34 0/0 pour la part de Lyon et de la Méditerranée, cette proportion sera rétablie au moyen d'un prélèvement sur les valeurs composant l'encaisse et le portefeuille de la Compagnie du Grand-Central, et, en cas d'insuffisance, par voie de compensation directe entre la Compagnie d'Orléans et les deux Compagnies de Lyon et de la Méditerranée.

Après le prélèvement dont il est question au paragraphe précédent, l'excédant, s'il en existe, sera partagé entre les Compagnies, dans la même proportion de 66 0/0 à 34 0/0.

La Compagnie du Grand-Central déclare que sa part du produit net du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais, n'a point été distribuée par elle, et fait par conséquent partie de son actif. Il est entendu que ce produit net, depuis l'origine de la concession jusqu'au 31 décembre 1856, appartient en entier aux Compagnies cessionnaires.

Art. 8. Pour prix de la présente cession, il sera délivré en échange des 224,000 actions qui composent le fonds social de la Compagnie du Grand-Central, et à raison de deux obligations 1/3 par chaque action libérée de 500 fr., 522,662 2/3 obligations de 500 fr. chacune, portant un intérêt annuel de 15 fr., jouissance du 1er janvier 1857, et amortissables pendant la durée de la concession des Compagnies cessionnaires. Ces obligations seront de même forme que les obligations de même nature déjà émises par les Compagnies d'Orléans, de Lyon et de la Méditerranée. Elles seront créées par les Compagnies dans la proportion de 66 0/0 par la Compagnie d'Orléans, et de 34 0/0 par les Compagnies de Lyon et de la Méditerranée.

Toutefois, pour faciliter la liquidation des actions du Grand-Central, il demeure convenu qu'il sera délivré, pour chaque action de ladite Compagnie, une obligation des Compagnies réunies de Lyon et de la Méditerranée, et une obligation et un tiers de la Compagnie d'Orléans; l'excédant d'obligations ainsi avancées par les Compagnies de Lyon et de la Méditerranée, sera compensé, en diminuant d'autant le nombre d'obligations que, aux termes de l'art. 5, elles sont tenues de prendre à leur charge dans les emprunts émis par la Compagnie du Grand-Central.

La délivrance de ces obligations sera faite à mesure de la remise d'un nombre correspondant d'actions du Grand-Central, lesquelles seront annulées.

Art. 9. Les comptes et le bilan de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central, arrêtés au 31 décembre 1856, serviront de base à la présente cession et à tous ses effets.

Art. 10. Dès que le présent traité sera devenu définitif, la prise de possession du réseau du Grand-Central par les Compagnies d'Orléans, de Lyon et de la Méditerranée, s'effectuera dans le plus bref délai. Elle se réalisera par la remise, entre les mains de chacune des Compagnies cessionnaires, de tous les services afférents à chaque section.

Les Compagnies d'Orléans, de Lyon et de la Méditerranée se concerteront pour prendre réception en commun du service central et de toutes les parties du service non susceptibles de division.

La délivrance, tant partielle que collective, à faire aux Compagnies d'Orléans, de Lyon et de la Méditerranée, comprendra l'encaisse métallique, les valeurs, titres, livres, pièces comptables, mobiliers de bureaux, gares, stations, matériel de transport de toute espèce et de toute nature, ateliers, outillage, approvisionnements, etc., et, en un mot, toutes les valeurs mobilières et immobilières composant l'actif de la Compagnie du Grand-Central, sans en rien excepter ni réserver.

Il sera dressé du tout un inventaire contradictoire.

La prise de possession des valeurs composant l'actif du Grand-Central s'effectuera en bloc, à forfait et sans discussion, tel que ledit actif se trouvera exister au moment de la délivrance, laquelle tiendra lieu, au Conseil d'administration du chemin de fer Grand-Central, de décharge définitive, sans recours ni recherches pour quelque cause que ce puisse être.

Art. 11. Ceux des employés de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central et du Bourbonnais qui seraient congédiés par suite de la mise à exécution des présents accords, seront indemnisés sur le même pied que l'ont été les employés du chemin de fer d'Orléans, du Centre, de Bordeaux et de Nantes, lors de la fusion de ces quatre Compagnies; c'est-à-dire qu'ils recevront pour indemnité neuf mois de la totalité de leurs appointements et neuf mois de demi-solde.

Art. 12. La gestion du Conseil d'administration du chemin de fer Grand-Central continuera jusqu'à la prise de possession; mais il est entendu que cette gestion a lieu pour le compte des Compagnies d'Orléans, de Lyon et de la Méditerranée, à partir du 1er janvier 1857.

Art. 13. Le présent traité et les propositions qui en sont la conséquence seront soumis, dans le plus bref délai, à la ratification des assemblées générales de chacune des Compagnies de Lyon, de la Méditerranée et du Grand-Central.

Art. 14. Dans le cas où le présent traité ne recevrait pas l'approbation du gouvernement, ou ne serait pas ratifié par les assemblées générales des Compagnies dans un délai de six mois à partir de ce jour, la présente convention provisoire serait considérée comme nulle et de nul effet.

Art. 15. Toutes contestations quelconques qui pourraient survenir entre les Compagnies contractantes relativement à l'exécution du présent traité, seront jugées souverainement et sans appel par trois arbitres nommés d'un commun accord et, à défaut, par le président du tribunal de commerce de la Seine.

Fait et signé en autant d'originaux qu'il y a de parties, à Paris, le onze avril mil huit cent cinquante-sept.

Approuvé l'écriture, *signé* S. Dumon.
Approuvé l'écriture, *signé* Chatelus.
Approuvé l'écriture, *signé* A. Dassier.
Approuvé l'écriture, *signé* F. Bartholony.

CHEMIN DE FER DES ARDENNES ET DE L'OISE.

RAPPORT

Présenté à l'assemblée générale des actionnaires du 13 juin 1857.

Messieurs,

Nous avons retardé de quelques jours la convocation qui devait immédiatement suivre votre réunion du 29 avril dernier, demeurée sans effet par insuffisance dans le nombre d'actions déposées, afin d'être en mesure de soumettre à votre délibération les questions importantes qui vont vous être exposées et qui sont d'un grand intérêt pour l'avenir de la Compagnie.

Mais nous vous devons compte auparavant de la gestion de vos affaires pendant l'année qui vient de s'écouler.

Vous êtes en effet réunis en ce moment en assemblée ordinaire et extraordinaire : comme assemblée ordinaire, pour prendre connaissance de l'état des travaux de votre entreprise et approuver les comptes de l'exercice 1856 ; comme assemblée extraordinaire, pour ratifier les concessions nouvelles qui nous sont faites par l'Etat, autoriser l'augmentation du fonds social, sanctionner un traité d'alliance et de fusion avec la Compagnie générale des chemins de fer de l'Est, approuver un traité d'échange avec la Compagnie du Nord, et donner à votre Conseil d'administration les pouvoirs nécessaires pour solliciter du gouvernement la révision des statuts de la Société.

Nous suivrons le même ordre et la même division dans le rapport que nous allons avoir l'honneur de vous présenter.

PREMIÈRE PARTIE.

SITUATION DES TRAVAUX.

Ligne de Creil à Beauvais.

Les travaux de cette ligne sont assez avancés pour permettre sa mise en exploitation à la fin du présent mois de juin.

Son étendue est de 37 kilomètres 247 mètres.

Les terrassements, les ouvrages d'art, les divers travaux accessoires et l'établissement de la ligne sur deux voies, sont à peu de chose près entièrement terminés.

Le cube total des terrassements est d'environ 900,000 mètres, y compris 120,000 pour la seule station de Beauvais.

Les ouvrages d'art sont au nombre de 72, mais de peu d'importance : ce sont cinq ponts sur la rivière du Thérain, et des aqueducs ou ponceaux.

Le matériel fixe pour la double voie, tels que rails, coussinets, traverses, plaques tournantes, changements et croisements de voie, se trouve en place ou approvisionné sur les chantiers de la ligne.

Les locomotives de l'entreprise circulent déjà de Creil à Beauvais pour opérer le ballastage des voies et mettre en place le matériel sur les divers points.

Les maisons de gardes aux passages à niveau sont à peu près achevées.

Après les enquêtes d'usage et sur nos propositions, l'administration supérieure a fixé à sept les stations de cette ligne.

Ces stations sont :

Creil, Cires-les-Mello, Mouy, Heilles, Hermes, Rochy-Condé et Beauvais.

Quoique la construction de ces gares soit poussée avec activité, on sera obligé, à l'ouverture du chemin, de se servir, pour les voyageurs, de salles provisoires établies dans les remises du matériel roulant ; mais ce provisoire durera peu de temps.

L'achat des terrains s'est fait d'une manière satisfaisante : succès que nous n'attribuons pas moins au bon esprit des propriétaires intéressés, qu'à l'habileté de nos agents. Sur 1,322 propriétaires, 1,317 ont traité à l'amiable avec nous ; pour 5 seulement nous avons dû recourir à l'intervention du jury. L'hectare nous revient en moyenne à 4,646 fr., et l'ensemble des terrains, soit 142 hectares 44 ares, à 661,864 fr. 91 c. La commune de Beauvais doit nous rembourser sur cette somme 92,035 fr. 83 c. d'après l'engagement qu'elle a pris envers nous pour la valeur des terrains situés sur son territoire.

Nous vous devions, Messieurs, tous ces détails ; mais nous ne sommes pas destinés à exploiter ce chemin de Creil à Beauvais que nous avons construit. Nous vous parlerons, dans la seconde partie de ce rapport, de l'échange convenu par lequel nous cédons le chemin de Creil à Beauvais à la Compagnie du Nord, qui nous cède en retour le chemin de Laon à Reims, et nous vous exposerons les raisons de cet échange. Le matériel que nous avons préparé pour la ligne de Beauvais sera appliqué à la ligne des Ardennes.

Ligne des Ardennes.

(Section de Reims à Charleville.)

Cette section est de 86 kilomètres et demi.

Nous terminerons à la fin de la présente année les terrassements et les ouvrages d'art, à l'exception toutefois des abords de la station de Reims. Les plans pour la gare de cette ville, gare qui devait être commune aux trois Compagnies, du Nord, de l'Est et des Ardennes, n'ont pas encore été définitivement arrêtés par l'administration supérieure, et c'est cette circonstance qui a tenu en suspens jusqu'à présent les travaux aux approches de Reims.

Les ouvrages d'art sont en grande partie terminés. Le souterrain de Rethel, le plus important de tous, d'une étendue de 780 mètres, est voûté en maçonnerie sur toute la longueur ; il ne reste qu'à finir les piedsdroits.

Celui de Mézières, d'après les engagements de l'entrepriseur, sera terminé le 31 décembre prochain ; il est de 140 mètres de longueur.

Deux ponts à Mézières sur la Meuse, un pont sur la rivière de l'Aisne, et un autre pont sur le canal des Ardennes à Rethel, sont à peu près terminés. Il en est de même de tous les ouvrages d'art secondaires, qui sont au nombre de 85.

Nous avons également à nous féliciter de la manière dont s'est accomplie sur cette ligne l'opération tou-

Digitized by Google

jours si importante de l'acquisition des terrains. Sur 1,925 propriétaires, nous avons traité à l'amiable avec 1,885. Le jury d'expropriation n'est intervenu que pour fixer les indemnités dues à 40 propriétaires, et les décisions ont donné gain de cause à la Compagnie en repoussant leurs prétentions exagérées.

La contenance des terrains acquis s'élève à 269 hectares 55 ares 54 centiares, et leur prix à 1.146,620 f. 45 c.; ce qui fait ressortir l'hectare en moyenne à 4,260 fr.

Le matériel fixe est en grande partie réuni sur la voie.

Nos projets de stations entre Reims et Charleville sont prêts et vont être soumis aux enquêtes d'usage.

La station de Charleville, la plus importante de la ligne, a été l'objet d'un projet spécial pour l'exécution duquel nous n'attendons plus que l'approbation ministérielle. Il a été conçu de concert avec les conseil municipaux de Charleville et de Mézières, qui, par une intelligente appréciation des besoins de leur localité, ont pris à leur charge l'ouverture de deux belles avenues aboutissant à la gare de notre chemin.

Ce même projet comprend une mise en communication directe de notre chemin avec la rivière de la Meuse, à Nouzon, au-dessous d'un point où la navigation rencontre de grandes difficultés et présente même des dangers.

Par ce raccordement, nous nous assurerons dès l'ouverture de cette partie de nos chemins le transport des marchandises qui remontent aujourd'hui vers Paris par le canal des Ardennes.

Embranchement de Sedan.

Quoique entrepris seulement dans l'année 1856, les terrassements et les ouvrages d'art de cet embranchement sont presque aussi avancés que ceux de la ligne principale.

Il nous reste à fonder un pont sur la Meuse, près le village de Lumes, et à ouvrir une tranchée considérable près Mohon. Cet embranchement ne devant plus s'arrêter à Sedan, mais bien se prolonger jusqu'en Belgique et en Prusse par Longwy et Thionville, ainsi que nous aurons à vous l'expliquer dans la seconde partie de ce rapport, nous avons dû en modifier les projets primitifs sur deux points, savoir :

Aux abords de Mézières et de Charleville, où cette ligne se détache de la ligne principale afin d'éviter un rebroussement, qui serait devenu une cause de gêne et de dépense pour la Compagnie. Tôt ou tard elle se serait vue forcée de le faire disparaître, ainsi que cela est arrivé sur les principales lignes de chemins de fer;

Aux abords de Sedan, pour éviter les dépenses énormes qui seraient imposées à la Compagnie par le génie militaire, si l'on pénétrait dans l'intérieur de cette place de guerre, pour en sortir ensuite en se dirigeant vers Thionville.

Matériel roulant des deux lignes.

Nous nous sommes assurés par divers marchés le matériel roulant nécessaire à l'exploitation des dux lignes. L'examen qui en a été fait par des hommes spéciaux et étrangers à notre entreprise, aussi bien que les demandes que nous ont faites plusieurs Compagnies de leur céder les parties de ce matériel dont nous n'aurions pas un besoin pressant, nous donnent l'assurance que nous n'avons qu'à nous louer de son exécution.

Ce matériel se compose de :

30 machines locomotives mixtes;
14 machines à marchandises;
173 voitures à voyageurs;
49 wagons à bagages;
685 wagons pour marchandises;
50 wagons plats à ballast.

Epoque de l'achèvement des deux lignes.

Il résulte, Messieurs, de l'exposé que nous venons de vous faire, que, bien que conduite avec la plus stricte économie, l'exécution de nos travaux réalisera nos prévisions et nos engagements envers l'Etat, puisque nous pourrons ouvrir les lignes qui forment nos concessions actuelles avant l'époque fixée par notre cahier des charges; savoir :

La ligne de Creil à Beauvais, dans le mois de juin 1857;

La ligne de Reims à Charleville et Sedan, dans le printemps de 1858.

Etudes et projets.

Indépendamment des travaux dont la situation vient d'être exposée, nous avons fait étudier par nos ingénieurs le prolongement de Charleville à Givet, dont la concession éventuelle figure dans la convention du 19 juillet 1853, et celui de Sedan vers Thionville, avec embranchement sur Longwy.

Nous voulions, par ces études, nous mettre en mesure d'apprécier diverses combinaisons auxquelles pourraient amener nos négociations avec le gouvernement.

Vous verrez que cette prévoyance nous a été utile. Ici nous nous bornerons à vous dire que nos projets sont assez complets pour que nous puissions, si vous accordez votre adhésion à nos propositions, les soumettre à l'approbation ministérielle, pour ce qui concerne la partie de la ligne de Thionville comprise entre Sedan et Carignan.

Situation financière au 31 décembre 1856.

RECETTES.

1° Les versements opérés jusqu'au 31 décembre dernier, sur 42,000 actions de 500 fr. chacune sur lesquelles 350 fr. étaient appelés, se sont élevés à		13,085,200 »
2° Solde du compte des intérêts et escomptes au 31 décembre 1855. Les intérêts des bons du Trésor, les intérêts du cautionnement, les intérêts du compte courant chez le banquier, les intérêts sur versements en retard, déduction faite des intérêts à divers,	312,372 78	
3° Les intérêts, pendant l'année 1856, des bons du Trésor et autres placements, les intérêts du Sous-Comptoir des chemins de fer, les intérêts de versements en retard, etc., à	221,571 53	
Ensemble,	533,944 31	
dont il faut déduire les intérêts de 4 0/0 sur les actions, semestres échus au 15 janvier et au 15 juillet 1856, les intérêts à divers,	401,657 39	
Reste pour solde de compte et intérêts au 31 décembre 1856,	32,286 92	32,286 92
4° Sommes dues à divers pour cautionnements d'entrepreneurs et intérêts d'actions non encore payés,		12,085 50
Ensemble des recettes,		13,130,472 42

DÉPENSES.

Sous ce titre on verra figurer dans nos comptes :

1° Le cautionnement versé à la Caisse des dépôts et consignations,	fr.	1,000,000 »
2° Le versement au Sous-Comptoir et à la Conférence des chemins de fer,		38,761 30
3° Frais de contrôle et de surveillance de l'Etat,		9,097 12
4° Frais antérieurs à la constitution de la Société,		578,293 92
5° Participation à l'exécution du chemin de fer de Marienbourg à Chimay,		90,000 »

Ce dernier article sera l'objet d'une explication dans la seconde partie de ce rapport, et d'une résolution que vous serez invités à voter.

Nous avons dépensé, pour la construction de nos chemins, en comptes régularisés, au 31 décembre dernier, 7,635,104 37

Pour l'administration centrale, abonnement pour timbre, jetons de présence, personnel, frais de publicité, mobilier, impression des actions, frais généraux, 113,769 33

Ensemble des dépenses, 9,461,026 60

Les recettes s'étant élevées à 13,130,472 42
Les dépenses à 9,461,026 60

Il restait disponible, le 31 décembre 1856, 3,669,445 78

Ces fonds, disponibles au 31 décembre 1856, étaient représentés de la manière suivante :

Rentes 3 0/0 en reports,	3,060,744 05
Solde du compte courant chez le banquier de la Compagnie,	591,580 »
Dépenses de construction non encore régularisées,	14,427 18
Fonds de roulement, construction et administration centrale,	2,624 50
Total égal :	3,669,445 73

Comme aperçu de notre situation, nous avons vous dire, Messieurs, que les faits accomplis depuis le 31 décembre, époque de la clôture de nos écritures, jusqu'au 31 mars, ont amené les changements suivants :

Nos recettes se sont élevées à	1,212,293 68
Dans ce chiffre figure le versement de 9,024 actions qui n'avaient pas encore satisfait à l'appel sur le troisième versement le 31 décembre dernier, et le recouvrement de 200,000 fr. pour partie de notre cautionnement remboursé par l'Etat.	
Les capitaux disponibles au 31 décembre étaient de	3,669,445 73
Ensemble :	4,881,739 41
Les dépenses, dans la même période, se sont élevées à	3,081,060 68
Nos ressources, au 31 mars dernier, s'élevaient donc à	1,800,078 80

C'est en présence de cette situation et pour être certains, quelle que fût la lenteur ou l'issue de nos négociations avec le gouvernement, de n'avoir pas à suspendre l'activité donnée à nos travaux, que votre Conseil a décidé le quatrième appel de fonds de 100 fr. par action qui s'effectue en ce moment.

DEUXIÈME PARTIE.

CONCESSIONS NOUVELLES.

Traité de fusion avec la Compagnie générale des chemins de fer de l'Est.

Nous avons maintenant, messieurs, à vous entretenir des diverses conventions que nous avons arrêtées, sauf votre ratification, avec le gouvernement, d'une part, et avec la Compagnie de l'Est, de l'autre, et nous avons la conscience d'avoir agi en cela dans les vues les plus conformes à vos intérêts.

Vous vous rappelez les termes de notre concession primitive. Le décret du 20 juillet 1853 ne nous accordait, d'une manière définitive, que le chemin de fer de Creil à Beauvais, d'un côté, et celui de Reims à Mézières et Charleville, de l'autre, avec embranchement sur Sedan; puis, à titre éventuel seulement, le chemin de Charleville à Givet (frontière de Belgique), aux conditions de la loi de 1842; le gouvernement se réservant un délai de trois ans pour rendre définitive, à sa volonté, cette dernière concession.

Vous vous rappelez aussi qu'au moment de votre dernière assemblée, le 26 avril 1856, nous étions en instance pour obtenir la concession du chemin de Paris à Soissons, et ultérieurement du chemin de Soissons à Reims, pour constituer à notre profit une ligne continue de Paris à la frontière de Belgique, à la place des tronçons isolés qui composaient notre propriété.

Digitized by Google

Ainsi, tandis que le premier semestre donnait :

Sur la ligne du Nord, un excédant sur 1855 de fl.	511,144 »
Sur la ligne du Sud-Est, de	353,839 53
Total fl.	864,983 53

Le deuxième semestre donnait un déficit en florins sur la ligne du Nord de 93,808 47
Sur la ligne du Sud-Est, de 649,300 12
Total fl. 745,108 59

Ce qui réduisait l'avantage total sur les deux lignes en faveur de 1856 à fl. 119,874 54

Ces résultats si différents d'un semestre à l'autre tiennent à ce que le transport des grains, qui avait été très-actif pendant toute l'année 1855 et pendant le premier semestre de 1856, a cessé presque complétement à partir du milieu de juillet 1856, et cette cessation a affecté toutes les grandes entreprises de transport en Autriche ; quelques-unes au même degré, d'autres d'une manière plus sensible encore.

Le déficit du 2e semestre 1856 pour le transport des grains seulement, sur nos deux lignes du Nord et du Sud-Est, a été de fl. 971,012, et comme la perte effective sur l'ensemble n'a été pour la même période que de fl. 745,108 59, il en résulte que l'abaissement sur le transport des grains a été accompagné d'une augmentation sensible sur les autres éléments de transport.

Les recettes qui s'étaient réparties en 1855 ainsi qu'il suit : 296 pour mille en grande vitesse, 662 en petite vitesse, et 42 de transports militaires, se divisent en 1856 ainsi : grande vitesse 351, petite vitesse 649, et dans ces résultats les transports militaires n'entrent plus que pour 21 pour mille.

Le produit net de l'exploitation des chemins de fer en tenant compte de divers accessoires, notamment des produits de la location des wagons, des transports faits pour les travaux neufs et du revenu de la ligne d'Orawitza à Basiasch, ressort finalement à 6,928,054 fl. 31 kr.

II. — MINES, USINES ET DOMAINES.

Mines de houille.

L'exploitation des mines de houille de Brandeisel et de Kladno a produit, en 1856, 72,085 tonnes de houille, c'est-à-dire 12,043 tonnes de plus qu'en 1855. Le bénéfice a été de 15,612 fl. 20 kr. L'année dernière, il y avait eu 13,873 fl. 46 kr. de perte. La vente de charbon a suivi la production qui pourra être considérablement augmentée, grâce aux travaux entrepris dont il a été question plus haut.

Dans le Banat, les résultats donnés en 1856 par les mines de houille peuvent être résumés ainsi qu'il suit, comparativement à 1855 :

Indication des mines.	Quantités exploitées		Produits	
	en 1855.	en 1856.	en 1855.	en 1856.
A Reschitza :	tonnes.	tonnes.	fl. kr.	fl. kr.
Mines de Doman.	10.206	10.245	8.802 34	28.626 03
Mines de Szekul.	6.408	5.684		
Mines de Steyerdorf	56.298	52.249	15.924 94	62.648 32
Totaux. . . .	72.912	68.178	24.727 14	91.274 35

Les mines de Reschitza ont livré à la forge toute leur production, qui pourra facilement suivre les progrès de la fabrication du fer.

Les principaux consommateurs des charbons de Steyerdorf sont : la navigation à vapeur du Danube et le chemin de fer du Sud-Est de la Compagnie. Mais dans les conditions actuelles, les prix de transport limitent le marché.

On n'a pas cherché, à cause de cela, à étendre la production, et, en attendant que l'exécution de la ligne du Sud-Est vienne ouvrir de nouveaux débouchés, on prépare la mine pour de plus grandes extractions.

Nous avons déjà dit que la possibilité de transformer le charbon de Steyerdorf en coke et la présence de minerais de fer carbonaté en assez grande abondance pour alimenter une forge permettront à l'avenir d'utiliser sur place tous les menus d'une grande exploitation, tandis que les gros et les moyens charbons de qualité tout-à-fait supérieure pourront aller au loin donner satisfaction à l'industrie des chemins de fer et aux consommations locales.

Mines métalliques.

Les mines métalliques ont donné les résultats ci-après :

(Voir ci-contre, page 650.)

La perte totale, en 1855, avait été de 12,902 fl. 0 kr. ; elle est, en 1856, de 16,705 fl. 20 kr.

Cette situation des mines métalliques et des usines à cuivre est assurément peu prospère. Mais il ne faut pas juger cependant ces industries par le résultat brut que nous venons de donner ; il faut les envisager dans leurs rapports avec les autres établissements et les domaines du Banat, et faire la part des circonstances passagères. Or, une bonne partie des pertes que nous venons de mettre en évidence tient au relèvement dont nous avons déjà parlé des prix du bois et autres produits forestiers.

D'autre part, la baisse de 10 florins par quintal, survenue dans les cours des cuivres après la paix, a réagi d'une manière très-fâcheuse sur nos valeurs d'inventaire, en même temps que sur les prix de vente des objets fabriqués. Il faut ajouter enfin à cela que, pour la plupart des mines métalliques, une partie des dépenses a été affectée à des travaux de découvert, à des reprises de galeries et d'anciens travaux pour préparer les exploitations à venir. Nous avons imputé toutes ces dépenses au compte d'exploitation, alors que nous aurions été autorisés à en considérer la plus grande partie comme dépenses de premier établissement.

Du reste, cette situation défavorable des mines et usines de cuivre a déjà appelé notre attention, et nous nous occupons d'introduire, dans les diverses opérations qui s'y rapportent, toutes les améliorations compatibles avec la faible teneur de nos minerais.

Cette observation ne s'applique pas, bien entendu, aux minerais de fer, qui sont extrêmement riches et dont le produit apparaît, sinon dans le compte des mines, au moins dans les résultats des exploitations qui en font le traitement.

Usines à fer.

Les usines à fer ont donné, en 1856, les résultats ci-après :

Indications des mines.	Produits. Fontes de 1re fusion.	Moulages.	Fers.	Bénéfice en 1856.
	tonnes.	tonnes.	tonnes.	fl. kr.
Usine de Reschitza.	3.536	465	5.088	242.842 15
— de Bogschan.	3.244	» »	352	37.903 03
Petite forge de Gladna.	»		60	652 00
Ensemble.	7.778	465	5.500	281.497 18

Ces résultats sont satisfaisants, si on observe surtout que l'augmentation du tarif sur les produits forestiers a chargé ce compte d'un fort supplément de dépenses.

Le haut-fourneau de Szacka, qui vient d'être acheté par la Compagnie, n'a commencé à produire de la fonte que le 10 décembre 1856. Le bilan de 1857 comprendra les résultats du roulement de 1856.

La petite forge de Gladna produit plus que la consommation locale, et nous allons nous occuper de la transformer en taillanderie pour nos chemins de fer et nos exploitations minières, etc., ce qui permettra de tirer un meilleur parti des 2,414 hectares de forêts qui en dépendent.

Fabrique de machines.

Notre fabrique de machines de Vienne a construit, en 1856, 44 locomotives, dont 23 du système Engerth pour nos propres lignes, 4 wagons-poste et 377 wagons à marchandises. L'exercice se clôt avec un bénéfice de 151,386 fl. 05 kr.

Les ateliers d'ajustage de Reschitza ont livré, en 1856, une machine à vapeur de 36 chevaux de force pour trains à petits fers, une machine soufflante de 25 chevaux, 21 mortiers de 60 livres, et 260,000 clous à crochets pour fixation des rails.

Les tâtonnements et les dépenses, pour monter cette dernière fabrication maintenant courante, ont absorbé les bénéfices, et l'année se solde avec une perte de 24 florins.

Les domaines de la Compagnie, en raison des nouveaux prix du bois, ont donné un bénéfice final de 249,689 fl. 30 kr., y compris 26,157 fl. 57 kr. produit des droits réguliers et de la location des terres. Le produit des locations est en voie de progrès et s'amé-

Digitized by Google

Indication des mines.	Exploitation en 1856. Quantités de minerais de fer.	Équivalents métalliques des extractions en minerais : de cuivre.	de plomb.	d'argent.	d'or.	Excédant des dépenses sur les recettes.
	tonnes.	kil.	kil.	kil.	kil.	fl. kr.
Tirnowa et Manima, près Reschitza. .	1.395	»	»	»	»	1.968 38
Dognaczka et Moravitza.	12.675	7.952	30.688	114.596	»	12.375 05
Oravicza.	»	38.080	»	12.161	0.555	36.651 36
Szaska.	»	93.296	728	0.801	»	4.321 19
Moldawa.	»	51.688	672	»	»	24.372 10
Totaux.	14.070	191.016	32.088	127.048	0.555	77.688 39

L'excédant des dépenses sur les recettes qui, en 1855, avait été de 59,178 flor. 21 kr., s'est élevé, en 1856, à 77,688 flor. 39 kr.

Usines à cuivre.

La situation des usines à cuivre présente des résultats analogues, que nous résumons ici :

Indication des mines.	Production en 1856. Cuivre.	Cuivre noir argentifère	Plomb.	Litharge.	Argent.	Or.	Excédants : des recettes sur les dépenses.	des dépenses sur les recettes.	Observations.
	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.	fl. kr.	fl. kr.	
Usine de Dognaczka .	»	12.768	»	20.216	122.051	2.465	»	9.185 40	
— de Czikiowa . .	»	»	»	»	»	»	14.309 47	»	Boni d'inventaire.
— de Szaska . . .	119.728	»	»	»	»	»	6.102 43	»	
— de Moldowa . .	49.504	»	»	»	»	»	»	22.947 11	
Martinet de Czikiowa	87.868	»	»	»	»	»	»	1.951 28	
— de Bogschan . .	45.864	»	»	»	»	»	»	3.032 31	
Totaux. . . .	302.960	12.768	»	20.216	122.051	2.465	20.412 30	37.116 50	
							16.704 20		

liorera notablement à mesure de la colonisation et du développement des travaux.

Les revenus des domaines avaient été, en 1855, de 131,149 fl. 24 kr.

Compensation faite des pertes, les produits nets des mines, usines et domaines de la Société se sont élevés, en 1856, à florins, 695,093 60
d'où, déduisant le compte général non réparti de 46,145 32

il reste comme bénéfice net 648,857 28
Le bénéfice, en 1856, avait été de 617,403 27

Différence en faveur de l'exercice 1856, 31,454 01

Troisième partie.

RÉSUMÉ DES ACTES D'ADMINISTRATION.

Questions en litige.

Nous avions, dans notre précédent rapport, annoncé que les questions qui sont restées en litige entre le Gouvernement et la Compagnie à l'occasion de la reprise des chemins concédés et des domaines vendus à la Compagnie, pourraient être réglées en peu de temps d'un commun accord. Jusqu'à présent, cette solution désirable n'a pu être obtenue ; le Conseil a désigné des délégués pour régler ces différents avec les délégués du Gouvernement ; mais les conférences n'ont pas encore commencé.

Service télégraphique.

Les arrangements faits avec le Gouvernement pour l'organisation du service télégraphique nous ont permis d'établir à la direction générale un poste qui correspond directement avec les lignes en exploitation, ce qui donne à l'Administration des moyens d'action en quelque sorte instantanés sur les divers services.

Mesures commerciales.

Nous nous sommes préoccupés des moyens de développer le trafic des lignes, et nous avons pensé que le meilleur moyen était d'augmenter les facilités pour le public. Nous avons établi dans ce but des services d'omnibus, de camionnage et de correspondance sur différents points, et nous allons être en mesure d'accepter dans toutes les gares, à prix déterminé jusqu'à destination, toutes les expéditions, non-seulement pour nos propres stations, mais pour les points les plus importants de l'intérieur et de l'étranger.

Nous avons organisé un bureau de ville et un magasin à Vienne, pour y donner un centre aux lignes du Nord et du Sud-Est.

Arrangements avec la Compagnie du chemin de fer du Nord de l'empereur Ferdinand.

Nous avons revu avec la Nordbahn, dans des vues réciproques de bon voisinage, comme il convient entre deux Compagnies qui ont ensemble tant de relations, les traités que nous avions reçus de l'Etat, pour régler les rapports des deux Compagnies, et grâce aux modifications arrêtées d'un commun accord, le service des voyageurs se fait maintenant sans changer de wagons de Bodenbach et de Pesth jusqu'à Vienne, et réciproquement.

Par suite de ces modifications, la Compagnie a repris le service d'exploitation entre Marchegg et et Presbourg, fait antérieurement par la Compagnie de la Nordbahn. Nous avions offert de pousser ce service jusqu'au point d'embranchement à Ganserndorf, avec l'idée que la Compagnie de la Nordbahn y verrait une simplification avantageuse de son service ; mais cette combinaison n'a pas été goûtée par cette Compagnie, et par suite les établissements de la station de jonction ont été faits à Marchegg, qui est la station séparative des deux concessions. Ces établissements étaient à faire en tous cas sur un point ou sur l'autre. Ils n'existaient à Presbourg que d'une manière provisoire et insuffisante ; et, pour nous, ils sont aussi bien placés à Marchegg qu'ils auraient pu l'être à Ganserndorf.

Nous avons encore à régler diverses questions importantes d'intérêt commercial avec la Compagnie du chemin de fer de l'Empereur Ferdinand. Nous espérons qu'il sera possible, et c'est notre plus vif désir, de trouver une solution qui sauvegarde les intérêts de tous.

Arrangements avec la Compagnie du chemin de fer de Reichenberg à Pardubitz.

Nous avons arrêté avec la Compagnie du chemin de Reichenberg à Pardubitz les projets et les conditions de jonction de cette ligne avec notre chemin de fer du Nord, à la station de Pardubitz ; nous avons fait de notre mieux pour poser les bases de bonnes relations pour l'avenir, et nous avons pu régler d'un commun accord ces premières difficultés. Les projets de jonction ont été combinés pour nous permettre de faire les améliorations et les agrandissements que motive ce nouvel affluent, qui s'ouvrira en partie certainement, et peut-être en totalité, avant la fin de l'année courante.

Ventes et locations de terrains.

L'article 26 (lettre *I* des Statuts) nous fait un devoir de soumettre à l'Assemblée générale les actes d'aliénation ou de location des chemins de fer ou des terrains et bâtiments concédés.

Quant aux terrains, nous n'avons fait jusqu'à présent aucune aliénation, nous nous sommes contentés de louer, pour en tirer parti, tous les terrains et les locaux qui n'étaient pas, pour le moment, nécessaires aux fins de l'exploitation ; nous vous demanderons de nous autoriser une fois pour toutes à faire ces opérations, étant bien entendu qu'il vous sera rendu compte des actes de vente, quand nous aurons cru devoir en consentir.

Cession de la section de Czegled à Szolnock.

Nous avons à vous parler aujourd'hui d'une aliénation de chemin de fer. Vous savez que la Compagnie des chemins de fer de la Theiss s'est constituée pour construire et exploiter un réseau de chemins de fer au nord de notre ligne principale du Sud-Est, à partir de Pesth. Dans ce réseau se trouvaient notamment comprises les lignes de Szolnock à Debreczin, Groswardein et Arad, lesquelles ont Szolnock pour point de départ. La nouvelle Société avait eu la pensée de ne pas opérer de raccordement à Szolnock avec notre embranchement de Czegled et de se diriger sur Pesth par Jacz-Bérecg.

Notre Compagnie a vu dans ces projets une atteinte aux droits qu'elle tient de l'article 6 de son acte de concession, et nous avons fait les démarches nécessaires pour sauvegarder les intérêts qui nous sont confiés.

En pareille occasion, la conciliation est la meilleure de toutes les solutions, et les deux compagnies

Digitized by Google

ont reconnu d'un commun accord qu'il y avait un intérêt sérieux à s'entendre pour prévenir les conséquences d'une concurrence fâcheuse qui, sur ce point, aurait été aussi funeste à l'une qu'à l'autre, et aurait même pu nuire, par ses conséquences, au développement ultérieur des chemins de fer en Autriche.

Les deux Compagnies devant, dans tous les cas, avoir de nombreuses relations pour le développement du trafic commun, ont intérêt à établir, dès l'origine, leurs rapports mutuels sur les bases d'une entente cordiale, et inspirés par ces idées, les deux Conseils ont donné leur approbation, sous réserve de votre ratification et de la sanction impériale, à un projet de traité arrêté par les délégués des deux Compagnies. Ce traité, dont il vous a été donné copie, se résume dans la cession à la Compagnie des chemins de fer de la Theiss, au prix coûtant, de l'embranchement de Czegled à Szolnock de 28 kilom. 22 m. de longueur.

Considérée en elle-même, cette cession est sans doute une perte pour nous, en raison des produits à venir sur lesquels nous avions le droit de compter, mais ce sera une simplification pour notre exploitation, et il ne faut pas perdre de vue que c'est surtout un sacrifice fait à la concorde. Nous espérons donc que vous ne nous désavouerez pas, et que les motifs qui nous ont guidés dans la préparation du traité vous détermineront à lui donner votre ratification.

Ce traité, s'il reçoit définitivement la sanction impériale, fera rentrer dans la caisse de la Compagnie une somme de 3,467,606 fr. 15 c., sans compter le prix du mobilier encore à évaluer. Ces sommes nous seront payées le 31 décembre 1858, au plus tard, avec intérêts à 5 p. 0/0 du jour de la reprise, qui, d'après les prévisions, aura lieu en octobre prochain, à l'ouverture des lignes de Szolnock à Debreczin et Grosswardein.

Situation financière.

Arrivés à ce point, nous pouvons vous donner un exposé de la situation financière de la Compagnie, et vous proposer les voies et moyens qui sont nécessaires.

Dans notre dernier rapport, nous avons estimé l'ensemble des dépenses probables de la Compagnie à 380,000,000 fr.
y compris une somme à valoir non répartie, de 14,159,378

Nous ne changerons rien au chiffre total des prévisions, malgré la rentrée produite par la ligne de Czegled à Szolnock. Cette nouvelle ressource augmentera d'autant la somme réservée pour les développements à venir.

Les actions de la Société représentent 200 millions de francs. L'émission de 300,000 obligations, dont nous avons rendu compte à notre dernière Assemblée générale, a produit 82,500,000 francs.

Emission de 63,636 obligations.

En vertu du paragraphe H de l'article 26 des statuts, qui autorise le premier Conseil à contracter, quand il le jugera nécessaire, des emprunts jusqu'à concurrence de la somme totale de 100 millions de francs, nous avons fait, en janvier dernier, un emprunt complémentaire de 17,500,000 francs, moyennant l'émission de 63,636 obligations en tout semblables aux premières, c'est-à-dire rapportant 15 francs d'intérêt par an, et remboursables, suivant les lois de l'amortissement, à 500 fr. l'une en 90 ans, du 1er septembre 1858 au 1er septembre 1947. Le Crédit mobilier de Paris s'est chargé de ces obligations, portant le coupon de mars 1857, au prix de 275 fr. l'une, inscrit à notre crédit à la date du 1er janvier 1857. Ces conditions sont au moins aussi favorables que celles des emprunts faits à la même époque par les Compagnies françaises. Le mode de négociation que nous avons adopté avait le grand avantage de donner de suite les fonds nécessaires, et permettait de différer jusqu'à présent tout nouvel appel de fonds.

Il reste à voir par quels moyens nous devrons nous procurer le complément de notre capital.

Liquidation des droits des fondateurs.

D'après le vote de l'Assemblée générale sur la liquidation des droits des fondateurs, nous devions compter que cette liquidation produirait une somme de 22,222,000 francs à 5 p. 0/0 seulement, et qu'il n'y aurait à émettre alors de nouvelles obligations que pour 57,778,000 francs, solde du chiffre total de 380 millions de francs. Mais nous devons vous annoncer que le vote de l'Assemblée n'a pas obtenu la sanction du Gouvernement; ce vote se trouve donc annulé, et les fondateurs sont déliés de l'engagement qu'ils avaient contracté à l'égard de la Société. Dès lors, nous aurons à former le complément de notre capital uniquement par de nouvelles émissions d'obligations.

Prévision de dépenses jusqu'à la fin de 1858.

Du reste, ce complément, vous devez le prévoir d'après les explications que nous vous avons déjà données, ne sera pas immédiatement nécessaire, et si nous cherchons à établir des prévisions jusqu'à la fin de 1858, nous arrivons aux résultats ci-après.

Les paiements faits ou à faire à l'État doivent être complétés au mois de février 1858; ils s'élèveront ensemble à 200,000,000 fr.

Le prix payé pour le rachat du chemin de fer de Raab et la fabrique de machines de Vienne s'est élevé à la somme de 10,205,623

Prix d'achat ensemble, 210,205,623 fr.

Dans cette somme sont compris 10,551,160 francs d'approvisionnements divers constituant une espèce de fonds de roulement.

Les dépenses pour travaux et matériel du chemin de fer et pour les mines, usines et domaines, du 1er janvier 1855 à la fin de 1858, peuvent être portées par prévision à 114,794,377

de sorte que l'ensemble des dépenses, y compris le fonds de roulement, s'élèverait jusqu'à la fin de 1858 à 325,000,000 fr.

Complément du Capital.

Mais, comme il est essentiel d'être prêt à profiter de tout le développement de trafic, et qu'il importe de saisir les occasions favorables pour les emprunts, nous vous demandons de décider que le complément du capital, jusqu'à 80,000,000 fr., soit obtenu par obligations, et de nous autoriser à en faire l'émission selon les circonstances, étant bien entendu que nous n'userons de cette faculté, comme par le passé, qu'avec la plus extrême réserve et dans les meilleures conditions pour la Société.

Versement de 100 francs.

Le versement de 100 fr., appelé pour le 1er juin prochain, doit être payé en partie par le dividende et le coupon d'intérêt de juillet prochain.

Dividende.

D'après ce que nous avons dit plus haut, et les autres documents fournis par les comptes de 1856, nous vous proposons d'établir le dividende ainsi qu'il suit :

Bénéfices sur les chemins de fer		6,928,034 fl. 31 k.
Bénéfices sur les mines, usines et domaines		648,857 38
A retrancher pour divers et pour solde d'intérêts des versements, déduction faite du produit des placements et des intérêts pour les lignes en construction		7,576,911 59 2,942,185 21
Reste		4,634,726 38
D'où déduisant :		
Pour réserve statutaire, 5 0/0,	231,736 fl. 19 k.	
Pour supplément de réserve,	348,076 14	
Ensemble	579,812 33	579,812 33
Il reste		4,054,914 05
Qu'on répartit ainsi :		
8 p. 0/0 pour le Conseil d'administration et le Directeur général, conformément au vote de la précédente Assemblée générale	121,647 fl. 25 k.	
1/10e pour 0/0 pour les fondateurs (art. 45 des statuts,	393,326 40	514,974 05
Reste		3,539,940 »

Cette somme, au taux de 123 florins pour 300 francs, donne 8,634,000 fl. »
soit, par actions, 21 fr. 58,5

Le revenu total, afférent à l'année 1856, se sera donc élevé, pour intérêts et dividende, à 33 fr. 65,5, pour un versement moyen de 241 fr. 67.

Le semestre de juillet s'élèvera, avec les intérêts de 8 fr. 54, à 30 fr. 12,5, ou à 30 francs valeur au 1er juin.

De sorte qu'il restera à fournir, pour compléter le versement appelé le 1er juin, une somme de 70 fr. par actions.

Nous vous proposons, comme l'année dernière, de vouloir bien approuver le dividende ainsi fixé en francs, étant bien entendu qu'il sera exigible sur la place de Vienne pour la même quotité en florins, au cours de la semaine qui précédera le paiement, le bénéfice ou la perte d'agio devant être imputés au compte des profits et pertes pour l'année suivante.

Réserve supplémentaire.

Le taux que nous vous proposons pour le dividende est inférieur à celui que les statuts permettraient de distribuer, puisque nous vous proposons une réserve supplémentaire de 348,070 fl. 14 k.

Cette réserve, ajoutée à celle de 415,226 04
qui a été opérée l'année dernière,
laisse une somme totale de 763,302 18
disponible pour être ajoutée aux bénéfices des années suivantes, de sorte que les comptes de 1857 commencent, si on le veut, avec un bénéfice acquis de plus de 4 fr. par chaque action.

Approbation des comptes.

Nous vous demanderons de vouloir bien, comme l'année dernière, nommer une Commission pour examiner et approuver les comptes de l'exercice passé.

La Commission nommée pour la vérification des comptes de 1855 était composée de MM. Popp, Murmann et Kendler.

Après avoir examiné avec soin les livres de la Société, elle a constaté, dans un procès-verbal en date du 2 juillet, les résultats de ses investigations, qui se trouvent en concordance avec les comptes résumés soumis à la première Assemblée générale.

Aperçu sur 1857.

Les recettes des premiers mois de 1857 ont présenté, sur celles des mois correspondants de 1856, un déficit qui a produit une impression de découragement sur les porteurs de nos titres. Nous devons saisir l'occasion de l'Assemblée des actionnaires pour leur donner à cet égard des explications.

Nous avons déjà signalé l'arrêt qui a eu lieu, à partir de juillet 1856, dans le commerce des céréales. Ce trafic n'a pas repris depuis, et, comme il représentait une partie notable de la recette, il n'est pas extraordinaire que les résultats du 1er semestre de 1857 présentent un déficit sur ceux de 1856, malgré une amélioration sensible sur les autres catégories de transports. Ce déficit momentané n'est pas arrivé à son maximum, parce que le mois de juin 1856 a été exceptionnellement favorisé : les recettes, pour transport de grains sur les deux lignes du Nord et du Sud-Est, s'y sont élevées à environ 400,000 florins.

Si nous envisageons les recettes par ligne, nous trouvons qu'au 20 mai 1857, la ligne de Raab présente sur 1856, une augmentation absolue de près de 20 p. 0/0, ou de 72,106 fl.

Le trafic sur la ligne du Nord a déjà regagné une bonne partie de la perte des mois de janvier et février, quoique cette ligne ait reçu en 1856, pour

Digitized by Google

grains,	302,993 fl.
et, en 1857, seulement	54,841
Le déficit au 20 mai n'est que de	60,028

Le déficit actuel porte presque entièrement sur la ligne du Sud-Est. La recette de 1856 ayant été de 2,198,945 fl.
celle de 1857 n'a été que de 2,198,945 fl.

d'où un déficit de	405,450 fl.
La différence sur les transports des grains, pour la même période, entre les deux années, est de	565,557 fl.
ce qui fait ressortir une augmentation, sur le trafic général, de	175,097 fl.
ou de plus de 10 p. 0/0.	
Le déficit des grains, sur les lignes du Nord et du Sud-Est, de 1857 sur 1856, jusqu'au 20 mai, est de	823,709 fl.
Le déficit réel sur l'ensemble des recettes de toutes nos lignes n'est que de	388,384 fl.

Il y a donc eu sur le reste du trafic une augmentation de	435,325 fl.
ou plus de 10 p. 0/0.	

A partir du mois d'août 1856, les transports de grains ne représentent plus, dans l'ensemble des recettes, que des chiffres auxquels nous pouvons, en toute assurance, espérer atteindre cette année.

La comparaison entre 1857 et 1856 se fera alors dans les mêmes ou dans de meilleures conditions pour les grains ; et, comme l'augmentation sur les transports généraux est de plus de 10 p. 0/0, on peut compter que les excédants du 2e semestre combleront le déficit du premier, même en faisant une très-large part au déficit de juin.

Voilà pour les recettes de 1857 ; quant aux charges, il faut observer que jusqu'à la mise en exploitation, les intérêts des fonds nécessaires aux lignes nouvelles sont à la charge du compte capital. Il faut considérer aussi que si nous ne profitons pas en 1857, comme nous devions l'espérer aux termes de l'acte de concession, des produits de la ligne de Szegedin à Témesvar, au moins la Compagnie reçoit-elle de l'État l'intérêt des sommes consacrées à cette ligne à partir du 1er janvier 1857. Si on ajoute à cela les réserves supplémentaires disponibles et les bonifications qu'on peut espérer sur le quantum des dépenses, on verra que l'année critique de 1857 se présente encore dans d'assez bonnes conditions.

Avenir.

Si nous voulons maintenant jeter nos regards plus loin, voici ce que nous apercevons immédiatement :

La ligne du Nord où le trafic se développe rapidement, puisque les recettes n'ont pas sensiblement faibli, malgré l'arrêt dans les transports de grains, recevra dès la fin de cette année les produits de tout ou de partie de la ligne de Reichenberg à Pardubitz qui, tracée dans un pays industriel et riche, nous assurera de nombreux transports, sans en enlever sensiblement de ceux que nous avions déjà.

L'extension que prennent les charbonnages de la Bohême, la construction d'usines considérables près de ces charbonnages donneront encore plus d'importance aux apports de la ligne de Buschtéhrad, dont l'influence a déjà fait monter la station de jonction du 34e rang au 7e dans l'échelle d'importance des stations de la ligne du Nord.

La ligne du Sud-Est recevra dès cette année les produits amenés par le réseau de la Theiss, que l'on compte mettre en exploitation en octobre prochain, de Szolnock à Debreczin, sur 129 kilomètres de longueur.

Nous avons déjà dit que nous comptions pouvoir commencer l'exploitation entre Szegedin et Témesvar à la fin de 1857, entre Témesvar et le Danube vers le milieu de 1858. Ces lignes, la première de 113 kilom. 79 m., et la seconde de 100 kilom. 51 m., auront leurs produits propres; mais leur importance tient surtout aux apports qu'elles fourniront à la ligne du Sud-Est déjà en exploitation sur 645 kilomètres de longueur, aux débouchés qu'elles ouvriront à nos possessions du Banat et au transit vers le bas Danube, qui ne sera possible qu'après l'ouverture de ces lignes.

Quant à la section de Vienne à Neu-Szony, nous avons déjà signalé son développement naturel. Or, cette ligne, de 157 kilomètres de longueur, doit servir de tête au tiers à peu près du réseau de la Société des chemins de fer de l'Empereur François-Joseph, dont le développement total doit être de plus de 1,000 kilomètres, et dont la première pierre sera posée par Sa Majesté apostolique dans les premiers jours du mois prochain (1).

La ligne de l'Ouest, qui va traverser les régions montagneuses et ouvrir une route directe vers la Suisse, assure aux céréales de la Hongrie d'immenses débouchés, et nos lignes du Sud Est et de Vienne-Raab se trouvent précisément dans la direction du courant qui va s'établir.

Pour nous, quand nous envisagerons les produits actuels, qui sont déjà de 34,000 francs environ par kilomètre pour une dépense de premier établissement, qui n'atteindra que plus tard 195,000 francs; quand nous apprécions le développement dès à présent sensible de tout le trafic (moins les grains), la masse des transports de cette dernière espèce que doivent donner d'une manière intermittente, il est vrai, mais certaine, les plaines si vastes et si fertiles de la Hongrie et du Banat ; quand nous voyons nos grands domaines à la veille d'être reliés au réseau national par le complément de nos concessions ; quand nous mesurons les immenses progrès dont le pays est susceptible, et que les chemins de fer provoqueront rapidement ; quand nous comptons le nombre et l'étendue des lignes nouvelles, qui peuvent être considérées comme des affluents ou des débouchés pour notre réseau, nous ne pouvons que persister dans la confiance que nous avons exprimée dès l'origine sur le brillant avenir de nos entreprises.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE.

Après la lecture du rapport du Conseil d'administration, les propositions à l'ordre du jour sont successivement mises aux voix et adoptées par l'Assemblée générale ainsi qu'il suit :

1° L'Assemblée générale, conformément à l'art. 26, lettre *i*, des Statuts, autorise le Conseil d'administration à faire, au mieux des intérêts de la Compagnie, les ventes et locations des terrains dépendant des lignes concédées et qui ne doivent pas être ou ne sont pas utilisés pour les besoins de l'exploitation ; l'Assemblée approuve en même temps les locations déjà faites.

Voté à l'unanimité.

2° L'Assemblée approuve, conformément à l'art. 26, lettre *i*, des Statuts, la convention faite avec la Compagnie du chemin de fer de la Theiss pour la cession à cette Compagnie de la section du chemin de fer de Cargled à Szolnock, et donne au Conseil, conformément à l'art. 34, lettre *a*, des Statuts, tous pouvoirs pour en poursuivre la sanction et pour signer tous actes relatifs à cette cession dans les conditions stipulées à la convention.

Voté à l'unanimité.

3° L'Assemblée générale donne, en exécution de l'art. 34, lettre *a*, des Statuts, tous pouvoirs au Conseil d'administration pour émettre, au mieux des intérêts de la Compagnie et selon les circonstances, des obligations d'emprunt jusqu'à concurrence de 80,000,000 fr. effectifs, conformément aux prévisions de l'art 7 des Statuts.

Voté à l'unanimité.

4° L'Assemblée fixe à 21 fr. 585 par action le dividende pour 1856, de sorte que le revenu total de l'exercice 1856 pour intérêts et dividende s'élèvera à 33 fr. 635 et que le coupon de juillet, en ajoutant au dividende les intérêts échus de 8 fr. 5à, sera de 30 fr. 125 par action, imputable pour 30 fr. au versement appelé le 1er juin 1857.

Pour les actions entièrement libérées, le coupon de juillet sera de 34 fr. 0°5 et sera reçu également comme versement au 1er juin pour 33 fr. 9à cent.

Voté à l'unanimité.

Le dividende ainsi fixé laisse disponible, sur les bénéfices de l'exercice 1856, une réserve supplémentaire de 348,076 fl. 14 kr., ce qui, avec le prélèvement de l'an dernier de 415,226 fl. 4 kr., donne un excédant disponible en total de 763,302 fl. 18 kr., qui pourra être ajouté, s'il y a lieu, au bénéfice de l'année suivante.

5° Pour la vérification des comptes de 1856, présentés par le Conseil d'administration il est nommé une commission composée de MM. Pigeon, D. Grädler et Klein, auxquels l'Assemblée générale donne pouvoir d'approuver les comptes.

Le secrétaire, D. FELDER.

(1) Les Statuts de cette Société ont été approuvés le 22 février 1857, et son organisation vient d'être complétée par la nomination d'un directeur (M. Etzel) choisi parmi les ingénieurs les plus recommandables.

L'espace ne nous permet pas de publier cette semaine les comptes détaillés.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT MOBILIER ESPAGNOL.

Assemblée générale ordinaire du 30 mai 1857.

RAPPORT

PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Présidence de M. Osma.

Messieurs,

Depuis le jour où notre institution a pris naissance, nous avons été plus d'une fois sollicités de faire connaître les actes de notre gestion, leurs résultats, nos projets d'avenir. Quels que fussent les mobiles de ces interrogations, nous n'avons pas cru devoir céder à la pression d'une impatience que rien n'autorisait. C'est à vous, d'abord, que nous devions compte du mandat que nous avons reçu de vous : pour dire comment nous l'avons compris et rempli, nous avons attendu patiemment l'époque déterminée par nos statuts pour votre réunion en assemblée générale.

Objet de la Société.— Vous connaissez, Messieurs, l'objet de notre institution. Vous savez que la carrière ouverte à notre activité est vaste : vous ne vous attendez donc pas à apprendre que nous l'avons déjà parcourue tout entière, que nous avons atteint dès nos premiers pas le but marqué à nos efforts.

Institution à la fois nationale et cosmopolite, la *Société générale de Crédit mobilier espagnol* a pour mission :

De donner au *crédit public* un levier nouveau, d'en élargir le terrain et d'en consolider les bases;

D'accroître par l'association l'effet utile des forces financières affaiblies par leur isolement;

De susciter la confiance par la garantie d'un mûr examen et d'une appréciation sincère, de toutes les grandes opérations de crédit;

De répandre au dedans et au dehors la connaissance exacte des ressources de l'État et des éléments de la richesse nationale;

De fomenter les grands travaux d'utilité publique;

D'aider l'industrie à se procurer les capitaux qui lui manquent;

De développer par le travail les germes de richesse inutilisés à la surface du sol ou enfouis dans le sein de la terre;

En un mot, de vulgariser, avec les vraies notions du crédit public et privé, ses plus utiles et plus fécondes applications.

Cette institution convenait-elle à l'Espagne? — Une telle institution répondait-elle à un besoin public, réel, clairement défini et compris? Le doute n'est pas possible, Messieurs, devant la faveur avec laquelle l'ont accueillie toutes les classes de la nation et que lui gardent toujours le public et le gouvernement. Une preuve plus décisive encore, si elle était nécessaire, c'est cette émulation générale, suscitée comme par

Digitized by Google

enchantement, qui en moins d'une année a imprimé aux affaires une si vive impulsion, qui a si heureusement transformé la situation économique du pays, et dont nous avons assurément le droit de réclamer l'initiative.

Regardons en arrière et autour de nous. Comparons ce qu'était, à la fin de 1855, l'état du crédit, celui des travaux publics, avec l'état présent des choses; n'est-il pas évident que le pays s'est grandement avancé dans la voie des améliorations? Certes, les résultats obtenus ne sont pas l'effet d'une seule intervention; ils ne sont dus ni à une seule personne ni à une seule association; mais ceux qui ont le plus activement contribué à donner l'impulsion peuvent à bon droit revendiquer leur légitime part d'honneur. Nous dirons plus loin quelle nous paraît être la nôtre.

Ce qui donne à ce mouvement une signification plus grande, ce qui peut en faire augurer la durée, ce sont les circonstances exceptionnelles et graves au milieu desquelles il s'est produit et développé. Après l'ébranlement d'une grave modification gouvernementale, coup sur coup, deux modifications nouvelles se sont succédé. Une guerre formidable, où l'Europe entière se trouvait directement ou indirectement intéressée, faisait place à une paix que de folles entreprises remplissaient tour à tour d'illusions et de mécomptes. Comme si tant d'obstacles ne suffisaient pas, le fléau des inondations désolait plusieurs de nos provinces et des pays voisins. Après les inondations, la disette; après la disette, une crise financière et monétaire, c'est-à-dire, le malaise, la défiance, le trouble dans toutes les transactions.

Au milieu de circonstances si peu favorables et qui auraient suffi à paralyser l'action d'un établissement de crédit plus ancien que le nôtre, notre marche a dû être prudente. Toutefois, il nous est permis d'affirmer qu'elle n'a eu ni hésitation ni défaillance. La réalisation de notre programme ne peut être l'œuvre d'un jour. Il y faudra l'élément indispensable à toutes les créations que l'on veut grandes et durables: le temps! L'exposé que vous allez entendre dira si nous avons mis à profit la courte période que nous avons parcourue, dans quelle mesure nous avons répondu aux légitimes espérances qu'avait fait naître la création de notre Société.

Opérations de la Société. — Ainsi que nous l'avons dit, notre action peut être considérée sous le double point de vue du crédit public et du crédit industriel. Au premier point de vue, nous devons notre coopération au crédit de l'Etat, et nous avons un intérêt évident à le soutenir; comme établissement de crédit industriel, nous devons appuyer, encourager toutes les entreprises constituées avec les conditions nécessaires au développement de la richesse nationale.

Avances de 24 millions de réaux au gouvernement. — Avant même la constitution de notre Société, ses fondateurs avaient souscrit un emprunt de 30 millions de réaux. Les conditions de cette opération, qui sembleraient normales aujourd'hui, parurent alors extraordinairement favorables. En effet, tandis que les traites du Trésor sur les provinces se négociaient à 8 1/2 et 9 0/0, les prêteurs ne réclamèrent pour prix de leurs avances que 6 0/0.

Dans ces exigences si modérées, le public vit avec raison l'aurore des jours meilleurs qui commençaient à luire pour le crédit public.

Quatre mois plus tard, le Crédit mobilier espagnol prenait pour son propre compte l'opération réalisée par ses fondateurs; puis, l'échéance arrivée, il la renouvelait et prêtait au gouvernement une égale somme de 24 millions de réaux.

Mais, en dehors de ces facilités données au Trésor et que notre devoir de rapporteur nous oblige à constater ici, les facilités plus grandes que lui promettaient à la fois et notre institution et l'esprit de concurrence, de rivalité, si l'on veut, qu'elle avait suscité, avaient produit leur effet naturel. Le taux des fonds publics s'était graduellement élevé.

En novembre 1855, époque de nos premières démarches pour la constitution de notre Société, le 3 0/0 était à 34 0/0.

Au mois de janvier 1856, date de la loi par laquelle les Cortès ont voté cette constitution, il atteignait 36 0/0.

Enfin, en avril, date de l'homologation de nos statuts, il dépassait 40 0/0, et se maintenait à ce chiffre avec une fermeté remarquable.

Emprunt du 31 mai 1856. — Le gouvernement comprit que le moment était exceptionnellement favorable pour s'affranchir, par une grande et régulière opération de crédit, du régime des expédients, et pour dégager le Trésor de la charge d'une partie de la dette flottante qui paralysait ses forces. S'appuyant sur la loi du 23 février 1855, il publia, le 23 avril 1856, un décret autorisant le Trésor à émettre des titres du 3 0/0 consolidé, en quantité suffisante pour produire 200 millions de réaux effectifs.

Pour bien montrer le caractère de ce décret, il est nécessaire d'en rappeler les dispositions spéciales. Premièrement, au lieu d'attribuer aux souscripteurs, suivant l'usage, le coupon courant, on ne leur attribuait que celui du semestre suivant. En second lieu, on exigeait le paiement dix jours avant l'ouverture de ce semestre, ce qui constituait une perte relative d'intérêt, c'est-à-dire une augmentation correspondante du prix de l'emprunt. Ce n'est pas tout: le versement intégral des sommes souscrites devait s'effectuer à Madrid, dans les vingt jours de l'adjudication, et il est facile de comprendre combien cette condition pouvait devenir gênante pour les capitaux du dehors. Enfin, le décret ouvrait à la concurrence une si large porte que les gros souscripteurs, nationaux ou étrangers, en pouvaient être découragés ou du moins refroidis.

Forts du concours d'une réunion de capitalistes étrangers, nous déclarâmes pour notre compte que nous étions prêts à souscrire l'emprunt tout entier, moyennant quelques légères modifications au projet. Mais, M. le ministre des finances ayant persisté dans ses résolutions premières, nous dûmes nous borner à seconder par une souscription partielle la marche adoptée par le gouvernement, et à lui donner ainsi une preuve irrécusable de notre bon vouloir. En conséquence, tant pour nous que pour quelques correspondants, nous déposâmes une souscription de 220 millions qui, de toutes celles présentées à l'adjudication du 31 mai, resta la plus élevée, et qui, par la précision de son chiffre, se rapprochant le plus du type fixé par le gouvernement, montra que nul n'avait apprécié avec autant d'exactitude et la situation générale, et l'opinion qu'en avait le gouvernement lui-même.

Il nous sera permis d'ajouter que malgré les oscillations de hausse ou de baisse qui ont suivi, la Société générale de Crédit mobilier a gardé sa souscription personnelle, et que jusqu'à ce jour même elle a évité de nuire au maintien du crédit en jetant ses titres sur la place.

Emprunt du 17 décembre 1856. — A quelque temps de là le gouvernement avait changé de mains. L'administration nouvelle prenait le pouvoir au milieu de circonstances difficiles. Une crise alimentaire sévissait dans la plus grande partie des provinces d'Espagne. D'autres nécessités urgentes exigeaient des ressources extraordinaires. Votre Société, Messieurs, n'hésita point à offrir son concours. Recherchant avec soin les meilleurs moyens de le réaliser, elle conçut bientôt la pensée que, si l'emprunt du 23 avril avait constaté un progrès sur les habitudes antérieures, l'heure était venue d'un progrès plus considérable encore.

Suivant nous, la cause principale de l'infériorité des valeurs espagnoles, ce n'en est point la masse. Relativement aux ressources de la nation notre dette est loin d'être disproportionnée. Bien des Etats, avec des forces réelles beaucoup moindres, portent, sans fléchir, une plus lourde charge. La vraie cause, c'est la diversité de nos titres. De cette diversité naît l'obscurité; et l'obscurité tue la confiance, qui est le principe vital du crédit. *Dette consolidée, dette différée, dette passive, dette de première classe, dette de seconde classe, dette préférée et non préférée, dette intérieure, dette extérieure*, etc., etc.: cette variété de types n'a point d'arcanes pour les hommes d'affaires; la spéculation en tire avantage; mais le public s'en effraie. Or, le public, c'est en définitive le gros souscripteur, le détenteur vrai.

Il faut donc faire disparaître cette apparence de désordre; il faut ramener, dans la constitution de notre dette, les trois conditions fondamentales de l'ordre: la simplicité, la clarté, l'unité. Du jour où chacun, en Europe, pourra se rendre compte de notre vraie situation, comparer nos charges avec nos ressources, se convaincre que le défaut d'ordre n'est chez nous qu'apparent; que, malgré ses malheurs, l'Espagne a dix fois plus de richesses qu'il n'en faut pour payer ce qu'elle doit, ce jour-là notre crédit aura reconquis sur les marchés de l'Europe le rang qui convient à la grandeur de la nation, à la dignité de son caractère.

Profondément imbus de cette conviction, il nous parut convenable de la communiquer au gouvernement de Sa Majesté et de lui exposer nos plans. Ce n'est point ici le lieu d'en faire connaître les détails. Disons seulement que, dans notre pensée, les mesures que nous avions conçues auraient eu pour effet de diminuer d'une manière notable le chiffre de la dette; de réduire proportionnellement les charges des budgets futurs; de mettre à la disposition immédiate du Trésor les ressources dont il pouvait avoir besoin, et enfin d'ouvrir aux valeurs espagnoles les marchés qui leur sont aujourd'hui fermés.

Ce qui faisait à nos yeux la valeur de ce plan, ce n'est pas seulement la simplicité de son mécanisme, c'est surtout que l'exécution en était prête. Mais, tout en reconnaissant l'importance du projet, M. le ministre des finances, dont nous sommes les premiers à reconnaître la capacité et la connaissance approfondie de la matière, ne crut pas devoir y subordonner ses mesures de trésorerie. Justement préoccupé des embarras les plus immédiats, il pensa qu'il était sage d'épuiser d'abord l'autorisation accordée par la loi du 23 février 1855, par une nouvelle émission des titres. Nous sommes loin de contester la prudence de cette conduite; mais, à défaut des conditions générales sans lesquelles nous ne croyions pas pouvoir compter sur le concours des grands marchés étrangers, nous dûmes à regret nous abstenir de concourir à l'opération de l'emprunt du 17 décembre 1856, et attendre que les temps fussent mûrs pour la grande réforme financière dont nous indiquions les bases, et que nous regardons comme indispensable au développement du crédit public.

Telle a été, Messieurs, notre action comme société financière; il nous reste à vous exposer ce que nous avons fait au point de vue du crédit industriel.

Banques. — Ce qui manque à notre pays, ce n'est ni la richesse ni le signe de la richesse. De toutes les contrées de l'Europe, l'Espagne est peut-être la plus riche en espèces métalliques. Les énormes exportations de numéraire qui ont incessamment lieu depuis un siècle l'ont si peu épuisée, qu'aujourd'hui encore, d'après des informations qui ont pour nous un très-suffisant degré de certitude, une seule de ses provinces possède en numéraire plus de cinq cents millions de francs. Ce qu'il faut à la circulation de l'argent comme à celle des marchandises, ce sont les voies de communication. Or, les établissements de crédit, les banques, sont aux capitaux ce que les canaux, les chemins de fer sont aux produits du sol ou de l'industrie. Une de nos premières préoccupations a donc été l'établissement de banques dans les provinces. Usant de la faculté que nous attribuait la loi du 26 janvier 1856, nous avons sollicité du gouvernement l'autorisation de créer des banques dans quelques centres industriels ou commerciaux désignés par la loi, savoir: Séville, Valence, Santander, Valladolid, Bilbao, Alicante, la Corogne et Saragosse.

Cette conception n'avait certes point pour but de nous assurer exclusivement les avantages et les bénéfices qui en devaient résulter. Loin de là; nous voulions nous associer les intelligences et les capitaux que renferment les provinces; par cette institution, à la fois indépendante et reliée à un centre commun, nous voulions prévenir, dans l'intérêt de l'industrie et des banques elles-mêmes, les dangers de l'isolement, source de tant de difficultés et de faiblesse pour le crédit.

Ce projet trouva un accueil empressé auprès du gouvernement central, mais il n'en a pas été ainsi dans les localités. Spontanée ou fomentée, une vive opposition s'y est manifestée. Si mal fondée que nous parût cette opposition, si contraire qu'elle fût aux intérêts légitimes de l'industrie et du commerce des provinces, il ne nous convenait ni d'entamer ni d'accepter une semblable lutte. Nous avons donc, sans hésiter, renoncé au bénéfice de la loi. Si par la suite nos intérêts l'exigeaient, nos statuts nous fourniront le moyen d'atteindre le but que nous avions en vue.

Digitized by Google

Nous avons, en conséquence, reporté ailleurs le principal effort de notre activité.

Chemin de fer du Nord. — Nous n'avons pas à rappeler les vicissitudes par lesquelles a passé l'affaire du chemin du Nord. Ce qui est certain, c'est qu'elle a toujours tenu le premier rang dans les préoccupations nationales; et ce n'est pas sans raison, car, à tous les points de vue, il n'y en a point de plus importante.

Aussi, Messieurs, attira-t-elle dès le premier moment notre plus sérieuse attention. La deuxième section (de Valladolid à Burgos) ayant été mise en adjudication le 26 février 1856, les fondateurs de notre Société, qui, à cette époque, ne fonctionnait pas encore, n'hésitèrent point à déposer leur soumission, et vous n'avez pas oublié que le caractère de cette soumission indiquait nettement notre résolution de conquérir la ligne entière.

En effet, la première section de Madrid à Valladolid et la troisième, de Burgos à la frontière de France, nous ont été concédées par la loi du 11 juin 1856, — concession devenue définitive seulement le 15 octobre suivant.

Enfin, nous avons joint à cette concession une ligne qui, partant de San Isidro de Duenas, aboutit à Alar, s'y raccorde au chemin de cette ville à Santander, et relie ainsi la Méditerranée et Madrid à l'Océan.

L'ensemble de ce réseau offre un développement total de 723 kilomètres, savoir : de Madrid à la frontière de France, 633; de San Isidro à Alar, 90.

La ligne du Nord, proprement dite, s'élève, en quittant Madrid, vers le Guadarrama, par une pente continue qui, nulle part, ne dépasse 10 millimètres, touche l'Escurial, aborde le faîte vers le Portachuelo de Robledo, le traverse avec un petit nombre de pentes de 15 millimètres concentrées sur une étendue de 12 kilomètres seulement, redescend vers les Castilles, traverse Avila, Medina del Campo, Valladolid, Torquemada, Burgos, Briviesca, Miranda del Ebro, Vittoria, tend la main à Pampelune, vers Alsasua, traverse la chaîne Cantabrique dans des conditions analogues à celles du Guadarrama, plus favorables peut-être au point de vue de l'exploitation, redescend à Tolosa, passe sous le canon de San Sebastian et vient toucher la France au point où, depuis le commencement des temps, c'est-à-dire par une véritable loi de la nature, passent toutes les relations de l'un et l'autre peuple.

Un fait très-remarquable, et dont les conséquences seront considérables au point de vue de la dépense, du temps et de l'exploitation, c'est que sur une ligne si étendue, les difficultés sont concentrées sur deux points : — le Guadarrama et les Pyrénées, — et que tout le reste sera d'une exécution prompte, facile et relativement peu dispendieuse. Ces deux points occupent ensemble un espace de 100 kilomètres au plus, c'est-à-dire moins de la septième partie de la ligne entière.

Avant de mettre la main à l'œuvre avec l'énergie que réclament la grandeur de l'entreprise et l'intérêt même de la Société, nous avons fait procéder à la révision complète, approfondie du tracé, au double point de vue de l'exécution technique et de la dépense. Cette révision a été opérée pied à pied, avec une attention rigoureuse : elle a embrassé non-seulement le tracé adopté, mais toutes les variantes dont il était susceptible. Or, Messieurs, il résulte des rapports de nos ingénieurs que, sauf une dissidence à la sortie de Madrid, dissidence sur laquelle on s'est d'ailleurs mis d'accord, sur tous les points importants MM. les ingénieurs de l'Etat ont indiqué la meilleure direction, et que leur travail leur fait le plus grand honneur.

Le problème à résoudre n'était pourtant pas sans difficultés. Il fallait tenir compte à la fois de questions techniques multiples et délicates, des intérêts de la production agricole, de ceux de l'industrie et du commerce, des relations établies, des besoins nouveaux; il fallait rechercher et développer toutes les ressources actuelles et futures du trafic Ce problème, nous le répétons, a été résolu avec une rare sagacité.

Ainsi, dans un pays qui passe pour peu peuplé, la ligne du Nord desservira un ensemble de population s'élevant à 4,400,000 habitants, fait d'autant plus remarquable, que la superficie des six départements que traverse le chemin du Nord, en France, ne compte que 3,500,000 âmes.

Les ramifications de la ligne n'ont pas été moins bien étudiées ni moins bien déterminées, et elles nous assurent, dans un rayon étendu, de larges affluents. Ainsi, une série de branches détachées à Medina del Campo, à Valdestillas, à Palencia, à Miranda ou à Vittoria, à Alsasua, reliera à l'artère principale la fertile rayon de Salamanque, celui de Zamora, le nord du Portugal, la Galice, Léon, les Asturies, Santander, Bilbao, la Rioja, Pampelune et la Navarre, enfin Saragosse et toute la vallée de l'Ebre canalisé jusqu'à la mer. En sorte qu'il n'est pas un objet d'échange entre le nord-ouest et le centre de l'Espagne, le nord, l'ouest, le sud-ouest de l'Europe, les îles Britanniques et l'Amérique, qui n'ait à payer au chemin du Nord un tribut plus ou moins élevé. Les détails de ces avantages excéderaient de beaucoup les bornes de ce rapport. Ils font l'objet d'un travail spécial qui sera bientôt publié; mais dès aujourd'hui on peut dire et il est facile de voir qu'indépendamment des profits directs assurés à la ligne principale, aucune ligne en Europe n'est placée de manière à recueillir par terre et par mer un ensemble d'affluents aussi nombreux et aussi considérables.

Si l'on résume en chiffres les éléments du trafic : voyageurs à l'intérieur, voyageurs à l'extérieur, commerce intérieur et extérieur, pêche maritime, bains et eaux minérales, céréales et produits agricoles, combustibles, minéraux et minerais, matériaux de construction, industrie, accessoires de la grande vitesse, etc., etc., on arrive aux résultats suivants :

	Rx. v.	Fr.	
Voyageurs,	31,736,448	8,351,170	52
Accessoires de la grande vitesse,	7,209,392	1,657,736	75
Bestiaux,	6,462,509	1,700,657	90
Marchandises ordinaires,	68,205,600	17,964,631	58
Houille, matériaux, minerais,	13,230,000	3,481,578	95
	125,091,949	33,155,773	60

Rapprochons maintenant de ce tableau les dépenses de construction et celles d'exploitation.

Les dépenses de construction pour la ligne entière s'élèveront, déduction faite de la subvention accordée par le gouvernement, à environ 150 millions de francs, soit environ 203 mille francs par kilomètre.

Les dépenses d'exploitation seront évidemment aussi faibles que sur les chemins de fer les plus favorisés en Europe. Nous les calculons cependant à 50 0/0 du produit net. D'où il résulte que les dépenses largement calculées, les revenus calculés au dernier minimum possible, le chemin du Nord donnera, dès les premiers moments de son exploitation, 10 1/2 si le capital entier est représenté par des actions, et 12 1/2 s'il se compose de 1/3 en obligations.

Ces courtes indications suffisent, Messieurs, pour vous montrer l'incomparable valeur de cette grande affaire, et vous faire comprendre quels avantages notre Société est en droit d'attendre de sa cession à une Compagnie spéciale et de la clientèle de la future Compagnie.

Aussi, Messieurs, ne nous sommes-nous laissé décourager par rien. Malgré le peu de temps qui s'est écoulé depuis la concession définitive, et grâce au dévouement de nos ingénieurs, nous avons pu compléter toutes les études, faire étudier quatre lignes secondaires, exécuter 55 kilomètres de terrassements, plus 22 kilom. en cours d'exécution, et passer des marchés pour l'exécution immédiate de 85 kilom. A l'heure où nous avons l'honneur de vous présenter cet exposé, les travaux s'organisent sur un long espace; et avant même que la Compagnie du Nord soit constituée, son œuvre s'accomplit; nous remplissons loyalement les devoirs que nous impose la loi de concession, certains qu'on respectera loyalement les droits qui résultent pour nous de son texte et de son esprit.

Chemin de Cordoue à Séville. — Décrétée en 1851, la concession du chemin de fer de Cordoue à Séville est devenue définitive en 1853. Deux lois rendues en 1855 et 1856 lui ont conféré le caractère de ligne générale, c'est-à-dire qu'elles ont ajouté à la subvention allouée par les provinces intéressées la garantie de l'Etat.

Cependant les concessionnaires s'étaient vainement efforcés de constituer une compagnie sérieuse : l'entreprise languissait; ses agents avaient employé les ressources insignifiantes dont il disposaient à exécuter quelques mouvements de terre le long des vingt premiers kilomètres, à la sortie de Séville; en somme, on n'avait rien ou presque rien exécuté.

C'est alors, il y a moins d'un an, que les principaux administrateurs du Crédit mobilier français, auxquels s'associa bientôt votre Société, la prirent en main. L'entreprise fut aussitôt réorganisée, le traité conclu avec les anciens concessionnaires fut révisé et renouvelé dans de meilleures conditions; un ingénieur distingué, secondé d'un excellent personnel, fut envoyé sur les lieux; des marchés furent passés pour la fourniture du matériel; les travaux commencèrent sur les points où les études, suffisamment complétées et approuvées, nous permirent d'agir.

Ces points, malheureusement, n'embrassaient que 34 kilomètres, à partir de Séville, et une étendue beaucoup moindre encore aux environs de Cordoue. En sorte que l'activité de la Compagnie n'a pu se déployer avec l'énergie dont elle avait la volonté et les moyens. Mais il y a quelques semaines la situation s'est améliorée; une partie des approbations attendues est arrivée; nous avons l'espoir fondé que les autres vont suivre sans retard; en échange du temps perdu par l'ancienne entreprise, la nouvelle a obtenu celui qu'exige la conclusion des travaux; des statuts longuement discutés viennent d'être approuvés par le gouvernement de Sa Majesté, à qui nous venons témoigner ici notre gratitude pour l'appui que, dans cette occasion, comme toujours, il a bien voulu nous accorder.

Désormais en mesure de se constituer définitivement, la nouvelle Compagnie va prendre à sa charge les dépenses que les fondateurs ont supporté seuls jusqu'aujourd'hui; et nous pouvons affirmer, sans crainte d'être démentis par l'événement, que, dès les premiers mois de l'année prochaine, le service de l'exploitation commencera sur la première partie de la ligne, et que la ligne extrême sera terminée dans le délai prescrit.

Les bornes de ce rapport ne nous permettent pas d'entrer pour cette affaire dans des détails très-étendus Il suffit de rappeler que le chemin de Cordoue à Séville unit deux des provinces les plus riches de l'Espagne; qu'il absorbera tout le trafic des voyageurs et des marchandises du midi vers le nord; que sur tout son parcours il n'a à redouter la concurrence d'aucune voie de transport; que les facilités d'exécution y sont presque exceptionnelles; qu'une subvention annuelle de 100,000 réaux par lieue lui est assurée pendant vingt années; il suffit, dis-je, de rappeler ce fait pour donner une idée des avantages que nous retirerons de notre participation à cette importante affaire.

Gaz de Madrid. — Le 15 juin 1856, nous avons passé, avec M. Mollinedo, un contrat par lequel celui-ci s'obligeait à nous céder et transférer tous ses droits sur l'entreprise du Gaz de Madrid, dont il était le directeur et le principal créancier, et s'engageait à nous mettre, dans un délai déterminé, en possession de la fabrique. Quelques mois après, il en devenait acquéreur en adjudication publique, pour la somme de 15,152,000 réaux, et le 31 octobre, en vertu du traité précité, il nous remettait l'usine et toutes ses dépendances.

Au moment de notre acquisition, l'affaire se trouvait dans une situation difficile et précaire. Les embarras tenaient à deux causes principales : d'abord la cherté du charbon, effet naturel du haut prix que les transports venaient d'atteindre, et en second lieu certaines complications intérieures produites par la position spéciale dans laquelle se trouvait la Compagnie qui exploitait cette concession.

De ces deux causes de décadence et même de ruine, la dernière disparaissait du jour où nous prenions possession de la fabrique; quant à la première, elle ne se produisait que passagèrement et devait cesser absolument dans quelques mois, lorsque le chemin de fer, qui nous mettra en communication avec la Méditerranée, sera ouvert à la circulation.

En attendant, nous devions nous préoccuper avant tout d'étudier les améliorations que l'on pouvait apporter dans la fabrication du gaz; d'établir une comp-

Digitized by Google

tabilité minutieuse, qui nous permit de constater et de corriger chaque jour les erreurs commises, de réaliser toutes les économies compatibles avec les exigences du service, d'organiser un contrôle sévère et complet ; tel est le but que nous avons voulu atteindre tout d'abord, et les dispositions que nous avons prises ont déjà produit les plus heureux effets.

Quant au charbon, sa cherté provient du prix excessif des transports, et ce n'est là, comme nous venons de le dire, qu'un incident passager. Il perdra de son importance aussitôt que la baisse des céréales ramènera le roulage à son prix normal, et il est destiné à disparaître absolument pour nous aussitôt que le chemin de fer de Madrid à la Méditerranée sera ouvert à l'exploitation. Déjà dans quelques semaines, lorsque la ligne sera livrée au public jusqu'à Almanza, le prix de revient du charbon anglais diminuera considérablement. Dans peu de mois, lorsque le chemin sera terminé jusqu'à Alicante, l'amélioration sera plus notable encore, et nous pourrons dès lors donner à notre exploitation tout le développement que réclament les besoins de la capitale.

Plus tard, enfin, quand l'ouverture du chemin de Valladolid nous permettra d'employer le charbon de nos propres mines, celui-ci nous reviendra, à Madrid, à moins de 10 réaux par quintal, en supposant même un tarif de 10 cent. par tonne et par kilomètre. Et notre entreprise entrera dès lors dans des conditions normales de prospérité.

Nous devons faire observer, en outre, que la consommation du gaz tend à se développer considérablement. Le 30 juin dernier, nous éclairions 15,121 becs, pour 2,314 abonnés ; le 30 avril nous avions atteint le chiffre de 17,056 becs, pour 2,456 abonnés. En améliorant notre canalisation, nous espérons arriver promptement au chiffre de 25,000 becs.

La fabrique de Madrid deviendra bientôt la propriété de la *Société espagnole du Gaz*, dont les statuts sont en ce moment soumis à l'approbation du gouvernement. Cette Société, dans laquelle nous nous réserverons une large participation, recevra de nos mains, quand elle sera légalement constituée, une entreprise en pleine prospérité et appelée à un grand avenir.

Mines. — Après les grands travaux publics, l'industrie minière devait surtout appeler notre attention. Cette industrie, Messieurs, a un attrait immense. Mais, en fait de mines, à côté des promesses, sont les dangers. La prudence y est donc, plus que partout ailleurs, indispensable, et il ne faut s'y aventurer qu'après avoir eu soin d'enlever à l'inconnu tout ce qu'il est possible d'en dégager. Cet esprit de précaution n'a cessé de présider à nos projets, à nos résolutions en matière de mines. Quatre ingénieurs ont été chargés par nous d'étudier les exploitations déjà établies, d'en reconnaître la valeur actuelle ou prochaine ; enfin, de rechercher les traces plus ou moins effacées, plus ou moins visibles, de ces grandes exploitations métalliques dont l'histoire ancienne et moderne a raconté tant de merveilles. Ils nous ont déjà remis de précieux travaux, et leurs investigations se continuent.

Aidés de leur concours, éclairés de leurs lumières, nous avons pu acquérir des gisements ou prendre part à des exploitations en activité, avec la certitude de résultats ou satisfaisants ou brillants. Vous entendrez avec intérêt, nous n'en doutons pas, les détails suivants sur cette partie de notre gestion :

Mines de Valderrueda. — L'acquisition de l'usine du gaz de Madrid, et surtout l'établissement de la ligne du Nord, créaient pour la Compagnie la nécessité de posséder quelques charbonnages importants. Il fallait, en effet, assurer la consommation de ces deux entreprises, et ne pas rester exposés à manquer de combustible, par l'imperfection des exploitations particulières, ou par des coalitions d'intérêts opposés.

Nous avons donc chargé les ingénieurs de la Compagnie de visiter les divers charbonnages des Castilles, et de nous indiquer ceux qui leur paraissaient offrir les conditions les meilleures pour le prix et la qualité.

Leur opinion a été qu'au point de vue de la qualité du charbon, du prix d'acquisition, et surtout de l'extension très-grande qu'on pouvait donner à la concession, le bassin de Valderrueda devait d'abord fixer notre attention. En conséquence, nous avons acquis ces mines, composées de 101 pertenences, susceptibles de recevoir un accroissement considérable. Par la qualité de ses couches, par sa vaste extension, ce dépôt charbonifère est appelé à un grand avenir, dès que le chemin du Nord lui permettra d'aborder le marché de Madrid.

L'extraction du charbon de Valderrueda pourra s'élever annuellement de 60 à 70,000 tonnes. Mais en supposant qu'elle ne dépasse point 50,000 tonnes, en tenant compte des difficultés que rencontrera l'exploitation sur certains points, en calculant les frais généraux de la manière la plus large, nous pourrons compter que l'intérêt du capital employé devra atteindre au moins 25 pour cent.

Enfin, lorsque le réseau des chemins de fer du Nord-Ouest de l'Espagne sera terminé, les lignes de Galice et d'Asturie consommeront en grande partie nos houilles, et cet excellent charbonnage, qui contient plusieurs millions de tonnes exploitables au-dessus du niveau des vallées, atteindra alors un développement considérable.

Mines de Orbo. — La consommation du combustible nécessaire à la ligne du Nord n'était point encore suffisamment assurée par l'acquisition des charbonnages de Valderrueda. Cette ligne, avec les embranchements qui s'y rattachent, les ateliers qu'elle nécessite, paraît devoir consommer environ 120,000 t. de houille. L'usine de Gaz de Madrid, d'un autre côté, quand elle aura reçu son entier développement, exigera annuellement 20,000 tonnes. Enfin, il est permis de penser que la création de la voie ferrée devra produire, sur tout son parcours, un développement considérable d'industrie, qui se traduira nécessairement en une grande consommation de charbon.

Il était donc plus prudent d'assurer nos approvisionnements et de ne pas rester exposés à payer chèrement à l'Angleterre ou au bassin des Asturies le complément de notre consommation.

Nous avons fait faire par un ingénieur éminent du corps des mines, M. Callon, une étude comparative des différents charbonnages qui peuvent concourir à notre approvisionnement, et il résulte de son examen, que le charbonnage de MM. Collantes, à Santullan, offre seul, par son étendue, la puissance de ses couches et surtout par sa situation, les conditions exigées. En conséquence, nous nous sommes décidés à faire l'acquisition de ces houillères.

On peut, avant même l'ouverture de la ligne du Nord, amener la production de notre charbonnage de Santullan à 100,000 tonnes, de sorte que, dès que cette ligne sera en activité, sa consommation sera assurée.

Si l'on recherche le prix de revient de la houille de Santullan, amenée aux différents points de la ligne du Nord, on trouve que la moyenne est d'environ 25 fr. par tonne, tandis que le prix de revient de la houille des Asturies, dans les mêmes conditions, serait de 45 fr., et celui de la houille anglaise de 75.

Maîtres aujourd'hui du meilleur charbonnage de l'Orbo, de la majeure partie du bassin de Valderrueda, quelque développement que prennent nos services, nous sommes en mesure d'y faire face, et nous pouvons assurer avec confiance, qu'au point de vue du combustible, qui figure toujours dans les frais d'exploitation pour un chiffre si considérable, il est en Europe bien peu de voies ferrées placées dans des conditions de bon marché supérieures ou même égales à celles dans lesquelles se trouvera notre chemin du Nord.

Mines de Biar. — Restait le chemin de Séville à Cordoue, dont il fallait aussi assurer le service.

Lorsque cette ligne fut créée, on paraissait compter, pour faire face aux besoins de la traction, soit sur les houilles anglaises, soit sur celles du riche bassin de Belmez. Mais les premières ne peuvent guère s'obtenir, rendues à Séville, à moins de 45 fr. la tonne ; et pour employer les secondes, il fallait créer un chemin depuis Cordoue jusqu'au district de Belmez, placé, on le sait, à une très-grande hauteur, et qui n'est accessible que par des rampes très-difficiles.

Après avoir fait étudier le bassin de Belmez successivement par trois ingénieurs, nous avons dû renoncer à y faire des acquisitions. La question des transports, toujours si importante quand il s'agit de charbons, ne pouvait se résoudre que par une énorme dépense.

Nous avons alors pris le parti de nous créer un charbonnage sur les portions du terrain houiller qui bordent la Sierra, et qui n'étaient point encore reconnues. Nous possédons aujourd'hui près de 200 pertenences, situées auprès du Guadalquivir, à quelques kilomètres seulement de la voie ferrée. Déjà sur plusieurs points on y a rencontré le charbon. La qualité semble à peu près égale à celle de Belmez, et ce vaste charbonnage ne nous aura coûté que les frais de recherche, c'est-à-dire une somme tout à fait insignifiante, eu égard à son extrême importance.

M. l'ingénieur des mines Lan, professeur à l'école de Saint-Étienne, fait en ce moment un examen détaillé de ce terrain houiller ; il va indiquer les travaux à exécuter, les points où il convient de faire de nouveaux sondages, et dans peu de temps nous en aurons une étude complète. Nous pourrons probablement alors trouver tout le charbon nécessaire au chemin de Cordoue à Séville. En outre, ce bassin, en raison de sa situation près du fleuve, près du port de Séville, près de notre voie ferrée, semble appelé à jouer un très-grand rôle dans la consommation de tout le midi de l'Espagne, puisque sa position lui donnera toujours un avantage de 50 réaux par tonne sur celui de Belmez, en supposant même l'exécution si difficile du chemin de fer de Belmez.

Mines de cuivre de Huelva. — On a dit de la province de Huelva qu'elle est la Californie du cuivre, et ce mot n'a rien d'hyperbolique. La masse de minéraux qu'elle renferme est incommensurable, et depuis les époques les plus reculées jusqu'à la découverte de l'Amérique, elle fut le théâtre d'exploitations colossales.

Malgré la certitude des richesses qu'elle avait en mains, la *Compagnie des Mines de cuivre de Huelva*, cependant, procédé avec la plus rigoureuse prudence. Elle n'a marché, pour ainsi dire, que la sonde et la lampe à la main. Un capital modeste a été d'abord consacré à des expériences précises ; le succès ayant paru y répondre, elles ont été poussées plus loin ; et, enfin, après plus d'un an d'explorations, d'épreuves, de contr'épreuves, la Société s'est constituée pour une exploitation définitive, et l'a résolument abordée.

C'est à ce moment que votre Société s'est intéressée dans cette entreprise. Sur un capital émis de 3 millions de francs, nous avons souscrit 500,000 fr., c'est-à-dire le cinquième, qui nous assure une part proportionnelle dans les futures émissions. L'acquisition des mines n'ayant été payée que par un prélèvement sur les bénéfices, le capital souscrit est entièrement consacré à l'exploitation.

Aucun encouragement n'a d'ailleurs manqué à la Compagnie. Le gouvernement central, M. le gouverneur de la province, le Conseil provincial, MM. les ingénieurs des mines à Madrid, MM. les ingénieurs de Rio-Tinto, ont facilité les reconnaissances, les démarcations, les expropriations indispensables pour les travaux et pour les routes de la Compagnie. Enfin, M. le ministre des finances a autorisé l'*habilitation* du port de Huelva, et l'Odiel qui, depuis le départ de Colomb, coulait dans la solitude, est maintenant sillonnée de nombreux navires qui rendent à ses ports leur ancienne activité. La province elle-même renaît à la vie, et une population de 3,000 ouvriers arrive à l'aisance par le travail.

Mais en même temps qu'elle répand les bienfaits de ce mouvement, l'entreprise en recueille pour elle-même sa part légitime. Du sein de cette terre abandonnée, naguère couverte de broussailles, la Compagnie est parvenue, à force de travail, de persévérance, de ténacité, à tirer en peu de mois des produits suffisants pour payer le salaire des ouvriers, solder les droits dus à l'État, subvenir aux intérêts du capital et distribuer, en 1857, un bénéfice satisfaisant. Aujourd'hui donc l'expérience est complète ; de tous les résultats annoncés, il n'en est pas un qui ne soit justifié par les faits. Un grand et légitime succès couronne de grands efforts et votre Société en recueille le fruit.

Études des Ingénieurs. — Cet exposé de la direction imprimée pendant le dernier exercice à nos travaux et à nos études ne serait pas complet, si nous n'ajoutions quelques renseignements. Il ne suffit pas, en effet, d'agir, il faut prévoir et préparer. Vous apprendrez avec intérêt que les travaux qu'a nécessités l'étude du tracé des chemins du Nord, avec leurs variantes, sont poussés avec zèle et dévouement par nos ingénieurs. Outre l'étude des lignes qui nous sont

concédées, ils se sont livrés à celle de la ligne de Palencia à Léon, de Salamanque, de Valdestillas à Zamora, de Sarugosse à Miranda, et ils ont reconnu le point de raccordement le plus convenable entre notre ligne du Nord et Bilbao.

Des études sur diverses questions industrielles sont encore entre nos mains ; quelques-unes sont déjà appliquées ou sur le point de l'être. Vous en trouverez la suite dans le compte que nous aurons à vous rendre de l'exercice prochain.

Vous connaissez déjà la composition de notre Conseil d'administration. Il se compose de quinze membres dont huit résident à Madrid et sept à Paris.

M. de Osma a été élu président.

M. E. Duclerc, vice-président.

Aux termes de l'article 35 de nos statuts, qui autorise le Conseil à déléguer provisoirement à un de ses membres les fonctions de directeur, M. Duclerc a accepté pour un temps limité, les charges de la direction qu'il exerce, sous le titre d'administrateur délégué. Le comité de Paris coopère activement à nos efforts, et il est superflu de dire combien la Société doit, combien elle devra au concours de ses lumières, de ses relations, de son crédit.

L'organisation de notre personnel présentait des difficultés particulières. Mais nous avons réussi à nous attacher des agents dont le rèle ne laisse rien à désirer. Espagnols ou étrangers, tous concourent avec une égale loyauté, avec un dévouement égal au succès de l'œuvre commune.

Nous ne sommes que justes en leur exprimant ici notre satisfaction.

La Compagnie était à peine organisée, lorsque M. le comte de Morny, appelé à un poste important en Russie, se vit obligé de renoncer à sa position d'administrateur. Le Conseil nomma pour le remplacer M. Goubie, personne digne, à tous égards, de cette distinction. Nous vous prions de ratifier cette élection.

BALANCE.

Voyons maintenant quelle était notre situation au 31 décembre 1856 :

Le versement de 30 0/0 sur la première émission d'actions a produit	Rx. 68,400,000 »	f. 18,000,000 »
Le solde de nos divers comptes courants au 31 décembre était de	10,880,460 17	2,863,279 »
Le solde du compte de bénéfices	6,288,939 18	1,641,799 52
Total,	85,519,299 35	22,505,078 52

La somme de Rx. vn. 85,519,299 35, qui figure sur notre passif, est représentée de la manière suivante :

Avances de fonds pour la construction et le cautionnement du chemin de fer du Nord, pour les mines de charbons et l'usine du gaz	Rx. 54,340,171 12	f. 14,300,045 03
Fonds publics, valeur effective,	24,893,158 82	6,550,831 27
Portefeuille,	306,080 »	80,547 36
Semestre échu le 31 décembre, provenant des titres de la dette consolidée,	967,935 »	25,472 »
Mobilier,	175,417 76	46,162 56
Caisse,	4,830,536 65	1,272,772 80
Total,	85,519,299 35	22,275,831 02

On remarquera que la plus grande partie du capital de la Société a été absorbée par les avances faites pour le chemin de fer du Nord, et que les bénéfices à réaliser sur cette opération ne pourront figurer que sur le bilan prochain. — Les bénéfices réalisés cette année ont donc été obtenus au moyen d'une partie relativement faible de notre capital.

Le bilan du compte de *Profits et Pertes* donne une somme de bénéfices de Rx. vn. 7,716,195 20, ainsi composée :

Bénéfices provenant des rentes sur l'État,	Rx. 3,072,653 30	Fr. 808,593 »
Prêts sur titres et actions diverses,	2,144,072 14	564,387 40
Bilan d'intérêts et commission en notre faveur sur nos avances,	2,498,869 82	657,597 19
	7,716,195 26	2,030,577 69
De laquelle somme il faut déduire, pour frais généraux et de premier établissement, et solde d'intérêts de divers comptes créditeurs,	1,477,356 08	388,777 91
	6,238,839 18	1,641,799 78
En déduisant de cette somme les intérêts de 8 mois, à raison de 6 pour cent par an, soit 4 pour cent payés le 1er janvier sur le premier dividende versé pour les actions,	2,736,000 »	720,000 »
Il reste	3,502,839 18	921,799 78

Cette somme a reçu une augmentation considérable en conséquence d'un fait sans exemple, que nous allons rapporter.

Notre Société a été formée, comme vous le savez, Messieurs, au milieu de circonstances financières difficiles, et dont l'influence se faisait sentir sur les principales places de l'Europe ; à une époque où la Bourse de Paris était officiellement fermée à toutes les valeurs nouvelles.

Les fondateurs de notre Société n'ont pas hésité, néanmoins, à souscrire, à leurs frais et risques, la partie du fonds social qui n'avait pas été réservée d'abord pour eux ou pour leur clientèle habituelle. Cette souscription complémentaire était la première condition de la constitution de la Société et de l'approbation des statuts.

Lorsque la situation des affaires s'est améliorée, les fondateurs, d'un commun accord, ont considéré les bénéfices obtenus par la négociation de ces actions, comme une réserve qui devait profiter à la généralité de leurs co-intéressés ; et ils ont fait don à la Société des bénéfices qu'ils en ont retirés, s'élevant à la somme de Rx. vn. 10,301,057 89, fr. 2,711,041 55, laquelle somme constituera, dès cette année, conformément à leurs désirs, un fonds spécial destiné à faire face aux besoins extraordinaires que pourrait avoir la Société.

Nous devons exprimer ici la reconnaissance du Conseil d'administration pour cet acte des fondateurs qui augmente notre actif dans une proportion considérable, et qui démontre en même temps le grand désintéressement et la sollicitude des fondateurs pour les intérêts de la Société.

Les bénéfices produits par l'emploi de ce capital supplémentaire, montaient, au 31 décembre, à Rx. vn. 1,140,000, Fr. 300,000, laquelle somme vient augmenter le compte de bénéfices pendant l'exercice 1856.

Ainsi, la somme de nos bénéfices, déduction faite des frais et des intérêts échus au 31 décembre, qui montait, ainsi que nous l'avons dit plus haut, à Rx. 3,502,839 18 Fr. 921,799 78 a reçu une augmentation de 1,140,000 » 300,000 »

Total,	4,642,839 18	1,221,799 78

Conformément aux statuts, nous vous proposons de déduire de cette somme :

6 0/0 pour le fonds de réserve, 2 0/0 pour la direction et les employés, 10 0/0 pour les fondateurs et les administrateurs,	Rx. 807,853 12	Fr. 212,592 81
Il reste	3,834,986 06	1,009,206 87

A répartir entre 120,000, soit par action,	31 96	8 41
Les actions du Crédit mobilier espagnol ont par conséquent donné :		
Intérêt de 6 0/0 du 1er janvier 1857,	22 80	6 »
Dividende,	31 96	8 41
	54 76	14 41

Ce qui fait pour les huit mois écoulés depuis le 1er avril au 31 décembre dernier, un intérêt de 14 fr. 41 0/0.

Conclusion. — Tels sont, Messieurs, les résultats généraux de notre gestion pendant notre premier exercice. Si l'on considère les obstacles qui entourent partout la la marche d'une institution nouvelle, la résistance des anciennes habitudes, l'opposition ouverte ou la guerre d'intérêts qui se croient menacés, la nécessité d'étudier longuement, avant de choisir, les innombrables affaires qui fondent sur toute entreprise nouvelle, le devoir de préparer, avant d'agir, tous ses moyens d'action ; enfin, si l'on tient compte de toutes les circonstances de diverses natures qui ont accompagné nos premiers pas, à coup sûr, Messieurs, on n'hésitera pas à reconnaître que ces résultats sont des plus satisfaisants, et qu'on y peut puiser l'espoir d'un avenir.

Bien établis désormais sur un terrain mieux connu, forts de sympathies qui proviennent non plus d'un enthousiasme irréfléchi, mais de la raison éclairée, nous allons marcher dans la voie qui nous est ouverte.

Les ressources, vous le savez, ne nous manqueront pas. Les versements appelés sur notre capital ont été entièrement réalisés. Les entreprises que, jusqu'à ce jour, nous avons alimentées directement, vont se constituer, et nous allons recouvrer ainsi, de l'entreprise du chemin du Nord et de celle du Gaz de Madrid, etc., avec la libre disposition de nos capitaux, la juste rémunération due à notre concours.

Notre clientèle ordinaire s'étend de jour en jour, et un exemple récent nous a donné la certitude que, pour les grandes opérations de crédit qui pourront se présenter, nous pouvons compter sur l'appui du public, soit de la capitale, soit des provinces. Et comme il est inévitable que certaines préventions tombent avec le temps, il y a lieu de prévoir que ce concours deviendra de plus en plus général et efficace.

Au dehors, vous le savez, un concours puissant nous est assuré. Avant même l'établissement de notre Société, le Crédit mobilier français avait étendu en Espagne le cercle de son action. Relevée par ses soins, l'entreprise de la canalisation de l'Ebre, qui semblait irrémédiablement perdue, revit, et à l'autre extrémité de la Péninsule, le chemin de fer de Séville à Cordoue renaît également par le secours combiné des deux Sociétés française et espagnole. L'appui que nous avons reçu du Crédit mobilier français a été si constant, si loyal, si utile et si désintéressé, que nous ne pouvons laisser passer cette occasion sans lui exprimer notre sincère gratitude

Quelques esprits malveillants ou chagrins se demandent encore si l'état de l'Espagne offre des garanties suffisantes à la durée, au développement de notre institution. La réponse est facile : Non, il n'est pas convenable qu'une nation de seize millions d'habitants, admirablement située en Europe, reste stationnaire et renonce à prendre sa place dans ce grand mouvement industriel, qui est le caractère distinctif de notre époque, et qui emporte le reste du monde dans les voies de la prospérité et de la grandeur. Nul pays ne possède plus d'éléments de richesse que notre péninsule. Son sol, d'une fertilité prodigieuse, lui donne, avec une abondance inépuisable, les produits les plus variés. Sa richesse minérale est à la fois célèbre et inconnue. Ses mines renferment tous les métaux ; ses houillères égalent en puissance et en qualité les plus renommés gisements de l'Europe. Une population robuste, sobre, indomptable aux mauvais traitements, mais admirablement docile à une direction juste et digne, assure à toutes les entreprises une main-d'œuvre suffisante. Enfin, notre capital métallique, improductivement enfoui dans les cachettes de l'épargne, est immense et produira d'immenses résultats, le jour, plus prochain peut-être qu'on ne le pense, où, rendu à la sécurité, il sera rendu à la circulation.

Digitized by Google

Y a-t-il un obstacle réel à la mise en œuvre de tant et de si précieux éléments ? Seront-ils éternellement paralysés, seront-ils détruits par les stériles ébranlements des agitations politiques ? Cela nous paraît impossible. Et ceux qui croient le contraire, les étrangers qui s'en inquiètent, se laissent abuser par de fausses analogies. Les troubles politiques n'ont point chez nous ni le caractère ni la gravité qu'on leur voit dans quelques parties de l'Europe. Le mouvement industriel en est indépendant ; un simple coup d'œil sur notre histoire en donne la preuve incontestable. Certes jamais l'Espagne n'a subi de plus nombreux et de plus grands changements politiques que depuis vingt-cinq ans. Or, que l'on compare ce qu'était alors notre pays avec ce qu'il est aujourd'hui. C'est que nous sommes dans une période de régénération et non de décadence. Le courant du monde nous entraîne, et il n'est au pouvoir de personne ni de le retenir ni de le faire remonter vers sa source.

Ce qui manque à l'Espagne, disons-le sans crainte, c'est la confiance. Des vicissitudes regrettables, mais déjà anciennes, jettent sur l'avenir des teintes qui en obscurcissent la physionomie vraie. Depuis bien des années, malgré tous les soupçons contraires, injustement enracinés, l'Espagne a prouvé que le retour de ces vicissitudes était désormais impossible ; les intérêts de sa dette ont été acquittés avec la régularité habituelle dans les États les mieux organisés ; elle a montré que l'affermissement de son crédit était pour elle, non-seulement un conseil de la politique, mais un devoir d'honneur. Qu'elle fasse un pas de plus ; qu'elle aille spontanément au-devant des réclamations du petit nombre de créanciers qui lui restent en Europe ; qu'elle efface dans la constitution de sa dette tout ce qui l'obscurcit et la complique ; que, par une libre mais juste condescendance, elle ouvre à la circulation de toutes ses valeurs les marchés étrangers : alors la confiance aura reparu au dedans et au dehors, et le crédit public, assis sur une base inébranlable, réalisera nos plus ardents désirs en ouvrant à cette grande nation un avenir de prospérité sans limites.

Extrait du procès-verbal de la séance tenue par l'Assemblée générale des actionnaires de la Société générale de Crédit mobilier espagnol, le 30 *mai* 1857.

Après lecture du rapport qui précède, l'assemblée a pris à l'unanimité les décisions suivantes :

I. L'assemblée approuve les comptes présentés par le Conseil d'administration, desquels il résulte que le solde en faveur du compte *Profits et pertes* se monte à la somme de 7,378,839 rx. 18 vn. (1,941,799 fr. 78 c.), dont 2,736,000 rx. (720,000 fr.) ont été distribués pour intérêts, depuis le 1er janvier, à raison de 22 rx. 80 c. (6 fr.) par action.

II. — Le dividende est fixé à 31 rx. 96 c. par action ; ce dividende sera payé à dater du 1er juillet 1857.

III. — L'assemblée ratifie la nomination d'administrateur faite en faveur de M. Goubie.

IV. — L'assemblée vote des remercîments aux fondateurs pour l'abandon qu'ils ont fait, en faveur de la Société, de 10,301,957 rx. 89 c. (2,711,041 fr. 55 c.), destinés à créer un fonds spécial, suivant la proposition faite par le Conseil d'administration.

FONDERIES ET FORGES DE LA LOIRE ET DE L'ARDÈCHE.

RAPPORT DE LA GÉRANCE

A l'Assemblée générale des Actionnaires, du 30 *mai* 1857.

Messieurs,

Le bénéfice net et total des affaires de notre Compagnie pendant l'année 1856, arrêté au 31 décembre de ladite année, tel qu'il résulte de l'inventaire que je dépose sur le bureau, est de 3,004,600 22

Ce bénéfice se décompose ainsi :

Bénéfice du groupe de Terrenoire, comprenant les forges de Terrenoire, Saint Julien, Lorette, les hauts-fourneaux de Janon, les houillères de Janon et de Reveux,	1,331,240 21
Bénéfice de la Voulte, comprenant les hauts-fourneaux de la Voulte et les mines de fer de la Voulte, de Chamey et de Valory,	787,518 15
Bénéfice de Bessèges, comprenant les hauts-fourneaux, la forge, les fonderies, les ateliers et la houillère de Lalle,	838,539 93
Bénéfice du Pouzin, comprenant les deux hauts-fourneaux, et les mines de fer du lac et de Saint-Priest,	63,984 90
Bénéfice de l'usine de Vienne, haut-fourneau, fonderie et ateliers,	69,181 60
Total brut,	3,090,464 88
A déduire, frais du bureau de Lyon,	85,864 66
Reste bénéfice net de l'exercice,	3,004,600 22

Ce chiffre est inférieur à celui de l'année précédente de 398,055 fr. 82 cent. ; mais, tel qu'il est, il dépasse les espérances que administration avait conçues.

Les principales causes de la diminution du bénéfice de cet exercice sont les suivantes :

1° Abaissement successif du prix des fers pendant le cours de l'année 1856 ; difficulté de la vente par suite de la cessation des commandes des chemins de fer et de l'entrée en France d'une plus grande quantité de produits métallurgiques étrangers : en sorte que la fabrication a dépassé la consommation. Outre la réduction des prix, la fin de l'année 1856 trouve les forges avec une plus notable quantité de produits dans les magasins et dans les dépôts : or, l'évaluation de ces produits portée à l'inventaire est naturellement bien au-dessous du prix de vente lui-même ;

2° Les prix exorbitants des charbons et des cokes, qui n'ont jamais été plus élevés que cette année, tandis que d'ailleurs, et pour diverses raisons, les qualités ont été généralement inférieures, donnant d'énormes déchets à la consommation ;

3° L'élévation universelle de la main-d'œuvre, motivée par l'enchérissement de tous les objets nécessaires à la vie. Si l'on ajoute à ces faits généraux le fléau des inondations qui ont causé des dégâts et interrompu pendant plusieurs jours nos services à la Voulte, au Pouzin et à Vienne, on comprendra que nous avons dû nous attendre à une diminution sensible dans notre résultat final, et que, si cette diminution est au-dessous de nos appréhensions, c'est que nos exploitations et nos industries ont fait des efforts réels et efficaces afin d'amoindrir le mal ; c'est que nous avons continué à perfectionner autant que possible les procédés de fabrication en 1856, comme nous espérons aussi le faire en 1857.

Nous allons maintenant, suivant l'usage, passer en revue les établissements de votre Compagnie qui ont apporté leur contingent dans le bénéfice total. Je vous rendrai compte succinctement de leurs travaux et du résultat particulier de leurs divers services ; car il est bon que vous voyiez non-seulement la part de chacun de ces établissements dans le bénéfice total, mais encore celle pour laquelle chaque service y a contribué. C'est pour eux une sorte d'encouragement et de récompense, comme aussi parfois un avertissement utile donné à celui qui serait en défaut ; et il est bon d'appeler ainsi l'assemblée générale à apprécier les efforts et les succès, et parfois les mécomptes de chacune des colonies de votre vaste territoire.

TERRENOIRE.

Le bénéfice de ce groupe s'est élevé à 1,331,240 fr. 21 cent., qui se décomposent ainsi :

Forges de Terrenoire,	605,523 40
Forges de Saint-Julien,	230,242 20
Forges de Lorette,	227,720 10
Hts-fourneaux de Janon,	117,757 98
Houillère de Janon	123,704 72
Houillère de Reveux,	33,008 63
Fermages et loyers,	6,511 75
Redevance de Côte-Thiollière,	7,087 03
	1,331,556 71
A déduire, dépenses pour restauration des machines de St-Julien : premier à-compte porté à frais généraux,	20,316 50
	1,331,240 21 Total égal 1,331,240 21

Nous avons fabriqué dans ces trois forges, en fers de toute nature finis et livrables :

A Terrenoire,	13,547 tonnes	(la tonne est de
A St-Julien,	5,548	1,000 kilogr.)
A Lorette,	5,681	
	24,776 tonnes.	

Dans ce chiffre de	24,776 tonnes,
Les rails figurent pour	7,166
Les tôles —	2,105
Les feuillards —	1,745

La fabrication générale de ces trois forges, en 1856, présente une diminution de 1,285 tonnes comparativement à la fabrication de 1855. Cette réduction est due : 1° à ce qu'on a fabriqué beaucoup plus de rails qu'en 1855 : or les rails exigent, vous le savez, un travail plus considérable que les fers ordinaires ; le déchet, la main-d'œuvre, le combustible, pèsent plus lourdement sur cette fabrication ; — 2° à ce que les principales machines à vapeur de nos trois forges, à cause de leur long service, ont fini par constituer une force insuffisante. Aussi votre Comité a-t-il approuvé une restauration radicale de ces appareils, restauration qui est presque terminée et nous permettra de lutter contre toutes les concurrences, pour la confection des rails spéciaux, des fers à plancher et des fers de gros calibre pour bâtiments. Le devis de toutes ces réparations s'élève à 295,000 fr., devis qui ne sera certainement pas dépassé. Ceci est de tradition dans notre Compagnie.

La réduction du bénéfice des forges est due encore à la fracture du balancier de la grande machine de Lorette qui a occasionné un chômage de six semaines, et enfin à l'arrivée sur notre marché, de fers fins au bois qui nous ont forcés pendant quelque temps de diminuer la production de ces échantillons.

Malgré la qualité de nos fontes de forge, altérées assez souvent par la nature des combustibles, nos forges ont tenu essentiellement et ont réussi à ne point admettre d'altération dans la qualité de leurs produits. La réputation de nos fers dits *de la Voulte* est restée intacte, et nos tôles, nos feuillards, nos rails, aussi bien que toutes nos classes de fer, ont maintenu leur vieux renom. Vous comprenez, Messieurs, que cette prétention honorable ne se poursuit pas toujours sans une surcharge de travail et de vigilance, comme aussi de consommations de toute sorte, et qu'en un mot, fabriquer moins et plus chèrement, vendre meilleur marché et en plus petite quantité, se traduit naturellement par des bénéfices moindres. Aussi est-ce du côté de nos forges que ce résultat est le plus sensible. Il devait l'être, et je reconnais qu'il pouvait l'être davantage.

Les deux hauts-fourneaux de Janon ont produit cette année ensemble 7,026 tonnes de fonte : c'est une différence de 18 tonnes en moins sur l'année précédente. La marche de ces fourneaux est régulière et n'offre guère de variations. Nous nous sommes appliqués depuis quelque temps à des études très-suivies à l'égard des diverses natures de minerais qu'il convenait de mélanger dans ces hauts-fourneaux, afin d'obtenir une fonte plus propre à se combiner elle-même avec nos autres fontes, pour la fabrication du fer. Ces essais

Digitized by Google

ont amené des résultats heureux, dont l'expérience est concluante.

Nos deux houillères de Reveux et de Janon, près de Terrenoire, qui avaient produit ensemble en 1855, 68,642 tonnes de charbon, ont donné, en 1856, 81,130 tonnes, soit 20 0/0 de plus : c'est une extraction de 3,280 hectolitres par jour ouvrable.

C'est environ le quart de notre consommation de houille. La Compagnie de Robiac nous livre un autre quart. Nous avons lieu de penser que dans peu d'années la mine de Lalle et celle de Comberigol nous fourniront à peu près le reste, et que nous nous affranchirons un jour de la nécessité de nous pourvoir ailleurs.

LA VOULTE.

Le bénéfice de la Voulte est de qui se décomposent ainsi :		787,518 15
Hauts-fourneaux,	549,110 40	
Fabrication de projectiles,	95,986 32	
Exploitation des mines de fer,	90,240 58	
Service du remorqueur,	30,859 70	
Loyers et fermages,	1,370 »	
	817,567 »	
A déduire pour amortissement de plusieurs constructions antérieures à cet exercice et notamment de la machine soufflante horizontale,	30,048 85	
Bénéfice net, total égal,		787,518 15

Ce bénéfice est inférieur à celui du précédent exercice d'une somme de 94,452 74

En voici les principales causes :

Les inondations de mai nous ont forcés d'arrêter nos hauts-fourneaux une dizaine de jours. Après la reprise, le travail a été pendant quelque temps difficile, coûteux et peu productif. En août, notre haut fourneau n° 4, en roulement depuis près de six ans, a dû être mis hors feu. Nous n'avons eu, en conséquence, qu'une production de 5 1/2 hauts-fourneaux pour la moyenne de l'année. Les charbons et les cokes de la Loire ont été généralement médiocres, friables, et ont donné un déchet d'autant plus fort que les moyens d'embarquement à Givors étaient plus insuffisants de toute manière. Les projectiles fabriqués en 1856 ont été un peu moins avantageux, à cause de leurs forme et dimension. Le remorqueur a payé son tribut aux misères de la navigation du Rhône, contrariée, cette année, par des débordements alternant avec des eaux basses. Ajoutez à ces contre-temps le renchérissement sensible de la main-d'œuvre à la Voulte comme ailleurs; et enfin, veuillez noter qu'outre les 30,048 francs ci-dessus amortis, 45,024 francs dépensés en 1856 à la Voulte en constructions nouvelles et en améliorations diverses dans le cours de l'exercice, ont été portés à frais généraux,

Le produit total des hauts-fourneaux a été de 24,215 tonnes.

C'est un peu plus que le chiffre de 1855, qui avait été le plus fort depuis la création de l'établissement. Selon toute apparence, il sera encore dépassé cette année, quoique cinq hauts-fourneaux seulement soient en roulement. Cela tient à l'heureuse combinaison de nos minerais de Privas, de la Voulte et de Valory.

Dans le chapitre des frais généraux je signale les impôts et redevances dont le poids va croissant, les frais de défense contre les inondations, et le paiement de notre souscription à la nouvelle église de la Voulte. Cette souscription, consentie déjà par la précédente administration de notre Compagnie, a dû être effectuée, par suite de l'adoption de tous les plans par le ministère. Elle apporte son contingent dans une œuvre, objet des vœux et des offrandes de toute la contrée, pour l'érection d'un temple moins indigne de la foi des habitants que la petite et délabrée chapelle des anciens ducs de Montmorency et de Ventadour.

En résumé, la Voulte a extrait cette année : 67,237 tonnes de minerai ;
Et elle a produit :
20,900 de fonte brute,
2,785 de projectiles,
569 moulages divers et coussinets
24,215 tonnes.

BESSÈGES.

Le bénéfice de Bessèges est de		838,539 93
Ce bénéfice se décompose ainsi :		
Mines de fer	9,656 23	
Hauts-fourneaux	253,819 44	
Forge	332,996 83	
Fonderie et ateliers	242,067 43	
Ce bénéfice est inférieur à celui de 1855 d'une somme de		51,678 77

Le bénéfice particulier de la fonderie et des ateliers est pourtant plus que doublé, par la raison que nous avons seuls profité de cette exploitation, le compte en participation Bouchet ayant cessé à partir du 1er janvier 1856. C'est donc en réalité une assez forte réduction sur les résultats du roulement des hauts-fourneaux et de la forge de Bessèges en 1855.

Là, comme à Terrenoire et à nos autres forges de la Loire, nous avons subi l'effet de la baisse considérable du prix des fers et la cherté excessive de la main-d'œuvre. Cette dernière circonstance, qui pèse d'une manière générale sur l'industrie, a été plus sensible encore ici, à cause du manque de logements, de denrées et de moyens de transport. A Bessèges, les travaux de nos usines et de nos mines, ceux des houillères de Robiac, ceux du chemin de fer, ont appelé dans toute la contrée un accroissement de population inouï, et par suite un enchérissement sans exemple des comestibles, des loyers et de tous les objets usuels. La difficulté d'y subsister, même avec des prix de main-d'œuvre considérables, a retenu généralement loin de Bessèges les meilleurs ouvriers, et nous avons dû nous résigner à travailler chèrement, avec des déchets de matières insolites, des consommations très-fortes de charbons et de provisions de toute espèce. Puis, les produits obtenus se trouvaient en présence d'une baisse de prix de 15 0/0 et de frais de transport exorbitants, le chemin de fer de Bessèges à Alais n'étant point encore achevé. Il ne sera livré au service que vers la fin de la présente année.

Si j'ajoute à cet exposé la remarque que la qualité des fers de Bessèges, excellente dans certains emplois, moins bonne dans d'autres, nous force à les établir à un prix inférieur à ceux de *la Voulte;* que les dispositions douanières en faveur des ports ont directement porté sur l'écoulement des produits de Bessèges; que les hauts-fourneaux de cette usine, usés par une marche énergique imprimée dans le courant de l'année précédente, ont dû refaire leur ouvrage intérieur au moyen d'une allure plus modérée pendant cet exercice durant lequel ils ont souffert l'influence de pluies exceptionnelles, vous concevrez que le résultat final obtenu n'a rien de trop surprenant, et qu'en définitive ce bénéfice de 838,539 fr pour Bessèges est encore fort acceptable.

Nous avons été obligés, en 1856, d'aller assez loin chercher des minerais, nos mines plus voisines nécessitant des travaux longs et coûteux. Par cette double raison, le minerai nous est revenu cette année sensiblement plus cher que les autres. En définitive, si le prix modéré du combustible place nos hauts-fourneaux et notre forge de Bessèges dans une position avantageuse, ce mérite est contre-balancé pour le moment par la cherté du minerai, l'élévation du prix des transports et de la main-d'œuvre, et par la difficulté de la vente à des prix rémunérateurs.

Je dois dire aussi que nous avons fait figurer aux frais généraux des dépenses de constructions diverses, d'améliorations, et principalement d'outillage et de machines, destinés à notre atelier des chemins de fer, pour une somme de 80,000 fr. environ. Nous avons pensé qu'il était sage de faire supporter par le bénéfice de l'année des dépenses qui avaient donné des profits dans l'exercice même où elles avaient été faites.

En outre, nous avons à notre inventaire estimé tout notre outillage et nos pièces de rechange au prix vénal des boccages et des ribions. C'est une dépréciation considérable, mais d'un bon système, qui exclut toute illusion sur notre situation réelle.

Le bénéfice des mines de fer ne présente que le chiffre modique de 9,656 fr. 23 c. La mine du Travers, la plus considérable de celles que nous exploitons, a gagné pourtant 75,000 fr. ; mais les autres mines ont perdu la différence. C'est le côté faible de notre établissement de Bessèges. Les autres difficultés, telles que le haut prix des transports et de la main-d'œuvre, iront s'affaiblissant ; mais celle-ci persistera longtemps encore, les minerais de ces contrées étant éparpillés et d'une puissance bornée.

La production en fonte de nos quatre hauts-fourneaux a été pour 1856 de 15,521 tonnes.
En 1855, elle avait été de 16,786 tonnes.

La production des fers finis et livrables a été en 1856 de 7,008 tonnes.
En 1855, elle avait été de 6 955 tonnes,
(quoiqu'elle figure dans mon rapport précédent pour 7,273 tonnes ; ce qui tenait à ce que 318 tonnes ont dû faire retour aux fers réchauffés).

La production de la fonte moulée a été en 1856 de 4,637 tonnes.
En 1855, elle avait été de 4,298 tonnes.

Sur les 7,008 tonnes de fers finis fabriqués en 1856, la forge a livré :

En tôle,	938 tonnes,
En feuillards,	571 tonnes.

Nos hauts-fourneaux ont dépensé plus et produit moins ; leur dérangement pendant le premier mois, les pluies continuelles de cette époque, qui ont coïncidé avec ce dérangement, la nature du minerai réduit en boue par la même raison, sont des motifs d'excuse assez présentables.

HOUILLÈRE DE LALLE.

Les principaux travaux intérieurs de cette mine consistent en deux puits verticaux, un puits incliné et une galerie. Voici où en étaient ces travaux au 1er mai 1857, c'est-à-dire tout récemment.

On a reconnu jusqu'à présent six principales couches de charbon exploitables, présentant ensemble 12 mètres 80 centimètres de puissance. Le premier puits vertical, commencé en mai 1854, a traversé trois couches de houille ; il a maintenant 135 mètres de profondeur ; il sera poussé jusqu'à 155 mètres. L'achèvement de ce puits et les galeries à travers bancs, qu'il faudra faire pour rejoindre les couches, ne permettent pas d'espérer d'y pouvoir commencer l'extraction avant la fin de l'année courante.

Le deuxième puits vertical, commencé en décembre 1854, a 73 mètres de profondeur ; il sera poussé à 85 mètres. Il reste donc 12 mètres à creuser, y compris le puisard pour atteindre le niveau où s'est arrêté le puits incliné qui exploite là une bonne couche de menu de forge. Ce deuxième puits vertical a rencontré une affluence considérable d'eau qui a ralenti son creusement, et ne permettra pas l'extraction du charbon avant le mois d'août de cette année. Mais, pendant ce délai, on dispose tous les travaux intérieurs par le puits incliné qui exploite au niveau où doit arriver le puits vertical. L'exploitation de ce dernier commencera donc avec un développement assez important, du moment où la communication aura été établie, c'est-à-dire en août prochain.

Le puits incliné a été foncé suivant l'inclinaison de la couche n° 3, donnant de l'excellent charbon de 1 mètre 80 centimètres de puissance : il a été poussé à 138 mètres de pente. Ce puits incliné est destiné à l'aérage des travaux à organiser dans cette couche, puis à la descente des ouvriers, et enfin à donner plus tard, par son percement à la plus grande profondeur possible, des indications précieuses sur l'allure de toutes les couches du bassin ; pour le moment, son foncement a été suspendu pour lui faire établir une galerie qui doit recouper les couches qu'on se propose d'exploiter à ce niveau, et les relier, comme nous venons de le dire, avec le deuxième puits vertical par où se fera l'extraction.

La principale extraction de houille est, pour le moment, installée dans la galerie horizontale commencée en juillet dernier, à 4 mètres au-dessus de l'étiage de la Cèze. Le charbon est beau et donne de l'excellent coke. Une partie de ce charbon se consomme aux chaudières des machines de nos trois puits, et une partie est vendue ainsi que le coke. Tant

Digitized by Google

que les moyens de transport manqueront ou seront aussi coûteux, nous sommes obligés d'exploiter fort peu. Le charbon gros que nous tirons supporte assez bien ces frais de voiture, qui, pour les 30 kilomètres de Bessèges à Alais, s'élèvent jusqu'à 15 fr. la tonne. Mais le menu peut difficilement les payer, et, comme il s'échaufferait sur place et en tas, nous en faisons du coke à l'air libre, ce qui est onéreux. Jusqu'à la livraison du chemin de fer, les moyens d'écoulement des produits seront insuffisants pour une exploitation un peu sérieuse. Nous pourrions facilement à cette heure, tout en poussant nos galeries de recherche et en attendant l'achèvement de nos deux puits verticaux, extraire journellement 7 à 800 hectolitres de houille par jour ; nous nous restreignons à en tirer à peine la moitié. Mais enfin le chemin de fer s'avance ; on peut affirmer qu'avant la fin de l'année il sera terminé, et alors, maîtres de nos deux puits verticaux, du puits incliné et des galeries qu'il nous conviendrait d'établir, nous pourrons donner à cette exploitation des proportions à peu près facultatives, bornées seulement par l'écoulement des produits et les précautions qu'impose le sage aménagement d'une mine.

En 1856, la mine de la Lalle a donné 3,325 tonnes de houille, soit 40,068 hectolitres : c'est, par jour ouvrable, 133 hectolitres. Nous avons dû nous préoccuper des travaux extérieurs, des terrains à acquérir, des nivellements et chemins à établir, des murs de soutènement à faire pour les plâtres et les ateliers de coke, et enfin de la voie ferrée que nous devons construire pour relier Lalle avec le chemin de fer de Bessèges à Alais, et de là avec le réseau de la Méditerranée. Tout cela a été fait, Messieurs, et je dois le dire, avec une grande intelligence, des soins et un succès satisfaisant. Encore cette année, la mine de Lalle ne figurera sur nos livres que par ses charges ; mais, dès 1858, une ère de prospérité et d'honneur s'ouvrira pour elle et répondra pleinement, je l'espère, à la confiance que vous avez toujours manifestée pour cette grande opération.

LE POUZIN.

La bénéfice de l'établissement du Pouzin est de	63,984	90
qui se décomposent ainsi :		
Mines de fer du Lac et de St-Priest	8,121	44
Hauts-fourneaux Revol	55,863	46
Total égal	63,984	90

L'année précédente, le Pouzin avait perdu 61,108 fr. 63 c.

Le résultat de l'exercice 1856, quoique sensiblement meilleur, est loin d'être normal, et vous avez le droit d'attendre beaucoup mieux. Cette année, plusieurs circonstances exceptionnelles ont pesé sur la marche de cet établissement. Les inondations de mai, qui ont arrêté plusieurs jours les hauts-fourneaux et dérangé pendant quelque temps leur allure ; la qualité généralement médiocre et friable du coke qui, comme à la Voulte, a présenté cette année un déchet énorme ; enfin, et surtout, l'état de la route depuis nos mines de Privas jusqu'au Pouzin : telles sont les circonstances fâcheuses de cette année pour le Pouzin.

Cette route, déjà dans de tristes conditions dès les années précédentes, a vu cette situation empirer et arriver aux dernières limites d'inviabilité, par suite de pluies continuelles et du passage mensuel de 10 millions de kilogrammes de minerai provenant de nos exploitations et de celles de la Compagnie de l'Horme ! Inutile de vous donner le détail de nos embarras et de nos dépenses sur ce malheureux chemin défoncé ; il suffira de vous dire que les frais de transport de Privas au Pouzin, qui antérieurement ne dépassaient pas 3 francs par tonne, se sont élevés jusqu'à 8 francs dans certains moments, et que la moyenne, en tenant compte des réparations de la route, de concert avec l'administration des ponts et chaussées, des frais et pertes de chevaux et de l'enchérissement du prix payé aux voituriers étrangers, a atteint pour cet exercice près de 6 francs par tonne, au lieu de 3 francs, prix ordinaire. Or nous avons transporté, en 1856, 55,000 tonnes, ce qui fait sur ce seul chapitre une différence de 150,000 francs.

Depuis la fin de l'année dernière, grâces aux bonnes et radicales restaurations de cette route, les choses ont complétement changé de face, et nous sommes revenus, et, je l'espère, pour longtemps, au prix normal de 3 francs la tonne.

La Compagnie de l'Horme, qui a éprouvé les mêmes misères que notre Compagnie, s'est constamment entendue avec nous de la manière la plus cordiale pour en conjurer les conséquences. Avec son concours et celui de l'administration supérieure, qui s'est montrée aussi bienveillante qu'équitable, nous sommes tout à fait sortis d'embarras et nous pourrons attendre sans trop d'impatience l'exécution du chemin de fer qui doit relier Privas, le Pouzin, la Voulte et Loriol, avec le chemin de fer de la Méditerranée, au moyen d'un pont jeté sur le Rhône entre ces deux villes et d'une voie ferrée continue.

Je dois vous rappeler que le Pouzin supporte exceptionnellement une location annuelle de 54,000 fr. et un amortissement de 33,000 sur 300,000 fr. employés à l'achèvement de l'usine et des puits. C'est donc 87,000 fr. qui pèsent sur l'inventaire annuel du Pouzin et qui devraient s'ajouter au bénéfice, si cet établissement appartenait à notre Compagnie comme les autres.

La production en fonte a été pour les deux hauts-fourneaux, en 1856, de 9,841 tonnes.

En 1855 elle n'avait été que de 8,648 tonnes, les fourneaux n'ayant fonctionné qu'une partie de l'exercice. Les deux fourneaux ont donc donné cette année une moyenne de 27 tonnes de fonte par jour, soit 13,500 kil. chacun, ce qui est un produit satisfaisant.

Je puis vous annoncer déjà, de la part des mines et usines du Pouzin, pour l'inventaire prochain, une place honorable, à en juger par les premiers quatre mois expirés.

VIENNE.

Le bénéfice de l'usine de Vienne, haut-fourneau fonderie et ateliers, est de 69,181 fr. 60 c.

Il avait été l'année précédente de 102,754 fr. 73 c.

Voici en quelques mots les causes de cette réduction de 33,573 fr. :

1° L'inondation du 31 mai 1856 qui a envahi l'usine et les ateliers, et occasionné une perte matérielle de 6,000 fr. environ ;

2° Augmentation du prix de la main-d'œuvre, sous peine de voir tous nos ouvriers souffrir réellement ou nous quitter ;

3° Modification sensible dans la nature des pièces de moulage et d'ajustage qui nous ont été commandées, les besoins de l'industrie se portant presque exclusivement sur de petites pièces d'un faible chiffre et d'un minutieux travail ;

4° L'abaissement à la vente du prix des pièces moulées. Cet abaissement tout seul, sur les moulages et châssis, a présenté 17,404 fr. de diminution.

Le haut-fourneau a produit 1,844 tonnes de fonte de moulage.

En 1855 il en avait produit 1,652.

Sur ces 1,844 tonnes, 867 tonnes ont été employées aux moulages de première fusion.

977 tonnes ont été coulées en fonte brute.

Nous avons livré 2,078 tonnes de moulages divers,

Dont à découvert 338 tonnes, } 2,078 tonnes.
» en châssis 1,740 }

En 1855, le poids de nos moulages s'était élevé à 300 tonnes de plus qu'en 1856, ce qui doit être attribué à des besoins plus grands et à une concurrence moins forte.

RÉSUMÉ.

Production totale de nos établissements pendant l'année 1856, comparée à 1855.

Fonte produite en 1855 :

A la Voulte,	24,683 tonnes.
A Bessèges,	16,763
A Janon,	7,194
Au Pouzin,	3,650
A Vienne,	1,652
Total en 1855 :	53,250 tonnes.

Fonte produite en 1856 :

A la Voulte,	24,215 tonnes.
A Bessèges,	15,521
A Janon,	7,026
Au Pouzin,	9,841
A Vienne,	1,845
Total en 1856 :	58,447 tonnes.

L'année 1855 présentait le plus haut chiffre de produit en fonte atteint jusqu'alors par la Compagnie ; 1856 l'a dépassé de 5,200 tonnes, 10 0/0, ce qui est dû au contingent naturel apporté par le Pouzin. Selon toute apparence, le chiffre de 1857 sera plus fort que celui de 1856, à cause de la marche supérieure de la Voulte.

Fer fabriqué en 1855 :

A Terrenoire,	14,228 tonnes.
A Saint-Julien,	5,005
A Lorette,	6,228
A Bessèges,	6,955
Total en 1855 :	33,016 tonnes.

Fer fabriqué en 1856 :

A Terrenoire,	13,547 tonnes.
A Saint-Julien,	5,549
A Lorette,	5,680
A Bessèges,	7,008
Total en 1856 :	31,784 tonnes.

Il y a eu diminution de fabrication de fer, en 1856, de 1,232 tonnes, à 0/0. J'en ai déduit les motifs. On ne peut rien affirmer pour 1857, la production du fer se réglant nécessairement sur l'importance de la vente.

HOUILLÈRE DE COMBERIGOL.

Un décret impérial daté du 3 octobre 1856 fait l'octroi de cette concession à la Société de Planèze et Comberigol, dans laquelle, vous le savez, notre Compagnie est intéressée pour 63/95. Tout le périmètre demandé par nous nous a été accordé, savoir 190 hectares. La redevance proportionnelle à l'égard des propriétaires de surface a été fixée suivant la profondeur des puits. De 550 à 600 mètres, qui est celle où nous avons rencontré la houille, nous ne devons qu'un hectolitre sur 450 de charbon extrait. Au delà de 600 mètres, nous ne devons qu'un hectolitre sur 600. Nous avons adopté des statuts nouveaux et divisé les 96 parts en 8,064 actions, sur lesquelles 5,292 sont attribuées à notre Compagnie.

Comme il convient d'utiliser le plus tôt possible les richesses houillères de cette concession et que pour cela des travaux importants, notamment le percement de plusieurs puits, sont nécessaires, la Compagnie de Comberigol s'est décidée à recourir à un emprunt. La somme demandée était d'un million, divisé en deux mille obligations de 500 fr. Elles vous ont été réservées de préférences, Messieurs, au prorata de vos actions et de la part de notre Compagnie dans l'affaire. Le chiffre de la souscription a été promptement atteint, et même dépassé. On va incessamment, après avoir consulté les hommes compétents, commencer le creusement des nouveaux puits. En attendant, celui qui est au charbon, amélioré depuis peu par un système d'aérage et le concours d'un autre puits moins profond qui reçoit ses eaux et les élève au jour, continue à donner du charbon dont la vente jusqu'à présent a été facile. Nous ne tarderons guère à arriver au chiffre de 1,200 hectolitres de houille par jour ouvrable. On ne peut sans doute demander des bénéfices considérables à cette mine dans un avenir prochain : en raison de sa profondeur, il faudra plusieurs années avant d'avoir amené les nouveaux puits au charbon, et, pendant ce temps, les bénéfices de l'extraction dans un seul puits seront en partie absorbés par le service des intérêts et du remboursement de l'emprunt. Mais, une fois possesseurs de trois ou quatre puits au charbon, nous entrerons dans la voie de profits importants. De l'avis de tous les hommes du pays dont j'opinion et l'expérience font loi, Comberigol est une belle affaire qui dédommagera amplement ses créateurs de leurs sacrifices, à la charge sans doute d'être bien administrée.

FUSION, SANCTION DES STATUTS.

Dans mon dernier rapport, je fixais à l'époque de

Digitized by Google

l'assemblée qui nous réunit en ce moment le terme des longs délais qu'éprouvait cette négociation de la part de l'administration supérieure. Si mes espérances ont été déçues, je dois vous dire, Messieurs, que je ne suis nullement découragé. Le ministère nous témoigne toujours une bienveillance sincère; mais lui-même est assujetti à des prescriptions sévères, résultat du décret relatif à la réunion des concessions de mines. Sans cette législation nouvelle, nous serions depuis deux ans en possession du décret de sanction de nos statuts. Mais enfin chaque jour nous faisons un pas, et, quand on connaît la situation des autres entreprises demandant la même approbation que nous pour des combinaisons beaucoup plus simples, on a lieu d'être satisfait et presque fier d'avoir fait encore autant de chemin, même dans un si long temps! Si vous pouviez prendre connaissance des efforts journaliers, des démarches, voyages, correspondances que cette affaire a exigés de nous et qui, à eux seuls, constituent un ordre de travaux et de sollicitude presque égal à tout le reste de notre gestion, vous seriez persuadés que tout ce qui était possible a été fait, et qu'aucun regret à cet égard ne serait légitime.

Je vous répète donc, Messieurs, ce que je vous disais il y a un an : nous aboutirons, et, je le crois encore, nous aboutirons bientôt. Si quelque chose peut adoucir notre peine dans cette longue attente, c'est la pensée que les questions fiscales qui s'agitent à cette heure au sujet des actions industrielles, devant être tranchées avant que le gouvernement nous accorde sa sanction, nous pourrons nous régler sur les décisions à intervenir, pour les modifications qui nous sembleraient convenables, au sujet de la nature, de la quotité et de la forme de nos actions.

Parvenu au terme de ce rapport, me permettez-vous, Messieurs, de jeter un coup d'œil sur notre industrie envisagée dans son présent et dans son avenir ?

La métallurgie est en souffrance, on ne peut le méconnaître.

Dans notre bassin, qui compte trente et un hauts-fourneaux à la houille, huit sont éteints depuis déjà plusieurs mois. Ce fait accuse un état de choses très-fâcheux; car il est reconnu que, dans notre industrie, les frais généraux sont toujours trop considérables pour permettre de produire peu. C'est à toute extrémité d'efforts qu'on se résigne à mettre hors feu les hauts-fourneaux et à les y laisser.

Pendant l'année 1850, les chemins de fer, par suite d'une mesure de prévoyance de la part du gouvernement, ont à peu près cessé toutes commandes nouvelles, et les forges se sont vues réduites dès-lors, pour l'écoulement de leurs produits, aux besoins ordinaires de l'industrie, du bâtiment et de l'agriculture. Les forges s'étaient développées en vue de fournir à de grands travaux, spécialement aux chemins de fer. Les grands travaux s'arrêtaient : dès-lors, souffrances vives pour les forges. D'autre part, les importations en France des fontes et fers étrangers s'accroissaient : elles s'élevaient en 1850, pour les fontes, à 140,000 tonnes; pour les fers, à 90,000 tonnes. C'est la production réunie de trois des plus grandes Compagnies métallurgiques de France..... Voilà le côté fâcheux de la question. Voici le côté moins affligeant :

Depuis quelque temps, des concessions de nouvelles lignes ferrées sont accordées et des commandes vont venir, dont l'effet probable sera de relever les prix pour les ventes au commerce.

Le gouvernement a donné en outre, relativement à l'entrée des produits étrangers, des instructions dont le bon effet se fait déjà sentir; et le premier trimestre de 1857 ne présente plus que 77,000 quintaux métriques de fer étranger entrés en France, au lieu de 160,000 entrés dans le premier trimestre de 1856. C'est une réduction de plus de moitié.

Vous voyez que deux grandes causes de souffrance tendent à s'affaiblir.

La houille, que nous avons payée si cher et obtenue si médiocre pendant le dernier exercice, est déjà mieux triée et le coke meilleur. Une réduction de prix est probable en présence de l'immense accroissement de l'extraction de la houille dans les départements voisins, et surtout dans les bassins du Midi. Si les tarifs des chemins de fer en France pouvaient descendre à des chiffres pareils à ceux de d'Angleterre, nous n'aurions bientôt rien à envier ni à craindre de nos voisins. Et enfin, si Dieu daigne accorder à notre pays de bonnes récoltes, les ouvriers, tout en voyant abaisser dans de raisonnables proportions la main-d'œuvre, non-seulement seront plus heureux, mais se montreront satisfaits de voir l'industrie nationale reprendre de l'activité et en mesure de lutter contre l'industrie étrangère.

Si de ces considérations générales, qui présentent, vous le voyez, quelques motifs de confiance, nous passons à ce qui est particulier à notre Compagnie, ce sentiment sera plutôt fortifié qu'affaibli.

Nos établissements sont constitués solidement sous le rapport du personnel, du matériel, de l'outillage, d'une longue pratique : ils ont tous fait maintenant leurs preuves; ils sont au niveau de la science et de toutes les améliorations éprouvées. Les voici, dans quelque temps, tous reliés ensemble par un réseau non interrompu de chemins ferrés. Dotés de puissantes mines de fer, ils possèdent des richesses houillères qui, se développant chaque jour, leur permettent dès à présent de puiser dans leur sein la moitié au moins de leur consommation, et dans un avenir peu éloigné la presque totalité.

Enfin, Messieurs, nous avons échappé à l'entraînement qui pousse les Compagnies à user largement du crédit. Nous nous présentons dégagés de tout emprunt et l'esprit affranchi de cette cause de sollicitude devant un avenir chargé sous ce rapport, il faut le reconnaître, de quelques nuages. De toutes les entreprises métallurgiques, la nôtre est peut-être la seule en pareille situation.

Dans ces dernières années, nous avons agrandi Bessèges et construit dans cet établissement pour 921,000 fr. Nous avons achevé le Pouzin au prix de 300,000 fr. et muni cette usine d'un fonds de roulement pour une somme au moins égale, créé la mine de fer du Lac au prix de 860,000 fr., acheté la houillère de Lalle et des terrains adjacents, sans parler de ceux des deux rives de la Cèze qui nous étaient nécessaires. Nous y avons creusé trois puits munis de machines. Lalle nous coûte, à cette heure, 1 million 300,000 fr.

A la Voulte, à Terrenoire, à St-Julien, à Lorette, nous avons installé tout un système nouveau de machines, de chaudières, d'outillage, pour plus de 600,000 fr. Nous avons pris notre part dans Combelgol, pour un chiffre de 822,000 fr.... C'est un total de plus de 5,000,000, sans compter toutes les améliorations portées chaque année aux frais généraux. N'oubliant pas les besoins moraux des populations que la Providence vous a confiées, vous les avez dotées partout d'églises, de chapelles, d'écoles, d'hôpitaux, d'asiles, de caisses de secours; et pourtant vous n'êtes point endettés!..... Vous êtes libres de vos mouvements, et une crise financière vous trouverait à l'abri; des années de détresse, de bénéfices nuls, vous permettraient encore, comme en 1848, 1849 et 1850, de subsister, péniblement sans doute, mais enfin de subsister jusqu'à des temps meilleurs et sans ces surcharges d'intérêts et d'amortissement de plusieurs millions peut-être à servir, fâcheuse nécessité devant laquelle tant de Sociétés auraient à se résigner!

Persévérez, Messieurs, dans cette marche honorable et intelligente. L'année 1856, vous le voyez, a été encore pour nous une bonne année, et, si elle a été moindre que 1855, elle a été relativement meilleure, car les charges qui ont pesé sur notre industrie devaient affecter davantage ses résultats. Des efforts heureux ont donc neutralisé en partie les causes fâcheuses.

Maintenant, tout en faisant une large part au dividende à vous distribuer, conservez, en vue de l'avenir, une portion du bénéfice qui se présente. Vous y trouverez double profit, celui de pouvoir augmenter plus tard les dividendes des années suivantes qui seraient moindres, et celui de permettre à votre administration, pendant ces jours difficiles pour la vente et pour le crédit, de marcher sans crainte, avec une sorte d'indépendance, munie d'un fonds de roulement suffisant, maîtrisant dès-lors les transactions, au lieu d'accepter des lois onéreuses. C'est grâce à cet excellent système, constamment suivi par votre administration et auquel vous vous êtes sagement associés, que vous êtes arrivés à constituer votre grande entreprise sur un capital de 24 millions en actions, dégagé de tout emprunt.

Plusieurs actionnaires, même de ceux qui ne veulent point vendre leurs actions, s'étonnent et s'inquiètent parfois de la baisse de leurs titres. Votre administration est bien déterminée à ne rien faire pour agir sur les cours. C'est aux seuls actionnaires à examiner si, en raison des éléments de notre Compagnie, de ses résultats, de ses répartitions de dividendes, nos actions sont toujours classées à leur valeur réelle et à leur valeur relative. Cet examen leur dictera la conduite qu'ils doivent tenir; ils verront si leur intérêt bien entendu ne serait pas souvent, non-seulement de ne point vendre, mais d'acheter dans les moments où le cours semble soumis à une sorte de panique peu raisonnable.

Quoi qu'il en soit de cette idée, concluons, Messieurs, par ces deux mots que je serais heureux de vous voir adopter comme conséquence vraie de mon Rapport : il n'y a pas lieu d'être mécontent du passé, ni découragé pour l'avenir.

Après la lecture de ce rapport, M. le président prend la parole en ces termes :

Messieurs,

M. le syndic-gérant vient de porter à votre connaissance les résultats que nous avons obtenus pendant l'exercice de 1856. Sans être aussi satisfaisants que ceux de l'année précédente, la différence qui en résulte n'est pas de nature à vous faire concevoir des inquiétudes sur la situation de nos établissements.

Nous avons, Messieurs, à payer un tribut de regrets à la mémoire de M. le baron de Polinière, qui nous a été enlevé pendant l'année qui vient de finir. Il était membre du comité depuis près de douze ans, et actionnaire dès la fondation de la Société. Un grand nombre d'entre vous, Messieurs, ont pu apprécier comme nous les qualités éminentes qui le distinguaient, mais par-dessus tout son aménité et sa bienveillance. Le Comité perd en lui un de ses membres les plus dévoués et les plus assidus.

Vous aurez à pourvoir à son remplacement, qui sera le seul à opérer aujourd'hui. En effet, bien que les fonctions de M. Terret comme syndic expirent cette année, et qu'à ce titre un nouveau scrutin semblât nécessaire, vous vous rappelez que toute élection à ce sujet a été ajournée jusqu'à la conclusion de nos affaires touchant la fusion et les nouveaux statuts.

L'époque de ce renouvellement ne saurait être éloignée.

Messieurs, ainsi que M. le syndic-gérant vient de vous en instruire, nos bénéfices s'élèvent, pour l'exercice de 1856, à la somme de 3,004,600 22

Nous vous proposons, après mûr examen, de distribuer un dividende de 400 francs par action, soit pour 6,000 parts, 2,400,000 »

Et de porter au compte de réserve, 604,600 22

Somme égale, 3,004,600 22

C'est ici une question d'une grande importance, et sur laquelle nous appelons votre attention d'une manière toute spéciale. Notre fonds de réserve s'élevait l'année dernière à la somme de 575,723 83

Votre Comité vous propose d'en retrancher, comme amortissement des mines et usines de la Compagnie, ainsi que cela a été pratiqué l'an passé, la somme de 300,000 »

Ce qui le réduirait à 275,723 83

En y ajoutant, comme nous vous le proposons, 604,600 22

Notre fonds de réserve se trouverait porté à la somme de 880,324 05

Mais nous vous rappellerons, Messieurs, que, d'après l'article 38 de nos statuts, lorsque ce fonds dépasse 500,000 francs et reste sans emploi déterminé, l'assemblée générale peut ordonner la répartition de l'excédant entre les actionnaires, à titre de dividende. C'est donc, comme vous le voyez, un excédant de 380,000 francs dont vous pouvez disposer l'année prochaine pour accroître, s'il y a lieu, le dividende de l'exercice.

Digitized by Google

Nous pensons qu'en vue des difficultés éventuelles de crédit, comme aussi de mévente, qui peuvent surgir et qu'il est du devoir de votre Comité de ne jamais perdre de vue, vous jugerez à propos de conserver un fonds de roulement au moyen duquel nous puissions avoir toute indépendance et toute liberté pour nos transactions ou opérations quelconques.

C'est-à-dire, Messieurs, que notre situation financière, bonne du reste, doit, avant tout, être digne de l'importance de nos établissements, et cette importance s'accroit chaque jour. Ne nous en plaignons pas; mais aussi, gardons-nous de l'oublier, c'est notre intérêt à tous. Il semble inutile de nous étendre davantage sur ce sujet; nous avons foi en la sagesse de vos décisions.

Permettez-nous seulement d'ajouter, Messieurs, sans crainte d'être démentis comme sans présomption, que si notre Compagnie jouit d'un aussi haut crédit sur le marché français, elle le doit principalement à ces ressources financières dont nous vous entretenons en ce moment. Elles ont fait notre force dans les moments difficiles, et avoir eu le bonheur en diverses circonstances de vous faire adopter ces mesures, ce sera toujours pour votre comité, Messieurs, une récompense dont il sera fier!

Comme les années précédentes, le rapport de M. le syndic gérant sera imprimé. Nous croyons, en cela, nous rendre au vœu de la plupart des actionnaires.

Le dividende de 400 fr. serait payable en deux portions : 200 fr. au 30 juin, et 200 fr. au 31 décembre prochain; les promesses d'actions auraient la même somme à recevoir. Quant aux porteurs de coupures, ils recevraient un dixième de cette somme, soit 20 fr. chaque semestre.

Si, comme nous l'espérons, nous obtenions la sanction de nos statuts avant la fin de l'année, nous vous réunirions extraordinairement pour reconstituer l'administration.

En attendant, le comité vous propose, Messieurs, de continuer à notre honorable syndic gérant le traitement pour la fixation duquel les motifs vous ont été développés, et que vous avez adoptés l'année dernière. Il le mérite à tous égards.

Conséquemment, nous avons l'honneur de soumettre à votre approbation :

1° L'inventaire du 31 décembre 1856, soldant par un bénéfice de 3,004,600 22

2° Le transport à la réserve de 604,600 fr. 22 c.;

3° Le retranchement du compte de réserve d'une somme de 300,000 » pour amortissement.

4° La distribution d'un dividende de 400 fr. par action et promesse d'action, et de 40 fr. aux porteurs de coupures : le tout payable par moitié, le 30 juin et le 31 décembre de cette année;

5° Le maintien pour 1857 des honoraires de M. le syndic-gérant, tels qu'ils ont été fixés en 1856;

6° L'élection d'un nouveau syndic en remplacement de M. de Polinière, décédé.

Les propositions 1°, 3°, 5° sont successivement adoptées par l'assemblée sans discussion.

Les propositions 2° et 4° sont modifiées ainsi :

2° Le transport à la réserve sera de 304,600 f. 22 c.

4° Le dividende 1856 sera de 450 fr., répartis ainsi qu'il suit : aux propriétaires d'actions et porteurs de promesses, 200 fr. le 30 juin 1857, 200 fr. le 31 décembre 1857, 50 fr. le 30 juin 1858 ; — aux porteurs de coupures, le dixième de ces chiffres aux mêmes époques ;

6° M. Félix Jacquier fils est élu syndic en remplacement de M. de Polinière, décédé.

COMPAGNIE DES CHARBONNAGES BELGES.

RAPPORT

Du Conseil d'administration à l'assemblée générale ordinaire du 26 avril 1857.

Messieurs,

Avant de vous rendre compte des résultats de l'exercice 1856, nous croyons devoir revenir en peu de mots sur les prévisions qui vous ont été soumises lors de notre dernière assemblée générale.

Nous vous annoncions que les 14,900 obligations du chemin de fer de Mons à Hautmont, prix de notre chemin de fer de Saint-Ghislain, allaient nous être incessamment délivrées, et que nous en ferions immédiatement l'emploi que vous aviez indiqué.

En effet, dès le mois de mai, ces obligations nous ont été délivrées.

811 d'entre elles ont été remises à MM. Vifquain et Lavallée pour prix des 33 actions du chemin de Saint-Ghislain dont ils étaient restés propriétaires.

4,000 ont été attribuées aux actionnaires de la Compagnie des Charbonnages belges.

Et les 10,389 de surplus ont été destinées, ainsi que cela avait été entendu, tant au remboursement de la somme de deux millions que notre Compagnie devait à MM. de Rothschild frères, qu'aux dépenses faites et à faire pour la reprise de Grisœuil.

Une partie de ces dernières obligations a déjà été réalisée à de bonnes conditions; cette réalisation se continue, et au fur et à mesure de leur vente le prix reçoit les applications convenues.

Les travaux pour la reprise de Grisœuil se sont poursuivis sans relâche. La cheminée, les bâtiments de la pompe et ceux des chaudières sont entièrement terminés, et ceux des bâtiments du puits d'extraction sont aux trois quarts faits; trois chaudières sont montées, trois autres le seront incessamment.

Le cylindre de la machine d'exhaure et ses accessoires sont montés.

Les machines auxiliaires sont prêtes à fonctionner.

Les puits d'extraction et d'aérage sont creusés et maçonnés jusqu'à la profondeur : le premier de 95m,50, et le second de 85m,50.

Celui d'exhaure est creusé jusqu'à la profondeur de 100 mètres, dont 50 mètres sont maçonnés.

Pendant l'exécution de ces travaux, l'épuisement a continué et continue encore à se faire, par le puits Sainte-Victoire, au moyen de la pompe provisoire qu'on y a établie.

Les eaux sont actuellement à la profondeur de 145 mètres du sol au puits Sainte-Victoire, et à 107 mètres aux puits de Grisœuil ; elles descendent de 1m,50 en moyenne par semaine ; en sorte que, jusqu'à ce que la machine d'exhaure puisse fonctionner, c'est-à-dire jusqu'au mois de novembre prochain, le creusement des puits n'atteindra pas une profondeur supérieure à 145 mètres, et la mise en exploitation ne pourra avoir lieu que vers la fin de 1858, époque que nous avions déjà prévue à notre dernière assemblée générale.

Toutefois, Messieurs, les travaux ont été poursuivis et se poursuivront avec la plus grande activité : aussi la dépense faite jusqu'à ce jour s'élève-t-elle à la somme de 722,292 fr. 39 c.

Indépendamment de ces travaux, nous avons fait à nos autres établissements tous ceux que les circonstances nous ont permis d'exécuter, notamment au Grand-Trait ou n° 3 de l'Agrappe, dont l'enfoncement du nouveau puits a atteint la profondeur de 320 mètres, sur lesquels 20 mètres restent à maçonner.

Au n° 2, le guidonnage du puits et le nouveau cliquage viennent d'être achevés, en sorte que désormais l'extraction à ce puits se fera plus facilement et avec beaucoup plus d'économies, au moyen des cages prêtes à fonctionner.

A l'Escouffiaux nous avons également fait des travaux de premier établissement assez considérables, qui n'ont pas coûté moins de 150,000 francs, et qui ont notablement amélioré la situation de ce charbonnage.

Nous vous avions dit aussi, Messieurs, que nous espérions que le chemin de fer de Mons à Hautmont, qui doit procurer de nouveaux débouchés à nos produits, serait terminé vers la fin de 1857 ; aujourd'hui ces espérances sont encore mieux fondées, car elles reposent sur l'avancement des travaux de cette ligne et l'assurance qui nous est donnée chaque jour par les ingénieurs et entrepreneurs, qu'elle sera mise en exploitation avant la fin de l'année.

Enfin, Messieurs, nous avions prévu, pour 1856, des bénéfices supérieurs à ceux de 1855. En cela encore nos prévisions se sont réalisées.

En voici les résultats :

RÉSULTATS GÉNÉRAUX.

Le chiffre total des bénéfices de l'exercice s'élève à	1,518,337 fr.	00 c.
Celui des charges à	559,957	45
Le bénéfice final est donc de	958,389	55
Celui de l'exercice 1855 était de	740,497	09
Partant, il y a en faveur de 1856 une augmentation de bénéfice de	217,892	46

Ce résultat est d'autant plus satisfaisant que, non-seulement toute l'augmentation a été produite par les charbonnages, mais que dans le chiffre total des bénéfices, le chemin de Saint-Ghislain n a produit qu'une somme de 143,148 fr. 66 c., ainsi qu'on le verra ci-après, tandis qu'il avait contribué aux bénéfices de 1855 pour une somme de 285,592 fr. 92 c.

EXPLOITATION GÉNÉRALE.

Nos exploitations générales ont été, en 1856, de	3,297,362 hectol.
Elles ont été, en 1855, de	3,161,758
Nous avons donc extrait, pendant le dernier exercice, 135,604 hectol. de plus qu'en 1855, ci.	135,604

Cette augmentation est due tout entière à l'exploitation de l'Escouffiaux, ainsi qu'il va être dit ci-après.

EXPLOITATIONS PARTIELLES.

Agrappe.

Le puits n° 2 a presque constamment été en exploitation pendant le cours de cet exercice, aussi y a-t-on extrait	881,188 hectol.
Le puits n° 3 a subi plusieurs interruptions, notamment à cause de l'incendie qui a eu lieu au mois de juin dernier; ce puits a produit	605,530
Et le puits n° 5, qui a également eu de très-longs chomages, tant à cause de l'incendie qui s'est aussi manifesté dans les travaux que pour la réparation du puits, etc., a produit seulement	346,218
En tout	1,832,936
Nous avions extrait, en 1855	1,938,657
Notre extraction a donc été moindre, en 1856, de	105,721

Cette diminution est principalement due aux incendies qui ont eu lieu aux puits n°s 3 et 5.

Et cependant, Messieurs, grâce aux mesures aussi intelligentes qu'énergiques qui ont été prises dans ces circonstances, notamment au n° 3, nous avons pu, en concentrant l'incendie, reprendre l'extraction au bout d'un temps assez court et éviter un bien plus grand préjudice que celui que nous avons éprouvé.

Aussi nous vous prions de vous joindre à nous pour féliciter ici M. Delsaux, notre ingénieur, pour l'intelligence, le sang-froid et le courage dont il a fait preuve dans cette circonstance en se mettant à la tête des ouvriers courageux et dévoués qui ont exécuté des travaux véritablement très-dangereux; et pour remercier notre collègue, M. Imbault, administrateur gérant, de l'exemple qu'il a su donner à tous en se portant et se tenant courageusement au poste le plus périlleux, malgré les instances et les avertissements de M. Delsaux, qui lui disait, ainsi qu'il vient à l'instant de le répéter devant vous : Comme ingé-

Digitized by Google

nieur, je dois me mettre à la tête des ouvriers, et les conduire où le danger nous appelle : c'est mon devoir ; mais ce n'est pas votre devoir d'administrateur de vous tenir à l'orifice d'un puits, quand une explosion y est imminente. Et M. Imbault resta à l'orifice du puits, sans consentir à s'en écarter, et M. Delsaux, à la tête de ses vaillants ouvriers, y descendit, et parvint à circonscrire l'incendie et en diriger les effets.

Malgré ces fâcheux accidents, les bénéfices de cette exploitation se sont élevés à 286,780 05

Mais pour mieux se rendre compte du véritable résultat de cette extraction, il faudrait ajouter à ce chiffre les 207,923 fr. 58 c. de bénéfices faits sur les cokes fabriqués avec des charbons de l'Agrappe, 207,923 58

On aurait alors sur l'exploitation un bénéfice de 494,703 63

Et si on ajoute encore à cette somme les bénéfices réalisés par la fabrication faite dans les fours de Saint-Ghislain avec des charbons de l'Escouffiaux, bénéfices qui ont toujours été portés au compte de l'Agrappe, soit 101,842 74

On aura le bénéfice total porté au bilan, soit 596,546 37

Escouffiaux.

Les puits n°s 1 et 5 de ce charbonnage ont été presque constamment en exploitation pendant le cours de cet exercice.

Nous avons, en conséquence, extrait au n° 1, 628,515h^ls^.
Et au puits n° 5, 687,370
Quant à Saint-Antoine, ou n° 7, il a été en chômage une grande partie de l'année, à cause de l'enfoncement et de la réparation du puits, et on n'y a tiré que 148,511

Ensemble, 1,464,426

Nous avions extrait, en 1855, 1,223,101

Différence en faveur de 1856, 241,325

Les bénéfices résultant de cette extraction se sont élevés à 301,147 11

Et si nous faisions ici le même rapprochement que nous avons fait pour l'Agrappe, en ajoutant les bénéfices des cokes faits à Saint-Ghislain avec les charbons de l'Escouffiaux, 101,842 74

Nous aurions un bénéfice de 402,989 85

à peu près égal à celui de l'Agrappe.

FABRICATION DU COKE.

La totalité des cokes fabriqués tant à Frameries qu'à Noirchain avec des charbons de l'Agrappe, s'est élevée à 61,650,680 kilogrammes qui ont employé 1,251,336 hectolitres de charbons et qui ont donné un bénéfice de 207,923 58

Les cokes fabriqués à Saint-Ghislain avec des charbons de l'Escouffiaux, se sont élevés à 20,931,700 kilogrammes qui ont employé 354,171 hectolitres de charbon, et ont donné un bénéfice de 101,842 74

Ensemble, 309,766 32

CHEMIN DE SAINT-GHISLAIN.

Le chemin de fer de Saint-Ghislain ayant été remis à la Société du chemin de fer de Mons à Hautmont le 1er mars 1856, l'exploitation des deux premiers mois de l'année seulement s'est faite pour le compte de la Compagnie des Charbonnages belges, et a produit 52,097 fr. 48 c. Mais d'après le compte de liquidation qui a été fait de ladite Société, ce bénéfice s'est trouvé réduit à la somme de 26,643 fr. 66 c., qui est entrée dans le résultat général du bilan de la Compagnie des Charbonnages belges, ainsi que les intérêts à 5 0/0 du prix de ce chemin, du 1er mars au 1er juillet dernier, et les coupons échus le 1er janvier aussi dernier des obligations de Mons à Hautmont dont nous étions encore en possession ledit jour 1er janvier.

RÉSULTATS DE L'EXERCICE.

Bénéfices.

Agrappe, exploitation et coke (fabrication et vente),		496,803 63
Escouffiaux, exploitation et coke (fabrication et vente),		470,206 22
Reliquats des produits du chemin de Saint-Ghislain,		26,643 66
A déduire solde final du compte :		
Intérêts et frais de négociations	11,581 93	
Frais généraux à Paris,	1,912 27	13,494 20
Bénéfices nets,		978,159 31
Emploi de ces bénéfices :		
Amortissement,	6,913 93	
Fonds de réserve,	94,247 86	
Intérêt 5 0/0 aux actionnaires	500,000 »	601,161 79
Reste net,		376,997 52
Si on ajoute encore aux actionnaires 1 0/0 de dividende,		100,000 »
Il restera en bénéfices disponibles,		270,997 52

Laquelle somme représente à peu près exactement l'importance des sommes immobilisées en 1856 en travaux d'amélioration, construction et établissement d'un ventilateur, augmentation du matériel de service, paiement pour les actions de Bisvia, etc., soit 292,412 15

Dans cet état de choses, en raison des circonstances actuelles du commerce et en présence des dépenses que nous allons être obligés de faire incessamment pour le raccordement de nos fosses de l'Agrappe, ainsi que celles des travaux d'amélioration que nous devons continuer à faire pour assurer l'avenir, et les éventualités qui sont inhérentes à nos grands travaux de Grisœuil, nous avions d'abord pensé qu'il serait sage de vous proposer de ne distribuer aux actionnaires qu'une somme de 500,000 fr., soit 5 0/0 du capital nominal des actions qui a été maintenu dans son intégralité (soit à 500 fr.), malgré la délivrance des obligations de Mons à Hautmont. Toutefois, après un mûr examen de la question, nous avons cru pouvoir vous proposer de distribuer 6 0/0, soit 660,000 fr. ou 30 fr. par action.

En résumé, Messieurs, la situation de nos établissements est devenue chaque année de plus en plus favorable en raison des travaux d'amélioration que nous y avons faits successivement autant que notre situation financière nous l'a permis.

Nous poursuivrons autant que possible ce système avec persévérance, parce qu'il est, selon nous, le seul qui nous assure, pour le présent et pour l'avenir, la marche régulière et lucrative de nos exploitations, à l'aide de laquelle nous espérons parer en grande partie aux inconvénients de la crise commerciale qui se fait d'autant plus sentir aujourd'hui, qu'elle s'aggrave encore par une concurrence effrénée qui amène une baisse de prix désordonnée dans laquelle nous serons entraînés malgré nous, et qui diminuera nécessairement les légitimes bénéfices sur lesquels nous étions en droit de compter cette année.

Loin de nous décourager, cette lutte excite notre zèle, et, nous vous le répétons, Messieurs, nous espérons, à force de soins et d'activité, arriver à contrebalancer, en grande partie au moins, le préjudice que peuvent nous causer la crise et la concurrence qui nous menacent et qui, nous l'espérons, ne seront que momentanées.

Les travaux les plus urgents à exécuter actuellement, indépendamment de ceux du fond proprement dits, sont ceux de l'achèvement du nouveau puits du Grand-Trait ou n° 3 de l'Agrappe dont le devis s'élève à la somme de 132,000 fr., y compris les bâtiments, machines et accessoires, appareils de lavage, etc., ainsi que le raccordement des fosses de l'Agrappe avec le chemin de Mons à Hautmont dont le devis s'élève également à la somme de 160,000 fr.

Dans cet état de chose, Messieurs, le Conseil a l'honneur de vous proposer d'approuver les mesures qu'il a cru devoir prendre et de décider qu'un dividende de 30 fr. par action sera distribué aux actionnaires et payé en deux moitiés de 15 fr. chacune : la première à partir du 15 juin prochain contre le coupon n° 7, et la deuxième à partir du 15 novembre prochain contre le coupon n° 8 desdites actions.

Nous ne terminerons pas ce rapport sans vous dire un mot des charbonnages de Jolimet et Roinge dont nous avons fait l'acquisition, non pour redire ici les motifs qui nous ont portés à faire cette acquisition, nous vous les avons indiqués dans notre rapport à l'assemblée générale extraordinaire qui vient d'avoir lieu, et à laquelle vous assistiez tous, Messieurs. Nous nous bornerons seulement à vous faire remarquer que si déjà la situation de notre Société est satisfaisante au moyen des améliorations constantes que nous avons apportées dans nos exploitations actuelles, elle deviendra nécessairement très-florissante alors que les travaux de Grisœuil et ceux de Jolimet et Roinge seront terminés, et que les exploitations combinées de ces concessions seront en activité, c'est-à-dire vers la fin de l'année 1858.

CANALISATION DE L'ÈBRE.

Assemblée générale des actionnaires.

Messieurs,

Le Conseil d'administration remplit aujourd'hui un devoir, qui est en même temps pour lui une satisfaction, en se présentant devant MM. les actionnaires, pour leur rendre compte de sa gestion depuis le 5 juillet dernier, jour de la clôture des séances de l'assemblée générale de l'année passée.

Cette période assez courte a vu néanmoins résoudre des questions graves et délicates qui affectaient profondément les intérêts et l'avenir de la Compagnie, et qui par conséquent ont dû appeler toute l'attention du Conseil, appliqué sans relâche à leur donner la solution la plus avantageuse.

La plus importante de ces questions, et celle qui, par suite, a été traitée avec le plus de soin et de persévérance ainsi qu'avec la sévérité et la rectitude qu'exigent les intérêts sociaux, est celle du traité passé avec M. Hubert Debrousse, l'entrepreneur des travaux.

MM. les actionnaires connaissent le traité passé, le 5 juillet 1856, avec l'autorisation de l'assemblée générale, entre ledit entrepreneur général et l'administration de la Compagnie. Aux termes de ce traité, qui déclare résilié le contrat primitif en ce qui touche les travaux de la partie haute, soit depuis la Magdalena jusqu'à Saragosse, M. Debrousse s'engageait à livrer pour le 1er novembre, complétement terminés et en état d'être ouverts à la navigation, les travaux compris entre Mequinenza et la mer. La sanction de cet engagement, en cas de non exécution dans le délai fixé, était que M. Debrousse lui-même s'imposait la résiliation totale du traité, et perdait les bénéfices qui lui seraient revenus, à dire d'arbitres, pour les travaux déjà éliminés de son acte primitif, c'est-à-dire pour les travaux de la partie haute.

Il serait long et fastidieux pour MM. les actionnaires d'entreprendre l'exposé minutieux des difficultés et des retards que le Conseil a rencontrés quand il a eu à se faire faire la remise des travaux de la partie haute, et des dispositions que la Compagnie se vit obligée d'adopter pour l'exécution de cette mesure, qui n'a pu être effectuée qu'au mois de septembre. Qu'il vous suffise de savoir que pour en venir là, force a été d'ordonner, à la date du 10 août, la suspension de toute remise de fonds destinés à ces travaux, et de rendre l'entrepreneur strictement responsable de tous les événements qui pourraient survenir dans le cas où les travaux seraient arrêtés, et les ouvriers renvoyés des chantiers où ils trouvaient leur subsistance.

En même temps que le Conseil se préparait, en vertu de la résiliation, à prendre possession des travaux de la partie haute, il s'appliquait avec un soin tout particulier à faire régner la plus grande activité

Digitized by Google

dans ceux de la partie basse. Mais avant tout, et pour savoir jusqu'à quel point on pouvait continuer à remettre des fonds à l'entrepreneur général, il s'appliqua à se rendre compte, avec le plus grand soin, de la situation économique de celui-ci vis-à-vis de la Compagnie. Afin d'écarter tout prétexte de dissentiment et de contestation sur le plus ou moins de valeur des travaux exécutés et de ceux à exécuter encore, le Conseil crut devoir prendre pour base de ses calculs l'hypothèse qu'on allouerait à l'entrepreneur général tout ce qui aurait à lui revenir, s'il livrait les travaux terminés jusqu'à Mequinenza.

D'après ces calculs, l'entrepreneur se trouvait déjà, le 5 août 1856, avec un découvert de 22,166 réaux 64. Dans un tel état de choses, le Conseil jugea qu'il était avant tout de son devoir de s'assurer si l'entrepreneur était en mesure de terminer les travaux à l'aide de ses propres deniers, et s'il acceptait le résultat de l'état dressé par l'ingénieur en chef, en vertu des instructions qui lui avaient été données. Sans donner une réponse catégorique sur le premier point, l'entrepreneur répondit sur le second en produisant de nouveaux calculs suivant lesquels, loin de se trouver en découvert, il prétendait qu'il lui restait à percevoir 4,411,906 réaux 88. M. l'ingénieur Legros, le 6 septembre 1856, démontra combien ces calculs manquaient de fondement.

Si de graves considérations n'avaient dans ce cas retenu le Conseil, la justice et le droit lui conseillaient la suspension immédiate de toute remise de fonds à M. Debrousse et de demander immédiatement aux tribunaux l'annulation de son traité. Mais comme cela eût entraîné la paralysation complète des travaux, précisément à l'époque la plus favorable à leur avancement, et qu'en outre l'entrepreneur s'en pouvait faire une arme, en prétextant qu'on manquait à l'engagement contracté le 5 juillet, le Conseil, animé du désir d'éviter les préjudices qui auraient pu s'ensuivre pour la Compagnie, voulut laisser M. Debrousse en position de remplir les conditions dudit traité, et, déterminé par les considérations qui ressortent du procès-verbal du 21 septembre 1856, il décida que des avances de fonds continueraient à être faites à l'entrepreneur général.

La Compagnie, on le voit, n'a rien négligé pour que les travaux fussent poursuivis avec l'activité nécessaire, et elle n'a rien négligé, en ce qui dépendait d'elle, pour qu'ils fussent achevés dans le délai fixé, tout en veillant à ce que les constructions fussent exécutées avec la solidité et le goût qu'imposaient les règles de l'art et les prescriptions du projet. Dans ce but, et pour ce qui le concerne, le Conseil n'a cessé d'envoyer à son ingénieur en chef des instructions énergiques et répétées, surtout en ce qui concerne la surveillance des travaux, et à leur bonne et solide exécution. Il aura plus loin l'occasion de mentionner toutes les résolutions prises à cet égard.

Pour le moment qu'il lui suffise de dire que, dès le mois de septembre, craignant que les conditions mentionnées ci-dessus ne fussent pas remplies et que les travaux ne fussent pas suffisamment poussés, il décida qu'une commission composée de MM. les membres Eugène Duclere, Pedro Miranda, accompagnés du secrétaire général de la Compagnie, M. Eduardo de Carer, ferait sur les lieux une tournée d'inspection. Le rapport du 10 octobre, signé par M. Miranda, démontre que les craintes du Conseil n'étaient pas sans fondement.

Aussitôt après le retour de M. Miranda à Madrid, le Conseil reçut sous la date du 13 octobre une communication du fondé de pouvoir de l'entrepreneur général, qui demandait qu'on lui accordât une nouvelle prorogation de quelques jours. Le Conseil d'administration aurait manqué à son devoir et à la confiance que MM. les actionnaires ont placé en lui si, dépassant ses pouvoirs et modifiant un traité approuvé par l'assemblée générale, il avait consenti à cette nouvelle prorogation. Il transmit donc, le 19 du même mois, une réponse négative, et décida qu'il enverrait encore à Tortosa une autre commission prise dans son sein, afin que si au 1er novembre l'entrepreneur n'avait pas rempli la condition du traité du 5 juillet, la Compagnie prît les travaux à charge, sauf à appeler l'entrepreneur devant les tribunaux, s'il y avait lieu. En même temps il se présenta devant le gouvernement de Sa Majesté.

Il lui rendit compte de ce qui s'était passé, et le 30 octobre se réunirent à Tortosa M. le gouverneur de la province, M. l'ingénieur inspecteur et M. le contrôleur conjointement avec le membre délégué du Conseil, M. Pedro Miranda, et le secrétaire général de la Compagnie.

L'entrepreneur, qui se montrait disposé à remettre volontairement et amiablement les travaux, fit diverses propositions que le membre délégué regarda comme inadmissibles, et après avoir proposé la rédaction d'un procès-verbal de remise qui ne fut pas acceptée par l'entrepreneur, il s'adressa au tribunal de première instance, pour obtenir que la Compagnie fût mise en possession des travaux et du matériel existant.

Le juge prononça dans ce sens, et la Compagnie ayant pris possession légale le 3 dudit mois, l'entrepreneur et la Compagnie s'entendirent sur la manière de dresser les inventaires du matériel, des machines et des approvisionnements en état d'être reçus, ainsi que le métré des travaux à exécuter, au moment de la remise. Le juge ordonna de son côté la rédaction d'une note descriptive et détaillée des ouvrages, sans relation au traité. Cette note n'a pu être formulée immédiatement par suite de l'appel interjeté par M. Debrousse près la cour de Barcelone, qui, par arrêt du 2 avril dernier, a confirmé avec dépens le jugement de première instance du 13 décembre.

Cependant le gouvernement de S. M., sur le vu d'un rapport de M. l'ingénieur inspecteur qui a visité les travaux précisément à l'époque où la Compagnie en prenait possession, a cru devoir publier dans la *Gaceta* du 7 janvier dernier une ordonnance royale de laquelle on pourrait, à la première lecture, conclure que la Compagnie a montré de la négligence sur un point aussi important que l'est pour son avenir la bonne exécution des travaux. Le Conseil s'empressa de démontrer à M. le ministre de fomento que, pour ce qui le concernait, il n'avait jamais cessé de prendre toutes les mesures qui étaient en son pouvoir, eu égard au caractère spécial du traité relatif aux travaux, pour en prévenir la mauvaise construction ; mais il manquerait à son devoir le plus impérieux si, sur un point d'un si haut intérêt, il ne se justifiait pas devant MM. les actionnaires. Pour cela, il lui suffira de s'en référer aux onze lettres adressées à son ingénieur, du 17 août au 22 décembre, et aux deux mémoires adressés au ministre de fomento, le 23 septembre et le 13 décembre. Ils prouvent d'une manière bien évidente que ce n'est pas le défaut de précautions ni d'ordres répétés et bien explicites transmis à l'ingénieur en chef qui a pu causer les malfaçons que le Conseil déplore, auxquelles il a en temps utile tenté par tous les moyens possibles de mettre un terme, et qu'il aura d'ici à peu de temps complétement et totalement réparées. A cet effet, l'ingénieur-directeur s'est entendu avec l'ingénieur chef du district de Tarragona, inspecteur des travaux.

Quoique jusqu'à présent il n'ait pas encore été possible de fixer d'une manière définitive la situation économique de l'entrepreneur général vis-à-vis de la Compagnie, le Conseil d'administration a cru ne devoir lui allouer absolument aucun à-compte pour travaux exécutés jusqu'à ce qu'on voie clairement quels sont les travaux susceptibles d'être reçus et ceux qui doivent être refusés. De l'état de situation qui a été dressé dans la supposition que tous les travaux de la partie basse seraient terminés, il résulte que M. Debrousse est à découvert de 4,361,486,03 réaux de vellon, d'où il aura à déduire la valeur de son matériel dont il a fait la remise. En revanche, il faudra grossir le montant des ouvrages qui restent à construire, celui des ouvrages à réparer ou à reconstruire à nouveau, et la valeur des expropriations de terrains et des indemnités pour dommages causés qui n'ont pas été payées par lui ; le tout cependant en lui tenant compte, ainsi qu'il est juste, des sommes qui doivent lui être allouées pour les travaux qu'il justifiera n'être pas compris dans le traité primitif. Tout cela ne pourra être définitivement arrêté et il ne pourra être procédé à la liquidation finale jusqu'à ce que les ingénieurs du gouvernement aient désigné les ouvrages à réparer.

Le Conseil néanmoins, présumant que la somme à laquelle s'élève aujourd'hui la garantie fournie par M. Debrousse ne doit pas atteindre à celle dont il serait reconnu définitivement débiteur envers la Compagnie, a introduit devant le tribunal de première instance de Tortosa une demande tendant à obtenir la retenue préventive de toutes les valeurs que possède M. Debrousse, soit comme actionnaire, soit comme particulier.

Ces explications données amplement sur tout ce qui se rapporte au traité passé pour les travaux avec M. Debrousse, le Conseil a fait faire connaître les mesures qu'il a prises de son côté pour obtenir la plus grande rapidité possible dans l'exécution des travaux qui sont restés à la charge de la Compagnie par suite du traité du 5 juillet.

Le Conseil a voulu, dès le début, imprimer une impulsion vigoureuse aux travaux. A cet effet, et après avoir adopté diverses résolutions tendant à laisser l'ingénieur en chef libre de se consacrer assidûment et sans aucune autre occupation à la partie technique, il lui a recommandé de s'appliquer sans relâche à l'étude définitive des projets relatifs aux travaux de la partie haute, qu'il se proposait de mettre en adjudication par parties, dans la croyance que ce système est plus profitable aux intérêts sociaux. Pour que les travaux ne souffrissent pas d'interruption, il a aussi ordonné que les sous-entrepreneurs de M. Debrousse continuassent à en être chargés, en leur faisant ratifier leurs contrats par un acte authentique.

Malgré ces dispositions, et quand le Conseil espérait que les travaux en recevraient une impulsion vigoureuse, il eut le regret de voir s'élever une complication qui, forcément, devait aboutir à une solution radicale.

L'ingénieur en chef crut qu'il y avait lieu pour lui de donner sa démission. Le Conseil d'administration l'accepta, et décida qu'en attendant la nomination de la personne qui serait appelée à remplacer définitivement cet ingénieur, M. Aymard, l'ingénieur ordinaire, remplirait provisoirement ses fonctions.

M. Job, ingénieur-inspecteur-arbitre, ayant en même temps donné sa démission, il était de la plus haute importance de nommer un nouvel ingénieur qui, à une capacité reconnue, unît l'expérience nécessaire pour diriger des travaux aussi considérables que ceux du l'Ebre, l'énergie et la force de caractère indispensables pour se faire respecter de tous ses subalternes, et l'esprit de prudente économie également indispensable aux hommes qui ont à remplir des fonctions si délicates.

En conséquence, sur la proposition de la section de Paris, et d'accord avec elle, attendu les précédents distingués de M. Carvallo, ingénieur des ponts et chaussées de France, le Conseil résolut, le 26 janvier dernier, de le nommer directeur de la Compagnie.

M. Carvallo, en notifiant qu'il acceptait ces fonctions, pénétré de la responsabilité qui pesait sur lui, indiqua qu'il serait utile de lui donner d'amples pouvoirs et toute la liberté d'action nécessaire pour la direction pratique et administrative de l'entreprise. Les autres conditions proposées par M. Carvallo relativement à ses honoraires et émoluments sont celles généralement admises en France et en Angleterre à l'égard des ingénieurs haut placés et en réputation. Le Conseil d'administration n'a donc pas hésité à les admettre, convaincu comme il l'est que le premier intérêt de la Compagnie est qu'une rapide exécution des travaux, la solidité des constructions faites conformément aux bonnes conditions de l'art et avec l'économie que comportent leur décoration et leur solidité, se concilient avec l'achèvement prochain des travaux, que l'on peut sans crainte déclarer les plus importants qui s'exécutent en Espagne, et ceux qui demandent le plus de soin dans l'exécution.

Ces propositions ayant été, comme on l'a dit, acceptées par le Conseil, M. Carvallo passa en Espagne vers le milieu du mois de février, et dans le peu de temps qui s'est écoulé, après avoir reconnu l'Ebre de Saragosse à la mer, il a inspecté minutieusement, à trois reprises différentes, les travaux en cours d'exécution, et les deux dernières fois en compagnie de M. l'ingénieur inspecteur du gouvernement.

Dans le rapport ci-joint est décrit avec toute la clarté et l'étendue que peuvent désirer MM. les actionnaires l'état des travaux, et ce qui manque pour les déterminer. On y désigne ceux que devait achever l'ex-entrepreneur général dans la partie basse, et le plan de campagne pour les travaux à exécuter cette année dans la partie haute. Ce rapport indique aussi la pensée de l'ingénieur en chef au sujet de l'ensemble des travaux jusqu'à Saragosse ; il fait mention des divers règlements et instructions que M. l'ingénieur directeur a rédigés pour la complète organisation de tous les services, et qui ont été récemment approuvés par le Conseil d'administration.

Digitized by Google

La simple lecture de ce rapport, pour l'intelligence duquel on joint ici un plan général de la vallée de l'Ebre depuis Saragosse jusqu'à la mer, démontrera mieux que tous les éloges possibles le zèle, l'intelligence et l'activité laborieuse avec lesquels M. Carvallo s'acquitte des fonctions qui lui sont confiées, et tout ce que la Compagnie peut et doit espérer des lumières et du concours d'un ingénieur si distingué.

On a déjà soumis ces travaux aux épreuves indispensables. A cet effet, dès le commencement de mars, on a rempli le canal d'alimentation dans toute son étendue, ainsi que celui de San-Carlos, dont on renforce les digues et pierrés.

Quelques voyages d'observation et d'essai ont déjà été faits jusqu'à Mequinenza, où le vapeur *Cinca* a remonté pour la première fois le 24 mars. Une ordonnance royale du 25 du mois passé, expédiée par le ministre de fomento, ayant autorisé l'*abanderamiento* des vapeurs, le Conseil éprouve la bien vive satisfaction d'annoncer à MM. les actionnaires que si, au moment où ils liront ce compte-rendu, la reconnaissance et les épreuves que MM. les ingénieurs du gouvernement ont commencé le 12 à pratiquer sur les travaux, sont terminées et suivies de l'acceptation provisoire, comme il faut l'espérer, sauf les réparations ou améliorations nécessaires pour les ouvrages antérieurement construits par l'entrepreneur général, l'exploitation aura déjà commencé.

Dans cette prévision, l'ingénieur-directeur, d'accord avec le chef d'exploitation, et conformément aux dispositions arrêtées antérieurement par le Conseil, a envoyé le projet complet de tarifs que le gouvernement de S. M. a approuvé par ordonnance royale.

En outre, M. l'ingénieur-directeur a proposé, et le Conseil a approuvé le règlement de comptabilité spéciale de l'exploitation. Les tableaux et autres pièces annexés à ce règlement démontrent la simplicité du mécanisme de ce service. En même temps, il donne la sécurité la plus complète sur la perception de ses produits, sur leur rentrée immédiate dans la caisse centrale ; il assure le contrôle le plus sévère et le plus minutieux sur toutes les opérations, et, par le système de tenue de livres, il permet de connaître les recettes de chaque station par année, par mois, par semaine et même par jour, relativement à l'unité kilométrique.

(*La suite prochainement.*)

PAQUEBOTS TRANSATLANTIQUES.

Loi qui autorise M. le ministre des finances à s'engager, au nom de l'Etat, au paiement d'une subvention pour l'exploitation de trois lignes de correspondance, au moyen de paquebots à vapeur, entre la France et l'Amérique.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français, à tous présents et à venir, salut :

Avons sanctionné et sanctionnons, promulgué et promulguons ce qui suit :

LOI.

(Extrait du procès-verbal du Corps législatif).

Le Corps législatif a adopté le projet de loi dont la teneur suit :

Art. 1er. Le ministre des finances est autorisé à s'engager, au nom de l'Etat, au paiement d'une subvention annuelle qui ne pourra, dans aucun cas, excéder la somme de quatorze millions (14,000,000 fr.), pour l'exploitation de trois lignes de correspondance, au moyen de paquebots à vapeur, entre la France et :

1° New-York ;
2° Les Antilles, le Mexique, Aspinwal et Cayenne ;
3° Le Brésil et Buenos-Ayres.

Art. 2. Cette subvention ne pourra être accordée pour plus de vingt années consécutives ; elle courra à partir de l'époque qui sera déterminée par le cahier des charges.

Art. 3. Des décrets insérés au *Bulletin des Lois* détermineront le prix du port des lettres, journaux, gazettes et imprimés de toute nature qui seront transportés par les paquebots français transatlantiques.

Délibéré en séance publique, à Paris le 27 mai 1857.

(Extrait du procès-verbal du Sénat).

Le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi qui autorise le ministre des finances à s'engager, au nom de l'Etat, au paiement d'une subvention qui ne pourra excéder quatorze millions (14,000,000 fr.), pour l'exploitation de trois lignes de correspondance, au moyen de paquebots à vapeur, entre la France et l'Amérique.

Délibéré et voté en séance, au palais du Sénat, le 9 juin 1857.

Mandons et ordonnons que les présentes, revêtues du sceau de l'Etat et insérées au *Bulletin des lois*, soient adressées aux cours, aux tribunaux et aux autorités administratives, pour qu'ils les inscrivent sur leurs registres, les observent et les fassent observer, et notre ministre secrétaire d'Etat au département de la justice est chargé d'en surveiller la publication.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 17 juin 1857.

SOUS-COMPTOIR DES ENTREPRENEURS.

Loi relative au sous-comptoir des entrepreneurs de bâtiments.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, empereur des Français, à tous présents et à venir, salut :

LOI.

(Extrait du procès-verbal du Corps législatif.)

Le Corps législatif a adopté le projet de loi dont la teneur suit :

Article unique. La garantie destinée, aux termes de l'art. 5 du décret du 4 juillet 1848, à couvrir vis-à-vis le Comptoir d'escompte et la Banque de France, les pertes résultant des opérations du sous-comptoir des entrepreneurs de bâtiments, est restreinte à deux millions cinq cent mille francs (2,500,000 fr.) et maintenue pendant dix ans.

Cette garantie ne pourra être invoquée qu'après l'épuisement complet de la réserve et du fonds social.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 14 mai 1857.

(Extrait du procès-verbal du Sénat.)

Le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi qui restreint à deux millions cinq cent mille francs (2,500,000 fr.) et maintient pendant dix ans la garantie donnée au Comptoir d'escompte et à la Banque de France, pour les pertes résultant des opérations du sous-comptoir des entrepreneurs de bâtiments.

Délibéré et voté en séance, au palais du Sénat, le 29 mai 1857.

Mandons et ordonnons que les présentes, revêtues du sceau de l'Etat et insérées au *Bulletin des lois*, soient adressées aux cours, aux tribunaux et aux autorités administratives, pour qu'ils les inscrivent sur leurs registres, les observent et les fassent observer, et notre ministre secrétaire d'Etat au département de la justice est chargé d'en surveiller la publication.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 6 juin 1857.

NAPOLEON.

Décret de prorogation.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des finances ;

Vu les décrets des 7 et 8 mars 1848, relatifs aux comptoirs d'escompte, et le décret du 24 du même mois concernant les sous-comptoirs de garantie ;

Vu la loi du 10 juin 1853, relative à ces divers établissements ;

Vu le décret du 4 juillet 1848, qui a autorisé le ministre des finances à garantir, au nom de l'Etat, vis-à-vis le Comptoir d'escompte de Paris et la Banque de France, toutes les opérations du sous-comptoir des entrepreneurs de bâtiments jusqu'à concurrence d'une somme de 4,500,000 francs ;

Vu la loi du 6 juin 1857, qui restreint cette garantie à 2,500,000 francs et la maintient pendant dix années ;

Vu l'avis de la chambre de commerce de Paris et celui de la commission municipale de la même ville ;

Vu les articles 29 à 37, 40 et 45 du Code de commerce ;

Notre Conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. La durée de la Société anonyme formée à Paris pour l'administration du sous-comptoir des entrepreneurs de bâtiments est prorogée pour dix années.

La Société continuera, aux termes de la loi du 10 juin 1853, à profiter du bénéfice des dispositions des articles 9 et 10 du décret du 24 mars 1848 et de l'alinéa deuxième de l'article 2 du décret du 23 août de la même année.

Art. 2. Sont approuvés les nouveaux statuts de ladite Société, tels qu'ils sont contenus dans l'acte passé, le 3 juin 1857, devant Me Cottin et son collègue, notaires à Paris, duquel acte une expédition en forme restera annexée au présent décret.

Art. 3. La présente autorisation pourra être révoquée en cas de violation ou de non-exécution des statuts, sans préjudice des droits des tiers.

Art. 4. La Société sera tenue de publier tous les mois sa situation dans les journaux d'annonces judiciaires du département de la Seine.

Elle remettra un relevé de cette situation au ministre des finances, au préfet de la Seine, au préfet de police, à la chambre de commerce de Paris et au greffe du tribunal de commerce de la Seine.

Art. 5. La Société devra, en outre, fournir au ministre des finances, sur sa demande ou à des époques par lui déterminées, des états présentant la situation de la caisse, du portefeuille et des comptes, ainsi que le mouvement des opérations.

Art. 6. La gestion de la Société pourra être soumise à la vérification des délégués du ministre des finances toutes les fois que celui-ci le jugera convenable. Il sera donné à ces délégués communication des registres des délibérations, ainsi que de tous les livres, souches, comptes, documents et pièces appartenant à la Société. Les valeurs de caisse et de portefeuille leur seront également représentées.

Art. 7. Notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des Lois*, au *Moniteur* et dans les journaux d'annonces judiciaires du département de la Seine.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 13 juin 1857.

Loi qui autorise les Sociétés anonymes et autres associations commerciales, industrielles ou financières, légalement constituées en Belgique, à exercer leurs droits en France.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, empereur des Français, à tous présents et à venir, salut :

Avons sanctionné et sanctionnons, promulgué et promulguons ce qui suit :

LOI.

(Extrait du procès-verbal du Corps législatif.)

Le Corps législatif a adopté le projet de loi dont la teneur suit :

Art. 1er. Les sociétés anonymes et les autres associations commerciales, industrielles ou financières qui sont soumises à l'autorisation du gouvernement belge, et qui l'ont obtenue, peuvent exercer tous leurs droits et ester en justice en France, en se conformant aux lois de l'Empire.

Art. 2. Un décret impérial, rendu en conseil d'Etat, peut appliquer à tous autres pays le bénéfice de l'article premier.

(Extrait du procès-verbal du Sénat.)

Le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi qui autorise les Sociétés anonymes et autres asso-

Digitized by Google

alors à une fusion très-peu avantageuse? Tout était péril pour nous. Si la Compagnie du Nord venait à exécuter prochainement la ligne de Laon à la frontière de Belgique, qui est comprise éventuellement dans son réseau, ne rencontrerions-nous pas là une nouvelle concurrence qui, nous trouvant réduits à nos seules forces, serait très-dommageable pour nos intérêts?

Enfin, Messieurs, il ne faut pas se le dissimuler, le temps des petites Compagnies est passé. Le gouvernement a définitivement adopté le système des grands réseaux, et a sagement, selon nous, concentré l'industrie des chemins de fer en un petit nombre de Compagnies entre lesquelles il a partagé le territoire par grandes zones, partage qui met cette industrie à l'abri des concurrences multipliées, et leur permet, certaines qu'elles sont de leur avenir, de pourvoir avec sécurité et intelligence à tous les besoins du public. Ces vastes organisations, loin de nuire au pays par leur monopole, lui assurent mieux que des associations isolées, pauvres et rivales, tous les avantages d'une intelligente exploitation.

Dans un pareil système, l'existence des petites Compagnies est nécessairement très-compromise, placées qu'elles sont entre les grandes, qui peuvent les écraser, et le gouvernement, peu disposé à les soutenir, parce qu'elles contrarient ses vues.

C'est là ce qu'une administration prévoyante devait comprendre, et ce sont tous ces motifs réunis qui nous ont fait penser qu'il n'y avait rien de plus avantageux pour vous que de vous réunir à la Compagnie de l'Est, aux conditions que nous allons vous dire.

Aux termes de la convention dont il vous sera donné lecture, les deux Compagnies doivent se confondre en une seule, dont les actions seront partagées dans la proportion du produit net des deux lignes.

Toutefois cette réunion ne s'opérera qu'après l'expiration de la deuxième année d'exploitation du réseau complet des Ardennes. Cette période d'exploitation commencera le 1er janvier de l'année qui suivra l'achèvement total du réseau et ne pourra être reculée au delà du 1er janvier 1864. Ce sera donc les produits nets de l'année 1863 qui serviront d'éléments de comparaison pour la répartition des actions de la nouvelle Société.

Afin de compenser l'inégalité résultant de la différence d'ancienneté des deux exploitations, il est convenu que le produit brut du réseau des Ardennes, pendant l'année prise pour type, sera augmenté de 36 0/0, et que les frais d'exploitation seront réduits à 40 0/0.

La Compagnie des Ardennes est tenue de mettre ses lignes et leur matériel en parfait état d'exploitation, à poser les deux voies sur tout le parcours. Si ces conditions ne sont pas remplies au moment où la fusion devra se réaliser, on tiendra compte, dans le calcul des charges de la Compagnie des Ardennes, des dépenses qui resteront à faire.

Jusqu'au moment de la réunion définitive, les deux Sociétés conserveront leurs administrations distinctes. Une commission mixte, tirée des deux Conseils, examinera et résoudra les questions d'intérêt commun. Enfin une commission arbitrale est chargée de prononcer sur toutes les difficultés qui pourraient surgir dans l'exécution du contrat.

Il résulte donc de cette convention, que la Compagnie des Ardennes formera elle-même son capital, et construira toutes ses lignes; qu'après leur achèvement complet, elle exploitera son réseau pendant deux ans; que le revenu brut de la seconde année, augmenté de 36 0/0, et déduction faite de 40 0/0 pour les frais, servira de base à l'estimation qui sera faite de la valeur pour laquelle la Compagnie de l'Est prendra ses actions.

Ce système de fusion emprunté à la fusion du chemin de Lyon à Genève avec celui de la Méditerranée, nous a paru sans contredit le plus équitable de tous. Il met à l'abri de toute chance d'erreur, et personne ne peut y être trompé. Il substitue un fait réel et dûment constaté à une estimation arbitraire de la valeur probable d'un chemin non encore exécuté, estimation presque toujours contestable. Non-seulement les actionnaires sont certains de recevoir en un titre nouveau l'équivalent d'un produit dont ils sont en jouissance au moment de la fusion, mais ils continuent à en rester en partie possesseurs, tout en participant à la possession du chemin auquel ils se réunissent, profitant par là et de la plus-value que le temps doit apporter à leur concession primitive et de la plus-value qu'acquerra aussi celle dont ils deviennent copropriétaires. Ce qui, enfin, complète l'équité et la libéralité de ce mode, c'est la majoration de 36 0/0 accordée à la Compagnie des Ardennes, pour compenser l'avantage résultant, dans la comparaison du revenu des deux Compagnies, de l'antériorité de l'exploitation de la Compagnie de l'Est.

A ce sujet, vous remarquerez, Messieurs, que l'article premier de notre traité de fusion fixe au 1er janvier 1865 l'ouverture de la période d'exploitation, ce qui nous donne six ans et demi pour la construction de notre réseau. Mais, dès l'été prochain, nous pourrons mettre en exploitation les lignes de Laon à Reims, de Reims à Mézières et Charleville, et l'embranchement de Charleville par Sedan jusqu'à Douzy, soit 170 kilomètres. Un an après, notre exploitation s'étendra jusqu'à Montmédy, et certainement, à la fin de l'année 1860, nous aurons terminé notre ligne, jusqu'à la rencontre du chemin de fer de l'Est, entre Metz et Thionville, et exécuté notre raccordement avec la frontière belge par Longwy.

Nous aurons donc, avant la fin de l'année prochaine, 170 kilomètres en rapport, aboutissant d'une part à Nouzon, en aval de Charleville, où nous pourrons recueillir déjà les houilles de Charleroi, venant par la Meuse; d'autre part, à Douzy, en amont de Sedan, où nous recevrons une partie du trafic des vallées de la Chiers et de la Meuse; et, à la fin de 1860, notre exploitation portera sur 300 kilomètres.

Nous espérons pouvoir alors ajouter à cette exploitation, déjà importante, celle de la ligne de Soissons à Reims, qui devra s'exécuter simultanément avec la ligne de Paris à Soissons, à laquelle la concession faite à la Compagnie du Nord par l'État assigne, si nous sommes bien informés, trois ans pour être terminée. La seule section de Charleville à Givet, dont les travaux d'art sont considérables et ne peuvent marcher que lentement, à cause de la disposition du terrain, exigera cinq à six ans.

Il résulte donc de cette marche imprimée à nos travaux que, lorsque s'ouvrira le terme extrême fixé pour l'ouverture de la période d'exploitation de notre réseau complétement achevé, nous aurons déjà, sur les trois quarts de notre parcours, plusieurs années d'exploitation, auxquelles s'ajouteront les deux années accordées pour l'exploitation de nos lignes entières, condition très-favorable, qui nous donnera amplement le temps de changer les habitudes anciennes du commerce, de vaincre les concurrences et de développer notre trafic de manière à que, accru surtout de la majoration de 36 0/0, il ait atteint en quelque sorte son état normal, quand la fusion s'opérera le 1er janvier 1866.

Quel pourra être alors le produit de nos lignes, et d'après quelles bases peut-on espérer que s'estimera la valeur de nos actions?

Nous craindrions, Messieurs, de hasarder un chiffre que l'avenir ne réaliserait peut-être pas; mais il faut, avant tout, vous parler du capital nécessaire à l'exécution de nos travaux et de la manière de former ce capital.

Formation du capital social.

Nous estimons que les dépenses du réseau, exécuté à double voie, et composé de 420 kilomètres, s'élèveront à 130,000,000 fr., soit 310,000 fr. par kilomètre.

Notre fonds social sera formé :

1° Des 42 000 actions de 500 fr. chacune créées à l'origine de notre Société, ci,	42,000
2° de 84,000 actions nouvelles, ci,	84,000
Soit,	126,000 actions.

Représentant 63,000,000 fr.

Le surplus du capital nécessaire, soit 67,000,000 fr., sera formé au moyen d'obligations.

La souscription des actions nouvelles sera réservée par préférence à nos actionnaires, qui auront droit à deux actions pour une.

Pour faciliter le plus possible cette souscription, nous avons adopté le système suivant :

1° Une première série se composera des actionnaires qui voudront doubler seulement le nombre actuel de leurs actions, et qui, au moyen d'un versement de 50 fr. par chaque action qu'ils possèdent aujourd'hui libérée de 450 fr., se trouveront avoir, au lieu d'une action entièrement libérée, deux actions libérées seulement de 250 fr., négociables et au porteur comme la première.

2° Une seconde série se composera des actionnaires qui voudront user de tous leurs droits, et recevoir deux actions pour une, et qui devront verser pour cette seconde action 50 fr. en souscrivant, 100 fr. au 15 novembre et 100 fr. au 31 décembre 1857.

Enfin des souscripteurs non actionnaires, si les actionnaires n'ont pas à eux seuls formé tout le capital, seront admis avec obligation de versement, comme dans la seconde série.

Il est entendu que les souscripteurs auront toujours le droit d'anticiper leur versement.

Par cette combinaison, si tous les actionnaires s'y prêtent, nous aurons l'avantage de n'avoir qu'un seul titre libéré de 250 fr. Les actionnaires qui ne voudront que doubler leurs actions, n'auront pas plus de versements à faire cette année qu'ils n'en auraient eu pour libérer leur action de 500 fr.; ceux au contraire qui voudront prendre un plus grand nombre d'actions au pair, le pourront en toute facilité. Enfin les versements indiqués et les obligations que nous négocierons dans le courant de l'année prochaine, nous permettront probablement d'éloigner à plus d'un an tout nouvel appel de fonds. La souscription à ces nouvelles actions dans les conditions que nous venons d'exposer, s'ouvrira aussitôt que le Conseil d'État aura approuvé les modifications de nos statuts, c'est-à-dire, nous avons tout lieu de l'espérer, très-prochainement.

Résultats probables de l'entreprise.

Quant aux produits du réseau entier, dont nous parlions tout à l'heure, et qui devront faire la base de l'évaluation de nos actions, nous répéterons que nous n'oserions pas prendre sur nous la responsabilité de l'indiquer d'une manière précise.

Nous ferons seulement remarquer que nos lignes desserviront des contrées riches et peuplées, et dont le mouvement commercial est comparable à celui des contrées traversées par les chemins du Nord et de l'Est à 100 kilomètres de Paris; que l'une de nos lignes, celle de Charleville à Givet, placée entre les bassins houillers de Charleroi et de Liége, puisera le combustible pour approvisionner les villes de Charleville, de Rethel, de Reims, et de tous les hauts-fourneaux situés sur la ligne de Sedan à Thionville, sans compter ceux qui se créeront dans les vallées de la Chiers et de la Meuse, si riches en minerai de fer; que cette seconde ligne de Sedan à Thionville pénétrera par Longwy dans le cœur de l'Allemagne, par sa jonction avec les chemins de fer du Luxembourg.

Si à ces données générales nous ajoutons les éléments particuliers que nous avons à notre disposition, il est possible d'arriver à une appréciation sur laquelle nous pouvons fonder une légitime confiance. Ces éléments sont nos propres études qui nous portent à évaluer le revenu brut moyen de nos kilomètres à 33,400 fr., évaluation que nous réduisons encore à 30,000 fr., pour adopter le chiffre que lui a donné le Conseil général des ponts et chaussées, quand il a été saisi de l'examen de la question de subvention pour le chemin de fer de Charleville à Givet. Cette moyenne sera jugée bien modérée, si l'on considère qu'elle est de plus de 33 0/0 inférieure au revenu moyen des chemins de fer en France pendant l'année 1856 (1).

Voici le résultat que nous obtiendrons au moment de la fusion, d'après l'évaluation de 30,000 fr. par kilomètre.

PREMIER HYPOTHÈSE.

Le capital est formé en actions de Fr.	63,000,000
En obligations, de	67,000,000
Ensemble,	130,000,000
Nous supposons les intérêts et l'amortissement de ces obligations sur le pied de 6.50 0/0, soit	4,355,000

(1) Le produit moyen kilométrique des chemins de fer français, d'après les documents officiels, a été, en 1856, de 47,900 fr. — Le *Moniteur* du 10 février 1857 accuse comme produit net 28,000 fr., ce qui donne pour frais d'exploitation, environ 41 0/0.

Digitized by Google

Le revenu brut de 420 kilomètres à raison de 30,000 fr. par kilomètre, donne,	12,600,000
A ajouter la plus-value de 36 0/0 stipulée dans le traité de fusion,	4,536,000
Total,	17,136,000
A déduire les frais d'exploitation à raison de 40 0/0, conformément au traité de fusion,	6,854,400
Reste,	10,781,600
A défalquer les intérêts des obligations tels qu'ils sont calculés ci-dessus,	4,355,000
Produit net,	5,926,600

Soit par action, 47 fr. 03 c., ou 9 1/2 0/0 d'intérêt.

Maintenant, si nous reprenons notre propre évaluation, c'est-à-dire celle de 33,400 fr. par kilomètre, nous trouvons le résultat suivant :

DEUXIÈME HYPOTHÈSE.

Revenu brut de 420 kilomètres, à raison de 33,400 fr. par kilomètre, soit,	14,028,000
A ajouter, pour plus-value de 36 0/0,	5,050,080
Ensemble,	19,078,080
A déduire les frais d'exploitation, à raison de 40 0/0,	7,631,232
Reste,	11,446,748
Intérêts des obligations à retrancher, soit,	4,355,000
Produit net,	7,091,748

Soit, par action, 56 fr. 20 c., ou 11 fr. 25 c. 0/0 d'intérêt.

Ainsi, Messieurs, dans le premier cas, le revenu de vos actions, au moment de la fusion serait de 47 fr. 03 c.; et, dans le second, de 56 fr. 25 c. La moins favorable de ces liquidations témoignerait encore de la bonté des combinaisons que nous avons l'honneur de vous soumettre.

Nous sommes entrés, messieurs, dans de longues explications; mais nous avons voulu que vous connussiez toutes les circonstances qui nous ont conduits à vous proposer les résolutions qui vous sont soumises, tous les motifs qui nous y ont décidés, tous les avantages que nous nous en promettons pour vous. Nous n'y reviendrons pas. Nous vous répéterons seulement en finissant, qu'après avoir envisagé notre situation sous toutes les faces, en avoir examiné toutes les hypothèses et pesé toutes les chances, nous sommes restés convaincus qu'aucune combinaison, ni dans le présent, ni dans l'avenir, ne pouvait être plus avantageuse pour vous que celle que nous vous proposons. Et quand nous nous reportons à l'origine de notre entreprise, aux embarras qui ont entravé ses premiers pas, au morcellement de son réseau, à l'antagonisme de ses deux puissants voisins, et aux fâcheux pronostics dont quelquefois elle a été le sujet, nous nous applaudissons d'avoir pu la conduire aux termes où elle est arrivée.

La Compagnie de l'Est a lieu aussi de s'applaudir de l'arrangement conclu avec elle, et il faut qu'il en soit ainsi. Elle s'assure la possession d'une ligne qui aurait pu lui échapper et passer à une Compagnie rivale, et elle se l'assure sans même qu'elle ait à s'occuper de la formation de son capital et de sa construction; elle ramène par là, dans son exploitation, un trafic que lui auraient enlevé les raccourcis offerts par la ligne des Ardennes, aux provenances d'une partie de l'Allemagne, de la Meuse et de la Moselle; elle étend ses bras jusque dans le centre des houillères belges, et conquiert, pour elle-même et pour les contrées qu'elle dessert, une partie des transports importants de houilles, transport exclusivement exploité jusqu'à présent par la Compagnie du Nord.

Mais à l'époque où s'établira la fusion entre nos deux Compagnies, c'est-à-dire dans huit ans, sorties toutes deux des difficultés et des épreuves qui accompagnent toujours les commencements des grandes entreprises, elles auront acquis l'une et l'autre la prospérité que leur assurent infailliblement le cours du temps et le développement de la richesse publique, et elles en donneront la preuve à leurs actionnaires réunis, nous n'en doutons pas, par des résultats dont ils n'auront certainement qu'à s'applaudir.

Participation au chemin de fer de Mariembourg à Chimay.

Avant de terminer, nous avons à vous entretenir d'une affaire moins grave, mais pour laquelle nous avons aussi besoin de votre assentiment. Une Compagnie s'est formée en Belgique pour construire un chemin de fer de Mariembourg à Chimay, avec faculté de le prolonger jusqu'à la frontière française. Par Mariembourg, cette ligne s'unit au chemin d'Entre-Sambre-et-Meuse, affluent important qui vient alimenter à Vireux notre chemin de Charleville à Givet. Notre participation nous a été demandée. Nous l'avons accordée dans la proportion des avantages que nous pourrions tirer de cette exploitation.

L'allocation que nous avons consentie est de 300,000 fr., et sera portée à 500 000 fr., si le chemin se prolonge jusqu'à la frontière française. Cette somme sera représentée par 1,000 actions appartenant à notre Compagnie. Nous avons voulu, par cette prise d'intérêt, encourager une entreprise dont le voisinage profite à la nôtre, et nous assurer le moyen d'exercer une juste influence dans les combinaisons qui pourront ultérieurement déterminer une ligne transversale de Paris à Liége, par Laon et Hirson.

Enfin, Messieurs, nous vous proposons d'élever à 80,000 fr. l'allocation destinée au paiement des jetons de présence des administrateurs et de la rémunération des administrateurs délégués. C'est une augmentation de 10,000 fr. seulement sur le chiffre fixé à l'origine de votre Société. Elle se justifie par les réunions plus nombreuses de votre Comité et de votre Conseil, par des délégations plus fréquentes auxquelles donneront lieu la construction et l'exploitation d'un réseau trois fois plus étendu que votre concession primitive.

TRAITÉ

avec la Compagnie des chemins de fer du Nord, relatif à l'échange du chemin de Creil à Beauvais contre celui de Laon à Reims.

Entre :

La Compagnie des chemins de fer des Ardennes et de l'Oise, représentée par M. le duc de Noailles, président du Conseil d'administration de ladite Compagnie en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés par délibération du Conseil en date du 13 mai 1857.

Et 1° le baron James de Rothschild, président du Conseil d'administration; 2° M. Germain-Joseph Delebecque, vice-président du Conseil; 3° M. Michel Poisat, administrateur de la Compagnie du chemin de fer du Nord,

Il a été fait et convenu ce qui suit :

La Compagnie du chemin de fer du Nord et la Compagnie des chemins de fer des Ardennes et de l'Oise font échange entre elles des parties des chemins qui leur appartiennent, dont l'indication suit :

La section de la ligne de Tergnier à Reims comprise entre Laon et Reims;

Le chemin de Creil à Beauvais dans toute sa longueur.

Cet échange comprend les terrassements, les ouvrages d'art de toute nature, les stations, la voie de fer et le matériel fixe qui en dépend, les terrains acquis pour l'établissement des stations.

Il est consenti sous la condition que les tarifs à appliquer entre Tergnier et Reims, aux marchandises et voyageurs en provenance de Tergnier et en deçà, et en destination de Reims et au delà, et réciproquement, seront réglés d'accord entre les deux Compagnies, et en cas de dissentiment, par le ministre des travaux publics.

L'échange se fera moyennant le remboursement intégral à chaque Compagnie des dépenses de toute nature faites par elle pour l'établissement de la section qu'elle cède; il s'effectuera le jour où la ligne de Tergnier à Reims pourra être livrée à l'exploitation.

A cette époque, les divers marchés relatifs soit à des entreprises de travaux, soit à la fourniture de matériaux ou de matériel fixe, qui n'auraient pas encore reçu leur complète exécution, seront repris par la Compagnie cessionnaire, qui se trouvera, en ce qui les concerne, substituée, vis-à-vis des entrepreneurs et fournisseurs, aux droits et obligations de la Compagnie qui les avait passés; les ingénieurs des deux Compagnies se prêteront un mutuel concours pour prévenir, ou résoudre, les difficultés que cette substitution pourrait faire naître.

Est exceptée de la cession à faire par la Compagnie du Nord, la gare de Laon, dont elle entend rester propriétaire; la Compagnie des Ardennes sera admise à y faire son service, en se conformant aux règlements de la Compagnie du Nord, et à charge de payer, à titre de locataire, une somme annuelle représentant :

1° L'intérêt à cinq pour cent du prix de construction des bâtiments qui lui seront affectés spécialement;

2° Une fraction de l'intérêt de la valeur des terrains occupés par l'ensemble de la gare et des voies, plates-formes, changements de voies et autres accessoires d'un usage commun;

3° Une fraction des frais d'entretien et du personnel d'exploitation de la gare.

La part contributive de la Compagnie des Ardennes pour ces deux articles sera fixée dans la proportion des recettes faites à la gare de Laon par l'une et l'autre Compagnie.

La Compagnie du Nord fait abandon à la Compagnie des Ardennes de la somme de deux millions cinq cent mille francs (2,500,000 fr.) que cette Compagnie est tenue, par l'art. 5 de la convention du 19 juillet 1853, de lui payer comme subside pour l'exécution du chemin de Busigny à Somain, à condition que la Compagnie des Ardennes renoncera à la préférence qui lui est acquise pour la concession d'une ligne de Compiègne à Soissons.

Les décomptes réciproques seront, dans le plus bref délai possible et au plus tard dans les six mois, établis contradictoirement sur les bases qui précèdent, en comprenant dans les dépenses l'intérêt à cinq pour cent (5 0/0) des sommes employées.

La soulte à payer par l'une des deux Compagnies sera acquittée en deux paiements égaux, dont le premier aura lieu trois mois après le règlement, et le second, trois mois plus tard sans intérêts.

Paris, le 11 juin 1857.

Signé Baron James de Rothschild.
le Duc de Noailles.
Signé M. Poisat, Delebecque.

TRAITÉ

de fusion avec la Compagnie générale des chemins de fer de l'Est.

Entre ;

La Compagnie du chemin de fer des Ardennes et de l'Oise, représentée par M. le duc de Noailles, président du Conseil d'administration de ladite Compagnie, en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés par délibération du Conseil, en date du 7 avril 1857,

d'une part;

Et la Compagnie des chemins de fer de l'Est, représentée par M. le comte de Ségur, président du Conseil d'administration de ladite Compagnie, en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés par délibération du Conseil, en date du 7 mai 1857,

d'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit, sous la réserve de l'approbation du gouvernement et des assemblées générales extraordinaires des deux Compagnies intéressées :

Art. 1er. La Compagnie du chemin de fer des Ardennes et de l'Oise se réunit à la Compagnie des chemins de fer de l'Est et lui fait apport des concessions qui lui appartiennent en vertu des décrets et conventions qui la constituent.

Ces concessions seront désignées dans l'acte définitif, telles que le gouvernement les aura stipulées dans le décret à intervenir.

Digitized by Google

Toutefois, la fusion des deux Compagnies, bien qu'arrêtée jusqu'à présent d'une manière définitive, demeurera suspendue, quant à son exécution et à ses effets jusqu'à l'expiration de la deuxième année d'exploitation du réseau complet des lignes concédées.

La période d'exploitation commencera le 1er janvier de l'année qui suivra l'achèvement total du réseau.

Le commencement de ladite période ne pourra être reculé au delà du 1er janvier (1864) mil huit cent soixante-quatre.

Art. 2. Les cinq cent mille actions de cinq cents francs chacune, formant le capital de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, seront accrues du nombre d'actions nécessaires pour représenter la valeur des apports de la Compagnie des Ardennes et de l'Oise, dans la proportion et suivant les bases ci-après déterminées.

Le nombre d'actions à attribuer à la Compagnie des Ardennes sera calculé proportionnellement aux produits nets du réseau exploité par elle, comparé aux produits nets de l'exploitation du réseau de l'Est.

La comparaison de ces produits s'effectuera d'après les résultats de la deuxième année d'exploitation du réseau complet des Ardennes, du 1er janvier au 31 décembre, ainsi qu'il a été expliqué en l'article 1er.

Art. 3. Pour tenir compte, dans le calcul des produits dont il vient d'être parlé, de l'avantage résultant pour la Compagnie des chemins de fer de l'Est de l'antériorité de son exploitation et du développement que son trafic a pu en recevoir, le produit brut du réseau des Ardennes, pendant l'année prise pour type, sera augmenté de 30 0/0. Sur ces produits, ainsi majorés, les frais d'exploitation de la Compagnie des Ardennes pendant cette même année seront déduits et réduits à 40 0/0, dans le cas où il dépasserait de fait cette proportion.

On établira, d'une part, le revenu net du réseau de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, tel qu'il sera en réalité dans l'année prise pour type, et, toute déduction faite du partage avec l'Etat, s'il y avait lieu, du service des emprunts et des charges de toute nature; d'autre part, le revenu net du réseau des Ardennes pendant la même année, en augmentant le produit brut, impôt du dixième déduit, de 30 0/0 et réduisant le coefficient des frais d'exploitation à 40 0/0, dans le cas où il excéderait ce chiffre, et déduction également faite du service des emprunts et des charges de toute nature; et le résultat de la comparaison entre les deux produits des deux réseaux ainsi calculés, servira de base à la formation et à la répartition du capital social nouveau.

Art. 4. Les évaluations et les calculs dont les éléments ont été posés dans les deux articles précédents, seront établis dans la supposition de l'achèvement complet des lignes des Ardennes, ainsi qu'il est dit en l'article 1er avec les stations définitives et deux voies sur tout le parcours. Si ces travaux, ainsi que le matériel nécessaire pour une bonne et complète exploitation, n'étaient pas terminés ou livrés au moment de la réunion des deux réseaux, on évaluerait les dépenses restant à faire sur le réseau des Ardennes, et il serait tenu compte de ces dépenses dans la supputation des charges et des produits devant servir de base à la répartition du capital social entre les deux Compagnies.

Art. 5. Le raccordement du chemin de fer de Sedan à Thionville avec le chemin de fer de l'Est, à un point à fixer entre Metz et Thionville, et la gare qui sera établie sur ce point, seront exécutés à frais communs par les deux Compagnies.

La Compagnie de l'Est construira à Reims la gare des voyageurs, commune aux deux Compagnies, et ce, moyennant le remboursement par la Compagnie des Ardennes, de moitié de la dépense de cette construction.

Des conventions ultérieures détermineront les conditions du service commun et les proportions pécuniaires dans lesquelles chacune des deux Compagnies devra y contribuer.

Art. 6. Il est bien entendu que dans la construction, soit de la voie et de son matériel fixe, soit des gares, stations, prises d'eau, bâtiments de service, etc., la Compagnie des Ardennes se conformera, autant que faire se pourra, aux conditions de construction des lignes du réseau de l'Est.

Le matériel roulant de la Compagnie des Ardennes devra être établi sur le modèle et dans les dimensions de celui de la Compagnie de l'Est.

Art. 7. Jusqu'à la réalisation de la fusion, les Compagnies conserveront leurs administrations distinctes. Néanmoins l'intention des parties contractantes étant de régler la répartition des actions de la nouvelle Société d'après le produit naturel de chacun des deux réseaux, pendant l'année prise pour type, et de s'interdire tout ce qui, soit par tarifs de détournement, soit autrement, serait de nature à l'altérer fictivement, les deux Compagnies se donneront réciproquement communication de leurs tarifs généraux et des traités de transport concernant l'exploitation de chacune d'elles. Dans le cas où l'une des Compagnies croirait ses intérêts lésés par ces tarifs ou traités, elle aura le droit de porter la question devant la commission mixte instituée par l'article 8.

Art. 8. Il sera institué une commission mixte composée de six membres, dont trois choisis dans chaque Compagnie, pour étudier et résoudre les questions d'intérêt commun. Les directeurs ou chefs de service des deux Compagnies entreront de droit dans la commission mixte, avec voix consultative.

Sont considérés comme affaires d'intérêt communs, tous les traités et marchés de la Compagnie des Ardennes dont la durée excéderait le terme assigné pour la réalisation de la fusion, tout emprunt qu'elle contracterait en dehors de son capital actuel, toute concession nouvelle qu'elle voudrait accepter, toute acquisition qu'elle se proposerait de faire d'autres lignes de chemins de fer. La Compagnie des Ardennes s'interdit de conclure aucun de ces actes sans l'approbation de ladite commission.

De son côté, la Compagnie de l'Est ne pourra, sans être munie de la même approbation, accepter aucune concession ni réaliser aucune acquisition ou fusion dans toute la partie du territoire située entre les lignes du réseau de l'Est et celles du réseau des Ardennes.

Art. 9. Le Conseil d'administration de la Compagnie nouvelle sera composé comme il suit :

1° Des membres du Conseil d'administration de la Compagnie de l'Est;

2° Du président, du vice-président et de l'administrateur délégué, aujourd'hui en fonctions, de la Compagnie des Ardennes, qui y entreront de plein droit;

3° De deux membres du Conseil des Ardennes nommés à la majorité des deux Conseils réunis.

Art. 10. Par l'effet de la fusion, aussitôt qu'elle aura été réalisée, la Compagnie des chemins de fer de l'Est sera substituée activement et passivement à la Compagnie des Ardennes, et fera notamment son fait propre et personnel des traités en cours d'exécution. Elle pourvoira au service des intérêts et de l'amortissement des emprunts contractés par la Compagnie des Ardennes, antérieurement à la fusion, le tout dans les termes et suivant les conditions du présent traité.

Art. 11. Une commission arbitrale de trois membres prononcera en dernier ressort, avec pouvoir d'amiables compositeurs, sur toutes les difficultés qui pourraient naître de l'exécution ou de l'interprétation du présent traité.

La commission statuera notamment sur toutes les difficultés auxquelles pourront donner lieu :

Le défaut d'accord sur les questions soumises à la commission mixte instituée par l'article 8 ci-dessus;

L'établissement des comptes et la supputation des produits qui devra servir de base à la création des actions à attribuer à la Compagnie des Ardennes;

Et généralement, toutes les difficultés qui pourraient naître des rapports des deux Compagnies, dans la période transitoire qui précédera la réalisation de la fusion.

MM. Didion, directeur du chemin de fer d'Orléans, et Chaperon, directeur du chemin de fer de Lyon, sont dès à présent désignés membres de cette commission, avec pouvoir de choisir, le cas échéant, un troisième arbitre.

Art. 12. Le présent traité sera soumis à l'approbation des assemblées générales extraordinaires des deux Compagnies et à celle du gouvernement.

Si, à l'époque fixée pour la réalisation de la fusion, le traité n'avait pas été régulièrement approuvé ou sanctionné, il sera résilié de plein droit, sans dommages-intérêts de part ni d'autre.

Fait et signé double à Paris le 12 mai 1857.

Approuvé l'écriture,

Signé le duc DE NOAILLES.

Approuvé l'écriture,

Signé SEGUR.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

Après la lecture du rapport qui précède, les diverses propositions à l'ordre du jour sont successivement mises aux voix et adoptées par l'Assemblée générale, composée de 102 actionnaires, représentant 8,694 actions, donnant droit à 352 voix.

Première résolution.

L'Assemblée générale, conformément à la proposition du Conseil d'administration développée dans le rapport, approuve le rapport du Conseil d'administration et les comptes de l'exercice 1856.

Deuxième résolution.

L'Assemblée générale approuve, conformément à la proposition du Conseil d'administration développée dans le rapport, la convention passée avec S. Exc. M. le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, le 10 juin 1857, portant concession de diverses lignes, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à ladite convention.

Troisième résolution.

L'Assemblée générale approuve, conformément à la proposition du Conseil d'administration développée dans le rapport, la convention intervenue le 11 mai 1857, avec la Compagnie générale des chemins de fer de l'Est, et donne tous pouvoirs au Conseil d'administration pour consentir les modifications à ladite convention qui pourraient être exigées par le gouvernement.

Quatrième résolution.

L'Assemblée générale, conformément à la proposition du Conseil d'administration développée dans le rapport, approuve et ratifie la convention passée le 11 juin 1857, avec la Compagnie du Nord, pour l'échange du chemin de Creil à Beauvais contre celui de Laon à Reims.

Cinquième résolution.

L'Assemblée générale approuve, conformément à la proposition du Conseil d'administration développée dans le rapport, le traité passé avec la Compagnie de Mariembourg à Chimay, le 22 mars 1856.

Sixième résolution.

L'Assemblée générale, conformément à la proposition du Conseil d'administration développée dans le rapport, donne tous pouvoirs au Conseil d'administration, sauf approbation par le gouvernement, pour porter le capital social au chiffre de 130,000,000 fr., dont 63,000,000 fr. en actions, composées de 42,000 actions anciennes et de 84,000 actions nouvelles, et le surplus en obligations.

Septième résolution.

L'Assemblée générale, conformément à la proposition du Conseil d'administration développée dans le rapport, donne dès à présent tous pouvoirs au Conseil d'administration pour émettre des obligations jusqu'à concurrence de 30,000,000 fr., aux époques, au taux et aux conditions qui lui paraîtront les plus avantageux.

Huitième résolution.

L'Assemblée générale, conformément à la proposition du Conseil d'administration développée dans le rapport, fixe à la somme de 80,000 fr. l'allocation destinée au paiement des jetons de présence des ad-

Digitized by Google

ÉTAT GÉNÉRAL DES RECETTES ET DES DÉPENSES DE LA COMPAGNIE DES ARDENNES ET DE L'OISE

du 11 juillet 1855 au 31 décembre 1856.

RECETTES.

1° Capital social.		
Premier versement de 100 fr. sur 42,000 actions à 100 fr.	4,200,000 »	
Deuxième versement de 150 fr. sur 42,000 actions à 150 fr.	6,300,000 »	13,085,200 »
Troisième versement de 100 fr. sur 25,852 actions à 100 fr.	2,585,200 »	
2° Intérêts.		
Solde du compte d'intérêts au 31 décembre 1855	182,372 73	
Intérêts du cautionnement à la Caisse des dépôts et consignations pour 1855.	30,000 »	
Intérêts sur bons du Trésor en 1856	108,562 50	
Intérêts sur les reports	103,095 30	433,944 31
Intérêts du Sous-Comptoir des chemins de fer	1,585 10	
Intérêts de retard, 2e et 3e versements	7,508 68	
Bénéfice de change, traites sur Londres	820 »	
3° Recettes.		
Recettes effectuées pour la construction	2,000 »	2,000 »
4° Créanciers de la Compagnie.		
1° Cautionnement des entrepreneurs	5,000 »	
Intérêts sur lesdits cautionnements	282 25	5,282 25
2° Intérêts sur actions :		12,985 50
349 coupons à 4 fr. 25, du 15 janvier 1856, restant à payer	1,483 25	
1,244 coupons à 5 fr., du 15 juillet 1856, restant à payer	6,220 »	
TOTAL		13,534,129 81

DÉPENSES.

Cautionnement versé à la Caisse des dépôts et consignations			1,000 000 »
Versement au Sous-Comptoir des Chemins de fer			36'661 30
Versement au Cercle et conférence des Chemins de fer			2,100 »
Contrôle et surveillance de l'Etat			9,097 12
Participation de la Compagnie dans le chemin Chimay. Premier versement de 150 fr. sur 0,000 actions			90,000 »
Frais de premier établissement.			
Frais antérieurs à la constitution de la société			574,293 92
Construction de la ligne.			
CHAPITRE Ier.			
Personnel et dépenses diverses		394,046 43	
CHAPITRE II.			
Acquisitions de terrains		531,893 16	
CHAPITRE III.			
Etablissement du sol du chemin, terrassements, ouvrages d'art, haies vives et plantations, clôtures. (Marché Parent, entreprise Laurier, Millet et Thiriard.)		2,833,066 27	
CHAPITRE IV.			
Etablissement de la voie de fer.			
ART. 1er. Ballastage, traverses et coins	540,692 50		
ART. 2. Rails	2,170,572 09		
ART. 3. Coussinets	475,536 99		
ART. 4. Chevillettes	86,699 93	3,333,174 31	7,637,104 77
ART. 10. Dépenses diverses, personnel chargé de la réception des fournitures	53,672 80		
CHAPITRE V.			
Matériel roulant.			
ART. 1er. Locomotives et tenders	248,940 »		
ART. 2. Voitures à voyageurs	139,260 »		
ART. 3. Wagons à marchandises	101,020 »	544,924 60	
ART. 4. Fournitures de rouge	55,679 60		
ART. 5. Dépenses diverses	225 »		
Frais de l'Administration centrale.			
Abonnement pour timbre des actions		13,125 »	
Rémunération et jetons de présence du Conseil		69,766 65	
Personnel		10,070 35	
Publicité		5,156 95	
Fournitures de bureau		1,039 50	113,769 58
Mobilier		2,537 »	
Impression des actions		3,654 78	
Frais généraux		5,457 15	
Imprimés		1,746 20	
Intérêts.			
Intérêts sur actions, 1er semestre de 1856, 42,000 coupons à 4 fr. 25		178,500 »	
Id. 2e semestre de 1856, 42,000 coupons à 5 fr.		210,000 »	
Commissions à divers		12,957 39	401,657 39
Intérêts des cautionnements des entrepreneurs pour 1856		200 »	
Excédant des Recettes sur les Dépenses.			9,864,084 08
Rentes 3 0/0 en report		3,060,744 05	
F. A. Seillère, notre compte courant		591,580 »	
Dépenses de construction non régularisées		14,597 18	3,669,445 73
Fonds de roulement, construction et administration centrale		2,624 50	
TOTAL			13,534,129 81

Digitized by Google

ministrateurs et de la rémunération des administrateurs délégués.

Neuvième résolution.

L'Assemblée générale, conformément à la disposition du Conseil d'administration développée dans le rapport, donne tous pouvoirs au Conseil d'administration, à l'effet de solliciter du gouvernement et consentir toutes les modifications aux statuts de la Société et au cahier des charges de la concession du 20 juillet 1853, que l'exécution des résolutions qui précèdent pourra rendre nécessaires.

SOCIÉTÉ AUTRICHIENNE I. R. P. DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Deuxième assemblée générale tenue à Vienne le 27 mai 1857.

PRÉSIDENCE DE M. LE BARON D'ESKELÈS, Président du Conseil d'administration.

RAPPORT.

Messieurs,

Nous venons vous exposer les résultats de l'exercice 1856, pour les travaux et l'exploitation de nos chemins de fer et de nos mines et domaines.

Pour mieux grouper les faits, nous vous parlerons d'abord des dépenses à imputer sur le compte capital, puis de ce qui concerne l'exploitation. Dans la troisième partie, nous vous indiquerons les actes principaux de l'Administration générale et les mesures pour lesquelles votre concours nous est nécessaire.

Première partie.

TRAVAUX DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

§ I. — CHEMINS DE FER.

Les dépenses de premier établissement de nos chemins de fer, en dehors du prix d'achat payé à l'État, doivent avoir pour objet : sur les lignes déjà en exploitation, la réfection des voies, la pose de la deuxième voie, les travaux d'agrandissement ; — sur les nouvelles lignes, l'exécution générale des travaux ; — à quoi il faut ajouter les dépenses du matériel roulant, soit pour la mise en service des lignes nouvelles, soit pour faire face aux augmentations de trafic sur les lignes anciennes.

Toutes les dépenses de cette espèce qui sont à la charge de la Compagnie n'ont pas le même caractère d'urgence, et on pourrait, en partant des chiffres de notre premier rapport, les classer ainsi :

DÉPENSES PRÉVUES

	Indispensables.	Pour faire face aux augmentations de trafic.
Travaux de réfection des lignes anciennes	16,650,000	
Travaux des lignes nouvelles	31,500,000	
Travaux de la deuxième voie et agrandissements.		54,395,000
Matériel roulant	12,600,000	14,490,000
Soit pour travaux indispensables	60,750,000	
— à faire successivement		68,885,000
	129,635,000	

Les travaux de la deuxième catégorie, d'un total de 68,885,000 francs, peuvent être ajournés en grande partie ; mais pour pouvoir faire face aux besoins, ils doivent précéder le développement du trafic, et il faut savoir, *quoique avec mesure*, s'imposer sous ce rapport des avances en apparence inutiles, pour ne pas être pris au dépourvu, quand se produisent ces mouvements, malheureusement irréguliers, qui accroissent subitement le trafic. Cela est vrai surtout pour le matériel d'exploitation dont l'insuffisance peut imposer au trafic des limites nuisibles aux intérêts de la Compagnie.

Dans les lignes déjà en exploitation, la Compagnie s'est occupée avant tout de la réfection des voies et des ouvrages accessoires qui en dépendent. Mais, pour ne pas gêner la circulation, le plus souvent, quand cela a été possible, la réfection de la voie s'est faite comme construction de la deuxième voie, la première n'ayant été supprimée, partout où cela était nécessaire, qu'après l'achèvement de la nouvelle construction. Il en résulte que nous avons ainsi préparé, pour la deuxième voie, une partie du ballastage.

Ligne du Nord.

Quand nous sommes entrés en jouissance le 1er janvier 1855, le Gouvernement avait fait opérer sur la ligne du Nord la réfection d'une partie des voies avec rails de 35 kilogrammes par mètre.

La Compagnie a continué l'emploi des rails commandés par l'État, et, pour le reste, elle a adopté un modèle différent pesant 37 kilogrammes par mètre.

La longueur de la ligne du Nord est de	480 kilom.	72 m.
Le 1er janvier 1855, nous avons trouvé construite, avec rails de 35 kilogrammes par mètre, une longueur de	135	60
La Compagnie a refait en 1856	82	31
Il reste à refaire	262	81

Ce travail se répartira sur les campagnes de 1857, 1858 et 1859.

En même temps, la Compagnie a remplacé les tabliers en bois de neuf ponts par des constructions en fer, et on a introduit diverses améliorations dans les stations.

Ligne du Sud-Est.

Entre Marchegg et Szegedin, sur la ligne du Sud-Est, les travaux se sont faits à peu près dans les mêmes conditions, sauf que les réfections des voies ont été opérées sur l'emplacement des voies existantes.

Pour une longueur totale de les voies en rails de 35 kilogrammes par mètre occupaient, le 1er janvier 1855, une longueur de ligne de	446 kilom.	66 m.
	175	99
La Compagnie a refait en 1856	89	67
il reste à refaire	181	»

Mais, comme nous le verrons plus loin, cette longueur se réduira à 152 kilom. 78 m. par suite de la cession que nous vous proposerons de la section de Czegled à Szolnock, d'une longueur de 28 kilom. 22 m.

La Compagnie a fait exécuter, en outre, vingt-et-une maisons de garde sur les points qui en manquaient, notamment entre Tornocz et Kobelkut. Elle a remplacé le tablier en bois du pont sur la rivière Nostra par une construction en fer et continué les maçonneries du pont de l'Eipel et de la Gran.

Nous avons fait les installations d'une gare de jonction à Marchegg, qui est notre gare commune avec la Nordbahn.

Nous avons commencé les agrandissements de la gare de Pesth et reporté sur le bord de la Theiss, tout à côté de la ville de Szegedin, le service des voyageurs, qui se faisait très-loin avec une grande gêne pour le public.

Ligne de Szegedin à Témesvar.

La ligne de Szegedin à Témesvar a une longueur de 113 kilom. 790 m.

Comme nous l'avons annoncé dans le Rapport précédent, nous nous sommes chargés à forfait de l'exécution de cette ligne, qui devait être construite par l'État, et nous recevons pour cela en travaux, en matériaux ou en argent, la somme de dix millions de florins (environ 25 millions de francs). Le traité a été signé le 10 juin 1856 ; le 15 août suivant, la remise des travaux était faite à la Compagnie, qui a eu en outre à se débarrasser, en accomplissant les formalités ordinaires, d'un entrepreneur général hors d'état de continuer les travaux, de sorte que le nouvel entrepreneur n'a pu se mettre à l'œuvre que le 12 octobre 1856.

A ce moment, voici quelle était la situation de ces travaux. Pour la traversée de la Theiss et ses abords jusqu'à Szoreg, sur une longueur de 9 kilom. 48 m., tout était à faire. Entre Szoreg et Témesvar, sur une longueur de 104 kilom. 31 m., les travaux de terrassement étaient exécutés sur 41 kilom. 27 m., les gares non comprises ; ils étaient à faire sur 63 kilom. 04 m.

Ces travaux de terrassement entre Szoreg et Témesvar ont employé, depuis, un nombre d'ouvriers qui a varié entre 1,134 et 4,829, et qui a été en moyenne de 2,982.

La Compagnie a en même temps préparé tous les projets, et en partie les approvisionnements pour les stations, le ballastage et la pose des voies, de manière que nous ne désespérons pas de pouvoir ouvrir la ligne entière, depuis Szoreg jusqu'à Témesvar, avant la fin de l'année courante. Dans notre traité avec l'État, nous avions pris l'engagement d'ouvrir cette section avant juillet 1858. Nous serons, dans tous les cas, en mesure de devancer notablement ce délai.

La partie la plus importante de la section de Szegedin à Témesvar est sans contredit la traversée de la Theiss avec ses abords. Là, nous avons à exécuter un pont de 359 mètres de longueur d'une culée à l'autre, et 680,000 mètres cubes de terrassements.

Les eaux de la rivière sont en moyenne à 6 m. 16 c. au-dessus de l'étiage pendant toute la saison des travaux, et atteignent alors, dans les plus grandes crues, la hauteur de 7 m. 90 c. au-dessus du même niveau. La profondeur en étiage est, en outre, de 3 m. 79 c., et cet étiage ne se présente guère que dans les mois de novembre et décembre. En raison de ce régime, et de la nature du fond, qui est un sable gras, indéfini, nous nous sommes décidés à construire ce pont en arcs de fer de 42 m. 34 c. d'ouverture sur tubes en fonte remplis de béton. C'est le seul système qui permette une construction aussi rapide que nous devions le désirer, et cependant durable.

Nos projets n'ont reçu l'approbation du Gouvernement que le 19 novembre 1856 ; tous les travaux sont en train, et quoique, dans le traité avec l'État, nous ayons pris jusqu'au mois de juillet 1859 pour cette construction importante, on peut espérer qu'elle pourra être terminée avant l'été 1858.

Nous prenons, du reste, les mesures nécessaires pour utiliser le pont de service, en attendant le pont définitif, et nous pourrons ainsi probablement mettre en jonction provisoire avec la ligne du Sud-Est la section de Szoreg à Témesvar, dès qu'elle pourra être ouverte.

Les dépenses faites jusqu'au 31 décembre 1856, sur la ligne de Szegedin à Témesvar, montent à la somme de environ 2,546,000 florins.

Toutes ces dépenses sont à imputer sur la somme de 10,000,000 de florins que l'État doit payer à la Compagnie.

Section de Témesvar au Danube.

La ligne de Témesvar au Danube, entièrement à notre charge, doit avoir une longueur de 100 kilom. 51 m. entre Témesvar et Jassenowa, point de jonction avec la ligne qui, venant d'Oravitza, atteint le Danube à Basiasch.

La Compagnie a présenté les projets de cette ligne le 31 mars 1856 ; le 3 juillet suivant, le Gouvernement a fait connaître sa décision pour toute la partie en dehors du rayon de Témesvar, et en raison des modifications présentées, l'adjudication des travaux n'a eu lieu que le 30 novembre. Pour la section aux abords de la place forte de Témesvar, les difficultés soulevées par le service militaire ont retardé l'approbation jusqu'au 23 février 1857, et les travaux ont été adjugés le 1er mai 1857.

La Compagnie avait organisé des fabrications de briques et des extractions de pierres dès le mois de juin 1856, de sorte que les matériaux pour les ouvrages d'art se trouvent prêts en grande partie.

Depuis le mois de décembre 1856, les entrepreneurs ont attaqué les terrassements avec vigueur ; on a compté sur les chantiers depuis 575 ouvriers à l'origine, jusqu'à 3,116, et en moyenne, jusqu'à présent, 1,895. La ligne a été estimée devoir coûter 15,000,000 francs, et en raison des facilités de construction et de l'activité des ingénieurs et entrepreneurs, nous espérons qu'elle pourra être mise en exploitation dans le milieu de 1858.

Ligne de Lissava à Basiasch.

La ligne de Lissava à Basiasch, d'une longueur totale de 70 kilom. 72 m., n'avait été préparée pour l'exploitation par le Gouvernement qu'entre Orawitza et Basiasch, sur une longueur de 62 kilom. 28 m. La Compagnie a eu à terminer quelques travaux et à en compléter ou à en restaurer d'autres qui étaient imparfaits. Il reste à terminer la station de Basiasch, sur

Digitized by Google

le Danube, pour la mettre en harmonie avec le trafic que lui donnera le prolongement de la ligne du Sud-Est jusqu'à ce point.

Les dépenses payées par la Compagnie pour cette ligne, depuis le 1er janvier 1855, doivent, pour une bonne partie, être remboursées par l'État. C'est pourquoi il n'a pas été possible d'en établir un compte séparé cette année.

Ligne de Vienne à Raab et à Neu-Szony.

La ligne de Vienne à Neu-Szony, d'une longueur de 159 kilom. 310 m., figurait dans les estimations des travaux à faire pour 16,500,000 francs. Elle était ouverte, au moment de l'achat, jusqu'à Bruck, sur 41 kilom. 72 m., et a été livrée à l'exploitation sur 77 kilom. 75 m., entre Bruck et Raab, le 24 décembre 1855, et entre Raab et Neu-Szony ou Komorn sur 39 kilom. 84 m. le 11 août 1856. Ainsi, dans ces deux campagnes, la Compagnie a terminé les travaux sur 117 kilom. 59 m., opéré l'organisation du service et exécuté la réfection de la voie dans la section de Vienne à Raab sur une longueur de 3 kilom. 30 m.

Tel est l'ensemble de la gestion de la Compagnie en ce qui concerne les travaux d'établissement des lignes jusqu'à la fin de 1856, quoique ce service ait changé trois fois de directeur, ce qui était particulièrement regrettable dans une époque de transition. Maintenant le service des travaux est confié à M. Ruppert, conseiller des travaux du grand-duché de Bade, qui en a pris la direction au mois de novembre 1856. La Compagnie, qui l'a déjà vu à l'œuvre, attend les meilleurs résultats de son concours.

Résumé.

En résumant ce que nous venons de dire, on voit que nous avons l'espoir d'avoir tout mis en exploitation dans le courant de 1858. Les travaux de réfection des voies seront alors très-avancés, et nous aurons pu exécuter les travaux d'agrandissement les plus désirables, qui auront pour objet principal l'amélioration des gares pour les rendre aptes à un trafic considérable, et aussi pour faciliter l'entretien du matériel et lui procurer des abris.

Ces travaux correspondent donc à un accroissement de recettes probable et à une diminution dans les frais d'entretien, et, sous ce double rapport, nous n'aurions qu'à nous féliciter, si nous étions conduits à accélérer encore plus les constructions qui ont fait l'objet de nos prévisions.

L'ensemble des dépenses jusqu'à la fin de 1856, pour les travaux des chemins de fer à la charge de la Compagnie, s'élèvent à 31,634,050 francs.

En se bornant aux besoins actuellement probables, on peut estimer ainsi qu'il suit le prix de revient de nos lignes :

L'acquisition de la ligne du Nord et du Sud-Est, y compris la ligne d'Orawitza à Basiasch, a coûté, pour travaux ou immeubles,	Fr.	135,273,925 99
Pour mobilier, non compris les approvisionnements,		2,495,354 20
Nous comptons pour réfection des voies,		16,650,000 »
Et pour travaux d'agrandissement,		24,000,000 »
Total,		178,419,280 19
Ce qui, rapporté à la longueur (1) totale de 1,102 kilomètres 75 m., donne par kilomètre le prix de	Fr.	161,794 »
La ligne de Témesvar au Danube doit coûter, pour la longueur totale,		15,000,000 »
Et par kilomètre,		150,000 »
La ligne de Vienne à Raab a coûté d'achat pour travaux,		5,835,520 »
On dépensera pour achèvement,		16,500,000 »
Total,		22,335,520 »
Et par kilomètre, en comptant 159 kilom. 31 m.,		140,201 »
En considérant donc la première période, le prix moyen d'établissement de nos lignes, pour l'ensemble de 1,302 kilomètres 06 m., ressortira par kilomètre à		156,403 »
Nos estimations totales rappelées plus haut portent ce prix à		180,719 »

Mais cette dernière dépense répond à un trafic par kilomètre beaucoup plus considérable que le trafic actuel.

Matériel roulant.

Pour le matériel roulant, la Compagnie s'est inspirée des principes que nous énoncions plus haut, et, dès le début de son administration, elle a engagé la plus grande partie des dépenses prévues tant pour les lignes nouvelles que pour faire face aux accroissements du trafic sur les anciennes lignes. Elle a voulu ne pas mettre obstacle au développement du trafic par insuffisance de matériel, et pouvoir améliorer le plus tôt possible les conditions de transport partout où cela était nécessaire, en substituant le nouveau matériel à l'ancien dans les parties les plus fréquentées.

La Compagnie a fait les commandes ci-après :

Locomotives à voyageurs (système Engerth),	25
Locomotives à marchandises (système Engerth),	40
Voitures à voyageurs de toutes classes,	224
Wagons de service pour grande vitesse,	93
— à marchandises diverses,	1,926
— à bestiaux,	350
— à houille,	1,140

Le tout estimé à 24,365,000 francs.

Nous rappelons que, dans nos estimations générales, nous avions porté pour le matériel des lignes nouvelles, Fr. 12,600,000 »
Pour supplément de trafic, 14,490,000 »
Total, 27,090,000 »

Il reste donc une réserve de 2,525,000 francs, que nous comptons employer sans nouvel ajournement.

Le prix du matériel repris a coûté, pour les lignes de l'État,	21,626,110 f
Pour la ligne de Vienne à Raab,	988,013 »
En comptant la dépense ci-dessus de	27,090,000 »
On arrive à un total de	49,704 123 »
Ou par kilomètre de	36,492 »

Ce qui, en raison du bas prix auquel a été coté, dans les inventaires, le matériel reçu de l'État, représente un ensemble de moyens de transport suffisant pour répondre à un trafic notablement augmenté sur toutes nos lignes.

Le matériel commandé est d'un tout autre système que l'ancien ; nous avons pris des machines plus puissantes (1), comme il convient pour des chemins à une voie sur la presque totalité de leur parcours, et sur lesquels il faut éviter de multiplier les trains sans nécessité. Le système Engerth se prête facilement à cette condition de puissance, et il a été combiné de manière à ne pas dépasser par roue la charge de 5,320 kil. sur les rails.

Les voitures et wagons sont à 4 roues et à fort chargement, ce qui, tout en donnant des dispositions favorables pour les voyageurs et les marchandises, a permis de réduire notablement le poids mort. Quelques chiffres feront mieux apprécier cet avantage.

Avec l'ancien matériel, le poids mort par voyageur était, en moyenne, de 239 kilogrammes ; le poids mort par tonne utile était en moyenne, de 850 kilogrammes.

Avec le nouveau matériel, le poids mort par voyageur est, en moyenne, de 210 kilogrammes, et le poids mort par tonne utile de 550 kilogrammes.

Avec l'ancien matériel, le nombre de voyageurs par essieu était entre 8 et 16 ; le nombre de tonnes utiles par essieu était entre 2,24 et 2,80 tonnes.

Avec le nouveau matériel, le nombre de voyageurs par essieu est entre 9 et 25 ; le nombre de tonnes utiles par essieu est de 5,04 tonnes en moyenne.

Les dépenses pour matériel jusqu'à la fin de 1856 s'élèvent à environ 18,781,000 francs.

§ II. — Mines, usines et domaines.

Pour le développement de nos mines, usines et domaines, nous avons prévu, l'année dernière, les dépenses ci-après :

Mines de houille.

En Bohême,	Fr. 1,600,000	
A Steyerdorf (banat),	1,400,000	
A Reschitza,	750,0000	Fr. 3,750,000
Mines métalliques,		2,000,000

Usines à fer et d acier.

A Reschitza (banat),	Fr. 1,250,000	
A Bogschan id.	750,000	
Sur ces deux points pour une fabrique de pièces finies (éventuel),	2,500,000	
A Dognacska et à Szaska,	500,000	
A Steyerdorf, forge anglaise (éventuel),	2,500,0000	7,500,000
Agrandissement de la fabrique des machines à Vienne,		1,000,000
Colonisation,		1,750,000
Routes et chemins d'exploitation,		10,000,000
Total,		Fr. 26,000,000

Voici maintenant la situation des travaux :

Mines de houille de Bohême.

Dans nos mines de Bohême, le puits Kubeck, à Kladno, et le puits Michael à Brandeisel, ont été approfondis de manière à préparer de nouveaux étages d'exploitation, et à maintenir ainsi notre extraction à la hauteur des besoins de l'industrie, qui prend en ce moment, dans la Bohême, de si remarquables développements.

Deux nouveaux puits ont été commencés, l'un auprès du village de Koler, vers l'extrémité orientale de nos concessions, où un sondage antérieur a constaté trois veines de charbon d'une puissance totale de 4 mètres 12.

Le second, à l'ouest du puits Thinfeld à Kladno, doit exploiter la couche régulière de cette portion du bassin, elle a ici 5 mètres 69 de puissance.

Nous avons de plus entrepris, avec le concours de la Société de Sondages (système Kind), une série de forages destinés à nous éclairer sur l'allure de nos gîtes, et à nous permettre d'établir, dans de bonnes conditions d'exploitation, les nouvelles fosses projetées.

Le premier sondage, exécuté près du moulin de Brodec, avait atteint, au 31 décembre dernier, une profondeur de 165 mètres, sans avoir encore rencontré le charbon. Il est poursuivi ainsi qu'un deuxième forage établi près de Rappitz, et nous espérons obtenir de ces travaux, dans le cours de la campagne actuelle, les indications nécessaires pour donner à notre exploitation de Brandeisel de plus grands développements.

Nos extractions fournissent une proportion de menus supérieure à la consommation bornée de cette qualité ; nous avons préparé l'établissement d'ateliers de lavage et d'appareils d'agglomération qui nous permettront d'assurer un débouché à l'ensemble de nos produits. Ces divers appareils pourront sans doute être encore montés dans le courant de cette campagne, et fourniront au service du chemin de fer, à des prix modérés, un excellent combustible bien compacte et bien homogène sous la forme de briquettes.

Le besoin de grouper une population stable autour de notre établissement de Brandeisel, dont les ouvriers habitent les hameaux environnants, dans un rayon de

(1) Cette longueur se compose ainsi :

	kilom.
Ligne du Nord,	480.72
— du Sud-Est jusqu'à Témesvar,	560.53
— d'Orawitza à Basiasch,	61.50
	1,102.75

(1) Les locomotives à marchandises peuvent remorquer 1,008 tonnes à 22 kilom. 76 de distance par heure sur chemin horizontal ; celles à voyageurs, 252 tonnes à 45 kilom. 52 de distance par heure sur chemin horizontal.

Digitized by Google

plus de 8 kilomètres, nous a conduits à établir autour du chantier une colonie ; elle comprendra, pour le présent, des logements à loyer pour cent familles. Ces logements seront réservés pour les contre-maîtres, d'abord, puis pour les ouvriers de nos mines.

A Kladno, où nos exploitations, placées à portée de la ville, se recrutent plus facilement, nous nous sommes bornés à établir quatorze habitations de famille pour les contre-maîtres et principaux ouvriers.

Pour faciliter nos travaux, arrondir nos établissements et venir en aide à la colonisation, nous nous sommes rendus acquéreurs d'une habitation contiguë au puits de Brandeisel, avec une ferme, une briqueterie, 27 hectares de terre labourable, et 10 hectares 54 de terre à briques. Le tout, avec les aménagements, nous coûtera environ 100,000 francs.

Depuis la clôture de l'exercice 1856, un fâcheux accident est venu restreindre le développement de notre exploitation de Brandeisel. Le 5 mars, les travaux ont atteint une nappe d'eau souterraine qui fournissait un volume d'eau supérieur à celui que les machines d'épuisement existantes de 140 chevaux de force pouvaient extraire. Les eaux se sont élevées à 5 mètres au-dessus du fond de la galerie de roulage : mais, en ajoutant une colonne de pompes auxiliaires et employant à l'épuisement toute la force motrice disponible, nous sommes arrivés à maîtriser les eaux, dont le volume a diminué rapidement, et l'extraction des houilles a pu être reprise le 2 mai courant, après moins de deux mois d'interruption. Pour prévenir de semblables chômages dus à l'épanchement dans les mines de poches d'eau plus ou moins considérables, nous avons fait l'achat d'une machine d'épuisement que l'établissement de Seraing venait de construire, et qui pourra fournir jusqu'à 400 chevaux de force. Nous faisons exécuter dans notre propre fabrique des pompes appropriées qui pourront être montées en septembre ou octobre prochain.

Mines de lignites à Sobochleben.

Dans nos concessions de lignite à Sobochleben, nous n'avons pas encore commencé l'exploitation, et nous attendrons que le chemin de fer d'Aussig à Teplitz, qui partage notre périmètre en deux zones d'exploitation distinctes, soit terminé pour aborder les travaux.

Mines de houille du Banat.

Dans les possessions du Banat, les travaux de premier établissement pour les mines de houille se bornent au sondage de l'Anina, à la limite nord des exploitations de Steyerdorf, et à des recherches, tant à Steyerdorf qu'à Reschitza et sur les autres points de nos possessions, pour nous assurer, avant le moment où expireront les droits seigneuriaux (en 1859), toutes les concessions qui pourront faire l'objet d'exploitations ultérieures.

Pour ne pas être arrêté par des droits antérieurs dans l'assiette des concessions, nous avons racheté, moyennant 3,000 florins, les mines de Rochus dans la vallée de la Natra.

Dans la mine de Doman, on a avancé de 360 mètres la galerie de François-Joseph, qui doit raccourcir des deux tiers la distance que les charbons ont à parcourir entre la mine et la forge de Reschitza. La longueur ouverte est maintenant de 1,024 mètres, il reste à percer 1,208 mètres, ce qui exigera probablement quatre années encore de travail.

Mines métalliques.

Pour les mines métalliques, les travaux ont eu pour objet de nouvelles recherches et des acquisitions de parts de mines.

Dans le bassin houiller de Steyerdorf, les recherches des minerais de fer carbonatés donnent les meilleures espérances. La teneur de ce minerai, qui donne d'excellentes fontes, est de 35 0/0, et on peut, dès à présent, compter, dans de bonnes conditions, sur une exploitation courante pouvant répondre à une production annuelle de 8,400 à 10,080 tonnes de rails.

On a prolongé de 47 mètres la galerie d'écoulement de Mühlthal, qui doit ouvrir à la mine métallique principale de Szaska un nouvel étage d'exploitation. Cette galerie, qui doit avoir 1,000 mètres de longueur, est percée sur 132 mètres.

Les autres opérations imputables au compte de premier établissement se réduisent à quelques acquisitions et formalités pour recherches.

Nous avons acquis, pour 14,000 florins, 27 concessions de 5 hectares de superficie et 30 permis de recherches de minerais de fer qui appartenaient à la Compagnie de la Néra (Szaska) et qui se trouvaient enclavés dans nos propres concessions. Cette acquisition a mis fin à plusieurs contestations pendantes.

Nous avons racheté quelques parts des mines d'Orawitza et de Moldowa, ce qui fait qu'il ne reste plus à acheter dans les premières que 86 112/1000 au lieu de 87/1000, et dans les secondes que 74/1000 au lieu de 98/1000. Enfin, nous avons établi, à l'aide de 32 permis de recherches, nos droits sur les terrains avoisinant nos concessions.

Usines à cuivre.

Il n'a pas été fait de travaux neufs dans les établissements métallurgiques, où l'on traite les mines de cuivre, de plomb, d'argent et d'or.

Usines à fer.

Pour les usines à fer, on a commencé en 1856 les travaux complémentaires des hauts-fourneaux de Reschitza, dans le but d'assurer, par des emmagasinements suffisants, le service pendant l'hiver des trois hauts-fourneaux, d'utiliser les flammes perdues et de faire le grillage du minerai sur place avec les déchets des halles à charbon.

Dans la forge, on a augmenté le nombre de trains de laminoirs. Quand les nouvelles installations, dont les appareils sont fournis par les ateliers de Seraing, seront terminées, l'usine pourra produire facilement 8,400 tonnes en tôles et fers spéciaux, au lieu de 5,000 tonnes de rails que l'on fabriquait anciennement. Tous ces travaux seront terminés dans le courant de l'année.

Les projets pour l'établissement de deux hauts-fourneaux à Dognacska pour fournir à Reschitza le complément de fontes nécessaires vont aussi être mis à exécution.

L'emplacement de Dognacska était naturellement indiqué en raison des ressources en charbon végétal de la contrée et de la proximité de riches gisements de minerais de fer.

Pour Steyerdorf et Bogschan, les projets sont à l'étude ; seulement, nous pouvons dire, dès à présent, que les fontes de Bogschan ont été reconnues, par les fabricants d'acier les plus renommés, comme égales aux meilleures fontes employées dans la fabrication de l'acier, et qu'à Steyerdorf, outre le minerai de fer carbonaté reconnu, on s'est assuré par des essais concluants que les houilles se prêtaient à la fabrication d'un coke de très-bonne qualité, de sorte qu'il y a là tous les éléments nécessaires pour l'établissement de hauts fourneaux au coke, ou simplement, si l'on veut, d'une forge pour la fabrication des rails, utilisant tous les menus de nos mines.

Nous avons acquis à Szaska le haut-fourneau de la Société de la Néra, ce qui nous donne de suite l'établissement métallurgique que nous avions annoncé comme nécessaire sur ce point pour tirer parti des minerais de fer que nous possédons en abondance dans nos mines métalliques de cette localité.

Cette acquisition comprend, outre le haut-fourneau et les mines dont il a été question plus haut, une chute d'eau de 100 chevaux, des droits de flottage, des affouages de bois, etc. ; elle supprime une concurrence fâcheuse à l'égard des forces ouvrières insuffisantes, et en mettant fin à des contestations graves, nous laisse la disposition, sans enclaves, de tout le terrain métallifère de la contrée.

L'acquisition a été faite pour le prix de	fl. 64,000	»
dont 14,000 au compte des mines métalliques. Les valeurs d'inventaires s'élevaient à	11,498	48
Et comme nous avons fait des travaux pour la mise en état qui ont coûté,	11,852	49
Il en résulte que l'usine avec ses dépendances reste à la Compagnie en état de marcher pour le prix de	50,351	»
ou environ 125,885 fr.		

Ateliers de construction.

L'extension rapide du réseau des chemins de fer en Autriche nous a fait penser que le moment était venu de mettre à exécution le projet d'agrandissement de la fabrique de machines de Vienne ; un crédit de 350,000 florins a été affecté à un travail qui double l'espace occupé par les ateliers, et qui permettra aussi de doubler la fabrication.

Les nouveaux ateliers pourront être mis en activité dans le courant de 1857. Les ateliers de construction de Reschitza ont été augmentés de plusieurs machines pour pouvoir convenablement fonctionner comme succursale de la forge.

Ces ateliers vont s'augmenter d'une chaudronnerie dans laquelle on mettra en œuvre les tôles fabriquées dans la forge, ce qui permettra de livrer ces tôles soit à l'état brut, soit comme chaudières, soit comme poutres de pont.

Domaines.

Notre domaine du Banat présente un ensemble si considérable, qu'il faut procéder avec la plus grande prudence dans les innovations. Nous avons commencé par réorganiser toute l'administration, qui fonctionne maintenant d'une manière distincte de celle des mines et usines. Cette administration s'occupe de tout ce qui regarde l'assiette de la propriété, et, au moyen d'un service de surveillance plus nombreux et mieux payé, travaille à supprimer tous les abus.

On prépare activement l'aménagement de la propriété forestière, qui est de la plus grande importance dans le Banat. Ces forêts pourront, dès que la ligne du Sud-Est aura atteint le Banat, pourvoir à de nombreux besoins dans la plaine, et l'application du procédé de conservation des bois du docteur Boucherie, que nous venons de mettre en train, nous permettra de tirer, des magnifiques réserves de nos domaines, des masses de bois pour nos propres besoins et les besoins des chemins de fer en construction en Hongrie.

Jusqu'à présent, les bois du Banat étaient en quelque sorte un accessoire des mines, et n'avaient pas une valeur commerciale. Nous avons dû, en tenant compte des circonstances locales, des débouchés actuels et de ceux qui existeront bientôt, refondre complétement les tarifs pour les mettre en rapport avec la valeur réelle du bois sur les marchés environnants.

La colonisation et l'exécution de grandes artères de circulation, l'utilisation pour le flottage de quelques cours d'eau importants, sont les plus sérieuses de nos préoccupations pour l'avenir de notre beau domaine.

Aucune dépense n'est encore engagée pour ces objets, mais les études avancent, et nous serons en mesure de mettre la main à l'œuvre au moment où notre ligne du Sud-Est ouvrira de plus vastes débouchés, et où les ouvriers qui travaillent sur cette ligne seront disponibles pour de nouvelles entreprises.

Résumé.

L'ensemble des dépenses de premier établissement pour les mines, usines et domaines, en 1855, se résume ainsi en florins :

Mines de houille,	fl. 133,700 35
Mines métalliques,	45,386 »
Usines à cuivre,	» »
Usines à fer,	144,790 07
Ateliers de constructions,	51,804 49
Domaines,	2,385 00
Dépenses à répartir,	209,666 14
Total,	582,422 45

Ou environ, 1,456,056 fr.

Deuxième Partie.

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION POUR 1856.

§ Ier. — CHEMINS DE FER.

Au commencement de l'année 1856, les longueurs des lignes en exploitation s'élevaient, pour la ligne

du Nord (1) à	469 kilom.	35 m.
du Sud-Est à	426	02
du Raab à	119	02

(1) Non compris le tronçon de 11 kil. 30 de longueur, depuis Bodenbach jusqu'à la frontière de Saxe, qui est exploité par l'administration du chemin de fer de Saxe.

Digitized by Google

ciations commerciales, industrielles ou financières, légalement constituées et autorisées en Belgique, à exercer leurs droits en France.

Délibéré et voté en séance, au palais du Sénat, le 20 mai 1857.

Mandons et ordonnons que les présentes, revêtues du sceau de l'Etat et insérées au *Bulletin des lois*, soient adressées aux cours, aux tribunaux et aux autorités administratives, pour qu'ils les inscrivent sur leurs registres, les observent et les fassent observer, et notre ministre secrétaire d'Etat au département de la justice est chargé d'en surveiller la publication.

Fait au palais de Saint-Cloud le 30 mai 1857.

NAPOLEON.

BANQUE D'ANGLETERRE.

SITUATION AU 6 JUIN 1857.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Billets émis.	23,801,395	595,034,875
Actif.		
Avances à l'Etat. . . .	11,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,459,000	86,497,500
Espèces et lingots (or) .	9,126,395	233,359,875
Somme égale. . .	23,801,395	595,034,875

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque.	14,553,000	363,825,000
Réserve	3,302,357	82,558,925
Compte-courant de l'Etat créditeur.	6,264,419	156,610,475
Comptes particuliers. .	9,225,349	230,633,725
Billets à sept jours et autres	713,308	17,832,700
	34,058,633	851,465,825
Actif.		
Créances sur l'Etat. . .	10,326,131	258,153,275
Créances particulières.	18,302,575	457,564,375
Billets de banque en portefeuille.	4,723,920	118,098,000
Numéraire.	706,007	17,650,175
	34,058,633	851,465,825
Augmentation :		
Réserve métallique. . .	227,575	5,684,375
Comptes particuliers..	136,929	3,423,225
Billets en circulation..	45,993	1,149,875
Compte-courant de l'Etat	708,852	17,721,325
Créances.	633,727	15,843,175
Réserve.	49,450	1,236,250
Diminution :		
Portefeuille.	223,085	5,552,125

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi, 4 juin :

FONTES. — Fonte de forge, à Saint-Dizier, 162-50 165 ; fonte pour deuxième fusion n° 1, id. 185 ; id. n° 2, 175.

FERS. — Fers laminés de fonte au bois, 1re classe, suivant les forges, franco à Saint-Dizier, ou rendus dans les gares de l'Est, 340 340 ; Machine ou ronds de tréfilerie, n° 21, 400 ; id. n° 20, 420 430 ; fers battus demi-roche à la houille, 370 ; branches de courbes, 380 ; essieux de 3 à 10 kil., 440 ; id. de 10 à 15 kil., 420 ; id. de 15 à 99 kil., 420 ; id. de 100 à 150 kil., 420 ; carrés de 90 à 108 kil., 420 ; fers de petite forge, 390.

MOULAGES. — Plaques unies et figurées, 205 210 ; tuyaux de descente, 270 280 ; dauphins et raccords, 275 280 ; gargouilles, de 31 kil. le mètre, 260 270 ; tuyères à maréchal, 265 270 ; boîtes des routes, 5 k. et au-dessus, 260 270 ; id. au-dessous, 350 360 ; poids d'horloge 1/2 à 2 kil.. 250 260 ; id. au-dessus, 230 240 ; barreaux de grilles, 250 260 ; colonnes pleines, 220 230 ; enclumes de 3 à 600 kil., 200 220 ; marteaux de 3 à 500 kil., 200 230.

(Ces prix sont franco pour Saint-Dizier.)

FERRONNERIE. — Pointes, n° 20 (les 100 kil.), 52 ; chaînes, n°s assortis (id.), 75 ; poids à peser, 20 kil. (la pièce), 5.

Proportion gardée pour le reste de la série.

(Ces prix sont franco pour Paris.)

CUIVRE. — Les nouvelles de Londres nous arrivent avec une baisse inattendue. Elle est de 225 fr. par tonne sur les blocs et les barres, et de 10 c. par livre sur les feuilles, les fils, les tuyaux, etc.

Voici la cote de Londres : Best-Selected, 3,000 fr. la tonne ; Tough-Cake et Tile, 2,925 fr. ; feuilles 1-30 la livre, fils 1-30.

La place de Paris a dû suivre le mouvement donné par le marché régulateur de Londres. On nous dit qu'on cote cependant encore : cuivre anglais, 305 310 ; Chili, 280 285 ; cuivre de Russie, 310 330.

MÉTAUX.

ETAIN. — Le prix payé à Amsterdam est 85 1/2 fl. C'est une baisse très-grande depuis six semaines. On nous écrit de Londres que le marché de cet article a subi la pression de ces cours et a éprouvé une forte baisse. On cote à Londres l'étain de pays, comme suit : blocs 3,350 fr. la tonne, barres 3,375, raffiné 3,450.

A Paris le Banca vaut 385, l'anglais 360, l'étain des Détroits 250.

On annonce que l'enchère de la Hollande aura lieu cette année le 16 juillet prochain. La quantité à vendre est de 180,705 lingots ; elle pourra être augmentée de 10,000 autres lingots s'il arrive d'autres parties d'ici à cette époque. Les lots seront de 500 lingots.

PLOMB. — D'Espagne 68 fr. à Paris, laminé 78.

ZINC. — Laminé 90 à 95 fr. les 100 kil.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 4 juin :

Les warrants numéros mélangés (fonte en magasin) n'ont pas de prix fixe, ils sont offerts de 100 fr. à 102 fr. 50 ; pour des livraisons reculées, on céderait de 96 25 à 96-50, au comptant, sous vergues.

Les autres marques se raisonnent ainsi : Gartsherrie n° 1, 102 fr. 50 ; Calder n° 1, 100 fr. 30 à 100 fr. 60 ; Glengarnock n° 1, 98 fr. 75.

Prix des fers : barres marchande, 221 fr. 85 ; fers d'angles, 250 ; fers à clous, 246,85 ; tôles fines, 287,50 ; tôles pour chaudières, 275, id. pour navires, 262,50 ; cercles, 262,50.

Fret de la fonte aux ports suivants :

Abbeville, 10 25 à »» ».
Boulogne, 12 75 à »» .
Bordeaux. 23 75 à 25 ».
Brest, 13 75 à ».
Calais, 12 50 à 13 10.
Charente, 18 75.
Cherbourg, 13 75 à ».
Dieppe, 12 50 à 13 10.
Dunkerque, 12 50 à 13 10.
Fecamp, 13 10 à 13 75.
Havre, 12 50 à 13 10.
Marseille, 37 50.
Nantes, 21 25 à »» ».
Rouen, 15 «» à 15 60.
Saint-Valéry, 15 »» à »» ».

Par tonne.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 8 juin :

FONTES. — La fonte d'affinage se cote sans changement à fr. 10,25 à 10,50. On dirait qu'il y a plus de fermeté, on ne pourrait plus guère trouver à faire de marchés à 10 25, à moins qu'ils ne soient d'une certaine importance ; on ne vend toujours rien en France, elle y revient à 15 50, et on la produit sur les lieux à fr. 10.

Les fontes de moulage se soutiennent à fr. 12 50 le n° 4, les 100 kil., 13 50 le n° 3, 14 50 le n° 2. Pas d'affaires en n° 1.

FERS. — Les fers vont assez bien et la bonne fabrication résiste à la baisse. Les lamineurs ont un travail assuré, plusieurs ont d'assez forts marchés. Laminés n° 1, 1re classe, 210 à 220 la tonne ; id. n° 2, 230 fr. ; id. n° 3, 250 fr. Fers de masse, 340 fr. en barres dimensions de forges.

MINERAIS. — On a vendu quelques parties de mori-nimé à 44 et 46 fr. la cense lavée, cependant ce prix ne fait pas cours. On les tient assez généralement de 46 à 48 fr. — Les oligistes sont toujours chers à fr. 17 la tonne, rendue aux usines ; en qualités inférieures on les obtient à 6 et 7 fr. la tonne en bateau. Il a été fait la semaine dernière, en oligistes, un marché de 25 millions de francs pour l'Allemagne.

CHARBONS. — Plusieurs exploitants ont restreint la production de manière à rester en dessous de la demande. Les gras sont les seuls bien demandés, des marchés ont été renouvelés à fr. 14 les 1,000 kil. Il s'en est fait même beaucoup pour le nord et le centre de la France.

COKE. — On cote fr. 22 50 pour hauts-fourneaux, mais pour une opération importante, on cède à fr. 22. Nous connaissons un fort marché à ce taux. La dernière adjudication pour compte de l'État, coke lavé, a eu lieu à fr. 30 pour la ligne de Namur et à fr. 29 pour la ligne de Bruxelles ; 30 millions de kil. de briquettes ont été adjugées à la maison de Haynin fils, à Gosselies, au prix de fr. 15 75. Ce prix est si bas qu'on s'attend à ce qu'il influe sur les prix des charbons.

Adjudications faites pour le chemin de fer de l'État :

CENTRE. — Charbons gailletteux pour forges, foyers et machines, fr. 15 25 par mètre cube ; charbon pour coke, fr. 15 25 par mètre cube ; charbon locomotive, fr. 25 par tonne ; coke, fr. 25 à 29 par tonne.

LIÉGE. — Charbon en roche pour forges et foyers, fr. 26 par tonne ; id. gailletteux, fr. 10 à 14 par mètre cube ; charbon pour locomotives, fr. 25 75 à 26 15 par tonne ; coke, fr. 28 90 à 31.

MONS. — Charbon gailletteux pour forges et foyers, fr. 14 90 par mètre cube ; charbon pour coke, fr. 13, 14 90 ; id. coke, fr. 23 70 à 28.

BOIS.

Les prix tenus sont, par continuation, entrevous ordinaire, 125 130 fr. ; bon bois, 135 ; lots supérieurs, 145 ; échantillon bon ordinaire, 175 à 180 ; bois de qualité, 185. On a pu remarquer que cette année les conditions de vente ont été presque toujours de dix mois de terme et dix de fournitures.

On nous dit qu'un lot de choix d'entrevous, demandé à 145 fr., est tenu à 150.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

O. SAUTIQUE.

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1856. id. 795 id.)

Du 4 au 10 juin 1857.

133,634 voyageurs.....	370,473 12	
Bagages, marchandis,etc.	578 415 68	
Total..		948,888 80

Semaine correspondante de 1856.

116,610 voyageurs.....	378.027 72	
Bagages, marchand., etc.	498.870 22	
Produit total.....		877,797 94
Différence en faveur de 1857		71,090 86

Produit par kilomètre :

1857,	1,193
1856,	1,104

Recette totale depuis le 1er janvier

1857.....	21,489,382 79
1856.....	19,541 275 74
Différence..	1,948,107 05

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLEANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1053 kil.

Du 4 au 10 juin 1857.

112,827 Voyageurs.....	426,402 74	
Bagages, marchandises, etc.....	717,542 09	
Total.....		1,143.944 83
Semaine correspondante de 1856 .		335,844 09
Différence en faveur de 1857.....		808.100 13
Recettes depuis le 1er janvier 1857.		25,727,029 62
Recette correspondante de 1856		20,287,241 34
Différence en faveur de 1857....		5,439,787 78

CHEMIS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 950 kilomètres)
(1856. id. 870 id.)

Du 4 au 10 juin 1857

345,013 voyageurs.....	200,774 74	
Marchandises, etc., grande vitesse ...	69,473 27	
— petite vitesse....	330,811 85	
Total de la semaine.....		901,059 86
Semaine correspondante en 1856....		769,233 23
Augmentation en 1857.....		131,826 63
Recettes depuis le 1er janvier 1857		17,330,566 01
id. id. 1856		14,548,353 76
Différence en faveur de 1857.		2,792,200 25

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

(1857. Longueur exploitée, 694 kilom.)
(1856. id. 617 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,342 70.
— 1856, 1,236 74.

Recettes du 4 au 10 juin 1857

Grande vitesse) 97,451 voyageurs..	393,400 05
Grande vitesse) marchand.....	138,165 90
Petite vitesse) marchand.....	400,266 80
Total.....	931,833 65
Semaine correspondante de 1856....	763,068 20
Différence en faveur de 1857	168,765 45
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	21,875,421 02
id. id. 1856	16,253,383 41
Différence en faveur de 1857...	5,622,037 61

L'ouverture de l'embranchement de Dôle à Salins (38 kil.) a eu lieu le 16 mai 1857.

CHEMINS DE FER DE L'EST.

(1857. Longueur exploitée,1279 kilomètres.)
(1856. id. 1060 id.)

8e année. — 23me semaine.

Du 4 au 10 juin 1857.

108,560 Voyageurs.....	373,506 50	
Marchandises.....	541.209 34	
Total de la semaine.....	914.715 84	
Recettes antérieures.....	18,745,620 07	
Total général.....		19,660,335 91
23me semaine de 1857	914,715 84	
Semaine correspondante de 1856.	788,771 81	
Différence en faveur de 1857...	125,944 03	
Exercice 1857.....	19,660,335 91	
d. 1856	17,881,152 68	
Différence en faveur de 1857...	1,779,183 23	

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont et prolongements.

Longueur exploitée : 125 kilomètres

Du 4 au 10 juin 1857.

9,087 voyageurs.....	19,308 75	
...,... tonnes de marchandises.....	23,641 55	
Total.....	42,948 30	
Recettes antérieures...	894,608 01	
Total des recettes.....	937,556 31	

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 523 id.

Recettes du 4 au 10 juin 1857

55,451 Voyageurs.....	197,496 45	
Bagages et marchandises	327,198 90	
Total de la semaine.....	524 695 35	
Semaine correspondante de 1856.. .	318 483 80	
Augmentation.....	206,211 55	
Total des recettes, à partir du 1er janvier 1857.....		13,836.538 76
Période correspondante de 1856 .		12,035,079 94
Augmentation. ...		1,801,458 82

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

(1857. Longueur exploitée, 156 kilom.)

Du 4 au 10 juin.

(Section de Lyon à Reanne.)

2,222 Voyageurs.....	34 558 57	
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	164,662 66	
Total.....	199,221 23	
Recettes antérieures.....	4,208,537 09	
Total de l'exercice 1857.....	4,407,758 32	
Recette correspondante 1856	100,161 31	
Total de l'exercice 1856...	4,020,245 18	

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).

(1857. Longueur exploitée, 112 kilom.)

Voyageurs.....	21,935 99	
Bagages, marchandises, etc.....	31,454 10	
Total.....	53,390 09	
Recettes antérieures	893,159 70	
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857		946,549 79
Semaine correspondante en 1856.....		17,691 03
Recettes depuis le 1er janvier 1856....		709,317 99
Recettes totales de la semaine sur les 2 sections.....		252,611 32
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....		5,101,696 79
Total.....		5,354,308 11

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 713 kilomètres.
Id. en 1856, 307 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 210 id.

Recettes du 4 au 10 juin 1857

CHEMIN DE FER.

42,375 voyageurs.....	141,529 00
Bagages, marchandises, etc.....	163,908 40
TOTAL.....	305,437 40
Recettes du CANAL LATÉRAL...	17,017 94
Recettes antérieures.....	4,868,503 19
Total depuis le 1er janvier 1857	5,190,958 53
23e semaine de 1857. Chemin de fer..	305,437 40
Id. Canal latéral...	17,017 94
Total de la semaine en 1857	322,455 34
23e semaine de 1856. Chemin de fer..	109,706 80
Id. Canal latéral...	30,352 15
Total de la semaine en 1856	140,058 95
Différence en faveur de 1857.	182,396 39

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857.....	5,190,058 53
1856.....	2,246,779 72
Différence en faveur de 1857..	2,944,178 81

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1857,	428 38	81 03
1856,	294 91	144 53
Augmentation,	133 47	Diminut 63 50

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Sections de Lyon à Bourg et à Seyssel.)

Longueur exploitée : 139 kilomètres.

Du 4 au 10 juin.

12,231 Voyageurs.....	38,778 75
Bagages, marchandises, etc.....	20,250 60
Total.....	59,029 35
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1857.....	632,683 75
TOTAL.....	691,913 10

CHEMIN DE FER D'ORSAY.

Circulation et recettes comparatives du mois de Mai 1857.

(1857. Longueur exploitée, 23 kilomètres)

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages etc.	Totaux.
1857.....	89,387	61,143 50	1,520 75	62,664 25
1856.....	60,937	42,168 40	1,204 65	43,368 05
En faveur de 1857.....	28,510	18,980 40	316 10	19,296 50
En faveur de 1856.....	»	»	» »	»

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 278 kilom.)

Du 3 mai au 5 juin 1857.

13,658 Voyageurs.....	47,758 34
Bagages, marchandises, etc.....	78,361 90
TOTAL de la semaine.....	125,019 25
Recettes de la semaine correspondante de 1856.....	82,395 46
Différence en plus en 1857....	43,223 78
Recettes antérieures....	2,028,041 62
Total.....	2,153,060 86

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Du 23 mai au 3 juin 1857.

56,671 Voyageurs,	1 6,121 02
2,883 t Bagages et marchandises,	52,167 26
Total,	168,288 28
Période correspondante de 1856,	139,745 36
Diminution,	28,542 92
Recette totale du 1er janvier au 20 mai 1857,	3,108,926 92
Période correspondante de 1856,	2,770,025 63
Augmentation,	338,901 29

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 4 au 10 juin 1857.

Voyageurs.....	25,699 30
Bagages.....	1,644 55
Marchandises : grande vitesse.....	2,146 05
Id., petite vitesse.....	10,959 15
Exploitation de Biella	4,871 73
Exploitation de Casal.....	3,898 90
Ensemble.....	48,619 18
Recette correspondante de 1856..	38,582 94
Différence en faveur de 1857....	10,036 24

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. id. 1,039 id.

Du 4 au 10 juin 1857.

	En francs, au change de 121 1/2
51,796 voyageurs.....	280,605 84
29,611 tonnes Marchandises.....	376,358 48
Total de la semaine.....	657,964 32
Semaine correspond. 1856.....	784,619 58
Différence en faveur de 1857...	127,655 26
Recettes depuis le 1 janvier 1857.....	12,531,105 »
Recettes depuis le 1 janvier 1856.....	13,742,794 »
Différence en faveur de 1856...	1,211,629 »

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

23e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 1 au 7 juin

7,274 voyageurs. — 22,434 quint. bagages, marchandises.....	fr. 15,955 20
Recette correspondante de 1856.....	10,882 50
Augmentation.....	5,072 70
Recettes depuis le 1er janvier 1857	230,793 35
Recette correspondante de 1856	136,816 35
Différence en faveur de 1857..	93,977 » »

CHEMIN DE FER NORD-EST SUISSE.

1857. — Longueur exploitée : 144.4 kilomètres.
1856. — 109.8 —

Mai 1857 (*)

34,000 voyageurs	117,000 »
307,000 quint. marchandises et bagages	109,000 »
Total du mois.....	226,000 »
Mois correspondant de 1856.....	104,943 » »
Différence en faveur de 1857.	121,057 » »
Recettes depuis le 1er janvier 1857....	798,412 » »
Recettes correspondantes 1856.....	402,777 » »
Différence en faveur de 1857.	395,635 » »

(*) Résultat approximatif.

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

Mai 1857

	1857.	1856	1855.
Voyageurs...	42,503 05	40,066 60	43,558 15
Bagages.....	1,636 85	1,361 55	1,059 72
Détail.....	2,062 60	1,734 25	1,998 » »
Marchandises	18,333 99	18,828 87	23,293 39
	64,336 49	62,571 27	69,909 21

Augmentation en 1857 de fr. 1,765 22 sur 1856
Diminution de 5,572 72 sur 1855

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 24 au 30 mai 1857

4,118 voyageurs..... fr.	2,854 20
Marchandises.....	631 60
Recettes antérieures.....	136,594 80
Total.....	130,080 60

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (24e semaine)		Par journée de voiture	
		1re classe.	2e classe.
Du 7 au 13 juin 1857	280,837 65	80 82	52 67
Semaine correspondante de 1856 . .	248,856 73	83 46	55 11
Rec. depuis le 1er janv. 1857 . . .	1,216,736 20	77 10	45 37
Période correspondante de 1856 . .	1,094,651 80	69 63	42 96
Différence en faveur de 1857.	122,084 40	7 56	2 41

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

DU NORD

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Le Conseil d'administration a soumis au gouvernement les mesures financières qu'il a adoptées, conformément à la résolution de l'assemblée générale, en date du 30 avril dernier, concernant les nouvelles concessions qui vont être faites à la Compagnie.

Les propositions du Conseil comprennent une émission d'actions nouvelles à distribuer entre les porteurs des anciennes dans la proportion d'une pour quatre, sauf un solde dont le fractionnement trop minime ne comporte pas la répartition, et dont l'attribution aux actionnaires sera ultérieurement déterminée.

L'émission doit se faire dès le 1er juillet prochain.

Le premier versement sera de 200 fr. par action. Le dividende, payable en juillet sur les anciennes actions, sera reçu jusqu'à due concurrence, en paiement de ce premier versement. Ce dividende étant de 40 fr., soit pour quatre actions 160 fr., il suffira de débourser 40 fr. pour recevoir une action libérée de 200 fr.

Les actionnaires qui n'auraient pas quatre actions, pourront néanmoins profiter de la répartition des nouveaux titres; il leur sera remis, par chaque action, en paiement du dividende de 40 fr., et contre un versement de 10 fr., un bon, représentant leur droit à un quart d'action. Dans les trois mois, ces bons devront être échangés, à raison de quatre contre une action nouvelle.

Les nouvelles actions donneront droit à un intérêt de 5 0/0 des sommes versées, jusqu'à l'époque où elles entreront en jouissance du dividende et où elles seront complètement assimilées aux anciennes. Cette assimilation aura lieu, après trois ans, par voie de tirage au sort et par tiers, d'année en année.

Le Conseil d'administration s'empressera de porter à la connaissance des actionnaires le taux d'émission des actions nouvelles aussitôt qu'il aura été réglé d'accord avec le gouvernement; ce qui ne peut tarder, l'affaire ayant déjà été envoyée à l'examen du conseil d'Etat.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST

124, rue Saint-Lazare.

Coupon d'intérêt des obligations 3 0/0 au 1er juillet 1857.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations 3 0/0 de la Compagnie que, pour faciliter le paiement du coupon semestriel de 7 fr. 50, échéant le 1er juillet 1857, les bordereaux de cinquante coupons et au-dessus pourront être déposés, à dater du 15 juin courant, de 10 heures du matin à 3 heures de l'après midi, au siége de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124 (service des titres), où il sera délivré un récépissé indiquant le jour du paiement.

Le Conseil d'odministration rappelle aux porteurs d'obligations que la *Banque de France* se charge, après vérification, du paiement des coupons ses succursales, moyennant une commission de 1/4 0/0.

CHEMIN DE FER DE

LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Obligation 3 0/0 (émission de 1852 et 1855).

Le coupon d'intérêts échéant le 1er juillet 1855 sera payé à partir du 1er juillet à raison de 7 fr. 50 par obligation, dans les caisses de la Compagnie à Paris, Lyon et Marseille. Le dépôt des coupons sera reçu à Paris à partir du 20 juin.

Les succursales de la Banque de France se chargent de payer les intérêts ci-dessus, moyennant une commission de 1/4 0/0.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Obligations 3 0/0 (émission de 1852).

La liste des trois cent dix-neuf obligations sorties au tirage du 18 juin 1857 :

Numéros 48,301 à 48,400, 100 obligations; 3,601 à 3,700, 100 obligations; 66,301 à 66,600, 100 oblig.; 165,820 à 165,838, 19 obligations. — 319 obligations.

Obligations 3 0/0 (émission de 1855).

Liste des cent quarante-cinq obligations sorties au tirage du 18 juin 1857 :

Numéros 6,401 à 6,500, 100 obligations; 65,498 à 65,500, 2 obligations; 65,501 à 65,442, 43 obligations. — 145 obligations.

Le remboursement des obligations dont les numéros précèdent, s'effectuera à raison de 500 fr. par obligation, à dater du 1er juillet prochain, dans les caisses de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON

MM. les actionnaires de la oCmpagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus que le solde du dividende de 1856, soit 43 fr. 50 cent. par action, leur sera payé à l'administration centrale, 47, rue de Provence, à partir du 1er juillet prochain, sur la présentation du 10e coupon.

MM. les actionnaires pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec les coupons à l'appui, à partir de ce jour, de 10 heures à 2 heures.

Le secrétaire général, G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

MM. les souscripteurs des chemins de fer espagnols des Pyrénées à Madrid et à la Méditerranée, sont de nouveau invités à se présenter dans les bureaux de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France, place Vendôme, 16, de midi à trois heures, pour y faire l'échange des certificats provisoires à eux délivrés contre des titres au porteur de la Compagnie anonyme des chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante, et recevoir par chaque certificat d'une action, une somme de 3 fr. 50 c. pour la part de chaque action dans les intérêts produits par les fonds disponibles.

Le titre au porteur délivré en échange du titre provisoire donne droit, conformément aux statuts :

1° A un intérêt de 6 0/0 à dater du 31 janvier 1857;

2° Au partage des bénéfices de l'exploitation des chemins de fer. Lesdits bénéfices, à dater du 10 juillet 1856, époque de la prise de possession de 278 kilomètres déjà en exploitation, seront, conformément à la décision de l'assemblée générale qui a eu lieu à Madrid, le 29 janvier dernier, compris dans le premier inventaire de la Compagnie.

Paris, le 14 mai 1857.

COMPAGNIE

D'ORLÉANS

Service des Emprunts.

Le directeur a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie que le coupon semestriel de juillet 1857 sera payé à la caisse centrale à partir du dit 1er juillet, savoir :

A raison de 25 fr. pour les obligations du premier emprunt 1852 (30e coupon), et pour celles du deuxième emprunt 1858 (18e coupon);

Et à raison de 7 fr. 50 c. pour les obligations de l'emprunt 3 0/0 (9e coupon).

Les coupons et les certificats de dépôt de la Compagnie seront reçus, comme d'ordinaire, dès le 15 juin courant dans les bureaux du service des titres de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, où il en sera délivré un récépissé indiquant le jour du paiement.

Paris, le 10 juin 1857.

C. DIDION.

CHEMIN DE FER DE

PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS

MM. les porteurs des obligations :

1° Paris à Lyon par le Bourbonnais 3 0/0;

2° Grand Central de France, emprunt 1853-1856;

3° Rhône-et-Loire, 1re série 3 0/0;

4° Rhône-et-Loire, 2me série 3 0/0;

5° Saint-Etienne à Lyon, emprunts réunis;

6° Saint-Etienne à Lyon, emprunt 1850;

7° Saint-Etienne à la Loire, emprunt 1847;

8° Andrezieux à Roanne, 1er ordre;

sont prévenus que la Banque de France se charge de payer dans ses succursales les intérêts de ces différents titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,

LÉON SAY.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

Le Conseil d'administration du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais, a l'honneur de prévenir le public que le 22 juin courant il sera procédé, à la Bourse de Paris, par le ministère d'un agent de change, à la vente de trois titres provisoires d'obligations du Bourbonnais, numéros 2,875, 8,801 et 8,802, libérés de 100 francs, et sur lesquels les versements ultérieurs n'ont pas été faits. Ces titres ont été attribués au reçu de versement numéro 711 (délivré à la Compagnie de Lyon, 47, rue de Provence), au nom de M. Dupuis (souscription de 186,000 obligations du Bourbonnais au mois d'avril 1856).

Le secrétaire général,

LÉON SAY.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

Le Conseil d'administration du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les intérêts de 4 0/0 l'an sur les 300 fr. versés seront payés, pour le premier semestre de 1857, à raison de 6 fr. par action, à partir du 5 juillet prochain, à Paris, à la caisse de la Société générale du Crédit mobilier, place Vendôme, n° 15, et à Grenoble chez MM. Gaillard père, fils et Ce, banquiers.

CHEMINS DE FER DE

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'en raison de la prochaine ouverture de la section d'Albacete à Almansa, et de l'entier achèvement de la ligne entre Madrid et Alicante, qui aura lieu dans le courant de l'année, il a décidé de faire un appel de 100 f. sur les actions, savoir :

50 fr. le 1er juillet 1857.
50 fr. le 1er octobre 1857.

Un coupon d'intérêt de 5 fr. 15 c. étant dû sur les actions le 1er juillet, il sera fait compensation de ce coupon avec le premier versement, qui sera réduit à 44 fr. 85.

Les versements auront lieu du 1er au 15 juillet, et du 1er au 15 octobre. Les actionnaires en retard devront l'intérêt, à raison de 6 0/0, à dater du 1er juillet et du 1er octobre.

MM. les actionnaires pourront, du 1er au 15 juillet, se libérer par anticipation du versement entier de 100 fr. Dans ce cas, il leur sera tenu compte de l'intérêt de 20 fr., à raison de 6 0/0 l'an, du 1er juillet au 1er octobre, ce qui réduira la somme à verser au 1er juillet à 94 fr. 10 c.

Les versements se feront :

A Madrid, à la caisse de la Société;

A Paris, chez MM. *de Rothschild frères*, 21, rue Laffitte;

A Londres, chez MM. *de Rothschild et fils*;

A Lyon, à la caisse syndicale des agents de change;

A Bordeaux, chez MM. *Rodrigues et fils*;

A Marseille, chez M. *Roux de Fraissinet*.

Digitized by Google

CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG.

Le Conseil d'administration des chemins de fer Guillaume-Luxembourg a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le premier coupon d'intérêts échéant le 1er juillet et fixé à 1 fr. 85 c. sera payé à Paris, chez MM. A. Prost et Ce, rue Neuve des-Mathurins, 48;

A Lyon, chez MM. Vouillemont, Chavard et Ce, et à Luxembourg, au siége social.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE.

Les porteurs de titres de la Compagnie sont prévenus que le coupon d'intérêt pour le premier semestre de 1857 sera payé, à dater du 1er juillet :

Pour les actions, à raison de 10 fr.

Pour les obligations, à raison de 7 fr. 50.

Ces paiements se feront :

A Paris, à la caisse centrale, rue Laffitte, 23, de dix à deux heures;

A Lyon, au syndicat des agents de change;

A Genève, chez MM. Ch. Kohler et Ce, banquiers.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES.

Les porteurs d'actions des anciennes Compagnies des chemins de fer de Saint-Gall-Appenzell, du Sud-Est et du Glatthal, qui ne sont libérées que de 200 fr., sont informés par les présentes qu'ils ont à faire un nouveau versement de 50 fr. par action au 30 juin prochain. Les versements seront reçus du 25 au 30 juin :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères;

A Saint-Gall, à la Banque de crédit Suisse-Allemande;

A Zurich, chez MM. G. Schulthess et Ce.

PARC DU RAINCY.

Vente par adjudication, dans ce parc, le dimanche 21 juin 1857, à 1 heure, de 30 lots de terrains magnifiquement boisés et de toutes contenances; sites délicieux, vastes avenues, eaux abondantes.

Mise à prix, 1 fr. par mètre; facilité de payer en 2 ans; remise d'un cinquième à l'adjudicataire qui construit dans la saison.

Station spéciale du chemin de fer de Strasbourg dans le parc même; 10 trains montants, 10 descendants; billets d'aller et retour; trajet en 25 minutes.

Plans et renseignements au Raincy et à Paris, au siége de la Compagnie du Raincy, 5, faubourg Poissonnière; et chez M. Dutreih, 12, rue Ménars.

A VENDRE

30,000 francs, avec chasse sur 800 hectares, ou à louer, charmante campagne, à 111 kilomètres par chemin de fer. S'adresser à M. Hublier, rue Vieille-du-Temple, 87. (Aff.)

MANUFACTURE

DE GLACES,

Verres à vitres, Cristaux et Gobeletteries,

3, *Rue de Jéricho, à Bruxelles.*

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires de la Société, qu'en vertu des dispositions de l'art. 6 des statuts modifiés et approuvés par arrêté royal du 31 mai 1857, et des pouvoirs qui lui ont été conférés dans l'assemblée générale du 21 avril dernier, il est ouvert une souscription de 2,000 actions de 500 fr. l'une, et de 4,000 obligations également de 500 fr. l'une.

MM. les actionnaires de la Société auront, exclusivement à tous autres, le droit de souscrire lesdites actions au pair, dans la proportion de une action de 500 fr. pour cinq actions anciennes de 1,000 fr. l'une, à la condition de souscrire en même temps deux obligations, dont la souscription est actuellement ouverte pour chaque action nouvelle souscrite.

Les versements sur les actions et les obligations se feront par dixièmes de deux mois en deux mois, à partir du 1er juillet prochain.

Outre l'avantage de l'émission au pair, MM. les actionnaires jouiront du bénéfice du coupon afférent aux actions pour l'exercice 1857-1858, bien que le dixième et dernier paiement ne doive s'effectuer que le 1er janvier 1859.

Les obligations jouiront d'un intérêt annuel de 6 0/0, payable par moitié le 1er janvier et le 1er juillet de chaque année; les intérêts sur les sommes versées seront réglés à ce taux au 1er janvier 1858, au 1er juillet suivant et au 1er janvier 1859.

Les versements faits par anticipation jouiront d'une bonification d'intérêt calculée sur le pied de 5 0/0 l'an.

Il sera délivré, lors du premier versement, des récépissés provisoires, qui seront échangés contre des titres définitifs au moment du dernier versement.

Tout souscripteur qui n'aura pas effectué son versement dans les trente jours qui suivront l'expiration du terme fixé pour les paiements successifs, sera déchu, et les versements effectués seront acquis à la Société, à moins qu'il ne soit relevé de cette déchéance par le Conseil général de la Société.

A partir de l'assemblée générale ordinaire du deuxième mardi de septembre 1859, il sera fait annuellement un tirage au sort pour le remboursement de (100) cent soixante obligations au moins, de manière que l'amortissement des 4,000 obligations émises soit complet en 25 années au plus tard.

Les obligations désignées par le sort pour être remboursées seront payées à partir du 1er janvier qui suivra le tirage; à dater de cette époque, elles cesseront de porter intérêt.

Une liste de souscription supplémentaire sera ouverte pour ceux des actionnaires qui désireraient obtenir des actions et des obligations en sus de celles auxquelles ils ont droit; les actions et obligations qui resteront disponibles seront réparties au prorata des quantités souscrites d'après cette liste supplémentaire, qui sera également clôturée le 1er juillet prochain.

MM. les actionnaires qui voudront prendre part à la présente émission devront, avant le 1er juillet prochain, faire leur demande et justifier de leurs droits,

A Bruxelles, au siége de la Société, n° 3, rue de Jéricho,

A Paris, chez MM. Mallet frères et Ce, banquiers, n° 13, rue de la Chaussée d'Antin.

Bruxelles, le 12 juin 1857.

MANUFACTURE

DE GLACES,

verres à vitre, cristaux et gobeletteries,

rue de Jéricho, 3, à Bruxelles.

L'administration a l'honneur d'informer les porteurs d'actions de la Société qu'ils pourront recevoir, dès le 1er juillet prochain, à la caisse de la Société, à Bruxelles, ou chez MM. Mallet frères et Ce, banquiers, rue de la Chaussée-d'Antin, 13, à Paris, les intérêts de l'exercice échéant fin de ce mois et montant à 50 fr. par coupon.

Bruxelles, 12 juin 1857.

MINES DE LAYON ET LOIRE.

Le Conseil d'administration de la Société des Mines de Layon et Loire a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le paiement du coupon de dividende aura lieu à partir du 25 juin courant, à raison de 30 fr. par action, au domicile de M. P. Blacque, banquier, rue de Grammont, 12.

MM. les actionnaires devront remettre les coupons des années 1854, 1855 et 1856.

SOCIÉTÉ DES MINES

DE TÉNÈS

(Concessions de l'Oued-Allélah).

Conformément aux articles 15 et 16 des statuts de la Compagnie des mines de Ténès, MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, pour le 29 *juin présent mois, à trois heures après-midi, dans l'une des salles du bazar Bonne Nouvelle*, à l'effet de statuer :

1° Sur les comptes du gérant, exercice 1856, et sur les objets énumérés en l'art. 17 des statuts;

2° Sur les projets et conventions provisoirement arrêtés par le gérant, devant avoir pour effet, sans changer le chiffre statutaire du capital social, de relever le fonds disponible au niveau des besoins de l'exploitation;

3° Et, en cas d'approbation par l'assemblée générale, desdits projets et conventions, sur une nouvelle rédaction de l'art. 20 des statuts.

Conformément à l'art. 18 des statuts, les actionnaires qui voudront prendre part par eux-mêmes ou par leurs mandataires à l'assemblée générale du 29 juin présent mois, devront déposer leurs titres (cinquante actions au moins de 100 fr. chacune,) cinq jours au moins avant celui de ladite assemblée :

1° A Paris, au siége de la Société, rue de Provence, 8, de dix heures à trois heures;

2° A Londres, chez MM. C. Devaux et Ce, 62, King-William-street;

3° A Marseille, chez MM. J. Limozin-Lamotte et Ce, rue St-Jaume, 5;

4° A Sedan, chez MM. Berthche, Baudoux-Chesnon, banquiers.

Un récépissé avec une carte d'admission, et au besoin un modèle de pouvoirs pour se faire représenter, seront délivrés à chaque déposant.

Le gérant,

H. Fleury.

SOCIÉTÉ ESPAGNOLE

MERCANTILE ET INDUSTRIELLE

A MADRID.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'à partir du 1er juillet prochain, il leur sera payé à 0/0 sur le capital versé des actions,

Savoir :

1 0/0 soit Rs 0 50 ou fr. 2 50 pour dividende du 2e semestre 1856, déterminé par la dernière assemblée générale.

3 0/0 soit Rs 28 50 ou fr. 7 50 pour intérêts à six 0/0 l'an du premier semestre 1857.

Total, 4 0/0 soit Rs 38 ou fr. 10.

Les coupons échéant le 1er juillet 1857, accompagnés de leurs bordereaux faits en double, seront payés :

A *Madrid*, à la caisse de la Société,

Et à *Paris*, jusqu'au 31 août, chez MM. *de Rothschild frères*, rue Laffitte, n° 21.

Madrid, 10 juin 1857.

Le directeur, Camacho.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES EAUX

Le Conseil d'administration prévient ceux de MM. les actionnaires qui n'ont pas encore effectué le versement des 125 fr. par action, exigible depuis le 5 janvier 1857, qu'à partir du 15 juillet prochain, et sans autre avis que celui présentement donné, il sera procédé, dans les formes prescrites par l'art. 19 des statuts, à la vente des titres non libérés, aux risques et périls des actionnaires en retard.

Par ordre du Conseil d'Administration

Le secrétaire du Conseil,

Ernest Basset.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

Fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versemen appelés par les Compagnies.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Les affaires ont eu depuis huit jours une activité à laquelle on n'était plus habitué depuis quelque temps. La hausse a fait pendant les premiers jours de cette semaine de nouveaux progrès. La rente surtout était fort recherchée.

La liquidation de quinzaine, qui a eu lieu mardi dernier, a encore été peu satisfaisante. Les prix de compensation étaient encore en baisse sur la liquidation précédente. Par conséquent, les acheteurs ont eu encore des différences à payer; il en est résulté un nouveau découragement et des ventes qui ont affaibli pendant deux jours les cours de presque toutes les lignes. Mais les reports étaient excessivement modérés. La spéculation à la hausse s'étant peu à peu retirée des valeurs, les capitalistes n'ont plus trouvé, depuis trois liquidations, les mêmes facilités pour placer leur argent en reports. C'est tout au plus s'ils sont parvenus à employer une faible partie de leurs capitaux à 5 1/2 et 6 0/0, et le reste est disponible.

Les lignes qui se sont le mieux tenues sont le Nord et les actions de la grande fusion. d'actions anciennes. Le Nord a fléchi à peine à 975, et il a repris à 987 50.

Les actions de Lyon ont fléchi difficilement à 1,485, et se sont relevées à 1,492 50. La Méditerranée s'est tenue de 1,915 à 1,930.

Le Midi est retombé rapidement de 780 à 752 50; mais il reprenait, à la bourse d'hier, à 770.

L'Orléans a été offert pendant quelques jours; ses cours étaient faibles, de 1,465 à 1,462 50. Il a repris à 1,480.

L'Est est stationnaire; ses cours sont même en voie de baisse. Les actions anciennes ont fléchi de 740 à 725, et les nouvelles de 725 à 715. L'Ouest se soutient plus facilement, mais il donne lieu à peu de spéculation; il est très-ferme de 770 à 775.

Les actions de Genève ont été calmes et sans affaires, de 740 à 745; les Béziers, de 505 à 510; les Saint-Rambert, de 600 à 605.

Les autres chemins de fer étrangers étaient calmes. Les Lombards ont fléchi de 630 à 625; les Saragosse, de 488 75 à 477 50; les François-Joseph, de 492 50 à 487 50; les Russes, de 520 à 513 75; mais les chemins de fer romains ont monté de 568 75 à 572 50.

Le Crédit mobilier a eu des variations nombreuses, et après avoir monté de 1,475 à 1,215, il est retombé à 1,472 50. Cette valeur se soutient, surtout par les rachats des vendeurs à découvert.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 11 jusqu'à celle du 18 juin.

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 67 90 à 69, elle est restée à 68 40; elle a varié à terme de 68 40 à 69 35, et elle est restée à 68 80.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 92 à 91 60, elle est restée à 91 90.

La Banque de France a monté de 4,475 à 4,600, elle est restée à 4,600.

Le Crédit mobilier a monté de 1,455 à 1,215; il a rétrogradé à 1,445, et il est resté à 1,472 50.

L'Orléans a monté de 1,450 à 1,495, il est resté à 1,480.

Le Nord a monté de 972 50 à 987 50, et il a fermé à 982 50.

L'Est ancien a monté de 735 à 750, il est resté à 725. L'Est nouveau a monté de 720 à 725, il est resté à 715.

Lyon a monté de 1,467 50 à 1,500, il est resté à 1,492 50.

La Méditerranée a monté de 1,882 50 à 1,942 50, elle est restée à 1,930.

Le Midi a monté de 755 à 780; il a reculé à 755 50, et il est resté à 770.

L'Ouest a monté de 775 à 787 50, il est resté à 777 50.

Le Grand-Central a monté de 622 50 à 635, il est resté à 630.

Genève a monté de 730 à 752 50, il est resté à 740.

Saint-Rambert a monté de 595 à 607 50, il est resté à 602 50.

Béziers a repris de 597 50 à 520, il est resté à 507 50.

Les Autrichiens ont monté de 640 à 655, ils ont fermé à 637 50.

Le Victor-Emmanuel a monté de 540 à 555, il a fermé à 545.

Les Lombards ont varié de 630 à 625.

Les François-Joseph ont varié de 490 à 483 25.

Les Saragosse ont varié de 488 75 à 475 50.

Les Romains ont varié de 566 25 à 572 50.

Les Russes ont varié de 542 50 à 513 75.

Samedi. — La bourse était en forte hausse. La rente surtout était vivement demandée. Les chemins de fer ont été entraînés, mais n'ont pris qu'une faible part au mouvement. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 60 c. à 69, et à terme de 55 c. à 69 20. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 91 90; la Banque, de 4,525 à 4,500. Le Crédit mobilier a monté de 37 50 à 1,212 50; l'Orléans, de 45 à 1,485; le Nord, de 5 à 985; l'Est ancien, de 10 à 750; l'Est nouveau, de 15 à 735; Lyon, de 17 50 à 1,497 50; la Méditerranée, de 30 à 1 940; le Midi, de 15 à 780; l'Ouest, de 11 25 à 787 50. Le Grand-Central s'est tenu à 630. Genève a monté de 12 50 à 752 50; Saint-Rambert, de 7 50 à 605; Béziers, de 5 à 515; les Autrichiens, de 1 25 à 648 75; le Victor-Emmanuel, de 5 à 550; les Lombards, de 1 25 à 618 75; les Romains, de 1 25 à 570; les Saragosse, de 6 25 à 488 75. Les Russes ont fléchi de 1 25 à 518 75. Les François-Joseph se sont tenus à 492 50.

Lundi. — Les cours de la rente ont éprouvé une légère réaction. Les chemins de fer étaient lourds, ce que l'on attribuait aux préparatifs de la liquidation de quinzaine. Le 3 0/0 a fléchi de 30 c. à 69 70 au comptant, et de 05 c. à terme à 69 45. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 91 90. Le Crédit mobilier a fléchi de 2 50 à 1,210; l'Orléans, de 5 à 1,480; l'Est ancien, de 5 à 745; l'Est nouveau, de 10 à 725; le Nord, de 5 à 775; l'Ouest, de 5 à 782 50; Genève, de 5 à 747 50; les Autrichiens, de 3 75 à 643 75. Le Nord a monté de 2 50 à 987 50; Lyon, de 2 50 à 1,500; la Méditerranée, de 2 50 à 1,942 50; Saint-Rambert, de 2 50 à 607 50; Béziers, de 5 à 520. Le Victor-Emmanuel s'est tenu à 550. Les Lombards ont fléchi de 3 75 à 626 25; les Russes, de 2 50 à 516 25; les Saragosse, de 2 50 à 586 25; les François-Joseph, de 2 50 à 490. Les Romains ont monté de 5 à 575.

Mardi. — La baisse a continué sur la rente et a fait des progrès assez rapides. La liquidation des chemins s'est faite en baisse, quoique les reports fussent très-modérés. La rente 3 0/0 est restée comme la veille au comptant à 68 70; elle a fléchi à terme de 35 c. à 68 80. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 05 à 91 85. La Banque a monté de 50 à 4,550. Le Mobilier a fléchi de 40 à 1,170; les Orléans, de 15 à 1,165; Lyon, de 10 à 1,490; la Méditerranée, de 22 50 à 1,920; le Midi, de 10 à 765; l'Ouest, de 2 50 à 780; le Grand-Central, de 1 25 à 627 50; Genève, de 5 à 742 50; le Saint-Rambert, de 5 à 602 50; les Autrichiens, de 3 75 à 640; le Victor-Emmanuel, de 5 à 545. Le Nord s'est tenu à 987 50; l'Est ancien, à 735. L'Est nouveau a fléchi de 2 50 à 722 50; Béziers, de 5 à 510; les François-Joseph, de 5 à 485; les Saragosse, de 1 25 à 485; les Romains, de 2 50 à 572 50; les Russes, de 1 25 à 516 25. Les Lombards ont monté de 2 50 à 528 75.

Mercredi. — La spéculation est retombée dans le découragement. La rente et toutes les valeurs ont été offertes et en baisse pendant toute la bourse. Le 3 0/0 a fléchi de 20 c. au comptant à 68 50, et de 25 c. à terme à 68 55; le 4 1/2 0/0, de 25 c. à 91 60. La Banque a monté de 25 à 4,575. Le Crédit mobilier a fléchi de 10 à 1,170; Orléans, de 2 50 à 1,170; le Nord, de 5 à 980; l'Est ancien, de 10 50 à 732 50; l'Est nouveau, de 2 50 à 722 50; Lyon, de 7 50 à 1,485; la Méditerranée, de 10 à 1,920; l'Ouest, de 10 à 775; le Midi, de 2 50 à 762 50; Genève, de 10 à 735; Saint-Rambert, de 2 50 à 600; le Victor-Emmanuel, de 5 à 540. Les Autrichiens ont monté de 5 à 645; le François-Joseph, de 2 50 à 487 50. Les Lombards ont fléchi de 1 25 à 627 50; les Saragosse, de 5 à 480; les Russes, de 1 25 à 513 75; les Romains, de 2 50 à 572 50.

Jeudi. — Les premiers cours de la bourse étaient très-faibles et en baisse; mais une reprise rapide a eu lieu lorsqu'on a appris que la Banque d'Angleterre venait de réduire son escompte de 6 1/2 0/0 à 6 0/0. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 68 15 à 68 50, et à terme de 68 35 à 68 75. Le 4 1/2 0/0 a fait 91 90. La Banque a monté de 4,575 à 4,600. Le Crédit mobilier a varié de 1,167 50 à 1,172 50; Orléans, de 1,462 50 à 1,480; le Nord, de 972 50 à 982 50; l'Est ancien, de 732 50 à 725; l'Est nouveau, de 720 à 715; Lyon, de 1,480 à 1,492 50; la Méditerranée, de 1,912 50 à 1,930; le Midi, de 755 à 770; l'Ouest, de 775 à 777 50; le Grand-Central, de 627 50 à 630; Saint-Rambert, de 600 à 602 50; Béziers, de 505 à 507 50; les Autrichiens, de 630 à 637 50; le Victor-Emmanuel, de 540 à 545; les Lombards, de 623 75 à 627 50; le François-Joseph, de 482 50 à 483 75; les Saragosse, de 480 à 477 50; les Romains, de 570 à 572 50.

Vendredi. — L'abaissement de l'escompte à Londres n'a pas eu beaucoup d'influence sur les consolidés, qui se sont à peine tenus à leurs cours de 93 1/8 à 93 1/4, et nos propres fonds étaient très-lourds aujourd'hui, ce que l'on attribuait à ce que la Banque de France n'avait pas encore suivi l'exemple de la Banque d'Angleterre. La rente 3 0/0 a fléchi de 10 c. à 68 40 au comptant, et de 10 c. à 68 65 à terme. La Banque s'est tenue à 4,600. Le Crédit mobilier a varié de 1,180 à 1,167 50; le Nord, de 982 50 à 987 50; l'Est ancien, de 730 à 735; l'Est nouveau, de 715 à 712 50; Lyon, de 1,500 à 1,492 50; la Méditerranée, de 1,933 à 1,932 50; le Midi, de 775 à 768 75; Genève, de 745 à 750; l'Ouest, de 780 à 775; le Central, de 628 75 à 630. Béziers s'est tenu à 510; Saint-Rambert, à 602 50; les Sardes, à 540. Les Autrichiens ont varié de 643 75 à 635; les Lombards, de 625 à 623 75; les Romains, de 572 50 à 575; les François-Joseph, de 487 50 à 486 25; les Russes, de 515 à 517 50.

LATOUR.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Anonyme ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer.	C	100.000	500	tout.	71 40	janv. et juil.	435 ..
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	24.000	1.500	tout.	.. ..	janv. juil	850 ..
Omnibus des chemins de fer..	C	3 200	300	id.	25 ..	février...	175 ..
Omnibus de Londres...	C	240 000	100	id	12 50	...	[illegible]
Comp. imp. des voitures de Paris	A	400 000	100	id	1 65	mars ...	71 25
Gondoles parisiennes	C	1 700	80	id.	9 55	[illegible]	100 ..
Omnibus de Lyon	C	..	100	tout.	.. ..	.	50 ..
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital.	A	87 120	1 000	tout	50 ..	1er oct	1100 ..
— act. de jouiss..	A	88 000	1 000	id	8 00	1er juillet	67 50
Bourgogne, action de capital ..	A	27 500	1 000	id.	50 ..	avril, oct.	[illegible]
— action de jouiss.	A	27 200	1 250		12 50	1er juill	125 ..
Arles à Bouc, act. de capital	A	6 000	1 000	.	40 ..	avril, oct.	925 ..
Trois canaux, act. de capital	A	17 600	1 000	id.	.. ..	id ...	1130 ..
Roanne à Digoin	A	13.000	1 1000	id	11 ..	mai	425 ..
Aire à la Bassée	A	[illegible]	[illegible]	id	400 ..	févr. août	.. ..
Sambre à l'Oise	A	11 500	1.000	id.	70 ..	...	987 50
Scarpe inférieure	C	1 200	1.000	id.	112 ..	...	1500 ..
Sambre française canalisée	A	6 000	1.000	id	110 25	...	1150 ..
Canalisation de l'Èbre	A	64.000	400	id	4 0/0		.. ..
Eaux d'Auteuil et de Neuilly	C	8 000	250	id	4 70 0/0	avril oct.	255 ..
Compagnie générale des Eaux	A	80 000	250	125	4 0/0		215 ..
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	C	100000 part	1 000	150	4 0/0	avril, oct	170 ..
Pont, gare et port de Grenelle	A	7.000	1 000	id	10 ..		.. ..
Pont de Rouen	A	800	1 000	id	41 ..	jan., juill	.. ..
Ponts réunis	C	3.000	1 000	id.	53.20 0/0		.. ..
Nouveaux Ponts réunis	C	4.000	1 000	id	51.50 0/0		.. ..
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Cie	C	10.000	500	400	71 50	janv. juill.	530 ..
Compagnie franco-amér. Est	C	..	500	tout.	151 20	[illegible]	515 ..
Messageries Imp. Serv. marit.	A	48,000	500	tout.	[illegible]	[illegible]	847 50
Cie cent. de transp. et de nav.	C	8 000	[illegible]	id	[illegible]		.. ..
Compagnie générale maritime	A	[illegible]	500	350	[illegible]	janv. juill	435 ..
Marc Fraissinet père et fils	C	..	[illegible]	id	.. ..	.	445 75
Arnaud Touache fr. et Cie	C	..	500	id	.. ..	.	390 ..
Armements marit. Borkey et Cie	C	..	500	tout	11 0/0	.	.. ..
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)	C	2000 parts	500	tout	17 ..	avril, oct	290 ..
Centre-du-Flénu	Cie	1 000	1 000	id.	20 .		215 ..
Pont-du-Loup-Sud	Cie	2.000	1.000	id.	50 ..	avril ...	400 ..
Houillère Saint-Étienne	Cie	2 500	500	id.	.. ..	...	.. ..
Blanzy	C	20 000	500	id.	35 ..	févr. août	725 ..
Azincourt	A	1.500	1 1500	id	150 ..		1150 ..
[illegible]	A	3.500	1 1500	id	65 ..		790 ..
Layon-et-Loire	A	1 800	1 1800	id	.. ..		100 ..
Loire (quatre groupes)	A	80 000	1 00000	id	58 ..	avril oct.	692 50
Loire	A	80 000	1 00000	id.	12 ..	id ...	110 ..
St-Étienne	A	80 000	1 00000	id.	8 50	id ...	140 ..
Mont-Rambert	A	80 000	1 00000	id.	10 ..	id ...	115 ..
Rive-de-Gier	A	80 000	1 00000	id.	27 50	id ..	250 ..
Mayenne et Sarthe	A	11 000	1 1100	id	34 ..		425 ..
Grand'Combe	A	24 000	1/24000	id	60 ..	janv. juill	1000 ..
Haute-Loire (anc. Société)	Cie.	5 500	500	id.	.. ..	avril oct.	300 ..
Carmaux-Toulouse	C	116,100	100	id.	10 ..	janv. juill.	130 ..
Epinac	A	2 400	1 2400	id.	100 ..		.. ..
Houillères réunies-Quaregnon	A	8.700	250	id	.. ..		150 ..
Charbonnages belges	A	30 000	500	id	31 ..		400 ..
Compagnie générale Asphalte	C	8 000	500	id	.. ..		.. ..
Bastennes	C	10 000	100	id.	5 0/0	15 janv. juil	100 ..
Loire, obligations anciennes	.	4.120	1 250	id.	50 ..		1000 ..
— — nouvelles	.	18 000	1 250	id.	50 .	févr. août	900 ..
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne ... zinc.	A	90 000	80	tout.	25 ..	mai, nov.	380 ..
Nouvelle-Montagne ... zinc.	A	3 000	1 000	id.	100 ..		1050 ..
Stolberg et Westphalie, priv. zinc	A	40 000	375	id.	5 0/0	octobre ..	200 ..
— non priv. zinc	A	40 000	375	id	.. ..	id...	85 ..
Corphalie ... zinc	A	5 000	1 000	id.	70 ..		105 ..
Bleyberg-ès-Montzen ... zinc	A	5 500	500	id.	.. .	1er juin.	.. ..
Eschweiler, priv. ... zinc	A	8 500	375	id.	5 0/0	janv. oct.	.. ..
— non priv. ... zinc	A	8 500	375	id.	.. ..	id...	.. ..
Silésie ... zinc	A	50 000	375	id.	8 12	mai, nov	242 50
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre	C	20 000	100	id	1 50	août ...	30 ..
Tenès (Algérie) ... cuivre	C	24 000	100	id	.. ..	...	40 ..
Pontgibaud ... plomb. argentif	A	10.000	1/10000	id.	25 ..	...	250 ..
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Cie	C	11.000	500	tout	47 20	sept. mars	550 ..
[illegible]	C	45 000	250	id	.. ..	avril. oct.	.. ..
Coronte	C	76 000	100	90	1 75	...	35 ..
Chameroy	C	2 000	500	id.	28 ..	juin déc.	750 ..
Gandillot	C	2.277	255	d.	25 ..	...	.. ..
Christofle	C	4.000	500	d.	35 ..	...	.. ..

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr

DÉNOMINATION.	Anonyme ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)	C	28 000	500	tout.	80 ..	déc. juin.	805 ..
Loire et Ardèche	A	4 000	1/4000	id	500 ..	...	4050 ..
Allevard	A	..	5.000	id.	.. ..	.	6500 ..
Decazeville (Aveyron)	A	2 400	3 000	id.	200 ..	juin, déc.	3900 ..
[illegible] (Gard)	A	18 000	1 1800	id.	.. ..	...	550 ..
Basse-Indre	C	5 100	500	id.	66 ..	avril, oct	500 ..
[illegible] et Commentry	C	50.000	500	id	40 ..	mars, sep	345 ..
Maubeuge (Nord)	A	6 000	1 0000	id	.. ..		450 ..
Fourchambault	C	50 000	[illegible]	id	50 ..		[illegible]
Marine et des Chemins de fer	C	54.000	1/54000	id	40 ..	mai, nov	477 50
Horme	A	10 000	1/10000	id.	.. ..		510 ..
[illegible] l'Or	C	[illegible]	500	.	.. ..		550 ..
Franche-Comté	C	[illegible]	500	.	.. ..		400 ..
Méditerranée (forg. et chant.)	A	..	400	tout.	.. ..	..	800 ..
Espérance (Belgique)	A	1 000	1.000	id	100 ..	janv. juill	1 315 ..
[illegible] (Belgique)	A	60 000	750	id	62 50	avril, oct.	675 ..
[illegible]	A	5.500	1.000	id	150 ..		1 507 50
[illegible]	A	60 000	375	id	.. ..	janv. juill	250 ..
Sambre (Belgique)	A	10 000	500	id.	.. ..	...	.. ..
Sclessin	A	11 000	1.000	id.	20 ..	.	1 012 50
Ougrée (Belgique)	A	12 000	1 12000	id	10 ..		645 ..
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)	C	24000 parts	1/24000	tout.	6 ..	avril oct.	. ..
Paris (éclairage et chauffage)	A	110 000	500	id	40 ..	...	675 ..
Nord (Batignolles)	C	6 000	500	id.	40 ..	avril. oct	500 ..
Est (Vincennes)	C	1 000	500	id.	80 ..	...	.. ..
Versailles	C	1 200	500	id	[illegible]	mars sept	800 ..
Waremmes	C	2 400	415	id.	7 50	1er octobre.	175 ..
Amiens	C	4 000	500	id.	35 ..	janv. juill	440 ..
Comp. centrale, Lebon (3 villes)	C	15 000	500	id.	35 16	janv. juill.	545 ..
Union des Gaz	C	40 000	250	id.	30 ..	janvier.	425 ..
FILATURES.							
Maberly (Amiens)	A	8 000	500	tout.	47 ..	septembre	645 ..
[illegible]	C	40 000	500	id.	49 15	janv. juill.	550 ..
Tudor Comp. continentale	C	3 150	500	id	20 ..		.. ..
Lainière	C	1 400	500	id	35 80	...	500 ..
Pont-Rémy	A	5 000	1/5000	id	31 ..	31 avril	425 ..
La Foudre rouennaise	C	15 000	250	125	.. ..	janv. juill	.. ..
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journal de l'Empire)	C	6.000	500	tout.	62 ..	janv. juill	500 ..
Glaces de [illegible]	A	1 152	1/1152	id	.. ..	...	11 000 ..
Glaces de Montluçon	C	21 000	500	id.	.. ..	...	200 ..
Glaces d'[illegible] (Belgique)	A	10 000	1 000	id	62 15	avril sept	1.250 ..
Glaces d'Aix-la-Chapelle (Prusse)	A	2 000	375	id	.. ..	avril, oct.	420 ..
Palais de l'Industrie	A	120 000	100	id.	3 20		77 50
Immeubles Rivoli	A	240 000	100	id	5 0/0	janv. juill	98 75
Télégraphe sous-mar. la Manche	C	100 000	25	id	7 0/0	mars, sept	20 ..
— Méditerranée	C	20 000	250	id.	. ..		110 ..
Cie gén. de [illegible]	C	24 000	500	id.	25 ..		160 ..
Sucreries, Raffineries de Scarpe	C	16 000	250	id.	.. ..		.. ..
Substances alimres, [illegible] et Cie	C	40 000	100	id.	20 ..		77 50
ASSURANCES.							
Générale ... mar	A	400	12 500	5000	. ..	avril ...	56 0/0 b
Sécurité ... mar	A	300	5.000	1.5	. ..	...	32 0/0 b
Union des ports ... mar	A	4.000	5 000	750	220 50	avril. ...	13 0/0 b
Indemnité ... mar	A	400	5.000	1000	.. ..	...	..
Lloyd français ... mar.	A	1.200	5 000	1/5	400 ..	février ...	31 0/0 b
Océan ... mar.	A	200	5 000	1000	. ..	...	25 0/0 b
Chambre d'assurances ... mar.	A	400	5 000	1/5	. ..	février ...	30 0/0 b.
Mélusine ... mar.	A	400	5.000	1.5	. ..	mars ...	21 0/0 b
Vigie ... mar.	A	200	5 000	1000	020 ..	...	25 0/0 b
Sauvegarde ... mar	A	200	5.000	1000	250 ..	février. ...	15 0/0 b
Pilote ... mar.	A	200	5 000	1000	525 ..	...	..
Comp. franç. de prêts ... mar.	A	200	5 000	1000	127 50	février ..	..
Phare maritime ... mar	A	200	5 000	1000	.. ..	...	..
Maritime ... mar	A	1 000	1 000	250	.. ..	...	..
Centrale ... mar	A	1 000	5 000	1000	250 ..	février	22 0/0 b
Réunion ... mar	A	1 000	5 000	1000	.. ..	id. ...	20 0/0 b.
[illegible] ... mar	A	200	5 000	1000	131 85	févr. août	..
Générale ... inc	A	400	5 000	tout	.. ..	avril. ...	710 0/0 b
Phénix ... inc	A	4 000	1.000	id.	200 ..	mai, nov.	220 0/0 b
Nationale ... inc.	A	2.000	5 000	1/5	. ..	mars. ...	101 0/0 b
Union ... inc	A	2.000	5.000	1/5	400 ..	avril. ...	98 0/0 b
Soleil ... inc	A	1 000	5 000	1/5	600 ..	id. ...	120 0/0 b
France ... inc	A	2 000	5 000	1.5	. ..	id. ...	48 0/0 b.
Urbaine ... inc	A	1 000	5 000	1/5	400 ..	id. ...	110 0/0 b
Providence ... inc	A	2 000	2 500	500	150 ..	id. ...	60 0/0 b
Aigle ... inc	A	400	5 000	2000	.. ..	id. ...	25 0/0 b
Paternelle ... inc	A	3 000	1 000	400	. ..	id. ...	pair
Confiance ... inc	A	800	5.000	1000	.. ..	id. ...	7 1/2 0/0
Nord ... inc	A	2 000	1 000	200	20 ..	id. ...	12 0/0 b.
Générale ... vie	A	400	7 500	tout.	2025 ..	t. les 3 ans	[illegible]
Nationale ... vie	A	3 000	5.000	1/5	300 ..	t. les 4 ans	26 0/0 b
Union ... vie	A	2.000	5 000	1/5	120 ..	t. les 2 ans.	11 0/0 b
Phénix ... vie	A	800	5.000	1000	150 ..	id. ...	3 0/0 p
Paternelle ... vie	A	8.000	500	100	. ..	avril ...	5 0/0 b
Conservateur ... vie.	A	1.000	1.000	500	.. ..	...	.
Impériale ... vie.	A	1.000	500	250	.. ..	...	.
Générale ... grêle		2.000	5.000	1000	. ..	avril ...	8 0/0 b.

(1) Valeur d'émission 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 13 AU 19 JUIN

Longueur expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Capital	Somme payée	Revenu de chaque act. dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 13 Compt.	Samedi 13 Terme	Lundi 15 Compt.	Lundi 15 Terme	Mardi 16 Compt.	Mardi 16 Terme	Mercredi 17 Compt.	Mercredi 17 Terme	Jeudi 18 Compt.	Jeudi 18 Terme	Vendredi 19 Compt.	Vendredi 19 Terme
785	794	99	400 000	400	tout	75 fr. pour 1856	juillet 1856	Nord	942 50	945 ••	950 ••	951 25	947 50	947 50	941 ••	945 ••	941 25	943 75	947 50	947 50
354	901	99	300 000	500	tout	45 fr. pour 1856	avril 1857	Ouest	782 50	785 ••	780 ••	782 50	781 ••	780 ••	775 ••	775 ••	770 ••	777 50	777 50	775 50
1334	1774	99	300 000	500	tout	94 fr. pour 1856	avril 1857	Orléans	1485 ••	1485 ••	1480 ••	1480 ••	1475 ••	1465 ••	1470 ••	1470 ••	1470 ••	1460 ••	1475 ••	1475 ••
1279	1872	99	150 000	500	tout	71 fr. pour 1856	mai 1857	Est	712 50	750 ••	742 50	745 ••	735 ••	• •	732 50	730 ••	730 ••	725 ••	735 ••	735 ••
494	504	99	265 000	500	tout	81 fr. pour 1856	juillet 1856	Paris à Lyon	1492 50	1497 50	1497 50	1490 ••	1490 ••	1492 50	1487 50	1485 ••	1490 ••	1493 50	1495 ••	1491 50
139	231	99	90 000	500	375	4 0/0	juillet 1857	Lyon à Genève	750 ••	752 50	750 ••	747 50	740 ••	742 50	740 ••	745 ••	740 ••	• •	745 ••	740 ••
551	626	99	90 000	500	tout	117 fr. pour 1856	mai 1857	Lyon à la Méditerr.	1925 ••	1960 ••	1940 ••	1942 50	1925 ••	1930 ••	1922 50	1920 ••	1915 ••	1930 ••	1930 ••	1932 50
713	900	99	134 000	500	tout	10 fr	juillet 1856	Midi	775 ••	780 ••	775 ••	775 ••	767 50	765 ••	762 50	761 ••	767 50	770 ••	772 50	769 75
•	•	•	39 334	500	500	•	juillet 1856	Midi nouvelles	765 ••	777 50	780 ••	• •	767 50	770 ••	760 ••	768 ••	770 ••	770 ••	777 50	775 ••
52	52	99	15 000	500	tout		•	Bordeaux à la Teste	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
135	1058	99	226 000	500	400	4 0/0.	juillet 1856	Grand-Central	622 50	630 ••	627 50	633 75	627 50	627 50	630 ••	630 ••	630 ••	• ••	628 75	630 ••
56	99	99	50 000	500	300	4 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Gren.	• ••	• ••	607 50	607 50	• ••	• ••	602 50	600 ••	597 50	602 50	602 50	• ••
	54	99	36 000	500	tout	4 0/0	avril	Béziers à Graissessac	510 ••	515 ••	530 ••	520 ••	540 ••	• ••	507 50	507 50	• ••	• ••	510 ••	• ••
•	140	99	42 000	500	400	4 fr. 25	janvier 1856	Ardennes et Oise	525 ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	515 ••	• ••	525 ••	• ••
1077	1176	92	400 000	500	325	4 1/2 0/0	juillet 1856	Chemins autrichiens	618 75	643 75	645 ••	643 75	645 ••	640 ••	637 50	635 ••	635 ••	637 50	640 ••	635 ••
••	1012	90	300 000	500	150	11 fr. 90	•	François-Joseph	492 50	• ••	490 ••	• ••	485 ••	• ••	487 50	• ••	483 75	• ••	486 25	• ••
412	1051	90	342.500	500	150		•	Lombardo-Vénitiens	630 ••	• ••	626 25	• ••	628 75	• ••	627 50	• ••	627 50	• ••	623 75	• ••
215	815	99	240.000	500	150	•	janvier 1857	Saragosse	498 75	• ••	478 25	• ••	455 ••	• ••	475 ••	• ••	477 50	• ••	• ••	• ••
•	619	99	175.000	500	150	6 0/0	•	Romains	570 ••	• ••	• ••	• ••	572 50	• ••	• ••	• ••	572 50	• 7	575 ••	• ••
•	85	99	100 000	500	275	4 1/2	décemb. 1856	Victor-Emmanuel	552 50	550 ••	550 ••	550 ••	550 ••	550 ••	540 ••	540 ••	540 ••	545 ••	545 ••	545 ••
44	220	99	75.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Central suisse	• ••	• ••	475 ••	• ••	487 50	• ••	487 50	• ••	490 ••	• ••	490 ••	• ••
66	22	99	30 000	400	250	•	juin 1856	Ouest suisse	475 ••	• ••	480 ••	• ••	477 50	• ••	475 ••	• ••	472 50	• ••	475 ••	• ••
11	11	99	7 900	500	250	4 0/0	avril 1857	Tarragone à Reus	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'Oblig.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	13	15	16	17	18	19
1851-52-4	375 000	75 ans	335	tout.	500	avril.	15 ••	janvier juillet.	Nord	280 50	282 50	281 25	283 50	281 25	282 50
1854.	2.083	46 —	335	tout.	500	D°	21 ••	août	Nord-Boulogne						
•	17.448	98 —	•	tout.	562 50	•	10.57 1/2	janvier juillet	Nord-Charleroy	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1852.	80 000	50 —	1.000	tout.	1.250	avril.	50 ••	avril octobre.	Paris à Lyon	970 ••	975 ••	975 ••	975 ••	980 ••	• ••
1855.	140.000	99 —	290	tout.	500	avril	15 ••	D°	D° (nouvelles)	273 75	275 ••	275 ••	275 ••	278 75	275 ••
1852.	120 000	99 —	500	tout.	625	D°	25 ••	D°	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	• ••	480 ••	480 ••	480 ••	• ••	480 ••
1853.	183 333	99 —	250	tout.	500	D°	15 ••	janvier juillet.	D° Nouvelles 3 0/0	287 50	287 50	285 ••	282 50	281 25	281 25
1852.	265 024	96 —	500	tout.	650	avril.	25 ••	juin décembre.	Est	452 50	453 75	452 50	450 ••	450 ••	455 ••
1854.	198 000	94 —	270	200	500	mars.	15 ••	janvier juillet.	D° (nouvelles)	265 75	267 50	268 25	267 50	267 50	269 75
•	2.775	47 —	•	tout.	1 250	•	50 ••	avril octobre.	Strasbourg Bâle	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
•	24 000	50 —	•	tout.	625	•	25 ••	janvier juillet	D°	467 50	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1855.	600 000	96 —	290	tout	500	1858	15 ••	D°	Ouest (nouvelles)	280 ••	276 25	275 ••	278 75	273 ••	275 ••
1842.	8.888	47 —	1.125	tout.	1.250	décembre.	50 ••	D°	Paris à Orléans 1842	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1848.	13 333	90 —	•	tout.	1.250	D°	50 ••	D°	D° (Nouvelles 1848)	940 ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1852.	431.000	97 —	•	tout.	500	•	15 ••	D°	D° 3 0/0	275 ••	275 ••	275 ••	276 25	278 75	275 ••
1853.	141.000	99 —	300	tout.	500	décembre.	15 ••	D°	Grand-Central	• ••	271 25	• ••	277 50	• ••	277 50
1855.	134 200	99 —	280	tout.	500	décembre.	15 ••	D	D° (nouvelles)	272 50	273 75	273 75	273 75	273 ••	273 75
1853.	102 014	99 —	500	tout.	625	D°	25 ••	D°	Rhône-et-Loire	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1853.	63 643	99 —	500	tout.	500	D°	15 ••	D°	D° 3 0/0	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1855.	87.769	99 —	285	tout.	500	D°	15 ••	D°	Lyon à Genève	275 ••	275 ••	275 ••	280 ••	280 ••	280 ••
1855	300.000	90 —	275	•	500	septembre.	15 ••	septembre mars	Autrichiens	• ••	275 ••	275 ••	276 25	275 ••	275 ••
1856.	100.500	99 —	285	tout	500		15 ••	janv. juillet.	Midi	280 ••	280 ••	280 ••	278 75	280 ••	280 ••
1856.	196 000	97 —	285	•	500		15 ••	janv. juillet	Lyon-Bourbonnais	277 50	276 25	276 25	276 25	276 25	278 75
1854	4.200	62 —	250	•	500	15 janvier.	15 ••	1er avril 1er octobre	Tarragone à Reus	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1854	667	62 ••	250	•	500	•	15 ••	1er février 1er juillet	D°	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 12 au 18 juin 1857. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	13	15	16	17	18
Nord	940 •• à 950 25	950 •• à 952 50	955 •• à 952 50	950 •• à 957 75	955 •• à 957 ••
Est	727 50 à 735 ••	735 •• à 737 50	730 •• à 737 50	725 •• à 731 25	724 75 à 735 ••
Est nouvelles	710 •• à 720 ••	710 •• à 717 ••	710 •• à 717 50	710 •• à 720 ••	710 •• à 715 ••
Orléans	1400 •• à 1440 ••	1450 •• à 1500 ••	1425 •• à 1475 ••	1450 •• à 1475 ••	1425 •• à 1475 ••
Lyon	1440 •• à 1450 ••	1460 50 à 1472 50	1450 •• à 1472 50	1450 •• à 1468 75	1470 •• à 1475 ••

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination	Samedi 13 Comptant	Samedi 13 Terme	Lundi 15 Comptant	Lundi 15 Terme	Mardi 16 Comptant	Mardi 16 Terme	Mercredi 17 Comptant	Mercredi 17 Terme	Jeudi 18 Comptant	Jeudi 18 Terme	Vendredi 19 Comptant	Vendredi 19 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0	69 ••	69 30	68 70	69 15	68 70	68 80	68 50	68 55	68 50	68 75	68 80	68 65
Rentes 4 1/2 0/0	90 ••	•• ••	90 ••	•• ••	91 65	•• ••	91 60	•• ••	90 ••	•• ••	92 90	92 90
Emprunt 3 0/0	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••
Emprunt 4 1/2 0/0	•• ••	•• ••	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •
Banque de France, jouiss., juillet 1856	4500 ••	• •	4500 ••	• •	4525 ••	• •	4575 ••	• •	4600 ••	• •	4610 ••	• •
Comptoir national d'escompte, jouiss. janvier 1856	697 50	• •	697 50	• •	700 ••	• •	• ••	• •	700 ••	• •	700 ••	• ••
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss. juillet	565 ••	• ••	565 ••	• ••	575 ••	• ••	• ••	• •	• ••	• ••	575 ••	• ••
— Oblig. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre	445 ••	• •	435 ••	• •	• ••	• •	430 ••	• •	432 50	• •	435 ••	• •
— Oblig. 500 fr., 3 0/0 d° • d°	• ••	• •	375 ••	• •	395 ••	• •	385 ••	• •	385 ••	• •	385 ••	• •
— 10e d'Oblig. 4 0/0 d° • d°	90 •	• •	90 ••	• •	90 ••	• •	90 ••	• •	90 ••	• •	90 ••	• •
— 10e d'Oblig. 3 0/0 d° • d°	80 ••	• •	80 ••	• •	80 ••	• •	80 ••	• •	80 ••	• •	80 ••	• •
— Promesses d'Oblig. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés. jouiss. mai	930 •	• •	• 25	• •	930 •	• •	• ••	• •	• •	• •	940 ••	• •
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1856	1205 ••	1212 50	1202 50	1210 ••	1192 50	1170 ••	1162 50	1160 50	1172 50	1172 50	1165 ••	1167 50
Ville de Paris, obligations 1852, jouiss. juillet 1856	1050 ••	• •	1050 ••	• •	• ••	• •	1050 ••	• •	• ••	• •	1050 ••	• •
d° d° 1855, tout payé jouiss. mars 1857	386 25	• •	387 50	• •	• ••	• •	385 ••	• •	385 ••	• •	385 ••	• ••
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	93 1/8	• •	93 3/8	• •	93 1/8	• •	93 1/8	• •	93 1/4	• •	93 1/4	• •
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1856	98 3/4	• •	98 3/4	• •	98 3/4	• •	98 3/4	• •	98 3/4	• •	•• •/•	• •
Piémontais. 5 0/0 jouiss. juin 1856	•• ••	• •	91 50	• •	•• ••	• •	91 ••	• •	•• ••	• •	91 25	• •
— 3 0/0 jouiss., juillet 1856	•• ••	• •	54 50	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	55 ••	• •	55 ••	• •
Autrichien. 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1856	•• •/•	• •	90 1/2	• •	90 5/8	• •	90 3/4	• •	91 •/•	• •	91 •/•	• •
Emprunt Romain, jouiss., juin 1855	87 •/•	• •	87 •/•	• •	•• •/•	• •	87 1/2	• •	87 1/2	• •	87 1/4	• •
Espagne différ. convert. jouiss., juillet	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1856	42 •/•	• •	41 •/•	• •	42 •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •
d° intérieure d°	39 •/•	• •	39 3/8	• •	39 1/4	• •	•• •/•	• •	39 1/4	• •	39 1/4	• •

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20.

LE DIRECTEUR, C. DEVINA.

Digitized by Google

N° 877 — 16e ANNEE. — N° 26 — SAMEDI, 27 JUIN 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

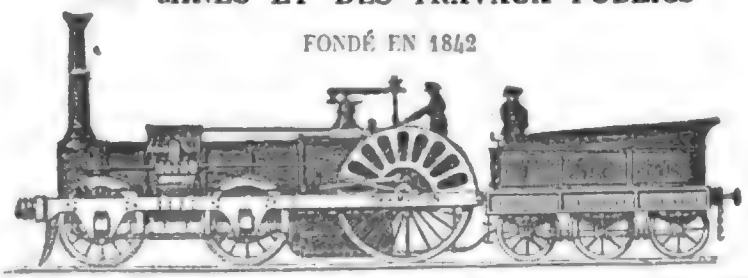
PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris.. ..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

orps du Journal (la ligne) 2fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à Londres à l'Agence de Publicité DELSEY, DAVIES ET Cie, foreign Newspapers et Advertising Agents, 1, Norfolk street, Strand, and 1, Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Le Conseil de gérance de la Caisse générale des chemins de fer prévient les actionnaires qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le jeudi 10 septembre prochain, à huit heures du soir, rue de Richelieu, 99, conformément à l'article 37 des statuts.

Cette assemblée a pour but de recevoir communication de la démission de M. J. Mirès, l'un des membres du Conseil de gérance, et de prendre, s'il y a lieu, toutes mesures conformes à l'art. 44 des statuts.

Aux termes de l'art. 35 des statuts, l'assemblée extraordinaire doit être composée des deux cents plus forts actionnaires qui se seront fait inscrire sur le registre de la Société, en déposant leurs actions dans la Caisse sociale, dans les deux mois qui précèdent la confection de la liste, laquelle doit être arrêtée, par le conseil de gérance, un mois avant le jour fixé pour la convocation.

En conséquence, ceux de MM. les actionnaires qui désirent faire partie de l'assemblée générale, sont invités à se faire inscrire et à déposer leurs titres avant le lundi 10 août prochain, tous les jours, de dix heures à quatre heures, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99.

MM. les actionnaires dont les titres sont *déposés* dans la caisse de la Société qui désirent assister à l'assemblée convoquée pour le 10 septembre, sont invités à se faire inscrire, *avant le* 10 *août*, sur le registre ouvert au siége social.

Passé ce délai, leur inscription ne pourra plus être admise.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Paiement semestriel des intérêts.

MM. les porteurs d'actions sont invités à déposer leurs coupons contre récépissé, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99, avant le 1er juillet, afin de prévenir tout retard dans le paiement des intérêts, qui doit avoir lieu à partir du 1er juillet, à raison de 12 50 par action.

Les caisses sont ouvertes de 10 à 3 heures.

J. MIRÈS ET Cie.

SOCIÉTÉ DES JOURNAUX RÉUNIS.

LE CONSTITUTIONNEL *et* LE PAYS, *Journal de l'Empire.*

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon d'intérêt de 12 50 du 1er semestre de 1857 sera payé, à partir du 1er juillet, à la Caisse générale des chemins de fer, chez MM. J. Mirès et Cie, 99, rue de Richelieu, de 10 à 3 heures.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 683. — L'impôt sur les valeurs mobilières, 674. — Chemin de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, assemblée générale du 24 juin 1857, 675. — Chemin de fer des Ardennes et de l'Oise, 676. — Chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, 676. — Immeubles et hôtel Rivoli, assemblée générale du 23 juin, 676. — Banque de France, 677. — Comptoir national d'escompte de Paris, 677. — Avis aux actionnaires, 677. — Bulletin des recettes, 677. — Conférence des chemins de fer, procès-verbal de la séance du 15 mai, 679. — Observations faites au Conseil d'État par les Compagnies des chemins de fer sur la question des transferts d'ordre et de garantie, 682. — Canalisation de l'Ebre, suite du rapport, 683. — Chemins de fer autrichiens, tableaux, 685, 686, 687, 688, 689. — Chemins de fer suisses, compte de premier établissement, 690. — Société des ingénieurs civils, 690. — Recettes, 697, 698. — Annonces, 698, 699, 700. — Chronique de la bourse, 701. — Cours des valeurs industrielles, 703. — Tableau de la bourse, 704.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Les événements financiers, comme les événements politiques, se rencontraient, cette semaine, pour justifier les espérances de hausse que l'on avait conçues: en même temps que le résultat général des élections assurait au gouvernement de l'Empereur un succès décisif, et que nous sommes heureux de constater, la Banque de France réduisait de 1/2 0/0 le taux de son escompte, qui se trouve ainsi fixé à 5 1/2 0/0, les avances restant à 6 0/0 comme par le passé.

Cependant, l'amélioration qu'on attendait ne s'est pas produite, et les cours ont subi une nouvelle dépréciation. La stagnation ordinaire des affaires, au milieu des chaleurs de l'été, doit être comptée pour quelque chose dans cette débilité du marché. Mais peut-

Digitized by Google

être aussi, de nombreux appels de fonds, annoncés pour le mois de juillet, ont-ils pesé sur le cours des valeurs. Les sommes appelées sont, en effet, assez considérables. En voici un aperçu :

La Banque appelle 275 fr. par action nouvelle, soit, pour 91,000 actions, environ fr.	25,000,000
Le Nord émet 100,000 actions nouvelles à un taux qui n'est pas encore fixé ; mais la somme appelée est de 200 fr.; ensemble.	20,000,000
Les 115,000 actions nouvelles de la Compagnie de Paris à Lyon et Marseille, dont le taux est encore incertain, appellent aussi 200 fr. par action, ensemble.	23,000,000
La Compagnie du Midi appelle 200 fr. par action nouvelle, soit pour 39,334 actions	7,866,800
Ensemble.	75,866,800

Il est vrai qu'en même temps on détache au 1er juillet un assez grand nombre de coupons, savoir :

1° La Banque paie pour le premier semestre de 1857 la somme de 160 fr. par action, soit pour 91,000 actions	14,560,000
2° La Compagnie du Nord paie 40 fr. par action, soit	16,000,000
4° La Compagnie de Lyon paie 43 fr. 40, soit	11,500,000
4° La Compagnie de Genève paie 10 fr. par action, soit	800,000
5° La Compagnie de Saint-Rambert paie 6 fr. par action, soit	300,000
6° Le Crédit mobilier paie 90 fr. par action, soit	10,800,000
7° Le Midi paie 10 fr. par action, soit	1,733,333
Ensemble.	65,693,333

On voit que le chiffre des paiements se rapproche beaucoup du chiffre des appels, mais d'un autre côté, nous n'avons pas tenu compte des obligations nouvelles à placer par les Compagnies, et dont le total est assez élevé. En définitive, le marché peut avoir à fournir dans un délai très-court vingt ou vingt-cinq millions peut-être, non compris il est vrai, le capital nécessaire pour l'exécution du réseau pyrénéen qui vient d'être concédé à la Compagnie du Midi, et dont la dépense est évaluée au minimum à 138,000,000 de francs. Or cet appel paraît devoir être assez urgent, puisque les travaux sont commencés, et qu'il faudra en rembourser le prix à l'Etat.

Quoi qu'il en soit, le chiffre des sommes appelées excède-t-il les ressources disponibles? Nous ne le croyons pas, et nous pensons que le temps d'arrêt subi par toutes les valeurs et par la rente elle-même, ne saurait être considéré comme l'indice véritable de la situation. Si l'on réfléchit, en outre, que l'apparence des récoltes en tous genres dépasse les espérances des cultivateurs et permet de prévoir un abaissement général du prix des subsistances, on comprendra comme nous, que la baisse ne saurait faire logiquement de nouveaux progrès, et que toutes les circonstances sont favorables à une reprise.

Nous espérons aussi que la Banque donnera plus de facilités au marché en réduisant le taux des avances comme elle a réduit le taux de l'escompte. On ne comprendrait pas, en effet, que la rente, qui est après tout le meilleur et le plus solide de tous les papiers, fût traitée moins favorablement que le papier de commerce, surtout si l'on réfléchit que la Banque ne prête pas l'intégralité de la valeur des coupons de rente, ce qui ajoute encore à la solidité de la garantie.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68 65, et qui avait remonté dans la bourse de mercredi à 69 05, est redescendu de nouveau et fermé à 68 20.

Le 4 1/2 0/0 est à peu près immobile à 91 fr. 50.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Orléans,	73.7 0/0.
Midi,	29.8 0/0.
Méditerranée,	24.0 0/0.
Bourbonnais,	22.2 0/0.
Nord,	0.9 0/0.

Diminution kilométrique.

Lyon,	2.9 0/0.
Ouest,	15.1 0/0.
Est,	15.1 0/0.

C. DEVINS.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME

NOMS DES VALEURS.	19 juin.	25 juin.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0	68 65	68 20	» »	» 45
CONSOLIDÉS (1)	93 1/4	93 1/4	» »	» »
CRÉDIT FONCIER	575 »	580 »	5 »	» »
CRÉDIT MOBILIER	1167 50	1162 50	» »	5 »
COMPT. D'ESCOMPTE	700 »	695 »	» »	5 »
ORLÉANS	1475 »	1475 »	» »	» »
NORD	987 50	982 50	» »	5 »
EST ANCIEN	735 »	730 »	» »	5 »
EST NOUVEAU	722 50	710 »	» 50	12 50
LYON	1402 50	1397 50	5 »	» »
MÉDITERRANÉE	1932 50	1932 50	» »	» »
MIDI	768 75	755 »	» »	13 75
OUEST	775 »	772 50	» »	2 50
GRAND-CENTRAL	630 »	628 75	» »	1 25
GENÈVE	740 »	737 50	» »	2 50
CH. AUTRICHIENS	635 »	642 50	7 50	» »
SAINT-RAMBERT	602 50	600 »	» »	2 50
VICTOR-EMMANUEL	540 »	535 »	» »	5 »

L'IMPOT SUR LES VALEURS MOBILIÈRES.

L'impôt établi par la loi de finance sur les actions des sociétés industrielles entre en vigueur à partir du 1er juillet prochain.

On se rappelle les principales dispositions de cette loi : toute cession de titre est assujettie à un droit de transmission de 20 centimes par 100 francs de la valeur négociée, et, comme la transmission ne peut être constatée que pour les titres nominatifs, cette taxe ne porte directement que sur eux. Quant aux titres au porteur, qui ne sauraient être atteints directement, ils sont soumis à une taxe annuelle d'abonnement de 12 centimes par 100 francs du capital, évalué d'après leur cours moyen pendant l'année précédente. Les droits sont avancés trimestriellement par les compagnies, sauf recours contre les porteurs de titres.

On voit que la loi laissait aux Compagnies à décider si elles recouvreraient en effet le montant de l'impôt sur les porteurs de titres, ou si elles en feraient supporter la charge par le chapitre des frais généraux, comme cela se passe pour l'impôt de timbre et de circulation établi par la loi du 5 juin 1850. Les Compagnies se sont arrêtées au premier de ces deux partis. Ainsi, le nouvel impôt, payé d'avance par les Compagnies à l'administration de l'enregistrement, sera recouvré par elles sur les porteurs d'actions ou obligations au moyen d'une retenue sur les coupons de dividende ou d'intérêts.

On sait qu'un règlement d'administration publique doit être rendu pour l'exécution de la loi en question, et le conseil d'Etat en est saisi depuis quelque temps déjà. De leur côté, les administrateurs des Compagnies, réunis dans la Conférence des chemins de fer, ont institué une commission pour l'étude des questions auxquelles la mise à exécution de la loi va donner lieu. Cette commission a publié son rapport, que nous reproduisons plus loin, en l'accompagnant du procès-verbal de la séance où ce rapport a été lu, et d'une note que la Conférence des chemins de fer adresse au conseil d'Etat. Ces documents entrent dans les plus grands détails sur les applications diverses dont la nouvelle loi est susceptible, et nous allons donner un aperçu de quelques-unes des difficultés soulevées.

Il existe dans la loi nouvelle une disposition ainsi conçue :

« Art. 8. Dans les Sociétés qui admettent le titre au porteur, tout propriétaire d'actions et d'obligations a toujours la faculté de convertir des titres au porteur en titres nominatifs, et réciproquement. »

Cette conversion est frappée du droit de transmission de 20 centimes; et cela se comprend pour la conversion du titre au porteur en titre nominatif, puisque le titre nominatif est exempt de tout impôt tant qu'il reste dans les mêmes mains; mais cela se conçoit moins pour la conversion des titres nominatifs en titres au porteur, puisque, à

Digitized by Google

partir de ce moment, le titre redevient sujet à l'impôt obligatoire de 12 centimes.

Quoi qu'il en soit, nous devions faire remarquer l'importance de cette disposition nouvelle, car c'est de là que découlent toutes les difficultés d'application, et elles sont plus grandes que le législateur ne l'avait peut-être prévu.

Les transferts et les conversions de titres ne présentent aucun embarras : la Compagnie perçoit le droit en exécutant le transfert ou la conversion, et à la fin du trimestre, elle verse entre les mains du receveur de l'enregistrement le montant des droits qu'elle a perçus.

Les choses seraient aussi simples pour les titres au porteur, si le législateur n'avait pas créé le droit de conversion indéfinie. Si les titres au porteur restaient toujours des titres au porteur, ils devraient toujours 12 centimes par 100 fr. par an, soit 3 centimes par trimestre; il n'y aurait aucune diversité, et par conséquent aucune incertitude. Mais il en est autrement pour les titres au porteur qui sont le résultat de la conversion d'anciens titres nominatifs. Ceux-là ne doivent le droit qu'à partir du jour de leur création ou de leur réapparition comme titres au porteur. Or, il paraît que dans le règlement d'administration publique qui se prépare, le droit trimestriel de 3 centimes sera perçu sur tous les titres au porteur existants au dernier jour du trimestre. Si l'on ne prenait certaines précautions, il arriverait qu'au moment du paiement des dividendes, alors que la Compagnie doit retenir ce qu'elle a avancé, certains titres au porteur n'auraient qu'un trimestre d'existence, tandis que d'autres en auraient deux, trois ou quatre; il y aurait donc une différence dans la valeur des titres, et cette différence pourrait être de trois trimestres, soit 9 centimes par 100 francs, ce qui, pour une action de 2,000 fr., comme celles de la Méditerranée par exemple, établirait un écart de 1 fr. 80 sur des titres d'ailleurs absolument pareils. La Conférence des chemins de fer a pensé qu'il fallait adopter un règlement qui prévînt cette diversité, et qui plaçât tous les titres au porteur dans une situation identique; pour cela, il faut que la retenue soit uniforme, et par conséquent que le décompte de chaque titre, au lieu de s'opérer au moment de la retenue, s'opère au moment même de la conversion. On trouvera dans les documents que nous publions les détails multiples du système proposé.

Mais la loi en affranchissant de tout impôt le titre nominatif qui ne change pas de main, a par cela même établi deux catégories de valeurs.

On assure que les Compagnies ont en conséquence appelé l'attention du syndicat des agents de change sur la convenance et l'utilité de dédoubler la cote de chaque valeur et d'établir séparément : 1° la cote des titres nominatifs; 2° la cote des titres à terme. Il paraît que le syndicat des agents de change n'a pas accueilli cette réclamation. Voici comment nous nous expliquons la décision du syndicat. Sans doute, il semble juste au premier abord que les actions nominatives, exemptes du droit de 12 cent. tant qu'elles restent dans la même main, aient une plus-value sur les actions au porteur; de là, la nécessité de les distinguer sur la cote. Mais qu'est-ce que la cote? C'est la constatation du prix des transactions. Or, toute transaction sur action nominative donne ouverture au paiement du droit de 20 cent. par 100 fr.; toute la différence entre le cours des actions nominatives et le cours des actions au porteur résulterait donc d'une inégalité de compensation entre le droit de transmission de 20 cent. et le droit d'abonnement de 12 cent. Or, les résultats de cette compensation peuvent être difficilement prévus attendu leur extrême variabilité, car la taxe de transmission et le droit d'abonnement ne reposent pas sur la même base de calcul : la première se perçoit sur le cours de la valeur effectivement négociée, la seconde se perçoit sur le cours moyen de l'année précédente. Il peut donc arriver, suivant les cours, que la taxe de 20 cent. soit moins lourde que celle de 12, et réciproquement. Très-souvent il y aura compensation parfaite, et ordinairement la différence sera si minime qu'on la négligera dans la pratique.

Du reste, toutes ces difficultés, tous ces embarras sont autant d'obstacles véritables à la libre circulation des valeurs, et nous y trouvons la confirmation de nos impressions premières, c'est-à-dire des regrets que nous fait éprouver la loi votée dans la dernière session du Corps législatif; mais, toutes réserves faites sur le principe, nous désirons vivement que le règlement d'administration publique qui va paraître diminue, autant que possible, par des dispositions simples et précises, les complications vraiment excessives dont la Conférence des chemins de fer nous a présenté le tableau.

C. Devinck.

CHEMINS DE FER DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

Assemblée générale du 24 juin 1857.

L'assemblée générale des chemins de fer du Midi a eu lieu le 24, au siége de la Société générale du Crédit mobilier, sous la présidence de M. Emile Pereire.

Voici quel était l'ordre du jour :

1° Lecture du rapport du Conseil d'administration.

2° Approbation des comptes.

3° Approbation de l'émission d'un nombre suffisant d'obligations pour la construction du réseau pyrénéen.

4° Approbation de la convention passée entre la Compagnie du canal du Midi et la Compagnie.

5° Approbation de la concession facultative de l'embranchement de Castres.

6° Approbation de la convention relative au prolongement de la ligne de Narbonne à Perpignan, sur la rive droite de la Têt.

Les comptes d'exploitation donnent les résultats suivants :

1° Canal (section de Castets à Toulouse) :		
Recettes brutes.....	1,143,039 99	
Dépenses.....	539,634 03	
Bénéfice net.....	603,405 96	
2° Chemin de fer de Bordeaux à Cette :		
Recettes brutes.....	3,271,851 08	
Dépenses.....	1,888,295 28	
Bénéfice net.....	1,383,555 80	
3° Chemin de Bayonne et de La Teste :		
Recettes brutes.....	3 294,477 99	
Dépenses.....	2,161,014 97	
Bénéfice net.....	1,133,463 02	
Les recettes sont donc :		
1° Pour le canal, de.....	1,143,039 99	
2° Pour le chemin de Cette..	3,271,851 08	
3° Pour le chemin de Bayonne	3,294,477 99	
Total des recettes brutes.	7,709,369 06	
Les dépenses sont :		
1° Pour le canal, de.....	539,634 03	
2° Pour le ch. de Cette..	1,888,295 28	
3° Pour le ch. de Bayonne de.....	2,161,014 97	4,588,944 28
Bénéfice net.....		3,120,424 78

Ce bénéfice net a été porté au crédit du compte d'intérêt; en effet, l'intérêt à 4 0/0 sur les 134,000 actions anciennes, donne pour l'année, fr. 2,680,000

Et l'intérêt de 10 fr. payé en décembre 1856, sur les 39,334 actions nouvelles, a coûté 393,340

Le total de l'intérêt payé pour 1856 est donc de 3,073,340

Somme égale, sauf un faible reliquat, à la somme nette produite par l'exploitation.

Mais on comprend qu'il ne faille pas juger l'avenir du Midi sur ces résultats d'une première année d'exploitation complète. L'accroissement continuel qui se manifeste dans le trafic des marchandises ressort avec une grande évidence des chiffres suivants, que nous empruntons au rapport :

On a transporté	tonnes.
Dans le 3e trimestre de 1855,	21,956
— 4e — —	23,805
Dans le 1er trimestre de 1856,	29,404
— 2e — —	35,146
— 3e — —	38,348
— 4e — —	36,634
Dans le 1er trimestre de 1857,	44,916

Cet accroissement graduel des produits de la ligne se poursuit toujours, tant dans la petite que dans la grande vitesse. Le 1er trimestre de 1857, comparé au trimestre correspondant de 1856, donne une augmentation de 25 0/0 sur

Digitized by Google

la recette brute, et 13 0/0 d'augmentation dans le chiffre quotidien des voyageurs.

Les correspondances maritimes jouent aussi un grand rôle dans l'avenir de ce chemin. C'est ce que le rapport fait aussi ressortir.

Nous avons déjà fait plusieurs envois de Cette à Londres dans le délai de huit jours, et cette durée pourrait être abrégée. De Marseille à Liverpool, le trajet par Gibraltar est de 4,100 kilomètres. Il n'est que de 2,074 par notre ligne : c'est donc un raccourcissement de moitié.

. . . . . .

Des services de navires à vapeur partant à jours fixes de Bordeaux et de Cette et auxquels notre chemin de fer servira de lien commun, étendront ainsi notre trafic sur les rivages les plus voisins des deux mers et nous permettront de porter directement les marchandises d'un port de la Méditerranée à un port de l'Océan.

Nous nous sommes attachés autant que possible à nous allier aux services déjà établis en leur imposant, en échange des avantages que nous leur apportions, des conditions de régularité et de bas prix indispensables aux succès de l'entreprise.

Aujourd'hui, six lignes sont organisées par des traités.

Sur l'Océan, un service régulier fait par la Compagnie des Porteurs maritimes et partant régulièrement tous les cinq jours, desservira Morlaix, le Havre et Rouen. Il fonctionne déjà. Un autre service est monté de Bordeaux à Nantes, et un troisième de Bordeaux à Liverpool, desservant Liverpool, Glascow, Manchester, Dublin et Belfast. Ces deux derniers services s'ouvriront dans le courant de juillet. Nous sommes sur le point de conclure d'autres traités pour organiser des services semblables sur Rotterdam, Anvers et la Rochelle. Nous venons de signer un traité pour un service régulier entre Bordeaux et Londres.

Dans la Méditerranée nous avons organisé un service de cabotage entre Cette et Marseille qui est en pleine activité depuis un mois. Un autre service, dirigé sur Nice, Gênes, Livourne et Civita-Vecchia, commence à fonctionner.

Un traité vient d'être conclu pour la correspondance entre Cette et les différents ports de l'Algérie, ainsi que pour les expéditions faites des principaux ports de la côte orientale de l'Espagne sur Cette.

Les arrangements pris avec la Compagnie des Messageries impériales nous assurent le concours de cette grande entreprise pour une partie des ports qu'elle dessert.

Il nous reste à nous relier aux ports du royaume de Naples et de la Sicile, ainsi qu'aux ports de l'Espagne pour l'exportation. Ces affaires sont en voie de négociation ; la première est sur le point d'être terminée.

Tout nous fait espérer qu'avant trois mois ce grand ensemble de services maritimes sera en pleine activité.

Après ces résultats généraux, tout l'intérêt du rapport était dans les concessions nouvelles :

1° *Réseau pyrénéen.* Cette concession est faite aux conditions suivantes : la dépense pour 652 kilomètres est évaluée à 138 millions, dont 112 millions sont l'objet d'une garantie de 4 0/0 d'intérêt par l'Etat. Ce capital sera émis sous forme d'obligations. Les 24 millions payés à l'Etat par les trois Compagnies qui se sont partagé le Grand-Central sont accordés à la Compagnie du Midi à titre de subvention payable à raison de 3 millions par an pour chacune des huit années jugées nécessaires à l'exécution des travaux ; ce paiement aura lieu chaque année, le 3 février, savoir :

En argent	2,500,000
En un bon trentenaire portant 5 0/0 d'intérêt.	500,000
Somme égale . .	3,000,000

Le point de départ de la concession est ramené au 31 décembre 1860, ce qui lui donne une durée totale de 103 ans et 6 mois.

2° *Canal du Midi.* Le canal du Midi est pris à bail pour une durée égale à celle des concessions au prix de 980,000 fr. par an, plus l'amortissement d'un emprunt dont l'annuité est de 140,000 fr. pendant 30 ans. Les actions du canal, au nombre de 1,292, sont de 10,000 f. chacune. Elles ont donné jusqu'à 1,700 fr. de revenu.

3° *Routes agricoles dans les Landes.* Les travaux sont estimés à 5,500,000 francs. Une subvention de 4,000,000 est accordée par l'Etat en obligations trentenaires portant 5 0/0 d'intérêt.

L'ensemble des concessions de la Compagnie du Midi est ainsi porté à 1,526 kil. de chemins de fer.

Toutes les résolutions soumises à l'assemblée conformément à l'ordre du jour ci-dessus, ont été adoptées.

C. Devina.

CHEMIN DE FER DES ARDENNES ET DE L'OISE.

Dimanche 28 juin aura lieu l'inauguration du chemin de fer de Creil à Beauvais. Le train officiel partira de Paris à 11 h. 45 du matin.

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET DE LYON A LA MEDITERRANÉE.

La Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée émettra, à partir du 1er juillet, les 115,500 actions nouvelles dont la création a été votée dans les assemblées générales des 28 et 29 avril de l'année courante.

Les actions nouvelles sont réservées de préférence aux actionnaires de la Compagnie de Paris à Lyon et de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, à raison d'une action nouvelle pour cinq actions des Compagnies fusionnées.

D'après les conditions de la fusion, deux actions de la Compagnie de Lyon donnent droit à trois actions de la fusion, et une action de la Méditerranée à deux actions.

Il sera délivré des cinquièmes d'action aux actionnaires possédant moins de cinq actions de la fusion; mais ces bons d'un cinquième devront être échangés, à raison de cinq pour une action nouvelle, dans un délai qui n'a pas encore été déterminé.

Les actions nouvelles porteront jouissance du 1er janvier 1858, et participeront au dividende 1858. Un à-compte sur ce dividende sera distribué en novembre 1858, et non 1857, comme le portait une précédente annonce. Le solde de ce dividende, fixé par l'assemblée générale, sera distribué en mai 1859.

Le premier versement sera de 200 fr.; mais pour les actionnaires de Paris à Lyon, le versement se trouve inférieur au montant du coupon à détacher au 1er juillet. Ce coupon, représentant le solde du dividende 1856, s'élève à 43 50 par action, soit pour cinq actions 217 50. Cinq actions donnant droit à une action de l'émission nouvelle, avec cinq coupons de juillet on pourra souscrire une action nouvelle et toucher un excédant total de 17 50.

Quant aux actionnaires porteurs de moins de cinq actions, ils effectueront le versement du cinquième d'une action nouvelle, avec leur coupon de 43 50, et il leur restera un solde de 3 50.

Le prix d'émission sera publié dès qu'il aura été fixé d'accord avec l'autorité supérieure.

C. Devina.

IMMEUBLES ET HOTEL RIVOLI.

Assemblée générale du 23 juin.

Cette assemblée, remise faute d'un nombre suffisant de titres déposés, a eu lieu le 23 juin à la Société générale de Crédit mobilier, sous la présidence de M. Emile Pereire.

Le rapport lu à l'assemblée au nom du conseil, expose les opérations de l'exercice 1856. Il en résulte que l'exploitation des immeubles appartenant à la Société a produit, pendant le courant de cet exercice, une recette brute de 2,180,422 fr. 52 c.

Déjà il a été distribué aux actionnaires : 5 fr. par action à titre d'intérêt, soit ensemble 1,200,000 fr., et il restait au 31 décembre 1856 pour bénéfice net 781,704 fr. 41 c. Sur cette somme il a été porté à la réserve, conformément aux statuts, 240,000 fr., et 216,000 fr. ont été affectés au dividende qui est fixé à 90 c. par action. Un solde de 9,383 a été reporté à l'exercice courant.

Ce dividende de 90 c. par action, le premier que cette Société distribue à ses actionnaires, sera payé au 1er juillet, époque à laquelle échoit le coupon d'intérêts du premier semestre de 1857. Il sera donc distribué à cette date :

Dividende 1856	0 90
Premier semestre d'intérêts . .	2 50
Soit ensemble par action. .	3 40

Parmi les opérations de la Société pendant l'exercice écoulé, il faut citer l'achat de l'hô-

Digitized by Google

tel d'Osmond, rue Basse-du-Rempart ; une autre opération, reportée sur l'exercice 1857, a été l'acquisition de terrains dans les Champs-Elysées, et sur l'emplacement desquels se trouve le Jardin-d'Hiver, qui sera détruit pour faire place à des constructions du genre de celles qu'exploite la Société des immeubles Rivoli. Le rapport ne donne point de détails sur cet achat, le Conseil croyant utile, dans l'intérêt même de l'affaire, de réserver quant à présent les faits qui s'y rattachent.

On sait que la dernière assemblée a voté la constitution nouvelle de la Compagnie au capital de 72 millions. Cette réorganisation n'a pu être mise à exécution jusqu'à ce jour, mais d'après les termes du rapport, on peut espérer que bientôt le conseil aura pris avec le gouvernement les dispositions nécessaires et définitives, et que l'opération pourra être faite en 1857. Déjà les recettes de l'année courante produisent une augmentation de 208,219,00 pour les cinq premiers mois, sur la période correspondante de 1856. Il est inutile dans une exploitation de ce genre de tenter l'évaluation du revenu probable de 1857, mais le rapport le fait espérer supérieur à celui de 1856.

Deux nominations provisoires avaient été faites pour remplacer dans le conseil M. Place et M. Séguin, décédé : ce sont MM. Vavin et Lebey qui avaient été choisis, et l'assemblée a confirmé leur nomination.

Parmi les observations faites dans cette assemblée, l'une d'elles avait pour objet de demander la publication des recettes mensuelles de la Compagnie. Il a été répondu que cette publication avait été faite, mais que l'approche de l'assemblée seule l'avait fait suspendre.

Les propositions soumises à l'assemblée et adoptées à l'unanimité sont : l'approbation du rapport et des comptes, et la fixation du dividende 1856, à 0 90 par action payables au 1er juillet, et la nomination des deux administrateurs désignés ci-dessus.

C. Devisa.

BANQUE DE FRANCE.

Le Conseil général de la Banque, dans sa séance de ce jour, a abaissé de 6 à 5 1/2 0/0 le taux de l'escompte des effets de commerce, à dater de demain 26 courant.

Ce 25 juin 1857.

Le secrétaire général,

Ville.

Le dividende du 1er semestre de 1857 est fixé à *cent soixante francs*.— Il sera payé à bureau ouvert, à dater du 1er juillet 1857, sur l'émargement de MM. les actionnaires ou de leurs fondés de pouvoirs. On devra présenter les titres.

Ce 25 juin 1857.

Le secretaire général,

Ville.

BANQUE DE FRANCE.

ARRÊTÉ DU CONSEIL GÉNÉRAL EN DATE DU 11 JUIN 1857.

Versement des 1,100 francs pour les actions nouvelles.

En exécution de l'article 5 de la loi du 9 juin 1857, portant prorogation du privilége de la Banque, le conseil général de la Banque a arrêté ce qui suit :

Il sera délivré, à partir du 25 juin, aux actionnaires actuels de la Banque, des certificats nominatifs provisoires d'un nombre d'actions nouvelles égal à celui de leurs actions anciennes.

Le paiement des 1,100 fr. exigé par la loi du 9 avril 1857, en échange d'une action nouvelle, devra être opéré dans les caisses de la Banque en quatre versements égaux, savoir :

275 fr. du 25 juin au 10 septembre 1857;

275 fr. du 11 septembre au 10 décembre 1857;

275 fr. du 11 décembre 1857 au 10 mars 1858;

275 fr. du 11 mars au 10 juin 1858;

Sans escompte en cas d'anticipation.

Chacun des versements sera inscrit au fur et à mesure sur le certificat provisoire y afférent.

Le transfert des certificats provisoires ne pourra avoir lieu qu'à charge par le titulaire d'avoir effectué le versement en cours d'exécution. Ce transfert sera soumis à toutes les conditions exigées pour les actions anciennes.

Les certificats provisoires sont délivrés avec jouissance du dividende du 2e semestre 1857.

Le certificat provisoire ne sera échangé contre un certificat définitif qu'après que la totalité des versements aura été effectuée.

A partir du 25 juin, les actions anciennes seront transférées du *droit aux nouvelles actions détaché s.*

Conformément à l'article 12 de la loi du 9 juin 1857, un règlement d'administration publique déterminera, à l'égard des actionnaires qui n'ont pas la libre disposition de leurs biens (les femmes dotales, les mineurs, etc.), les mesures nécessaires à l'exécution de la loi précitée.

Certifié :

Le secrétaire général de la Banque,

Ville.

COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE DE PARIS.

Par décision du Conseil d'administration en date du 25 juin, le taux de l'escompte est réduit de 1/2 0/0 par an, à partir du 26 juin.

Nous recevons la lettre suivante de la Compagnie continentale du gaz :

Paris, le 25 juin 1857.

Monsieur le directeur du *Journal des chemins de fer.*

Dans son numéro du 20 juin, le *Journal des chemins de fer* publie une délibération du conseil municipal de Marseille, qu'il fait précéder des réflexions suivantes : « Le maire de Marseille, dans un langage » dicté par une juste indignation, répond au langage » violent et agressif du représentant de la Compagnie » anglaise, qui, par des publications inconvenantes et » des intrigues, prétend entraver l'action régulière de » l'administration. »

Ces réflexions et les coupures qui sont faites dans le texte même de la délibération, sont calculées de manière à faire croire que la pétition repoussée et si durement qualifiée, émanait de la Compagnie continentale.

Il n'en est pourtant rien, et la Compagnie n'a jamais eu même l'idée de présenter une pétition à l'administration municipale de Marseille. Le texte de la délibération, s'il avait été fidèlement reproduit, eût fait connaître à vos lecteurs qu'il s'agissait d'une pétition adressée par 486 consommateurs de gaz, qui ont pensé que le régime de la libre concurrence, qui jusqu'ici a toujours existé à Marseille, et sous l'empire duquel nos établissements se sont toujours trouvés, protégeait mieux les intérêts véritables de la consommation que le régime du monopole par le traité de la ville avec M. Mirès.

Nous n'avons donc pas à nous expliquer sur la forme de cette pétition ; mais nous protestons avec énergie contre l'imputation d'avoir répandu des écrits inconvenants, violents et agressifs.

Nous avons fait distribuer, en effet, Monsieur, deux consultations écrites pour le conseil d'État, par un de ses anciens membres, devenu l'un des avocats les plus honorés du barreau de Paris, et une note de quelques lignes, également destinée au conseil d'État, dans laquelle la question est résumée au point de vue du sursis que nous demandons à l'exécution d'un arrêté municipal ; nous avons, de plus, envoyé à nos abonnés des circulaires afin de leur faire connaître notre pourvoi au conseil d'État, et de combattre l'effet des publications faites par la voie de la presse, pour déterminer notre clientèle à rompre ses engagements avec nous et à prendre le gaz de la Compagnie Mirès.

Mais ces écrits, empreints d'une ferme confiance dans notre droit et dans la justice du haut tribunal auquel nous nous sommes adressés, sont loin de sortir des limites que les usages ont tracées à une défense judiciaire : ils ne sont que l'exercice très-modéré d'un droit jusqu'ici respecté, et dont, quoique Anglais, nous pouvons user comme tout le monde en France ; c'est ainsi qu'ils ont été appréciés par tous ceux qui les ont lus, et qu'ils l'eussent été par nos adversaires eux-mêmes, s'ils n'avaient pas pris le parti de regarder toute contradiction comme une offense.

Quant à l'imputation de nous être livrés à des intrigues pour entraver l'action régulière de l'administration, nous ne la relèverons pas. Il est des imputations qui retombent sur ceux qui se les permettent.

Veuillez recevoir l'assurance de toute ma considération.

Dhony,
Fondé de pouvoirs de la Compagnie continentale de Londres.

La même lettre a été adressée au *Constitutionnel*. Nous nous en référons à la réponse aussi brève que péremptoire faite par ce journal. La voici :

« Nous publions la seconde lettre du fondé de pouvoirs de la Compagnie continentale, parce qu'elle ne contient pas, comme la première, d'attaques contre l'autorité municipale de Marseille. Pour toute réponse, nous nous contenterons de reproduire un passage de l'exposé de M. le maire de Marseille, dans la séance du conseil municipal du 15 juin : « La » Compagnie continentale ne cesse d'inonder » la ville de consultations, de lettres et de » réclames *conçues en termes si violents et* » *si agressifs*, que les journaux n'ont pu » quelquefois les reproduire. Elle se dit spo- » liée, parce qu'on a détruit son monopole.

« Le public appréciera. »

C. Devisa.

On lit dans le *Morning-Chronicle* du 12 juin (City article) :

« Les lettres qui viennent d'arriver de New-York parlent avec enthousiasme du chemin de Galveston, Houston et Henderson.

» On affirme que l'influence que ce chemin doit exercer sur le prix des denrées, et surtout

Digitized by Google

du coton, sera très-sensible. Cette entreprise a une popularité telle que, depuis que la première section a été ouverte, les habitants de Galveston se sont empressés de souscrire 400,000 dollars (530,000 fr.) pour presser la construction du pont destiné à rapprocher la ville de la gare. Le conseil municipal a voté cette somme à l'unanimité. On compte pour les obligations et actions de Galveston sur une prime plus forte que celle obtenue par l'Illinois (c'est-à-dire plus de 130 0/0). Ceci résulte de ce que la subvention accordée en terres à la Compagnie de Galveston s'élève, à peu de chose près, à trois fois celle accordée à l'Illinois, et, d'un autre côté, la qualité des terrains est très-supérieure. Les arrivages des émigrants allemands et américains montrent enfin que bientôt tout le pays sera couvert de population.

» Les travaux du chemin sont poursuivis, en attendant, avec la plus grande activité. La Compagnie arrivera à relier son chemin à celui d'Harrisburg dans le mois d'octobre prochain. »

A ce qui précède il convient d'ajouter que le rapport officiel publié récemment par la Compagnie de l'Illinois constate que la moyenne du prix de la vente de ses terres a atteint plus de 20 dollars par acre pendant l'année 1856. La moyenne générale des ventes a été de 13 dollars : à ces prix, la Compagnie de l'Illinois avait déjà réalisé plus de 43 millions de francs, et il lui restait plus des trois quarts des terres de sa subvention. On peut, dès à présent, considérer comme certain, en face de ces résultats, que le produit des terres de la Compagnie de l'Illinois central permettra de rembourser quatre ou cinq fois le capital employé à la construction du chemin, c'est ce qui explique la prime énorme de 130 0/0 des valeurs de l'Illinois aux Bourses de Londres, Amsterdam et New-York. On conçoit dès lors les avantages que retireront de leur placement les porteurs des titres du chemin de fer de Galveston, attendu que ce chemin de fer a une subvention en terres plus considérable (10,240 acres par mille au lieu de 3,400) que le chemin de fer de l'Illinois.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

APPELS DE FONDS.

Lombards-Vénitiens. — 1er au 15 juillet, 70 fr. par obligation, dont il faut déduire le coupon de 7 fr. 50 c. payable au 1er juillet.

1er au 10 juillet, 200 fr. par action nouvelle.

Madrid à Saragosse. — 1er au 15 juillet, 50 fr. par action. 1er au 15 octobre, 50 fr. — Un coupon de 5 fr. 15 c. par action sera déduit.

PAIEMENTS D'INTERÊTS ET DIVIDENDES.

Caisse générale des chemins de fer. — 28 avril, 46 fr. 40 c. solde du dividende de 71 fr. 40 c. par action pour 1856. — 1er juillet, 12 fr. 50 c. par action. Intérêts.

Banque de France. — 1er juillet, 160 fr. par action, premier semestre 1857.

Orléans. — 1er juillet, 25 fr. obligation 1842-48, 7 fr. 50 c. obligation 3 0/0 intérêts.

Nord. — 1er juillet, 40 fr. par action, solde du dividende 1856 de 56 fr.

Est. — 1er juin, 12 50 par obligation 5 0/0;
7 50 par obligation 1856.
1er mai, 54 fr. solde du dividende 1856 de 74 f. par action, actions nouvelles, 10 fr.

Lyon. — 1er juillet, 63 fr. 40 c. complément du dividende 1856 de 81 fr. par action.

Méditerranée. — 1er juillet, 7 fr. 50 c. intérêts aux obligations 3 0/0 1852-55.

Bourbonnais. — 1er juillet, intérêts aux obligations.

Ouest. — 1er juillet, intérêts 7 fr. 50 c. aux obligations 3 0/0.

Midi. — 1er juillet, 10 fr. par action ancienne; 10 fr. par action nouvelle en déduction du versement appelé; 7 fr. 50 c. aux obligations.

Genève. — 1er juillet, 10 fr. actions; 7 fr. 50 c obligations, intérêts.

Saint-Rambert. — 5 juillet, 6 fr. par action, intérêts.

Crédit mobilier. — 1er juillet, 90 fr. solde du dividende 1856 de 115 fr.

Crédit foncier. — 1er mai, intérêts aux obligations. 5 fr. complément du dividende 1856.

Autrichiens. — 1er juillet, dividende 1856 en déduction du versement appelé.

Victor-Emmanuel. — 29 mai, 5 fr. 65 c. par action, intérêts à 1/2 0/0.

Lombards-Vénitiens. — 1er juillet, 5 fr. 16 c., soit, avec 3 fr. 70 c. déjà distribués, 8 fr. 86 c. pour 1856. 7 fr. 50 c. par obligation, intérêts.

Est de la Bavière. — 14 mai, 1 fr. 21 c. par action intérêts.

Messageries impériales. Services maritimes. — 6 juin, 20 fr. complément du dividende 1856.

Gaz de Marseille. — 4 mai, 6 fr.

Rivoli. — 1er juillet, 90 cent. par action, dividende 1856; 2 fr. 50 c. intérêts.

Pyrénées à Madrid. — 3 fr. 50 c. par action en même temps que l'échange des certificats.

Ports de Marseille. — 4 mai, 4 fr. 50 c.

Journaux réunis. — 1er juillet, 12 fr. 50 c. par action. Intérêts.

Compagnie générale des Eaux. — 1er juillet, 5 fr. par action intérêts.

Omnibus. — 1er juillet, solde du dividende de 55 fr. de 1856, soit 30 fr. par action.

Ports et Sénéchas. — 4 mai, 7 fr. 50 c. par action, solde 1856 de 15 fr. par action.

François-Joseph. — 1er juillet, 3 fr. 75 c. par action, intérêts.

Guillaume-Luxembourg. — 1er juillet, 1 f. 85 par action, intérêts.

Franco-Suisse. — 1er juin, 3 fr. par action, intérêts en déduction du versement.

Chemins de la ligne d'Italie. — 1er juillet, 2 fr. 50 c. par action. Intérêts.

Nord-Est suisse. — 2, 3 et 4 juillet, paiement des intérêts premier semestre.

Central suisse. — 10 juillet, 10 fr. par action. Intérêts.

Madrid à Saragosse. — 1er juillet, 5 fr. 15 c. par action en déduction du versement.

Forges de l'Aveyron (Decazeville). — 200 fr. dividende 1856-57.

Banque de Darmstadt. — 1er juillet, 10 fr. 65 par action.

Société générale du Crédit mobilier espagnol. — 1er juillet, 31 réaux 96 par action; 22 réaux 80 par action, soit 6 fr., ont déjà été distribués.

Forges de la Loire et de l'Ardèche. — 30 juin, 200 fr.; 200 fr. le 31 décembre; 50 fr. le 30 juin 1858; le dixième aux coupures.

Société mercantile à Madrid. — 1er juillet, 2 fr. 50 c. dividende, 7 fr. 50 c. intérêts, soit 10 fr. par action.

Lyon et Loire. — 25 juin, 30 fr. par action dividende.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Crédit foncier. — Tirage du 22 juin 1857 :

Ordre de sortie.	Numéros sortis.	Montant des lots.
1.....	430,640	400,000 fr.
2.....	85,520	50,000
3	422,109	20,000

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en moins.
								o/o	o/o
ORLÉANS (1).	Du 11 au 17 juin.....	1134	1,103,865 »	893 »	1160	597,338 »	514 »	73.7	»
NORD (1).	11 — 17 — ...	795	960,971 »	1,208 »	795	952,387 »	1,197 »	0.9	»
OUEST (1).	11 — 17 — ...	950	839,056 »	883 »	876	912,680 »	1,041 »	»	15.1
EST (1).	11 — 17 — ...	1279	867,134 »	677 »	1060	853,187 »	798 »	» »	15.1
LYON (1).	11 — 17 — ...	694	905,893 »	1,304 »	617	829,846 »	1,344 »	»	2.9
LYON-BOURBONNAIS (1).	11 — 17 — ...	255	243,925 »	952 »	255	» »	» »	22.2	»
MÉDITERRANÉE (1)	11 — 17 — ...	551	533,503 »	961 »	523	406,742 »	777 »	24.0	»
MIDI.	11 — 17 — ...	713	270,617 »	387 »	307	110,886 »	298 »	29.8	»
GRAND-CENTRAL.	11 — 17 — ...	135	46,672 »	345 »	»	»	»	»	»
LYON A GENÈVE.	11 — 17 — ...	175	53,968 »	308 »	»	»	»	»	»
				» »	»	»	»	»	»

(1) PRÉLÈVEMENT FAIT DE L'IMPOT SUR LA GRANDE VITESSE.

Digitized by Google

CONFÉRENCE DES CHEMINS DE FER

PROCÈS-VERBAL

De la séance du lundi 15 mai 1857, à h. 30.

Etaient présents :

MM. Jayr, président,
West,
Dufeu,
Dassier,
Dailly,
Petiet,
Rey de Foresta,
Comte Duchatel,
Chaperon,
Girod de l'Ain,
Teis-erenc,
Debecque,
Didion,
Duc de Valmy.

ORDRE DU JOUR.

Rapport de la Commission de l'impôt sur les valeurs mobilières.

M. Rey de Foresta a la parole pour faire connaître le résultat des travaux de la Commission nommée par la Conférence pour l'étude des questions auxquelles donne lieu la mise à exécution de la nouvelle loi d'impôt sur les valeurs mobilières ; il expose les conclusions du rapport qu'il a été chargé de présenter au nom de cette Commission.

Ce rapport ayant été imprimé et distribué, il suffit de s'y référer.

La Conférence passe à l'examen des divers points qui y sont traités.

1° PERCEPTION DE LA TAXE.

Dispositions à prendre à l'égard de l'administration de l'enregistrement.

M. Rey de Foresta fait connaître que le projet de règlement d'administration publique préparé par la direction de l'enregistrement, et actuellement soumis au Conseil d'Etat, est conçu en ce sens que les titres au porteur existants au dernier jour du trimestre acquitteront le droit entier de *trois centimes*, pour toute la durée du trimestre, et que les conversions opérées dans le cours du trimestre ne donneront lieu à aucun décompte.

Dispositions à prendre pour l'exercice du recours des Compagnies contre les porteurs de titres.

1° En ce qui concerne les transferts et les conversions de titres, les porteurs de titres auront à payer à la Compagnie, *au moment de l'opération*, un droit de *vingt centimes*, que la Compagnie versera à son tour entre les mains du receveur de l'enregistrement à la fin du trimestre.

2° En ce qui concerne le droit d'abonnement dû par les titres au porteur, la Conférence est d'avis que les Compagnies doivent exercer leur recours par voie de retenue sur les intérêts et dividendes à payer aux titres au porteur ; et comme l'administration de l'enregistrement ne tient aucun compte des conversions opérées pendant le cours du trimestre, il y aura lieu d'opérer de la même manière ; seulement, à raison du défaut de concordance entre l'époque du règlement avec l'Etat, qui a lieu à la fin de chaque trimestre, et celle du paiement des intérêts et dividendes par les Compagnies, qui s'effectue en général par semestre, on devra faire un décompte par trimestre, de la façon suivante :

S'agit-il de la conversion d'un titre au porteur en titre nominatif ?

Si la conversion a lieu dans le cours du premier trimestre, elle est franche de tout droit d'abonnement.

Si elle a lieu dans le cours du second trimestre, le titre converti est passible d'une répétition de trois douzièmes du droit d'abonnement.

S'agit-il, au contraire, de la conversion d'un titre nominatif en titre au porteur ?

Si la conversion a lieu dans le premier trimestre, il n'y a lieu à aucune bonification.

Si elle a lieu dans le second, il y a lieu de bonifier au titre converti *trois douzièmes* du droit d'abonnement.

La Conférence rappelle que le droit de *douze centimes* par cent francs, pour la taxe d'abonnement, sera calculé sur le cours moyen de l'année précédente, et que celui de transmission ou de conversion, de *vingt centimes*, sera calculé sur la valeur négociée ou négociable.

Forme à donner aux titres nominatifs.

Pour conserver autant que possible la forme des certificats de dépôt actuels, la conférence est d'avis de délivrer des titres collectifs ; ces titres pourront être fractionnés à la convenance du propriétaire, sauf à adopter une proportion au-dessous de laquelle le fractionnement ne sera pas admis. Ils rappelleront les numéros des titres au porteur en échange desquels ils seront délivrés.

Les titres au porteur, rentrés dans les caisses des Compagnies, seront-ils conservés ou détruits ?

La Conférence est d'avis que tous les titres au porteur qui rentreront dans les caisses des Compagnies, pour être convertis en titres nominatifs, devront être conservés pour être rendus lorsque les titres nominatifs seront de nouveau convertis en titres au porteur. Ce système est celui qui a paru présenter le moins d'inconvénients.

Formalités pour la régularité des transferts et des conversions de titres.

La Conférence est d'avis, lorsqu'il s'agira d'un transfert ou transport de propriété, que la signature du transférant, certifiée par un agent de change ou par un officier ministériel, soit exigée sur les registres de la Société, conformément à l'article 36 du Code de commerce.

On admet, toutefois, que la certification de la signature peut être donnée sur une feuille à part, afin de ne pas obliger le certificateur à se transporter au siége social pour apposer sa signature sur le registre même de la Société.

S'il s'agit de la conversion d'un titre nominatif en titre au porteur, comme cette conversion constitue un véritable transfert, elle devra être soumise aux mêmes formalités. On exigera la signature certifiée de celui qui demandera la conversion.

S'il s'agit, au contraire, d'une conversion de titres au porteur contre un certificat nominatif, dans ce cas la signature de celui qui demande la conversion devra suffire.

Constatation du paiement des intérêts et des dividendes.

La Conférence est d'avis que le service des intérêts et dividendes soit constaté par l'apposition d'une estampille sur le certificat de propriété, ainsi que cela se pratique en ce moment pour les certificats de dépôt, — et elle croit qu'il sera bon d'insérer dans le texte du certificat nominatif une disposition portant que « les intérêts et les dividendes seront valablement payés aux porteurs. »

La diversité dans la forme des titres entraîne nécessairement une inégalité dans leur valeur intrinsèque.

La Conférence n'a pas à se prononcer sur la question.

A la charge de qui, du vendeur ou de l'acheteur, est le paiement du droit ?

La Conférence est d'avis qu'il y a lieu d'admettre comme règle générale, pour la facilité de la perception, que le droit sera exigé de celui qui aura à signer sur les registres de la Société.

Les titres non libérés paieront-ils l'intégralité du droit ?

Bien qu'il y ait sur ce point, en faveur de l'affirmative, une déclaration du président de la Commission du budget, la Conférence ne tient pas encore la question pour résolue.

Délivrera-t-on des titres en nom qualifié ?

La Conférence ne se prononce pas sur la question et la renvoie, pour être examinée attentivement dans le sein des divers conseils d'administration.

Faut-il conserver ou supprimer la caisse des dépôts de titres ?

Dans l'ignorance où l'on est de l'influence que peut exercer sur le dépôt des titres au porteur la faculté de les convertir en titres nominatifs, la Conférence est d'avis qu'il y a lieu d'ajourner la question, et d'attendre les résultats de l'expérience.

QUESTIONS EN DEHORS DU RAPPORT DE LA COMMISSION.

1° ***Avances de la Banque sur dépôt de titres nominatifs.***

Pour que les titres nominatifs soient admis, comme les titres au porteur, à jouir du bénéfice des avances que fait la Banque, il faut deux choses :

1° Que le transfert qui accompagnera le dépôt des titres nominatifs soit considéré comme un transfert d'ordre, et exempt du droit de transmission ;

2° Que les agents de la Banque soient dispensés, comme cela a lieu pour les transferts de rente, d'aller signer les transferts sur les registres des Compagnies.

Sur le premier point, attendu que la loi ne s'explique pas, en ce qui concerne les transferts d'ordre et de garantie, M. Rey de Foresta a traité la question dans une note dont il donne lecture à la Conférence, qui l'approuve et qui décide que cette note sera imprimée et adressée, au nom des Compagnies de chemins de fer, aux membres du conseil d'Etat qui prépare le règlement d'administration publique.

Sur le second, la Conférence est d'avis que toutes facilités soient accordées à la Banque pour la signature des transferts.

Aura-t-on deux grands-livres distincts, l'un pour les actions, l'autre pour les obligations ?

La Conférence est d'avis qu'il y ait deux grands-livres.

Ces résolutions étant prises, M. le président exprime l'avis que toutes les formules nécessaires pour la mise à exécution de la nouvelle loi soient préparées autant que possible d'après un type commun à toutes les compagnies.

La Conférence charge MM. les délégués au chemin de Ceinture d'étudier et de préparer ces formules.

La Conférence décide, en outre, que le procès-verbal de cette séance sera imprimé et que des exemplaires en seront distribués à chaque Conseil d'administration.

Le secrétaire,
V. BONNET.

RAPPORT

De la Commission instituée pour l'étude des questions auxquelles donne lieu la mise à exécution de la nouvelle taxe sur les actions et obligations.

La loi qui soumet à une nouvelle taxe les valeurs mobilières peut s'analyser de la manière suivante :

Toute cession de titres est assujettie, à partir du 1er juillet 1857, à un droit de tranamission de *vingt centimes* par cent francs de la valeur négociée.

Toute conversion de titre nominatif en titre au porteur, et réciproquement, donne lieu à la perception du droit de transmission de *vingt centimes*.

Les titres au porteur sont soumis à une taxe annuelle de *douze centimes* par cent francs du capital, évalué d'après leur cours moyen pendant l'année précédente.

Les droits sont avancés par les Compagnies, sauf recours contre les porteurs de titres. A la fin de chaque trimestre les Compagnies sont tenues de remettre au receveur de l'enregistrement le relevé des transferts et des conversions, ainsi que l'état des titres soumis à la taxe annuelle.

La Commission s'est occupée, en premier lieu, des questions relatives à la perception de la taxe, et en second lieu, des dispositions à prendre pour assurer l'exercice du droit de conversion accordé par la nouvelle loi aux porteurs de titres.

Digitized by Google

I.

PERCEPTION DE LA TAXE.

Dispositions à prendre à l'égard de l'Administration de l'enregistrement.

En ce qui concerne les transferts et les conversions de titres nominatifs en titres au porteur, et réciproquement, il n'existe pas de difficulté possible. Les Compagnies doivent, à la fin de chaque trimestre, en remettre le relevé au receveur de l'enregistrement, et acquitter les droits qu'elles auront elles-mêmes perçus des parties au moment du transfert ou de la conversion.

En ce qui concerne les titres au porteur, soumis à l'abonnement obligatoire, les Compagnies doivent également en remettre le relevé à la fin de chaque trimestre et acquitter les droits, sauf recours contre les porteurs de titres.

Comment devra être établi ce relevé trimestriel ?

Pas de difficulté pour les titres au porteur qui n'ont pas changé de nature dans le cours du trimestre ; ceux-là doivent la totalité du droit, c'est-à-dire, pour le trimestre, trois douzièmes ou soit *trois centimes*.

Mais il en est autrement pour les titres qui ont subi une conversion dans le cours du trimestre.

Ainsi, les titres au porteur convertis en titres nominatifs, doivent le droit proportionnellement à la durée de leur existence sous la forme au porteur, c'est-à-dire, depuis le premier jour du trimestre jusqu'au jour de leur conversion en titres nominatifs.

Les titres nominatifs convertis en titres au porteur doivent le droit depuis le jour de leur conversion jusqu'à la fin du trimestre.

Le fisc exigera-t-il que le décompte de ces titres s'opère avec une exactitude rigoureuse, c'est-à-dire jour par jour, ou même mois par mois? On voit à quelles complications conduirait une pareille exigence, et il est permis d'espérer que l'administration de l'enregistrement se prêtera à une combinaison plus simple.

Dans la pratique, les conversions de titres au porteur en titres nominatifs, et réciproquement, doivent se compenser, ou à peu près, dans le cours de chaque trimestre. Si l'administration admet cette compensation, on pourrait adopter la règle uniforme suivante :

Tous les titres au porteur existants au dernier jour du trimestre, acquitteront le droit entier de *trois centimes* pour toute la durée du trimestre, quelle que soit l'époque de leur conversion. Il est vrai que, dans ce cas, les titres nominatifs, devenus titres au porteur dans le cours du trimestre, paieront plus qu'ils ne doivent ; mais les titres au porteur, devenus titres nominatifs pendant la même période, ne paieront rien pour tout le temps écoulé du premier jour du trimestre jusqu'à celui de la conversion. La perte réalisée dans le premier cas se compensera avec le bénéfice obtenu dans le second, et, pour la Compagnie qui paie, comme pour le fisc qui perçoit, la situation reste la même que si le décompte spécial à chaque titre avait été établi.

Dans tous les cas, c'est là un point à régler avec l'administration de l'enregistrement, et sur lequel le règlement qui est en ce moment à l'étude ne manquera pas sans doute de s'expliquer.

Dispositions à prendre pour l'exercice du recours des Compagnies contres les porteurs de titres.

En ce qui concerne les transferts et les conversions de titres, pas de difficulté : les porteurs de titres auront à payer à la Compagnie, *au moment de l'opération*, le droit de vingt centimes, que la Compagnie versera à son tour entre les mains du receveur de l'enregistrement *à la fin du trimestre*.

Mais en ce qui concerne le droit d'abonnement dû par les titres au porteur, la situation de la Compagnie à l'égard des porteurs de titres est beaucoup plus compliquée.

On est d'accord, il est vrai, que les Compagnies exerceront leur recours par voie de retenue sur les intérêts ou les dividendes à payer aux porteurs de titres. Jusqu'ici, rien n'est plus simple, au moins en ce qui concerne les sociétés qui paient des intérêts ou des dividendes.

Mais le service des intérêts et des dividendes s'effectue à des époques qui diffèrent pour un grand nombre de Compagnies, et qui, dans tous les cas, ne correspondent pas aux époques trimestrielles assignées par la loi pour l'acquittement du droit.

De là, une complication dont on se rendra compte en posant quelques hypothèses :

D'après la règle la plus ordinaire, le service des intérêts et des dividendes s'effectue semestriellement : c'est la pratique générale pour les obligations ; pour les actions, le dividende se paie annuellement ; quelques Compagnies paient un à-compte avant la fin de l'exercice.

Supposons, pour simplifier notre étude, que tous les services s'effectuent par semestre. La solution qui sera adoptée s'appliquera ensuite très facilement à la pratique particulière à chaque Compagnie.

Ainsi, nous admettons un moment que la Compagnie s'acquitte envers le receveur de l'enregistrement par *trimestre*, tandis qu'elle exerce son recours contre le porteur du titre par *semestre*.

Pour les titres qui n'ont pas changé de nature dans le cours du semestre, pas de difficulté ; il leur sera retenu, lors du paiement de l'intérêt semestriel, six douzièmes du droit d'abonnement, soit *six centimes* par cent francs.

Mais un certain nombre de titres qui étaient au porteur au commencement du semestre, ont été, dans le cours du semestre, convertis en titres nominatifs ; d'autres, qui étaient nominatifs, ont été convertis en titres au porteur ; si on fait à ces titres un décompte rigoureux, ils devront le droit d'abonnement au prorata du temps où ils ont existé sous la forme au porteur.

Mais ici se présente une grave difficulté :

Si la situation d'un titre au porteur varie suivant l'époque de sa création ; si le titre qui était au porteur dès le commencement du semestre est passible d'une retenue de six douzièmes, alors qu'un autre titre, créé dans le cours du semestre, ne devra que un, deux, trois, quatre ou cinq douzièmes, il en résultera une inégalité dans la valeur de ces différents titres soumis ainsi à des retenues inégales. Or, il est d'intérêt général que tous les titres d'une même société aient des droits égaux, afin qu'ils aient tous le même cours. On ne peut admettre, en effet, que l'acheteur d'un titre soit tenu de s'enquérir de la situation particulière de ce titre au point de vue de l'acquittement de l'impôt, et de la retenue dont il sera passible lors du paiement de l'intérêt ou du dividende semestriel. Il faut donc adopter une règle qui prévienne cette diversité, et place tous les titres au porteur en circulation dans une situation identique. En d'autres termes, il faut que tous les titres au porteur soient soumis à une retenue semestrielle uniforme de six douzièmes du droit, soit *six centimes* par cent francs.

Ce n'est donc pas au moment du paiement semestriel que devra s'opérer le décompte particulier à chaque titre dont la conversion aura été opérée dans le cours du semestre, c'est au moment de la conversion elle-même.

Si ce principe est admis (et il ne nous paraît pas discutable), il importe de bien s'entendre sur la manière dont s'opérera ce décompte *au moment de la conversion*.

Ici encore, il est indispensable de recourir à des hypothèses :

1° Supposons d'abord qu'il s'agisse d'un titre nominatif converti en titre au porteur : nous venons de voir que, d'après la loi générale ci-dessus posée, ce titre sera passible, à l'expiration du semestre, d'une retenue de six douzièmes, et, cependant, suivant l'époque à laquelle la conversion aura été opérée, le titre n'aura eu que un, deux, trois, quatre ou cinq mois d'existence comme titre au porteur ; dès lors, il ne doit pas six douzièmes, il doit un, deux, trois, quatre ou cinq douzièmes. Le propriétaire est donc fondé à exiger qu'on lui bonifie la différence entre le droit *dû* et le droit *perçu*, et si, par exemple, nous supposons que la conversion s'opère à l'expiration du premier mois du semestre, la bonification sera de un douzième, soit un centime.

Dans ce cas, on opérera de la manière suivante :

L'action ou l'obligation ayant à payer pour sa conversion de titre nominatif en titre au porteur le droit fixe de 20 c.

On en déduira un douzième ou soit un centime, à titre de bonification, pour le premier mois du semestre, ci (1) 1

Le titre converti ne paiera dès lors que 19 c.

2° Supposons, au contraire, qu'il s'agisse d'une action ou obligation au porteur convertie en titre nominatif ; dans ce cas, l'action ou l'obligation, par cela seul qu'elles auront la forme nominative lors de l'échéance du dividende ou de l'intérêt semestriel, se trouveront affranchies, au moment de cette échéance, de toute retenue. Cependant ce titre n'a pas été nominatif pendant tout le cours du semestre ; pendant cinq, quatre, trois, deux ou un mois, il a été titre au porteur, et passible comme tel du droit d'abonnement ; il doit donc ce droit au prorata du temps où il a existé comme titre au porteur, et la Compagnie, qui en est tenue de son côté vis-à-vis du fisc, ne pourrait lui faire remise de ce prorata sans grever d'autant la Société. Il y a donc nécessité de faire le décompte de ce titre.

Si nous supposons, comme dans la première hypothèse, que la conversion du titre au porteur en titre définitif s'opère à l'expiration du premier mois du semestre, le prorata sera de un douzième, soit un centime. En conséquence, l'action ou l'obligation convertie aura à payer, pour sa conversion de titre au porteur en titre nominatif, le droit fixe dû transmission de 20 c.

Auquel on ajoutera un douzième, soit un centime, pour prorata du droit d'abonnement de 12 centimes, ci 1

La conversion sera grevée de 21 c.

La même règle sera applicable à toutes les conversions, quelle que soit l'époque à laquelle elles s'opéreront dans le cours du semestre ; le droit de conversion de vingt centimes sera bonifié ou aggravé de 1, 2, 3, 4 ou 5 douzièmes ou centimes.

Pour la facilité du calcul, il conviendra d'adopter comme règle que le décompte se fera par mois, de sorte que si la conversion a lieu avant le 15 du mois, il ne sera pas tenu compte du mois courant ; si elle a lieu après le 15, le mois sera considéré comme complet.

Ce système nous paraît simple et d'une application facile.

Le décompte se faisant *au moment de la conversion*, il suffira d'adopter une formule dont l'employé de la Compagnie se bornera à remplir les blancs.

S'agit-il de convertir un titre nominatif en titre au porteur, le prorata du droit d'abonnement est *bonifié* sur le droit fixe de transmission. S'agit-il de convertir un titre au porteur en titre nominatif, le prorata du droit d'abonnement *vient en accroissement* du droit fixe de transmission. Avec des formules de couleurs différentes, pas d'erreur possible, et, dans l'un et l'autre cas, il suffit de compter un, deux, trois, quatre ou cinq centimes en plus ou en moins du droit fixe de transmission.

Ce système a, de plus, le grand avantage d'être absolument conforme à la réalité des faits.

Tous les autres systèmes ont l'inconvénient de reposer sur des fictions plus ou moins ingénieuses. Par l'effet de ces fictions, le porteur du titre est, dans certains cas, grevé au delà de ce qui est rigoureusement dû par lui, ce qui exposera la Compagnie à des réclamations. Dans d'autres cas, la Compagnie fait des abandons ou remises qui ne profiteront au propriétaire du titre qu'à la condition de retomber sur la Société, ce qui n'est pas plus juste.

Toutefois, et dans la supposition que l'administration de l'enregistrement admettra la transaction qui consiste à ne percevoir le droit d'abonnement que sur les titres au porteur existant à la fin de chaque trimestre, sans tenir compte des conversions opérées dans le cours de ce même trimestre, on a émis l'avis que les Compagnies pourraient adopter une règle analogue à l'égard des porteurs de titres.

(1) Il convient de rappeler ici que les *vingt centimes* du droit de transmission se calculent sur la valeur *négociable*, et le centime du droit d'abonnement se calcule d'après le cours moyen de l'*année précédente*. Il faudra donc deux barèmes différents.

Digitized by Google

Dans ce système le décompte s'opère, non par douzièmes, mais par trimestres.

En conséquence, s'il s'agit de la conversion d'un titre nominatif en titre au porteur, la situation diffère suivant que cette conversion se réalise dans les trois premiers mois ou dans les trois derniers mois du semestre :

Si la conversion a lieu dans le second trimestre, il y a lieu de bonifier au titre converti trois douzièmes du droit d'abonnement.

Si la conversion a lieu dans le premier trimestre, il n'y a lieu à aucune bonification.

S'il s'agit, au contraire, de la conversion d'un titre au porteur en titre nominatif la situation diffère encore suivant que cette opération s'opère dans le premier ou dans le second trimestre :

Si la conversion a lieu dans le cours du second trimestre, le titre converti est passible d'une répétition de trois douzièmes du droit d'abonnement.

Si la conversion a lieu dans le cours du premier trimestre, la conversion est franche de tout droit d'abonnement.

Les Compagnies auront donc à choisir entre le système des décomptes par douzièmes et celui des décomptes par trimestres. Les deux systèmes reposent sur le même principe, seulement le premier fait une application rigoureuse de la loi, le second a pour base une compensation conventionnelle et dépendra d'une entente préalable avec l'administration de l'enregistrement.

Mais à quelque parti que l'on s'arrête, le résultat proposé aura été obtenu, à savoir :

Qu'*au moment du paiement semestriel* des dividendes ou des intérêts, les titres seront placés sur le pied d'une parfaite égalité.

Toutefois, cette égalité doit s'entendre des titres de même nature, c'est-à-dire, que les titres au porteur seront tous également passibles d'une retenue de six centimes pour droit d'abonnement ; et que tous les titres nominatifs seront également affranchis de toute retenue.

II.

CONVERSIONS, TRANSFERTS, QUESTIONS DIVERSES.

La Commission a porté son attention, en second lieu, sur les questions relatives à la conversion des titres, et des dispositions à prendre pour assurer aux porteurs d'actions et d'obligations l'exercice de cette faculté.

Aux termes de l'article 8 de la nouvelle loi, « tout » propriétaire d'actions et d'obligations au porteur » a *toujours* la faculté de convertir ses titres au por- » teur en titres nominatifs, et réciproquement. »

Dans l'état actuel des choses, la presque universalité des Compagnies n'admet que des titres au porteur. Celles mêmes que leurs statuts autorisent à créer des titres nominatifs font un usage très-limité de cette faculté. Les prescriptions de la nouvelle loi apporteront dès lors une modification profonde à l'état actuel des choses, et toutes les Compagnies vont être dans la nécessité de créer simultanément des titres au porteur et des titres nominatifs.

Forme à donner aux titres nominatifs.

Quelle forme donnera-t-on aux titres nominatifs ?

Plusieurs systèmes ont été tour à tour produits et discutés.

Après examen des avantages et des inconvénients propres à chacun de ces systèmes, on est demeuré à peu près unanimement d'accord qu'il convenait de s'éloigner aussi peu que possible de ce qui se pratique aujourd'hui.

Ainsi, il a paru que les titres nominatifs pouvaient être créés dans une forme qui se rapprocherait beaucoup des certificats de dépôt actuels. Les certificats *de dépôt* deviendraient des certificats *de propriété*, c'est un seul mot à changer.

Comme les certificats de dépôt, les certificats de propriété seraient collectifs. Ils pourraient être fractionnés à la convenance du propriétaire, sauf à adopter une proportion au-dessous de laquelle le fractionnement ne serait pas admis. On éviterait ainsi la création de coupures trop subdivisées, et le titre nominatif unitaire ne serait qu'une rare exception.

Si ce système est adopté, on changera donc très-peu de chose à ce qui existe en ce moment.

Les titres au porteur rentrés dans les caisses des Compagnies seront-ils conservés ou détruits?

Ici se présente une question délicate :

Nous avons rappelé tout à l'heure que la totalité, ou la presque totalité des titres émis par les Compagnies étaient au porteur.

Dans les trois mois qui suivront la promulgation de la loi, un grand nombre de détenteurs de ces titres ne manqueront pas de réclamer des titres nominatifs, afin de jouir de la franchise de l'impôt attachée à cette nature de titres.

Cette première conversion, et toutes celles qui s'opéreront ultérieurement, feront rentrer dans les mains des Compagnies un nombre correspondant de titres au porteur.

Ces titres seront-ils détruits ou conservés ?

S'ils sont détruits, il sera nécessaire, lorsque les titres nominatifs useront à leur tour de la faculté de se convertir en titres au porteur, de créer de nouveaux titres au porteur.

Or, tout le monde est également frappé des inconvénients que présente cette création permanente de titres.

En effet, pour se conformer aux conditions d'amortissement des actions et des obligations des Compagnies, il est indispensable qu'à chaque conversion le nouveau titre créé porte exactement le même numéro que le titre ancien annulé. — De là un travail minutieux et de nombreuses sources d'erreurs.

De plus, la permanence de la planche à création de titres présente les plus grands dangers, et les nombreuses infidélités qui ont été signalées en Angleterre et ailleurs justifient suffisamment les répugnances que soulève ce système.

Il a donc paru préférable de conserver les anciens titres au porteur, afin de les remettre en circulation chaque fois que le titre nominatif correspondant usera de la faculté de reconversion.

Toutefois, si ce procédé a paru préférable à la permanence de la planche à création des titres, il n'est cependant pas sans inconvénient.

La conservation des titres au porteur présente les mêmes dangers que l'existence actuelle des caisses de dépôt, et il suffit, sur ce point, de rappeler les débats auxquels ont donné lieu dans le sein des Conseils d'administration le maintien ou la suppression de ces caisses.

Mais, en présence d'un danger plus grand encore, il n'a pas paru qu'il fût possible de se soustraire aux inconvénients attachés à la conservation des titres au porteur.

On a considéré, d'ailleurs, que le mouvement des titres résultant des conversions serait beaucoup moindre que celui auquel donnent lieu les dépôts dans la Caisse sociale. Ces dépôts sont gratuits ou soumis à un droit de garde insignifiant ; aussi les demandes de retrait sont-elles fréquentes, les caisses de dépôt étant devenues, pour les propriétaires de valeurs mobilières, une véritable caisse commune qui les décharge des préoccupations et des dangers attachés à la conservation personnelle et directe de leurs titres. La conversion étant, au contraire, soumise à un droit de mutation considérable, les caisses dans lesquelles seront déposés les titres au porteur conservés par les Compagnies en représentation des titres nominatifs émis par elles, s'ouvriront beaucoup plus rarement. Les dossiers dans lesquels seront renfermés les titres au porteur correspondant à chaque certificat de propriété nominatif, seront rarement remaniés. La surveillance pourra dès lors, s'exercer avec plus d'efficacité et de garanties.

On suppose, d'ailleurs, que chaque dossier pourra être scellé de telle sorte que l'infidélité ne pourrait se pratiquer sans laisser de traces apparentes. Il suffira, dans ce cas, de compter les dossiers et de les soumettre à une vérification extérieure, ce qui sera toujours facile et pourra se renouveler fréquemment, tandis que dans l'état actuel des choses on ne peut acquérir une sécurité complète qu'à la condition d'un comptage long et minutieux de tous les titres déposés.

En conséquence, la Commission n'hésite pas à se prononcer pour le système de la conservation des titres au porteur.

Formalité pour la régularité des transferts et des conversions de titres.

La Commission s'est également occupée des garanties dont devaient être entourés, dans l'intérêt des Compagnies et des propriétaires de titres, les transferts et les conversions de titres nominatifs.

En ce qui concerne les transferts proprement dits, l'article 36 du Code de commerce lève toute difficulté à cet égard. Cet article est ainsi conçu :

« La propriété des actions peut être établie par » une inscription sur les registres de la Société. Dans » ce cas la cession s'opère par une déclaration de » transfert inscrite sur les registres, et signée de » celui qui fait le transport ou d'un fondé de pou- » voirs. »

Ainsi le transfert doit, pour remplir le vœu de la loi, être signé par le transférant sur les registres de la Société.

On ajoutera une garantie qui paraît indispensable, si on exige que la signature du transférant soit certifiée par un agent de change ou par un officier ministériel (notaire ou huissier), ou par un administrateur ou fonctionnaire supérieur de la Compagnie.

Dans ce cas, on admet que la certification de la signature peut être donnée sur une feuille à part, afin de ne pas obliger le certificateur à se transporter au siége social pour apposer sa signature sur le registre même de la Société.

Toutefois, le transférant devra, *dans tous les cas*, et pour obéir à l'article 36, signer sur le registre.

Quelques statuts (spécialement ceux du Crédit foncier) exigent que le transfert soit signé par le cédant et par le cessionnaire (art. 11). Mais cette exigence ne paraît utile que pour les titres non libérés, et en vue du recours que les Compagnies se réservent contre tous les propriétaires successifs d'un titre jusqu'à entière libération.

On s'est également demandé si la mention du transfert devait être faite au dos du titre.

Cette mention présente des inconvénients, elle conserve la trace de tous les transferts successifs, et nuit au secret que nécessite la facilité des négociations. De plus, dans le système que nous recommandons aux Compagnies, toutes les fois qu'un titre nominatif est transféré, il y a lieu de créer un nouveau certificat de propriété en échange du certificat ancien qui est annulé. Si ce système est adopté, le nouveau titre créé ne conservera aucune trace des transmissions antérieures.

Lorsqu'il y a lieu, non pas à transfert, mais seulement à conversion de titres, quelles garanties seront exigées ? Ici, il convient de distinguer :

S'il s'agit de la conversion d'un certificat nominatif contre des titres au porteur, cette opération constitue, pour ainsi dire, un véritable transfert. La demande de conversion doit donc être signée sur le registre de la Société, et la signature de celui qui demande la conversion doit être certifiée.

Mais s'il s'agit d'une conversion de titres au porteur contre un certificat nominatif, dans ce cas il n'y a aucune précaution à prendre, et la signature de celui qui demande la conversion doit suffire. Le nouveau titre sera créé sous son nom, et c'est seulement alors qu'il voudra l'aliéner que la certification deviendra nécessaire.

Constatation du paiement des intérêts et des dividendes.

La Commission s'est occupée de la manière dont devrait être constaté sur les titres le paiement des intérêts et des dividendes.

Pour les titres au porteur, il n'y a rien à changer à ce qui se pratique. Les paiements s'effectuant contre remise du coupon détaché des titres, le titre lui-même n'est même pas présenté à la Compagnie.

Il avait été un moment question de procéder de la même manière pour les titres nominatifs : mais, après examen, il n'a pas paru régulier d'attacher des coupons au porteur à des titres nominatifs. Cette forme ne saurait d'ailleurs se concilier avec le système des

Digitized by Google

certificats collectifs dont nous avons tout à l'heure proposé l'adoption.

Le service des intérêts devra donc être constaté par l'apposition d'une estampille sur le certificat de propriété, ainsi que cela se pratique, en ce moment, pour les certificats de dépôt.

Afin de simplifier l'opération et de diminuer la responsabilité des Compagnies, il sera utile d'insérer dans le texte du certificat nominatif une disposition portant que « les intérêts et les dividendes sont valablement » payés au porteur du titre. » Cette disposition existe déjà sur la plupart des certificats de dépôt et dans les statuts d'un grand nombre de sociétés ; elle ne constitue donc pas une innovation.

La diversité dans la forme des titres entraîne nécessairement une inégalité dans leur valeur intrinsèque.

Au point de vue de la valeur et du cours des actions et obligations, la nouvelle loi va créer une complication qu'il est du devoir de la Commission de signaler aux Compagnies.

Nous avons déjà vu qu'il existait une inégalité inévitable entre la situation des titres nominatifs et celle des titres au porteur, puisque les intérêts ou dividendes servis aux titres nominatifs seront affranchis de toute retenue semestrielle, tandis que les intérêts ou dividendes servis aux titres au porteur seront, au contraire, soumis, pour la même période, à une retenue de six centimes.

Ainsi, *tant que la valeur reste dans les mêmes mains*, la forme nominative assure au propriétaire d'une valeur mobilière un revenu supérieur.

Mais, *dès que la valeur change de mains*, l'inégalité résulte d'éléments différents, dont on se rendra compte en examinant la série des cas qui peuvent se produire ?

S'agit-il d'un titre au porteur acheté et vendu comme tel, l'opération ne donnera lieu à aucun droit de mutation, mais le titre sera passible, lors du paiement du prochain semestre, d'une retenue de six centimes.

S'agit-il d'un titre nominatif vendu à un acheteur qui veut également un titre nominatif, le transfert s'opère directement et donne lieu au droit de transmission de vingt centimes, mais le nouveau titre nominatif ne subira aucune retenue semestrielle.

S'agit-il d'un titre au porteur vendu à un acheteur qui veut avoir un titre nominatif, l'opération donne lieu au droit de mutation de vingt centimes, *aggravé* de un centime par mois écoulé depuis le commencement du semestre jusqu'au jour de l'opération ; et le titre nominatif délivré en échange ne sera, lors du paiement du semestre, soumis à aucune retenue.

S'agit-il d'un titre nominatif vendu à un acheteur qui veut avoir un titre au porteur, l'opération donne lieu au droit de transmission de vingt centimes, *diminué* de un centime par mois écoulé depuis le commencement du semestre jusqu'au jour de l'opération ; mais le titre au porteur délivré en échange sera passible, lors du paiement du semestre, de la retenue de six centimes.

En présence de cette diversité des conséquences fiscales qui vont résulter de chaque opération, on comprend la difficulté d'établir un cours unique. Nous signalons cette difficulté à la Compagnie des agents de change, et nous désirons qu'elle réussisse à concilier, dans l'étude de cette question, les droits légitimes des porteurs des diverses natures de titres avec la simplicité et la rapidité qu'exige le mouvement des négociations.

A la charge de qui, du vendeur ou de l'acheteur, est le paiement du droit ?

A cette occasion on s'est demandé de qui, du vendeur ou de l'acheteur, devait être exigé le paiement du droit de transmission.

La réponse à cette question nous paraît résulter de la nature même des choses et de la différence des situations.

En effet, s'agit-il d'un titre au porteur vendu et livré comme tel, il n'est dû aucun droit au moment de la transmission. Le droit d'abonnement devra être perçu au moment du paiement du dividende ou de l'intérêt ; c'est donc le dernier propriétaire, c'est-à-dire l'acheteur, qui paye le droit.

S'agit-il d'un transfert de titre nominatif, c'est le transférant qui requiert le transfert, c'est lui qui signe seul sur le registre de la Compagnie ; c'est donc le transférant, c'est-à-dire le vendeur, qui paye le droit.

S'agit-il d'une simple conversion de titre nominatif en titre au porteur, et réciproquement ; ici, pour la Compagnie qui perçoit le droit, il n'y a ni vendeur ni acheteur, il n'y a qu'un seul intérêt représenté, celui du porteur du titre qui en demande la conversion ; c'est lui nécessairement qui paye le droit.

Il ne nous a pas paru que ces solutions pussent donner lieu à la moindre difficulté au moins en ce qui concerne la situation des Compagnies à l'égard des porteurs de titres.

Les titres non libérés paieront l'intégralité du droit.

On s'est également demandé quel serait le sort des actions et obligations qui ne sont pas complétement libérées, et si l'on défalquerait dans le calcul de la taxe les sommes non encore versées.

La question a été résolue dans le sens négatif par le président de la Commission du budget (*Moniteur* du 25 mai 1857), qui s'est exprimé ainsi :

« Il n'y a pas de déduction à faire. En matière d'enregistrement le droit se perçoit sur le prix même de la cession : peu importe à qui le prix devra être payé, c'est sur la totalité du prix que le droit devra être perçu. »

Délivrera-t-on des titres nominatifs en nom qualifié ?

L'obligation imposée aux Compagnies de créer des titres nominatifs au profit de tous ceux qui en formeront la demande, implique-t-elle l'obligation de créer des titres sous un nom qualifié ?

En d'autres termes, le mari de la femme dotale, le tuteur d'un mineur, d'un interdit, le maire d'une commune, l'administrateur d'une communauté religieuse reconnue, les propriétaires indivis, le nu-propriétaire et l'usufruitier, etc., etc., seront-ils admis à demander que le titre nominatif énonce leur qualité ?

C'est là une question de la plus grande gravité, que la loi nouvelle ne résout pas, et qui n'a même pas été abordée dans la discussion. Nous nous bornerons, pour notre part, à la poser ici d'une manière générale, et à la recommander à l'étude des conseils d'administration. A notre point de vue, il n'y a pas là seulement une question de droit pour les porteurs de titres, ou une question de responsabilité pour les Compagnies, il y a aussi une question financière et économique. Nous croyons que les grandes Compagnies, dont le contentieux est fortement organisé, auraient un intérêt considérable à ne point écarter par une fin de non recevoir pure et simple cette nature de capitaux, d'autant plus intéressants que la loi leur accorde une protection particulière, et qui constitueraient une clientèle spéciale, dont le concours serait très-précieux, notamment pour la souscription et le classement des obligations.

Caisse de dépôt de titres au porteur.

La création des titres nominatifs doit-elle entraîner la suppression des caisses de dépôt de titres au porteur ?

Il faut reconnaître que la création facultative des titres nominatifs atténue considérablement l'utilité des caisses de dépôt ; tout fois, la question est digne d'une étude spéciale, et la Commission n'a pas jugé qu'il fût à propos de la traiter incidemment.

Nous nous sommes proposé, dans ce travail, de porter quelque clarté dans une matière peu attrayante, que sa nouveauté et son caractère technique rendaient d'une intelligence difficile.

Nous n'avons pas dû dissimuler les complications et les embarras qui vont résulter de la nouvelle législation. Il appartient à l'administration de l'enregistrement d'aplanir une partie de ces difficultés, en apportant, soit dans le règlement qu'elle prépare, soit dans la perception elle-même, les tempéraments conciliables avec la loyale exécution de la loi.

Les Compagnies comprendront, de leur côté, combien il leur importe de se concerter pour arriver à des solutions uniformes et à une pratique commune. La commission instituée par la Conférence aura suffisamment rempli son but si elle a contribué à préparer ce résultat.

Au Conseil d'Etat.

OBSERVATIONS

Des Compagnies de chemins de fer sur la question des transferts d'ordre et de garantie.

Au moment où le Conseil d'Etat prépare le règlement d'administration publique qui doit déterminer les mesures d'exécution de la nouvelle loi d'impôt sur les actions et obligations, il importe de signaler à l'attention du Conseil une question, sur laquelle la pensée de la loi ne s'est pas manifestée avec assez de clarté, et qu'il paraît indispensable de résoudre par un texte précis du nouveau règlement.

Toute cession de titres est assujettie à un droit de transmission (art. 6), et ce droit est perçu au moment du transfert (art. 7) ; telles sont les dispositions essentielles de la nouvelle loi. On doit en conclure que le droit de transmission n'est perçu *au moment du transfert* que parce que le transfert est le signe apparent de la *mutation de propriété*. Mais la loi est muette sur les cas, assez fréquents cependant, où le transfert s'opère sans qu'il y ait mutation et indépendamment de toute translation de propriété.

Or, il ne paraît pas douteux que cette nature de transferts doive être affranchie de la nouvelle taxe.

Cette immunité doit profiter notamment aux transferts qui s'opèrent en matière de nantissement, et qui ont pour objet de placer le titre transféré dans les mains du créancier nanti, mais sans lui en conférer la propriété.

Ainsi, aux termes de l'art. 2076 du Code Napoléon, « le privilége du prêteur ne subsiste sur le gage » qu'autant que ce gage a été mis et est resté en la » possession du créancier, ou d'un tiers convenu entre » les parties. » Or, *la mise en possession* exigée par cet article ne peut que résulter de la tradition effective du titre. Cette tradition s'opère manuellement si le titre est au porteur ; elle s'opère *par voie de transfert* si le titre est nominatif. Mais en aucun cas cette prise de possession n'implique une cession ou transmission de propriété, et le titre engagé passe entre les mains du créancier sans cesser d'appartenir au débiteur. C'est la disposition formelle de l'art. 2079 : « Jusqu'à l'expropriation du débiteur, s'il y a lieu, il » reste propriétaire du gage, qui n'est dans la main » du créancier qu'un dépôt assurant le privilége de » celui-ci. » En conséquence, si le titre transféré périt, il périt pour le compte de l'emprunteur gagiste ; de même, si le titre recueille des fruits, ces fruits lui appartiennent également, etc.

Si ces principes sont admis (et ils sont élémentaires), si le transfert en matière de nantissement n'a pas pour objet de réaliser une cession de propriété, s'il réalise simplement un dépôt (c'est le mot de la loi), il faut en conclure que ce transfert échappe par sa nature même à la taxe de transmission.

Cette solution est, d'ailleurs, en complète harmonie avec l'ensemble des dispositions de la nouvelle loi.

La loi veut que la taxe soit calculée d'*après la valeur négociée*. Ne faut-il pas en conclure que, lorsqu'il n'y a pas de *valeur négociée*, mais seulement dépôt et nantissement, il importe peu qu'il y ait ou qu'il n'y ait pas transfert ? Dans aucun des deux cas, la taxe n'est due. Une décision contraire produirait ce résultat singulier que la taxe perçue sur le transfert de garantie ne serait pas calculée proportionnellement à la somme empruntée, mais proportionnellement au cours de la valeur affectée à la garantie. Ainsi, le porteur de titres nominatifs qui, pour emprunter à la Banque 15 ou 20,000 francs, devra lui transférer pour 100,000 francs de valeurs, paierait le droit de 20 centimes par 100 francs, non sur les 20,000 francs empruntés, mais sur les 100,000 francs de valeurs transférées ; et même ce droit serait perçu deux fois, puisque, en matière de nantissement, deux transferts sont toujours nécessaires : l'un au moment du prêt, l'autre au moment du remboursement.

Digitized by Google

Un tel résultat serait en contradiction manifeste avec les dispositions déjà anciennes qui ont eu pour but d'améliorer, dans un sens libéral, et même au prix d'un sacrifice pour le Trésor, les conditions du prêt sur nantissement. C'est ainsi que le droit fixe de deux francs a été substitué au droit proportionnel d'obligation pour le nantissement contracté de négociant à négociant; c'est ainsi encore que les avances faites par la Banque de France, ou par le Comptoir national, sur les valeurs industrielles, jouissent du même adoucissement. La perception du droit proportionnel de transmission viendrait en sens contraire de ces tempéraments, dont les meilleurs esprits sollicitent et espèrent une application encore plus générale. Elle rétablirait, en l'aggravant jusqu'à l'exagération, le droit proportionnel.

Evidemment les rédacteurs de la nouvelle loi n'ont rien voulu de pareil. Toutefois, il est d'un très grand intérêt pour les propriétaires de titres nominatifs que le règlement d'administration lève toute difficulté à cet égard, et n'abandonne pas un point aussi important à l'appréciation des agents qui seront chargés de la perception du nouvel impôt. Ces derniers s'attacheraient certainement à la lettre de la loi, et ils pourraient l'interpréter en ce sens que le droit doit être acquitté *toutes les fois et par cela seul qu'il y a lieu à transfert*.

Il appartient au Conseil d'Etat, qui a préparé la loi, d'en expliquer clairement la pensée, avant que cette pensée puisse être faussée par l'esprit de fiscalité.

Le Conseil d'Etat aura certainement à cœur de prévenir toute interprétation qui aurait pour conséquence d'altérer les conditions déjà si restreintes du crédit industriel. Or, il est évident que si le propriétaire d'un titre nominatif ne peut emprunter sur son titre qu'à la condition de payer un double droit de transmission sur la valeur engagée, tout recours au crédit lui sera par cela seul interdit. Il n'y aura dès lors pour le titre nominatif d'autre alternative que de renoncer à toute facilité de crédit, ou d'abandonner la forme nominative, afin d'échapper, par l'abonnement dont jouit le titre au porteur, à l'exagération des frais de transfert.

La perception du droit de transmission serait donc, en pareil cas, un encouragement donné au titre au porteur au préjudice du titre nominatif. Or, il semble que le législateur avait eu un tout autre but.

La loi a voulu atteindre la transmission, c'est-à-dire la vente, l'aliénation des valeurs mobilières. Elle a voulu au contraire favoriser les placements sérieux et durables. C'est dans ce but que le titre nominatif est exonéré de tout droit *tant qu'il ne change pas de propriétaire*; or, c'est précisément ce qui arrive lorsque le titre est engagé, et, dans ce cas, le propriétaire qui emprunte doit d'autant moins être assimilé au propriétaire qui aliène, qu'en réalité il n'engage son titre qu'afin de ne le pas aliéner.

Fermer au titre nominatif l'accès de tout moyen de crédit, ce serait donc décourager l'esprit de conservation et de placement; ce serait aller contre le but moral que le législateur paraît s'être proposé. Les considérations de l'ordre le plus élevé recommandent dès lors la solution que nous défendons. La Banque de France et les grands établissements de crédit, s'ils expriment une opinion sur cette question, se placeront certainement au même point de vue que les Sociétés industrielles; car ces institutions ont un grand intérêt à ne pas éloigner d'elles toute une catégorie de titres et d'emprunteurs, et celle précisément qui leur offre le plus de garanties.

Si l'on objectait que l'exemption accordée à une nature spéciale de transferts pourra donner lieu à des abus, et que l'administration n'aura aucun moyen de distinguer les transferts de forme ou de garantie des transferts de transmission, il nous serait facile de lever un semblable scrupule. On ne doit pas perdre de vue que les relevés des transferts sont dressés, non par les parties intéressées, mais par les Compagnies elles-mêmes, et sous la responsabilité de celles-ci. (Art. 7, dernier paragraphe.) Or, les Compagnies n'ont aucun intérêt à déguiser le véritable caractère d'un transfert, puisque le droit est laissé à la charge, non de la Compagnie, mais du propriétaire du titre. De plus, et dans le cas du prêt sur nantissement dont nous nous sommes particulièrement occupés, l'administration aura un moyen bien simple de contrôler la sincérité des déclarations. Tout acte de nantissement devant être nécessairement enregistré (art. 2075, C. N.), l'administration trouvera dans ses propres registres la preuve de l'opération qui aura motivé le transfert.

Il paraît donc indispensable d'insérer dans le règlement d'administration publique une disposition ainsi conçue :

« Les transferts d'ordre ou de garantie qui ne » comportent pas transmission de propriété, feront » l'objet d'une mention spéciale sur le relevé trimes- » triel qui doit être remis par les Sociétés au receveur » de l'enregistrement, en exécution de l'article 7 de » la loi, et il ne sera pas tenu compte, dans la li- » quidation des droits, de cette nature de trans- » ferts. »

15 Juin 1857.

CANALISATION DE L'ÈBRE.

Assemblée générale des actionnaires.

(*Suite.*) (1)

Le Conseil, sur la proposition de l'ingénieur-directeur, a l'intention d'acheter six vapeurs d'un faible tirant d'eau et dans les conditions spéciales qu'indique le programme rédigé à cet effet, pour faire un service provisoire de navigation entre Saragosse et la mer. De cette manière, en même temps qu'on transportera facilement et rapidement les personnes, les effets et les matériaux destinés aux travaux en cours d'exécution, la Compagnie obtiendra un produit d'une importance notable du transport de voyageurs et de marchandises, qui s'effectuera par ces vapeurs, construits exprès pour servir également de remorqueurs.

Tout est préparé d'avance pour établir le service d'exploitation, et si, au moment où aura lieu l'assemblée générale, il ne fonctionne déjà qu'entre Mequinenza et San-Carlos de la Rapita, il sera en mouvement aussitôt qu'on aura obtenu l'autorisation de S. M. ou de ses ingénieurs délégués.

Pour que la navigation produise tous les bénéfices qu'on peut en attendre, non-seulement pour la Compagnie, mais encore pour les localités comprises dans le parcours et pour les provinces limitrophes, le Conseil a cru devoir demander que le port de San-Carlos de la Rapita fût déclaré port de seconde classe. L'affaire est en cours d'instruction dans les bureaux, et le Conseil ne doute pas que le gouvernement n'accède à cette demande, en dépit de l'opposition qu'y pourront faire quelques intérêts locaux, et attendu la rectitude et l'impartialité avec lesquelles il pourvoit aux intérêts généraux du pays. Il sait, en effet, aussi bien qu'il doit le savoir, quel sera l'accroissement du produit des douanes, quand l'introduction des marchandises étrangères sera autorisée dans ce port, l'un de ceux de la Méditerranée qui réunissent les meilleures conditions.

Le Conseil n'a pas non plus perdu de vue les dispositions qu'il convient d'adopter pour que, dans un bref délai, on puisse établir le service d'irrigation, un de ceux qui doivent fournir à la Compagnie les revenus les plus assurés.

Les traités pour l'exécution des écluses de Chiprana, Bagnos, Escatron, Pertura et Menuza, ont déjà été passés par l'ingénieur-directeur de la Compagnie. Ces traités ont été rédigés conformément au cahier général des charges, ainsi qu'aux conditions de construction déterminées par les devis spéciaux et aux catalogues des prises dressés par l'ingénieur pour tous les marchés qu'il y aura à passer à l'avenir.

L'étude de ces devis pourra convaincre MM. les actionnaires qu'on a pris pour garantir les intérêts sociaux, et obtenir la meilleure et la plus solide construction, toutes les précautions usitées dans des contrats de cette espèce, tant en Espagne qu'à l'étranger.

Le Conseil, appliqué avec un soin particulier à tout ce qui concerne le service des travaux, n'a pas négligé pour cela les autres affaires importantes confiées à sa gestion. Pour donner à l'action directrice et administrative de la Compagnie toute la promptitude et l'énergie que les circonstances passées exigeaient, elle a délégué à l'un de ses membres, M. Pedro Miranda, tous les pouvoirs conférés par l'art. 40 des statuts à la commission de direction. La considération que M. Miranda appartient au Conseil d'administration empêche le conseil d'exprimer ici combien cet honorable membre a répondu à la confiance que ses collègues avaient placée en lui.

Les circonstances spéciales qui avaient motivé cette délégation ayant cessé sur la proposition et la demande de M. Miranda lui-même, le comité directeur a repris la gestion des affaires de la Compagnie, conformément à l'art. 40 des statuts. Ce comité est composé de MM. Posquin, de Paz, Eugène Duclerc et Pedro Miranda.

Le Conseil, également préoccupé, ainsi que son devoir l'y obligeait, de faire exécuter, dès le début, les décisions de la dernière assemblée générale, a présenté à l'approbation du gouvernement de S. M. la réforme des statuts votés par l'assemblée.

Avant d'obtenir cette approbation, on lui a adressé une exposition réfléchie émanée de divers actionnaires français, possesseurs de plus de la moitié des actions, et les ayant pour la plupart libérées des quatre dividendes, dignes, par conséquent, de toute considération. Dans leur opinion, qui est aussi celle du Conseil, la réforme votée en dernier lieu a des vices qu'il importe de corriger. Dans le nombre, et non parmi les moindres, est la disposition relative à la constitution du capital social. L'assemblée générale de juin 1856, hésitant sur le point de savoir si l'on émettrait ou non un emprunt pour remplacer le montant du quatrième dividende, a laissé indécise une question de cette importance. De là résulte le vague de beaucoup d'articles des statuts dans tout ce qui se rapporte aux actions.

Aujourd'hui que les circonstances ont changé notablement pour la Compagnie; aujourd'hui que plus de la moitié du quatrième dividende a été réalisée, et que le versement du troisième doit l'être en totalité, le Conseil regarde comme funestes aux intérêts sociaux l'abandon du moyen assuré que l'on a de réaliser le capital social, et le fait d'exposer aux difficultés qu'entraîne toujours la souscription d'un emprunt. A ce point de vue, dans l'opinion du Conseil, il y a à arrêter d'une manière absolue que le capital social se compose de 126,000,000 de réaux, divisés en 63,000 actions au porteur, ayant à supporter un déboursé effectif de 1,500 réaux et une valeur nominale de 2,000.

D'autres amendements non moins importants sont réclamés pour les statuts. Le Conseil, qui trouve un bon nombre de ces réclamations fondées et favorables aux intérêts sociaux, ose proposer à l'assemblée générale d'examiner et de discuter cette affaire avec toute la maturité que son importance exige, et de décider si elle le trouve bon, puisque heureusement il est temps encore de soumettre au gouvernement de S. M. les modifications qu'elle jugerait convenable d'introduire dans le projet présenté afin de l'améliorer pour le plus grand profit des intérêts sociaux.

Parmi les marques de déférence et de confiance flatteuse dont le Conseil d'administration a été honoré par la dernière assemblée générale, il compte l'acte qui lui a été donné du rapport présenté par la commission d'examen de 1855, et l'autorisation qu'il a reçue de résoudre comme il jugerait convenable les points soulevés dans ce rapport, sauf à les soumettre, quand il le croirait à propos, à l'examen et à l'approbation de l'assemblée générale des actionnaires. Cette délégation était grave et délicate. Le Conseil, qui l'a comprise ainsi, s'est appliqué avec un soin particulier à l'examen du rapport en question.

Plus de deux années ont passé depuis que ce travail a été présenté. Plusieurs des questions qui y sont élucidées ont perdu l'importance et l'opportunité qu'elles pouvaient avoir alors; d'autres ont été résolues par le cours du temps et la force des circonstances. Les questions de contrats pour les travaux, de situation financière, de l'entrepreneur général, de nomination d'ingénieur en chef, de réforme des statuts et de l'administration de la Compagnie, de paiement du deuxième dividende et autres, ont déjà une nouvelle face, et se trouvent pour la plupart décidées.

Il en restait une néanmoins sur laquelle il était du devoir du Conseil d'émettre franchement et loyalement son opinion; c'est celle du paiement de 15,000 livres sterl., pour la souscription des actions de Londres. Dans l'opinion du Conseil, quelque avantageux qu'il eût été pour les intérêts sociaux d'éviter cette dépense considérable, il n'y a plus à en discuter la va-

(1) Voir le *Journal des Chemins de fer* du 20 juin 1857.

Digitized by Google

lidité ni le paiement dès le moment où une assemblée générale légalement constituée et délibérant conformément aux statuts, l'a déclarée bonne et valable.

Le Conseil néanmoins, jaloux de faire au mieux, a étudié avec la plus grande attention les nouveaux documents qui ont été présentés pour justifier ce paiement et l'engagement qui, pour l'effectuer, a été contracté au temps où la Compagnie se constituait. Ces mêmes documents et les autres qui se rapportent à cette affaire, ont été aussi examinés par l'avocat conseil de la Compagnie, lequel est d'avis que ce point doit être regardé comme légal et définitivement résolu, et qu'on doit se borner à s'en exprimer ainsi devant MM. les actionnaires. Le Conseil d'administration, d'accord avec son avocat, pense qu'il n'y a pas lieu de délibérer sur ce paiement.

Il a reçu aussi la mission de fixer la rémunération qu'il y aurait lieu d'accorder à MM. les rédacteurs du rapport cité plus haut. En conséquence, il leur a été remis une somme de 40,000 reaux.

La pétition votée par l'assemblée générale pour obtenir que les actions de la Compagnie fussent admises comme cautionnement pour les marchés de travaux publics, a été présentée au gouvernement de S. M., et repoussée par une ordonnance royale du 28 août 1856.

Le Conseil, comprenant les avantages que trouveraient les actionnaires à posséder des titres au porteur, a décidé, avec l'autorisation royale, que les actions qui ont payé tous leurs dividendes s'échangeraient contre ces nouveaux titres. Cette opération a commencé à se réaliser le 28 février dernier; depuis lors, jusqu'à ce jour, il a été présenté 10,239 actions à l'échange.

La situation aisée de la Compagnie, qui dispose de fonds suffisants pour faire face à tous ces besoins, a décidé le Conseil d'administration à user de ménagements envers les actionnaires en retard, et à ne pas les contraindre pour le paiement des dividendes qu'ils devaient. Cependant, comme une impulsion considérable doit être donnée aux travaux durant la campagne de l'année courante, où doivent s'exécuter les écluses de Pertusa, Menusa, Chiprana, Banos et Escatron, et commencer toutes celles qu'il y a à faire jusqu'à Sastago, le Conseil, usant de l'autorisation qui lui a été donnée par la dernière assemblée générale des actionnaires, a cru devoir inviter les retardataires à payer ce troisième dividende, et leur a signalé comme dernier délai, le 24 du mois courant.

Si plus tard le versement du quatrième était nécessaire, le Conseil l'appellera également, quoiqu'il pense, à vrai dire, que sans qu'il soit nécessaire de faire cet appel et seulement par suite de la délivrance de titre au porteur, MM. les actionnaires s'empresseront de payer spontanément et volontairement leurs arriérés.

Durant la période du 15 juillet au 28 février dernier, 8,614 actions ont ont payé le troisième dividende, 8,332 ont payé le quatrième, ce qui a produit en recette une somme de 6,334,750 réaux. L'état ci-joints donne le détail des actions qui ont effectué ces paiements, et l'état n° désigne celles qui se trouvent devoir encore. Ce sont les mêmes 402 actions qui figurent au bilan de l'année dernière, pour le deuxième dividende; 25,325 actions pour le troisième, et 31,300 pour le quatrième.

Afin que MM. les actionnaires connaissent la somme totale qui a été recouvrée pour dividendes depuis la création de la Compagnie jusqu'au 28 février, et le chiffre de celle qui reste à recouvrer au même titre, on a dressé l'état n° 12.

Le mouvement de fonds dans la période écoulée depuis la dernière assemblée générale est celui qui est représenté dans le tableau ci-contre.

Tableau des recettes et des dépenses effectuées du 16 juin 1856 au 28 février 1857.

RECETTES.

Pour le 3e dividende, versement de 8,614 actions à 375 réaux,	3,230,250 »	
Pour le 4e dividende, versement de 8,332 actions à 375 réaux,	3,124,500 »	
Intérêts perçus de 17,734 actions pour retard dans leurs versements,	1,198,778 93	
Profits et pertes total de l'avoir aux bénéfices obtenus,	690,026 66	
		8,243,555 59

DÉPENSES.

Pour remises faites à l'ex-entrepreneur général, y compris 1/2 0/0 de commission de banque,	5,016,048 28	
Intérêts payés aux actionnaires,	5,207,318 11	
Matériel d'exploitation pour devis payés et achat d'articles pour les vapeurs,	53,342 36	
Mobilier,	3,900 »	
Profits et pertes, total du doit et pertes éprouvées,	64,805 56	
Personnel à Madrid,	179,443 17	
Personnel, matériel et autres frais à Tortosa	62,626 74	
Impressions, loyers et frais de bureaux de toute espèce,	92,706 62	
Frais divers sur divers points,	601,823 09	
		12,180,002 84
Excédant des dépenses sur les recettes,		3,937,367 25

La vérification de toutes ces données résulte de l'état de situation de la Compagnie au 28 février, tiré du bilan général ou inventaire dressé à cette date.

La nécessité de recourir aux tribunaux a fait que l'on n'a pu terminer encore la différence existant avec MM. Masterman, Petters et Ce, pour le solde dont ils restent débiteurs. Le règlement de ce litige a été confié à la section de Paris, qui est chargée également d'obtenir le paiement du compte des mémoires en suspens, provenant des anciens comptes de MM. P. Gil et Ce, autrefois banquiers de la Compagnie à Paris.

Parmi les débiteurs pour comptes courants figurent l'ancien ingénieur en chef, M. Ernest Legros, pour 750,552 02 réaux, et le chef d'administration de Tortosa, pour 2,900,440 33 réaux.

Le compte du premier a donné lieu à diverses observations dont la réponse est attendue pour effectuer les paiements auxquels il y aura lieu.

Celui du chef d'administration, pour les mois écoulés depuis le 1er novembre, ne comportait pas encore le relevé général en balance qui est présenté à l'assemblée générale. Depuis on a reçu différentes pièces transmises par l'ingénieur-directeur d'où il résulte que les dépenses des travaux depuis la date ci-dessus usqu'au 8 février, ont été les suivantes :

Nature des dépenses.	Dépenses dans la partie haute Saragosse Mequinenza, Escatron, Banos, Chiprana, Magdalena et Mequinenza.	Dépenses dans la partie basse. Amposta, Tortosa, Cherta y Flix.
1° Administration, personnel, frais divers	117,500 71	465,258 22
2° Barrages nouveaux, écluses, déviations avec écluses sur barrages anciens.	285,689 61	308,001 42
3° Endiguement et dragage.		144,304 29
4° Rigoles d'alimentation, d'irrigation et de déversement.		441,670 26
5° Canal maritime.		207,680 03
7° Matériel et outils pour la construction des ouvrages.	101,250 07	117,804 84
8° Matériel et outils pour la navigation.		10,002 80
Total général	504,440 39	1,694,847 90

Les autres débiteurs en compte courant sont les banquiers de la Compagnie, qui sont : à Paris, la Société générale de Crédit mobilier; à Londres, MM. C. de Murrieta et Ce; M. Ponquin Denis y Leon; à Valence, MM. Trenor et Ce, et à Barcelonne, M. Jean Fabra. Le Conseil espère que le crédit reconnu et le renom de ces maisons leur concilieront, comme par le passé, la confiance de l'assemblée générale.

Les fonds portés en recette à Madrid se centralisent à la Banque d'Espagne, et l'on conserve en caisse ceux qui sont nécessaires pour les dépenses urgentes et minimes.

Le doit du compte des profits et pertes se compose des pertes sur les virements et des détériorations du mobilier.

A l'avoir figurent les intérêts que sert la société générale du Crédit mobilier de Paris, pour les sommes qu'elle a entre les mains; le 2 1/2 0/0 de commission de banque mis à la charge de l'entrepreneur général pour les avances qui lui ont été faites et les bénéfices des virements.

La comparaison de ces deux sommes laisse en faveur de la Société un bénéfice de 625,221 10 réaux.

Le Conseil, comprenant l'inutilité du secrétariat de Londres, quand la plupart des actions de Londres sont entre les mains de personnes résidant à Paris, a décidé la suppression de ce secrétariat, et elle a été effectuée dans le courant de mars.

Persuadé aussi de la nécessité d'établir un ordre méthodique pour faciliter la marche des affaires de la Compagnie, il s'est occupé de l'examen de quelques règlements qu'il a approuvés et qui lui avaient été soumis par l'ingénieur-directeur. Ils sont relatifs à la formation des budgets ordinaires de dépenses, à l'ordre de la comptabilité matière et de la comptabilité des travaux, de l'exploitation et du matériel. Il a aussi approuvé le cahier général des charges pour le traité avec les entrepreneurs et le règlement spécial concernant les produits de l'exploitation. Le Conseil a cru aussi qu'il y avait lieu d'approuver les devis qui lui ont été proposés par l'ingénieur-directeur, pour les services de transport par mer et par terre que des entrepreneurs ou des particuliers voudraient monter, en combinaison avec la Compagnie et d'accord avec elle.

Le Conseil pourrait également fournir quelque donnée propre à faire apprécier le rendement considérable que donnera l'exploitation de la ligne de San-Carlos à Mequinenza. Mais, sur ce point, il préfère agir avec réserve, et au lieu d'avancer des promesses qui pourraient paraître exagérées, attendre les résultats de la première année d'exploitation. Quand ils les auront sous les yeux, les actionnaires jugeront de l'avenir qui est réservé à la Compagnie royale de canalisation de l'Ebre. En attendant, le Conseil pense que les produits nets de cette exploitation partielle, déduction faite des frais qu'elle occasionnera, doivent être appliqués au service des intérêts à payer à MM. les actionnaires pendant la durée des travaux.

Telle est, Messieurs, jusqu'à ce jour, l'état des affaires sociales. Le Conseil s'est efforcé de vous le présenter avec le plus de clarté possible. Si quelqu'un de vous, Messieurs, désirait de plus grands détails ou des explications, le Conseil est disposé, et c'est là son devoir, à vous les fournir aussi amples qu'il sera nécessaire.

Le Conseil n'a plus qu'à faire connaître à MM. les actionnaires que les points soumis à leurs délibérations et à leur décision après la lecture de ce compte-rendu, sont, conformément à l'avis de convocation et à l'ordre du jour publiés dans la *Gaceta* :

1° La question relative à la situation de l'entrepreneur général après la résiliation du traité, et l'autorisation à donner au Conseil d'administration pour achever et terminer la liquidation de la manière la plus convenable;

2° La nomination de M. Carvallo comme ingénieur-directeur, avec les pouvoirs et attributions dont il a été investi;

3° Révision du projet de statuts;

4° Balance générale des comptes au 28 février;

5° Emploi à donner aux produits de l'exploitation.

Digitized by Google

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

ACTIF. — Compte général au 31 décembre 1856. — PASSIF.

CHEMINS DE FER.

Valeur de chemins de fer et des bâtiments, du matériel et de l'outillage au 31 décembre 1855			89.587.523 19	
A déduire :				
Différence de change sur le prix d'achat en francs calculés à 148 contre le cours des paiements effectués	2.640.547 fl. 40 k.			
Vente de matériel roulant et de l'outillage	193.000 21	2.833.548 01		86.753.975 18
Constructions nouvelles, acquisition du matériel roulant et de l'outillage en 1856			12.753.592 53	
Plus les intérêts à 5 0/0 en vertu de l'article 44 des statuts		46.961 21	12.800.554 14	
Approvisionnements inventoriés le 31 décembre 1856				7.465.949 12

MINES, USINES ET DOMAINES.

Valeur des mines, usines et domaines au 31 décembre 1855			14.853.465 35	
A déduire :				
Différence de change sur le prix d'achat en francs calculés à 148 contre le cours des paiements effectués	465.979 fl. » k.			
Moins-value des immeubles	7.531 44	473.510 44	14.379.954 51	
Dépenses de premier établissement en 1856				412.147 36
Inventaire au 31 décembre 1856				3.279.916 63

IMMEUBLES.

Valeur de l'hôtel de l'administration, à Vienne, n° 42, au 31 décembre 1855	503.177 25	
Dépenses de premier établissement	21.095 23	
Acquisition du terrain, n° 387, au faubourg Léopoldstadt (d'une dépense fixe de)	50.484 10	584.356 58

DÉBITEURS.

Crédit mobilier, à Paris	8.764.518 36	
Simon G. Sina, à Vienne	2.085.950 »	
Banque d'escompte, à Vienne	702.729 10	
Avances à divers sur effets de valeur	1.875.871 31	
Débiteurs divers	1.557.250 06	14.986.319 23

CAISSE ET PORTEFEUILLE.

Solde de la Caisse centrale		148.910 45	
D° dans les Caisses des stations et autres		453 291 45	
Effets à recevoir		514 401 57	
Obligations de l'emprunt national		51.607 22	
Effets de cautionnements		362.761 04	
D° en dépôt pour la Caisse de dépôt	312 170 fl. »		
D° — — de pension de Raab	146.300 »	458.470 »	
Effets divers		30.000 »	2.018.742 53
			142.381.917 18
Total en francs au change de 2 fr. 50 le florin			355.954.792 »

FONDS SOCIAL.

Actions.

Montant de 15,060 entièrement libérées	7.530.000 »		3.714.800 »	
1. Versement, 384,048 libérées de 30 0/0	57.741.000 »		28.485.560 »	
2. Versement, 384,611 libérées de 45 0/0	28.845.825 »		12.479.720 50	
3. Versement, 311,986 libérées de 85 0/0	31.198.600 »	125.315.425 »	12.947.419 »	57.627.499 50

Obligations.

1. Versement sur 300,000 obligations	15.000.000 »		7.305.030 07	
2. Versement sur 299,945 obligations	22.488.375 »		9.866.636 »	
3. Versement sur 299,836 obligations	22.487.700 »		9.715.041 52	
4. Versement sur 299,664 obligations	22.474.800 »		9.325.716 11	
	82.450.875 »		36.212.624 10	
A déduire :				
Intérêts accordés aux souscripteurs par anticipation de jouissance	1.107.954 40	81.342.920 20	450.312 35	35.762.311 35

INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Intérêts d'actions échus et non réclamés des 1er et 2e semestres 1855	1.372 48		
Intérêts d'actions échus et non réclamés des 1er et 2e semestres 1856	272.631 16	274.003 64	
Intérêts d'obligations échus et non réclamés des 1er mars et 1er septembre 1856	36.899 18		
Intérêts d'obligations pour la période du 1er septembre au 1er décembre 1856	620.000 »	656.899 18	
Dividende de 1855		6.737 »	
		937.640 22	
Dividende de 1856		3.539.940 »	
Allocation aux fondateurs		393.326 40	
Allocations réglées par traités ou autorisées par l'Assemblée générale		121.647 25	4.992.554 27

CRÉANCIERS DIVERS.

Effets à payer à l'Etat pour prix d'achat	38.756.266 40	
Effets à payer à divers	257.702 10	39.013.968 50
La Société I. R. P. des chemins de fer d'Orient de l'Empereur François-Joseph		1.130.902 40
Cautionnements en comptant	318.119 36	
Cautionnements en effets	362.761 04	680.880 40
Caisse de dépôts		312.170 »
Fonds de pension du chemin de fer de Raab	130.930 26	
Caisse de secours du chemin de fer de Raab	5.092 21	
Caisse de malades du chemin de fer de Raab	5.986 »	
Caisse de retraite de la Société	7.387 48	179.396 35
Divers créditeurs		1.429 975 02

FONDS DE RÉSERVE.

	1855.	1856.		
Statutaire	257.219 fl. 02 k.	231.736 fl. 19 k.	488.955 21	
Supplémentaire	415.226 04	348.076 14	763.302 18	1.252.257 39
				142.381.917 18
Total en francs au change de 2 fr. 50 le florin				355.954.792 »

Digitized by Google

Compte de l'Exploitation générale au 31 décembre 1856.

DÉPENSES.

		florins kr.	florins kr.
CHEMINS DE FER.			
Personnel et dépenses diverses de la direction générale	1.166.223 41		
Personnel et dépenses diverses des services centraux de l'exploitation	274.722 16	438.945 57	
Dépenses de l'exploitation sur la ligne du Nord	2.930.874 04		
Id. id. id. Sud-Est	3.233.795 03		
Id. id. id. Vienne-Szony	729.179 18	6.893.848 25	7.332.794 22
MINES, USINES ET DOMAINES.			
Personnel et dépenses diverses de la direction générale	16.446 57		
Personnel et dépenses diverses du service central de l'exploitation	29.698 35	46.145 32	
Dépenses de l'exploitation des mines de combustibles minéraux	1.140.204 47		
Id. id. des mines métalliques	342 430 25		
Id. id. des usines à fer	1.019.921 45		
Id. id. des usines à cuivre et autres métaux	397.408 29		
Id. id. de la fabrique de machines à Reschitza	165.932 29		
Id. id. de la fabrique de machines, à Vienne	2.094.276 35		
Id. id. des forêts et domaines	679 857 24	5.830.080 54	
Différence des inventaires		432.265 25	6.308.491 50
Moins-value d'immeubles en déduction du compte capital			7.531 44
PERTES.			
Perte par l'incendie de l'atelier de Pauth		8.333 39	
Perte de change		947 56	9.281 35
			13.658.099 31
COMPTE D'INTÉRÊTS.			
Intérêts payés pour actions des 1er et 2e semestres, à Paris	1.477.021 14		
Intérêts payés pour actions des 1er et 2e semestres, à Vienne	285.452 03		
	1.762.473 17		
Intérêts échus et non réclamés pour actions du 1er au 2e semestre de 1856	272.631 16	2.035.104 33	
Intérêts payés pour obligations des 1er mars et 1er septembre 1856, à Paris	1.672.910 52		
Intérêts payés pour obligations des 1er mars et 1er septembre 1856, à Vienne	112.395 16		
	1.785.306 68		
Intérêts échus et non réclamés des 1er mars et 1er septembre 1856	36.899 18		
Intérêts échus et non réclamés du 1er septembre au 31 décembre 1856	620.000 »		
	2.442.205 26		
A déduire :			
Intérêts d'obligations, du 1er septembre au 31 décembre 1855, imputés à l'exercice 1855	610.000 »		
Intérêts accordés aux souscripteurs par anticipation de jouissance à imputer au capital	124.517 06	734.517 06	1.707.688 20
Différence du change sur les intérêts non réclamés de l'exercice 1855			6.624 25
Intérêts du compte courant avec la Société I. R. P. des chemins de fer d'Orient de l'Empereur François-Joseph	17.253 18		
Intérêts divers	2.794 48	20.038 06	
		3.769.455 24	
A déduire le produit du placement ci-contre		844.083 22	
		2.925.372 02	
Excédant des recettes sur les dépenses.			
Solde du compte des intérêts		2.925.372 02	
Prélèvement statutaire de 5 0/0 pour le fonds de réserve		231.736 19	
Prélèvement supplémentaire, imputable au besoin au compte des bénéfices pour les années subséquentes		346.076 14	
Allocation de 3 0/0 réglée par traité ou autorisée par l'assemblée générale pour le Conseil d'administration et la direction générale		121.647 25	
Part de fondateurs		393.326 40	
Dividende de 1855 sur 400,000 actions, à raison de 21 fr. 58 c. 1/2, 8,634,000 fr. à 123		3.539.940 »	7.560.098 40
			21.218.198 11
Total en francs à raison de 2 fr. 50 c. le florin			53.045.495 »

RECETTES.

	florins kr.	florins kr.
CHEMINS DE FER.		
Recettes de l'exploitation sur les lignes :		
Du Nord	6.340.553 03	
Du Sud-Est	6.575.757 22	
De Vienne Neu-Szony	1.268.071 01	
Produits nets de l'exploitation de la ligne Oravitza à Basiasch	76.467 27	14.260.848 53
MINES, USINES ET DOMAINES.		
Recettes de l'exploitation :		
Des mines de combustibles minéraux	638.642 03	
Des mines métalliques	215.305 41	
Des usines à fer	2.169.088 42	
Des usines à cuivre et autres métaux	302.627 06	
De la fabrique de machines, à Reschitza	165.780 15	
De la fabrique de machines, à Vienne	2.456.876 25	
Des forêts et domaines	809.029 06	6.057.349 18
COMPTE D'INTÉRÊTS.		
Intérêts :		
Pour versement anticipé à l'État (imputations de 1855)	27.232 »	
Du compte courant avec le Crédit mobilier	440.000 09	
Du compte courant avec Simon G. Sina	128.280 22	
Du compte courant de la Banque d'escompte	23.404 04	
Des avances sur dépôts de valeur	89.230 51	
De l'escompte d'effets de change	7.121 58	
De retard sur versements d'actions et d'obligations	26.797 01	
Des sommes consacrées aux constructions nouvelles imputées au compte capital, en vertu de l'art. 44 des statuts	46.961 21	
Divers	14.065 36	
	844.083 22	
		21.218.198 11
Total en francs au change de 2 fr. 50 le florin		53.045.495 »

Digitized by Google

Dépenses de premier Établissement des Chemins de fer.

	Totaux par lignes. Nord.	Sud-Est.	Neu-Szony.	Totaux. Par chapitre.	Par titre.
I. Direction générale.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.
5. Personnel de la direction générale, au secrétariat et de la comptabilité centrale, frais de bureau, de voyage, timbre, etc.	....	....	....	99.555 18	
6. Assurances, contributions, secours et frais ordinaires.	....	....	....	13.802 53	113.358 11
II. Construction des chemins de fer					
7. Personnel du service central, frais de route, de bureau, etc.	....	....	....	104.349 18	
8. Personnel des constructions, frais de route et dépenses diverses.	421 31	46.870 02	23.528 36	70.820 09	
9. Acquisitions, occupations de terrains.	2.017 01	31.992 52	364.094 19	398.104 12	
10. Terrassements, matériel, etc.	14.229 57	69.560 15	229.149 »	312.948 12	
11. Traversées de routes et de rivières, viaducs, travaux de défense et de consolidation de talus, matériel à inventorier	27.108 87	282.569 22	32.618 03	342.296 22	
12. Rails, éclisses, boulons et plaques, bois pour la voie, plaques tournantes et outillages.	1.774.421 21	1.145.786 23	962.452 36	3.882.660 20	
13. Ballast, transport de matériaux, pose de voie et dépenses diverses.	283.045 11	231.091 18	251.547 03	765.683 32	
14. Constructions, machines et objets mobiliers des gares et des stations de voyageurs, des gares, marchandises, des ateliers, des dépôts et remises, des bâtiments d'alimentation d'eau, des maisons de gardes, etc.	15.300 14	113.045 10	169.614 47	297.909 11	
15. Établissement de clôtures, barrières, et plantations de haies vives, poteaux, etc.	23.323 »	5.430 26	22.257 49	51.011 15	
16. Établissements des lignes télégraphiq.	....	71 18	....	71 18	6.225.913 49
III. Matériel des chemins de fer.					
17. Personnel du service central, frais de route, de bureau, etc.	....	....	....	44.276 48	
18. Salaires des ouvriers, matières de consommation et frais d'installation et de mise en mouvement du matériel.	2.874 17	103.434 43	37.340 34	143.659 34	
19. Machines locomotives et outillages.	334.662 38	1.400.418 08	343.727 08	2.078.808 14	
20. Voitures à voyageurs.	13.089 36	3.956 16	644 »	17.689 52	
21. Wagons à messagerie.	6.333 21	40.082 31	26 27	46.442 19	
22. Wagons à marchandises, à bestiaux, à huile, wagons de terrassements, chasse-neige, etc.	905.489 27	2.606.859 15	493.959 55	4.009.168 37	
23. Voitures omnibus.	1.811 47	....	4.914 »	6.725 47	
24. Machines à vapeur, machines outils et outillage des ateliers de réparation.	6.661 02	36.906 32	4 416 28	47.384 22	
25. Machines à vapeur, machines outils et outillage de dépôts.	2.047 07	5.719 43	7.827 30	15.594 80	6.400.769 53
IV. Mise en train de l'exploitation.					
26. Dépenses de mises en exploitation.	....	....	4.551 »	4.551 »	4.551 »
Totaux.	3.417.226 07	6.126.913 56	2.992.660 15		12.763.592 58
Total en francs, change de 2 fr. 50 le florin	8.530.565 »	15.317.032 50	7.381.422 50		31.883.980 »

Dépenses de premier Établissement des Mines, Usines et Domaines.

	TOTAUX. Par chapitre.	Par titre.
XI. Direction générale.		
47 Personnel de la direction générale du secrétariat et de la comptabilité, frais de bureau, de voyage, etc.,	fl. kr. 19,608 57	
48 Assurances, contributions, secours et frais divers,	2,908 06	
49 Personnel du service central, frais de route et frais divers,	32,053 21	fl. kr. 54,570 24
XII. Combustibles minéraux.		
50 Personnel des mines, frais de route, de bureau, etc.,	6,058 24	
51 Achat de terrains, constructions, etc.,	47,637 06	
53 Percements des galeries, puits, établissements de voies, etc.,	60,163 69	
54 Extraction, forages, transports du jour,	21,201 16	135,050 35
XIII. Mines métalliques.		
56 Acquisition du mobilier et instruments divers,	1,442 08	
57 Achat de concessions diverses,	43 915 38	45,357 46
XIV. Usines à fer.		
63 Achat de terrains, constructions de bâtiments et constructions diverses,	82,591 11	
64 Achat et installation de machines à vapeur, machines, outils, etc.,	62,183 56	144,775 07
XVI. Fabrication de machines.		
71 Construction de bâtiments d'exploitation, *à Vienne*,	20,004 57	
72 Achat et installation des machines, outils, *à Reschitza*,	9,913 47	30,008 44
XVII. Forêts et domaines.		
75 Construction des bâtiments d'administration à Dognacska,	2,385 »	2,385 »
Total,		412,147 36
Total en francs, au change de 2 fr. 50 c. le florin,		1,030,367 50

Digitized by Google

Compte de l'Exploitation des Chemins de fer.

DÉPENSES.

	Totaux par lignes. Nord.	Sud-Est.	Neu-Szony.	Totaux. Par chapitre.	Par titre.
VI. Direction générale.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.
31. Personnel de la direction générale, du secrétariat et de la comptabilité centrale, frais de bureau, de voyage, timbre, etc.	....	....	....	103.852 19	
32. Assurances, contributions, secours et frais divers.	....	....	....	58.371 22	164.223 41
VII. Service du mouvement.					
33. Personnel du service central, frais de route, de bureau, etc.	....	....	....	41.914 43	
34. Personnel du service des trains, éclairage, chauffage des voitures, éclairage des trains, dépenses diverses.	170.809 03	141.709 39	25.144 32	337.753 46	
35. Personnel du service des gares, éclairage, chauffage des gares, entretien des appareils télégraphiques, etc.	466.869 53	510.789 57	140.449 50	1.127.109 14	1.506.777 43
VIII. Service commercial et contrôle.					
36. Personnel du service central, frais de bureau, imprimés, publications etc.	....	....	....	108.340 43	
37. Fabrication de billets, assurances, etc.	....	....	....	32.430 57	
» Subventions, payements des entreprises de factage et camionnage, indemnités.	356 19	6.617 14	9.460 14	15.839 47	156.617 27
IX. Service du matériel et de la traction.					
38. Personnel du service central, frais de route, frais de bureau, etc.	....	....	....	61.527 12	
39. Personnel de la traction, combustibles, service de l'eau, d'alimentation, éclairage et graisse, dépenses diverses.	679.169 36	1.165.121 »	199.016 25	2.044.207 01	
40. Réparations des machines locomotives, des voitures et des wagons à marchandises	683.716 33	711.840 02	102.442 45	1.497.999 20	
41. Personnel de l'économat, frais de route, frais de bureau, frais de transport, etc.	48.645 22	48.028 57	10.067 26	106.741 45	3.710.475 18
X. Surveillance et entretien de la voie.					
42. Personnel du service central, frais de route, frais de bureau, etc.	....	....	....	30.502 41	
43. Personnel de la surveillance, salaires des ouvriers, éclairage de la voie et dépenses diverses.	291.627 07	244.001 26	77.331 33	613.950 66	
44. Salaires des poseurs et ouvriers de la voie, entretien des terrassements, des ouvrages d'art, du ballast et autres matériaux de la voie, etc.	523.061 28	320.502 22	140.898 22	984.552 12	
45. Entretien des gares et stations, des maisons ou gardes, des ateliers et magasins, des bâtiments du service de l'eau.	66.528 43	84.704 26	14.462 05	165.695 14	1.791.700 13
Total des dépenses.	2 9 0 874 04	3 230.795 03	729.179 18		7.332.794 22
Total en francs, au change de 2 fr. 50	7 327.185 »	8.086.487 50	1.822 967 50		18.341.085 »

RECETTES.

Recettes de l'Exploitation.	Totaux par lignes. Nord.	Sud-Est.	Neu-Szony.	Totaux. Par chapitre.	Par titre.
	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.
27. Transport à grande vitesse, voyageurs, marchandises, etc.	2.200.207 18	2.240.603 54	315.249 17	4.756.150 29	
28. Transport à petite vitesse, marchandises, bestiaux, camionnage, etc.	4.145.106 36	4.325.337 18	946.262 51	9.416.706 45	
29. Recettes diverses, loyers, etc.	14.979 09	13.494 19	7.130 09	35.603 37	
	6.360.293 03	6.579.525 31	1.268.642 17	14.208.460 51	
A déduire pour détaxes.	19.740 »	3.768 09	571 16	24.079 25	
	6.340.353 03	6.575.757 22	1.268.071 01	....	fl. kr. 14.184.381 20
Produit net de la ligne d'Orawitza-Basiasch.	....	....	....	....	76.467 27
Total des recettes. fl.	6.340.553 03	6.575.757 22	1.268.071 01		14.260.848 53
A déduire les dépenses de l'exploitation.	....	....	....		7.332.794 22
Produit net.	....	....	....		6.928.054 31
Total en francs au change de 2 fr. 50 le florin.	....	....	....	....	17.320.135 »

Digitized by Google

Compte de l'Exploitation des Mines, Usines et Domaines.

DÉPENSES.

XXIV. Direction générale.

		TOTAUX. Par chapitre. fl. kr.	Par titre. fl. k.
91.	Personnel de la direction générale, du secrétariat et de la comptabilité, frais de bureau, de voyage, etc.	13.638 18	
92.	Assurances, contributions, secours et frais divers	2.788 39	
93.	Personnel du service central, frais de route, de bureau, etc.	26.698 35	46.145 32

XXV. Combustibles minéraux.

94.	Personnel des mines, frais de route, de bureau, etc.	53.081 36	
95.	Frais d'abatage, transport intérieur, remblayage, muraillement, aérage, etc..	258.630 47	
96.	Travaux préparatoires, boisage, muraillement, etc.	60.895 47	
97.	Service du jour, extraction, épuisement, ateliers intérieurs, transport du jour, etc.	730.112 27	
98.	Fabrication du coke lavage de la houille, carbonisation.	3.920 »	
99.	Frais généraux, redevances à l'Etat, contributions, loyers, secours, etc.	13.364 10	1.140.204 47

XXVI. Mines métalliques.

100.	Personnel des mines, frais de route, de bureau, etc.	39.367 40	
101.	Frais d'abatage de minerai, transport, boisage, etc.	178.712 58	
102.	Travaux préparatoires, percements, transport, boisage, etc.	81.525 55	
103.	Service de jour, extraction, préparation mécanique du minerai, etc..	35.252 43	
104.	Frais généraux, redevances à l'Etat, contributions, loyers, secours, etc.	7.580 09	342.439 25

XXVII. Usines à fer.

105.	Personnel, frais de route, de bureau, etc.	66.743 30	
106.	Frais de fabrication de fontes brutes, des articles de fonderie, de rails, de taillanderie.	882.203 05	
107.	Services divers, menuiserie et modèles, entretien de bâtiments, etc.	43.037 55	
108.	Frais généraux, redevances à l'Etat, contributions, loyers, secours, etc..	27.857 15	1.019.021 45

XXVIII. Usines à cuivre et autres métaux.

109.	Personnel, frais de route, frais de bureau, etc.	42.982 47	
110.	Frais de fabrication, cémentation, amalgamation, etc.	326.637 08	
111.	Services divers, entretien de bâtiments, fourneaux et foyers	11.197 33	
112.	Frais généraux, redevances à l'Etat, contributions, loyers, etc.	6.831 01	387.448 29

XXIX. Fabriques de machines.

		Vienne.	Reschitza.		
113.	Personnel, frais de route, frais de bureau, etc.	18.099 49	6.268 32	24.368 21	
114.	Frais de fabrication, forges et ajustage, chaudronnerie, etc.	2,018.282 57	151.764 02	2.170.046 59	
115.	Services divers, entretien de bâtiments, fourneaux, foyers, etc.	57.853 49	7.879 55	65.733 44	
116.	Loyers.	40 »	20 »	60 »	2.260.209 04

XXX. Forêts et domaines.

117.	Personnel, frais de route, de bureau, etc.	116.930 16	
118.	Frais d'exploitation, fabrication de charbons, etc.	403.913 33	
119.	Entretien de bâtiments, transports, chevaux, etc.	98.061 »	
120.	Frais généraux, contributions, loyers, secours, écoles, etc.	60.952 35	679.857 24

Inventaire.

	Inventaire de 1855.	Mouvement en 1856. Excédant des acquisit. sur la consomm.	Excédant des consomm. sur les acquisit.	Résultat final.	Inventaire de 1856.	
Des mines de comb. min.	313.420 23	155.543 37	»	468.964 02	830.394 38	
— métalliques..	203.726 13	»	29.088 03	174.638 10	215.449 15	
Des usines à fer. . . .	750.728 20	402.925 28	»	1.219.651 48	437.911 10	
— à cuivre et aut. mét.	547.085 44	155.391 12	»	703.076 56	706.845 54	
De la fabr. de machines à Reschitza.	114 671 34	»	14.064 05	101.607 29	100.607 29	
— à Vienne. .	807.565 32	80.873 25	»	888.438 57	670.930 35	
Des forêts et domaines..	117.293 33	9.511 22	»	126.804 55	245.777 52	
	2.861.089 21	804.245 04	43.152 08	3.712.182 17	3.279.916 53	
Excédant en 1855					432.265 24	432.265 24
					3.712.182 17	
Total des dépenses. . . .						6.308.491 50
Total en francs, au change de 2 fr. 50 le florin. . . .						15.771.227 50

RECETTES.

XVIII. Combustibles minéraux.

		TOTAUX. Par chapitre. fl. kr.	Par titre. fl. k.
78.	Vente de charbons.	539.326 13	
79.	Produits divers, locations, transport, etc.	299.315 50	838.642 03

XIX. Mines métalliques.

80.	Vente de minerais de fer, cuivre, plomb.	201.330 07	
81.	Produits divers, locations, transport, vente de vieilles matières.	13.975 34	215.305 41

XX. Usines à fer.

82.	Vente de fonte brute, de fer martelé, de fer laminé, de rails, etc..	2.149.474 32	
83.	Produits divers, vente de vieilles mat. .	19.614 10	2.169.088 42

XXI. Usines à cuivre et autres métaux.

84.	Vente de cuivre, de plomb, d'argent, de coupelle et d'or	294.401 54	
85.	Ventes de vieilles matières	8.165 12	302.627 06

XXII. Fabriques de machines.

		Vienne.	Reschitza.		
86.	Vente de machines, outils, machines à vapeur, locomotives et wagons	2.307.391 49	112.483 06	2.419.874 55	
87.	Produits divers, locations, vente de vieilles matières, etc..	149.484 36	53.297 09	202.781 45	2.622.656 40

XXIII. Forêts et domaines.

88.	Vente de bois et produits fonciers . . .	631.209 43	
89.	Produits divers, locations, transports, etc.	177.819 23	809.029 06
	Total des recettes		6.957 319 18
	A déduire les dépenses		6.308.491 50
	Produit net.		648.837 28
	Total en francs, au change de 2 fr. 50 le florin.		1.622.142 50

Digitized by Google

CHEMINS DE FER SUISSES

I. — COMPTES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT. — MAI 1857

NOMS des chemins de fer.	INDICATION du réseau.	Longueur totale kilomètr.	FONDS SOCIAL. Nombre des actions.	Valeur nominale	Intérêts à desservir	Total du capital actions.	EMPRUNTS. Nombre des obligat.	Valeur nominale	Intérêts à desservir	Total du capital obligations	TOTAL du capital en actions et en obligations	Indication des sections en exploitation.	OBSERVATIONS.
Nord-Est....... (*)	De Aarau à Romanshorn et Schaffhouse par Zurich et Winterthur.	162.25	57.365	500	4 0/0	28.682.500	4.674 2.508 2.626 444	175 500 1.000 5.000	 3 0/0 5 0/0	7.917.950	36.600.450	kil. Romanshorn à Zurich, 82.4 Zurich-Brugg, 32.1 Schaffhouse à Winterthur, 29.7 144.3	La section d'Aarau à Brugg sera ouverte fin 1857.
Central........	De Bâle par Olten à Aarau à Lucerne à Soleure et Bienne à Berne et à Thorishaus.	216	73.235	500	4 0/0	35.424.200	12.390 1.161	500 5.000	5 0/0 5 0/0	12.000.000	47.424.200	Bâle-Liestal, 13.6 Liestal-Sissach, 6.7 Aarau-Olten-Pont-de-l'Emme, 64.3 Aarburg-Herzogenbuchsee, 23.8 kil. 108.4	L'ouverture de la ligne Sissach-Läufelfingen aura lieu au 1er mai. Celle des lignes Herzogenbuchsee-Bienne et Herzogenbuchsee-Berne en juin. L'ouverture du tronçon Läufelfingen-Olten, à la fin de 1857, et celle du tronçon Pont-de-l'Emme en 1858.

II. — RESULTATS DE L'EXPLOITATION. — MAI 1857

NOMS des chemins de fer.	1857 Longueur exploitée kilom.	1857 Voyageurs. Nombre.	1857 Voyageurs. Produit.	1857 Marchandises. Tonnes.	1857 Marchandises. Produit.	1857 Total des produits.	1857 Recettes brutes par kilom.	1856 Longueur exploitée kilom.	1856 Voyageurs. Nombre.	1856 Voyageurs. Produit.	1856 Marchandises. Tonnes.	1856 Marchandises. Produit.	1856 Total des produits	1856 Recettes brutes par kilom.	Différence de 1857 sur 1856. Mois d'avril en plus.	Mois d'avril en moins	Du 1er janvier au 30 avril en plus.	Du 1er janvier au 30 avril en moins
Nord-Est......... (*)	144.3	84.000	117.000	15.350	109.000	226.000	1.565	1.006	57.109	68.152	7.033	36.791	104.943	1.041	121.057	»	305.635	»
Central..........	108.4	73.470	69.500	7.379	36.250	105.750	975	20	24.446	16.035	1.647	8.297	24.332	1.216	81.418	»	246.578	»

(*) A partir du 19 avril 1857 a eu lieu l'adjonction de la Société du chemin de fer de Schaffhouse à Winterthur à la Société du chemin de fer du Nord-Est, conformément au traité intervenu entre les deux Sociétés. — Le même jour la section de Schaffhouse à Winterthur a été mise en exploitation, ce qui porte à 144 k. 3 l'importance des sections [illegible] par la compagnie du Nord-Est.

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 17 avril 1857.

Présidence de M. Callon.

M. Mercier de Buessard lit un mémoire sur *la fabrication de la fonte à l'anthracite* dans le pays de Galles, où il vient d'aller étudier les procédés métallurgiques.

La nature de l'anthracite varie peu dans le pays de Galles. Il est composé de 93 0/0 de carbone, 6 0/0 d'eau et 1 0/0 de cendres, avec des traces à peine sensibles de soufre. Ces anthracites paraissent appartenir à la même formation que les houilles bitumineuses; car les mêmes couches, après avoir donné longtemps de la houille grasse, changent insensiblement de nature et, en passant par la houille maigre, arrivent à donner de l'anthracite pur. Le même fait a, du reste, été observé en France dans le bassin de la Dordogne.

L'exploitation de l'anthracite se fait, en Angleterre comme en France, dans des couches généralement puissantes et dépassant plusieurs mètres. Un tiers seulement de la production peut être employé dans les hauts-fourneaux; le reste, qui se trouve à l'état de menu, est presque sans usage: aussi les prix sont-ils très-différents. A Swansea, le prix de l'anthracite en roche est de 12 fr. la tonne, tandis que le menu ne vaut que 4 fr. M. Mercier pense que la préparation du coke d'anthracite par le procédé Tardieu et Vazeilles créera bientôt un débouché considérable à ces menus, non-seulement pour les hauts-fourneaux, mais encore pour les chemins de fer.

Il est digne de remarque que la qualité, la densité et la ténacité de l'anthracite varient en raison inverse de la puissance des couches où on l'exploite. Ainsi, les couches qui, près de Swansea, ont 3 mètres d'épaisseur, se réduisent, près de Camarthen, à l'extrémité du pays de Galles, à 75 centimètres, et la pureté du charbon va constamment en augmentant. On extrait deux espèces d'anthracite. L'une, très-compacte, à cassure de jais, se rapproche des anthracites d'Amérique et est réservée pour les bateaux à vapeur; l'autre, à cassure grenue, est réservée pour les hauts-fourneaux. Cette dernière, examinée à la loupe, a l'aspect d'un véritable poudding, composé d'antracite très-pur et de houille grasse qui s'oppose au décrépitement. Dans les environs de Glascow, en Ecosse, cette constitution physique apparaît encore d'une manière plus sensible par les stratifications alternatives de houille grasse et d'anthracite dont chaque fragment paraît composé.

Dans le Monmouthshire, l'exploitation se fait au moyen de galeries, tandis que dans le Camartheushire, où les couches sont à une plus grande profondeur, elle se fait au moyen de puits et nécessite de puissantes machines d'épuisement et d'extraction. Ces machines, du système Woolf, sans condensation, brûlent jusqu'à 6 kilos par heure et par force de cheval.

Partout indistinctement dans les hauts-fourneaux à l'anthracite du pays de Galles, l'air est échauffé à 608° Farenheit (315° c°) (plomb fondant); mais à Ystalifera seulement on utilise les gaz des hauts-fourneaux. On emploie 7 ou

9 tuyères distribuées symétriquement sur les deux côtés et le fond du creuset.

On marche à tympe découverte pour que les anthracites qui ne sont pas entièrement consumés dans la descente des charges puissent être projetés facilement hors du creuset. Aussi le travail de ces hauts-fourneaux est-il assez dangereux.

Le rendement des hauts-fourneaux varie de 7 à 10 et 12 tonnes par jour, suivant qu'on marche à l'air froid, à l'air chaud, et avec un mélange d'anthracite et d'un tiers de coke.

On a, du reste, complétement renoncé à l'emploi de l'air froid : les produits n'étaient pas sensiblement meilleurs, et leur prix de revient était plus élevé. Le mélange d'anthracite et de coke ne se fait que pour les fontes destinées à être transformées en rails. Avec l'anthracite pur, on a toujours une qualité supérieure, et le prix de la fonte à l'anthracite surpasse de 12 fr. 50 celui de la fonte au coke. Dans quelques pays on affine même cette fonte au charbon de bois pour en faire du fer-blanc

Les hauteurs des hauts-fourneaux du pays de Galles varient beaucoup, depuis 8m,40 jusqu'à 15 et 20 mètres. Mais ces derniers emploient presque exclusivement de la houille crue, sensiblement différente de l'anthracite. La longueur du *ventre* est toujours d'environ 4 mètres. L'*ouvrage* a une section de 1 mètre. Le *creuset* a 0m,50 de profondeur au-dessous de la *dame* et 2 mètres de longueur. La pente des *étalages* est constamment de 55°. Ce qui explique l'identité de ces dimensions est l'identité du minerai employé. La largeur au gueulard est en général de 2m,50, et on tend tous les jours à l'augmenter afin de rendre la descente des charges plus facile. La charge se fait par quatre côtés à la fois.

M. Mercier fait ensuite remarquer que les districts houillers ne sont pas aussi favorisés qu'on le croit généralement en France, au point de vue de la réunion sur un même point des diverses matières premières nécessaires à la production du fer. En général, dans le pays de Galles, le minerai de fer carbonaté lithoïde qu'on trouve dans les exploitations de houille ne contient que 15 0/0 de fer, et on est obligé de le mélanger avec des hématites brunes de Glocester et Newport, ce qui porte la proportion de fer à 35 0/0, mais ce qui élève aussi le prix de revient à 21 fr. la tonne. Les fondants sont fournis par les nombreux bancs de marbre gris qu'on trouve partout dans le pays de Galles. La main-d'œuvre ne dépasse guère 10 fr. la tonne, tout compris, tandis qu'en France elle ne descend que rarement au-dessous de 14 fr.

La durée moyenne des fondages des hauts-fourneaux gallois varie de trois à cinq ans, ce qu'ils doivent sans doute à l'excellente qualité des matériaux. L'ouvrage est en pierre granitique à grain très-serré, et la brique réfractaire est composée de 4/5 alumine et 1/5 sable provenant des scories sèches des fours à puddler.

Les constructions accessoires dans les usines en fer sont très-négligées. Presque tous les hauts-fourneaux sont privés de halles de coulée, et souvent les usines à laminoirs sont en pleine activité que les hangars ne sont pas encore couverts. On pèche peut-être en France par l'excès contraire.

M. MERCIER passe ensuite en revue chacun des établissements qu'il a visités.

Ystalifera. Cette usine, dans laquelle M. Crone a fait les premiers essais pour l'utilisation de l'anthracite, se compose de sept hauts-fourneaux adossés. Un canal venant de Swansea-Ville, passe à 4 mètres des gueulards, qui sont complétement rasés. Les plates-formes n'ont même pas de murs de bataille. Une sert à recueillir les gaz qu'on utilise pour chauffer l'air au moyen d'un appareil à tubes en *U*. La machine soufflante, de 130 chevaux, alimente toutes les tuyères au moyen d'un grand conduit en forte tôle de 1,50 de diamètre. La course du piston est de 3,60, le diamètre de 2,70, le nombre de coups par minute est de 32. Chaque haut-fourneau a sept tuyères à courant d'eau et reçoit 88 mètres cubes.

La production de chaque haut-fourneau est de 10 tonnes, et peut être portée à 15 tonnes quand il travaille avec un mélange de 1/3 de coke.

A *Ynisvandwin* les conditions générales sont les mêmes. Il y a six hauts-fourneaux. Un d'entre eux est soufflé isolément par une machine soufflante mue par une roue hydraulique. La machine est à deux cylindres de 1,20 de diamètre. La course est de 1,30, le nombre de coups de 24 par minute, et le volume d'air envoyé de 75 mètres cubes.

A *Brack-Aman* il y a deux hauts-fourneaux. La machine soufflante est de 45 chevaux, le volume d'air de 100 mètres cubes par haut-fourneau.

A *Gwanreath*, deux hauts-fourneaux ; machine de 60 chevaux qui n'a pu suffire pour en souffler trois.

L'usine la plus considérable du pays de Galles est, sans contredit, Merthyr-Tilvill, qui occupe, dit-on, plus de 25,000 ouvriers et dont le mur d'enceinte a 7 milles anglais de tour. Elle renferme 16 hauts-fourneaux, 150 fours à puddler, 50 fours à réchauffer, et produit 300 tonnes de fer par 24 heures. Elle emploie 3,000 chevaux-vapeur.

Les hauts-fourneaux ont 20 mètres de haut et sont alimentés d'un charbon sec, différent de l'anthracite, par un chemin de fer à locomotives. Le service de scories se fait aussi par chemin de fer, mais avec une telle incurie que la montagne résultant de leur amoncellement menace de recouvrir l'usine sous ses éboulements.

M. MERCIER termine en exprimant l'espoir d'obtenir bientôt, en France, de la fonte à 40 fr. par l'application, dans quelques localités favorisées, du procédé qui permet d'utiliser les menus d'anthracite.

UN MEMBRE demande si l'analyse de l'anthracite, citée par M. Mercier, a été faite par lui, ou si elle lui a été communiquée par l'ingénieur anglais. Dans ce dernier cas, il se pourrait que les 6 0/0 d'eau indiqués s'appliquassent en réalité à un rendement d'hydrogène, selon une habitude de langage assez commune en Angleterre.

M. Mercier répond qu'il a cité l'analyse telle qu'elle lui a été communiquée, qu'il n'a pu la vérifier, mais qu'il a rapporté des échantillons de l'anthracite étudié et qu'il les fera analyser.

M. DE PURY rend un compte verbal à la Société du dernier numéro des *Annales des ponts et chaussées* (janvier et février 1857).

Il signale en premier lieu une note sur les procédés suivis dans l'arrondissement de Saint-Claude pour une méthode particulière d'emploi des matériaux destinés à l'entretien des chaussées en empierrement, méthode à laquelle on a donné le nom d'*emploi-béton*.

La première partie du mémoire, qu'il serait difficile d'analyser en peu de mots, expose le grand avantage de cette méthode sur celle de l'emploi ordinaire des matériaux à la volée, au double point de vue de l'économie des matériaux et de la facilité de la circulation. La deuxième partie contient des expériences sur l'usure comparée de routes entretenues par la méthode ordinaire et par celle des *emplois-bétons;* le résultat de ces expériences est en faveur de la dernière.

Le même bulletin renferme des détails intéressants sur une question qui a occupé plusieurs fois notre Société; il s'agit de la description des égouts de Turin. On a établi dans cette ville un double système d'égouts : l'un inférieur, dit égout noir, qui reçoit directement toutes les eaux sales ; l'autre, supérieur, qui ne reçoit que les eaux pluviales des propriétés riveraines, le sol des rues ne recevant ainsi que les eaux du ciel qui tombent à sa surface. Le principal objet des eaux de l'égout supérieur est de former des chasses pour le lavage de l'égout inférieur, qui est sans communication avec la voie publique, mais dont les eaux sont dirigées vers la campagne pour les besoins de l'agriculture.

M. de Pury cite encore une note de M. Graeff, ingénieur des ponts et chaussées, sur une méthode pratique et expéditive de résoudre les deux questions suivantes, qui intéressent l'alimentation des canaux à point de partage.

1° Etant donné le niveau de l'eau dans un étang, quel volume d'eau contient-il?

2° Ce même niveau étant connu, si l'on retire de l'étang ou si l'on ajoute un volume d'eau déterminé, à quelle hauteur l'eau se maintiendra-t-elle après l'opération?

Enfin, en parlant de la chronique qui termine chaque numéro des *Annales*, M. de Pury cite plusieurs faits intéressants, entre autres l'altération particulière qu'éprouvent les pilotis de fondations exposés à l'influence des eaux contenues dans certains terrains et contre laquelle il est bon de se tenir en garde. M. de Pury analyse ensuite le numéro de mars 1857 des *Nouvelles Annales de la construction*, rédigées par M. Oppermann.

Les six planches de ce numéro représentent les quatre grands viaducs de Chaumont, Nogent-sur-Marne, Godzschthal, Kisterthal, ainsi que le pont-aqueduc de Roquefavour. Les élévations des quatre viaducs, réunis sur la même feuille, et offrant ainsi au premier coup d'œil des solutions diverses du même problème, sont d'un haut intérêt pour les ingénieurs qui n'ont pas le temps de lire de longues descriptions.

Les légendes explicatives fournissent d'un autre côté d'intéressants renseignements sur les prix de ces constructions ; et, bien qu'elles aient été édifiées dans des pays très-différents, et par conséquent dans des conditions très-diverses, il n'en ressort pas moins clairement ce fait qu'il est bon de signaler, savoir : que le prix de l'unité de surface de ces ouvrages augmente avec l'ouverture des arches.

M. JULES GAUDRY rend compte ensuite à la Société des deux livraisons actuellement parues du *Nouveau portefeuille des ingénieurs des chemins de fer*, par *MM. Perdonnet et Polonceau*.

Dans la première livraison, qui traite de l'espace occupé par les différentes parties d'un chemin de fer, les deux auteurs rencontrent la question si controversée de l'écartement des rails. La voie actuelle de 1m,44 est-elle suffisante, non-seulement pour les besoins actuels mais encore pour ceux qu'il est permis de prévoir dans l'avenir? Peut-on admettre une largeur de voie moindre pour les petits em-

Digitized by Google

branchements? Ou bien, au contraire, doit-on poser en principe qu'un wagon pourra circuler d'un point quelconque à un autre du réseau?

Arrivant ensuite à la description des travaux d'art, les auteurs demandent que la hauteur sous les ponts et tunnels soit portée à 5m,20 au minimum, tant pour empêcher tout accident aux voyageurs que pour réserver aux cheminées la hauteur suffisante.

La deuxième livraison comprend exclusivement la question de l'étendue des gares. Elle offre à cet égard d'intéressantes données statistiques. On y remarque que les gares anglaises, comparées aux gares françaises, ont la même longueur, moins de surface totale, plus d'espaces couverts et moins de superficie pour les marchandises, celles-ci étant enlevées de suite, sans passer par l'octroi ou entreposées dans des magasins à plusieurs étages.

Suivent ensuite, sous le titre de *Documents*, des détails très-complets sur onze tranchées en cours d'exécution de la ligne de Paris à Mulhouse. Cubes des terrains, coupes géologiques, organisation des travaux, enfin prix du mètre cube remué, tout est énoncé sous la forme la plus simple et la plus pratique, avec dessins cotés à l'appui.

M. GOTTSCHALK a la parole pour rendre compte d'un *Mémoire de M. Curtel sur la fabricati n des rails*, qui lui a été renvoyé. Dans ce mémoire, M. Curtel s'est proposé d'étudier les méthodes aujourd'hui suivies dans les principaux établissements métallurgiques, pour la fabrication des rails au point de vue des modifications à y introduire. Son étude a surtout porté sur le choix et la distribution des fers dans les paquets pour les rails à double champignon.

Il attribue la qualité inférieure des produits actuels aux lacunes qui existent dans la plupart des cahiers des charges en ce qui regarde les détails de la fabrication et notamment la composition de paquets. Il est facile, dit M. Curtel, en disposant convenablement le fer ballé, d'emprisonner un fer de qualité tout à fait mauvaise et qui forme le centre du paquet, dans une enveloppe d'apparence satisfaisante, mais qui ne sera nullement soudée au fer qu'elle recouvre.

Un bon rail doit satisfaire à trois conditions principales :

1° Etre bien soudé dans ses différentes parties ;

2° Présenter de la ténacité pour résister au choc ;

3° Présenter de la dureté sur les surfaces de roulement pour résister à l'usure due au frottement.

Il est plus ou moins facile de satisfaire aux deux premières en employant pour la partie qui doit constituer l'âme du rail, des fers pouvant se souder facilement et ayant de la ténacité (comme fer doux), et pour les tables de roulement, des fers à grains présentant de la dureté; mais de l'accomplissement de ces deux conditions résulte une difficulté de satisfaire à la première, celle d'une parfaite soudure, puisqu'on met en présence des fers de nature différente.

Or ce sont les soudures défectueuses qui causent la détérioration des rails.

M. Curtel examine ensuite la qualité des fers employés. Ce sont tantôt des fers rouverains, d'autres fois des fers cassant à froid, provenant généralement de fontes obtenues par surcharge.

Ces fers, dit-il sont puddlés à grains, mais les couvertes qui en proviennent deviennent nerveuses par le corroyage et se soudent mal au fer à grain qu'elles recouvrent.

Néanmoins, comme elles l'enveloppent, elles peuvent, sous une épaisseur de 10 à 11 millimètres, résister pendant deux ou trois ans sans s'exfolier, et lorsque les inconvénients d'une mauvaise soudure se produisent, le délai de garantie est expiré.

Si la couverte, qui est plus épaisse que les barres de fer brut et qui peut supporter une température plus élevée, a été suffisamment chauffée, le fer brut aura pu se brûler; comme en outre il s'allonge *davantage* au laminoir, il en résulte des criques sous les champignons du rail. Si la couverte n'a pas été suffisamment chauffée, elle ne sera pas soudée et la dessoudure pourra être visible. Dans les deux cas, le rail sera refusé quoique la soudure puisse être très bonne dans le premier cas. M. Curtel cite à ce propos des moyens très défectueux qu'il condamne et que l'on emploie pour éviter les *criques de chaleur* sous les champignons. Il veut parler des couvertes à rebords, des couvertes fabriquées avec des mises de champ et des cornières employées pour faire les angles des paquets.

Il est bon de proscrire ces moyens d'une manière générale.

Pour éviter les inconvénients qui proviennent d'une mauvaise soudure, M. Curtel propose deux moyens :

1° Employer des couvertes beaucoup plus minces que les couvertes actuelles;

2° Supprimer entièrement le fer ballé dans la composition du paquet et n'employer que du fer brut.

Dans le premier cas, la nouvelle couverte, n'ayant que 10 millimètres d'épaisseur, permettrait un chauffage plus facile du paquet et par conséquent donnerait une meilleure soudure.

Son épaisseur, réduite à 2 ou 3 millimètres après le laminage, serait bien suffisante si la soudure était bien faite, sinon cette couverte serait vite enlevée par l'action des roues, et dès lors le délai de garantie ne serait pas illusoire.

M. Gottschalk fait observer ici : 1° qu'il est bon de remarquer, d'une manière générale, que les Compagnies de chemins de fer, en vue précisément des difficultés que M. Curtel signale, laissent toujours une certaine marge à l'initiative de leurs agents ; 2° que, pour ce qui est de l'opinion émise par l'auteur de ce mémoire sur les avantages d'une couverte mince, il ne saurait la partager ; qu'il lui semble, en effet, que cette couverte si mince tendra à se brûler très facilement, puis à se laminer et s'écraser promptement sous le poids des machines.

On peut citer à cet égard ce fait, que les Compagnies des chemins de fer, en France, fixent généralement l'épaisseur du fer ballé après le laminage à 10 millimètres; en Angleterre on tend même à augmenter encore cette épaisseur, au point d'employer quelquefois deux couvertes superposées (dans la fabrication des rails Brunel et Barlow).

Toute la difficulté réside dans le moyen de bien souder la couverte au fer brut qu'elle recouvre, et c'est à quoi on devra arriver soit en modifiant convenablement les cannelures des cylindres, soit en faisant usage du marteau-pilon.

Quant à fabriquer des rails tout en fer puddlé, il serait à désirer que des expériences fussent faites en grand pour déterminer ce que l'on peut attendre de ce procédé. Il semble à première vue que la soudure de toutes les parties du rail sera meilleure ; mais le fer puddlé tel qu'on l'emploie aujourd'hui pourra-t-il remplacer le fer ballé pour former les surfaces de roulement? Ne devra-t-on pas, dans ce cas, chercher à en améliorer la qualité en employant pour la fabriquer des matières premières également meilleures, ou en ayant recours à quelque moyen, soit mécanique, soit chimique, d'épuration? Enfin, dans ces conditions, le prix de revient des rails serait-il inférieur au prix actuel? C'est ce qu'il convient d'examiner sérieusement en pratique. (Il faudrait dans ce cas exiger que le paquet fût formé avec des barres de fer puddlé de toute la longueur et augmenter ses dimensions transversales.)

Enfin M. Curtel présente à la fin de son travail une rédaction modifiée pour les cahiers des charges dans laquelle il insiste sur le mode de formation du paquet, sur la fabrication du fer puddlé et des couvertes.

M. LE PRÉSIDENT remercie M. Gottschalk de sa communication. En présence de l'accroissement continu du trafic, de l'augmentation du poids des véhicules et de la déclivité des rampes, qui font de la durée des rails une question de première importance pour les compagnies, il pense que le travail de M. Curtel doit être signalé à l'attention des hommes spéciaux qui, dans les compagnies de chemins de fer, reçoivent les rails et en surveillent la fabrication. Il est d'autant plus opportun de discuter les appréciations de M. Curtel qu'elles sont, en réalité, la critique de diverses descriptions ordinairement imposées dans les cahiers de charges et diffèrent d'ailleurs en plusieurs points des idées contenues dans un remarquable travail présenté sur le même sujet l'année dernière par M. Yvan Flachat.

UN MEMBRE ajoute que le principal reproche à faire aux compagnies dans leurs marchés pour la fabrication des rails est de ne pas assez choisir les usines et de s'adresser partout, sans considérer si une forge qui se propose est à même de choisir les fers convenables aux rails.

Telle usine et tels minerais qui produisent pour d'autres industries des fers supérieurs, ne donneront souvent que de mauvais rails. Toutes les fois que des usines pourront les fournir en bon fer aciéreux, résistants et bien soudés, on aura des voies excellentes dont la durée compensera la dépense première. En Prusse, on a imposé à l'usine du Phœnix des rails Vignole à champignon en fer à grain fin et aciéreux et à empâtement nerveux. A la cassure, le grain de l'un et le nerf de l'autre dénotent une qualité de premier ordre ; la soudure n'est pas moins parfaite: il l'a constaté sur un grand nombre de rails rompus sous ses yeux et dont il présentera les échantillons. Comme particularité dans le travail, il rapporte que tout se fait en une seule chaude, et que le rail sortant achevé du laminoir où il a été très-rapidement formé, est encore si chaud que les bouts de rails sciés de suite peuvent, sans chaude nouvelle, être repassés au laminoir et convertis en petit fer.

M. LE PRÉSIDENT fait observer que, dans ces dernières années, les besoins ont été tels et le développement des chemins de fer s'est opéré avec tant de simultanéité que les compagnies n'ont pas eu le choix des usines, ni celles-ci le choix de leurs minerais, et qu'il faut, pour l'honneur des forges françaises, faire la part

Digitized by Google

de ces circonstances dans les critiques qu'on a pu avoir à faire récemment sur la fabrication des rails.

M. COTTSCHALK dit qu'en Angleterre certaines usines sont arrivées à faire des rails très-résistants avec certaines qualités de fer impropres par elles-mêmes à cette fabrication et qu'on avait traitées dans le fourneau avec un léger excès de chaux. Les aciers puddlés donneront sans doute aussi d'excellents rails, mais leurs prix sont encore trop peu abordables.

La Société a reçu :

1° De M. Forey, membre de la Société, une note sur le pont en tôle construit sur le Cher pour le passage du chemin de fer de Commentry à Montluçon ;

2° De M. Oppermann, le numéro d'avril 1857 des *Nouvelles annales de la construction ;*

3° Les numéros des 3 et 10 avril 1857 du journal *The Engineer.*

Séance du 1er mai 1857.

Présidence de M. CALLON.

M. FAURE appelle l'attention de la Société sur une note publiée par M. Hervé-Mangon dans les *Annales des ponts et chaussées.* Cette note a pour titre : *Altération du bois dans les fondations.*

M. Mangon, après avoir dit que quelques faits particuliers lui faisaient soupçonner que la conservation des bois placés au-dessous de l'eau n'était pas aussi parfaite qu'on l'admettait généralement, cite l'extrait suivant d'une lettre de M. Fargues, chargé de faire exécuter les travaux de fondation d'un pont destiné à remplacer un pont actuellement existant sur une petite rivière appelée la Gélise, affluent de la Baïse.

« Des faits nombreux sont venus m'inspirer des doutes sur la conservation des pieux qui doivent reporter tout le poids de la pile sur le solide. Je crains que dans un petit nombre d'années le bois de ces pieux ne soit complétement altéré.

» *Premier fait.* De petits pieux de fondation dupont actuel ont été mis à découvert dans la fouille de l'enceinte. Ces pieux ont de 0,12 à 0,15 de diamètre ; leur fiche totale est inconnue; ils sont recépés à 2m,50 en contre-bas de l'étiage. Or le bois de ces pieux est profondément altéré; ils n'ont pas subi, à proprement parler, une putréfaction, mais bien une destruction complète de la matière ligneuse et la transformation en une matière spongieuse sans aucune consistance. D'un coup de tranchant de la pelle, un ouvrier a coupé sans difficulté un de ces piquets dans toute son épaisseur. L'essence de ce bois est difficile à reconnaître. Je crois, pour moi, que c'est de l'aune, mais des connaisseurs affirment que c'est du chêne.

» *Deuxième fait.* Parmi les nombreux objets trouvés dans la fouille de la couche vaseuse, se trouve un fer de hache portant un tronçon de manche. Suivant toutes les probabilités, ce manche était en chêne, et, à coup sûr, depuis son immersion ce bois n'a pas vu l'air : cependant il est entièrement décomposé et détruit.

» *Troisième fait.* Les eaux extraites de la fouille par voie d'épuisement déposent, sur les points où elles coulent sur une faible épaisseur et avec une grande vitesse (et seulement sur ces points), une substance jaunâtre, pulvérulente, qui a l'aspect d'un précipité chimique. Les eaux de la Gélise proprement dites ne présentent pas cette particularité, et tout semble indiquer que cette substance est amenée par les eaux arrivant dans la fouille par sous-filtrations verticales et venant de la couche inférieure à travers les trous de sonde que nous y avons exécutés. »

M. Fargues avait envoyé avec sa lettre divers échantillons dont M. Mangon a fait l'analyse au laboratoire de l'école des ponts et chaussées. Le premier échantillon analysé portait pour étiquette : *Boues ou résidu des eaux d'épuisement recueilli sur les dalles d'écoulement des pompes Letestu.* Cette matière, d'un vert foncé, a une odeur des plus désagréables. Elle ne renferme pas d'acide sulfhydrique. Exposée à l'air, elle passe du vert au rouge-brun. Cette propriété et l'analyse qui a constaté la présence de plus de 6 0/0 de peroxyde de fer, démontrent que ce produit appartient à la classe des dépôts limoneux que Berzelius désigne comme renfermant des acides créniques ou apocréniques. M. Mangon observe que ces caractères sont présentés par les obstructions ferrugineuses qu'on trouve dans quelques tuyaux de drainage. Les eaux de rivière et de ruisseaux ne peuvent renfermer ces produits en quantité notable. Leur mouvement en présence de l'air les en dépouillerait rapidement. L'analyse établit donc que le liquide retiré des fouilles faites dans le lit de la Gélise est mélangé d'eaux souterraines, ainsi que le suppose M. Fargues.

Le deuxième échantillon était *du sable recueilli près d'un marais à 20 kilomètres de Mezin.* Ce produit est formé de sable siliceux blanc et fin, dont tous les grains sont recouverts d'une couche ocreuse. L'analyse a constaté que c'était du sable ordinaire des Landes imprégné des dépôts formés par l'évaporation à l'air des eaux contenant les produits particuliers retrouvés dans le premier échantillon.

Le troisième échantillon était un *agrégat sablonneux sur la rive gauche de l'Arance, cours d'eau des Landes.* Ce produit, formé de sable blanc et fin des Landes, est aggluliné par une matière organique noirâtre. Il est insoluble dans l'alcool et l'éther, très-soluble dans la potasse. Les acides le précipitent ensuite en flocons bruns qui présentent tous les caractères de l'acide humique.

Le quatrième échantillon était formé des *bois des pieux de fondation du pont actuel de Mezin, recépés à 2m,50 au-dessous de l'étiage.* A l'état humide, ce bois ne présente aucune résistance ; lorsqu'on le dessèche, il éprouve une forte contraction et reprend une assez grande dureté. Il est d'un brun foncé et profondément altéré. Il n'a pas été possible d'en faire déterminer l'espèce d'une manière positive. L'analyse constate une altération profonde du bois. La masse ligneuse tend à passer à l'état de tourbe et se trouve imprégnée d'une quantité de matières terreuses de beaucoup supérieure à la proportion de cendres qui existe ordinairement dans le bois.

De l'examen des faits et de l'analyse des échantillons, M. Mangon conclut que les eaux de la fouille n'étaient pas de la même nature que celles de la rivière et que les premières renferment les éléments qui ont produit les dépôts ocreux de certains sables des Landes. Il est en outre extrêmement porté à supposer que les eaux souterraines qui arrivent dans les fouilles exercent sur le bois une action *putréfiante.*

UN MEMBRE demande si le produit transformé qui est le résultat de l'action putréfiante des eaux souterraines ne serait pas plutôt du lignite que de la tourbe. Il ajoute qu'au Havre on a retiré, près de la tour de François 1er, des pieux en bois silicifiés.

M. Faure répond que l'aspect extérieur de la matière desséchée est assez celui du lignite, mais que sa composition chimique se rapproche beaucoup plus de celle de la tourbe.

UN AUTRE MEMBRE dit qu'il a trouvé, dans des terrains recouverts d'eau, des morceaux de bois sans altération, cependant les rivières roulaient des pyrites de cuivre et de fer, et dans certains endroits les eaux croupissaient et devenaient noires. Il pense que l'état, l'âge et l'époque de l'abattage des bois influent beaucoup sur la conservation.

UN AUTRE MEMBRE dit qu'il a étudié l'action des acides créniques et apocréniques sur les bois, mais qu'il est très-difficile de se rendre compte de leur effet destructeur. Dans une fouille en Estramadure, il a trouvé des pieux phéniciens d'une authenticité incontestable, puisqu'on a recueilli autour d'eux des monnaies et des vases de cette époque. On a constaté une altération de la surface de ces pieux, mais seulement jusqu'à une profondeur de 3 centimètres environ ; l'axe était intact, et on a pu parfaitement reconnaître que ces pieux étaient des cèdres. La surface était du lignite pur, car, bien que l'aspect fût celui de la tourbe, l'analyse donna les mêmes éléments que pour les lignites de Francfort et de Nassau. L'altération n'était pas la même à tous les niveaux : des pieux intacts à la partie inférieure étaient très-attaqués à la partie supérieure. Cette différence provient sans doute de ce que les divers niveaux n'étaient pas chargés de la même proportion de sels ferreux, qui sont les plus dangereux pour les bois, surtout quand ils renferment un sulfate. Au reste, dans ces conditions, les bois ne sont pas seuls altérés; l'argent pur est dissous et les pompes en bronze rapidement rongées. Les altérations se forment sur les bois par une sorte de capillarité; mais si l'on prend la précaution de dépouiller et de rôtir les pilotis, ils seront peu attaqués.

M. NANCY dépose sur le bureau les détails de la gare d'Anvers, rapportés de Belgique par M. Jacquin et appartenant au portefeuille de M. Perdonnet, qui met à la disposition de la Société tous les dessins et travaux qu'il possède.

M. Nancy donne ensuite lecture d'un article d'un journal allemand, sur un chemin de fer construit en Amérique dans des conditions très-exceptionnelles.

Extrait du journal l'Eisenbahn-Zeitung n° 15, *16 avril 1857.*

UN CHEMIN DE FER EN PAYS DE MONTAGNES, EN AMÉRIQUE.

« L'Ingénieur Charles Ellet, à Washington, » a construit, en 1854, un chemin de fer sur » la crête des montagnes les *Blue-ridge*, en » Virginie.

» Ce chemin, en ce qui concerne les rampes

Digitized by Google

» et les courbes, ne peut être comparé à nul » autre; c'est ce qui résulte d'une description » qui vient d'en être faite par le constructeur » lui-même.

» Le chemin dont il est question s'appelle » chemin de faîte de montagne (mountain top) » et forme une partie de la ligne en cours d'exé- » cution à travers l'Etat de Virginie, qui doit » s'étendre sur une longueur de 694 kilomètres » (430 milles anglais) de Richmond jusqu'à » l'Ohio. 331 kilom. (206 milles) de cette ligne » forment le chemin central de Virginie, entre » Richmond et Covington, au pied du versant » Est des Alleghanys. Sur cette section, l'Etat » de Virginie avait entrepris la construction » de 27 kilom., comprenant la traversée des » *Blue-ridge*, avec un grand tunnel; mais cette » construction souffrit de longs retards. Pour » ne pas laisser subsister pendant plusieurs » années une lacune entre les autres chemins » de Compagnies déjà terminés, l'ingénieur » Ellet conseilla la construction d'un chemin » à locomotives par-dessus la crête des monta- » gnes, avec les rampes et les courbes indi- » quées par le mouvement du terrain. L'étude » de ce chemin fut promptement mise à l'œu- » vre et le chemin lui-même construit en sept » mois.

» Le chemin *Mountain top* franchit la crête » du *Blue-ridge* à 675 mètres au-dessus du ni- » veau de la mer. La crête elle-même est très- » étroite et on la passe avec une courbe de » 91m,50 de rayon (300 pieds); elle offre à peine » la place pour un train ordinaire, entre les » deux dépressions orientale et occidentale.

» La longueur de la pente vers l'ouest, depuis » le sommet jusqu'au pied de la montagne, est » de 3,248 mètres; la différence d'altitude en- » tre les deux points est de 137m,25, soit une » déclivité moyenne de 42 millimètres par mè- » tre (1 : 23 2/3) et maxima de 52mm,6 par mètre » (1 : 19).

» A l'est, la longueur de la pente est de » 3,812 mètres rachetant une différence de hau- » teur de 188m,55, soit une déclivité moyenne » de 48mm,7 par mètre (1 : 20 1/2) et maxima » de 55mm,55 (1 : 18). Cette dernière pente » se maintient sans interruption sur une lon- » gueur de 800 mètres.

» Sur les deux versants de la montagne, le » rayon des courbes est de 91m,50 (300 pieds), » la déclivité étant réduite sur leur dévelop- » pement à 45 millim. En un point du versant » oriental on a été forcé d'employer un rayon » de 71m,47 avec la même pente.

» La diminution des pentes de 52mm,6 et » 55mm,5 ramenées à 45 millimètres parut à » l'origine insuffisante pour égaliser la résis- » tance augmentée par l'influence des courbes; » plus tard, lorsqu'on employa, pour se tirer » d'embarras, le graissage des boudins des » roues, au moyen d'une éponge imbibée » d'huile et appliquée contre le fer par un res- » sort, la résistance dans les alignements droits » ou courbes avec les différences de pentes » indiquées, varia si peu, que l'on put à peine » remarquer une différence de vitesse dans le » trajet de la montée.

» La longueur totale du chemin dans la mon- » tagne est de 7 kilom.; mais comme le chemin » provisoire a dû faire quelques détours, en rai- » son de l'inachèvement de plusieurs remblais » ou tranchées qui l'ont allongé de 5 kilom., le » parcours des locomotives de montagne s'é- » tend à 12 kil., 5 environ.

» Pendant deux ans et demi, ces locomotives » ont fait leur service sans interruption et avec » la plus grande régularité; un seul jour seu- » lement, et par suite d'une tourmente de » neige, la circulation s'est trouvée interrom- » pue. Ces locomotives ont 6 roues couplées » 1m,067 (3 pieds 1/2) de diamètre; l'écarte- » ment maximum des roues pris entre les » points extrêmes de contact des roues et des » rails n'excède pas 2m,847.

» Les deux essieux d'avant sont légèrement » mobiles, bien que reliés par deux cadres en » fer forgé qui comprennent les boîtes à graisse » cylindriques et peuvent tourner autour d'un » pivot sphérique logé sous le cadre de la ma- » chine; les cylindres ont 0m,419 (16 pouces » 1/2) de diamètre et 0m,508 (20") de course. » Pour remplacer le tender, la machine porte » un réservoir d'eau et à l'arrière de la boîte » à feu, deux magasins à combustible; la ma- » chine, alimentée et chargée pour un parcours » de 12 kilom. 5, pèse 28 tonnes (55,000 livres).

» Une telle locomotive fait chaque jour qua- » tre voyages de 12 kil., 5 chacun d'un versant » à l'autre, en remorquant un fourgon à baga- » ges à 8 roues et 2 wagons de voyageurs à » 8 roues, formant ensemble un poids brut de » 40 à 43 tonnes. Dans certaines occasions » d'affluence, ce poids brut s'est élevé jusqu'à » 50 tonnes. Avec cette charge, on peut, tant » à la montée qu'à la descente, arrêter et re- » prendre la marche à volonté. La vitesse ordi- » naire est de 12 kilom. à l'heure en montant, » et de 8 à 10 kilom. à l'heure en descendant.

» Comme mesure de sûreté, il est formelle- » ment prescrit que tout wagon devant tra- » verser la montagne doit avoir chacune de » ses roues munie d'un frein pour glisser sur » les rails. Dans ce but, tous les freins, avant » le départ du train, sont visités très-soigneu- » sement par un homme de confiance. A côté » de chaque tige d'accouplement des wagons » se trouvent deux fortes chaînes de sûreté. » En règle générale, les freins de deux wagons » suffisent pour régler la vitesse du train.

» La consommation de combustible est de » 12 pieds cubes pour le parcours de la rampe » de l'Est, qui a 4,200 mètres de longueur, ra- » chetant une hauteur de 200 mètres avec des » courbes de 91m,50 de rayon. Pour le parcours » entier de 12 kil., 5 en montant d'une part » et descendant de l'autre, la consommation » est d'à peu près le double.

» Somme toute, les frais de traction et d'en- » tretien de ce chemin remarquable sont beau- » coup moins élevés qu'on ne l'aurait pensé, » en raison des circonstances tout exception- » nelles dans lesquelles il se trouve. »

M. EMILE BARRAULT rend compte de la publication de M. Oppermann, intitulée *Portefeuille économique des machines*. Il dit que ce recueil comprend toutes les parties mobiles du matériel, de la construction et des diverses industries qui en dépendent. Depuis le 1er janvier 1856, 80 planches ont été publiées : les machines motrices, machines à vapeur horizontales ou locomobiles, manéges, etc., y sont représentées par 15 planches; les outils et machines outils, par 13 planches; les appareux de construction, par 24 planches; le matériel de chemin de fer, des mines, de la navigation, de l'agriculture, etc., par 23 planches. Les organes et éléments des machines et la télégraphie électrique occupent le reste des planches publiées.

Au point de vue de la forme, le but principal que l'auteur paraît avoir poursuivi, c'est de faire, au prix le plus réduit possible, une publication utile aux hommes spéciaux. Ainsi, il a renoncé franchement à la gravure minutieuse et inutile qui est agréable à l'œil, mais qui sacrifie à l'aspect le temps, la dépense et souvent l'exactitude, et il a adopté un mode de représentation suffisant avec des cotes nombreuses qui accompagnent chaque figure, et avec des indications précieuses sur les poids et les prix de revient; il a fait ainsi de chaque planche un tout complet et indépendant.

M. Barrault passe ensuite en revue les diverses machines et appareils publiés dans le recueil, et il termine en disant que si les explications données dans le texte ou sur les planches sont quelquefois un peu incomplètes, le Portefeuille de M. Oppermann n'en est pas moins un travail très-sérieux et très-recommandable, appelé à rendre à l'industrie des services importants en vulgarisant les bonnes machines et les procédés nouveaux.

La Société a reçu :

1° De la Société des ingénieurs civils anglais les résumés des séances des 17, 24 et 31 mars et 7 avril 1857;

2° De M. Thouvenot, membre de la Société, un exemplaire d'une notice sur les deux systèmes de changement de voie;

3° Des *Annales des mines*, la 5e livraison de 1856;

4° De M. Mercier de Buessard, un exemplaire d'une notice sur le bassin houiller de Graissessac;

5° De la Commission impériale de l'Exposition universelle, un exemplaire des rapports du jury mixte international;

6° De la Société d'encouragement, le numéro de son bulletin de mars 1857;

7° Du journal des ingénieurs autrichiens, les numéros de novembre et décembre 1856 et janvier 1857;

8° De la *Revue d'architecture*, les nos 9 et 10;

9° Du journal *The Engineer*, le numéro du 24 avril;

10° De M. Roy, membre de la Société, une note sur les locomotives montées avec coussinets à glissières.

MM. Ermel, Pérignon, Poncet, Boudard jeune, Frichot, Forey, Princet et Thouvenot ont été nommés membres de la Société.

Séance du 15 mai 1857.

Présidence de M. FAURE, vice-président.

M. MOLINOS donne communication d'une note de MM. E. Flachat et L. Molinos, sur le rapport de la commission internationale pour le percement de l'isthme de Suez.

Le rapport de la Commission internationale pour le percement de l'isthme de Suez contient une étude très-approfondie et très-complète de la question d'un si haut intérêt qui avait été soumise à son examen. Il est en effet possible, par la lecture des documents qu'il publie, de se former une opinion très-motivée sur les diverses solutions générales qui ont été proposées, et même sur la plupart des dispositions de détail et des moyens d'exécution du projet définitif auquel la Commission s'est arrêtée.

Digitized by Google

Nous allons résumer brièvement les points principaux de ce grand travail avec quelques observations que sa lecture nous a suggérées, quelques dissidences d'opinion que nous émettons avec les réserves nécessaires, privés, comme nous le sommes, d'une étude personnelle des lieux.

Tracé.

La question du tracé, pour laquelle trois solutions ont été proposées, est une de celles qu'il est le plus difficile de juger, sans avoir soi-même une connaissance exacte du pays. Pourtant ces tracés ayant été exposés avec grand détail par leurs auteurs, et la discussion du rapport portant sur des points capitaux, les objections qu'il soulève reposant sur des faits qui paraissent solidement établis; il est possible, en admettant comme exacts ces témoignages dignes de foi, d'apprécier la valeur des conclusions du rapport. A cet effet, nous écarterons les considérations politiques qu'on a essayé d'introduire dans la question, et qui sont un motif de confusion plutôt que de lumière. Nous admettrons que la question véritable, celle qui importe au commerce du monde entier, et, il faut aussi le dire, celle que le pacha d'Egypte a eu le louable désintéressement de poser sans aucune restriction, c'est l'union des deux mers par le moyen le plus simple et le plus pratique. La certitude du succès, sans tâtonnements ou mécomptes, et l'économie des moyens d'exécution sont deux conditions nécessaires de la solution adoptée, puisque la conduite de cette immense entreprise est confiée à une compagnie industrielle.

En partant de ce point, le tracé qui paraît le plus naturel, c'est certainement celui qu'a adopté la Commission, le tracé direct, qui réduit aux moindres proportions le canal de jonction des deux mers, coupant l'isthme dans sa partie la plus étroite. Pour qu'on dût se détourner de cette idée, il faudrait deux conditions: 1° que ce tracé soulevât de sérieuses difficultés d'exécution que le premier examen ne peut faire prévoir; 2° qu'on proposât un autre tracé présentant sur celui-ci des avantages incontestables et d'une grande valeur. Il est actuellement facile de montrer que les deux projets mis en présence de celui de la Commission ne peuvent remplir aucune de ces deux conditions.

L'idée commune qui semble avoir présidé à ces deux projets est la transformation du canal direct des deux mers, avec le cachet cosmopolite que lui donne le tracé de l'isthme, en une voie navigable essentiellement égyptienne, reliant Suez à Alexandrie, l'une par le centre de l'Egypte, l'autre par l'extrémité inférieure du Delta. Les auteurs paraissent attendre pour l'Egypte des avantages considérables de la navigation maritime, qui pourtant la traversera probablement, comme elle fait aujourd'hui des déserts de l'Océan; ils confondent ainsi en une seule deux questions toujours très-distinctes : la navigation intérieure et la navigation maritime. Pour démontrer que ce point de vue n'est pas admissible, il suffira d'établir que le commerce de l'Egypte peut être mis en communication avec cette grande artère maritime à beaucoup moins de frais que par la construction d'un immense canal de 100 mètres de largeur sur 8m,50 de profondeur, auquel ces deux projets font subir un accroissement de longueur de plus de 250 kilomètres. C'est ce qui ressortira du cours de cette discussion. Voyons d'abord les objections très-graves qui sont élevées contre ces deux tracés.

Le tracé de M. Talabot a pour base, dans la Méditerranée, le port neuf d'Alexandrie. Il longe la rive gauche du Nil en le remontant jusqu'au barrage du Caire, le traverse en ce point pour prendre la direction du canal de Trajan, et se rend à Suez en se confondant à peu près avec le tracé direct à partir des Lacs Amers.

Sans nous arrêter à toutes les objections de détail qu'on peut faire à ce tracé d'un développement très-considérable, nous arriverons de suite à la traversée du Nil qui, constituant une véritable impossibilité, nous dispensera d'examiner les autres. M Talabot propose deux moyens pour effectuer cette traversée: soit l'établissement d'un chenal artificiel et transversal dans le Nil, soit un pont canal.

Le premier de ces moyens est impraticable. La profondeur du canal maritime est en effet de 8 mètres. Le Nil ne présente à l'étiage qu'une hauteur de 4m,80 au-dessus des radiers du barrage; il faudrait donc surélever le niveau de 6m,20. Le barrage actuel n'a été construit qu'en vue d'une charge de 4m,50 au-dessus de l'étiage; il faudrait donc lui imposer une surcharge de 1m,70, ce qui nécessiterait sa reconstruction. Mais une difficulté bien plus grave que cette modification, qui ne serait en définitive qu'une dépense, s'oppose au maintien, en ce point, d'un niveau de 8 mètres au-dessus des radiers. Le plan d'eau se trouverait en effet à un niveau supérieur aux terrains environnants, et cette circonstance amènerait dans ces terrains des infiltrations de bas en haut.

Le sol de l'Egypte est composé, sous la couche de limon déposée par les inondations du fleuve, d'une couche générale de sable de mer, contenant une grande quantité de sel que ces infiltrations ramèneraient à la surface, de manière à frapper de stérilité toute la contrée dans laquelle elles se manifesteraient. Outre ces inconvénients, il faut ajouter que l'établissement permanent d'un chenal transversal dans un fleuve roulant sur un fond de sable, et contenant en suspension environ vingt fois (1) plus de matières que le Rhône, est une entreprise impossible; ce chenal ne pourrait être très-incomplétement entretenu qu'au moyen de dragages constants. Enfin, à l'époque des crues, la vitesse du fleuve atteint jusqu'à 1m,50 par minute. Tout contribuerait donc à rendre cette traversée dangereuse et intermittente. Telles sont les objections sérieuses que la Commission fait valoir contre cette solution; nous y ajouterons une simple observation. Il existe en France un exemple de la traversée d'un fleuve par un canal, et, quoique sur une échelle très-restreinte, il peut suffire à démontrer que les inconvénients de cette solution doivent la faire absolument rejeter : nous voulons parler de la traversée de la Loire, de Chatillon à Ousson, au-dessus de Briare, par le canal latéral à ce fleuve. Ce canal est à grande section, d'un tirant d'eau normal de 1m,60. Les écluses ont 45 mètres sur 6m,20. C'est donc un canal d'une grande importance qui peut porter des bateaux de 225 tonnes et plus; or la traversée de la Loire est un obstacle qui anéantit pour la navigation tout le bénéfice des sacrifices faits pour la construction de ce canal. Il est en effet impossible de maintenir le passage, et l'obstruction incessante du chenal force à réduire le tirant des bateaux à 1 mètre, et même souvent à beaucoup moins. Ce passage très-dangereux est de plus la cause d'avaries fréquentes. On peut juger par là des difficultés que présenterait la traversée du Nil avec une profondeur minima de 8 mètres.

Dans le but de répondre à ces objections, M. Talabot propose la construction d'un pont-canal. Pour ne pas intercepter la navigation actuelle du fleuve, ce pont devrait offrir un débouché de 42 mètres, ce qui, y compris l'épaisseur du pont, porterait le plan d'eau du canal à 22 mètres environ au-dessus du niveau du fleuve, pendant les crues, soit environ 30 mètres au-dessus de l'étiage et 40 mètres au-dessus du niveau de la mer. Ce pont aurait 38 mètres de largeur et environ 1 kilomètre de longueur. En fixant la chute des écluses qui rachèteraient cette énorme différence de niveau à 3 mètres, il faudrait sur chaque versant treize à quatorze écluses.

C'est là certainement un projet gigantesque qui ne serait pas déplacé dans le pays des pyramides. Il est malheureux que la dépense immense qu'en coûterait l'exécution ne soit pas la plus grande objection qu'on puisse lui faire, car ce pont constituera en effet un véritable canal à point de partage, dont le bief de partage est le sas que traverse le fleuve. Comment alimenter ce bief placé à 30 mètres au-dessus du niveau du Nil? Avec l'eau du fleuve, car on n'a pas le choix des moyens. Il faut donc annexer à ce monument des machines élévatoires capables de suffire à son alimentation, c'est-à-dire d'élever journellement à la hauteur de 30 mètres 300,000 mètres cubes d'eau. C'est une force d'environ 4,000 chevaux : telle est la charge énorme dont on devrait grever la navigation de ce canal, et qui suffirait, avec les difficultés qui résulteraient pour la traction du grand nombre des écluses, à absorber l'avantage du passage par l'isthme. En présence de ces résultats, il nous semble difficile de ne pas adopter sans restrictions les conclusions de la Commission relativement à ce projet.

Le tracé proposé par M. Barrault prendrait également Alexandrie pour point de départ dans la Méditerranée. D'Alexandrie au lac Menzaleh, c'est un canal latéral à la mer. Il coupe les branches de Rosette et de Damiette près de l'embouchure du fleuve, à un endroit où il présente à peu près une profondeur suffisante pour la navigation maritime; les inconvénients de la traversée du Caire, bien que de beaucoup atténués, ne sont pas pourtant écartés. Les auteurs, en reliant les villes principales de l'Egypte par le canal d'eau douce, se sont donc proposé un double but : de recueillir des avantages commerciaux et agricoles.

Au point de vue du commerce intérieur de l'Egypte, cette combinaison nous paraît aussi discutable que celle de M. Talabot, puisqu'elle est basée sur un canal de dimensions exceptionnelles qu'on pourrait remplacer avec grand avantage d'économie par une voie beaucoup moins importante.

Les avantages agricoles que les auteurs pensent retirer de ce canal sont fondés sur son alimentation par l'eau douce. Il paraît donc devoir être une nouvelle source d'irrigations fécondes pour toute la contrée qu'il traversera. La Commission reproche à ce projet de couper le réseau très compliqué des canaux qui sillonnent actuellement le Delta, et, par suite, d'apporter une grave perturbation au régime

(1) 0,008 au lieu de 0,0004.

Digitized by Google

des eaux de cette contrée actuellement fertile. Elle pense aussi que les dépenses occasionnées par la traversée de cette multitude de canaux équivaudrait presque à celles du projet de M. Talabot. De plus, l'alimentation du grand canal par l'eau douce entraîne une difficulté inévitable, c'est l'ensablement du canal par le dépôt du limon du fleuve, qu'il faudrait combattre par des dragages permanents. Enfin, et c'est là une grave objection, il est douteux que le canal rende à l'agriculture de véritables services. La présence du sel à peu de distance du sol est la cause de la stérilité des contrées éloignées du Nil. Les inondations du fleuve ont sur les terres une double action : elles déposent à leur surface un limon fertile; elles enlèvent par lavage les efflorescences salines que l'humidité du sol ramène à la surface. Il ne suffit donc pas pour fertiliser ces terres qu'elles aient été couvertes par l'inondation, il faut de plus que les eaux, après un séjour momentané, trouvent un écoulement. Une preuve de cette nécessité est la stérilité du lac Menzaleh, qui, quoique recevant encore les eaux du Nil dans les grandes crues, ne contient qu'une eau plus salée que l'eau de la mer. Or le canal de M. Barrault traverse, en longeant la côte, une série de contrées dont le niveau est actuellement inférieur à celui de la mer, et qui par cette raison sont stériles. Il semble donc que le voisinage du grand canal d'eau douce ne changerait en rien l'état actuel de ces contrées, et qu'au contraire les digues du canal seraient plutôt en certains endroits un obstacle à l'écoulement des eaux.

Nous ajouterons sur ce point une observation. Le rapport de la Commission ne s'est pas, à notre avis, assez nettement expliqué sur la possibilité même d'établir un canal d'eau douce dont le tracé parcourt des terrains excessivement salés, qui traversera d'immenses réservoirs, comme le lac Timsah, actuellement pleins d'eau salée et dont l'extrémité aboutit à une mer d'un niveau supérieur. Il faut en effet remarquer que ce canal ne recevra d'eau douce que par son extrémité et surtout dans les crues du Nil; que ses eaux se trouveront par suite dans des conditions semblables à celles des eaux stagnantes des lacs salés actuels. Le mouvement de la navigation aura de plus pour conséquence d'introduire journellement un nombre d'éclusées d'eau de mer, qui ne laissera pas que d'être considérable. De toutes ces causes, agissant dans le même sens, ne peut-on conclure que le maintien de ce grand canal en eau douce est au moins fort problématique? Il faut dans ce cas renoncer à toute espérance d'avantages agricoles pour le pays, et le seul argument qu'on puisse produire en faveur du projet de M. Barrault se réduit à la liaison des villes principales de l'Egypte, liaison intéressante sans doute, mais qu'on peut produire avec infiniment moins de frais que par la construction d'un canal maritime. Dans tous les cas, quoi qu'on en dise c'est là une question d'intérêt local en dehors du grand problème dont la solution s'agite aujourd'hui.

Dans le but d'assurer l'alimentation du canal, ses auteurs se ménagent la ressource de canaux dérivés du haut Nil, dont le débit s'ajouterait aux deux branches de Rosette et de Damiette. Ce système devient alors plutôt un projet de canalisation générale de l'Egypte qu'un canal de jonction des deux mers.

La Commission oppose enfin à ce projet, qui, de même que celui de M. Talabot, présente environ un développement triple de celui du tracé direct, un surcroît considérable de premiers frais d'établissement et d'entretien. Nous reviendrons nous-mêmes sur ce point.

Le tracé direct, adopté par la Commission, était indiqué nettement par la nature des lieux. Il est le plus court; il traverse un pays plat, presque entièrement dépourvu d'accidents de terrains; il ne nécessite sur tout son parcours aucun travail d'art autre que l'établissement nécessaire et prévu du port de la Méditerranée et des têtes du canal à Suez. C'est donc incontestablement le plus économique de tous les tracés proposés; c'est celui qui permettra la plus prompte exécution; de plus, il ressort de la manière la plus évidente pour tout esprit impartial que ce tracé ne peut rencontrer au point de vue de l'art aucune difficulté sérieuse, à ce point que son exécution est non-seulement possible, mais même facile.

Voici, d'après le rapport de la Commission, toutes les conditions principales du projet.

Le canal maritime, de 100 mètres de largeur au plan d'eau sur 8 mètres de profondeur, débouchera dans la mer Rouge, au port de Suez; de là il traversera le bassin desséché des Lacs Amers pour se rendre dans le lac Timsah, où le chenal sera simplement dragué et marqué par des bouées, sans construction de berges. Le bassin actuel des Lacs Amers et celui du lac Timsah seront remplis par l'eau de la mer Rouge, et le lac Timsah constituera un port intérieur, pouvant d'ailleurs présenter une immense surface. Au delà de ce lac, le canal traversera le lac Menzaleh et viendra déboucher à la hauteur de l'ancienne Saïs, dans la Méditerranée. L'avant-projet a été modifié sous ce rapport; il avait porté l'embouchure du canal près des ruines de Péluse, à un endroit où l'on ne trouve les profondeurs d'eau de 8 mètres qu'à une distance de 7 à 8 kilomètres de la plage. C'était un grave inconvénient, puisqu'on eût été conduit, pour trouver une profondeur correspondante à celle du canal, à construire des jetées de la longueur excessive de 8 kilomètres. A Saïs, au contraire, se trouve la ligne de plus grande pente de la côte, et les profondeurs de 8 mètres ne sont plus éloignées de la plage que de 3 000 mètres. De plus, le rapport de la Commission établit que cette baie sera commode pour la navigation; qu'elle est d'un mouillage généralement sûr; que l'appareillage des navires y sera facile par les vents dominants, et que les attérissements ne peuvent donner d'inquiétude sur la conservation du port. Ces attérissements, qui sont en effet sensibles près des bouches actuelles du Nil, ne se produisent nullement, d'après l'opinion de la Commission, sur toute cette partie de la baie, qui porte au contraire des marques évidentes d'érosion. Cette question, qui a été fort controversée et qu'on a souvent présentée comme une objection grave au tracé direct, semblerait donc aujourd'hui définitivement tranchée.

C'est pourtant un point trop important pour qu'on puisse passer légèrement sur les difficultés qu'il soulève. La prétendue impossibilité de fonder à Saïs et sur toute la rive droite du Nil un port durable est l'arme la plus sérieuse des projets opposés au tracé direct. Nous pensons en effet que tous les arguments qu'on a produits en faveur de ces projets tombent facilement devant un examen approfondi, mais il est évident qu'il n'en saurait être de même d'une impossibilité absolue dans l'établissement du port d'accès. Les objections soulevées à cet égard s'appuient sur les attérissements portés sur la rive droite du Nil par les courants littoraux. Il reste donc, pour écarter tous les doutes, à constater la permanence du profil de la côte par des observations répétées et consacrées par un temps suffisant. Il est à croire que les ingénieurs qui ont commencé ces études ne les laisseront pas inachevées sur une question aussi importante et qui actuellement peut encore prêter à des critiques.

Le port Saïd se composerait simplement de deux jetées distantes de 400 mètres; la jetée de l'ouest serait portée jusqu'aux profondeurs de 10 mètres et aurait 3,500 mètres de longueur; celle de l'est s'arrêterait aux profondeurs de 8m,50 et aurait 2,500 mètres de longueur. Cet immense chenal formera ainsi un avant-port de 40 hectares de superficie, parfaitement abrité des vents du nord-ouest dominants et amenant la plupart des tempêtes. De plus, un port sera formé à l'origine des jetées, au moyen de retraites de 2.0 mètres sur une longueur pareille, formant ainsi un carré de 800 mètres de côté. Le canal débouchera au fond de ce port.

Aucun ouvrage ne défendrait l'entrée des jetées, la Commission ayant repoussé la construction d'un brise-lames, comme sans doute inutile, et même plutôt dangereux au point de vue de l'ensablement de l'extrémité du chenal.

Nous ne dirons rien de la construction des jetées, qui, une fois le plan général admis, n'offriront d'autre difficulté que l'importance de l'entreprise.

Le port de Suez ne nécessitera que des travaux bien moins considérables. La rade de Suez présente un fond d'eau de 5 à 13 mètres, ainsi que l'attestent un grand nombre d'observations. Elle est accessible de la mer Rouge par deux passes profondes de 16 à 17 mètres et très-larges. Des nivellements exacts et concordants ont fait justice de l'opinion erronée et illogique qui attribuait à la mer Rouge un niveau de beaucoup supérieur à la Méditerranée. Le niveau moyen de la mer Rouge est de 0m,80 supérieur à celui de la Méditerranée; cette différence peut varier de 0m,50 en morte eau à 1m,03 dans les grandes marées. Une tempête de vents du sud peut accidentellement accroître cette différence de 0m,61.

Les jetées du port de Suez aboutissant dans une rade sûre, seront poussées seulement jusqu'aux profondeurs de 6 mètres; le reste du chenal sera raccordé aux profondeurs de 9 mètres par une excavation de 500 mètres de large. Nous reviendrons plus loin sur le système adopté pour l'embouchure du canal dans ce port.

Sur toute la traversée de l'isthme, les travaux de terrassement du canal ne paraissent pas offrir de très-grandes difficultés. Les côtes du terrain et du profil en long ne présentent des différences considérables que sur un point assez restreint du parcours aux environ du Sérapéum. Les sondages exécutés sur la ligne démontrent que la composition du terrain est partout à peu près la même. On rencontrera pourtant dans le bassin des Lacs Amers des couches de sulfate de chaux cristallisé, et plus loin des couches de silex dont l'exploitation présentera sans doute des difficultés.

HUGUES DE RÉVILLE.

(La suite au prochain numéro.)

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1856. id. 795 id.)

Du 11 au 17 juin 1857.

129 986 voyageurs.....	381,167 60	
Bagages, marchandis,etc.	579,803 63	
Total..		960,971 (3
Semaine correspondante de 1856.		
118 598 voyageurs.....	449.315 55	
Bagages, marchand., etc.	503,052 31	
Produit total.....		952 387 86
Différence		8,583 17

Produit par kilomètre :

1857,	1,208
1856,	1,197

Recette totale depuis le 1er janvier		
1857.....	22 450.353 82	
1856.....	20,193,663 60	
Différence..		1,956 690 22

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :

En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1160 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :

En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1057 kil.

Du 11 au 17 juin 1857.

110,329 Voyageurs...	402,800 50	
Bagages, marchandises, etc.....	701 064 62	
Total.....		1,103 865 08
Semaine correspondante de 1856 .		597,358 20
Différence.....		506.506 88
Recettes depuis le 1er janvier 1857.		20,930,894 70
Recette correspondante de 1856		20,884,.00 04
Différence....		5,040,294 66

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 950 kilomètres)
(1856. id. 576 id.)

Du 11 au 17 juin 1857

314,166 voyageurs.....	437,737 85	
Marchandises, etc., grande vitesse ...	50,761 09	
— petite vitesse....	351,557 80	
Total de la semaine.....		830,046 71
Semaine correspondante en 1856....		912,089 56
Différence.....		73.073 85
Recettes depuis le 1er janvier 1857		18 109.616 72
id. id. 1856		15,461,034 32
Différence.		2,709,582 40

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

(1857. Longueur exploitée, 694 kilom.)
(1856. id. 617 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,304 17.
— 1856, 1,348 10.

Recettes du 11 au 17 juin 1857

Grande vitesse) 89,262 voyageurs..	366,135 05	
Grande vitesse) marchand.....	183,697 05	
Petite vitesse) marchand.....	395,261 35	
Total.....		905,093 45
Semaine correspondante de 1856....		820,346 10
Différence..		75,747 35
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857		22,780,514 47
id. id. 1856		17,082,729 51
Différence...		5,697,7 4 96

L'ouverture de l'embranchement de Dôle à Salins (38 kil.) a eu lieu le 16 mai 1857.

CHEMINS DE FER DE L'EST.

(1er 7. Longueur exploitée 1270 kilomètres.)
(1855. id. 1069 id.)

8e année. — 21me semaine.

Du 11 au 17 juin 1857.

95,518 Voyageurs.....	330,981 01	
Marchandises.....	536 273 24	
Total de la semaine.....	867 134 25	
Recettes antérieures.....	19,660,.33 91	
Total général.....		20,527,470 16
23me semaine de 1857	857,131 25	
Semaine correspondante de 1856.	833,187 49	
Différence...	13,916 76	
Exercice 1857.....	20,527,470 16	
d. 1856	18,734,340 17	
Différence...		1,793,129 99

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont et prolongements.

Longueur exploitée : 133 kilomètres

Du 11 au 17 juin 1857.

13,790 voyageurs.	21,635 85	
..,... tonnes de marchandises.....	25,037 58	
Total.....		46,672 63
Recettes antérieures...		937,556 31
Total des recettes.....		984,228 94

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 523 id.

Recettes du 11 au 17 juin 1857

56,975 Voyageurs.....	201,737 50	
Bagages et marchandises	331,766 07	
Total de la semaine.....		533 503 57
Semaine correspondante de 1856.. .		403 742 70
Différence.....		129,760 87
Total des recettes, à partir du 1er Janvier 1857.....		14,370,042 31
Période correspondante de 1856 .		11,441,822 01
Différence. ...		2,9.8,219 60

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

(1857. Longueur exploitée, 158 kilom.)

Du 11 au 17 juin.

(Section de Lyon à Reanne.)

2,... Voyageurs.....	31 570 54	
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	161,416 76	
Total.....	192 987 30	
Recettes antérieures.....	4,.07,758 32	
Total de l'exercice 1857.....	4,.00.745 62	
Recette correspondante 1856	134,913 09	
Total de l'exercice 1856...	4,173,138 87	

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).

(1857. Longueur exploitée, 121 kilom.)

Voyageurs.....	23,013 25	
Bagages, marchandises, etc.....	20,.24 66	
Total.....	49,837 91	
Recettes antérieures	916,5.9 79	
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	990,.57 70	
Semaine correspondante en 1856.....	32,057 89	
Recettes depuis le 1er janvier 1856....	741,373 79	
Recettes totales de la semaine sur les 2 sections.....	243,825 21	
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....	5,351,308 11	
Total.....	5,597,133 32	

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 713 kilomètres.
Id. en 1856, 372 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 210 id.

Recettes du 11 au 17 juin 1857

CHEMIN DE FER.

36,480 voyageurs.....	124,790 25
Bagages, marchandises, etc.....	151,827 63
Total.....	276,617 88
Recettes du CANAL LATÉRAL.....	21,045 05
Recettes antérieures.....	5,190,958 53
Total depuis le 1er janvier 1857	5,488,621 46
24e semaine de 1857. Chemin de fer..	276,617 88
Id. Canal latéral...	21,045 05
Total de la semaine en 1857	297,662 93
24e semaine de 1856. Chemin de fer..	110,886 25
Id. Canal latéral...	13,047 53
Total de la semaine en 1856	123,933 78
Différence.	173,729 15

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857.....	5,488,621 46
1856.....	2,370,713 50
Différence..	3,117,907 96

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1857,	387 96	100 21
1856,	298 08	62 13
Différence..	89 88	38 08

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Sections de Lyon à Bourg et à Seyssel.)

Longueur exploitée : 139 kilomètres.

Du 11 au 17 juin.

10,587 Voyageurs.....	35,907 »
Bagages, marchandises, etc.....	18,061 50
Total.....	53,968 50
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1857.....	691,913 10
Total.....	745,881 60

CHEMIN DE FER D'ORSAY.

Circulation et recettes comparatives du mois de Mai 1857.

(1857. Longueur exploitée, 23 kilomètres)

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages etc.	Totaux.
1857.....	89,347	61,143 40	1,520 75	62,664 55
1856.....	66,837	42,163 40	1,204 65	43,368 05
Différence..	23,510	18,980 40	316 10	19,296 50

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 278 kilom.)

Du 6 au 12 juin 1857.

10,763 Voyageurs.....	47,136 84
Bagages, marchandises, etc.....	82,844 12
Total de la semaine.....	129,980 96
Recettes de la semaine correspondante de 1856.....	87,343 84
Différence....	42,637 12
Recettes antérieures....	2,153,660 86
Total.....	2,283,651 82

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Du 4 au 10 juin 1857.

66,374 Voyageurs,	102,850 71
3,584 t Bagages et marchandises,	70,992 32
Total,	173,843 03
Période correspondante de 1856,	149,231 40
Différence (1).	23,611 63
Recette totale du 1er janvier au 20 mai 1857,	3,242,760 97
Période correspondante de 1856,	2,919,247 03
Différence.	323,513 94

(1) Les recettes de la semaine dernière indiquaient une augmentation qui, par erreur typographique, a été qualifiée de DIMINUTION. Mais les chiffres eux-mêmes faisaient ressortir cette erreur, que nous nous empressons de rectifier, et qui, d'ailleurs, n'était pas de notre faute ; car nous l'avions reproduite d'après un autre journal industriel, à défaut du bulletin ordinaire de la Compagnie, qui ne nous était pas parvenu.

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. id. 1,039 id.

Du 11 au 17 juin 1857.

	En francs, en chiffres de 121 1/2
46,315 voyageurs.....	248,313 13
29,898 tonnes Marchandises.....	429,127 44
Total de la semaine.....	677,440 57
Semaine correspond. 1856.....	861,565 28
Différence...	123,124 71
Recettes depuis le 1 janvier 1857.....	13,207,563 »
Recettes depuis le 1 janvier 1856.....	14,543,219 »
Différence...	1,335,656 »

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

24e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 8 au 14 juin

6,138 voyageurs. — 22,870 quint. bagages, marchandises.....	fr. 13,867 80
Recette correspondante de 1856.....	10,741 35
Différence.....	3,126 45
Recettes depuis le 1er janvier 1857	241,661 15
Recette correspondante de 1856.....	147,557 70
Différence..	97,103 45

CHEMIN DE FER NORD-EST SUISSE.

1857. — Longueur exploitée : 154.4 kilomètres.
1856. — 100.8 —

Mai 1857 (*)

85,000 voyageurs.....	217,000 »
307,000 quint. marchandises et bagages	109 000 »
Total du mois.....	226,000 »
Mois correspondant de 1856.....	104,943 »
Différence	121,057 »
Recettes depuis le 1er janvier 1857....	798,612 »
Recettes correspondantes 1856.....	402,7.7 »
Différence.	395,835 »

(*) Résultat approximatif.

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 4 au 10 juin 1857.

Voyageurs.....	24,089 40
Bagages.....	1,061 70
Marchandises : grande vitesse.....	2,169 45
Id. petite vitesse.....	11,016 16
Exploitation de Biella	4,871 23
Exploitation de Casal.....	3,898 90
Ensemble.....	47,046 86
Recette correspondante de 1856..	41,254 98
Différence....	6,391 88

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 24 au 30 mai 1857

4,118 voyageurs.....	fr. 2,854 20
Marchandises.....	631 60
Recettes antérieures.....	126,594 80
Total.....	130,080 60

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (25e semaine)		Par journée de voiture	
		Centimes.	Centimes.
Du 14 au 20 juin 1857	261,739 95	85 79	51 52
Semaine correspondante de 1856 . .	236,904 35	79 62	51 62
Rec. depuis le 1er janv. 1857 . . .	5,478,467 15	77 55	45 71
Période correspondante de 1856 . .	4,927,592 30	70 14	43 43
Différence.	550,874 85	7 41	2 28

gitized by Google

COMPAGNIE

D'ORLÉANS

Service des Emprunts.

Le directeur a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie que le coupon semestriel de juillet 1857 sera payé à la caisse centrale à partir du dit 1er juillet, savoir :

A raison de 25 fr. pour les obligations du premier emprunt 1852 (30e coupon), et pour celles du deuxième emprunt 1858 (18e coupon);

Et à raison de 7 fr. 50 c. pour les obligations de l'emprunt 3 0/0 (9e coupon).

Les coupons et les certificats de dépôt de la Compagnie seront reçus, comme d'ordinaire, dès le 15 juin courant dans les bureaux du service des titres de la Compagnie, rue de la Chaussée d'Antin, 11, où il en sera délivré un récépissé indiquant le jour du paiement.

Paris, le 10 juin 1857.

C. DIDION.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON et DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Avis à MM. les actionnaires.

Le décret qui doit consacrer la réunion des deux Compagnies devant, selon toute apparence, être très-incessamment publié, les Conseils d'administration croient devoir prévenir MM. les actionnaires que l'émission des 115,500 actions nouvelles, votée dans les Assemblées générales des 28 et 29 avril, aura lieu, dans ce cas, à partir du 1er juillet prochain.

Aux termes des résolutions adoptées par ces assemblées, les actions seront mises par préférence à la disposition de MM. les actionnaires, à raison de une action à souscrire pour cinq actions de la fusion. — On rappelle que deux actions de la Compagnie de Paris à Lyon donnent droit à trois actions de la fusion; une action de la Compagnie de la Méditerranée donne droit à deux actions de la fusion. — Les actionnaires qui ne réuniraient pas cinq actions de la fusion, recevront, par chaque action, un bon d'un cinquième d'action. — Ces bons devront être ultérieurement échangés à raison de cinq bons contre une action nouvelle. — Un bureau de compensation sera établi pour faciliter l'achat ou la vente des cinquièmes.

Les actions nouvelles porteront jouissance du 1er janvier 1858, elles participeront, en conséquence, au dividende de l'exercice 1858; un à-compte sur ce dividende sera payable en novembre 1858, et le solde en mai 1859.

Le prix d'émission sera porté à la connaissance des actionnaires, dès qu'il aura été fixé d'accord avec le gouvernement.

Le premier versement sera de 200 fr. Le dividende de 43 fr. 50 c., acquis, au 1er juillet prochain, aux actionnaires de la Compagnie de Paris à Lyon, pourra être compensé jusqu'à due concurrence avec ce versement.

CHEMIN DE FER DE

LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Obligation 3 0/0 (émission de 1852 et 1855).

Le coupon d'intérêts échéant le 1er juillet 1855 sera payé à partir du 1er juillet à raison de 7 fr. 50 par obligation, dans les caisses de la Compagnie à Paris, Lyon et Marseille. Le dépôt des coupons sera reçu à Paris à partir du 20 juin.

Les succursales de la Banque de France se chargent de payer les intérêts ci-dessus, moyennant une commission de 1/4 0/0.

CHEMIN DE FER

DU NORD

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Le Conseil d'administration a soumis au gouvernement les mesures financières qu'il a adoptées, conformément à la résolution de l'assemblée générale, en date du 30 avril dernier, concernant les nouvelles concessions qui vont être faites à la Compagnie.

Les propositions du Conseil comprennent une émission d'actions nouvelles à distribuer entre les porteurs des anciennes dans la proportion d'une pour quatre, sauf un solde dont le fractionnement trop minime ne comporte pas la répartition, et dont l'attribution aux actionnaires sera ultérieurement déterminée.

L'émission doit se faire dès le 1er juillet prochain.

Le premier versement sera de 200 fr. par action. Le dividende, payable en juillet sur les anciennes actions, sera reçu jusqu'à due concurrence, en paiement de ce premier versement. Ce dividende étant de 40 fr., soit pour quatre actions 160 fr., il suffira de débourser 40 fr. pour recevoir une action libérée de 200 fr.

Les actionnaires qui n'auraient pas quatre actions, pourront néanmoins profiter de la répartition des nouveaux titres; il leur sera remis, par chaque action, en paiement du dividende de 40 fr., et contre un versement de 10 fr., un bon, représentant leur droit à un quart d'action. Dans les trois mois, ces bons devront être échangés, à raison de quatre contre une action nouvelle.

Les nouvelles actions donneront droit à un intérêt de 5 0/0 des sommes versées, jusqu'à l'époque où elles entreront en jouissance du dividende et où elles seront complètement assimilées aux anciennes. Cette assimilation aura lieu, après trois ans, par voie de tirage au sort et par tiers, d'année en année.

Le Conseil d'administration s'empressera de porter à la connaissance des actionnaires le taux d'émission des actions nouvelles aussitôt qu'il aura été réglé d'accord avec le gouvernement; ce qui ne peut tarder, l'affaire ayant déjà été envoyée à l'examen du conseil d'État.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus que le solde du dividende de 1856, soit 43 fr. 50 cent. par action, leur sera payé à l'administration centrale, 47, rue de Provence, à partir du 1er juillet prochain, sur la présentation du 10e coupon.

MM. les actionnaires pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec les coupons à l'appui, à partir de ce jour, de 10 heures à 2 heures.

Le secrétaire général, G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE L'OUEST

124, rue Saint-Lazare.

Coupon d'intérêt des obligations 3 0/0 au 1er juillet 1857.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations 3 0/0 de la Compagnie que, pour faciliter le paiement du coupon semestriel de 7 fr. 50, échéant le 1er juillet 1857, les bordereaux de cinquante coupons et au-dessus pourront être déposés, à dater du 15 juin courant, de 10 heures du matin à 3 heures de l'après midi, au siége de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124 (service des titres), où il sera délivré un récépissé indiquant le jour du paiement.

Le Conseil d'administration rappelle aux porteurs d'obligations que la *Banque de France* se charge, après vérification, du paiement des coupons ses succursales, moyennant commission de 1/4 0/0.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

MM. les porteurs d'actions et obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans *ses succursales*, les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission qui vient d'être réduite de 1/2 à 1/4 0/0.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans ses succursales les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,
G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Avis aux porteurs d'obligations 5 et 3 0/0. — Les coupons de ces obligations sont payables au choix des porteurs :

Sans frais, — dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, à Lyon et Marseille.

Moyennant une commission de un *quart pour cent*, dans toutes les succursales de la Banque.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

AVIS. — Le public est prévenu que la Banque de France admet les actions de la Compagnie de Saint-Rambert à Grenoble au privilége des prêts sur dépôts de valeurs.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

Le Conseil d'administration du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les intérêts de 4 0/0 l'an sur les 300 fr. versés seront payés, pour le premier semestre de 1857, à raison de 6 fr. par action, à partir du 5 juillet prochain, à Paris, à la caisse de la Société générale du Crédit mobilier, place Vendôme, n° 15, et à Grenoble chez MM. Gaillard père, fils et Cie, banquiers.

CHEMIN DE FER DE

PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS

MM. les porteurs des obligations :

1° Paris à Lyon par le Bourbonnais 3 0/0;

2° Grand Central de France, emprunt 1853-1854;

3° Rhône-et-Loire, 1re série 4 0/0;

4° Rhône-et-Loire, 2me série 3 0/0;

5° Saint-Etienne à Lyon, emprunts réunis;

6° Saint-Etienne à Lyon, emprunt 1850;

7° Saint-Etienne à la Loire, emprunt 1847;

8° Andrezieux à Roanne, 1er ordre;

sont prévenus que la Banque de France se charge de payer dans ses succursales les intérêts de ces différents titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,
LÉON SAY.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

MM. les souscripteurs des chemins de fer espagnols des Pyrénées à Madrid et à la Méditerranée, sont de nouveau invités à se présenter dans les bureaux de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France, place vendôme, 16, de midi à trois heures, pour y faire l'échange des certificats provisoires à eux délivrés contre des titres au porteur de la Compagnie anonyme des chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante, et recevoir par chaque certificat d'une action, une somme de 3 fr. 50 c. pour la part de chaque action dans les intérêts produits par les fonds disponibles.

Le titre au porteur délivré en échange du titre provisoire donne droit, conformément aux statuts :

1° A un intérêt de 6 0/0 à dater du 31 janvier 1857;

2° Au partage des bénéfices de l'exploitation des chemins de fer. Lesdits bénéfices, à dater du 10 juillet 1856,

Digitized by Google

époque de la prise de possession de 258 kilomètres déjà en exploitation, seront, conformément à la décision de l'assemblée générale qui a eu lieu à Madrid, le 29 janvier dernier, compris dans le premier inventaire de la Compagnie.

Paris, le 14 mai 1857.

CHEMIN DE FER.

GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Obligations de la Compagnie du Grand-Central de France. — Echéance du 1er juillet 1857.

MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie du Grand-Central de France sont prévenus que le coupon de leurs titres échéant le 1er juillet prochain (soit 7 fr. 50 c. par obligation) sera payé à partir dudit 1er juillet,

1° A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, n° 15;

2° A Lyon, à la Caisse de la Chambre syndicale des agents de change;

3° Et dans les départements dans toutes les succursales de la Banque de France, moyennant 1/4 0/0 de commission au profit des succursales et à la charge des porteurs de coupons.

Le secrétaire général de la Compagnie du Grand-Central de France.

A. COURTOIS.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Paiement du coupon de l'action de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central échéant le 1er juillet 1857.

MM. les actionnaires de la Compagnie du Grand-Central sont prévenus que dès que le décret approbatif des conventions intervenues entre les Compagnies du Grand-Central, d'Orléans, de Lyon et de la Méditerranée aura paru au *Moniteur*, il sera payé à dater du 1er juillet prochain pour le premier semestre 1857, 17 fr. 50 c. par action libérée de 500 fr.

Ladite somme de 17 fr. 50 c. représentant les intérêts semestriels des deux obligations 1/3, des Compagnies d'Orléans, de Lyon et de la Méditerranée qui seront ultérieurement échangées contre l'action du Grand-Central, conformément aux stipulations de l'article 8 du traité en date du 11 avril 1857.

Ce paiement sera effectué au service central de la Compagnie d'Orléans à Paris, rue du Faubourg-d'Antin, 11, sur la production de l'action libérée de 500 fr. munie de ses coupons.

Le paiement du semestre et la conversion de chaque action en obligations seront constatés par une estampille.

Le secrétaire général de la Compagnie du Grand-Central de France.

A. COURTOIS.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE.

Les porteurs de titres de la Compagnie sont prévenus que le coupon d'intérêt pour le premier semestre de 1857 sera payé, à dater du 1er juillet :

Pour les actions, à raison de 10 fr.

Pour les obligations, à raison de 7 fr. 50.

Ces paiements se feront :

A Paris, à la caisse centrale, rue Laffitte, 23, de dix à deux heures;

A Lyon, au syndicat des agents de change;

A Genève, chez MM. Ch. Kohler et Cie, banquiers.

CHEMINS DE FER DE

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'en raison de la prochaine ouverture de la section d'Albacete à Almansa, et de l'entier achèvement de la ligne entre Madrid et Alicante, qui aura lieu dans le courant de l'année, il a décidé de faire un appel de 100 f. sur les actions, savoir :

50 fr. le 1er juillet 1857.
50 fr. le 1er octobre 1857.

Un coupon d'intérêt de 5 fr. 15 c. étant dû sur les actions le 1er juillet, il sera fait compensation de ce coupon avec le premier versement, qui sera réduit à 44 fr. 85.

Les versements auront lieu du 1er au 15 juillet, et du 1er au 15 octobre. Les actionnaires en retard devront l'intérêt, à raison de 6 0/0, à dater du 1er juillet et du 1er octobre.

MM. les actionnaires pourront, du 1er au 15 juillet, se libérer par anticipation du versement entier de 100 fr. Dans ce cas, il leur sera tenu compte de l'intérêt de 0 fr., à raison de 6 0/0 l'an, du 1er juillet au 1er octobre, ce qui réduira la somme à verser au 1er juillet à 94 fr. 10 c.

Les versements se feront :

A Madrid, à la caisse de la Société;

A Paris, chez MM. *de Rothschild frères*, 21, rue Laffitte;

A Londres, chez MM. *de Rothschild et fils*;

A Lyon, à la caisse syndicale des agents de change;

A Bordeaux, chez MM. *Rodrigues et fils*;

A Marseille, chez M. *Roux de Fraissinet*.

CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG.

Le Conseil d'administration des chemins de fer Guillaume-Luxembourg a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le premier coupon d'intérêts échéant le 1er juillet est fixé à 1 fr. 85 c. sera payé à Paris, chez MM. A. Prost et Cie, rue Neuve des-Mathurins, 48;

A Lyon, chez MM. Vouillemont, Chavard et Cie, et à Luxembourg, au siége social.

CHEMIN DE FER

DE LA LIGNE D'ITALIE

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que l'intérêt du 1er semestre 1857, soit 2 fr. 50 c. sur les 100 fr. versés par action, sera payé à partir du 1er juillet prochain, sur la présentation du coupon n° 2,

A Paris, rue de Londres, 12;

A Lyon, chez MM. Marius, Cote et Cie, rue de Clermont, 5;

A Orléans, chez M. C. Lefebvre;

A Londres, chez MM. Sheppard et fils, 21, Threadneedle street.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE

Le Conseil de direction a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le coupon d'intérêts échéant le 10 juillet, sera payé, à raison de 10 fr. par action,

A Bâle, au siége de la Compagnie;

A Paris, chez MM. Ad. Marcuard et Cie, banquiers, rue Bergère, 18;

A Genève, à la caisse de la Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses;

A Francfort-s-M., chez MM. Grunelius et Cie.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE

NAVIGATION A VAPEUR

MM. les actionnaires sont invités à déposer leurs titres à dater du 25 juin,

A Marseille, au siége de la Société, rue Grignan, 53;

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et Cie;

A Paris, chez MM B. Paccard, Dufour et Cie;

1° Pour faire inscrire le dernier versement de 100 fr., compensable avec le coupon de dividende de l'exercice 1856;

2° Pour encaisser 10 fr., intérêts à 5 0/0 du premier semestre 1857, sur le versement de 400 fr.

Les actions seront rendues aux titulaires, 15 jours après qu'elles auront été déposées.

Les gerants, BAZIN, Léon GAY et Cie.

BANQUE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE A DARMSTADT

L'Administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que par décision de l'assemblée générale, il sera délivré aux porteurs d'actions des feuilles de coupons semestriels, échéant le 1er janvier et 1er juillet de chaque année. MM. les actionnaires auront à présenter leurs titres à Paris, chez MM. Leiden, Preusel et Cie, rue Taitbout, 13, pour réclamer les feuilles de coupons, dont le premier leur sera payé à partir du premier jusqu'au 31 juillet, à raison de 5 florins ou 10 fr. 65 cent. par action.

MANUFACTURE

DE GLACES,

Verres à vitres, Cristaux et Gobeleteries,

3, Rue de Jéricho, à Bruxelles.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires de la Société, qu'en vertu des dispositions de l'art. 6 des statuts modifiés et approuvés par arrêté royal du 31 mai 1857, et des pouvoirs qui lui ont été conférés dans l'assemblée générale du 21 avril dernier, il est ouvert une souscription de 2,000 actions de 500 fr. l'une, et de 4,000 obligations également de 500 fr. l'une.

MM. les actionnaires de la Société auront, exclusivement à tous autres, le droit de souscrire lesdites actions au pair, dans la proportion de une action de 500 fr. pour cinq actions anciennes de 1,000 fr. l'une, à la condition de souscrire en même temps deux obligations, dont la souscription est actuellement ouverte pour chaque action nouvelle souscrite.

Les versements sur les actions et les obligations se feront par dixièmes de deux mois en deux mois, à partir du 1er juillet prochain.

Outre l'avantage de l'émission au pair, MM. les actionnaires jouiront du bénéfice du coupon afférent aux actions pour l'exercice 1857 1858, bien que le dixième et dernier paiement ne doive s'effectuer que le 1er janvier 1859.

Les obligations jouiront d'un intérêt annuel de 6 0/0, payable par moitié le 1er janvier et le 1er juillet de chaque année; les intérêts sur les sommes versées seront réglés à ce taux au 1er janvier 1858, au 1er juillet suivant et au 1er janvier 1859.

Les versements faits par anticipation jouiront d'une bonification d'intérêt calculée sur le pied de 5 0/0 l'an.

Il sera délivré, lors du premier versement, des récépissés provisoires qui seront échangés contre des titres définitifs au moment du dernier versement.

Tout souscripteur qui n'aura pas effectué son versement dans les trente jours qui suivront l'expiration du terme fixé pour les paiements successifs, sera déchu, et les versements effectués seront acquis à la Société, à moins qu'il ne soit relevé de cette déchéance par le Conseil général de la Société.

A partir de l'assemblée générale ordinaire du deuxième mardi de septembre 1859, il sera fait annuellement un tirage au sort pour le remboursement de (100) cent soixante obligations au moins, de manière que l'amortissement des 4,000 obligations émises soit complet en 25 années au plus tard.

Les obligations désignées par le sort pour être remboursées seront payées à partir du 1er janvier qui suivra le tirage; à dater de cette époque, elles cesseront de porter intérêt.

Une liste de souscription supplémentaire sera ouverte pour ceux des actionnaires qui désireraient obtenir des actions et des obligations en sus de celles auxquelles ils ont droit; les actions et obligations qui resteront disponibles seront réparties au prorata des quantités souscrites d'après cette liste supplémentaire, qui sera également clôturée le 1er juillet prochain.

MM. les actionnaires qui voudront prendre part à la présente émission devront, avant le 1er juillet prochain, faire

Digitized by Google

leur demande et justifier de leurs droits.

A Bruxelles, au siége de la Société, n° 3, rue de Jéricho,

A Paris, chez MM. Mallet frères et Cᵉ, banquiers, n° 13, rue de la Chaussée d'Antin.

Bruxelles, le 12 juin 1857.

UNION FINANCIERE ET INDUSTRIELLE.

MM. Saint-Paul et Cᵉ ont l'honneur de prévenir les actionnaires de l'Union financière et industrielle que le paiement du trimestre d'intérêts échéant le 30 juin courant, sera payé sur le pied de 6 fr. 25 c. par action, à partir du 5 juillet, à la Caisse de la Société, 8, rue Saint-Arnaud.

COMPTOIR

D'ESCOMPTE DE PARIS.

MM. les actionnaires du Comptoir sont convoqués en assemblée générale ordinaire pour le mardi 28 juillet prochain, à une heure de relevée, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée d'Antin, 49 bis, à l'effet :

1° D'entendre la lecture du compte-rendu des opérations du Comptoir, du 1er juillet 1856 au 31 juin 1857, et d'approuver, s'il y a lieu, les comptes ;

2° De procéder à la nomination de *quatre* administrateurs et de *deux* censeurs.

Conformément à l'art. 33 des statuts, l'assemblée générale se compose de tous les actionnaires possédant au moins dix actions.

Pour avoir droit de faire partie de l'assemblée, MM. les actionnaires devront déposer leurs titres au siége de la Société, rue Bergère, 14, vingt jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

CAISSE LECUYER ET Cᵉ.

Le coupon d'intérêt échéant le 30 juin 1857 sera payé, à partir du 1er juillet, à raison de 12 fr. 50 c. par action, dans les bureaux de la Société, à Paris et à Saint-Quentin.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES

OMNIBUS DE LONDRES

Recettes du 14 au 20 juin 1857.

24e semaine.

803 voitures ont circulé et ont produit 239,978 fr. 10 c., soit par jour 4e,568 fr. 30 c. et par voiture 83 fr. 45 c.

La recette totale du 1er janvier au 20 juin 1857 est de 6,935,743 fr. 20 c. La moyenne générale par jour et par voiture, comprenant le service de ville et de banlieue, est de 72 fr. 15 c.

Recettes comparatives :

1857, 24e semaine,
6,935,743 fr. 20 moyenne, 72 fr. 15

1856, 24e semaine,
4,156,961 fr. 10 moyenne, 70 fr. 18

Différence en faveur de 1857,
2,778,782 fr. 10 moyenne 1 fr. 97

A VENDRE

30,000 francs, avec chasse sur 800 hectares, ou à louer, charmante campagne, à 111 kilomètres par chemin de fer. S'adresser à M. Hublier, rue Vieille-du-Temple, 87. (Aff.)

SOCIÉTÉ NOUVELLE DES

FORGES ET CHANTIERS DE LA MÉDITERRANEE

MM. les actionnaires sont prévenus que la souscription aux 6,000 actions nouvelles, dont l'émission a été décidée par l'assemblée générale du 6 avril dernier et autorisée par décret impérial en date du 17 de ce mois, sera ouverte au siége de la Société, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28, de onze heures à trois.

La souscription sera close le 1er août à midi.

MM. les actionnaires ont droit à cette souscription dans la proportion de trois cinquièmes d'action nouvelle pour chaque action dont ils sont actuellement possesseurs.

Les fractions d'action devront être, avant le 1er janvier 1858, réunies par groupe de cinq et échangées contre des actions entières.

Toutes facilités seront données, au siége de la Société, aux souscripteurs, pour l'accomplissement de cette formalité.

Le taux d'émission des actions nouvelles est de 500 fr., payables moitié en souscrivant.

Un quart au plus tard le 30 septembre prochain ;

Et le solde au plus tard le 31 décembre prochain ;

Ces versements pourront être anticipés au gré des souscripteurs.

Les actions nouvelles sont émises avec jouissance du 1er janvier 1857 ; en conséquence, il sera ajouté aux versements susindiqués, et jusqu'aux époques auxquelles ils auront été effectués, le montant de l'intérêt, calculé à raison de 6 0/0 l'an, couru depuis le 1er janvier dernier.

Les souscriptions seront reçues, soit contre production des titres actuels, soit contre la présentation des certificats de dépôt.

Les nouveaux titres ne seront délivrés qu'après libération intégrale.

Le dividende auquel auraient droit ces nouveaux titres ne sera payé également qu'après libération.

A partir du 1er janvier 1858, le Conseil d'administration aura le droit de vendre, sans autre mise en demeure, les titres non libérés pour le compte des souscripteurs qui n'auront pas effectué les versements complémentaires aux époques susindiquées.

Pour le Conseil d'administration,

Le secrétaire général, A. JOUET.

En vente chez l'auteur, J. MERTENS, rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.

TABLEAUX des SALAIRES ou Comptes-Faits des jours et des heures jusqu'à 31 jours de travail, du prix de 1 fr. à 6 fr. 75 c., la journée étant de 10, 11 ou 12 heures ; avec les petites journées converties en journées ordinaires. — Prix : 75 c.

Franco par la poste : 1 fr. (Affr.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les lundis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, tous les jeudis, à 10 heures du soir. Traversée en 44 heures.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Deux départs par semaine pour Constantinople :

L'un, tous les lundis, à 3 heures du soir, par Messine et le Pyrée (Athènes), par embranchement et alternativement, Salonique et Nauplie. —

L'autre, tous les jeudis à 10 heures du matin, par Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, correspondance à Constantinople, pour Varna.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le jeudi à dater du 12 juin.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Latakié, Tripoli, Beyrouth et Jaffa. — *Voie d'Alexandrie :* (sans transbordement) chaque deux semaines, le jeudi à dater du 12 juin. — *Voie de Smyrne :* chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 19 juin.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi. ORAN. — Départs tous les vendredi à midi. STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les mercredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale,

A Lyon, place des Terreaux

PRÉCIS HISTORIQUE & STATISTIQUE

DES

VOIES NAVIGABLES

de la France et de la Belgique

Contenant tous les renseignements relatifs à la perception des droits de Navigation et de Péage,

AVEC UNE CARTE COMMERCIALE

De la navigation et des chemins de fer de France, de la Belgique et des États riverains du Rhin,

Par Ernest GRANGEZ,

Chef de bureau au ministère de l'agriculture du commerce et des travaux publics, directeur des ponts et chaussées, chevalier de l'ordre impérial de la Légion d'honneur et de l'ordre royal de Léopold.

Vol. grand in-8° de 800 pages. — Prix : 15 fr.

EN VENTE CHEZ NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ rue Bergère, 20, à la Librairie.

La viabilité comprend trois moyens de transport : les routes, les canaux, les chemins de fer.

Les canaux appartiennent à une époque avancée de l'art et à une période récente de la civilisation. L'invention des écluses, en permettant l'ouverture des canaux et l'amélioration des rivières, a créé un ordre de choses tout nouveau. Les relations des hommes entre eux se sont multipliées et agrandies ; les transports lointains sont devenus à la fois plus faciles, moins dispendieux, plus considérables ; le commerce a étendu ses échanges, l'industrie a pu porter au loin ses produits, et les diverses contrées se sont unies par des liens plus étroits.

Tout ce qui tient aux voies navigables intéresse l'économie des transports et le commerce, et trouve une place dans l'ouvrage de M. Grangez.

Chaque cours d'eau y est la matière d'un article spécial, et chaque article est divisé en quatre parties principales :

1° Pour les fleuves et rivières, l'indication des points où commence et finit la navigation naturelle et artificielle ; ce résumé des crédits alloués pour leur amélioration. — Pour les canaux, l'indication de leur destination, de leurs points d'origine et d'embouchures, de leurs ressources élémentaires, des principaux ouvrages d'art qu'ils comportent.

2° Les longueurs partielles du cours d'eau, tant par département que par rapport au mode de navigation, et par versant, s'il s'agit d'un canal à point de partage ; la pente, le nombre des écluses, l'élévation minima des ponts le tirant d'eau habituel le mode de navigation ; les frais de transport, de halage, de pilotage aux ponts, etc.

3° Les droits de navigation et de péage imposés aux cours d'eau ; les tarifs légaux et les droits perçus pour les canaux concédés ; les distances entre les ports d'embarquement et de débarquement ; les bureaux où s'acquittent les droits ; les produits des droits de navigation et de péage depuis l'application du tarif général.

4° Les résultats relatifs au mouvement de la navigation d'après les documents officiels publiés par l'administration des contributions indirectes et par celle des douanes.

L'ouvrage de M. Grangez est un traité complet sur les voies navigables. Toutes les questions qui se rattachent à l'économie des transports y sont approfondies et résolues.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Toutes les valeurs finissent encore en baisse, et pourtant la spéculation n'a pas manqué cette semaine de nouvelles de nature à lui donner de la confiance et à l'engager à rentrer sérieusement dans les valeurs. On s'est en outre préoccupé des intentions de la Banque de France. On hésitait à croire qu'elle réduirait cette semaine le taux de l'escompte. Or, l'escompte est réduit à 5 1/2 0/0, ce qui n'a pas empêché les cours d'être très-offerts et de fléchir sensiblement après que cette mesure a été officiellement connue. Le 3 0/0, qui s'était relevé un moment à 69 et 69 05, était retombé hier à 68 45 et 68 50.

Le marché des chemins de fer avait obtenu ces jours derniers une fermeté à laquelle on n'était plus habitué depuis quelque temps. Mais la spéculation ne se portait que sur quelques lignes en faveur; les autres chemins, surtout les lignes secondaires, continuaient à être négligées. Des achats importants ont eu lieu sur les lignes de la fusion. Lyon a monté de 1,492 50 à 1,520, et la Méditerranée de 1,920 à 1960. On a reculé à 1,505 et 1,940.

Le Nord a eu très-peu de variations. Il n'a monté il est vrai que de 982 50 à 992 50; mais il a été à peine attaqué par le mouvement général de baisse, et il était encore demandé hier à 985 et 987 50. Cette ligne, de même que celles de la fusion est soutenue par l'approche de l'émission des actions nouvelles.

Les actions du Midi ont éprouvé de nouvelles oscillations. Elles sont tombées de 775 à 745.

Les actions de l'Est sont très-calmes. Elles prennent peu de part aux variations des autres chemins, et comme elles sont déjà cotées à de très-bas cours, les offres trouvent facilement des acheteurs de 735 à 737 50 pour les actions anciennes et de 715 à 722 50 pour les actions nouvelles.

Il n'y a presque pas eu de variations sur les actions de Genève, qui se tiennent de 740 à 750; sur les Saint-Rambert, de 600 à 605; sur les Ardennes, de 530 à 535, et sur les Béziers de 500 à 505. L'annonce officielle de l'ouverture de ce dernier chemin sera publiée sous peu de jours. L'inauguration aura lieu vers la fin de juillet ou dans les premiers jours d'août.

Le Victor-Emmanuel est encore une fois délaissé. Il a fléchi de 545 à 535.

Les chemins de fer romains se sont négociés de 573 à 565; les Lombards, de 625 à 628 75; les Saragosse de 477 50 à 480; les François-Joseph, de 477 50 à 480; les russes, de 517 50 à 515.

Le Crédit mobilier, qui avait repris à 1,195, est tombé rapidement à 1,167 50. On a acheté beaucoup de primes dont 20 pour relever les cours de cette valeur, mais elle était très-offerte à la fin de la bourse d'hier.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 18 jusqu'à celle du 25 juin :

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 68 40 à 68 80. elle est restée à 68 40; elle a varié à terme de 68 75 à 69 05, elle est restée à 68 45.

Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 92 à 91 45, il est resté à 92.

La Banque s'est tenue de 4,575 à 4,600.

Le Crédit mobilier a monté de 1,172 50 à 1,195, il est resté à 1,167 50.

Les actions d'Orléans ont monté de 1,480 à 1,495, elles ont formé à 1,477 50.

Le Nord a monté de 982 50 à 992 50, il est resté à 987 50.

L'Est ancien a monté de 730 à 740, il est resté à 737 50. L'Est nouveau a varié de 705 à 722 50, il a fermé à 720.

Lyon a monté de 1,492 50 à 1,520, il est resté à 1,505.

La Méditerranée a monté de 1,930 à 1,960, elle a fermé à 1,940.

Le Midi a monté de 770 à 775, il est resté à 745.

L'Ouest a monté de 777 50 à 785, il est resté à 777 50.

Les Ardennes ont fléchi de 535 à 527 50.

Le Grand-Central a varié de 630 à 627 50, il est resté à 627 50.

Genève a monté de 740 à 750, il est resté à 742 50.

Saint-Rambert a varié de 600 à 605, il est resté à 600.

Béziers a fléchi de 507 50 à 500, il est resté à 505.

Le Victor-Emmanuel a fléchi de 545 à 535, il est resté à 535.

Les Autrichiens ont monté de 637 50 à 660, ils ont fermé à 650.

Les Lombards ont monté de 625 à 628 75.

Les François-Joseph ont monté de 483 75 à 487 50.

Les Saragosse, de 477 50 à 480.

Les Romains ont fléchi de 575 à 550.

Les Russes ont fléchi de 517 50 à 515.

Samedi. — La rente était assez ferme, mais l'approche des élections paralysait les affaires. Les chemins de fer ont éprouvé peu de variations. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 68 40 à 68 80, et à terme de 68 70 à 68 65; le 4 1/2 0/0, de 92 à 91 90. La Banque s'est tenue à 4,600; le Crédit mobilier, de 1,157 50 à 1,167 50; l'Orléans, de 1,477 50 à 1,475; le Nord, de 987 50 à 982 50; l'Est ancien, de 732 50 à 735; l'Est nouveau, de 717 50 à 720; Lyon, de 1,495 à 1,492 50; la Méditerranée, de 1,925 à 1,930; le Midi, de 765 à 771 25; l'Ouest, de 775 à 777 50; le Grand-Central, de 630 à 628 75; le Genève, de 740 à 743 75. Saint-Rambert s'est tenu à 602 50; Béziers, à 507 50; les Autrichiens, de 635 à 638 75; le Victor-Emmanuel, de 632 50 à 635; les Lombards, à 627 50; les François-Joseph, de 487 50 à 485; les Romains, de 573 75 à 572 50; les Saragosse, à 482 50.

Lundi. — Les cours tendaient à la hausse sur la rente, et le marché de chemins de fer s'est amélioré sensiblement. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 25 c. à 68 65, et à terme de 10 c. à 68 75; le 4 1/2 0/0, de 05 à 91 95. La Banque a fléchi de 25 à 4,575. Le Crédit mobilier a monté de 10 à 1,177 50; l'Orléans, de 10 à 1,485; le Nord de 5 à 987 50; Lyon, de 7 50 à 1,500. La Méditerranée a fléchi de 2 50 à 1,927 50. L'Est ancien s'est tenu à 735; l'Est nouveau, à 720. Le Midi a monté de 2 50 à 775. L'Ouest s'est tenu à 777 50; le Grand-Central, à 628 75; Genève, à 743 75; Saint-Rambert, à 602 50; Béziers, à 507 50; les Ardennes, à 530; le Victor-Emmanuel, à 535. Les Autrichiens ont monté de 11 25 à 646 25; les Lombards, de 1 25 à 628 75; les François-Joseph, de 2 50 à 487 50. Les Romains ont fléchi de 7 50 à 565; les Saragosse, de 2 50 à 480.

Mardi. — Les cours étaient très-offert au commencement de la bourse, mais ils se sont relevés rapidement à partir de deux heures. Les chemins de fer étaient très-fermes. Le 3 0/0 a varié au comptant de 68 45 à 68 50, et à terme de 68 40 à 68 70. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 05 à 4 90. La Banque a repris de 25 à 4,575. Le Mobilier a varié de 1,162 50 à 1,172 50; l'Orléans, de 1,475 à 1,487 50; le Nord, de 980 à 982 50; l'Est ancien, de 728 75 à 732 50; l'Est nouveau, de 720 à 717 50; Lyon, de 1,487 50 à 1,505; la Méditerranée, de 1,920 à 1,940; le Midi, de 765 à 772 50; l'Ouest, de 775 à 777 50; le Grand-Central, de 627 50 à 628 75; St-Rambert, de 600 à 605; Béziers, de 500 à 505; les Autrichiens, de 647 50 à 650; l'Emmanuel, de 535 à 537 50; les Lombards; de 627 50 à 625; les François-Joseph, de 487 50 à 487 50 à 485; les Russes, de 515 à 517 50; les Saragosse, de 475 à 477 50; les Romains, de 570 à 565.

Mercredi. — Les premiers cours étaient en forte hausse, mais ils n'ont pas pu se soutenir. Toutes les valeurs étaient offertes de nouveau à la clôture. Le 3 0/0 a monté au comptant de 30 c. à 68 80 il a varié à terme de 69 05 à 68 90. Le 4 1/2 a fléchi de 45 c. à 91 45. La Banque s'est tenue à 4,600. Le Mobilier a monté de 20 fr. à 1,192 50. L'Orléans a varié de 1,495 à 1,487 50; le Nord, de 992 50 à 990; l'Est ancien, de 735 à 740; l'Est nouveau, de 720 à 721 25; Lyon, de 1,507 50 à 1,520; la Méditerranée, de 1,960 à 1,955; le Midi, de 767 50 à 775; l'Ouest, de 775 à 780; le Grand-Central, de 630 à 628 75; Genève, de 745 à 750; Béziers, de 502 50 à 503 75; les Autrichiens, de 652 50 à 658 75; le Victor-Emmanuel, de 537 50 à 540; les Lombards de 627 50 à 625; le François Joseph, de 482 50 à 490; les Romains, de 560 à 575; les Russes, de 516 25 à 517 50.

Jeudi. — Malgré la réduction de 1/2 0/0 sur le taux de l'escompte de la Banque, les cours ont éprouvé une baisse rapide. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 40 c. à 68 40, et à terme de 45 c. à 68 45. Le 4 1/2 0/0 a monté de 55 c. à 92. Le Crédit mobilier a fléchi de 25 c. à 1,172 50; l'Orléans, de 10 fr. à 1,487 50; le Nord, de 2 50 à 987 50; l'Est ancien, de 2 50 à 737 50; l'Est nouveau, de 1 25 à 720; Lyon, de 20 à 1,500; la Méditerranée, de 45 à 1,940; le Midi, de 30 à 745; l'Ouest, de 2 50 à 777 50; Genève, de 7 50 à 742 50; le Saint-Rambert, de 5 à 600; les Ardennes, de 5 à 525; les Autrichiens, de 8 75 à 650; les Romains, de 25 à 560; les Russes, de 1 25 à 515; le François-Joseph, de 1 25 à 487 50. Les Lombards ont monté de 3 75 à 628 75.

Vendredi. — La bourse a encore été très-mauvaise. Toutes les valeurs sont restées en baisse, et les affaires ont été fort difficiles. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 30 c. à 68 10, et à terme de 25 c. à 68 20; le 4 1/2 0/0, de 50 c. à 91 50. Les actions estampillées de la Banque ont été cotées à 2,770. Le Crédit mobilier a fléchi de 5 à 1,162 50; Orléans, de 2 50 à 1,475; le Nord, de 5 à 982 50; l'Est ancien, de 7 50 à 730; l'Est nouveau, de 10 à 710; Lyon, de 2 50 à 1,497 50; la Méditerranée, de 7 50 à 1,932 50; le Midi, de 5 à 740; l'Ouest, de 5 à 772 50; Genève, de 5 à 737 50; Béziers, de 10 à 490; les Autrichiens, de 7 50 à 642 50; le Victor-Emmanuel, de 2 50 à 532 50; les Lombards, de 1 25 à 627 50. Les Romains ont varié de 560 à 550; les Saragosse, de 478 75 à 480; les François-Joseph, de 487 50 à 490.

LATOUR.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	ANCIENNE ou NOUVELLE	NOMBRE DE PARTS OU ACTIONS	VALEUR NOMINALE DES ACTIONS	VERSEMENTS EFFECTUÉS	DERNIERS INTÉRÊTS OU DIVIDENDES PAYÉS	ÉPOQUE DE PAIEMENT DES REVENUS	DERNIER COURS CONNU
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer.	C	180.000	500	tout.	71 40	janv. et juil.	415 ••
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	24.000	(1) 500	tout	55 ••	janv. juil.	830 ••
Omnibus des chemins de fer.	C	3 200	300	id.	21 ••	février....	175 ••
Omnibus de Londres........	C	250 000	100	id	17 50	....	88 75
Comp. imp. des voitures de Paris	A	400.000	100	id	1 05	mars.....	71 25
Gondoles parisiennes	C	1 750	80	id	0 50	févr. août	100 ••
Omnibus de Lyon............	C	••	102	tout.	•• ••	•	50 ••
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital	A	60 120	1 000	tout	50 ••	avril oct	1120 ••
— act. de jouiss...	A	68.000	1/68000	id.	8 30	1er juin..	27 50
Bourgogne, action de capital..	A	21 [illegible]	1 000	id.	50 ••	avril, oct	12.. ••
— action de jouiss...	A	27.200	1/27200		12 50	1er juin...	165 ••
Arles à Bouc., act. de capital	A	6 000	1 000		50 ••	avril, oct.	92.. ••
Trois canaux, act. de capital	A	17 500	1 000	id	50 ••	id....	11.0 ••
Rhône à l'Rhin...	A	13.000	1/1000	id	14 ••	août.....	•• ••
Aire à la Bassée....	A	600	5 000	id	400 ••	févr. août	•• ••
Sambre à l'Oise	A	14.500	1 000	id.	70 ••	....	100 ••
Scarpe inférieure	C	2.000	1 000	id.	113 ••	....	1300 ••
Sambre française canalisée	A	6 000	1.000	id	116 25	....	13.0 ••
Canalisation de l'Ebre...	A	64.000	400	id	4 0.0	....	•• ••
Compagnie générale des Eaux.	A	80 000	250	1.5	4 0.0	....	215 ••
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille........	C	10000 part	1/10000	150	4 0.0	avril, oct	171 2.
Pont, gare et port de Grenelle.	A	7 000	1 000	id.	10 ••	....	•• ••
Pont de Rouen....	A	600	1 000	id	14 ••	févr. juill	•• ••
Ponts réunis........	C	3,0.0	1 000	id	51.20.0	....	•• ••
Nouveaux Ponts réunis	C	4 000	1.000	id	51 4 0.0	....	•• ••
NAVIGATION.							
Marin, Léon Gay et Cie..	C	40 000	500	400	11 50	janv. juill	530 ••
Compagnie franco-amér. Est	C	••	500	tout.	154 21	juin, déc	3.. ••
Messageries Imp. Serv. marit.	A	48.600	500	tout.	50 ••	janv., juill	8.. ••
Cie cent. de transp. et de tine	C	8 400	250	id	0 ••	......	50 ••
Compagnie générale maritime	A	100 000	500	150	•• ••	janv. juill	400 ••
Marc Fraissinet père et fils ..	C	••	500	id	•• ••	•	400 ••
Arnaud Touache fr. et Cie ..	C	••	500	id	•• ••	•	280 ••
Armements marit. Barbey et Cie	C	••	500	tout	16 0.0	•	•• ••
CHARBONNAGES, ASPHALTES							
Portes et Sénéchas (Gard) ..	C	24000 parts	300	tout	15 ••	avril oct.	305 ••
Centre-du-Flénu............	Civ	1.740	1 000	id.	20 •	....	245 ••
Pont-de-Loup-Sud	Civ	2.500	1 000	id.	30 ••	avril	600 ••
Monceaux-Saint-Etienne	Civ.	2 800	500	id.	•• ••	....	•• ••
Blanzy....................	C	30 000	500	id.	35 ••	févr. août	735 ••
Azincourt..................	A	1 500	1/1500	id.	150 ••	....	1450 •
Chazotte..................	A	3 550	1/3550	id	05 ••	....	780 ••
Layon-et-Loire..............	A	1 850	1/1850	id	•• ••	....	400 ••
Loire (quatre groupes).......	A	80 000	1/80000	id.	58 ••	avril oct.	605 ••
Loire.....................	A	80 000	1/80000	id.	12 ••	id....	138 75
St-Etienne..................	A	80 000	1/80 000	id.	8 50	id.....	131 25
Mont-Rambert...............	A	80.000	1/80000	id.	10 ••	id....	150 ••
Rive-de-Gier	A	80 000	1/80000	id.	27 50	id....	290 ••
Mayenne et Sarthe........	A	13.200	1/13 200	id	34 ••	....	625 ••
Grand'Combe	A	21 000	1/21000	id	60 ••	janv. juill	1000 ••
Haute-Loire (anc. Société). ..	Civ.	3 200	500	id	•• ••	avril oct..	300 ••
Carmaux-Toulouse	C	118.100	150	id.	10 ••	janv. juill	130 ••
Epinac	A	2 400	1/2400	id.	100 ••	....	•• ••
Houillères réunies-s-Quaregnon	A	6.720	250	id	•• ••	....	150 ••
Charbonnages belges........	A	30 000	500	id	30 ••	....	460 ••
Compagnie générale Asphalte	C	8 000	500	id	•• ••	....	•• ••
Bastennes	C	10 0.0	100	id	5 0.0	15 janv. juil.	100 ••
Loire, obligations anciennes ..	•	4.100	1 250	id.	50 ••	....	1070 ••
— — nouvelles..	•	18 0.0	1 250	id	50 ••	févr. août	950 ••
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne........ zinc.	A	90 000	80	tout.	25 ••	mai, nov.	390 ••
Nouvelle-Montagne.... zinc	A	3 000	1 000	id	100 ••	....	1050 ••
Stolberg et Wesphalie, priv. zinc	A	40.000	375	id	5 0.0	octobre ..	350 ••
— non priv. zinc	A	40.000	375	id	•• ••	id....	85 ••
Corphalie .... zinc	A	5.500	1.000	id.	70 ••	....	1032 50
Bleyberg-ès Montzen.... zinc	A	5.500	500	id	•• •	1er juin..	•• ••
Eschweiler, priv.... ..... zinc	A	8 500	375	id	5 0.0	janv. av.	•• ••
— non priv .... zinc.	A	6 500	375	id	•• ••	id.......	•• ••
Silésie............... zinc	A	50 000	375	id.	8 42	mai, nov..	242 50
Mouzaïa (Algérie)...... cuivre	C	60 000	100	id.	1 50	août	30 ••
Tenez (Algérie).... ... cuivre.	C	25 000	100	id	•• ••	....	40 ••
Pontgibaud. ...plomb, argentif.	A	10.000	1/10000	id.	25 ••	....	910 ••
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Cie..........	C	11.000	50	tout	47 20	sept. mars.	550 ••
Espinasse..............	C	40.000	250	id.	•• ••	avril, oct.	•• ••
Cerente...............	C	75.000	100	80	1 75	....	35 ••
Chamerroy..............	C	2.000	500	id	56 ••	juin déc.	750 ••
Gandelot,...............	C	2.300	215	d.	35 ••	....	•• ••
Christofle..............	C	4 000	500	d	75 ••	....	•• ••

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr

DÉNOMINATION.	ANCIENNE ou NOUVELLE	NOMBRE DE PARTS OU ACTIONS	VALEUR NOMINALE DES ACTIONS	VERSEMENTS EFFECTUÉS	DERNIERS INTÉRÊTS OU DIVIDENDES PAYÉS	ÉPOQUE DE PAIEMENT DES REVENUS	DERNIER COURS CONNU
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)	C	28 000	500	tout.	60 ••	déc. juin	925 ••
Loire et Ardèche	A	4 000	1/4000	id.	300 ••	....	4120 ••
Alais Gard........	A	••	5.000	id.	•• ••	•	1060 ••
Decazeville (Aveyron)......	A	2,400	3.000	id	200 ••	juin, déc.	2600 ••
Vézin (Gard)	A	18 000	1/18000	id.	•• ••	....	550 ••
Basse-Indre	C	5 000	500	id.	94 ••	avril, oct.	740 ••
Chatillon et Commentry.......	C	50.000	500	id.	40 ••	mars, sep.	315 ••
Maubeuge (Nord).........	A	6.000	1/6000	id.	•• ••	....	450 ••
Fourchambault	C	50 000	1/50000	id.	30 ••	....	500 ••
Marine et des Chemins de fer.	C	54.000	1/54000	id.	40 ••	mai, nov.	677 50
Horme	C	10 000	1/10000	id	•• ••	....	510 ••
Côte-d'Or	C	6 000	500	•	•• ••	....	500 ••
Franche-Comté	C	6 000	500	•	•• ••	....	440 ••
Méditerranée (forges et chant.)	A	••	400	tout.	•• ••	••	835 ••
Espérance (Belgique).......	C	4 000	1 000	id.	100 ••	janv. juill.	1 215 ••
Monceau-sur-Sambre (Belgique)	A	10 000	500	id	62 50	avril, oct.	675 ••
Providence (Belgique)......	A	5 000	1.000	id.	150 ••	....	1 530 ••
Prusse métallurgique........	A	60 000	375	5	10 •	janv. juill	150 ••
Sambre (Belgique)	A	10 000	500	id.	•• ••	....	•• ••
Sclessin	C	11 000	1 000	id.	50 ••	•	1.... ••
Ougrée (Belgique)	A	12 000	1/12000	id	10 ••	....	610 ••
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)	C	24000 part	1/24000	tout.	6 ••	avril oct	• ••
Paris (éclairage et chauffage)..	A	110.000	1 500	id.	40 ••	....	835 ••
Nord (Batignolles)	C	8 000	500	id.	60 ••	avril, oct	500 ••
Est (Vincennes)	C	4 000	500	id.	60 ••	....	•• ••
Versailles........	C	1 200	500	id	35 ••	mars sept	700 ••
Wazemmes	C	2 400	440	id.	7 50	1er octobre.	175 ••
Amiens	C	1 300	500	id.	35 ••	janv. juill	440 ••
Comp. centrale, Lebon (3 villes)	C	15 000	500	id	25 40	janv. juill.	515 ••
Union des Gaz	C	40 000	250	id	30 ••	janvier.	125 ••
FILATURES.							
Halberly (Amiens)	A	8 000	500	tout	41 ••	septembre	645 ••
Coton	C	40 000	500	id	49 50	janv. juill	500 ••
Fredin Comp. continentale ..	C	7.400	500	id	20 ••	....	•• ••
Lumière	C	1 400	500	id	35 84	....	550 ••
Pont-Remy	A	5 000	1/5000	id	31 ••	30 avril .	425 ••
La Foudre rouennaise.	C	10 000	250	125	•• ••	janv. juill	•• ••
DIVERS							
Journaux réunis, Constitutionnel et Pays, journal de l'Empire	C	6 000	500	tout.	62 ••	janv. juill	500 ••
Glaces de Saint-Gobain........	A	1 152	1/1152	id.	•• ••	....	33 000 ••
Glaces de Montluçon.	C	24 000	500	id.	•• ••	....	2.0 ••
Glaces d'Oignies...... Belgique.	A	10 000	1 000	id.	62 45	..... sept	1 220 ••
Glaces d'Aix-la-Chapelle Prusse	A	2 000	375	id	•• ••	avril, oct.	120 •
Palais de l'Industrie	A	120 000	100	id	3 50	....	77 50
Immeubles Rivoli	A	240 000	100	id.	5 40	janv. juill	96 75
Télégraphe sous-marin Manche.	C	100.000	25	id.	7 0.0	mars, sept	20 ••
— Méditerranée	C	30.000	250	id	• ••	....	110 ••
Cie gén. de Vidanges, Richer et Cie	C	28 000	500	id.	25 ••	....	140 ••
Sucreries, Raffineries de Scarpe	C	16 000	250	id	•• ••	....	•• ••
Substances alimres, Cholet et Cie.	C	40.000	100	id.	20 ••	....	77 50
ASSURANCES.							
Générale..................mar.	A	400	12 500	5000	• ••	avril	58 0/0 b
Sécurité............mar	A	300	5.000	1/5	• ••	....	32 0/0 b
Union des ports ....mar.	A	1.000	5.000	750	220 50	avril, ...	12 0/0 b
Indemnité ....mar	A	400	5.000	1000	•• ••	....	••
Lloyd français..........mar.	A	1.200	5.000	1/5	400 ••	février. ..	32 0/0 b
Océan ....mar	A	200	5.000	1000	• ••	....	2. 0/0 b
Chambre d'assurances...mar	A	600	5.000	1/5	• ••	février....	30 0/0 b
Mélusine..............mar.	A	400	5.400	1/5	• ••	mars.....	24 0/0 b
Vigie...............mar.	A	200	5.000	1000	620 ••	....	25 0/0 b
Sauvegarde..........mar	A	200	5.000	1000	250 ••	février. ...	15 0/0 b
Pilote ....mar	A	200	5.000	1000	52 ••	....	••
Comp. franç. de prêts. ..mar.	A	200	5 000	1000	127 50	février. ..	••
Phare maritime.........mar	A	200	5.000	1000	•• ••	....	••
Maritime ....mar	A	1 000	1.000	250	•• ••	....	••
Centrale ....mar	A	1 000	5.000	1000	200 ••	février. .	22 0/0 b
Réunion ....mar.	A	1 200	5.000	1000	•• ••	id.	20 0/0 b
Étoile..................mar	A	200	5.000	1000	131 65	févr. août	••
Générale ....inc.	C	400	5 000	tout.	•• ••	avril.	720 0/0 b
Phénix.................inc.	A	4.000	1 000	id.	200 ••	mai, nov.	330 0/0 b
Nationale..............inc.	A	2.000	5 000	1/5	• ••	mars. ...	100 0/0 b
Union ....inc.	A	2.000	5.000	1/5	400 ••	avril. ..	80 0/0 b
Soleil.................inc.	A	1 000	5 000	1/5	600 ••	id.. ...	125 0/0 b
France ....inc.	A	2 000	5 000	1/5	• ••	id.	45 0/0 b
Urbaine ....inc	A	1.000	5 000	1/5	100 ••	id, ...	119 0/0 b
Providence ....inc	A	2.000	2 500	500	100 ••	id..	85 ••
Aigle ....inc.	A	400	5 000	2000	•• ••	id....	25 0/0 b
Paternelle ....inc.	A	3.000	1 000	400	• ••	id.....	5 0/0 b
Confiance.................inc.	A	800	5.000	1000	•• ••	id.	7 1/2 0/0 b
Nord...................inc.	A	2 000	1.000	200	20 ••	id.	12 0/0 b
Générale..................vie	A	400	7.500	tout	3025 ••	t. les 3 ans	126 2/30 b
Nationale ....vie	A	3 000	5.000	1/5	900 ••	t. les 4 ans	26 0/0 b
Union ....vie.	A	2.000	5 000	1/6	620 ••	t. les 2 ans.	13 0/0 b
Phénix ....vie.	A	800	5.000	1000	150 ••	id..	3 0/0 b
Paternelle ....vie.	A	8.000	500	100	• ••	avril.	40 0/0 b
Conservateur...........vie	A	1 000	1 000	500	•• ••	....	•
Impériale ....vie.	A	1 000	500	250	•• ••	....	•
Générale ....grêle		2.000	5 000	1000	• ••	avril.	8 0/0 b

(1) Valeur d'émission 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. — ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. — COURS DU 20 AU 26 JUIN

Longueur kil.	Longueur total	[illegible]	Nombre des actions	[illegible]	[illegible]	Revenu de chaque act. dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 20 Compt.	Samedi 20 Terme	Lundi 22 Compt.	Lundi 22 Terme	Mardi 23 Compt.	Mardi 23 Terme	Mercredi 24 Compt.	Mercredi 24 Terme	Jeudi 25 Compt.	Jeudi 25 Terme	Vendredi 26 Compt.	Vendredi 26 Terme
765	791	99	100,000	400	tout	8 fr pour 185.	juillet 1856	Nord	9.0 .	9 2 50	951 75	947 50	950 ..	952 50	95. .	950 ..	947 5	947 50	952 50	.2 5
95.	10 1	99	200 000	500	tout	11 fr. pour 185.	avril 1857	Ouest	772 50	. ..	775 ..	777 50	775 ..	771 5	771 ..	.. ..	772 50	777 50	775 ..	772 50
1134	1774	99	100,000	500	tout	4 fr. pour 185.	avril 1857	Orléans	1.7. ..	1175 ..	1475 .	1185 ..	1480 ..	1187 5	1187 50	1187 ..	1183 50	11 7 50	1177 50	1175 ..
1270	1892	99	250,000	500	tout	4 fr. pour 18..	mai 1857	Est	720 ..	720 ..	728 50	72. ..	717 50	717 50	7.. 7.	721 2.	720 ..	. .	735 ..	735 ..
791	1...	99	285,000	400	tout	4 fr. pour 185.	juillet 1856	Paris à Lyon	1.90 ..	1492 50	1497 50	1.09 ..	1505 .	1505 ..	1... ..	15.. ..	15.. ..	1510 ..	1510 ..	1497 5
175	331	99	90,000	500	47	5 0/0	juillet 1857	Lyon à Genève	740 ..	743 7.	. .	. .	735 ..	. .	. ..	. ..	745 ..	742 5	. .	. .
54	824	99	90,000	500	tout	17 fr. pour 185.	mai 1857	Lyon à la Méditerr.	9.0 .	. ..	1925 ..	1927 5	19.2 50	1930 ..	1927 50	1935 .	1915 ..	19.. .	1935 ..	1932 50
113	8.0	99	134,000	500	400	10 fr	juillet 1856	Midi	7.0 ..	771 2.	772 50	75 .	771 2	772 ..	775 .	75 ..	760 ..	763 ..	765 ..	.60 ..
.	.	.	30 3..	500	50	.	juillet 1856	Midi nouvelles	. .	. ..	775 ..	. .	. ..	. .	777 5.	772 .0	. ..	. ..	.60 ..	. ..
52	52	99	15 000	400	400		.	Bordeaux à la Teste	. ..	. .	610 ..	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..	. .	. ..	. .
115	115	99	221,000	400	400	4 0/0.	juillet 1856	Grand-Central	630 ..	6 8 7	630 .	631 7	631 ..	631 7	634 75	631 7	6.. 7	. ..	628 7.	. ..
58	9.	99	5.,000	400	4.	5 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Gren.	602 50	. ..	60. .	6 2 5	605 ..	605 ..	605 ..	. ..	605 ..	. ..	6 0 .	. ..
.	54	9.	46,000	500	tout	5 0/0	avril	Bességes à Alais	510 ..	. ..	5.7 ..	. .	5 5 .	505 .	505 .	503 7	500 .	. ..	505 ..	490 ..
.	140	99	42,000	500	3.	1 fr. 25	janvier 1856	Ardennes et Oise	515 ..	. ..	5 0 ..	. ..	520 .	. .	520 ..	. ..	527 50	. ..	5.7 5.	. ..
1077	1176	99	400,000	500	32	1 fr. 90	juillet 1856	Chemins autrichiens	637 50	639 7	6.0 ..	646 2	647 50	650 ..	647 50	628 75	650 ..	653 ..	642 50	648 ..
.	1112	99	120,000	500	1	4 1/2 00	.	François-Joseph	495 ..	. ..	4.7 5.	. ..	495 ..	. ..	4.. 75	. ..	4.7 50	. ..	420 ..	. ..
6.2	1074	99	.1,5..	500	1.		.	Lombardo-Vénitiens	627 50	. ..	624 7.	. ..	625 .	. ..	625 ..	. ..	6.8 7.	. .	627 50	. ..
278	...	99	230,000	500	15	.	janvier 1857	Saragosse	482 50	. .	490 ..	. ..	477 5.	. .	480 ..	. ..	480 ..	. ..	480 ..	. .
.	619	9	17.,0..	.	15	5 0/0	.	Romains	572 50	. ..	6.. .	. ..	565 ..	. ..	575 ..	. .	5.0 ..	. 7	560 ..	. ..
.	85	99	10. 0..	500	2.1	1 1/2	décemb. 18..	Victor-Emmanuel	540 .	535 ..	537 50	533 .	. ..	. ..	5.. ..	. ..	5.5 ..	. ..	535 ..	532 50
14	2.6	99	12,000	4..	400	.0/0	juillet 18.6	Central suisse	490 .	. ..	4.5 ..	. ..	497 50	. ..	. .	. ..	471 2	. ..	. ..	. ..
44	22	99	30 000	500	25	.	.. 18..	Ouest suisse	. .	. ..	4.0 .	. ..	470 ..	. ..	472 50	. ..	. ..	. ..	465 ..	. ..
141	1.2	.	57 365	500	1.	5 0/0	10 janvier	Nord-Est suisse	. .	. ..	. ..	. ..	. ..	. .	. ..	. ..	505 ..	. ..	505 ..	. ..
1.	11	99	7,05.	2.	2.	5 0/0	1 avril, 15 avr	Tarragone à Reus	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'Oblig.	Durée de l'amortis.	Prix d'émis.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	20	22	23	24	25	26
1851-52-4	375 000	75 ans	33.	tout.	400	avril.	15 ..	janvier juillet.	Nord	282 50	282 50	283 75	281 25	282 50	283 25
1854.	2 3..	18 —	335	tout.	500	D°	2. ..	avril	Nord-Boulogne						
.	17,418	9. —	.	tout.	182 50	.	10.6° 1/3	janvier juillet	Nord-Charleroy	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..	. .
1852.	8. 000	50 —	1 0..	tout.	1,250	avril.	50 ..	avril octobre.	Paris à Lyon	980 ..	980 ..	980 .	980 ..	. ..	980 ..
1855.	110,000	99 —	290	tout.	500	avril	15 ..	D°	D° (nouvelles)	273 7	271 75	275 ..	275 .	273 75	2.5 ..
1852	130 000	99 —	500	tout.	625	D°	25 ..	D°	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	. ..	490 ..	49. .	. ..	490 ..	490 .
1853	1.2,330	99 —	280	tout.	500	D°	15 ..	janvier juillet.	D° Nouvelles 3 0/0	280 ..	280 .	282 5	285 ..	285 ..	. ..
1852.	265 02.	9. —	500	tout.	650	avril.	25 ..	juin décembre.	Est	. ..	453 75	462 50	455 ..	4.. 75	478 50
1854.	116 000	94 —	270	210	500	mars.	15 ..	janvier juillet.	D° (nouvelles)	268 25	266 25	268 2	267 50	267 50	267 50
.	2 775	47 —	.	tout.	1 250	.	50 ..	avril octobre.	Strasbourg Bâle	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..
.	24 000	50 —	.	tout.	625	.	25 ..	janvier juillet	D°	. ..	. ..	467 50	4.. 5.	461 50	. ..
1855.	600,000	9. —	280	tout	500	mai	15 ..	D°	Ouest nouvelles	275 ..	275 ..	275 .	2.5 .	275 ..	. ..
1842	. ...	47 —	1 125	tout.	1,250	décembre.	50 ..	D°	Paris à Orléans 1842	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..
1848	13 333	90 —	.	tout.	1,250	D°	50 ..	D°	D° (Nouvelles 1848)	. ..	. ..	. ..	940 ..	. .	. ..
1852	13.,000	97 —	.	tout.	500	.	15 ..	D°	D° 3 0/0	277 50	2.5 7.	278 75	277 50	278 75	28. ..
1853.	1.. ...	99 —	300	tout.	500	décembre.	15 ..	D°	Grand-Central	277 5	277 5	277 50	277 50	. ..	2 7 7
1855.	134,200	99 —	280	tout.	500	décembre.	15 ..	D°	D° (nouvelles)	275 ..	275 ..	272 .	273 7.	273 7.	.73 7.
1853.	102 614	99 —	500	tout.	625	D°	25 ..	D°	Rhône et Loire	. ..	. ..	. .	. ..	. ..	. ..
1853	63,643	99 —	300	tout.	500	D°	15 ..	D°	D° 3 0/0	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..
1855.	87,7..	99 —	285	tout.	500	D°	15 ..	D°	Lyon à Genève	280 ..	2 0 ..	. ..	280 ..	275 .	280 ..
1855	100 000	99 —	275	.	500	septembre.	15 ..	septembre mars	Autrichiens	. ..	275 ..	273 75	27. ..	275 .	. ..
1856.	100,5.0	99 —	28.	tout	500		15 ..	janv. juillet.	Midi	280 ..	. ..	278 75	280 .	280 .	280 ..
1856.	1.. 000	97 —	285	.	500		15 ..	janv. juillet.	Lyon-Bourbonnais	275 75	277 50	276 25	277 50	277 50	277 75
1854	4 2..	92 —	25.	.	500	5 janvier.	15 ..	1er avril 1er octobre	Tarragone à Reus	. ..	. ..	. ..	. ..	. .	. ..
1856	687	92 —	25.	.	500	.	15 ..	1er février 1er juillet	D°	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 19 au 25 juin 1857. Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.

Noms des lignes	19	20	22	23	24	25
Nord	9.2 50 à 9.. 75	9.. .. à 97. 7.	9.. . à 9 2 50	9.. .. à .12 50	900 .. à 9.. .	9.2 50 à 9.. ..
Est	7.5 .. à 728 75	722 50 à 728 75	72. .. à 725 ..	720 .. à 725 ..	725 .. à 7.1 25	72. 50 à 7.9 .5
Est nouvelles	710 .. à 725 ..	710 .. à 715 ..	715 .. à 7 2 50	7.5 .. à 712 50	710 .. à 715 .	710 .. à 725 ..
Orléans	1425 .. à 14.5 ..	1425 .. à 1435 ..	1425 .. à 1475 ..	1425 .. à 14.5 ..	1425 .. à 14.. ..	1.2. .. à 1500 ..
Lyon	1465 .. à 1475 75	1465 .. à 147. ..	14. .. à 147. ..	14.. .. à 1470 ..	1465 .. à 1500 ..	1.65 .. à 14.0 ..

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination	Samedi 20 Comptant	Samedi 20 Terme	Lundi 22 Comptant	Lundi 22 Terme	Mardi 23 Comptant	Mardi 23 Terme	Mercredi 24 Comptant	Mercredi 24 Terme	Jeudi 25 Comptant	Jeudi 25 Terme	Vendredi 26 Comptant	Vendredi 26 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0	68 40	68 65	68 65	68 75	68 50	68 70	68 80	68 90	68 40	68 65	68 80	68 9.
Rentes 4 1/2 0/0	92 60	.. ..	92 9.	.. ..	.1 90	.. ..	92 45	.. ..	91 ..	.. ..	91 50	.. ..
Banque de France, jouiss., juillet 1856	40.. ..	. .	4575 ..	. .	4.0. ..	. .	4400 ..	. .	. ..	. .	. ..	. .
Comptoir national d'escompte, jouiss. janvier 1856	675 ..	. .	700 ..	. .	6.5 ..	. .	. ..	. .	70. ..	. .	. ..	. ..
Crédit foncier de France. 250 fr., payés, jouiss. juillet	. ..	. ..	575 .	. ..	. ..	. ..	. ..	. .	5.0 ..	. ..	.8. ..	. ..
— Oblig. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre	. ..	. .	. ..	. .	430 ..	. .	430 ..	. .	43. 6.	. .	4.0 ..	. .
— Oblig. 500 fr., 3 0/0 d° d°	415 ..	. .	. ..	. .	4.5 ..	. .	. ..	. .	. ..	. .	405 ..	. .
— 1/10 d'Oblig. 4 0/0 d° d°	90 .	. .	.. ..	. .	90 ..	. .	87 50	. .	87 50	. .	90 ..	. .
— 1/10 d'Oblig. 3 0/0 d° d°	80 ..	. .	.. ..	. .	81 ..	. .	.. ..	. .	80 ..	. .	80 ..	. .
— Promesses d'Oblig. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouis. mai	920 .	. .	. ..	. .	910 .	. .	. ..	. .	. .	. .	915 ..	. .
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1856	1185 ..	1167 50	1180 ..	1177 50	1172 50	1172 50	1180 ..	1180 50	1165 ..	1167 50	1180 ..	1182 50
Ville de Paris, obligations 1852, jouiss. juillet 1856	1070 ..	. .	1 68 ..	. .	1070 ..	. .	1070 ..	. .	. ..	. .	10.0 ..	. .
d° d° 1855, tout payé jouiss. mars 1857	357 50	. .	357 50	. .	360 ..	. .	358 75	. .	357 50	. .	. ..	. ..
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	93 3/8	. .	93 1/4	. .	93 1/4	. .	93 1/4	. .	93 1/4	. .	93 3/8	. .
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1856	.. ./.	. .	.. ./.	. .	99 ./.	. .	99 ./.	. .	99 3/4	. .	99 3/4	. .
Piémontais. 5 0/0 jouiss. juin 1856	91 25	. .	91 25	. .	91 ..	. .	91 25	. .	.. ..	. .	91 2.	. .
— 3 0/0 jouiss., juillet 1856	55 ..	. .	55 ..	. .	.. ..	. .	55 ..	. .	.. ..	. .	55 ..	. .
Autrichien. 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1856	91 1/4	. .	91 1/2	. .	91 1/4	. .	91 ./.	. .	.. ./.	. .	91 1/2	. .
Emprunt Romain, jouiss., juin 1856	87 1/4	. .	87 1/2	. .	87 1/4	. .	87 1/2	. .	87 1/2	. .	87 ./.	. .
Espagne différ. convert. jouiss., juillet	.. ./.	. .	.. ./.	. .	.. ./.	. .	.. ./.	. .	.. ./.	. .	.. ./.	. .
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1856	42 1/2	. .	.. ./.	. .	.. ./.	. .	42 1/2	. .	.. ./.	. .	.. ./.	. .
d° intérieure — d°	38 1/4	. .	38 1/4	. .	.. ./.	. .	38 3/4	. .	38 1/4	. .	38 1/4	. .

Paris. — Imprimerie centrale de Napoléon Chaix et Cie, rue Bergère, 20

Le Directeur, C. Devina.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

N° 878 — 16e ANNÉE. — N° 27 — SAMEDI, 4 JUILLET 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

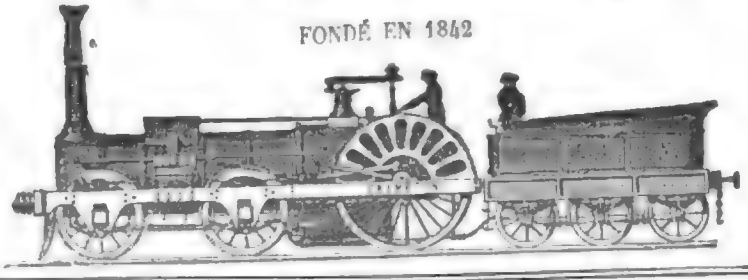
PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris.. ..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger ..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 2fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DANIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, 1, Norfolk street, Strand, and 1, Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Le Conseil de gérance de la Caisse générale des chemins de fer prévient les actionnaires qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le jeudi 10 septembre prochain, à huit heures du soir, rue de Richelieu, 99, conformément à l'article 37 des statuts.

Cette assemblée a pour but de recevoir communication de la démission de M. J. Mirès, l'un des membres du Conseil de gérance, et de prendre, s'il y a lieu, toutes mesures conformes à l'art. 44 des statuts.

Aux termes de l'art. 35 des statuts, l'assemblée extraordinaire doit être composée des deux cents plus forts actionnaires qui se seront fait inscrire sur le registre de la Société, en déposant leurs actions dans la Caisse sociale, dans les deux mois qui précèdent la confection de la liste, laquelle doit être arrêtée, par le conseil de gérance, un mois avant le jour fixé pour la convocation.

En conséquence, ceux de MM. les actionnaires qui désirent faire partie de l'assemblée générale, sont invités à se faire inscrire et à déposer leurs titres avant le lundi 10 août prochain, tous les jours, de dix heures à quatre heures, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99.

MM. les actionnaires dont les titres sont *déposés* dans la caisse de la Société qui désirent assister à l'assemblée convoquée pour le 10 septembre, sont invités à se faire inscrire, *avant le* 10 *août*, sur le registre ouvert au siége social.

Passé ce délai, leur inscription ne pourra plus être admise.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Paiement semestriel des intérêts.

MM. les porteurs d'actions sont invités à déposer leurs coupons contre récépissé, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99, avant le 1er juillet, afin de prévenir tout retard dans le paiement des intérêts, qui doit avoir lieu à partir du 1er juillet, à raison de 12 50 par action.

Les caisses sont ouvertes de 10 à 3 heures.

J. MIRÈS ET Cie.

SOCIÉTÉ DES JOURNAUX RÉUNIS.

LE CONSTITUTIONNEL *et* LE PAYS, *Journal de l'Empire.*

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon d'intérêt de 12 50 du 1er semestre de 1857 sera payé, à partir du 1er juillet, à la Caisse générale des chemins de fer, chez MM. J. Mirès et Cie, 99, rue de Richelieu, de 10 à 3 heures.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 705. — Tableau des variations, 707. — Chemin de Creil à Beauvais, 707. — Chemin de fer de Paris à Lyon et de Paris à la Méditerranée, 707. — Chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble, 708. — Chemin de fer des Ardennes et de l'Oise, 708. — Chemin de fer du Nord, 708. — Chemins de fer d'Orléans, de Lyon et de la Méditerranée, 707. — Chemin de fer Victor-Emmanuel, 709. — Chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, 709. — Chemin de fer lombardo-vénitien, 709. — Avis aux actionnaires, 709. — Bulletin des recettes, 710. — Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne. Rapport, 711. — Compagnie de l'hôtel et des immeubles de la rue de Rivoli. Rapport, 721. — Compagnie générale des Caisses d'escompte. Rapport, 722. — Chemin de fer d'Orléans. Décret et convention, 726. — Chemin de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée. Décret et cahier des charges, 726. — Chemin de fer du Nord. Décret et convention, 733. — Service maritime des Messageries impériales. Décret et convention, 734. — Palais de l'industrie. Loi relative au rachat par l'Etat, 736. — Forges, 736. — Recettes, 737, 738. — Annonces, 739, 740, 741. — Chronique de la bourse, 742. — Cours des valeurs industrielles, 743. — Tableau de la bourse, 744.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Le succès des élections, le temps si favorable à la récolte des céréales, la réduction du taux de l'escompte à la Banque de France, l'augmentation par la Banque du chiffre des avances, qui ont été portées à 60 0/0 sur rentes et à 40 0/0 sur valeurs de chemins de fer, enfin le calme et la sécurité politique dont nous jouissons, devaient faire présager que le crédit public recevrait une vive impulsion d'une situation si brillante; et il n'en a rien été. Au contraire, chaque fait nouveau, quelque favorable qu'il fût, a trouvé la place rebelle, et chaque jour la baisse fait de nouveaux progrès; dans les derniers jours du

Digitized by Google

mois surtout, la baisse a pris un caractère fâcheux par le découragement général qui s'est emparé des esprits.

Il serait vraiment déplorable pour tous les intérêts que cette situation se prolongeât et que le crédit public fût plus longtemps affecté. Le 3 0/0 à 67 fr. en pleine paix, avec une récolte abondante et une situation politique si heureuse qu'elle est presque sans exemple dans l'histoire, est un fait trop anormal pour qu'il puisse subsister longtemps, et nous ne doutons pas qu'avant peu il ne se fasse un sérieux changement, si l'ensemble général de la place se dégage de quelques difficultés présentes que nous allons essayer d'exposer.

La hausse n'est pas seulement un symptôme de confiance, elle est le résultat de l'espérance. La confiance décide les capitalistes à acheter comme emploi de fonds, l'espérance encourage les achats comme spéculation, c'est-à-dire par le crédit; la hausse est donc le produit de la confiance et de l'espérance: par la confiance, la hausse se fait lentement, au fur et à mesure que l'épargne se constitue; par l'espérance, le mouvement devient rapide et considérable.

Or, pour que l'espérance agisse sur l'esprit des spéculateurs, il faut qu'elle se présente sous une forme quelconque. Nous cherchons quelle nouvelle circonstance pourrait rendre à la spéculation les illusions qu'elle a eues pendant plusieurs années lorsque l'esprit d'association et d'entreprise était encouragé. Nous cherchons quelles mesures pourraient être prises qui rendraient à notre marché sa prépondérance passée; nous cherchons quelles sont les influences financières qui pourraient attirer et diriger le grand mouvement de capitaux qui avait fait de Paris le premier marché du monde. Enfin nous cherchons quelles sont les nouvelles affaires qui, en donnant aux capitaux et aux spéculateurs des espérances de bénéfices, pourraient rendre à notre marché la merveilleuse puissance qu'il a eue jusque dans les premiers mois de 1856.

Les influences financières nous paraissent impuissantes pour dominer et diriger le marché. Nous croyons bien que pendant une ou deux liquidations il est possible de soutenir les prix de la rente; mais faire la hausse et la maintenir nous paraît au-dessus des forces d'une puissance financière, que ce soit le Crédit mobilier ou le Syndicat des banquiers.

Quant aux affaires nouvelles françaises qui pourraient réveiller l'esprit d'entreprise ou de spéculation, nous n'en connaissons aucune, puisque désormais nulle concession de chemin de fer ne se fait en dehors des compagnies existantes. Il y a, il est vrai, les Paquebots transatlantiques; mais il ne faut pas oublier que cette affaire n'a été recherchée, en 1856, par le Syndicat des banquiers, que parce qu'à cette époque les actions des Messageries étaient à 1,600 fr. Depuis que ces actions sont tombées à 800 fr., et qu'on prévoit que le dividende pouvant descendre à 40 fr., le prix des actions pourra baisser à 600 fr., l'engouement pour les Paquebots transatlantiques s'est dissipé et nulle influence financière puissante n'en demande la concession.

Cependant, pour rendre un peu d'élasticité à notre marché, il faut évidemment quelque chose de nouveau; nous ne voyons rien qui puisse satisfaire ce besoin, que les entreprises étrangères de chemins de fer, qui offrent une sécurité complète, grâce à la garantie d'intérêt accordée par les gouvernements.

Les affaires étrangères ont deux caractères, l'un d'intérêt public, l'autre de spéculation; nous classons les chemins de fer dans la première catégorie et les crédits mobiliers dans la seconde: aussi, en traitant la question des affaires étrangères, nous maintenons la distinction que nous avons toujours établie entre les chemins de fer, qui représentent un grand intérêt général, et les sociétés purement financières, qui n'ont que la spéculation et le jeu pour raisons d'existence.

Pour les affaires qui ont ce dernier caractère, l'exclusion de la cote doit être absolue; mais quant aux actions de chemins de fer, qui représentent des entreprises favorables à tous les peuples de l'Europe, leur admission est non-seulement logique et judicieuse, puisqu'en définitive les influences financières ont attiré dans ces valeurs les capitaux français, mais en outre favorable à notre marché, puisqu'elles peuvent lui rendre sa prépondérance, en faisant de Paris le centre du mouvement des capitaux de l'Europe.

Mais, objectera-t-on, les actions des chemins de fer étrangers sont admises à la cote. Oui, mais seulement au comptant; et ce marché est si étroit que cette faveur leur est plutôt nuisible qu'utile. Pour que le marché prît une suffisante consistance, il faudrait que les négociations à terme fussent autorisées; et le moment pour cela serait propice, car le cours des actions des chemins étrangers est assez modéré pour que les capitaux français ne soient pas exposés en y entrant à subir les déceptions qu'ils ont éprouvées en achetant des Autrichiens à 900 fr., des Lombards-Vénitiens à 680 fr., des François-Joseph à 580 fr. et des Sarragosse à 575 fr. Dans ce moment le cours des chemins étrangers est tel qu'on n'aurait pas à craindre une absorption de ces valeurs par les capitaux français; tandis que si la cote à terme était accordée dans un moment où la situation générale serait plus favorable, les cours seraient par conséquent plus élevés; et les capitaux français, qui dans ce moment peuvent profiter des bas prix, seraient exposés à payer des primes au lieu d'en recevoir.

Il est tellement vrai qu'il faut au marché français quelque chose de nouveau pour réveiller l'esprit d'entreprise et de spéculation, que l'émission des actions nouvelles de Lyon et du Nord a donné aux affaires une certaine animation; les transactions sur ces chemins ont été très-actives: les actions nouvelles de Lyon, émises à 735 fr., sont montées à 890 fr., et les actions nouvelles du Nord, émises à 575 fr., sont montées à 690 fr.

La Compagnie des Ardennes émet aussi des actions nouvelles; cette émission a lieu au pair, et la Compagnie a trouvé un moyen ingénieux d'obliger les actionnaires de les prendre: elle leur fait verser 50 fr. qui complètent le paiement de 500 fr. sur les actions actuelles, et elle délivre en échange deux actions de 500 fr. libérées de 250 fr. Il est en effet certain que, dans ces conditions, la Compagnie des Ardennes est assurée du placement de ses actions. Le moyen est ingénieux; mais les actionnaires qui n'accepteraient pas la nouvelle obligation de payer 500 fr. pourront-ils négocier leurs actions, et y aura-t-il deux cotes, l'une pour des actions libérées à 250 fr., et l'autre pour des actions libérées à 500 fr.?

Le système des concessions de chemins de fer s'est bien profondément modifié en quinze années.

De la loi de 1842, qui mettait les 3/5es de la dépense à la charge de l'État, on en est arrivé en 1845 à imposer aux compagnies la dépense totale; plus tard, en 1852, les concessions avec subvention ont prévalu; ensuite les subventions ont disparu et ont été remplacées par les garanties d'intérêts; actuellement les concessions se font sans subvention et sans garantie d'intérêt, et les administrateurs sont si ardents à la poursuite des concessions et des extensions à tout prix, qu'ils ont besoin de *dissimuler* pour ainsi dire les émissions nouvelles et même en évitant dès l'abord tout versement immédiat.

Au point où l'on en est arrivé, on se demande quelles sera pour l'industrie des chemins de fer, naguère si florissants, les conséquences des nouvelles conditions d'existence qu'elle a si bénévolement acceptées. Mais nous laissons à l'avenir le soin de répondre à cette question.

La liquidation de la rente le 1er juillet a été marquée par une baisse très-forte: le 3 0/0 est tombé à 66 fr. 80 c. On avait pensé que pour cette liquidation des quantités considérables de titres seraient levées; mais on avait oublié que la plupart des Compagnies, qui avaient employé leurs fonds en reports, devaient en retirer une partie pour le paiement des intérêts et dividendes échus le 1er juillet. Dans cette catégorie le Crédit mobilier figure pour un paiement de 10,800,000 fr., à raison de 90 fr. par action pour son dividende. Il est évident qu'il n'y a pas eu compensation, et les rentes livrées ont été beaucoup plus considérables que les rentes levées: aussi le report s'est-il élevé à 60 centimes. Toutefois une circonstance particulière a augmenté les embarras: il paraît que plusieurs banquiers qui reportaient des rentes n'ont pas renouvelé leurs opérations, afin de reporter des Lyon et des Méditerranée, qui, grâce au report, leur assuraient un intérêt plus élevé. Mais, dès le 2 juillet, les cours se sont raffermis et font prévoir une meilleure tenue, et on peut raisonnablement penser que la baisse a atteint sa limite extrême.

Le marché des chemins de fer continue à

Digitized by Google

présenter une physionomie découragée : les Ouest et les Est sont constamment offerts ; leurs prix sont cependant assez affaiblis pour faire supposer que les chances de hausse sont plus grandes que les chances de baisse.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68 fr., ferme à 67 60.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 92, ferme à 92.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Orléans,	36.3 0/0.
Midi,	22.5 0/0.
Nord,	1.0 0/0.

Diminution kilométrique.

Est,	16.0 0/0.
Méditerranée,	14.8 0/0.
Ouest,	13.2 0/0.
Lyon,	13.6 0/0.

C. Devina.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	26 juin.	3 juillet.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0	68 20	67 20	» »	1 »
CONSOLIDÉS	93 1/4	92 3/4	» »	» 1/2
CRÉDIT FONCIER	580 »	575 »	» »	5 »
CRÉDIT MOBILIER	1102 50	1095 »	» »	07 50
COMPT. D'ESCOMPTE	695 »	700 »	5 »	» »
ORLÉANS	1575 »	1557 50	» »	17 50
NORD	382 50	9 5 »	» »	67 50
ACTIONS NOUVELLES	» »	6:8 75	» »	» »
EST ANCIEN	730 »	717 50	» »	12 50
EST NOUVEAU	710 »	700 »	» »	10 »
LYON	1507 50	1435 »	» »	62 50
PARIS-MÉDITERRAN.	» »	892 50	» »	» »
MÉDITERRANÉE	1932 50	1865 »	» »	07 50
MIDI	755 »	717 50	» »	37 50
OUEST	772 50	755 »	» »	17 50
GRAND-CENTRAL	628 75	627 50	» »	1 25
GENÈVE	737 50	715 »	» »	22 50
CH. AUTRICHIENS	642 50	648 75	6 25	» »
SAINT-RAMBERT	600 »	575 »	» »	25 »
VICTOR-EMMANUEL	535 »	522 50	» »	12 50

CHEMIN DE FER DE CREIL A BEAUVAIS.

L'inauguration du chemin de fer de Creil à Beauvais a eu lieu le dimanche 28 juin. Cette cérémonie était une occasion naturelle de rappeler les bienfaits répandus par le duc de Mouchy, cet homme de bien, ce grand cœur, cette belle intelligence sitôt ravie à ses amis et à la France. Le duc de Mouchy, par son influence patriotique, avait plus particulièrement appuyé la construction de ce chemin, si favorable à Beauvais et à la vallée du Thérain. L'abondance des matières ne nous permet pas de nous étendre davantage sur cette cérémonie, qui s'est accomplie avec beaucoup de solennité, et qui avait attiré un grand concours de notabilités appartenant aux grands corps de l'Etat, à l'administration et à l'industrie.

Nous signalerons cependant ce qui s'est passé à Mouy, station intermédiaire de Creil à Beauvais. Un arc de triomphe y avait été dressé et portait cette inscription : *A la mémoire du duc de Mouchy.* Mme la duchesse de Mouchy, vêtue de deuil et accompagnée de ses deux fils, était présente à ce touchant épisode, et elle a pu recueillir les hommages spontanés rendus à la mémoire de l'homme de bien dont elle porte si dignement le nom.

J. Mirès.

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET DE PARIS A LA MÉDITERRANÉE.

Les explications que nous avons données dans notre dernier numéro, sur les émissions nouvelles de la Compagnie fusionnée, n'ayant pas été clairement saisies par tout le monde, nous croyons devoir y revenir, en les présentant sous une autre forme.

On sait que les actionnaires ont droit à une action nouvelle pour cinq actions de la fusion, soit un cinquième d'action nouvelle pour une action de la fusion. Or, deux actions de Lyon équivalant à trois actions de la fusion, donnent droit par conséquent à trois cinquièmes d'action nouvelle ; ainsi, il faut dix actions de Lyon pour souscrire trois actions nouvelles. Le porteur de deux actions de Lyon aura donc à verser pour ses trois cinquièmes . . . . . 120 fr.

mais il peut déduire le montant du coupon de juillet qui, à 43 50, s'élève pour deux actions, à. . . . 87

Il n'y aura donc à verser que. . 33 fr.

Soit 16 fr. 50 par action actuelle de Lyon.

On sait que le prix d'émission des actions nouvelles a été fixé à 735 fr.

C. Devina.

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Emission de 115,000 actions. — Ouverture de la souscription.

Les conseils d'administration des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que la souscription aux 115,000 actions de la Compagnie fusionnée sera ouverte à partir du 1er juillet 1857, dans les bureaux des deux Compagnies, savoir :

Pour les actionnaires de la Compagnie de Paris à Lyon, rue de Provence, 47 ;

Pour les actionnaires de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, rue Laffitte, 23.

Les bureaux de la Compagnie de la Méditerranée, établis à Lyon, place Boucheries-des-Terreaux, 2, et à Marseille, à la gare, recevront les souscriptions des actionnaires des deux Compagnies.

Le taux d'émission est fixé à 735 fr.

Le premier versement à effectuer en souscrivant est de 200 fr.

Un second versement, dès ce moment fixé à 150 fr., sera exigible le 1er novembre 1857.

Ces deux versements porteront intérêt à 5 pour 100 jusqu'au 31 décembre 1857.

A partir du 1er janvier 1858, les actions nouvelles participeront au dividende de l'exercice 1858, au même titre que les actions anciennes.

Pour maintenir l'égalité absolue entre les actions anciennes et les actions nouvelles, ces dernières devront être libérées au 1er janvier 1858 ; il y aura lieu, dès lors, d'appeler à ladite époque le solde de 385 fr. Toutefois, et pour la facilité de MM. les souscripteurs, ils auront la faculté de différer ce versement jusqu'au 1er mai 1858 pour les premiers 200 fr., et jusqu'au 1er novembre suivant pour les 185 fr. de solde. Les souscripteurs qui feront usage de ce délai seront passibles de l'intérêt à 5 0/0, à partir du 1er janvier 1858

La souscription sera close le 16 juillet, à trois heures.

Les actionnaires des deux Compagnies ont droit de souscrire aux actions nouvelles dans les proportions suivantes :

Une action de Paris à Lyon donne droit à trois dixièmes d'action nouvelle.

Une action de la Méditerranée donne droit à deux cinquièmes d'action nouvelle.

Des coupures seront délivrées aux porteurs dont les titres ne seraient pas réunis par groupes correspondant à une action nouvelle entière ; les Compagnies faciliteront aux porteurs de ces coupures les moyens de les réunir, et un bureau spécial sera établi à cet effet.

Les souscripteurs devront, à l'appui de leur demande, présenter leurs actions, qui leur seront rendues après avoir été estampillées.

Toutefois les porteurs de certificats de dépôt délivrés soit par les deux Compagnies, soit par la Banque de France ou ses succursales, soit par le sous-comptoir des chemins de fer, pourront se borner à produire des certificats. Mais, dans ce cas, les certificats resteront déposés dans la caisse de la Compagnie jusqu'à la clôture de la souscription.

Contre le premier versement de 200 fr., il sera délivré aux souscripteurs des récépissés collectifs portant mention du nombre d'actions nouvelles auxquelles ils ont droit.

Ces récépissés seront échangés contre des titres provisoires nominatifs, sans autre délai que celui nécessaire pour la confection des titres. A la même époque, contre un versement complémentaire de 50 fr., il sera délivré des titres au porteur aux actionnaires qui en feront la demande. Ces 50 fr. viendront en déduction des 150 fr. exigibles au 1er novembre.

Pour éviter la confusion, les porteurs de titres des deux Compagnies devront les présenter dans les bureaux respectifs de chacune d'elles.

Toutefois, les bureaux de Lyon et de Marseille recevront les souscriptions des actionnaires des deux Compagnies indifféremment.

Le dividende de 43 fr. 50 c. acquis au 1er juillet prochain aux actions de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sera reçu par ladite Compagnie, en compensation et jusqu'à due concurrence du premier versement de

Digitized by Google

200 fr. Par l'effet de cette compensation, les actionnaires de la Compagnie de Lyon n'auront à verser qu'un solde de 46 fr. 50 c. par action ancienne usant de son droit de souscription.

CHEMIN DE FER DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

La réception de la ligne de Saint-Rambert à Grenoble par MM. les inspecteurs généraux et les ingénieurs du contrôle a eu lieu mardi 30.

Les travaux de la nouvelle section ont été, comme ceux de la section de Rives à Saint-Rambert, acceptés et reçus avec éloge par la commission de vérification. Rien ne s'oppose donc plus à l'ouverture de la ligne de Rives à Grenoble, qui aura lieu définitivement le 9 juillet.

CHEMIN DE FER DES ARDENNES ET DE L'OISE.

Nous avions précédemment exposé le système d'après lequel le conseil d'administration des Ardennes devait émettre les actions complémentaires du capital social remanié. Nous apprenons que cette combinaison vient d'être modifiée sensiblement à la suite de la révision des statuts de la Compagnie. La souscription, annoncée du 6 au 25 juillet courant, ne comprend que la première série au lieu de la totalité des actions nouvelles, soit 42,000 sur 84,000 actions qui doivent être créées.

La Compagnie émet ces 42,000 actions en même temps qu'elle fait un dernier appel de fonds de 50 francs sur les anciennes. En échange de ce versement, qui libère complétement son ancien titre, l'actionnaire recevra deux titres nouveaux libérés de 250 francs chacun. En outre, il est assuré contre toute prochaine émission, car la Compagnie n'émettra cette année que cette série. La seconde série de 42,000 actions sera émise lorsque les circonstances seront devenues plus favorables.

Pour pouvoir user de ces mesures de temporisation, il a fallu à la Compagnie se créer d'autres ressources financières.

Il paraît qu'elle a été autorisée à négocier une somme assez importante en obligations pour pourvoir à tous ses besoins et conserver à ses travaux l'activité qu'elle leur a imprimée depuis le commencement de cette année. Cette négociation d'obligations devra se faire dans des conditions favorables, puisque, par la fusion avec les chemins de fer de l'Est, ces obligations auront pour base de garantie le crédit des deux Compagnies réunies.

Cette modification dans la première combinaison financière de l'émission conserve aux actionnaires leur situation présente, et leur assure les éventualités favorables qui pourront se présenter par la suite, et sur lesquelles paraît compter le Conseil qui dirige les intérêts de cette Compagnie.

C. Devina.

CHEMIN DE FER DU NORD.

Un décret impérial, en date du 26 juin dernier, approuve la convention passée entre le ministre des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer du Nord, le 21 juin, relativement à la concession de plusieurs lignes nouvelles.

Voici un aperçu résumé de cette convention et des conditions principales.

Il est concédé à la Compagnie du chemin de fer du Nord les lignes suivantes :

1° De Paris à Soissons;

2° De Boulogne à Calais, avec embranchement sur Marquise;

3° D'Amiens vers un point de la ligne de Creil à Saint-Quentin, à déterminer de Tergnier à Saint-Quentin;

4° D'un point à déterminer de la ligne de Lille à Calais et Dunkerque, vers la ligne de Paris à Lille, ledit chemin de fer aboutissant en deux points à déterminer, d'une part d'Arras à Douai, de l'autre de Douai à Lille;

5° De Chantilly à Senlis;

6° De Pontoise vers un point à déterminer de la ligne de Paris en Belgique près de Saint-Ouen-Laumône.

Les lignes seront construites par la Compagnie, à ses risques et périls et dans des délais qui courent à partir du présent décret, et dont le plus éloigné est six années. Ainsi, la ligne de Soissons devra être exécutée en trois ans, celle de Boulogne en trois ans, celle d'Amiens à Saint-Quentin en six ans, celles de Lille à Calais et Dunkerque aux lignes d'Arras à Douai et de Douai à Lille en cinq ans, celle de Senlis en trois ans, et enfin celle de Pontoise en deux ans. Les gares de Paris et de la Chapelle seront aussi augmentées dans leur périmètre.

Une autre concession est faite à la Compagnie du Nord; c'est celle des deux tiers d'un chemin de fer de Rouen à Amiens. Le troisième tiers est concédé à la Compagnie de l'Ouest. La Compagnie du Nord est chargée de la construction en six années, et de l'exploitation de cette ligne; la Compagnie de l'Ouest concourra pour un tiers dans les dépenses, et participera dans la même proportion aux bénéfices.

Une ligne se détachant par une double branche du chemin de Paris à la Belgique, à ou près Ermont, et aboutissant à Argenteuil en un point à déterminer sur la rive droite de la Seine, est concédée à la Compagnie du Nord, qui la construira en quatre ans, à ses risques et périls. La partie comprise entre la station nouvelle et le chemin de Paris à Argenteuil sera exécutée par la Compagnie de l'Ouest, qui pourra user communément avec la Compagnie du Nord, à de certaines conditions, des gares d'Argenteuil et de Pontoise.

Les dépenses totales de l'ensemble de tous ces travaux, y compris le double raccordement sur le Nord et la nouvelle station d'Argenteuil, seront réparties entre les deux Compagnies proportionnellement aux sections construites par elles.

Enfin, le ministre s'engage à concéder, sans subvention ni garantie d'intérêt, à la Compagnie du Nord les lignes suivantes, si elles étaient reconnues d'utilité publique :

1° Soissons à la frontière belge par Laon, Vervins et Hirson;

2° D'un point entre Busigny et Landrecies à la ligne de Soissons à la frontière belge;

3° Un chemin de Senlis à la ligne de Paris à Soissons;

5° Un prolongement de la ligne de Beauvais vers un point de la ligne de Dieppe par Pontoise.

Ces lignes seront exécutées aux risques et périls de la Compagnie, dans le délai de huit ans, à partir de la concession définitive.

Le traité avec les Ardennes a reçu la sanction du gouvernement; les assemblées générales des deux Compagnies ont ratifié les conditions de ce traité, qui est définitif. Il ne reste plus qu'à mettre à exécution l'échange des lignes de Creil à Beauvais et de Reims à Laon dès l'ouverture de la ligne de Tergnier à Reims.

Ainsi, la Compagnie du Nord ajoute à son réseau, outre les concessions indiquées ci-dessus, la ligne de Creil à Beauvais, le chemin de Villers-Cotterets aux Ports-aux-Perches, chemin pour marchandises et bestiaux, et enfin la ligne de Noyelles à Saint-Valery, dont la concession est maintenue dans toutes ses dispositions.

CHEMIN DE FER DU NORD.

Avis aux actionnaires.

Les administrateurs du chemin de fer du Nord ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que la souscription aux actions nouvelles sera ouverte dans les bureaux de la Compagnie, place Roubaix, 24, à partir du lundi 29 juin 1857.

Les actionnaires auront droit à souscrire cinq actions nouvelles pour seize anciennes, soit une action nouvelle et un quart pour quatre anciennes ou cinq seizièmes d'action nouvelle pour une ancienne.

Pour que les actionnaires puissent profiter de tous les avantages de la souscription, il sera délivré des coupures représentant des seizièmes d'action nouvelle, et la Compagnie facilitera aux porteurs de ces coupures les moyens de les réunir en actions entières.

Il sera ouvert, à cet effet, un bureau spécial à l'administration du chemin de fer.

Les souscripteurs devront, à l'appui de leur demande, déposer entre les mains du caissier central leurs actions ou les certificats de dépôt de la Compagnie; ils pourront également produire les certificats de dépôt de la Banque de France, de ses succursales et du Sous-Comptoir des chemins de fer.

Les actions déposées seront rendues après avoir été estampillées; les certificats de dépôt resteront dans la caisse de la Compagnie jusqu'après la clôture de la souscription.

Le taux d'émission est fixé à 575 fr.

Les sommes versées porteront intérêt à 5 0/0.

Digitized by Google

Le premier versement sera de 200 fr. par action nouvelle. Les coupons d'actions et d'obligations de la Compagnie, échéant au 1er juillet, seront reçus en paiement jusqu'à due concurrence.

A partir du 1er juillet 1860, par tiers d'année en année et par voie de tirage au sort, les actions nouvelles seront complétement assimilées aux anciennes, c'est-à-dire qu'elles recevront 46 francs d'intérêt par an, plus le dividende.

Contre le premier versement, il sera délivré aux souscripteurs des récépissés provisoires portant mention du nombre des actions nouvelles auxquelles ils ont droit.

Il ne sera pas fait d'autre appel de fonds pendant l'année 1857, et les versements ultérieurs seront annoncés un mois à l'avance.

La souscription sera close le 16 juillet à trois heures.

Les récépissés seront échangés contre des titres nominatifs ou au porteur dans un délai de deux mois après la clôture de la souscription.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS, DE LYON ET DE LA MÉDITERRANÉE.

Paiement sur les actions de l'ancienne Compagnie Grand-Central.

Dès l'approbation par le gouvernement des conventions entre les Compagnies d'Orléans, de Lyon et de la Méditerranée pour l'absorption du Grand-Central, ces Compagnies ont pris les mesures nécessaires pour opérer le paiement semestriel des intérêts sur les actions du Grand-Central, qui recevront désormais 35 fr. d'intérêt par action. Ces actions, jusqu'à conversion, représentent deux obligations et 1/3 3 0/0 de 500 fr. des Compagnies d'Orléans, de Lyon et de la Méditerranée, portant chacune un intérêt annuel de 15 fr., jouissance du 1er janvier 1857.

Dès le 4 juillet, sur la présentation des actions de Grand-Central libérées, il sera payé à chaque action le premier semestre d'intérêts des obligations qu'elles représentent, soit 17 50.

Un avis ultérieur fera connaître l'époque de la conversion des actions en obligations. Il sera remis alors en échange d'une action:

1° Une obligation et 1/3 d'Orléans,

2° Une obligation de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Pour éviter des embarras et pour concentrer le service de ces opérations, la Compagnie d'Orléans a arrêté qu'elles seraient toutes faites dans les bureaux de son administration centrale de la Chaussée d'Antin.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON, ET DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Par suite de l'ouverture de la souscription aux 115,500 actions de la nouvelle émission, quatre espèces de titres sont en ce moment cotés à la Bourse de Paris, savoir :

1° L'action ancienne de la Compagnie de Paris à Lyon, dont le coupon de 43 fr. 50 c. sera détaché à la bourse du 4 juillet courant;

2° L'action ancienne de Lyon à la Méditerranée;

3° L'action libérée de la Compagnie fusionnée. Cette action est représentée par les titres des anciennes Compagnies, frappées d'une double estampille. La première estampille constate que le titre a épuisé son droit de souscription ; la seconde constate que l'ancien titre est, dès ce moment, converti en titre de la Compagnie fusionnée, à raison d'une action définitive et demie pour l'ancienne action de Paris à Lyon, et de deux actions définitives pour l'ancienne action de Lyon à la Méditerranée.

4° L'action de la nouvelle émission. Cette action est représentée, en ce moment, par un récépissé nominatif constatant le versement de 200 fr. par action. Cette action devient négociable moyennant un versement complémentaire de 50 fr., et les dispositions sont prises pour qu'à partir du 17 courant, les récépissés provisoires puissent être échangés contre des titres au porteur libérés de 250.

C. Devinck.

CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL.

La loi concernant le percement du mont Cenis a été votée dans une des dernières séances de la chambre à Turin.

PALAIS DE L'INDUSTRIE.

Nous avons publié successivement tous les documents relatifs au rachat du palais de l'Industrie par l'Etat.

Nous insérons, cette fois, la loi du 6 juin, qui approuve le rachat et autorise le ministre des finances à faire inscrire au grand-livre de la dette publique, avec jouissance du 22 décembre 1856, une somme de rentes 3 0/0 pouvant s'élever jusqu'à 441,176 fr. Ces rentes seront réparties entre les actionnaires à raison de 3.39 par action de 100 fr., sur des états fournis par le ministre d'Etat.

Un crédit de 100,000 francs est ouvert au ministre des finances sur l'exercice 1857, pour le remboursement en capital des fractions de rentes trop faibles pour être inscrites au grand-livre.

Un fonds d'amortissement du dixième du capital nominal des rentes créées ci-dessus sera ajouté à la dotation de la caisse d'amortissement.

CHEMINS LOMBARD-VÉNITIENS

Les chemins Lombards ont été victimes de deux erreurs typographiques en quinze jours: la première fois, le Bulletin des recettes portait le mot *diminution*, bien que les chiffres indiquassent une augmentation; cette erreur de mot, mais non de fait, existait d'ailleurs dans d'autres journaux industriels.

Enfin, samedi dernier un accident fortuit ayant fait disparaître sous la presse le mot *Midi* placé dans l'*Avis aux actionnaires* au-dessous du mot *Lombards-Vénitiens*, comme on peut le voir encore dans le numéro d'aujourd'hui, quelques personnes ont pu croire que l'appel de 200 fr. par action s'appliquait aux Lombards. Ici encore l'erreur portait en elle-même sa rectification, puisqu'il était dit 200 fr. *par action nouvelle*, et qu'il n'existe pas d'actions nouvelles des Lombards.

C. Devinck.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Ouest suisse. — 27 juin à midi, assemblée à Morges.

Charleroi à la frontière. — 11 juillet, à midi, assemblée à Charleroi.

Comptoir d'escompte. — 28 juillet, assemblée générale ordinaire, à 1 heure, salle Sainte-Cécile.

Paris à Sceaux et à Orsay. — 8 juillet, assemblée générale à 3 heures.

Docks Napoléon. — 6 juillet, assemblée générale extraordinaire à 3 heures, salle Sainte-Cécile.

Chazotte. — 31 juillet, assemblée générale extraordinaire à 7 heures du soir.

APPELS DE FONDS.

Lombards-Vénitiens. — 1er au 15 juillet, 70 fr. par obligation, dont il faut déduire le coupon de 7 fr. 50 c. payable au 1er juillet.

Midi. — 1er au 10 juillet, 200 fr. par action nouvelle.

Ardennes et Oise. — 15 juillet au 9 août, 50 fr. par action ancienne. Le coupon de 7 fr. 90 c. sera déduit. (Voir aux émissions.)

Madrid à Saragosse. — 1er au 15 juillet, 50 fr. par action. 1er au 15 octobre, 50 fr. — Un coupon de 5 fr. 15 c. par action sera déduit.

Bazin Léon Gay. — 1er juillet 1857, 100 fr. par action (versement de novembre différé.)

Franco-Suisse. — 15 mai au 1er juin, 50 fr. par action. Le coupon sera déduit.

Central suisse. — 10 juillet, 50 fr. par action; le coupon à déduire.

Mines de Santander. — 1er au 15 juillet, 125 fr. par action non libérée; le coupon sera déduit.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Caisse générale des chemins de fer. — 1er juillet, 12 fr. 50 c. par action. Intérêts.

Banque de France. — 1er juillet, 160 fr. par action, premier semestre 1857.

Orléans. — 1er juillet, 25 fr. obligation 1842-48, 7 fr. 50 c. obligation 3 0/0 intérêts.

Nord. — 1er juillet, 40 fr. par action, solde du dividende 1856 de 56 fr.

Est. — 1er juin, 12 50 par obligation 5 0/0;
7 50 par obligation 1856.
1er mai, 54 fr. solde du dividende 1856 de 74 f. par action, actions nouvelles, 10 fr.

Lyon. — 1er juillet, 43 fr. 40 c. complément du dividende 1856 de 81 fr. par action.

Méditerranée. — 1er juillet, 7 fr. 50 c. intérêts aux obligations 3 0/0 1852-55.

Grand-Central. — 1er juillet, 7 fr. 50 c. par obligation. — 1er juillet, 17 fr. 50 c. par action libérée intérêts des 2 1/3 obligations du rachat.
Paiement à la Compagnie d'Orléans.

Digitized by Google

Bourbonnais. — 1er juillet, intérêts aux obligations.

Ouest. — 1er juillet, intérêts 7 fr. 50 c. aux obligations 3 0/0.

Midi. — 1er juillet, 10 fr. par action ancienne; 10 fr. par action nouvelle en déduction du versement appelé; 7 fr. 50 c. aux obligations.

Genève. — 1er juillet, 10 fr. actions; 7 fr. 50 c. obligations, intérêts.

Saint-Rambert. — 5 juillet, 6 fr. par action, intérêts.

Ardennes et Oise. — 15 juillet, 7 fr. 90 c. par action intérêts, en déduction du versement appelé.

Crédit mobilier. — 1er juillet, 90 fr. solde du dividende 1856 de 115 fr.

Crédit foncier. — 1er juillet, 6 fr. 25 c., premier dividende provisoire.

Autrichiens. — 1er juillet, dividende 1856 en déduction du versement appelé.

Victor-Emmanuel. — 29 mai, 5 fr. 65 c. par action, intérêts 4 1/2 0/0.

Lombards-Vénitiens. — 1er juillet, 5 fr. 16 c., soit, avec 3 fr. 70 c. déjà distribués, 8 fr. 86 c. pour 1856. 7 fr. 50 c. par obligation, intérêts.

Est de la Bavière. — 14 mai, 1 fr. 21 c. par action intérêts.

Messageries impériales. Services maritimes. — 6 juin, 20 fr. complément du dividende 1856.

Gaz de Marseille. — 4 mai, 6 fr.

Rivoli. — 1er juillet, 90 cent. par action, dividende 1856; 2 fr. 50 c. intérêts.

Pyrénées à Madrid. — 3 fr. 50 c. par action en même temps que l'échange des certificats.

Ports de Marseille. — 4 mai, 4 fr. 50 c.

Journaux réunis. — 1er juillet, 12 fr. 50 c. par action. Intérêts.

Compagnie générale des Eaux. — 1er juillet, 5 fr. par action intérêts.

Omnibus. — 1er juillet, solde du dividende de 85 fr. de 1856, soit 30 fr. par action.

Portes et Sénéchas. — 4 mai, 7 fr. 50 c. par action, solde 1856 de 15 fr. par action.

François-Joseph. — 1er juillet, 3 fr. 75 c. par action, intérêts.

Guillaume-Luxembourg. — 1er juillet, 1 f. 85 par action, intérêts.

Franco-Suisse. — 1er juin, 3 fr. par action, intérêts en déduction du versement.

Chemins de la ligne d'Italie. — 1er juillet, 2 fr. 50 c. par action. Intérêts.

Nord-Est suisse. — 2, 3 et 4 juillet, paiement des intérêts premier semestre.

Central suisse. — 10 juillet, 10 fr. par action. Intérêts, en déduction du versement.

Madrid à Saragosse. — 1er juillet, 5 fr. 15 c. par action, en déduction du versement.

Comptoir de la Méditerranée. — 1er juillet, 10 fr. intérêts action.

Forges de l'Aveyron (Decazeville). — 200 fr. dividende 1856-57.

Banque de Darmstadt. — 1er juillet, 10 fr. 65 par action.

Union financière. — 1er juillet, 6 fr. 25 c. par action, intérêts.

Société générale du Crédit mobilier espagnol. — 1er juillet, 31 réaux 96 par action, 22 réaux 80 par action, soit 6 fr., ont déjà été distribués.

Tarragone à Reus. — 1er juillet, intérêts aux obligations.

Forges de la Loire et de l'Ardèche. — 30 juin, 200 fr.; 200 fr. le 31 décembre; 50 fr. le 30 juin 1858; le dixième aux coupures.

Société mercantile à Madrid. — 1er juillet, 2 fr. 50 c. dividende, 7 fr. 50 c. intérêts, soit 10 fr. par action.

Ougrée. — 1er juillet, 20 fr. par action, première répartition.

Commentry, Montluçon, Imphy, — 15 juillet, intérêts aux obligations.

Lyon et Loire. — 25 juin, 30 fr. par action dividende.

Mines de Santander. — 1er juillet, 25 fr. aux actions libérées; 15 fr. 62 c. aux actions non libérées. Intérêts.

Houillères de Carmaux - Toulouse. — 1er juillet, 1 fr. 25 c. par action dividende, plus 3 f. 75 pour les intérêts.

Montalaire. — 15 juillet, 25 fr. par action, premier à-compte 1856-57.

Société générale de crédit en Espagne. — 1er juillet, 31 fr. 75 c. par action.

Nouvelle-Montagne. — 1er juillet, 50 fr. première moitié du dividende 1856; 31 décembre, deuxième moitié.

Phœnix. — 1er juillet, 15 fr., deuxième moitié du dividende 1856.

Emprunt de 50 millions (Seine). — 1er juillet, coupon d'intérêts en déduction du versement.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

Nord. — 29 juin au 16 juillet, émission de 100,000 actions nouvelles 5 0/0 au taux de 575 fr.: premier versement, 200 fr.; les autres versements ne seront appelés qu'à partir de 1859.

La souscription est réservée aux actionnaires à raison de 1 nouvelle par 4 anciennes. Une action donne droit à un quart de nouvelle.

Paris à Lyon et à la Méditerranée. — 1er au 16 juillet, émission de 115,500 actions nouvelles 5 0/0 à 735 fr.: premier versement, 200 fr.; 1er novembre, 150 fr.; 1er janvier, 385 fr.

La souscription est réservée aux actionnaires à raison de 1 action nouvelle par 5 actions des Compagnies fusionnées. Il sera délivré des bons de un cinquième.

Ardennes et Oise. — 6 juillet au 25, émission de 42,000 actions: chaque actionnaire a droit à une action: en versant 50 fr. par action ancienne, il sera délivré deux titres nouveaux libérés de 250 fr., en remplacement de l'ancienne.

Banque de France. — 25 juin, émission de 182,000 actions nouvelles, à 1,100 fr. Les actionnaires actuels ont droit à une pour une ancienne. Premier versement, 275 fr. du 25 juin au 10 septembre; 275 fr. du 11 septembre au 10 décembre; 275 fr. du 11 décembre au 10 mars; 275 fr. du 11 mars au 10 juin 1858. Sans escompte ni anticipation.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857			1856			DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856	
		Kilomètres exploités	RECETTES BRUTES	RECETTES PAR KIL.	Kilomètres exploités	RECETTES BRUTES	RECETTES PAR KIL.	en plus.	en moins
								0/0	0/0
ORLÉANS (1)	Du 18 au 24 juin	1234	1,038,685 »	841 »	1160	716,266 »	617 »	36.3	»
NORD (1)	18 — 24 —	795	946,335 »	1,190 »	795	936,236 »	1,178 »	1.0	»
OUEST (1)	18 — 24 —	950	778,689 »	819 »	876	827,631 »	944 »	»	13.4
EST (1)	18 — 24 —	1279	852,565 »	666 »	1069	848,669 »	793 »	4.8	16.0
LYON (1)	18 — 24 —	698	838,644 »	1,208 »	617	863,341 »	1,399 »	»	13.6
LYON-BOURBONNAIS (1)	18 — 24 —	271	245,735 »	903 »	255	230,413 »	904 »	»	»
MÉDITERRANÉE (1)	18 — 24 —	551	497,929 »	903 »	523	656,503 »	1,260 »	»	14.8
MIDI	19 — 24 —	713	272,070 »	381 »	307	115,550 »	310 »	22.5	»
GRAND-CENTRAL	18 — 24 —	135	46,468 »	344 »	»	»	»	»	»
LYON A GENÈVE	18 — 24 —	175	67,185 »	326 »	»	»	»	»	»
				» »	»	»	»	»	»

(1) PRÉLÈVEMENT FAIT DE L'IMPOT SUR LA GRANDE VITESSE.

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire des actionnaires, du 24 juin 1857.

Présidence de M. Émile Pereire, président du Conseil d'administration.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Nous venons d'entrer dans la période d'exploitation; le réseau des chemins du Midi, entrepris presque simultanément dans ses deux branches principales, celles de Bordeaux à Bayonne et de Bordeaux à Cette, a vu successivement livrer à la circulation des marchandises et des voyageurs les diverses sections dont il se compose, à mesure de leur achèvement. La ligne de Bayonne a été ouverte dans tout son parcours dès 1855; celle de Bordeaux à Toulouse l'a été le 20 août 1856; enfin, celle de Toulouse à Cette, le 22 avril dernier. C'est de ce moment seulement que nous pouvons nous former une idée de l'importance de notre entreprise et de l'avenir qui lui est réservé. Tout ce qui a précédé comme exploitation partielle n'a été qu'une sorte d'étude tant pour le personnel nombreux qu'il a fallu former, que pour le commerce des contrées traversées, que la nouveauté même de notre exploitation est venue surprendre dans la pratique de relations nécessairement restreintes aux moyens imparfaits de transport dont il disposait antérieurement.

La ligne de Toulouse à Cette a été livrée la dernière au public. Bien que le service des voyageurs soit établi dans toutes les parties de cette ligne, et le service des marchandises dans les gares les plus importantes, elle est encore en partie dans un état d'inachèvement, principalement, principalement pour les dispositions de ses gares et de leurs abords, qui ne permet pas de trouver, dans le service qui s'y fait depuis deux mois, la mesure de sa valeur propre; ce n'est guère qu'à compter du mois de juillet prochain, c'est-à-dire dans le cours du second semestre de cette année, que l'on pourra apprécier son importance.

Quoi qu'il en soit, la première partie, la partie laborieuse de notre tâche peut désormais être considérée comme accomplie, et nous allons pouvoir recueillir les fruits de nos sacrifices, de nos efforts, de notre persévérance.

L'exposé que nous avons à vous soumettre des opérations accomplies dans le cours du dernier exercice vous permettra de bien apprécier la situation de notre Société.

SITUATION DES TRAVAUX.

Ligne de Bayonne, avec embranchement sur la Teste et sur Mont-de-Marsan.

La ligne de Bayonne est livrée à l'exploitation depuis le 26 mars 1855; mais le peu de ressources que présentaient les localités traversées et les difficultés des transports au milieu des Landes avaient obligé à ajourner la construction des bâtiments et ouvrages accessoires, jusqu'au moment où la voie de fer permettrait de faire les transports de matériaux dans des conditions économiques.

Aujourd'hui tous ces travaux sont terminés.

La première partie de l'embranchement entre Morcens et Saint-Martin-d'Oney a été livrée au commencement de l'année.

Le pont de la Midouze, les ouvrages d'art aux abords de la ville, la pose de la voie et même les bâtiments de la gare de Mont-de-Marsan, tout est terminé à l'exception d'un aqueduc. Nous comptons ouvrir au public la partie de Saint-Martin-d'Oney à Mont-de-Marsan, dans les premiers jours du mois de juillet.

Prolongement d'Eyrac.

Nous vous avons fait connaître dans notre avant-dernière réunion les motifs qui nous avaient déterminés à faire étudier le prolongement du chemin de la Teste jusqu'à Eyrac, et vous nous avez autorisés à poursuivre auprès du Gouvernement la concession de ce prolongement. Cette concession a été définitivement obtenue.

Voici le texte de la convention que nous avons passée le 4 avril dernier avec Son Excellence M. le Ministre des travaux publics, et qui a été approuvée par décret impérial en date du même jour.

Ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

CONVENTION.

L'an mil huit cent cinquante-sept et le quatre avril,

Entre les soussignés :

Le Ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, sous réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur, — d'une part ;

Et la Société anonyme établie à Paris sous la dénomination de Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne,

Ladite Compagnie représentée par :

MM. Emile Pereire,
Adolphe d'Eichthal,

ses administrateurs, élisant domicile au siége de ladite Société, à Paris, place Vendôme n° 15, et agissant en vertu d'une délibération du Conseil d'administration de ladite Compagnie, en date du 26 janvier 1855, et des pouvoirs conférés par l'Assemblée générale de ses actionnaires du 30 mars 1855, — d'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Article premier. Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'Etat, concède à la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, pour une durée de jouissance égale au temps restant à courir sur la durée de la concession du chemin de fer de Bordeaux à la Teste, un prolongement dudit chemin qui, partant de la gare de la Teste ou d'un point de cette gare, aboutira en face du débarcadère d'Eyrac, à proximité de la route départementale de la Teste à Arcachon.

Art. 2. La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, tous les travaux dudit chemin de fer, dans un délai d'un an, à dater du décret de concession.

Elle sera tenue, en outre, d'acquérir dans le même délai les terrains nécessaires pour poser une seconde voie sur le chemin de fer de Bordeaux à la Teste, à partir de Lamothe.

Art. 3. Sont applicables au chemin de fer ci-dessus concédé les articles 5, 6, 7 et 8, etc., jusqu'à 56 inclusivement du cahier des charges du chemin de fer de Bordeaux à Cette, ainsi que les articles 70 et suivants jusqu'à l'article 77 et dernier du même cahier des charges.

Les mêmes dispositions seront également appliquées au chemin de fer de Bordeaux à la Teste, pendant toute la durée du bail résultant des actes des 27 mars et 27 septembre 1852.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Le Ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé : E. ROUHER.

Signé : Emile Pereire.
Signé : A. d'Eichthal.

Quelque temps avant la signature de cet acte, retardée par quelques formalités, nous nous étions décidés à commencer à nos risques et périls l'exécution des travaux dans les terrains que nous avions pu acquérir à l'amiable. Bien que le décret impérial de concession ne nous ait été notifié qu'à la fin du mois d'avril, les travaux sont, dès à présent, assez avancés pour que dans quelques jours, au commencement de la saison des bains, nous puissions ouvrir au public, jusqu'à Arcachon, le nouveau chemin dans tout son parcours.

Ligne de Bordeaux à Cette.

La ligne de Bordeaux à Cette, dont la longueur totale est de 476 kilomètres, est entièrement livrée à l'exploitation.

Les différentes sections ont été successivement ouvertes au public aux époques ci-après :

De Bordeaux à Langon,	62 kilom.,	31 mai 1855.
De Langon à Tonneins,	54 —	4 décemb. 1855.
De Tonneins à Valence-d'Agen,	65 —	20 mai 1856
De Valence-d'Agen à Toulouse,	96 —	20 août 1856.
De Toulouse à Cette,	219 —	22 avril 1857.

Les bâtiments définitifs sont partout ou terminés ou fort avancés; parmi les travaux les plus importants, nous citerons le pont sur le canal de la Bordigue à Cette. Les maçonneries sont terminées et on s'occupe activement du montage des tôles. Ce travail sera terminé dans quelques semaines, et il a pour nous un grand avantage, puisqu'il nous permet de nous raccorder directement avec le chemin de fer de Lyon et de la Méditerranée.

Les dispositions d'ensemble de la gare de Cette ont, après bien des discussions, été approuvées par l'administration supérieure. La gare est établie sur les bords de l'étang de Thau; un bassin, mis en communication avec le canal de la Bordigue, pourra recevoir tous les bâtiments qui fréquentent l'étang de Thau. Mais ce n'est là qu'une partie du projet que nous avions présenté; nous voulions prolonger le canal maritime, mettre le bassin de la gare du chemin de fer en communication directe avec le port, et y amener les navires du plus grand tonnage de ce port. L'exécution de ce projet aurait d'ailleurs augmenté le développement des quais, assuré une communication plus facile entre la mer et l'étang de Thau, et permis à la ville de Cette de trouver, dans les terrains conquis sur l'étang, le développement qu'elle cherche en vain, entre la mer et la montagne.

Des difficultés de diverses natures ont fait ajourner l'exécution de ce projet; mais nous avons lieu de croire que les avantages qu'il présente sont aujourd'hui mieux compris par la population, et que nous trouverons dans les administrations locales l'appui et le concours nécessaires pour réaliser des combinaisons dont le succès n'importe pas moins au développement de notre trafic qu'à la prospérité de la ville de Cette.

Embranchement de Narbonne à Perpignan.

Dans le Rapport de l'année dernière, nous vous avons fait connaître les motifs qui nous avaient déterminés à solliciter du gouvernement l'autorisation de reporter le terminus du chemin de fer aux portes de la la ville de Perpignan sur la rive droite de la Têt, au lieu de l'arrêter sur la rive gauche, comme le portait le cahier des charges.

Cette affaire a été soumise à une longue instruction; elle vient de recevoir une solution par la convention que nous avons signée avec M. le ministre des travaux publics et que nous soumettons à votre approbation.

En voici le texte :

CONVENTION.

L'an mil huit cent cinquante-sept et le

Entre :

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, sous réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur, — d'une part ;

Et la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, représentée par M. Emile Pereire, président du Conseil d'administration de ladite Compagnie,

Agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés par délibération dudit Conseil en date du 20 mars 1857, et sous la réserve, en outre, de la ratification des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans un délai de trois mois au plus tard, — d'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le paragraphe quatre de l'article deux du

Digitized by Google

cahier des charges, relatif à la concession des embranchements de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan, est modifié ainsi qui suit :

« Le chemin de Narbonne à Perpignan s'embranchera à Narbonne sur le chemin de fer de Bordeaux à Cette, et se dirigera par Salces, Rivesal es et le Vernet sur Perpignan, où il aboutira, sur la rive droite de la Tèt, au point qui sera déterminé par l'administration. »

Art. 2. La Compagnie s'engage à terminer dans le délai d'un an, à partir du décret qui approuvera la présente convention, les travaux à exécuter pour la traversée de la Tèt, ainsi que sur la rive droite de cette rivière.

Art. 3. La présente convention ne sera passible que du droit fixe de un franc.

Les délais de l'instruction ont retardé nos travaux. Nous sommes aujourd'hui en mesure de les presser activement. Dans quelques jours, les locomotives circuleront entre Narbonne et la Nouvelle.

L'embranchement d'Agde à Pézenas n'est pas commencé. Des réclamations présentées par quelques localité intéressées ont conduit l'administration à demander un complément d'études, et nous serons probablement bientôt en mesure de mettre la main à l'œuvre sur cet embranchement, qui n'est pas sans importance.

VOIE DE FER.

Le développement du trafic sur plusieurs points de la ligne et la multiplicité du nombre des trains nous ont fait reconnaître que, dans un avenir peu éloigné, les nécessités de l'exploitation nous obligeraient à poser une seconde voie sur quelques points déterminés.

Nous avons, dans cette prévision, commandé 16,500 tonnes de rails destinés 1° à la seconde voie entre Montauban et Toulouse, à peu près au milieu de la ligne de Bordeaux à Cette; 2° à la seconde voie de Narbonne à Cette, et le reste à établir, si cela est reconnu nécessaire, d'autres parties de seconde voie et à parer aux besoins éventuels de la Compagnie, ainsi que nous vous le dirons à la suite de ce Rapport.

Vous savez d'ailleurs, Messieurs, que tous les travaux d'art sont exécutés pour deux voies et que les terrassements le sont également, à l'exception seulement d'une lacune de 35 kilomètres que nous nous occupons à combler.

MATÉRIEL ROULANT.

Le matériel roulant commandé l'année dernière comprenait :

1° Machines locomotives, 169,
40 machines à voyageurs,
80 machines mixtes,
44 machines à marchandises (système Engerth),
4 machines de gare,
1 machine à ballastage,

2° Voitures à voyageurs, 375.
53 voitures de 1re classe,
82 voitures mixtes (1re et 2e classes),
70 voitures de 2e classe,
170 voitures de 3e classe,

3° Wagons messageries, 153.
91 fourgons à bagages, dont 45 portant une caisse à eau,
25 trucks à équipages,
25 wagons à écuries,
12 wagons à lait.

4° Wagons de petite vitesse, 3,020.
1,500 wagons plates-formes,
1,170 wagons à bestiaux,
100 wagons à bois et à ridelles,
250 wagons à houille et à coke,

5° Wagons de service, 287.
275 wagons de terrassement,
12 wagons de secours.

Il ne reste à livrer sur ces commandes que 20 machines à marchandises et environ 400 wagons à marchandises de toute espèce.

Toutes les voitures affectées au service des voyageurs et les wagons messageries ont été mis en service à la fin de 1856.

L'accroissement considérable du transport des voyageurs que l'on a pu déjà constater dans la dernière saison d'été, et les prévisions d'une augmentation dans le transport des marchandises ont fait reconnaître la nécessité d'augmenter encore le matériel.

On a dû commander depuis la fin de 1856 :

15 machines à marchandises, d'une puissance moindre que les machines Engerth, mais supérieure aux machines mixtes. Ces nouvelles machines, qui seront spécialement affectées aux petites gares, permettront de rendre au service des voyageurs à petite vitesse un plus grand nombre de machines mixtes, qui sont éminemment propres à cet usage.

Il a été commandé pour le service des voyageurs,
35 voitures de 1re classe,
50 voitures de 2e classe,
100 voitures de 3e classe.

Pour le service des messageries :
40 fourgons à bagages.
15 trucks à équipages,
15 wagons-écuries.

Enfin, le nombre de 3,000 wagons à marchandises a été porté à 3,420 par une addition de 400 wagons.

La construction du nouveau matériel, confiée à plusieurs constructeurs, est poussée avec la plus grande activité; les premières livraisons sont déjà faites et des mesures sont prises pour assurer la mise en service de toutes les voitures à voyageurs, ainsi que des wagons-messageries pour la saison des eaux. La Compagnie se trouvera ainsi en mesure de faire face à un trafic supérieur de 50 0/0 à celui de l'année dernière.

Les 20 machines à marchandises du système Engerth et les wagons qui restent à livrer s'exécutent aussi très-rapidement et seront livrés en totalité dans les premiers mois de 1858.

Exploitation.

La longueur du réseau en exploitation, à la fin de 1856, était de 307 kilomètres, savoir : 211 kilomètres sur la ligne de Bayonne et 96 kilomètres sur celle de Cette.

L'ensemble de notre exploitation, en 1856, dans les circonstances provisoires et exceptionnelles dans lesquelles elle a eu lieu, en général se résume en un revenu net de 3,120,424 fr. 02 c., ainsi réparti :

	Recette.	Dépense.	Revenu net.	Rapport de la dépense à la recette.
Ligne de Bayonne	fr. 3,294,477 99	fr. 2,161,014 97	fr. 1,133,463 02	fr. 65,60 0/0
Ligne de Cette	3,271,851 08	1,888,295 28	1,383,555 80	57,71 0/0
Canal latéral à la Garonne	1,143,039 99	539,634 03	603,405 96	47,15 0/0
Totaux et moyenne	7,709,369 06	4,588,944 28	3,120,424 78	59,51 0/0

Les diverses sections du réseau de nos chemins de fer livrées successivement à l'exploitation, figurent dans ce compte pour un revenu net de 2,517,018 fr. 82 c.

La longueur moyenne exploitée a été de 378 kilomètres.

La recette, dégagée des comptes d'ordre, étant de 7,709,369 fr. 06 c. représente un produit de 17,380 fr. par kilomètre et par an, et le rapport de la dépense à la recette est de 62 25 0/0

Ce rapport est élevé parce que la recette kilométrique, au début de notre exploitation, a dû nécessairement être faible. En étudiant l'ensemble des lignes de fer dans les diverses périodes de leur développement, on constatera que toutes ont traversé une phase d'enfantement où les frais d'exploitation, comparés aux recettes, atteignaient un chiffre plus ou moins élevé, suivant que ces recettes elles-mêmes étaient plus ou moins faibles.

C'est donc dans l'accroissement successif de nos recettes qu'il faut chercher l'abaissement des frais d'exploitation, non moins que dans les mesures d'ordre et d'économie intérieures.

Le nombre total de voyageurs transportés sur le réseau a été de 1,462,659, et le nombre total de tonnes, de 346,669.

La recette moyenne des trains a été de 4 fr. 33 c. par kilomètre, et leur dépense de 2 fr. 70 c.

Les trains de plaisir ont rapporté moyennement 12 fr. par kilomètre.

Nous allons examiner en détail les deux parties de notre réseau.

1° LIGNE DE BAYONNE.

Recettes.

L'exploitation de la ligne de Bayonne était déjà complète dès l'ouverture du 2e semestre de 1855. Elle n'a pas été modifiée dans le cours de 1856 par l'ouverture de lignes nouvelles. L'accroissement des recettes sur cette ligne depuis dix-huit mois, est donc le résultat du développement naturel et régulier du trafic qu'aucune circonstance étrangère n'est venue seconder.

La situation se résume ainsi :

Recette brute, soit 17,081 fr. 66 c. par kilomètre et par an.	3,632,629 65
Compte d'ordre à déduire,	338,151 66
Recette nette,	3,294,477 99
Dépense (déduction faite des comptes d'ordre) soit 10,362 fr. 89 c. par kilomètre et par an.	2,161,014 97
Revenu net,	1,133,463 02

Le rapport de la dépense à la recette a été de 66.25 0/0

En 1855, la recette brute avait été de 2,709,037 fr., soit 13,536 fr. 96 c. par kilomètre et par an. L'augmentation du revenu kilométrique est donc de 26 fr. 50 c. 0/0

Transports à grande vitesse.

Le nombre total des voyageurs transportés a été de 378,242.

Chaque voyageur a parcouru en moyenne 75 kilomètres, et a produit une recette moyenne de 4 fr. 54 c. Ramené au parcours total, le nombre des voyageurs s'est élevé à 135,064.

Les trois classes se sont distribuées dans les proportions ci-après, suivant que l'on considère le nombre les voyageurs transportés ou les recettes produites.

	Sur 100 voyageurs.	Sur 100 fr. de recette.
Voyageurs de 1re classe	10	29
— de 2e classe	23	32
— de 3e classe	67	39
Total	100	100

Digitized by Google

Transports à petite vitesse.

Le tonnage total de la petite vitesse, qui a été de 119,142 tonnes en 1855, s'est élevé, en 1856, à 194,492 tonnes, dont 92,844 tonnes dirigées sur Bayonne, et 101,148 tonnes dirigées vers Bordeaux.

Nous annoncions, dans le compte rendu de 1855 (page 21), en nous fondant sur les produits du 2e semestre, que le trafic probable de la petite vitesse s'élèverait, en 1856, à 160,000 tonnes; on voit que nos prévisions ont été dépassées.

Ramené à la longueur totale exploitée, le tonnage a été de 90,537 tonnes. Chaque tonne a parcouru, en moyenne, 98 kilomètres, et a produit une recette de 7 fr. 91 c. au tarif moyen de 0 fr. 08 c. (1).

Il n'est pas possible de comparer avec exactitude les résultats totaux de l'année 1856 avec ceux de l'exercice précédent, puisque l'exploitation n'a été complétement ouverte en 1855 qu'au 27 mai; mais on peut comparer entre eux les chiffres du second semestre où l'exploitation a été complète dans chacune des deux années.

Voici les principaux résultats de cette comparaison :

	2e semestre 1855.	2e semestre 1856.	Augmentation p. 0/0.
Recette brute totale,	1,781,047 38	2,200,453 23	24 0/0
Recette par kilomètre,	16,881 96	20,956 70	24 0/0
Rapport de la dépense à la recette,	66 0/0	53 0/0	
Nombre de voyageurs transportés	200,325	235,174	17 0/0
Nombre de tonnes transportées	77,159	99,205	28 0/0

Constatons l'accroissement à peu près continu qui se manifeste dans le trafic des marchandises, à partir de l'ouverture intégrale de la petite vitesse :

Dans le 3e trim. de 1855, on a transporté				21,956 tonnes.
— 4e —	—	—	—	23,805 —
— 1er —	1856,	—	—	29,404 —
— 2e —	—	—	—	35,146 —
— 3e —	—	—	—	38,348 —
— 4e —	—	—	—	36,634 —
— 1er —	1857,	—	—	44,916 —

Cet accroissement graduel des produits de la ligne se poursuit toujours, tant dans la petite que dans la grande vitesse. Le 1er trimestre de 1857, comparé au trimestre correspondant de 1856, donne une augmentation de 25 0/0 dans la recette brute et de 15 0/0 dans le chiffre quotidien des voyageurs transportés (2).

On peut voir, dans le tableau du produit des gares, que les stations des Landes ne cessent pas de se développer. Nous nous occupons de percer, dans toutes nos stations, des puits qui pénètrent au-dessous de la couche imperméable de l'alios, et qui fourniront une eau saine dont la privation est une des causes principales de l'insalubrité de la contrée.

Le prolongement du chemin de fer de la Teste jusqu'à Eyrac, dont nous vous avons parlé, augmentera le mouvement des voyageurs déjà considérable sur cette ligne dans la belle saison. Il donnera un nouvel essor à la prospérité des établissements d'Arcachon, qui ont pris, depuis dix ans, un accroissement remarquable qu'il est de notre intérêt de seconder.

Des tarifs réduits pour les voyageurs et pour les marchandises ont été établis pour favoriser les relations entre la ligne de Bayonne et celle de Cette.

D'après les conditions de notre traité avec la Compagnie de la Teste, conditions que nous vous avons rappelées dans le Rapport de l'année dernière, les produits nets de l'exercice 1855 ne couvraient pas entièrement les intérêts des dépenses de construction, ajoutés aux sommes que nous nous sommes engagés à payer pour la liquidation et le service des emprunts de la Compagnie de la Teste. Ses comptes de 1855 constatent que cette différence est de 29,753 fr. 60 c.

L'exercice 1856 a donné les résultats suivants :

Produit net de l'exploitation.		1,133,463 02
A déduire :		
Amortissement et intérêts des obligations de la Teste.	53,150 »	
Intérêts des dépenses de construction et des sommes payées, liquidation de la Teste.	1,030,571 66	1,083,721 66
Reste.		49,741 36
A déduire encore la différence de 1855.		29,753 60
Reste net.		25,987 76

Cet excédant, trop peu considérable pour être distribué en dividende aux actionnaires de la Teste, est porté en compte et sera ajouté au dividende de 1857.

Ces résultats sont satisfaisants eu égard à l'état encore incomplet de notre installation en 1856. L'achèvement des travaux de la ligne de Bayonne et l'ouverture de l'embranchement de Mont-de-Marsan augmentent tous les jours nos recettes dans une forte progression, et l'année 1857 commencera à faire jouir les actionnaires de la Teste, comme notre Compagnie, des bénéfices de l'exploitation de cette ligne.

2e Ligne de Cette.

Recettes.

Depuis dix-huit mois, la ligne de Bordeaux à Cette a vu s'ouvrir successivement les diverses sections qui la composent. Cette première période de l'exploitation a eu principalement pour but de créer les nombreux éléments, si difficiles à réunir et à combiner, d'une exploitation définitive sur une aussi vaste échelle que celle sur laquelle nous étions appelés à agir.

Ces allongements successifs n'ont permis, en effet, ni aux divers services de l'exploitation, ni au trafic, d'y prendre une assiette régulière. Le personnel n'a pas cessé d'être remanié, pour faire face aux allongements nouveaux. Les services de correspondances et de réexpéditions établis aux extrémités de la ligne étaient transformés presque aussitôt qu'installés. La nécessité de transborder les marchandises pour passer de la voie d'eau sur la voie ferrée, et réciproquement, imposait une gêne à notre trafic, et laissait un notable avantage à la navigation, qui pouvait effectuer les transports d'une mer à l'autre sans rompre charge.

On comprend qu'il est difficile de discuter les résultats d'une exploitation placée dans de telles conditions. Les dépenses ont pu être plus fortes et les recettes plus faibles qu'elles ne le seront les unes et les autres dans l'état définitif de la ligne.

Toutefois, il est intéressant de constater l'accroissement kilométrique des recettes, qui a constamment suivi chaque allongement de la ligne.

L'ouverture de Bordeaux à Langon sur 42 kilomètres, en 1855, a donné un produit moyen de 13,380 fr. par kilomètre et par an.

Ce produit s'est élevé à 14,404 fr. lorsque la ligne a atteint Tonneins, sur 96 kilomètres.

A Valence d'Agen, sur 162 kilomètres, le produit kilométrique s'est élevé à 18,112 fr.

Enfin, il a atteint 26,032 fr. par kilomètre et par an, lorsque la ligne s'est étendue jusqu'à Toulouse, sur 257 kilomètres.

L'ouverture de Toulouse à Cette, qui a ajouté 220 kilomètres au réseau, est trop récente et trop incomplète encore pour donner des résultats certains; mais on peut les préjuger par la loi d'accroissement qui s'est manifestée invariablement jusqu'ici.

La recette brute totale sur la ligne de Cette a été de 3,575,287 fr. 52 c., soit 21,368 fr. par kilomètre et par an.

La dépense a été de 1,888,295 fr. 28 c., soit de 11,425 fr. par kilomètre et par an.

Le rapport de la dépense à la recette, déduction faite des comptes d'ordre est de 58 0/0.

La recette s'est ainsi divisée :

Voyageurs,	2,116,581 fr. 55 c.	
Transport à grande vitesse,	245,514 13	
Total de la grande vitesse.	2,362,095 fr. 68 c.	
Transports à petite vitesse et recettes diverses,	1,213,191 84	
Total..	3,575,287 fr. 52 c.	

Transports à grande vitesse.

Le nombre des voyageurs transportés a été de 1,084,417, soit moyennement de 2,971 par jour. Ramené à la longueur moyenne exploitée, ce nombre a été de 261,956 par an.

Chaque voyageur a parcouru une longueur moyenne de 40 kilomètres et a produit moyennement une recette de 1 fr. 95.

Pour expliquer ce dernier chiffre, il faut considérer que la longueur moyenne exploitée en 1856 n'a été que de 167 kilomètres, et que le plus grand mouve-

(1) Voici le tonnage, en chiffres arrondis, des principales marchandises transportées :

A la remonte :	
Bois,	25,000 tonnes.
Matières résineuses,	14,000
Fers et fontes,	7,000
Laines,	2,400
Sels,	1,500
A la descente :	
Matériaux de construction,	19,000 tonnes.
Denrées coloniales,	3,300
Tissus et mercerie,	3,000
Quincaillerie,	2,000
Sucres,	1,800
Spiritueux, eaux-de-vie,	950
Huiles, savons,	700

Les marchandises suivantes se sont partagées à peu près également entre la descente et la remonte :

Minerais,	18,000 tonnes.
Céréales et légumes secs,	12,000
Vins,	8,000
Houille et charbons,	2,900

(2) Recettes :					
Voyageurs	234,821 f. 25 c.	270,822 f. 95 c.			
Accessoires de la grande vitesse	56,799 08	74,298 80			
Petite vitesse	355,430 87	469,210 92			
Recette brute	647,051 20	813,332 67	25 p. 0/0		
Recette brute par kilomètre et par an	12,324 78	15,418 44			
Rapport de la recette à la dépense (comptes d'ordre déduits)	91.74 p. 0/0	74.19 p. 0/0			
Nombre de tonnes transportées. Total	45.163t	55,278t	22 p. 0/0		
— — par jour	496	614			
Nombre de voyageurs transportés... Total	59.153 v.	67,919 v.	15 p. 0/0		
— — par jour	650	755			
Poisson (kilog.)	537t	576t	53 p.	0/0	

Digitized by Google

ment a eu lieu entre Bordeaux et Agen, où les tarifs sont réduits et les parcours très-faibles.

La proportion des classes a été la suivante :

	Sur 100 voyageurs.	Sur 100 fr. de recette.
Voyageurs de 1re classe,	8	24
— de 2e classe,	23	30
— de 3e classe,	69	46
Total,	100	100

Transports à petite vitesse.

Le tonnage de la petite vitesse a été de 152 176 tonnes, dont 101,975 tonnes dirigées sur Toulouse, et 50 201 tonnes dirigées sur Bordeaux. Si l'on ajoute à ce mouvement celui effectué sur le Canal latéral, qui a été de 565,134 tonnes, et celui que nous avons constaté sur la Garonne, savoir, 82,450 tonnes, on a, pour le tonnage total mis en mouvement entre Toulouse et Bordeaux, en 1856, une masse de 880,000 tonnes en chiffre rond (1).

FAITS DIVERS.

Correspondances.

Nous comptons aujourd'hui 112 services de correspondances ainsi répartis :

Correspondances de voyageurs,	52
Services de réexpédition de marchandises,	15
Services d'omnibus,	14
Services de factage et de camionnage,	24
Correspondances maritimes,	7
	112

Un service de batellerie établi sur le Lot va faire converger à notre gare d'Aiguillon les produits de cette riche vallée jusqu'à Fumel. Une autre correspondance par bateaux nous amènera à Montauban les produits du Tarn. Nous attendons l'installation d'un port à la station de Nicole pour monter un service semblable sur la Baise.

A Bordeaux, à Cette, à Agde, des services de gabarrage ont été montés par nous pour effectuer, à des conditions économiques et régulières, la liaison entre nos gares et les navires.

Les correspondances maritimes méritent de nous arrêter plus particulièrement.

Il suffit de jeter un coup d'œil sur une carte pour être frappé du rôle important dévolu à notre ligne de Bordeaux à Cette, au point de vue du transit entre les deux mers.

Nous avons déjà fait plusieurs envois de Cette à Londres dans le délai de 3 jours, et cette durée pourrait être abrégée. De Marseille à Liverpool, le trajet par Gibraltar est de 4,100 kilomètres. Il n'est que de 2,074 par notre ligne : c'est donc un raccourcissement de moitié. Il est certain que notre ligne offrira au commerce une nouvelle voie qui, pour un grand nombre de destinations, sera à la fois plus économique et plus rapide, en même temps que plus régulière et moins grevée de frais d'assurances maritimes que la ligne de navigation passant par le détroit de Gibraltar.

Pour atteindre ce but, nous nous sommes mis en mesure d'organiser, au départ de chacun des deux ports extrêmes qui terminent notre ligne, un système de réexpédition maritime rayonnant sur les principaux ports de l'Océan et de la Méditerranée qui nous semblaient offrir de l'aliment au transit. Des services de navires à vapeur partant à jours fixes de Bordeaux et de Cette et auxquels notre chemin de fer servira de lien commun, étendront ainsi notre trafic sur les rivages les plus voisins des deux mers et nous permettront de porter directement les marchandises d'un port de la Méditerranée à un port de l'Océan.

Nous nous sommes attachés autant que possible à nous rallier aux services déjà établis en leur imposant, en échange des avantages que nous leur apportions, des conditions de régularité et de bas prix indispensables au succès de l'entreprise.

Aujourd'hui, sept lignes sont organisées par des traités.

Sur l'Océan, un service régulier fait par la Compagnie des Porteurs maritimes et partant régulièrement tous les cinq jours, desservira Morlaix, le Havre et Rouen. Il fonctionne déjà. Un autre service est monté de Bordeaux à Nantes, et un troisième de Bordeaux à Liverpool, desservant Liverpool, Glascow, Manchester, Dublin et Belfast. Ces deux derniers services s'ouvriront dans le courant de juillet. Nous sommes sur le point de conclure d'autres traités pour organiser des services semblables sur Rotterdam, Anvers et la Rochelle. Nous venons de signer un traité pour un service direct et régulier de Bordeaux à Londres.

Dans la Méditerranée, nous avons organisé un service de cabotage entre Cette et Marseille, qui est en pleine activité depuis un mois. Un autre service, dirigé sur Nice, Gênes, Livourne et Civita-Vecchia commence à fonctionner.

Un traité vient d'être conclu pour la correspondance entre Cette et les différents ports de l'Algérie, ainsi que pour les expéditions faites des principaux ports de la côte orientale de l'Espagne sur Cette.

Des arrangements pris avec la Compagnie des Messageries impériales nous assurent le concours de cette grande entreprise pour une partie des ports qu'elle dessert.

Il nous reste à nous relier aux ports du royaume de Naples et de la Sicile, ainsi qu'aux ports de l'Espagne pour l'exportation. Ces affaires sont en voie de négociation ; la première est sur le point d'être terminée.

Tout nous fait espérer qu'avant deux mois ce grand ensemble de services maritimes sera en pleine activité.

Traction.

Le service du matériel et de la traction, dont les commencements ont été pénibles faute d'installations définitives, est aujourd'hui en pleine voie d'amélioration.

Les ateliers définitifs sont construits. Leur outillage est à peu près complet. Les alimentations d'eau définitives sont terminées sur une grande partie de la ligne et se poursuivent activement sur le reste.

Les frais de traction et d'entretien du matériel de transport se sont graduellement abaissés : ils étaient de 1 fr. 20 c. au commencement de l'année, et sont descendus à 1 fr. 02 c. dans le dernier semestre. La moyenne de l'année est de 1 fr. 11 c. par kilomètre et par machine, elle était de 1 fr. 24 c. en 1855.

Le parcours des machines a été de 2,114,120 kilomètres, y compris celles livrées aux services de la construction, et de 1,706,250 kilomètres dans le service de l'exploitation seulement.

La consommation du combustible a été de 19,622 tonnes, dont 12,551 tonnes de coke et 6,871 tonnes de houille. La houille est donc entrée pour un peu plus du tiers dans la consommation totale. Tous nos efforts tendent à augmenter ce rapport. La consommation moyenne du combustible par kilomètre et par machine a été de 9 k. 18.

4° CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

L'exploitation du Canal latéral dans l'exercice 1856, présente les résultats suivants :

Recette. — 1,143,039 fr. 99, soit 5,900 fr. par kilomètre et par an.		
Dépenses. — 539,634	03, soit 2,761 fr.	— — —
Revenu net.	603,405 fr. 96	

La recette avait été, en 1855, de 578,410 fr. 66, soit de 3,856 fr. par kilomètre et par an ; ce qui fait au profit de 1856 une augmentation de 18 p. 100. Elle est due à diverses causes : à l'accroissement du tonnage, à l'exploitation entre Buzet et Castets, dont nous avons pris possession dans le courant de l'année 1856 ; enfin à l'application, à partir du 11 avril, d'un nouveau tarif qui a été relevé au chiffre fixé par le cahier des charges.

La dépense qui, en 1855, était de 2,000 fr. par kilomètre, s'est élevée, en 1856, à 2,761 fr. Néanmoins, à cause de l'accroissement des recettes, le rapport de la dépense à la recette s'est abaissé de 34 p. 100 à 46 p. 100.

L'augmentation de dépense est due à l'entretien toujours plus coûteux, dans les premiers temps, de la partie nouvellement livrée, et aux avaries causées au mois de mai par les débordements de la Garonne, qui ont rompu un aqueduc et ouvert une brèche dans une digue du canal (1).

Le tonnage, ramené au parcours total, est de 245,062 tonnes. Il n'était, en 1855, que de 197,748 tonnes.

Le parcours moyen d'une tonne a été de 73 kilomètres, et le produit moyen, de fr. 1. 61.

L'ancien tarif réduit a été provisoirement maintenu, et prorogé jusqu'à nouvel ordre pour le transport des céréales. Cette mesure a fait perdre à la Compagnie, dans le cours de l'exercice 1856, une somme assez importante, qui a été sans aucune influence sur le prix payé par les consommateurs ; elle a été entièrement absorbée par la batellerie et par les intermédiaires.

Les concessions d'eau faites jusqu'à ce jour assurent une recette annuelle de 40,721 fr. savoir :

Sept concessions de moulins ou usines, 28,921 fr.

Six concessions de lâchures d'eau, 10,800 fr.

Plusieurs autres concessions sont pendantes. Cette nature de produits tend à se développer.

Quelques propriétaires ont demandé des prises d'eau pour irrigations, notamment entre Toulouse et Montech. Nous arrêtons les bases des traités à passer.

SITUATION FINANCIÈRE.

Vous nous avez donné l'an dernier les pouvoirs nécessaires pour :

1° Emettre des obligations jusqu'à concurrence de 100 500,000 francs, en comprenant dans cette autorisation les 149,786 obligations déjà émises ;

2° Augmenter notre fonds social par voie de modifications de nos Statuts.

Nous n'avons pas fait usage de la première faculté. Le chiffre de nos obligations n'a pas été augmenté. Le crédit que vous nous avez donné, et dans la forme que vous avez approuvée, c'est-à-dire en affectant éventuellement à la garantie des obligations la garantie de l'Etat attribuée aux actions, viendra se confondre dans le chiffre des émissions nécessaires pour la construction du réseau pyrénéen et autres travaux que vous aurez dans le cas d'approuver. Il servira, jusqu'à due concurrence, à couvrir la différence entre le prix auquel les obligations s'émettent, et celui qui résulte de la garantie de l'Etat, qui est limitée à une capitalisation au taux de quatre pour cent d'intérêt.

D'accord avec le Gouvernement, nous avons modifié nos Statuts et porté notre fonds social de 67 millions à 125 millions, ce qui constitue un accroissement de

---

(1) Voici, en chiffres arrondis, les principales marchandises transportées :

Céréales et légumes secs,	32,000 tonnes.
Matériaux de construction	14,000
Bois,	8,000
Denrées coloniales,	5,000
Prunes sèches,	2,600
Fers, métaux,	1,800
Tissus, mercerie,	1,800
Laines, cotons, lins,	1,200
Spiritueux, eaux-de-vie,	1,000
Vins,	600

(1) La recette de 1856 se répartit ainsi :

Péage des marchandises.	1,035,031 fr.	57 c.
Péages divers.	58,368	56
Recettes diverses.	48,518	87
Total.	1,142,917 fr.	» c.

Le tonnage total du Canal a été :

A la remonte, de	389,224 tonnes.
A la descente, de	255,914
Total.	645,138 tonnes.

Ce chiffre du tonnage de 1856 présente, sur celui de 1855, une augmentation d'environ 68,500 tonnes, qui doit être attribuée en partie à l'ouverture de la section de Buzet à Castets.

Digitized by Google

58 millions et porte le nombre de nos actions de 134,000 à 250,000.

Sur ce chiffre, nous avons émis seulement 89,334 actions que nous avons exclusivement attribuées à nos actionnaires, sur le pied de deux actions nouvelles pour trois anciennes ; le prix d'émission des nouveaux titres a été fixé à 700 francs par action.

Nous avons conservé en réserve le solde de 26,666 actions, soit pour les besoins ultérieurs de la Société, soit pour la pose de la deuxième voie déjà commencée sur une partie de nos lignes.

Les 89,334 actions mises à la disposition de nos actionnaires n'ont été souscrites que jusqu'à concurrence de 79,445 actions ; le surplus de 9,889 actions est resté non souscrit par suite de la baisse qui s'est produite sur toutes les valeurs au moment de la clôture de notre souscription, qui a successivement fait descendre nos nouveaux titres jusqu'au prix de 655 francs. Nous avons profité du mouvement de reprise qui s'est produit pour vendre nos actions restantes, et le placement en a été terminé dans les premiers mois de cette année à peu près au cours d'émission.

Les époques fixées pour les versements ont été établies de la manière suivante :

1er versement, en souscrivant,	250 f.	par action.
2e versement, du 1er au 10 janvier	250	—
3e versement, du 1er au 10 juillet,	200	—

Ce dernier versement, montant à 17,866,800 francs, est exigible du 1er au 10 juillet prochain. Nous en avons déjà reçu une portion par anticipation, et au 23 juin courant il ne nous restait plus à recouvrer sur le montant total de nos 89,334 actions, qu'une somme de 10,705,250 francs, y compris quelques sommes en retard sur les précédents versements.

La création de nos nouvelles actions a donc produit un bénéfice de près de 18 millions qui servira en partie à couvrir les intérêts des capitaux employés pendant la construction, en rendant ainsi disponibles, pour nos actionnaires, les bénéfices de l'exploitation à réaliser sur les exercices qui vont suivre celui dont nous vous soumettons aujourd'hui les comptes ; le surplus formera une réserve qui permettra de diminuer le compte des emprunts à émettre.

L'émission ultérieure des 26,666 actions restant en portefeuille viendra, lorsqu'il sera opportun de l'effectuer, augmenter le chiffre de cette réserve. Au cours actuel, ces 26,666 actions représentent un supplément de bénéfice d'environ 7 millions.

Pendant l'exercice dernier, les travaux ont reçu une grande impulsion et les dépenses se sont augmentées d'une somme de 82,327,790 fr. 78 c.

Ainsi, au 31 décembre 1856, le chapitre de la construction du chemin et du matériel avait atteint le chiffre de		195,813,076 63
Les dépenses d'établissement du canal avaient reçu un léger accroissement et s'élevaient à		54,663 48
Ensemble		195,867,742 11
Les mêmes chapitres ne figurant au 31 décembre 1855, sur les comptes de cet exercice, que pour		113,539,951 33
Les dépenses effectuées en 1856 ont été, par conséquent, de		82,327,790 78

Nous y avons pourvu :

1° Par l'émission des 149,788 obligations 3 p. 0/0 remboursables à 500 fr., lesquelles ont produit,		42,536,690 00
2° Par celle des 89,334 actions nouvelles sur 116,000 qui ont été créées, ainsi que nous venons de vous le dire, en vertu des pouvoirs qui nous avaient été donnés, à cet effet, par la dernière assemblée générale; cette émission ayant eu lieu au cours de 700 francs, a représenté une somme de	62,533,800 00	
Dont il faut déduire les termes non échus au 31 décembre dernier,	40,109,461 92	
Reste	22,424,338 08	22,424,338 08
3° Par les subventions que nous a payées l'Etat, ci		8,400,000 00
		73,361,028 08
Par l'accroissement des comptes-créanciers pour une somme de		8,317,562 21
Par la réalisation enfin d'une portion de l'actif disponible, ci		649,200 49
Somme égale		82,327,790 78

Pour pouvoir appliquer toutes ces ressources aux dépenses de la construction, il fallait trouver auprès de la Société générale de crédit mobilier les mêmes facilités que par le passé

En effet, les avances que nous avait faites cette société et qui étaient, au 31 décembre 1855, de 16,697,978 fr. 79 c., avaient bien été remboursées, ainsi que nous vous l'avons dit dans notre dernier rapport, sur le produit de l'émission de nos obligations.

Mais pour rendre possible, dans de bonnes conditions, l'émission de la seconde série de nos actions et nous permettre d'offrir aux souscripteurs des termes de paiement éloignés, nous avons réclamé de la Société de Crédit mobilier l'ouverture d'un nouveau crédit qui s'élevait, au 31 décembre dernier, à la somme de 16,058,803 fr. 81 c.

Le montant des divers engagements de la Compagnie s'élevait, en outre, à 11,965,049 48

Ensemble, 28,023,853 29

L'exercice courant s'ouvrait donc avec des charges, indépendamment de la nécessité de pourvoir aux dépenses nécessaires pour l'achèvement de nos lignes.

Voici, par contre, l'énumération des ressources dont la Compagnie pouvait disposer, et dont, grâce à l'appui financier qu'elle a trouvé, elle a pu ne faire usage qu'avec la mesure que comportait la situation générale des affaires.

Ces ressources consistaient :

1° Dans les versements à toucher sur l'émission des 89,334 actions,	40,109,461	92
2° Dans le montant total des divers termes de la subvention de l'Etat échus ou à échoir,	10,650,000	00
3° Dans les divers articles composant notre actif,	4,433,327	03
Total,	55,192,788	95

Non compris les 26,666 actions mises en réserve.

Nous arrivons, Messieurs, à la partie importante de notre rapport ; nous allons vous entretenir des négociations suivies avec le gouvernement pour l'adjonction à nos lignes du réseau pyrénéen, et du résultat favorable qu'elles ont obtenu.

Nous vous rappellerons en peu de mots l'origine de cette négociation. Il y a déjà plus de quatre ans qu'elle a commencé. Dans notre rapport à l'assemblée générale du 30 avril 1853, nous vous avons communiqué la lettre que nous avions adressée, le 23 du même mois, à M. le ministre des travaux publics pour soumissionner ce réseau.

Peu de négociations ont été plus laborieuses, plus difficiles, plus traversées par des projets hostiles, par des concurrences ardentes. L'équité du gouvernement, notre bon droit, et, nous pouvons ajouter aussi, l'intérêt bien entendu des contrées que les lignes nouvelles sont appelées à féconder, nous ont fait triompher de tous les obstacles.

Le traité pour la concession du réseau, à très-peu près dans les termes où nous vous le soumettons aujourd'hui, aurait pu être conclu l'an dernier au moment où la loi du 21 juillet 1856, qui en a réglé les conditions financières a été promulguée, si la question de la fusion du Grand-Central n'avait apporté un nouvel élément dans l'élaboration des projets du gouvernement pour le remaniement des grands réseaux des voies de fer.

Depuis notre rapport d'avril 1853, tous les suivants, ceux des 30 mai 1854, 30 mai 1855, 24 juin 1856, vous ont successivement fait connaître les diverses phases traversées par cette négociation. Nous aurions voulu éviter de vous entretenir des faits qui se sont produits depuis notre dernière réunion, et nous bornerons à constater les résultats obtenus ; mais le rapport présenté à l'assemblée générale du chemin de Lyon à la Méditerranée le 29 avril dernier, en faisant intervenir d'une manière insolite dans l'exposé des négociations de cette Compagnie, ne nous permet pas de garder le silence sur des faits qui ont eu une grande publicité et qui n'ont pas été présentés d'une manière convenable dans le document dont nous venons de parler.

Dès le mois d'août dernier, un journal étranger avait publié un article sur les projets du gouvernement relatifs au remaniement des réseaux des chemins de fer ; cet article, reproduit et commenté dans les principaux journaux de Paris, résumait les projets d'une nouvelle classification des grandes lignes.

Le rapport présenté à l'assemblée de la Méditerranée présente les faits qui se sont produits à cette occasion de la manière suivante :

« Le réseau créé sous le nom de chemin de fer Grand-Central était depuis longtemps l'objet de nos préoccupations. Ce réseau, formé de lignes secondaires et peu homogènes, ne pouvait, à notre avis, se développer et réaliser une exploitation fructueuse qu'au moyen d'un remaniement fait en vue de lui assurer l'accès de la capitale et d'attirer à lui une partie du trafic, qui appartenait déjà aux Compagnies voisines. Une semblable combinaison aurait compromis, de la manière la plus sérieuse, les intérêts des grandes Compagnies en possession, à l'est et à l'ouest, du trafic qu'on se préparait à leur disputer. Les Compagnies menacées avaient donc un intérêt évident à examiner s'il ne serait pas préférable pour elles de traiter de la cession du Grand-Central, et de le répartir de manière à attribuer à chacune d'elles les sections qui appartenaient le plus directement à son rayon d'activité.

« Cette solution était de nature à donner satisfaction à tous les intérêts en présence, et nous étions convaincus, pour notre part, qu'elle aurait les préférences du gouvernement. La Compagnie d'Orléans se trouvant en complète communauté de sentiment avec nous sur ce point, les deux Compagnies arrêtèrent de concert les bases d'un traité qui fut, dans le courant de l'année dernière, soumis à l'instruction administrative.

« C'est alors que se produisit, devant le comité des chemins de fer, un autre système qui consistait à créer une troisième grande ligne, se dirigeant vers la Méditerranée et les lignes du Midi, et interposée entre celles de Paris à Bordeaux et de Paris à Marseille. Cette ligne, formée du Bourbonnais et du Grand-Central, devait se prolonger sur Alais, et se raccorder à l'ouest avec le réseau de la Compagnie du Midi. Les promoteurs de cette combinaison arboraient ainsi ouvertement le drapeau de la concurrence.

« Ce tracé, qui traverse les contrées les plus accidentées et les moins populeuses de la France centrale, ne pouvait constituer une entreprise fructueuse pour la Compagnie disposée à en courir les risques ; mais la combinaison n'en eût pas moins été très-dommageable pour nous, soit par l'influence de la ligne directe, soit par celle des lignes latérales, rayonnant autour de ce tronc commun qu'on se proposait d'établir. Il suffisait d'ailleurs qu'une telle pensée se fût produite, et se targuât d'un succès possible, pour jeter l'inquiétude et l'alarme chez les intérêts ainsi menacés. Ce projet, soutenu très-vivement devant le comité des chemins de fer, n'y obtint cependant aucun succès, et le comité, après une discussion approfondie, se prononça pour la répartition du Grand-Central entre les Compagnies voisines.

« Repoussé par le comité, le système de la ligne interposée ne se tint cependant pas pour battu ; il fut reproduit devant le gouvernement, et nous eûmes un moment lieu de craindre qu'il ne vînt à prévaloir. Heureusement la nouvelle combinaison abondait en impossibilités. Il fallait, pour la réaliser, reprendre le chemin du Bourbonnais aux Com-

Digitized by Google

» pagnies d'Orléans et de Lyon, qui n'étaient pas » disposées à abandonner sans résistance une ligne » de défense qu'on n'essayait de leur enlever qu'afin » d'en faire un instrument de concurrence. On par- » lait, il est vrai, de la concession d'une ligne de » Paris à Tours et à Limoges, comme tête du Grand- » Central, mais cette ligne ne remplissait en aucune » façon le programme proposé Ce n'était pas là une » ligne centrale, et, de plus, cette concession nou- » velle, établie en plein réseau d'Orléans, avait un ca- » ractère par trop marqué d'empiétement. Enfin, où » trouver une Compagnie nouvelle assez puissante » pour supporter à elle seule le poids d'une combinai- » son si dispendieuse, et dont tout le succès reposait » sur les chances d'une lutte et sur un trafic dis- » puté? Aussi, après une négociation prolongée et in- » fructueuse, il a fallu en revenir à la pensée, seule » praticable, d'un démembrement et d'un partage du » réseau du Grand-Central. La négociation put alors » s'engager de nouveau sur des bases analogues à » celles qui avaient été présentées une première fois » par la Compagnie d'Orléans et par nous. »

Cette manière d'envisager la question dans un document publié le 29 avril 1857 avait reçu une rectification anticipée par un document officiel : Le rapport à Sa Majesté l'Empereur présenté par M. le ministre des travaux publics, sur le projet de fusion de la Compagnie du Grand-Central, du 21 avril 1857.

Voici comment M. le ministre s'exprime :

« La pensée de la fusion du chemin de fer Grand- » Central n'appartient pas au gouvernement. La » Compagnie, elle-même, a pris l'initiative de cette » mesure, en soumettant à l'administration, au mois » de juin 1856, un projet de traité concerté avec la » Compagnie d'Orléans, et portant fusion avec cette » dernière Compagnie de l'ensemble des lignes for- » mant le réseau Grand-Central.

» Il serait sans intérêt de reproduire ici toutes les » conditions de ce traité ; je me bornerai à rappeler » que, d'après la convention arrêtée entre les deux » Compagnies, la fusion, bien qu'arrêtée dès à pré- » sent d'une manière définitive, ne devait recevoir » son effet qu'au fur et à mesure de l'achèvement des » différentes sections qui constituent le réseau du » Grand-Central, et que le règlement de la valeur » des actions de cette dernière Compagnie restait » subordonné aux résultats la seconde année de l'ex- » ploitation de ces diverses sections, de telle sorte » que la liquidation définitive de la fusion se trouvait » suspendue pendant près de douze années.

» Ce traité a été soumis au comité consultatif des » chemins de fer, qui en a fait l'objet d'une instruc- » tion approfondie. L'examen en a été préparé d'a- » bord par une commission formée dans le sein du » comité, et présidée par un membre du conseil d'É- » tat, président de la section des travaux publics, de » l'agriculture et du commerce. Les procès-verbaux » des nombreuses séances de la commission témoi- » gnent du soin avec lequel la question y a été exa- » minée.

» Saisi du rapport de la commission, le comité des » chemins de fer, après s'être livré à son tour à une » discussion approfondie de la question, a admis en » principe le projet de rétrocession du réseau Grand- » Central, mais en proposant d'importantes modifica- » tions à la combinaison présentée . . . . . » . . . . . .

» Les considérations qui avaient déterminé la Com- » pagnie du Grand-Central à remettre à une Compa- » gnie plus puissante le soin de mener à fin la tâche » qui lui était imposée, devaient frapper l'attention » du gouvernement ; des intérêts publics de premier » ordre exigeaient que l'exécution d'un réseau qui » est destiné à vivifier les contrées centrales de l'em- » pire, pût se poursuivre sans embarras et sans se- » cousse. »

« *Ainsi, l'on pouvait former une Compagnie spé-* » *ciale, comprenant dans son réseau les lignes du* » *Midi et des Pyrénées, le Grand-Central, à l'ex-* » *clusion de la section de Lempdes à Saint-Etienne,* » *et enfin le chemin du Bourbonnais jusqu'à Saint-* » *Germain-des-Fossés;* on aurait ainsi constitué un » *nouveau réseau, interposé entre ceux des Com-* » *pagnies d'Orléans, d'une part, et de Lyon, de la* » *Méditerranée, de l'autre ;* limité à l'Ouest par la » première de ces lignes, et à l'Est, par les deux der- » nières ; *ayant son point de départ à Paris et* » *touchant, d'une part, la frontière des Pyrénées,* » *de l'autre, la Méditerranée par le port de Cette.* » *D'après* les ordres de Votre Majesté, *des négocia-* » *tions ont été entamées dans ce sens ; mais, après* » *de longs pourparlers, elles ont définitivement* » *échoué.* »

C'est avec nous que cette combinaison a été traitée par le Gouvernement ; c'est avec nous que ces négociations ont été entamées ; pendant huit mois, nous avons pu entrer dans la grande combinaison des réseaux à ces conditions, c'est-à-dire en formant un réseau spécial : 1° de la ligne du Bourbonnais, moins la section de Lempdes à Saint-Etienne, et avec une entrée spéciale dans Paris ; 2° des lignes du Grand-Central ; 3° de nos lignes du Midi ; 4° du réseau pyrénéen.

Après un long examen, nous avons cru devoir décliner la mission dont on nous avait fait l'honneur de nous charger, et comme cette phase de la négociation a besoin d'être précisée, voici les considérations que nous avons fait valoir pour expliquer notre renonciation :

» Le projet était grand et beau, il pouvait satisfaire l'ambition la plus vaste, c'eût été le réseau le plus important de France ; mais la traversée des contrées montagneuses, peu peuplées, peu industrieuses du centre de la France, présentait des chances sérieuses, et le succès ne pouvait être obtenu qu'en diminuant les produits des lignes voisines ; les moyens de réalisation ne nous eussent pas manqué ; la grandeur même du projet était le premier élément de son succès ; la constitution d'un réseau qui comprenait une étendue de 3,000 kilomètres et un capital de plus d'un milliard, dont moitié était déjà réalisée, devait assurer incontestablement dans le présent des bénéfices considérables à ceux qui en auraient été chargés, et ce n'était que dans un avenir éloigné, puisqu'un délai de dix ans était donné pour sa réalisation, que l'on aurait pu constater si la combinaison était bonne ou mauvaise au point de vue financier ; mais nous aimons mieux nous abstenir que de laisser après nous des doutes sur la réussite de projets que nous aurions recommandés à la confiance de nos actionnaires et du public. C'est ainsi que nous comprenons nos devoirs et notre responsabilité. »

En nous retirant, nous nous sommes bornés à demander la reprise pure et simple de nos pourparlers pour le réseau pyrénéen.

C'est au moment où notre négociation était arrivée à ce point que deux administrateurs du Grand-Central et de la Méditerranée, vinrent, à plusieurs reprises, nous demander, tant au nom de cette Compagnie, qu'au nom de la Compagnie d'Orléans, de nous réunir pour proposer au Gouvernement la formation d'un Omnium et nous charger avec eux du Grand-Central. Nous acceptâmes, à la condition que le chemin de Paris à Lyon en ferait partie, et nous rédigeâmes, dans cette pensée, une note qui fut remise par nous au Gouvernement.

Cette note posait les bases d'une union des chemins de la région du Midi : elle laissait entièrement distinctes les administrations actuelles de Lyon, d'Orléans, de la Méditerranée et de notre Midi ; le Bourbonnais, le Central et le Pyrénéen y étaient adjoints. Les produits nets de l'ensemble étaient répartis entre les quatre groupes dans des proportions à déterminer.

Après avoir formulé cette combinaison, nous nous étions abstenus absolument de toute démarche auprès du Gouvernement, pour laisser agir les représentants des Compagnies de la Méditerranée et d'Orléans, et après un mois d'attente sur le résultat de ces pourparlers, nous avons appris que ces Compagnies avaient traité pour leur compte, et sans qu'il ait été donné aucune suite à la combinaison que nous avions soumise au Gouvernement, à leur demande.

Nous aurions évité de préciser ces faits si nous n'avions pas été dans la nécessité de répondre au paragraphe du Rapport de la Méditerranée, que nous venons de citer.

Dans ces conditions, nous n'avions rien à demander au Gouvernement ; nous nous trouvions, vis-à-vis de lui, dans la position que nous avions volontairement choisie avant d'avoir été amenés à lui parler d'omnium ; nous avons donc poursuivi, sur les bases de l'adjonction à nos lignes du réseau pyrénéen, la négociation interrompue par la proposition de l'omnium, et nous venons aujourd'hui vous soumettre les résultats de ces nouvelles négociations.

Le réseau est formé, conformément à la loi du 21 juillet 1856, des lignes suivantes :

1° De Toulouse à Bayonne par Montrejeau, le plateau de Lannemezan, Tarbes et Pau, avec embranchement sur Foix et Dax ;

2° D'Agen à Tarbes, par Auch et Rabastens ;

3° De Mont-de-Marsan, à ou près Rabastens.

Nous y avons joint facultativement un embranchement sur Castres, dirigé d'un point de notre ligne voisin de Castelnaudary. Cet embranchement devra être exécuté dans un délai de huit années, à dater de l'époque où la concession sera devenue définitive. La concession sera nulle si, dans un délai de deux ans, l'exécution de l'embranchement n'a pas été réclamée, soit par l'Etat, soit par la Compagnie.

Cet embranchement a une longueur de 49 kilomètres. Les devis pour un chemin à une voie s'élèvent à une somme de 8 millions. Avant de nous prononcer définitivement, nous devons régler, avec les localités traversées, des arrangements pour l'acquisition des terrains, par la raison que pour ces travaux il n'y a ni garantie d'intérêt, ni subvention de la part de l'Etat.

Quant au réseau pyrénéen, son étendue est de 652 kilomètres ; la dépense pour l'exécution à une voie avec un cinquième de voies d'évitement, les terrains étant acquis et les travaux d'art exécutés pour deux voies, est évaluée à 138 millions de francs.

La subvention accordée par l'Etat est de 24 millions, payable en huit années, à raison de 3 millions par an, le premier paiement devant avoir lieu le 15 février 1858, et les autres à la même époque à chacune des années suivantes.

L'Etat garantit pendant cinquante ans un minimum d'intérêt de 4 0/0 sur un capital de 112 millions, l'annuité ainsi garantie ne devant conséquemment pas excéder 4,480,000 fr.

L'Etat entre en partage des bénéfices réalisés sur les nouvelles lignes du réseau au delà de 8 0/0, mais seulement à dater du 1er janvier 1866.

Ce partage, comme la garantie de l'État, resteront distincts pour le réseau pyrénéen, et ne se confondront point avec les conditions de partage et de garantie d'intérêt spéciales aux deux lignes qui font l'objet de la concession primitive.

A cet effet, les comptes seront tenus séparément pour les lignes du Midi et pour celles du réseau pyrénéen, mais seulement pour ce qui concerne les stipulations avec l'État relatives au partage des bénéfices, la concession du réseau pyrénéen restant la propriété exclusive de la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, et les conditions devant en être remplies par elle à ses frais, risques et périls.

La Compagnie des chemins de fer du Midi prend l'engagement de concourir à l'exécution d'un raccordement à Bordeaux, entre ses lignes et celles de la Compagnie d'Orléans ; la dépense comme les produits de ce raccordement seront partagés par moitié entre les deux Compagnies. Il a été stipulé que, pour le passage du pont sur la Garonne, la taxe serait d'un kilomètre par chaque somme de 300,000 fr. employée à la construction de ce pont, sans que le nombre de kilomètres auquel s'appliquera cette taxe puisse être supérieur à cinq.

Enfin, notre Compagnie est autorisée à établir sa gare de Bordeaux sur le quai de la Grave. Mais avant d'entreprendre ces travaux, il sera nécessaire de discuter avec l'État, la ville de Bordeaux et les tiers, quelques conditions accessoires ; aussi nous sommes-nous réservé un délai d'un an pour rendre cette concession définitive.

Les travaux du réseau pyrénéen ayant été entrepris par l'État sur plusieurs points, la Compagnie aura à rembourser ceux qui ont été effectués et ceux qui pourront l'être en vertu des marchés passés jusqu'à

Digitized by Google

COMPAGNIE DE L'HOTEL ET DES IMMEUBLES DE LA RUE DE RIVOLI.

RAPPORT

Présenté par le Conseil d'administration dans l'Assemblée générale des Actionnaires du 23 juin 1857.

PRÉSIDENCE DE M. E. PEREIRE.

Messieurs,

A notre dernière assemblée générale, nous avons rendu compte de la marche des constructions entreprises par notre Compagnie, et des premières locations que nous avions faites.

Pendant l'année qui vient de s'écouler, les immeubles qui, au mois de juin dernier, étaient encore, pour une partie, dans la période de construction, ont été complétement achevés, et nous venons aujourd'hui vous soumettre une situation qui vous permettra d'apprécier les résultats positifs déjà obtenus et les développements que nous sommes en position de leur donner.

Les treize immeubles que nous avons fait élever rue de Rivoli, pour être affectés à des locations particulières, ont été entièrement achevés, comme nous venons de le dire, dans le cours de l'année dernière.

Le prix de la construction de ces immeubles joint au prix d'achat des terrains, s'élève, pour l'ensemble, à la somme de 8,596,715 fr.

Les locations réalisées s'élèvent à 706,550 fr., celles à faire à 46,600 fr.; ensemble 753,150 fr.

Dans les appréciations que nous vous avons communiquées l'an dernier, nous portions à 810,000 fr. le produit des locations de ces immeubles.

La différence entre le chiffre de notre estimation première et celui de la réalisation effective s'explique notamment par la difficulté de repeupler de suite en entier un quartier dont les démolitions avaient expulsé tous les anciens locataires, et qui, par la nature des constructions nouvelles, devait être affecté à l'habitation d'une classe de la société absolument différente de celle de l'ancienne, et aussi par ce fait inévitable de la concurrence que nous nous sommes faite à nous-mêmes, et qui résultait de l'agglomération sur un seul point d'une quantité d'appartements simultanément à louer.

En présence de ces difficultés, nous avons cru devoir faire quelques sacrifices; nous avons consenti des baux à des prix inférieurs à ceux que nous aurions dû obtenir, mais en ayant soin de ne lier notre Compagnie que pour de courtes durées.

Le prix de revient de nos immeubles s'élevant à 8,596,000 fr., et le revenu étant de 753,150 fr., ils donnent un intérêt de 8 fr. 75 0 0. Ce revenu, grâce à la loi qui nous exempte d'impôts pendant trente ans, et eu égard à cette circonstance que nos locations sont généralement faites à des prix relativement bas, ne doit subir que d'insignifiantes réductions pour être ramené à un produit net.

En d'autres termes, Messieurs, ces immeubles ont acquis aujourd'hui une plus-value considérable, plus-value qu'il est facile de calculer en se reportant au taux des ventes dans Paris. A 5 0/0, ils représenteraient plus de 14 millions; en admettant même que ce taux soit de 6 0/0, ils représenteraient au moins 12 millions 1/2, c'est-à-dire une plus-value d'environ 4 millions, ou de 42 0/0 sur leur prix de revient.

L'hôtel d'Osmond n'a pas encore reçu une destination définitive; mais si nous n'en retirons qu'un revenu provisoire, en quelque sorte précaire, nous avons les plus sérieux motifs de croire que cet état de choses ne sera pas de longue durée. Déjà la ville de Paris a ouvert une enquête pour la suppression, au moins partielle, de la rue Basse-du-Rempart, et divers projets sont à l'étude pour faire cesser un état de chose nuisible à l'aspect d'un des plus beaux quartiers de Paris. Quel que soit le projet adopté, nous pouvons, dès à présent, vous dire qu'il aura pour effet inévitable d'ajouter considérablement à la valeur de l'hôtel d'Osmond.

Le Grand Hôtel du Louvre comprend deux sortes de produits :

La location des boutiques;

L'exploitation de l'hôtel.

Les locations de boutiques déjà faites s'élèvent à	251,400 fr.
Celles à faire à	30,000
Le produit total	281,400 fr.

est inférieur à la somme que nous espérions obtenir. Cette infériorité est due aux mêmes causes que nous avons signalées à l'occasion des autres immeubles de notre Compagnie.

Si ces causes ont déçu nos calculs et momentanément réduit le chiffre de nos locations, nous devons constater que les boutiques des galeries de la rue de Rivoli sont aujourd'hui l'objet d'une faveur toute particulière, par suite du développement de la clientèle du Grand Hôtel du Louvre. Au moment où ce magnifique quartier de la rue de Rivoli était encore privé d'habitants, l'ouverture du Grand Hôtel du Louvre lui a imprimé un mouvement de vitalité qui s'est fait ressentir dans un rayon très-étendu et n'a pas médiocrement contribué à la location de nos autres immeubles.

Nous avons déjà été dans le cas de constater ce fait par deux vacances qui se sont produites dans les galeries : le renouvellement de location s'est effectué à des prix supérieurs à ceux de la location primitive.

L'exploitation proprement dite de l'hôtel, pendant l'année 1856, a donné les résultats suivants :

NOMBRE DE Voyageurs.	LOGEMENT ET Service.	RESTAURANT ET Accessoires.	TOTAUX.
	JANVIER.		
7,066	47,729 80	57,505 85	105,235 65
	FÉVRIER.		
8,356	59,309 52	67,384 83	126,694 35
	MARS.		
11,692	87,342 66	88,313 81	175,656 47
	AVRIL.		
13,070	90,846 52	91,456 71	182,303 23
	MAI.		
13,961	102,308 53	110,942 34	213,240 87
	JUIN.		
15,008	94,401 57	102,993 54	197,395 11
	JUILLET.		
13,333	81,192 59	91,116 57	172,309 16
	AOUT.		
15,678	97,745 46	112,326 94	201,072 40
	SEPTEMBRE.		
16,937	109,567 08	129,365 01	238,932 09
	OCTOBRE.		
16,076	105,095 98	120,769 88	225,864 86
	NOVEMBRE.		
11,901	78,349 16	96,254 01	174,603 17
	DÉCEMBRE.		
10,589	70,332 19	87,783 05	158,115 23
155,669	1,024,210 06	1,156,212 53	2,180,422 59

Sur cette recette brute, le bénéfice net s'élève à la somme de 781,000 fr.

Malgré l'inexpérience et les tâtonnements inhérents au début d'une entreprise de cette nature; malgré l'absence de toute clientèle, et malgré la cherté exceptionnelle de tous les objets de consommation, l'hôtel a donc, dès la première année de son exploitation, été susceptible d'un revenu total de plus de 1,060,000 fr.

280,000 francs pour les boutiques;

780,000 francs pour l'exploitation. Ce revenu représente environ 8 0/0 de son prix de revient.

Même bornée à ces premiers résultats, l'opération serait déjà avantageuse; mais le rapprochement de quelques chiffres ne permet pas de supposer que ce revenu ait atteint sa limite normale.

Le tableau que nous avons mis sous vos yeux vous a montré dans les recettes brutes une augmentation incessante. Si la recette du mois de janvier 1856, résultat en quelque sorte d'une administration inhabile, n'était que de 105,235 fr. 65 c.
celle de février se ressentant déjà d'une direction intelligente, s'élève à 126,694 35
celle de mars à 175,656 47
et, pendant tout le cours de l'année, l'augmentation continue, et la recette ne trahit que par d'insensibles temps d'arrêt les mois de morte-saison.

Ce premier aperçu des progrès de notre exploitation reçoit une consécration plus évidente encore par un autre examen.

Le bénéfice net s'élève, pour toute l'année, à 781,704 fr. 41 c.

Ce bénéfice se répartit ainsi :

Janvier,	13,707 29
Février,	39,166 85
Mars,	68,219 11
Avril,	64,702 92
Mai,	82,023 73
Juin,	73,584 58
Juillet,	57,450 61
Août,	81,523 67
Septembre,	104,094 23
Octobre,	90,191 95
Novembre,	61,120 45
Décembre,	45,906 02
	781,704 41

Ces chiffres sont notablement dépassés dans l'exercice courant.

Voici en effet la comparaison des recettes brutes des premiers mois des années 1856, 1857 :

	1856.	1857.	Excédant en 1857.
Janvier,	105,235 65	166,082 55	60,846 90
Février,	126,694 35	172,495 53	45,801 18
Mars,	175,656 47	197,009 70	21,353 23
Avril,	182,303 23	226,194 42	43,891 19
Mai,	213,240 87	250,267 85	37,026 98
Totaux,	803,130 57	1,012,050 05	208,919 48

Le total de la recette nette des cinq premiers mois donne les résultats comparatifs suivants :

1856.	1857.	Excédant en 1857
267,821 90	333,552 84	65,730 94

L'augmentation du revenu net est donc, pour les cinq premiers mois de 1857, de 65,730 fr. 94 c., ou de 24,54 0/0. Si elle continue sur cette base, le produit net de l'exploitation serait pour l'année de 972,000 fr.
Somme qui, jointe à celle de 281,000
montant de la location des boutiques, donnerait un produit net total de 1,253,800 ou de 9,17 0 0 du capital employé à l'établissement de l'hôtel.

Ce résultat nous permet de dire, Messieurs, que le but que nous poursuivions en créant l'hôtel du Louvre est dès aujourd'hui atteint.

D'une part, le succès de cette entreprise, difficile par sa grandeur même, est assuré; d'autre part, le quartier que nous avons reconstruit en entier a reçu un principe de vie qui, sans l'hôtel du Louvre, lui aurait probablement fait défaut pendant des années. La totalité de nos immeubles a acquis une plus-value qu'elle doit en grande partie à l'existence de l'hôtel du Louvre, et que certainement elle n'aurait pas encore obtenue si, au lieu d'un établissement pareil,

Digitized by Google

nous eussions créé des maisons affectées seulement à des locations particulières. Les 155,000 voyageurs que l'hôtel a appelés l'an dernier dans ce quartier, et qui, cette année, s'élèveront à près de 200,000, sont une clientèle d'acheteurs qui se renouvelle sans cesse, et qui assure le succès des magasins bien administrés qui s'établiront dans son voisinage. Dès que le Ministère d'Etat et le Ministère de l'intérieur seront établis en face de notre hôtel et de nos immeubles, cette clientèle s'accroîtra encore dans une notable proportion.

Jusqu'au 31 décembre dernier, nous n'avons pu connaître le chiffre certain de la dépense qu'entraîneraient toutes nos constructions : aussi les situations que dans nos précédents rapports nous avons mises sous vos yeux étaient provisoires, et les sommes qui y figuraient pouvaient être augmentées par les nécessités imprévues de tout achèvement de travaux. Nos comptes arrêtés au 31 décembre dernier, que nous allons vous soumettre, ont un caractère définitif.

Au 31 décembre dernier, notre actif comprenait :

Mobilier des bureaux,	4,405	»
Grand Hôtel du Louvre :		
Terrains et constructions,	11,316,327	15
Ameublement,	2,342,501	09
Immeubles de la rue de Rivoli :		
Terrains et constructions,	8,506,715	52
Hôtel d'Osmond,	1,899,367	31
Grand Hôtel du Louvre. Son compte courant,	713,393	11
Divers,	68,965	50
Divers acquéreurs,	935,281	12
Société générale de Crédit mobilier,	185,521	28
Caisse,	1,526	98
Loyers à recevoir,	107,500	»
Compte de premier établissement,	1,084,739	08
	27,346,245	17

Notre passif se divisait de la manière suivante :

Capital social,	24,000,000	»
Retenue de garantie sur divers,	593,428	35
Restant à payer aux époques fixées par les contrats,	1,893,163	81
Mandats à payer,	293,230	»
Loyer à payer par anticipation,	99,100	»
Solde du compte de profits et pertes,	465,323	51
	27,340,245	»

Le compte profits et pertes était composé ainsi qu'il suit :

Réalisation de ventes de terrains,	409,371	»
Intérêts dus par les acquéreurs,	74,814	73
Intérêts sur comptes courants,	37,981	56
Produits des locations,	555,404	80
Produit total de l'exploitation de l'hôtel,	781,704	41
Total,	1,859,276	50

Dont il faut déduire :

Intérêts à 5 0/0 payé aux actions,	1,200,000	»
Courtage,	12,700	»
Divers,	9,483	09
Intérêts sur le prix des immeubles,	97,325	»
Frais généraux,	74,444	00
	1,393,952	09
	465,323	51

Vous voyez, Messieurs, que dans ce compte de profits et pertes le produit des locations ne figure que pour une somme de 555,404 fr. 80, dont 206,337 f. 50 pour l'hôtel et 349,067 fr. 30 c. pour les immeubles.

L'infériorité de ce chiffre relativement au chiffre total des locations acheréés aujourd'hui (957,000) est due à ce que pendant l'année 1856 la plupart des locations n'ont été faites que successivement, et que, pour les boutiques surtout, la perception des loyers ne commence que quelque temps après la conclusion des baux.

En prenant pour l'exercice courant le produit des locations, tel qu'il résulte des prix et des époques à dater desquelles elles seront dues, le produit total de cette année sera d'au moins 900,000 fr. Ce chiffre devra être atteint par les ventes que nous avons déjà faites et par celles que nous comptons réaliser; mais le résultat final n'en sera pas diminué; il devra s'augmenter, au contraire, du bénéfice relativement plus élevé que nous réaliserons sur les ventes. En prenant toutefois pour base cette différence du produit des locations perçues, on trouve au profit de 1857 un boni de 345,000 fr.

Le compte de profits et pertes, vous venez de le voir, Messieurs, présente, après le paiement de l'intérêt à 5 0/0 sur nos actions, un solde créditeur disponible du 465,323 fr. 51 c.

Nous devons, aux termes des statuts, mettre à la réserve 240,000 fr.; il reste disponible une somme de 225,323 fr. 51 c., sur laquelle nous vous proposons de prélever un dividende de 0 fr. 90 c. par action, soit 216,000 fr., et de porter le surplus (9,323 fr. 51 c.) à l'exercice 1857.

Si vous approuvez cette proposition, les 90 c., solde du dividende de l'exercice 1856, seront payés le 1er juillet prochain avec le premier à-compte du dividende de l'exercice 1857, fixé à 2 fr. 50 c. Vous aurez ainsi à recevoir une somme de 3 fr. 40 c. par action.

Notre Compagnie ayant construit les immeubles de la rue de Rivoli et le Grand Hotel du Louvre, a accompli la tâche qu'elle s'était imposée; mais là ne doivent pas s'arrêter ses efforts. Les résultats que lui assurent ces premières opérations ne constituent à nos yeux qu'un moyen de réaliser la pensée qui a présidé à sa formation.

Propriétaire d'immeubles en plein rapport, d'une valeur exceptionnelle tant par la beauté de leur construction que par les avantages de leur situation, notre Société doit rechercher des échanges immobiliers qui lui permettent de porter son industrie et ses capitaux sur des terrains qui, n'ayant pas acquis toute leur valeur, peuvent être fécondés par des travaux d'ensemble, et de concourir à l'embellissement de Paris en abrégeant la période transitoire, quelquefois très-longue, que les nouveaux quartiers ou les nouveaux percements sont obligés de subir, lorsqu'ils n'ont pour se développer ou se compléter que le concours de propriétaires ou d'entrepreneurs isolés.

Dans cette pensée, notre Compagnie a acquis en partie par voies d'échanges, de vastes terrains situés dans l'avenue des Champs-Elysées et sur lesquels le Jardin-d'Hiver se trouve construit.

Vous connaissez, Messieurs, la situation de ces terrains sur la plus magnifique avenue de Paris, et à l'angle d'une rue qui, par les percements projetés dans le quartier de Chaillot, va acquérir une grande importance.

Nous n'avons pas besoin de vous dire que le Jardin-d'Hiver proprement dit sera démoli; la grande valeur que les terrains sur lesquels il est construit ont acquise ne permet pas de conserver cette première affectation. Des constructions qui vont s'élever sur ces terrains, soit directement par nous, soit par les acquéreurs auxquels nous serons dans le cas de les céder à des prix avantageux, ainsi que des négociations nous permettent de vous le dire comme une chose certaine, concourront au développement de ce quartier, qui est l'objet d'une sollicitude toute spéciale de la part de l'Administration municipale.

Permettez-nous de ne pas empiéter sur les résultats qui se rapportent à l'exercice 1857 et appartiennent au compte que nous aurons à vous rendre l'année prochaine. Nous ne pourrions vous exposer nos projets, ni sur ce point ni ailleurs, sans nuire aux intérêts de votre Compagnie; il nous suffira de vous dire que le prix auquel nous avons vendu trois de nos maisons en échange de ces terrains, nous laisse un bénéfice raisonnable, et que depuis que les terrains des Champs-Elysées sont entre nos mains, il nous en a déjà été offert des prix qui nous laisseraient un notable profit, et que cependant nous n'avons pas acceptés, convaincus que nous sommes d'en obtenir de plus avantageux.

Vous avez approuvé l'an dernier un projet de modification de statuts tendant à élever le chiffre de notre fonds social de 24 à 72 millions.

Les circonstances financières que nous avons traversées depuis ce vote nous ont engagés, d'accord avec M. le Ministre des travaux publics, à ajourner la réalisation de ce projet. Depuis quelque temps l'examen administratif en a été repris à notre demande, et nous espérons obtenir une solution favorable.

En résumé, Messieurs, dans l'année qui vient de s'écouler, malgré l'état incomplet de nos locations qui forment la base principale de nos revenus, nous avons pu réaliser un produit de 5 fr. 90 c. par action de 100 fr., soit environ 6 0/0, en laissant à la réserve une somme de 240,000 fr., plus un appoint de 9,323 fr. 51 c. que nous avons reporté à l'exercice suivant.

D'après l'exposé qui précède, vous avez vu que, pour l'exercice courant, les locations faites représentent, relativement à l'année dernière, un supplément de revenu net de 345,000 fr. et que les profits réalisés sur l'exploitation de l'Hôtel pendant les cinq premiers mois de 1857 permettent d'évaluer à 20 0/0 au moins, c'est-à-dire à 150,000 fr., l'accroissement des bénéfices de cette exploitation pour l'année.

Vous voyez, Messieurs, que l'exercice courant se présente sous des auspices favorables.

Dans l'année qui vient de s'écouler il s'est fait deux vides dans le sein du Conseil d'administration de notre Compagnie : l'un par la démission de M. Place, et l'autre par le décès de M. Charles Seguin, dont la haute intelligence et la constante application avaient rendu à notre Société les plus utiles services. Nous avons provisoirement appelé à les remplacer, M. Vavin, ancien conseiller municipal de la ville de Paris, et M. Lebey, propriétaire. Vous aurez, Messieurs, aux termes des statuts, à vous prononcer sur l'élection définitive de nos deux nouveaux collègues.

RÉSOLUTIONS.

I.

A l'unanimité, l'Assemblée générale approuve les comptes qui lui ont été présentés, arrêtés au 31 décembre 1856.

II.

A l'unanimité, l'Assemblée générale décide qu'il sera payé, le 1er juillet, à titre de dividende complémentaire de l'exercice 1856, une somme de 90 c. par action.

III.

A l'unanimité, l'Assemblée générale nomme membres du Conseil d'administration MM. Vavin et Lebey, en remplacement de MM. Place et Ch. Seguin.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES CAISSES D'ESCOMPTE.

RAPPORT LU A L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES

Par M. A. Prost, directeur-gérant.

Ainsi que nous vous le faisions pressentir dans notre dernier rapport, l'œuvre de l'organisation des Caisses d'escompte, en France, sera close en 1857.

Nous avons aujourd'hui cent caisses d'escompte pleinement organisées, ou sur le point d'ouvrir leurs opérations. Quelques-unes de ces Caisses sont des maisons d'escompte de premier ordre; quelques autres ont besoin d'être renforcées; d'autres sont à refaire de fond en comble. Grâce aux moyens d'action que nous possédons et à l'expérience que nous avons de ces sortes de créations, cette œuvre de reconsti-

Digitized by Google

tution nous sera facile; trois ou quatre cent mille francs nous suffiront pour asseoir tous les éléments de l'institution sur des bases solides et inébranlables.

Ces Caisses ont entre elles un capital qui dépasse trente-sept millions de francs; elles ont fait, pendant l'exercice écoulé, un mouvement d'affaires qui dépasse un milliard huit cent trente millions de francs, c'est-à-dire près du tiers du mouvement des affaires de la Banque de France et de ses succursales; et nous ne croyons pas beaucoup nous avancer en vous prédisant que ce mouvement atteindra au moins trois milliards dans l'exercice courant.

Le moment nous semble venu de nous demander quels seront les fruits de l'institution des Caisses d'escompte, pour vous, Messieurs, et pour le pays.

Quelle est l'idée mère qui a présidé à la fondation des Caisses d'escompte? La réponse nous semble bien facile: c'était la décentralisation et la vulgarisation du crédit; c'était la fédération des petits capitaux s'unissant pour faire eux-mêmes leurs affaires, s'assurant contre les sinistres financiers à l'aide d'un modique prélèvement sur le mouvement de leurs opérations; c'était jeter ainsi les bases d'une association qui servira, nous l'espérons du moins, à réaliser d'une manière pratique les vœux émis par les hommes éminents de notre temps, en faveur d'un plus large développement du crédit, de la suppression de certains intermédiaires parasites qui vivent aux dépens du producteur et du consommateur; de la constitution enfin de ces institutions de garantie qui sont toutes contenues dans les différentes combinaisons qui naissent de l'union du crédit avec l'assurance: agences commerciales, billets à rente, crédit agricole, avances au travail; en un mot, l'organisation réelle et pratique de l'association *mutuelle et générale* de tous les intérêts commerciaux, industriels et financiers.

Nous avons longtemps regretté, Messieurs, que notre Société ne se trouvât pas sous la forme anonyme, pour pouvoir donner au public les satisfactions qu'il croit trouver dans cette sorte de société. Aujourd'hui, nous n'avons plus ce regret.

Les sociétés anonymes ne sont, en général, que des sociétés en commandite déguisées, d'où la responsabilité personnelle est absente. Ces sociétés ne sont que des associations de capitaux. La société en commandite n'est pas seulement une association de capitaux, comme la société anonyme; elle est, en outre, l'association morale par excellence, parce que c'est la seule où la direction est obligée d'engager, outre ses capitaux, sa réputation, son honneur.

Le jour où l'opinion publique sera éclairée, elle accordera à la commandite ce qu'elle livre aujourd'hui à la forme anonyme. La société anonyme est la forme du monopole et du passé; la société en commandite perfectionnée est la forme définitive de la liberté du travail: l'avenir lui appartient.

Cette idée des caisses d'escompte a semblé, au reste, tellement féconde, qu'on nous a demandé à l'appliquer dans les divers pays étrangers avec lesquels nous nous sommes mis en rapport, et qui cherchent, avec une activité louable, à conquérir le bien-être et l'affranchissement par le développement industriel, commercial et financier, ces grandes voies de la réforme dans notre temps.

Déjà nous avons traité avec la *Compagnie de crédit en Espagne*, pour la formation, dans la Péninsule, de caisses d'escompte dans les principaux centres de population. Ce sera là, croyons-nous, une création des plus profitables, soit aux populations, soit à nous-mêmes. L'Espagne est le pays de l'honneur; les affaires y sont réelles, les risques à peu près nuls; mais les moyens de crédit y sont encore à créer. Les richesses accumulées sont considérables, mais éparpillées, et l'esprit de municipalité y est si vivace et si énergique, qu'aucune institution n'y sera forte, puissante et prospère, qu'à la condition d'être représentée dans chaque ville par les hommes importants de la localité même. Le mécanisme des caisses d'escompte se prête admirablement à cet état de choses, et nous devons en espérer les meilleurs résultat.

De semblables ouvertures nous sont faites par des maisons puissantes en Piémont, en Italie, en Suisse et en Belgique. Nous étudions les moyens proposés, et il ne dépendra pas de notre bonne volonté que ces diverses propositions ne soient réalisées au profit de nos actionnaires. Notre désir le plus vif est de réunir dans une seule fédération les petits capitaux de l'Europe, et de grouper ainsi toutes les forces de la petite épargne, à l'effet d'abaisser partout le taux de l'escompte, de modérer le prix du change, d'atténuer les crises financières en faisant converger les capitaux inoccupés vers les centres qui en ont besoin, de pouvoir, en outre, appeler aux bénéfices des grandes opérations industrielles, tous les petits capitaux, les seuls qui entrent comme placement dans les affaires, sans désir d'agiotage, parce que ce sont les seuls qui soient le fruit des économies du travail. Or, croyez-le bien, Messieurs, si on a pu dire: «Il y a quelqu'un qui a plus d'esprit que M. de Voltaire», on peut affirmer qu'il y a aussi quelqu'un qui a plus d'argent que le plus gros capitaliste: ce quelqu'un, c'est tout le monde.

Ce développement de notre idée exigera des modifications aux statuts qui nous régissent et à ceux qui régissent les caisses. Ce ne sera pas la première fois que nos statuts auront été modifiés. Nous espérons bien que ce ne sera pas la dernière, car le jour où le développement de l'institution n'aurait plus rien à demander aux statuts, c'est que ce jour-là nous n'aurions plus de progrès à faire. Ce jour-là, nous aurions dit notre dernier mot: l'immobilité étant le signe le plus certain de toutes les institutions qui ont fait leur temps et qui doivent céder la place à des institutions nouvelles.

Pour ne pas mêler aux questions financières du compte-rendu de cet exercice les questions si difficiles et si compliquées des réformes à faire aux statuts, nous les avons renvoyées à une assemblée spéciale qui se tiendra dans les premiers jours du mois d'août. D'ici là, nous aurons réuni en assemblée générale messieurs les directeurs des caisses; ils auront pesé nos modifications, nous auront profité de leurs conseils et de leur expérience, et tout mis en état pour sauvegarder à la fois les intérêts des actionnaires des caisses, les intérêts des directeurs, et ceux de la Compagnie générale.

Ces mesures ne sauraient être entourées de trop de précautions; car si le mouvement est le progrès, il ne l'est qu'à la condition de se faire avec toute la sagesse et la mesure convenables. L'esprit pratique des hommes d'affaires qui se sont fédérés dans la Compagnie générale des caisses d'escompte doit être, à cet égard, un sûr garant de la prudence et des ménagements que nous apporterons dans les modifications statuaires devenues inévitables.

Tout en poursuivant de toutes nos forces ce travail de développement des caisses d'escompte, dont les résultats ne peuvent se faire sentir immédiatement, nous avons dû nous préoccuper du présent, et vous ménager des dividendes auquels vous avez si légitimement droit.

A cet effet, nous avons notablement économisé sur les frais de l'organisation; nous avons commandité quelques affaires de second ordre qui nous ont donné de beaux résultats. Nous avons étendu dans de grandes proportions nos affaires de banque avec l'étranger, et organisé deux nouvelles Société anonymes: *Société royale grand-ducale des chemins Guillaume-Luxembourg* et le *Crédit mobilier portugais*.

OPÉRATIONS DE BANQUE.

La Banque de France, à laquelle nous devons tant de gratitude pour la haute bienveillance dont elle n'a cessé d'encourager nos efforts, ayant adopté en principe que les signatures des caisses et de la Compagnie générale ne devraient être considérées que comme une seule et même signature, nous avons dû renoncer à servir de maison centrale aux mouvements du papier des caisses sur Paris, et leur laisser créer des rapports directs avec les principales maisons de la capitale.

Nous ne faisons pas la critique de cette mesure: elle a sa raison d'être dans l'état actuel du crédit commercial. Elle a contribué dans une large part à la bonne tenue que toutes les Caisses ont gardée pendant la longue crise que nous avons traversée. Les sinistres, en effet, seront à peu près couverts par la prime d'assurance. Mais cette restriction de la Banque de France nous a porté à chercher à l'étranger des rapports qui nous permissent d'utiliser fructueusement notre encaisse. Les ouvertures que nous avons faites à ce sujet ont été favorablement accueillies par les maisons réputées les meilleures et les plus difficiles, et nous avons pu ainsi chaque jour faire pour des sommes importantes des négociations avec l'étranger. Nous comptons augmenter encore ces relations, qui laissent des bénéfices certains, et qui font connaître avantageusement au dehors votre raison sociale.

CHEMINS GUILLAUME-LUXEMBOURG.

Les chemins Guillaume-Luxembourg, bien qu'émis en pleine crise financière, ont été favorablement accueillis du public, grâce à l'avenir que tout le monde entrevoyait pour eux, grâce au haut patronage que nous a prêté Sa Majesté le roi des Pays-Bas, et au concours que nous ont accordé les hommes si considérés et si considérables qui font partie du conseil d'administration. Cet avenir que l'on espérait, commence déjà à se réaliser. Les chemins français de l'Est ont fait avec nous un traité d'exploitation avantageux pour les deux Compagnies. Les chemins Guillaume-Luxembourg, par suite de cette alliance, deviennent le point de raccordement pour toute la circulation du transit dans cette partie de l'Europe, soit qu'il aille de l'est à l'ouest, soit qu'il vienne du midi au nord, de la Belgique en Allemagne, ou de la France au Rhin et à la mer du Nord. On en espère beaucoup; nous espérons également que cette opération nous vaudra de nos actionnaires les mêmes remercîments que nous avons reçus à propos des résultats obtenus par la Compagnie de crédit en Espagne.

CRÉDIT MOBILIER PORTUGAIS.

Nous avions jeté, l'an dernier, les premiers jalons de la concession que nous avons obtenue en Portugal durant le cours de cet exercice.

Le Crédit mobilier portugais nous semble appelé à un très-grand avenir. Tout le monde se trouve unanime dans cette appréciation, tant en Portugal qu'en Angleterre et à Paris. Les hommes les plus considérables du Portugal, et les ministres de Sa Majesté très-fidèle eux-mêmes, nous ont largement promis leur concours. Nous avons accueilli en toute confiance ces promesses faites en toute loyauté, et nous nous sommes mis immédiatement à l'œuvre.

Des hommes étroitement liés à la fédération et à la Compagnie générale sont partis pour Lisbonne; munis de tous les moyens nécessaires, ils étudient à fond les questions de viabilité qui doivent transformer cet Etat, les questions de commerce que prépare la jonction de Lisbonne au reste de l'Europe par la création de voies ferrées internationales; ils font également sonder les gisements de mines: ils nous préparent, en un mot, ces succès qui attendent les Compagnies financières sérieuses dans cet Etat si riche d'avenir.

Jusqu'à ce que ces diverses questions soient résolues, nous resterons dans l'expectative et retiendrons de toutes nos forces l'élan de la Société, très-décidés que nous sommes à n'agir en Portugal que lorsque nous pourrons le faire utilement pour tous les intérêts. Le jour venu, comme notre capital est entièrement souscrit, nous nous trouverons prêts, et nous entrerons dans la voie active comme nous en avons l'habitude, c'est-à-dire prudemment, mais résolûment.

RÉSULTAT DE L'EXERCICE.

Ces diverses opérations nous ont laissé un bénéfice net de 4,289,955 fr. 13 c, dont 1,550,955 fr. 13 c. seulement sont réalisés en espèces, et dont le reste ne sera réalisé qu'en 1864.

Aux termes de nos statuts, les frais d'organisation comprennent une période de cinq ans, et doivent s'éteindre en vingt-cinq ans. Nous vous proposons d'affecter les 2,739,000 fr. que nous ne pouvons toucher qu'en 1864, à éteindre d'un coup tous les frais faits, et il nous restera encore un excédant que nous appliquerons au dividende de l'exercice, où nous les toucherons en espèces.

En procédant ainsi, nous reconstituons notre capital, comme au jour où vous nous l'avez confié, et nous n'en distribuons pas moins en dividende 19 fr. 25 c. par action, ce qui, joint aux 5 0/0 d'intérêt déjà touchés, forme un rendement de 8 3/4 0/0 pour l'exercice.

Remarquez, Messieurs, que ce dividende et les autres résultats acquis l'ont été avec *la moitié à peine de notre capital actuel*, puisque le deuxième

Digitized by Google

versement sur nos actions de la deuxième série n'a été effectué qu'en février dernier.

Vous pouvez considérer, en outre, ce dividende comme le minimum de ce que vous devez espérer en temps ordinaire et dans la plus mauvaise année, car il est tout entier le produit du travail régulier de vos capitaux. L'agiotage n'y entre absolument pour rien. Nous n'avons jamais rien demandé et nous ne demanderons rien aux hasards de la Bourse. En finance, plus qu'en toute autre chose, la richesse solide est le fruit du travail pénible, de l'économie et de l'honnêteté. Les fortunes faites autrement sont le jouet du vent : un souffle les élève, un souffle les détruit.

En terminant, Messieurs, permettez-moi de remercier les collaborateurs qui m'ont si bien secondé dans les travaux de cette année. Ils ont bien mérité de la Compagnie par leur zèle, leur activité et leur dévouement.

Voici le résumé de notre bilan :

BALANCE D'INVENTAIRE

AU 31 MAI 1857.

	Actif.	Passif.
Capital,	» »	20,000,000 »
Caisse,	432,075 50	» »
Portefeuille,	789,620 68	» »
Réescompte du portefeuille	» »	5,396 20
Valeurs industrielles,	14,575,588 80	» »
Frais de premier établissement,	2,500,000 »	» »
Mobilier,	12,519 90	» »
Restant dû sur les intérêts à payer aux actions	» »	21,588 90
Réserve 1852-56,	» »	92,658 07
Fonds de répartition,	» »	111,423 09
Comptes-courants débiteurs,	13,405,525 04	» »
Comptes-courants créteurs,	» »	9,916,308 73
Profits et pertes,	» »	1,539,955 13
	31,715,330 12	31,715,330 12

REPARTITION.

Solde créditeur,	» » »	1,539,955 13
40 0/0 à la gérance,	615,982 05	
5 0/0 au conseil,	76,997 75	
5 0/0 aux employés,	76,997 75	
50 0/0 aux actionn[es],	769,977 58	
Total égal,	1,539,955 13	

Un dividende de 19 fr. 25 par action exigerait 770,000 fr.; c'est donc 22 fr. 42 à prendre sur la réserve de 53-56 pour parfaire cette différence.

Nous espérons, Messieurs, que vous serez satisfaits des résultats de cet exercice. Nous ne vous avons annoncé que les choses réalisées. Cependant nous sommes fondés à croire que les entreprises en cours d'étude donneront des résultats supérieurs aux résultats acquis. Notre manière de travailler nous a conquis des alliances financières sérieuses, de grandes sympathies en France et à l'étranger, d'augustes témoignages de bienveillance qui sont tous autant de gages de l'avenir que nous croyons réservé à notre Compagnie.

Le Conseil de surveillance de la *Compagnie générale des Caisses d'escompte* est ainsi composé :

MM. le vicomte N. Decrates, administrateur de chemins de fer, ancien préfet ;
Bonnin, ancien préfet, banquier à Paris ;
Jardin, administrateur de la Compagnie de Crédit en Espagne, banquier à Caen ;
Le baron Auguste de Behr, propriétaire à Paris ;
Le comte de Leven, propriétaire à Paris ;
Le comte de Chateaubourg, administrateur de la Compagnie de Crédit en Espagne, ancien banquier, propriétaire à Paris ;
De Rochefort, propriétaire à Paris.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS.

Décret qui approuve la convention passée le 11 avril 1857 entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer d'Orléans.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu, en ce qui concerne le chemin de fer d'Orléans, le décret du 27 mars 1852 et la convention y annexée, le cahier des charges annexé à la loi du 26 juillet 1844, le décret du 17 août 1853 et la convention y annexée, la loi du mai 1855, le décret du 20 juin de la même année et la convention y annexée ;

Vu, en ce qui concerne le chemin de fer Grand-Central, le décret du 21 avril 1853, la convention et le cahier des charges y annexés, le décret du 17 octobre 1854, la convention et le cahier des charges y annexés, le décret du 7 avril et la loi du 2 mai 1855, ensemble les conventions et le cahier des charges y annexés, enfin, le décret du 19 décembre 1855 et la convention y annexée ;

Vu, en ce qui concerne le chemin de fer de Paris à Orsay, la loi du 5 août 1844 et le cahier des charges y annexé, l'ordonnance du 6 septembre de la même année et la convention y annexée, le décret du 30 avril et la loi du 10 juin 1853, ensemble la convention et le cahier des charges y annexés ;

Vu l'avant-projet d'un chemin de fer de Paris à Tours par Châteaudun et Vendôme, et le dossier de l'enquête ouverte sur cet avant-projet, notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête en date des 17 et 24 septembre, 1er, 20 et 22 octobre 1855 ;

Vu l'avant-projet d'un chemin de fer de Nantes à Napoléon-Vendée, et les pièces de l'enquête à laquelle cet avant-projet a été soumis, notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête en date des 6, 13 et 16 novembre, 12 décembre 1854 et 3 janvier 1855 ;

Vu l'avant-projet d'un chemin de fer de Bourges à Montluçon, et le dossier de l'enquête à laquelle cet avant-projet a été soumis, notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête en date des 26 juin et 21 juillet 1854 ;

Vu l'avant-projet d'un chemin de fer de Toulouse à la ligne du Lot à Montauban par Albi, et les pièces de l'enquête ouverte sur cet avant-projet, notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête en date des 3 et 6 novembre 1854 ;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées en date des 22 février 1855, 13 mars et 17 mai 1856 ;

Vu les avis du comité consultatif des chemins de fer en date des 1, 3 et 5 juillet 1856 ;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, article 4 ;

Vu la convention provisoire passée le 11 avril 1857 entre notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans ; ladite convention approuvant la cession faite à cette Compagnie de différentes sections dépendant du réseau du Grand-Central et du chemin de fer de Paris à Orsay, et portant, en outre, concession de différentes lignes nouvelles qui y sont dénommées ;

Notre conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. La convention provisoire passée, le 11 avril 1857, entre notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, et dont l'objet est ci-dessus énoncé, est et demeure approuvée.

Ladite convention restera annexée au présent décret.

Art. 2. Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 19 juin 1857.

NAPOLÉON.

CONVENTION.

Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans.

L'an mil huit cent cinquante-sept, et le onze avril,

Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'État et sous la réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur, et par la loi en ce qui concerne les clauses financières,

D'une part ;

Et la société anonyme établie à Paris sous le nom de *Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans*, ladite Compagnie représentée par M. Jean-François Barthelony, président du conseil d'administration de cette Compagnie, élisant domicile au siége de ladite société à Paris, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération dudit conseil d'administration, en date de ce jour, conformément à la délibération de l'assemblée générale du 30 mars 1857,

D'autre part ;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. Sont et demeurent approuvés, en ce qui concerne la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans :

1° Le traité passé, le 11 avril 1857, entre la Compagnie d'Orléans, d'une part ; les Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, d'autre part ; et la Compagnie du chemin de fer Grand-Central, encore d'autre part ; ledit traité portant cession, par cette dernière Compagnie, aux trois premières, suivant des proportions déterminées, des lignes formant le réseau actuel du chemin de fer Grand-Central, tel qu'il est constitué par les lois et décrets en date des 21 avril 1853, 7 avril et 2 mai 1855 ;

2° Le traité passé, le 11 avril 1857, entre la Compagnie d'Orléans, d'une part ; et les Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, d'autre part ; ledit traité portant rétrocession à ces deux dernières Compagnies, moyennant des conditions déterminées, du tiers appartenant à la Compagnie d'Orléans dans la concession du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais.

En conséquence, sont incorporées à la concession de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans les lignes ci-après désignées :

1° De Montluçon à Moulins ;

2° De Limoges à Agen ;

3° De Coutras à Périgueux ;

4° De Montauban à la rivière du Lot, avec embranchement sur Marcillac et Rodez ;

5° D'Arvant (près Lempdes) à la rivière du Lot ;

Digitized by Google

6° De Périgueux à la ligne de Clermont-Ferrand à Montauban, près la Capelle.

La part attribuée à la Compagnie d'Orléans pour la construction desdites lignes dans la subvention de soixante-dix-huit millions de francs, allouée à la Compagnie du Grand-Central par les articles 6 et 7 de la convention annexée à la loi du 2 mars 1855, est fixée à soixante-douze millions de fr. (72,000,000 fr.)

La Compagnie d'Orléans est, en outre, subrogée aux droits et obligations résultant des articles 8 et 9 de ladite convention, en ce qui concerne les embranchements sur Cahors, sur Villeneuve-d'Agen, sur Bergerac et sur Tulle.

Le tiers appartenant à la Compagnie d'Orléans, dans la concession du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais, est rétrocédé aux Compagnies réunies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, le tout conformément aux clauses et conditions fixées par les traités susénoncés.

Une copie certifiée desdits traités restera annexée à la présente convention.

Art. 2. Est et demeure approuvé le traité passé le 18 juin 1855, entre la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orsay et la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, et portant cession au profit de cette dernière Compagnie, de la concession des chemins de fer de Paris à Sceaux et de Bourg-la-Reine à Orsay.

Les garanties d'intérêt accordées d'une part à la Compagnie d'Orléans, à raison de son réseau, tel qu'il est constitué par les décrets des 27 mars 1852, 17 août 1855, et d'autre part, à la Compagnie d'Orsay, seront confondues; et, en conséquence, ces garanties ne produiront effet qu'autant que l'ensemble des produits nets desdits chemins serait inférieur à l'ensemble des sommes garanties annuellement à ces deux Compagnies.

Une copie certifiée du traité énoncé au présent article restera annexée à la présente convention.

Art. 3. Les délais fixés par l'art. 1er du cahier des charges annexé au décret du 21 avril 1853, pour l'achèvement des lignes de Coutras à Périgueux et de Montauban à la rivière du Lot, et par l'art. 3 de la convention annexée au décret du 7 avril 1855, pour l'achèvement des sections de Limoges à Agen, du Lot à Périgueux et de l'embranchement sur Rodez, sont prorogés pour la première de ces lignes jusqu'au 1er août 1857, pour la seconde jusqu'au 1er octobre 1858, et pour les trois dernières jusqu'au 1er juillet 1860.

L'importation des rails qui a été faite par application du décret du 27 février 1856, ne donnera lieu aux répétitions qui pourraient être exercées par le Trésor, que dans le cas d'inexécution dans les délais ci-dessus fixés.

Les délais fixés par l'art. 3 de la convention annexée au décret du 7 avril 1855 pour l'exécution des autres lignes mentionnées audit article, sont maintenus.

Le délai dans lequel doit être régularisée, en ce concerne l'État, la concession des embranchements mentionnés à l'art. 8 de ladite convention, courra à partir du décret qui ratifiera la présente convention.

Art. 4. La subvention attribuée au réseau du Grand-Central, aussi bien que toutes les sommes dues par l'État à la Compagnie d'Orléans pour les chemins compris dans son réseau actuel, soit à titre de subvention, soit à titre de marché à forfait, seront, à mesure des échéances, fixées par les cahiers des charges ou par les conventions relatives auxdits chemins, converties en obligations négociables de l'État, de cinq cents francs (500 fr.) chacune.

Les obligations porteront intérêt à cinq pour cent (5 0/0) et seront remboursables en trente ans par voie de tirage au sort.

Art. 5. Les obligations que la Compagnie pourrait avoir à émettre pour l'exécution des travaux mis à sa charge par la présente convention ne pourront être émises qu'en vertu d'une autorisation du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, qui déterminera l'époque, le mode et la forme de ces émissions, et fixera les époques et les quotités de versements jusqu'à complète réalisation.

Art. 6. Le capital auquel s'appliquera la garantie d'intérêt stipulée à l'article 11 de la convention des 2 février et 6 avril 1855, à raison de l'ensemble des sections du chemin de fer Grand-Central rétrocédées à la Compagnie d'Orléans, ne pourra, en aucun cas, excéder cent soixante-dix-sept millions de francs (177,000,000 fr.)

La clause du partage des bénéfices au delà de huit pour cent (8 0/0) stipulée au profit de l'État par l'article 13 de la même convention sera appliquée à l'ensemble des sections du Grand-Central rétrocédées à la Compagnie d'Orléans.

Art. 7. Un règlement d'administration publique déterminera, en ce qui concerne la garantie d'intérêt accordée d'une part à la Compagnie d'Orléans et de l'autre à la Compagnie du Grand-Central, les formes suivant lesquelles la Compagnie sera tenue de justifier vis-à-vis de l'État, et sous le contrôle de l'administration supérieure, 1° des frais de construction; 2° des frais annuels d'entretien et d'exploitation; 3° des recettes.

Ne sont pas comptés dans les frais annuels les intérêts et l'amortissement des emprunts que la Compagnie pourrait contracter pour l'achèvement des travaux, en cas d'insuffisance du capital garanti par l'État.

Le même règlement d'administration publique déterminera les dispositions destinées à régler l'exercice du droit de partage de bénéfices au delà de 8 0/0 du capital effectivement dépensé par la Compagnie sur les lignes soumises à ce partage.

Le compte de premier établissement sera arrêté, pour ces dernières lignes, cinq ans après les époques respectivement fixées pour l'achèvement de chacune des lignes.

Toutefois, après l'expiration de ce délai de cinq ans, la Compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décret délibéré en conseil d'État, à ajouter auxdits comptes les dépenses qui seraient faites pour l'exécution de travaux qui seraient reconnus être de premier établissement.

Dans tous les cas, et lors même que ces dépenses s'appliqueraient à des lignes soumises à la clause du partage au delà de 8 0/0, la Compagnie n'aura droit qu'au prélèvement sur les produits nets des intérêts et de l'amortissement desdites dépenses.

Art. 8. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède à la Compagnie d'Orléans, qui l'accepte sans subvention ni garantie d'intérêt, les chemins de fer ci-après désignés :

1° De Paris à Tours, par ou près Châteaudun et Vendôme;

2° De Nantes à Napoléon-Vendée;

3° De Bourges à Montluçon;

4° De Toulouse à un point qui sera ultérieurement déterminé, du chemin de fer de Montauban à la rivière du Lot, ladite ligne desservant, soit directement, soit par un embranchement, la ville d'Albi.

La Compagnie s'engage à exécuter les chemins ci-dessus dénommés à ses frais, risques et périls, et dans un délai de huit années à partir du décret qui ratifiera la présente convention.

Art. 9. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à concéder, sans subvention ni garantie d'intérêt, à la Compagnie d'Orléans, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue après l'accomplissement des formalités prescrites par l'article 3 de la loi du 3 mai 1841, les chemins de fer ci-après désignés :

1° De Tours à Vierzon;

2° D'Orléans, vers un point du chemin de fer du Bourbonnais à déterminer, de Montargis à Briare;

3° De Montluçon à Limoges, passant par ou près Guéret, et se raccordant avec la ligne de Châteauroux à Limoges en un point à déterminer au sud de la Souterraine;

4° De Poitiers à Limoges, ledit chemin se ralliant à la ligne de Châteauroux à Limoges, à ou près le point de raccordement de cette dernière ligne avec le chemin de Montluçon à Limoges, par Guéret, énoncé ci-dessus;

5° D'Angers à Niort;

6° De Limoges à Brives, le tracé de ladite ligne devant être coordonné avec celui de la ligne de Limoges à Périgueux.

La Compagnie s'engage à exécuter les chemins susmentionnés à ses frais, risques et périls, et dans un délai de huit ans à partir du décret qui en rendra la concession définitive.

Les engagements ci-dessus énoncés seront considérés comme nuls et non avenus : 1° en ce qui concerne ceux desdits chemins pour lesquels, dans un délai de quatre ans à partir de la ratification des présentes, l'exécution de ces engagements n'aurait pas été réclamée, soit par le gouvernement, soit par les Compagnies; 2° en ce qui concerne les lignes pour lesquelles l'accomplissement de ces engagements aurait été réclamé, mais dont l'utilité publique n'aurait pas été déclarée dans un délai de huit ans, à partir de ladite époque.

La Compagnie s'engage, en outre, à contribuer, jusqu'à concurrence de la moitié de la dépense, à l'exécution des travaux de raccordement, à Bordeaux, du chemin de fer de Paris à Bordeaux avec le chemin de fer du Midi.

Art. 10. Les lignes concédées ou rétrocédées à la Compagnie d'Orléans, en vertu de la présente convention, ainsi que toutes celles qui forment le réseau actuel de ladite Compagnie, seront régies par le cahier des charges ci-annexé. Toutefois, le titre IV de ce cahier des charges ne sera applicable qu'à partir du 1er janvier 1858.

Conformément à l'article 5 de la convention du 18 juin 1855, l'administration des postes continuera à payer pour son service, à la Compagnie, une somme annuelle de trois cent soixante-quinze mille francs (375,000 fr.) jusqu'au quinze juin mil huit cent soixante-cinq, et maintiendra sa renonciation en faveur de la Compagnie à toute répétition qu'elle aurait à exercer en vertu des lois, décrets, conventions et cahier des charges antérieurs, et du décret rendu en conseil d'État, le 16 juin 1853.

Art. 11. L'ajournement de la mise en exploitation de la ligne du Mans à Angers sera levé, après que les conditions de la levée de cet ajournement auront été réglées, d'accord entre les Compagnies d'Orléans et de l'Ouest, avec l'approbation de l'administration.

Art. 12. La Compagnie du chemin de fer d'Orléans s'engage à verser au Trésor une somme de huit millions de francs (8,000,000 fr.), applicable à l'exécution du réseau des chemins de fer des Pyrénées et autres travaux d'utilité publique.

Cette somme sera payée par portions égales en huit années à dater du 15 janvier 1856.

Art. 13. Les forges, mines et ateliers d'Aubin affectés temporairement à l'usage exclusif du chemin de fer pour la fabrication des produits nécessaires à la construction des lignes, ne sont pas considérés comme une dépendance du chemin de fer d'Orléans.

En conséquence, la Compagnie en disposera ainsi qu'elle avisera, par vente ou par location, soit partielle, soit totale, ou de toute autre manière, en se conformant aux lois et décrets relatifs aux mines.

Art. 14. Pendant la construction et jusqu'après l'achèvement respectif de chacune des lignes concédées en vertu de la présente convention, les intérêts et l'amortissement des obligations émises, ainsi que des titres nouveaux à émettre, soit pour le rachat, soit pour l'exécution des lignes sus-mentionnées, seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui sont déjà exploitées et de celles qui seront mises successivement en exploitation.

En cas d'insuffisance, ces intérêts et amortissement seront portés au compte du premier établissement.

La même disposition s'appliquera aux sections du Grand-Central rétrocédées à la Compagnie d'Orléans, pendant un délai qui pourra excéder de deux années le terme fixé pour l'entier achèvement de l'ensemble desdites sections, si la Compagnie le juge convenable.

Art. 15. La durée de la concession pour l'ensemble du réseau formé par les lignes précédemment concédées à la Compagnie de Paris à Orléans, et par les lignes rétrocédées ou concédées à titre soit définitif, soit éventuel, en vertu de la présente convention, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater du 1er janvier 1858; en conséquence, ladite concession prendra fin le

Digitized by Google

trente et un décembre mil neuf cent cinquante-six (31 décembre 1956).

Art. 16. La faculté de rachat, stipulée au profit de l'Etat, ne pourra être exercée que sur l'ensemble des lignes rétrocédées ou concédées, soit en vertu de la présente convention, soit en vertu d'actes antérieurs, et après un délai de quinze ans à partir de l'origine de la concession, telle qu'elle est fixée par l'article précédent.

Art. 17. Sont maintenus :

1° Sous la réserve des modifications résultant du deuxième paragraphe de l'article 2 ci-dessus, la garantie pendant cinquante années, à partir du 1er janvier 1852, d'un intérêt de six millions de francs (6,000,000 fr.) sur un capital maximum de cent cinquante millions de francs (150,000,000 fr.), telle qu'elle est stipulée en faveur de la Compagnie d'Orléans par l'article 12 de la convention annexée au décret du 27 mars 1852, et la garantie, pendant cinquante années, à partir du 10 juin 1853, d'un intérêt de cent vingt-six mille francs (126,000 fr.), sur un capital maximum de quatre millions deux cent mille francs (4,200,000 f.), telle qu'elle est stipulée en faveur de la Compagnie de Paris à Orsay par l'article 4 du cahier des charges annexé à la loi du 10 juin 1853 ;

2° La subvention de vingt-cinq millions de francs (25,000,000 f.) accordée en exécution de la loi du 2 mai 1855, à la Compagnie d'Orléans par l'art. 4 de la convention annexée au décret du 20 juin de la même année, pour l'exécution du chemin de fer de Nantes à Châteaulin, avec embranchement sur Napoléonville, sauf la modification résultant de l'art. 4 ci-dessus ;

3° Le marché à forfait passé entre l'Etat et ladite Compagnie, par l'art. 6 de la même convention, pour l'exécution des travaux de l'embranchement de Saint-Germain-des-Fossés à Roanne, sauf, en ce qui concerne le mode de paiement, la modification déjà rappelée au paragraphe qui précède ;

4° Le partage des bénéfices au delà de huit pour cent (8 0/0) sur le chemin de fer de Paris à Orsay, ledit partage stipulé par l'art. 39 du cahier des charges annexé à la loi du 10 juin 1853.

Lorsque l'Etat aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité d'intérêts, il en sera remboursé avec les intérêts à 4 0/0 par an, sur les bénéfices nets de l'entreprise excédant les intérêts garantis, dans quelque année qu'ils se produisent et avant tout prélèvement de dividende au profit de la Compagnie.

La clause énoncée au paragraphe précédent s'appliquera séparément et d'une manière distincte, d'une part, à l'ensemble des lignes mentionnées à l'art. 2 ci-dessus, et d'autre part, à l'ensemble des sections du Grand-Central rétrocédées à la Compagnie d'Orléans.

Si, à l'expiration de la concession, l'Etat est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la Compagnie pour la reprise du matériel, s'il y a lieu, aux termes de l'art. 36 du cahier des charges ci-annexé.

Art. 18. Sont abrogés, dans toutes les dispositions dont le maintien ne résulte pas de la présente convention, tous décrets, conventions et cahiers des charges relatifs aux lignes de chemins de fer formant la concession de la Compagnie d'Orléans, telle qu'elle est constituée par ladite convention et par le cahier des charges y annexé.

Art. 19. La présente convention, les traités susénoncés intervenus entre la Compagnie d'Orléans et celle du Grand-Central, de Paris à Lyon, de Lyon à la Méditerranée et d'Orsay, ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON ET DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Décret qui approuve la convention passée le 11 avril 1857 entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et les Compagnies des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu, en ce qui concerne la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, le décret du 5 janvier 1852, les convention et cahier des charges y annexés ; les décrets du 12 février 1852, les convention et cahier des charges y annexés ; les décrets du 17 août 1853 et les conventions y annexés ; le décret du 20 avril 1854 et la convention et le cahier des charges y annexés, et le décret du 5 avril 1856, ainsi que la convention y annexée ;

Vu, en ce qui concerne la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, la loi du 1er décembre 1851 et le cahier des charges y annexé ; la loi du 8 juillet 1852, la convention et le cahier des charges y annexés ; le décret du 3 février 1855, et la convention y annexée ;

Vu, en ce qui concerne la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève, le décret du 30 avril et la loi du 10 juin 1853, ensemble les convention et cahier des charges y annexés ; le décret du 27 février 1855, et la convention y annexée ; le décret du 7 mars 1857, et la convention y annexée ;

Vu, en ce qui concerne le chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais, le décret du 17 mai et la loi du 10 juin 1853, ensemble les convention et cahier des charges y annexés ; le décret du 7 avril et la loi du 2 mai 1855, ainsi que les convention et cahier des charges y annexés ;

Vu, en ce qui concerne le chemin de fer Grand-Central, le décret du 21 avril 1853, la convention et le cahier des charges y annexés ; le décret du 7 avril et la loi du 2 mai 1855 ; ensemble les conventions et le cahier des charges y annexés. Vu les avant-projets d'un chemin de fer de Nevers et de Moulins sur la ligne de Dijon à Chalon, ainsi que le dossier de l'enquête à laquelle ces avant-projets ont été soumis, et notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête en date des 15 octobre, 13 novembre 7 et 9 décembre 1853, 4 et 20 mars 1854 ;

Vu l'avant-projet d'un embranchement de la ligne de Paris à Lyon sur Châtillon, ensemble le dossier de l'enquête ouverte sur cet avant-projet, et notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête en date des 30 avril et 5 juillet 1856 ;

Vu l'avant-projet d'un chemin de fer de la ligne de Dôle à Salins sur la frontière suisse, par les Verrières et par Jougne, ensemble les pièces de l'enquête à laquelle cet avant-projet a été soumis, et notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête en date des 19 juin et 23 juillet 1854 ;

Vu l'avant-projet d'un embranchement de Montbéliard à Delle et à Audincourt, ainsi que les pièces de l'enquête à laquelle cet avant-projet a été soumis, et notamment les avis des commissions d'enquête ;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 3 décembre 1855 et 13 novembre 1856 ;

Vu les avis du comité consultatif des chemins de fer, en date des 31 mai, 3 et 5 juillet 1856 ;

Vu la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, article 4 ;

Vu la convention provisoire, passée, le 11 avril 1857, entre notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, d'une part ; et les Compagnies du chemin de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, d'autre part ; ladite convention approuvant la réunion, en une même concession, des lignes antérieurement concédées auxdites deux Compagnies du chemin de fer de Lyon à Genève, du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais, et d'une partie des lignes dépendant du réseau du Grand-Central, et portant en outre concession de différentes lignes nouvelles qui y sont dénommées,

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. La convention provisoire passée, le 11 avril 1857, entre notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et les Compagnies des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, et dont l'objet est ci-dessus énoncé, est et demeure approuvée.

Ladite convention restera annexée au présent décret.

Art. 2. Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 19 juin 1857.

On trouvera le texte de la convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et les Compagnies de Lyon et de la Méditerranée, page 465 du *Journal des chemins de fer*.

CAHIER DES CHARGES

De la concession de chemins de fer à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION DU CHEMIN

Art. 1er. La concession du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée comprend les lignes ci-après :

1° De Paris à Lyon, avec embranchement sur Auxerre ;

2° De Dijon à Béfort par Besançon, avec embranchement sur Gray et sur Salins ;

3° De Bourg par Lons-le-Saunier à un point de la ligne de Dijon à Béfort ;

4° De Chalon-sur-Saône à Dôle ;

5° De Lyon à Marseille par Avignon, avec embranchement sur Aix ;

6° De Tarascon à Cette par Nîmes et Montpellier, avec embranchement sur Alais et la Grand'Combe ;

7° De Marseille à Toulon ;

8° De Lyon à Genève, avec embranchement sur Bourg et sur Mâcon, et sur la frontière sarde par Culoz ;

9° De Paris à Lyon par le Bourbonnais, avec embranchement sur Vichy et sur Montbrison ;

10° De Saint-Germain-des-Fossés à Arvant par Clermont-Ferrand ;

11° D'Arvant à Saint-Etienne par le Puy ;

12° De Nevers et de Moulins à la ligne de Paris à Lyon ;

13° De Châtillon à la ligne de Paris à Lyon ;

14° De la ligne de Dôle à Salins, à la frontière suisse, par les Verrières et par Jougne ;

Digitized by Google

15° De Montbéliard à Delle et à Audincourt.

Les tracés des lignes et sections à exécuter sont définis ainsi qu'il suit :

1° En ce qui concerne le chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais :

La section de Nevers à Moret et à Corbeil se composera d'un tronc commun, dirigé de Nevers vers Montargis, et d'une bifurcation se raccordant au chemin de fer de Lyon par la Bourgogne, d'une part à ou près Moret, et, d'autre part, à ou près Villeneuve-Saint-Georges, par Corbeil et Juvisy.

La section de Roanne à Lyon franchira le faîte qui sépare la vallée de la Loire de celle du Rhône, et aboutira à la ligne de Chalon à Lyon en un point qui sera déterminé par l'administration.

L'embranchement de Saint-Germain-des-Fossés à Vichy se détachera de la ligne du Guétin à Clermont, avant le passage de l'Allier, et se portera sur Vichy en suivant la vallée de l'Allier. Les points de départ et d'arrivée seront déterminés par l'administration.

L'embranchement de Montbrison se détachera de la section de Roanne à Saint-Etienne, à ou près la Fouillouse, passera à ou près Andrézieux, traversera la Loire et aboutira à Montbrison en un point qui sera déterminé par l'administration.

2° La ligne de Bourg au chemin de Dijon à Béfort partira de la station de Bourg sur l'embranchement d'Ambérieux à Mâcon, passera à Lons-le-Saunier et aboutira en un point de la ligne de Dijon à Béfort compris entre Dôle et Besançon.

3° La ligne d'Arvant à Saint-Etienne passera à ou près Brioude, à ou près le Puy, à ou près Firminy, et aboutira à la station de Saint-Etienne.

4° La ligne de Nevers et de Moulins à la ligne de Paris à Lyon se composera d'un tronc commun, partant de cette dernière ligne en un point à déterminer de Chalon à Chagny, et de deux branches dirigées, l'une sur Nevers et l'autre sur Moulins, où elles se raccorderont à la ligne de Paris à Lyon par le Bourbonnais en des points à déterminer par l'administration.

5° L'embranchement sur Châtillon partira d'un point de la ligne de Paris à Lyon à déterminer d'Aney-le-Franc à Montbard, et aboutira à Châtillon au point qui sera fixé par l'administration.

6° L'embranchement à diriger sur la frontière suisse partira d'un point de la ligne de Dôle à Saint à déterminer par l'administration, passera par ou près Pontarlier et aboutira à la frontière, à ou près les Verrières. L'embranchement de Jougne se détachera de cette dernière ligne en un point à déterminer, et joindra la frontière à ou près Jougne.

7° L'embranchement de Montbéliard à Delle et à Audincourt partira de la station de Montbéliard, sur la ligne de Dijon à Béfort, et se portera, d'une part, sur Delle par la vallée de l'Allan, et, d'autre part, sur Audincourt.

Art. 2. Les délais pour l'exécution des lignes et sections à construire sont fixés ainsi qu'il suit :

1° Pour les lignes de Chalon-sur-Saône à Dôle, de Bourg à Lons-le-Saunier et à Dôle, six années à partir du décret auquel le présent cahier des charges est annexé ;

2° Pour la ligne de Marseille à Toulon, au 1er mai 1859, avec obligation, par la Compagnie, de mettre une voie à la disposition de l'Etat, le 1er mars de la même année, pour les transports militaires ;

3° Pour la ligne de Lyon à Genève avec embranchement sur Bourg et Mâcon, au 10 juin 1859 ;

4° Pour la section du chemin de fer du Bourbonnais comprise entre Paris et Nevers, au 7 avril 1861 ;

5° Pour la section de Roanne à Lyon, et pour les embranchements de Vichy et de Montbrison, au 7 avril 1868 ;

6° Pour la rectification de la section d'Andrézieux à Roanne, au 1er septembre 1858 ;

7° Pour la section de Saint-Etienne à Firminy, au 2 mai 1858 ;

8° Pour celle de Firminy au Puy, au 2 mai 1866 ;

9° Pour celle de Puy à Arvant, au 2 mai 1866 ;

10° Pour les lignes de Nevers et de Moulins à la ligne de Paris à Lyon, de Châtillon à la même ligne, de la ligne de Dôle à Saint à la frontière suisse, de Montbéliard à Delle et à Audincourt, huit années, à partir du décret de concession.

Les lignes et sections ci-dessus dénommés devront être livrées à l'exploitation, sur toute leur étendue, à l'expiration du délai respectivement fixé pour leur achèvement.

Art. 3. Aucun travail ne pourra être entrepris pour l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances, qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure, à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du ministre, qui prescrira s'il y a lieu d'y introduire telles modifications que de droit : l'une de ces expéditions sera remise à la Compagnie avec le visa du ministre, l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

Avant comme pendant l'exécution, la Compagnie aura la faculté de proposer, aux projets approuvés, les modifications qu'elle jugerait utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration supérieure.

Art. 4. La Compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'Etat.

Art. 5. Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant, pour chaque ligne ou pour chaque section de ligne :

1° Un plan général à l'échelle de 1/10,000 ;

2° Un profil en long à l'échelle de 1/5,000 pour les longueurs, et de 1/1,000 pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer pris pour plan de comparaison ; au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

a. — Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine ;

b. — La longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe ;

c. — La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières ;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie ;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes, déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long : le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Art. 6. Sauf les exceptions mentionnées au paragraphe suivant, ces terrains seront acquis, et les ouvrages d'art seront exécutés immédiatement pour deux voies ; les terrassements pourront être exécutés et les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Sur les embranchements de Vichy, de Montbrison, de Châtillon, de Delle et d'Audincourt, et sur la ligne d'Arvant à Saint-Etienne, les terrains pourront n'être acquis, les terrassements et les ouvrages d'art ne seront exécutés que pour une seule voie.

La Compagnie sera tenue d'ailleurs d'établir la deuxième voie soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui lui seront désignées, lorsque l'insuffisance d'une seule voie, par suite du développement de la circulation, aura été constatée par l'administration.

Les terrains acquis par la Compagnie pour l'établissement de la seconde voie ne pourront recevoir une autre destination.

Art. 7. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre quarante-quatre (1m,44) à un mètre quarante-cinq centimètres (1m,45). Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de deux mètres (2m,00).

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté, entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de un mètre (1m,00) au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de cinquante centimètres (0m,50) de largeur.

La Compagnie établira le long du chemin de fer les fossés et rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la Compagnie.

Art. 8. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 350 mètres. Une partie droite de 100 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraires.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à dix millimètres par mètre ; il pourra cependant être porté exceptionnellement jusqu'à vingt millimètres par mètre, avec l'approbation spéciale de l'administration.

Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraires, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La Compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, et à celles de l'article précédent, les modifications qui lui paraîtraient utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration supérieure.

Art. 9. Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la Compagnie entendue.

Sur les lignes et sections du Grand-Central qu'elle est autorisée à construire à une voie, la Compagnie devra établir des gares d'évitement dont les voies auront un développement égal au quart de la longueur totale desdites lignes et sections.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la Compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la Compagnie, après une enquête spéciale.

La Compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet desdites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de 1/500, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure ainsi que la disposition de leurs abords ;

2° D'une élévation de bâtiments à l'échelle de un centimètre par mètre ;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Art. 10. A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes impériales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 11. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route impériale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales ; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8m,00) pour la route impériale, à sept mètres (7m,00) pour la route départementale, à cinq mètres (5m,00) pour le chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4m,00) pour le simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de cinq mètres (5m,00) au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous

Digitized by Google

poutre sera de quatre mètres trente centimètres (4m,30) au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de huit mètres; la hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à quatre-vingts centimètres.

Sur les chemins pour lesquels la Compagnie sera autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, la largeur des viaducs entre les parapets sera de quatre mètres cinquante centimètres au moins.

Art. 12. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route impériale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la voûte ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres pour la route impériale, à sept mètres pour la route départementale, à cinq mètres pour le chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres pour le chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de huit mètres, et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres.

Sur les chemins pour lesquels la Compagnie sera autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que sur une voie, l'ouverture entre les culées sera de quatre mètres cinquante centimètres au moins.

Art. 13. Dans le cas où des routes impériales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle moindre de 45°.

Chaque passage à niveau sera muni de barrières; il y sera, en outre, établi une maison de garde, toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

La Compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration les projets types de ces barrières.

Art. 14. Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder trois centimètres par mètre pour les routes impériales et départementales, et cinq centimètres pour les chemins vicinaux.

L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

Art. 15. La Compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques, auront au moins huit mètres (8m,00) de largeur entre les parapets, sur les chemins à deux voies, et quatre mètres cinquante centimètres (4m,50) sur les chemins à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à quatre-vingts centimètres (0m,80).

La haut ur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration suivant les circonstances locales.

Art. 16. Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins huit mètres (8m,00) de largeur entre les pieds droits au niveau des rails, et quatre mètres cinquante centimètres (4m,50) au moins pour les chemins de fer à une seule voie. Ils auront six mètres (6m,00) de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres (4m,80). L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2m,00) de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 16 bis. Les articles 7, 8, 11, 12, 13, 14, 15 et 16 ci-dessus, relatifs aux conditions d'établissement du chemin de fer, ne s'appliquent pas aux voies, travaux et ouvrages d'art des lignes qui sont actuellement en exploitation ou en construction, et pour lesquels les dispositions des projets approuvés sont maintenues.

Les parties de seconde voie et autres ouvrages qu'il pourrait être nécessaire d'établir ultérieurement sur ces lignes seront exécutés conformément aux dispositions des projets précédemment approuvés pour ces mêmes lignes.

Art. 17. A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la Compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes impériales et départementales et autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires par les soins et aux frais de la Compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption, ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 18. La Compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité, elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers, seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Art. 19. Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera au moins de 35 kilogrammes par mètre courant sur les voies de circulation, si ces rails sont posés sur traverses, et de 30 kilogrammes dans le cas où ils seraient posés sur longrines.

Le poids des rails pourra être réduit au-dessous des chiffres ci-dessus pour certains embranchements et pour les parties de seconde voie à poser sur les sections des lignes actuelles où le poids des rails est inférieur à 35 kilogrammes.

Art. 20. Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies, ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

Art. 21. Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution de tous les travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la compagnie concessionnaire.

Toutefois, en ce qui concerne la ligne de Marseille à Avignon, les dispositions de l'article 22 du cahier des charges annexé à la loi du 24 juillet 1843, continueront à recevoir leur application.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la Compagnie.

Art. 22. L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition de terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc.; et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui en dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

Art. 23. Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la Compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 24. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et, réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la Compagnie.

Art. 25. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières, ou les travers souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la Compagnie.

Art. 26. Pour l'exécution des travaux, la Compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

Art. 27. La Compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 28. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la Compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, la Compagnie pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes ci-après déterminées.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 29. Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la Compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés; ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous lesdits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas, sera dressée, aux frais de la Compagnie, et déposée dans les archives du ministère.

Les terrains acquis par la Compagnie, postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, sur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 30. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires sont entièrement à la charge de la Compagnie.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'of-

Digitized by Google

fice, à la diligence de l'administration et aux frais de la Compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 40.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen des rôles que le préfet rendra exécutoires.

Art. 31. La Compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie, et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins.

Art. 32. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles ; elles devront consumer leur fumée, et satisfaire, d'ailleurs, à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins.

Les voitures de première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces.

Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces et auront des banquettes rembourrées.

Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres et munies de banquettes à dossier.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé dans les trains de voyageurs aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes et, en général, toutes les parties du matériel roulant seront de bonne et solide construction.

La Compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures et wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art 33. Des règlements d'administration publique, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la Compagnie.

La Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non seulement pour la Compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le ministre déterminera, sur la proposition de la Compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, et des convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet.

Art. 34. Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

En outre de la surveillance ordinaire, l'administration s'réservera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT, DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 35. La durée de la concession, pour les différentes lignes mentionnées à l'article premier du présent cahier des charges, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans (99 ans). Elle commencera à courir le premier janvier mil huit cent soixante (1er janvier 1860), et finira le trente et un décembre mil neuf cent cinquante-huit (31 décembre 1958).

Art. 36. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

La Compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers, dépôts, les maisons de garde, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eaux, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le gouvernement aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les magasins, combustibles et approvisionnements de tout genre, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'Etat sera tenu, si la Compagnie le requiert de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si l'Etat le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, l'Etat ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 37. A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie pendant les sept années qui auront précédé celles où le rachat sera effectué ; on déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La Compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 36 ci-dessus.

Art. 38. La Compagnie est dispensée de tout cautionnement, à raison de la concession des lignes nouvelles.

Art. 39. Faute par la Compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux, qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la Compagnie, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle Compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la Compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois ; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront à l'Etat.

Art. 40. Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la Compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le ministre. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer et toutes ses dépendances seront mis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

Art. 41. Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatée.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 42. Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.

1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.

Grande vitesse.

Voyageurs.	PRIX. Péage. fr. c.	Transp. fr. c.	Total. fr. c.
Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).....	0,067	0,033	0,10
Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe).....	0,05	0,025	0,075
Voitures couvertes et fermées à vitres 3e classe)..... ...	0,037	0,018	0,055

Au-dessous de trois ans, les enfants ne paient rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.

De trois à sept ans, ils paient demi-place et ont droit à une place distincte ; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.

Au-dessus de sept ans, ils paient place entière.

Chiens transportés dans les trains de voyageurs.....	0,010	0,005	0,015

Sans que la perception puisse être inférieure à 0 fr. 30 c.

Petite vitesse.

Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait	0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs	0,025	0,015	0,04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0,01	0,01	0,02

Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.

2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.

Marchandises transportées à grande vitesse.

Huîtres. — Poissons frais. — Den-

Digitized by Google

rées. — Excédants de bagage et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs 0,20 0,16 0,36

Marchandises transportées à petite vitesse.

1re *classe.* — Spiritueux, huiles, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, produits chimiques non dénommés, œufs, viande fraîche, gibier, sucre, café, drogues, épiceries, tissus, denrées coloniales, objets manufacturés, armes..... 0,09 0,07 0,06

2e *classe.* — Blés, grains, farines, légumes farineux, riz, maïs, châtaignes et d'autres denrées alimentaires non dénommés, chaux et plâtre, charbon de bois, bois à brûler dit *de corde*, perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, à bâtir, bitumes, cotons, laines, vins, vinaigres, boissons, bières, levûre sèche, coke, fers, cuivres, plomb et autres métaux ouvrés ou non, fontes moulées. 0,08 0,06 0,14

3e *classe.* — Houille, marne, cendres, fumiers et engrais, pierres à chaux et à plâtre, pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes, pierres de taille et produits de carrières, minerais de fer et autres, fonte brute, sel, moellons, meulières, cailloux, sable, argiles, briques, ardoises ... 0,06 0,04 0,10

TARIF SPÉCIAL A.

Sur les lignes formant l'ancien réseau de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, et désignées à l'article 1er de la loi du 8 juillet 1852. Sels, fontes brutes, houilles, minerais de fer.

Pour les parcours de moins de 100 kilomètres..... 0,045 0,035 0,08

Pour les parcours de 100 kilomètres et au-dessus..... 0,03 0,02 0,05

Sans que la taxe pour les parcours de moins de 100 kilomètres puisse dépasser celle de 100 kilomètres.

TARIF SPÉCIAL B.

Sur les lignes de Dijon à Belfort, Auxonne à Gray, Dôle à Salins, Chalon à Dôle et Bourg à Dôle.

Houille, bois à brûler dit *de corde*, madriers, bois de charpente, sel, pierres à plâtre, plâtre..... 0,035 0,025 0,06

3e VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.

Par pièce et par kilomètre.

Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes..... 0,09 0,06 0,15

Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes..... 0,12 0,08 0,20

Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).. 1,80 1,20 3,00

Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).... 2,25 1,50 3,75

Tender de 7 à 10 tonnes..... 0,90 0,60 1,50

Tender de plus de 10 tonnes... 1,35 0,90 2,25

Les machines locomotives seront considérées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.

Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.

Voitures à 2 ou 4 roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur..... 0,15 0,10 0,25

Voitures à 4 roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.... 0,18 0,14 0,32

Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doubles.

Dans ce cas, deux personnes pourront sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc.; les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de 2e classe.

Voitures de déménagement à 2 ou à 4 roues, à vide 0,12 0,08 0,20

Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, paieront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre..... 0,06 0,06 0,14

4e SERVICES DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORTS DES CERCUEILS.

Grande vitesse.

Une voiture de pompes funèbres, renfermant un ou plusieurs cercueils, sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à 4 roues, à deux fonds et à deux banquettes 0,36 0,28 0,64

Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de..... 0,18 0,12 0,30

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'Etat.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le poids de la tonne est de 1,000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes paiera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies: 1° de 0 à 5 kilogrammes; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes; 3° au-dessus de 10 kilogrammes par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 40 centimes.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur les marchés régulateurs de Gray à 20 fr. et au-dessus, le gouvernement pourra exiger de la Compagnie que le tarif du transport des blés, grains, farines et légumes farineux, péage compris, soit réduit de moitié, et ne puisse s'élever au maximum qu'à 7 centimes par tonne et par kilomètre.

Art. 43. A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera sur la proposition de la Compagnie; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

Art. 44. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à vingt kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Art. 45. Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 46 et 47 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie; mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

Art. 46. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3,000 kilog.

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 3,000 à 5,000 kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de 5,000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration sur la proposition de la Compagnie.

Art. 47. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif, et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5,000 francs;

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs;

3° Et en général à tous paquets, colis ou excédants de bagage pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous.

Toutefois les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de 40 kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent en ce qui concerne les paquets et colis ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage, et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la Compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5 ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant 40 kilogrammes ou davantage.

Art. 48. Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises.

Digitized by Google

Toute modification de tarif proposée par la Compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration supérieure, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le gouvernement et la Compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la Compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 49. La Compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiées.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur les registres de la gare de départ, du prix total dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la Compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur.

Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la Compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Art. 50. Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare, dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées:

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à grande vitesse, seront expédiés par le premier train des voyageurs comprenant des voitures de toutes classes, et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à petite vitesse, seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois, l'administration supérieure pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la Compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de 125 kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires le jour qui suivra celui de leur arrivée en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la Compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le ministre, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la Compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration supérieure déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

Art. 51. Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration sur la proposition de la Compagnie.

Art. 52. La Compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage, pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient soit une population agglomérée de moins de cinq mille habitants, soit un centre de population de cinq mille habitants situé à plus de cinq kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

Art. 53. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la Compagnie, conformément à l'art. 14 de la loi du 5 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

L'administration, agissant en vertu de l'article 33 ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 54. Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé illimité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

Art. 55. Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer, seront transportés gratuitement dans les voitures de la Compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 56. Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit:

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la Compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe ou un espace équivalent pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la Compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la Compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Un train spécial régulier, dit *train journalier de la poste*, sera mis gratuitement chaque jour, à l'aller et au retour, à la disposition du ministre des finances, pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne.

4° L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi, sont réglés par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et le ministre des finances, la Compagnie entendue.

5° Indépendamment de ce train, il pourra y avoir tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée à la Compagnie pour chaque convoi ne pourra excéder soixante-quinze centimes par kilomètre parcouru pour la première voiture, et vingt-cinq centimes pour chaque voiture en sus de la première.

6° La Compagnie pourra placer, dans les convois spéciaux de la poste, des voitures de toutes classes, pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises.

7° La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche et le stationnement de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue, par écrit, quinze jours à l'avance.

8° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police.

Le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts entre l'administration et la Compagnie.

9° L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation, par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas 8,000 kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais ces voitures spéciales; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la Compagnie.

10° La Compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués, lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-postes ou des voitures spéciales en réparation.

11° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes ne pourra être moindre de quarante kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris; l'administration pourra consentir une vitesse moindre, soit à raison des pentes, soit à raison des courbes à parcourir, ou bien exiger une plus grande vitesse, dans le cas où la Compagnie obtiendrait plus tard, dans la marche de son service, une vitesse supérieure.

12° La Compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel, et porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes.

Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voiture de deuxième classe.

13° La Compagnie sera tenue de fournir à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôts des dépêches, et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-poste. Les dimensions de cet emplacement seront, au maximum, de soixante-quatre mètres carrés dans les gares des départements, et du double à Paris.

14° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la Compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts.

15° La position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits, aux frais de l'administration des postes, ne puissent entraver en rien le service de la Compagnie.

Digitized by Google

16° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la Compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches, sans arrêt de trains, à la condition que ces appareils, par leur nature ou par leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

17° Les employés chargés de la surveillance du du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations, pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieurs de la Compagnie.

Art. 57. La Compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir, par convoi ordinaire, les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État ou des départements, et leurs formes et dimensions déterminées, de concert par le ministre de l'intérieur et par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, la Compagnie entendue.

Les employés de l'administration, les gardiens et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires, ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de la dernière classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier des charges.

Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne paieront que le quart de la même taxe.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures de la Compagnie, celle-ci sera tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voitures de deuxième classe à deux banquettes. Le prix de location en sera fixé à raison de vingt centimes par compartiment et par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans des établissements d'éducation.

Art. 58. Le gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique électrique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La Compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et les appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la Compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie, voyageant pour le service de la ligne électrique, auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit, et il devra être effectué dans des conditions telles, qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu aux frais de la Compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La Compagnie pourra être autorisée, et, au besoin, requise par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant de concert avec le ministre de l'intérieur, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La Compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la Compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 59. Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes impériales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient les lignes objet de la présente concession, la Compagnie ne pourra s'opposer à ces travaux ; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la Compagnie.

Art. 60. Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où sont situés les chemins de fer, objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la Compagnie.

Art. 61. Le gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Les Compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur les chemins de fer objet de la présente concession, pour lesquels cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses Compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une Compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant les lignes qui font l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur ces lignes, comme aussi dans le cas où la Compagnie concessionnaire de ces dernières lignes ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les Compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des Compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété, paiera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les Compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La Compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux Compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres, dix pour cent (10 0/0) du prix perçu par la Compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, quinze pour cent (15 0/0) ;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, vingt pour cent (20 0/0) ;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 0/0).

Conformément à l'article 56 du cahier des charges de la concession du chemin de fer de Paris à Mulhouse, la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée jouira, pour la circulation de ses voitures, wagons et machines, sur la section du chemin de fer de Paris à Mulhouse comprise entre Belfort et Mulhouse, d'une réduction de péage qui sera de 25 0/0 du péage fixé par ledit cahier des charges.

La Compagnie pourra partager l'usage de la station de Belfort et de celle de Mulhouse avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Mulhouse, si l'administration reconnaît que cette mesure ne peut offrir aucun inconvénient.

La redevance à payer dans ce cas, ainsi que les conditions de l'usage commun, seront réglées par l'administration.

Art. 62. La Compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites, demanderait un nouvel embranchement ; à défaut d'accord, le gouvernement statuera sur la demande, la Compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires des mines et des usines, et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin aux frais de leurs propriétaires et sous le contrôle de l'administration. La Compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

Art. 63. L'administration pourra, à toute époque, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et ces changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

La Compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés, destinés à faire communiquer des établissements de mines ou d'usines avec la ligne principale du chemin de fer.

La Compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais. Les wagons ne pourront, d'ailleurs, être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus d'un kilomètre. Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées nonobstant l'avertissement spécial donné par la Compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons, pour chaque période de retard après avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par l'administration seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par la Compagnie, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, la Compagnie entendue.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte de la Compagnie et après avoir entendu le pro-

Digitized by Google

priétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'administration supérieure et sans préjudice de tous dommages-intérêts que la Compagnie serait en droit de répéter pour la non-exécution de ces conditions.

Pour indemniser la Compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix fixe de douze centimes (0 fr. 12 c.) par tonne pour le premier kilomètre, et en outre quatre centimes (0 fr. 04 c.) par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la Compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais feront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration supérieure, sur la proposition de la Compagnie.

Tout wagon envoyé par la Compagnie sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complétement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids reel. La Compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de trois mille cinq cents kilogrammes déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons. Le maximum sera révisé par l'administration, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la Compagnie.

Les embranchements particuliers actuellement construits sur le réseau concédé sont maintenus, à la charge par les propriétaires d'embranchements de se pourvoir, dans un délai de six mois, pour obtenir une autorisation régulière.

Art. 63. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la Compagnie.

Art. 64. Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 65. Un règlement d'administration publique désignera, la Compagnie entendue, les emplois dont la moitié devra être réservée aux anciens militaires de l'armée de terre et de mer libérés du service.

Art. 66. Il sera institué près de la Compagnie un ou plusieurs inspecteurs ou commissaires, spécialement chargés de surveiller les opérations de la Compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'Etat.

Art. 67. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par la Compagnie. Ces frais comprendront le traitement des inspecteurs ou commissaires dont il a été question dans l'article précédent.

Afin de pourvoir à ces frais, la Compagnie sera tenue de verser chaque année à la caisse centrale du Trésor public une somme de 120 fr. par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à 50 fr. par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans lesdites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée en exécution de l'article 58 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la Compagnie par les agents de l'Etat.

Si la Compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées, aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 68. La Compagnie devra faire élection de domicile à Paris.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine.

Art. 69. Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au Conseil d'Etat.

Art. 70. Le présent cahier des charges, la convention du 11 avril 1857 et les traités y énoncés ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

Arrêté à Paris, le 11 avril 1857.

CHEMIN DE FER DU NORD.

Décret qui approuve la convention passée le 21 juin 1857 entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie du chemin de fer du Nord.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'état au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu la loi du 45 juillet 1845 et le cahier des charges B y annexé; le décret du 19 février 1852 et la convention y annexée; le décret du 13 août 1853 et la convention y annexée; le décret du 17 octobre 1854 et le cahier des charges y annexé, ladite loi et lesdits décrets, conventions et cahiers des charges relatifs aux lignes formant le réseau de la Compagnie du Nord;

Vu la soumission présentée le 3 juillet 1856 par ladite Compagnie;

Vu les avant-projets des chemins de fer de Paris à Soissons, de Rouen à Amiens, d'Amiens à la ligne de Creil à Saint Quentin, de Boulogne à Calais et d'Argenteuil à Ermont;

Vu les pièces des enquêtes auxquelles ces avant-projets ont été soumis, conformément à l'article 3 de la loi du 3 mai 1841, et notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 5 avril 1852, 1er décembre 1853, 5 novembre 1855, 14 janvier 1856 et 7 février 1856;

Vu l'avis du comité consultatif des chemins de fer, en date du 10 mai 1856;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, article 4;

Vu la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la convention provisoire, passée, le 21 juin 1857, entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie du Nord;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Est approuvée la convention provisoire passée le 21 juin 1857, entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie du Nord, portant concession à ladite Compagnie de différentes lignes de chemins de fer.

Une copie certifiée de la convention susénoncée restera annexée au présent décret.

Art. 2. Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Châlons-sur-Marne, le 26 juin 1857.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

E. ROUHER.

CONVENTION

Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer du Nord.

L'an mil huit cent cinquante-sept, et le vingt et un juin,

Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, et sous la réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur,

D'une part,

Et la Société anonyme établie à Paris sous le nom de *Compagnie du chemin de fer du Nord*, ladite Compagnie représentée par

MM. Le baron James de Rothschild,
Delebecque (Germain-Joseph),
Jacques-Joseph-Guillaume, marquis Dalon,
Michel Poisat,
Armand-André, baron de Saint-Didier,
Félix Vernes,
Marc Caillard,

Ses administrateurs, élisant domicile au siége de la Société, à Paris, à l'embarcadère dudit chemin, place Roubaix, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été donnés tant par la délibération du conseil d'administration, en date du deux juin mil huit cent cinquante-sept, que par la délibération de l'assemblée générale des actionnaires du 30 avril 1857, et en ce qui concerne la ligne mentionnée à l'article 3 ci-après, sous la réserve de l'approbation par cette assemblée générale, dans sa première réunion,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'Etat, concède à la Compagnie du chemin de fer du Nord, qui l'accepte, les chemins de fer ci-après désignés :

1° De Paris à Soissons;

2° De Boulogne à Calais, avec embranchement sur Marquise;

3° D'Amiens, vers un point de la ligne de Creil à Saint Quentin, à déterminer de Tergnier à Saint-Quentin;

4° D'un point à déterminer de la ligne de Lille à Calais et à Dunkerque, vers la ligne de Paris à Lille, ledit chemin de fer aboutissant en deux points à déterminer, d'une part d'Arras à Douai, de l'autre de Douai à Lille;

5° De Chantilly à Senlis;

6° De Pontoise vers un point à déterminer de la ligne de Paris en Belgique près de Saint-Ouen-l'Aumône.

La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, les chemins de fer mentionnés au présent article, dans les délais ci-après, savoir :

Trois ans pour la ligne de Paris à Soissons;

Trois ans pour celle de Boulogne à Calais;

Six ans pour celle d'Amiens à la ligne de Creil à Saint-Quentin;

Cinq ans pour le chemin dirigé de la ligne de Lille à Calais et Dunkerque aux deux lignes d'Arras à Douai et de Douai à Lille;

Trois ans pour l'embranchement de Senlis;

Deux ans pour celui de Pontoise.

Digitized by Google

Ces délais courront à partir de la date du décret qui approuvera la présente convention.

La Compagnie s'engage, en outre, à augmenter le périmètre des gares de Paris et de la Chapelle, d'après des projets approuvés par l'administration.

Art. 2. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'Etat, concède, pour les deux tiers, à la Compagnie du Nord qui l'accepte, un chemin de fer de Rouen à Amiens, l'autre tiers étant concédé à la Compagnie de l'Ouest.

La Compagnie de l'Ouest concourra dans la proportion d'un tiers à la dépense d'établissement de ce chemin, et aura droit aux produits dudit chemin dans la même proportion, la Compagnie du Nord étant, pour la totalité, chargée de sa construction et de son exploitation.

Les moyens de contrôle de la Compagnie de l'Ouest, à raison de cette construction et de cette exploitation, seront réglés de concert entre les deux Compagnies; et, en cas de désaccord, par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Un décret rendu en conseil d'Etat statuera, les deux Compagnies entendues, sur le tracé définitif du chemin de fer de Rouen à Amiens, et sur ses points de raccordement avec la ligne de Rouen au Havre ou à Dieppe.

Le ministre statuera sur la question de savoir s'il y a lieu d'établir une nouvelle gare à Rouen pour le service dudit chemin, ou s'il convient de lui donner l'usage commun de l'une ou l'autre des gares actuellement existantes.

Les travaux dudit chemin devront être terminés dans un délai de six ans, à dater du décret qui approuvera la présente convention.

Art. 3. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'Etat, concède à la Compagnie du Nord, qui l'accepte, un chemin de fer se détachant, par une double branche, du chemin de fer de Paris en Belgique, à ou près Ermont, et aboutissant à Argenteuil en un point à déterminer sur la rive droite de la Seine.

L'usage de la gare d'Argenteuil et de celle de Pontoise sera commun aux deux Compagnies de l'Ouest et du Nord. Les conditions de cet usage seront réglées par le ministre, lesdites deux Compagnies entendues.

La Compagnie du Nord s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, le chemin de fer mentionné au présent article, dans un délai de quatre ans à partir de la date du décret qui approuvera la présente convention.

Art. 4. Est approuvé le traité passé le 11 juin 1857 entre les Compagnies du Nord et de l'Ouest.

En conséquence, la ligne d'Ermont à la nouvelle station d'Argenteuil sera construite par la Compagnie du Nord, et la partie de ligne à construire entre ladite station et le chemin de Paris à Argenteuil sera exécutée par la Compagnie de l'Ouest. Toutefois, la dépense totale de l'ensemble de ces travaux, y compris le double raccordement sur la ligne du Nord et la nouvelle station d'Argenteuil, sera répartie entre les deux Compagnies, proportionnellement à la longueur des sections construites par chacune d'elles.

Les moyens de contrôle à exercer respectivement par deux Compagnies, à raison de l'exécution de ces travaux, seront réglés de concert entre elles, et, en cas de désaccord, par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Les prix de péage dont les deux Compagnies auront à se tenir compte pour les transports en transit sur les portions de lignes qu'elles s'emprunteront réciproquement, seront fixés, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, au six dixièmes (6/10es) des taxes qui seront réellement perçues par kilomètre, déduction faite de l'impôt dû à l'Etat.

Art. 5. Les tarifs du chemin de fer de Rouen à Amiens seront concertés entre les deux Compagnies du Nord et de l'Ouest, et, en cas de désaccord, arrêtés par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Les tarifs à percevoir entre Rouen et Laon pour les marchandises en provenance de Rouen et à destination d'Epernay et autres points situés au delà d'Epernay, sur la ligne de l'Est, et réciproquement, seront réglés de la même manière.

Art. 6. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'Etat, s'engage à concéder, sans subvention ni garantie d'intérêt, à la Compagnie du Nord, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue après l'accomplissement des formalités prescrites par l'article 3 de la loi du 3 mai 1841 :

1° Un chemin de fer de Soissons à la frontière de Belgique, passant par ou près Laon, Vervins et Hirson;

2° Un chemin partant d'un point de la ligne de Saint-Quentin à Erquelines à déterminer de Busigny à Landrecies, et aboutissant en un point à déterminer de la ligne énoncée au paragraphe précédent;

3° Un chemin de Senlis vers un point à déterminer de la ligne de Paris à Soissons;

4° Un prolongement du chemin de fer de Creil à Beauvais vers un point à déterminer de la ligne de Paris à Dieppe par Pontoise.

La Compagnie s'engage à exécuter lesdites lignes à ses frais, risques et périls dans un délai de huit années, à dater des décrets de concession définitive à intervenir.

Les engagements ci-dessus énoncés seront considérés comme nuls et non avenus en ce qui concerne celles des lignes mentionnées au présent article pour lesquelles l'exécution desdits engagements n'aurait pas été réclamée soit par le gouvernement, soit par la Compagnie, dans un délai de quatre années à partir de la ratification des présentes; et en ce qui concerne les lignes pour lesquelles l'accomplissement de ces engagements aurait été réclamé, mais dont l'utilité publique n'aurait pas été déclarée, dans un délai de huit ans à partir de ladite époque.

Art. 7. Est et demeure approuvé le traité passé le 11 juin 1857 entre les Compagnies du Nord et des Ardennes, et par lequel la Compagnie du Nord cède à celle des Ardennes la section du chemin de fer de Reims à Tergnier, comprise entre Laon et Reims, en échange de l'embranchement de Creil à Beauvais, dont l'abandon lui est fait par cette dernière Compagnie.

Art. 8. La Compagnie des Ardennes et de l'Oise sera affranchie de l'obligation qu'elle avait contractée par l'art. 5 de la convention du 19 juillet 1853, de payer à la Compagnie du Nord une somme de 2,500,000 francs, comme subside pour l'exécution du chemin de fer de Busigny à Somain, en remplacement de l'embranchement du Cateau à Somain, et la subvention réglée à 5,500,000 francs par la convention du 13 août 1853 pour la construction dudit chemin, sera réduite à deux millions de francs (2,000,000 fr.).

De son côté, la Compagnie des Ardennes et de l'Oise renonce, pour la partie comprise entre Soissons et Compiègne, au droit de préférence, à conditions égales, qui lui a été assuré par l'article 6 de la convention du 19 juillet 1853, pour la concession d'un chemin de fer de Compiègne à Reims, par Soissons.

Les tarifs et les conditions de transport, sur toute l'étendue de la ligne de Reims à Tergnier, seront concertés entre les deux Compagnies, et, en cas de désaccord, réglés par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

La gare de Laon sera commune aux deux Compagnies; les conditions de l'usage commun seront réglées par le ministre, les deux Compagnies entendues.

Art. 9 Le chemin de fer de Villers-Cotterets au Port-aux-Perches sera réuni au réseau du chemin de fer du Nord, et restera affecté au service des marchandises et des bestiaux conformément au cahier des charges annexé à l'ordonnance du 6 juin 1836.

L'indemnité à attribuer au concessionnaire actuel dudit chemin, pour prix de sa rétrocession à la Compagnie du Nord, sera réglé d'un commun accord entre les parties, dans un délai de trois mois à dater du décret qui approuvera la présente convention. A défaut d'accord, le prix sera fixé par trois arbitres : l'un de ces arbitres sera désigné par la Compagnie du Nord; le second, par le concessionnaire du chemin de Villers-Cotterets; le troisième, par les deux autres arbitres nommés, et à défaut, par le président du tribunal de commerce de la Seine, à la requête de la partie la plus diligente.

Art. 10. Les lignes concédées à la Compagnie du Nord, en vertu de la présente convention, ainsi que toutes celles qui forment le réseau actuel de ladite Compagnie, seront régies par le cahier des charges ci-annexé (1).

L'administration des postes, notamment, jouira immédiatement des avantages stipulés pour son service par l'article 36 dudit cahier des charges, mais sous la condition par elle de payer, à titre de forfait, à la Compagnie, pendant dix ans, une somme annuelle de deux cent mille francs (200,000 fr.).

Art. 11. L'administration reconnaît qu'il n'y a pas lieu d'exercer de réclamations ou de répétitions vis-à-vis de la Compagnie, par application de l'art. 4 du décret du 18 novembre 1854, relatif à l'importation de rails étrangers, à raison du retard apporté par elle dans l'ouverture de la ligne de Saint-Quentin à Erquelines.

Art 12. Est maintenu dans toutes ses dispositions le décret du 17 octobre 1854, relatif à la concession du chemin de fer de Noyelles à Saint-Valéry, sauf l'application à ce chemin du cahier des charges mentionné à l'art. 10 ci-dessus.

Art. 13. Les obligations que la Compagnie pourrait avoir à émettre pour l'exécution des travaux mis à sa charge par la présente convention, ne pourront être émises qu'en vertu d'une autorisation du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics qui déterminera l'époque, le mode et la forme de ces émissions, et fixera les époques et les quotités de versements jusqu'à complète réalisation.

Art. 14. Sont abrogés dans toutes les dispositions dont le maintien ne résulte pas de la présente convention et du cahier des charges y annexé, toutes lois, décrets, convention et cahier des charges relatifs aux lignes de chemin de fer formant, antérieurement à ce jour, la concession de la Compagnie du Nord.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

Décret impérial qui approuve la convention passée, le 29 mai 1857, entre le Ministre des finances et la Compagnie des services maritimes des Messageries impériales.

Napoléon, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français, à tous présents et à venir, salut.

Vu l'article 2 de la convention annexée à la loi du 8 juillet 1851, relative à l'exploitation du service postal de la Méditerranée;

Vu les conventions passées les 16 février, 3 et 9 août et 28 novembre 1854, entre les ministres de la guerre et des finances et la Compagnie des services maritimes des Messageries impériales;

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Les clauses et conditions de la convention ci-annexée, passée, le 29 mai 1857, entre le ministre des finances et la Compagnie des services maritimes des Messageries impériales, représentée par MM. Simons, Behic, Revenaz et West, administrateurs de ladite Compagnie, pour la modification du nombre des voyages sur les lignes desservies par elle dans la Méditerranée, et l'établissement de services nouveaux dans la mer Noire, sont et demeurent approuvées.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'Etat au

(1) Le cahier des charges mentionné à l'article 10 de la convention qui précède est conforme au type des cahiers des charges insérés aux numéros du *Moniteur* des 30 juin dernier et 1er juillet courant.

Digitized by Google

département des finances est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 6 juin 1857.

CONVENTION.

Entre Son Excellence le ministre des finances, d'une part,

Et MM. Ernest Simons,
Armand Behic,
Amédée Revenaz,
Et Jean Gérard West,
administrateurs de la Compagnie des services maritimes des Messageries impériales, agissant au nom de ladite Compagnie, en vertu de l'article 14 des statuts de ladite Société, d'autre part;

A été convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le nombre des voyages à accomplir par la Compagnie des services maritimes des Messageries impériales, d'après l'article 1er de la convention du 28 novembre 1854, est modifié ainsi qu'il suit :

Mer Méditerranée.

1° Ligne de Marseille à Malte par les côtes d'Italie, dont l'itinéraire est fixé comme suit :

De Marseille à Gênes,	68 l. m.
De Gênes à Livourne,	27
De Livourne à Civita-Vecchia,	40
De Civita-Vecchia à Naples,	45
De Naples à Messine,	60
De Messine à Malte,	50
Total,	290

Le nombre des voyages étant de cinquante-deux par an, retour compris, la distance à parcourir est de 30,160

2° Ligne d'Egypte (Marseille à Alexandrie), dont l'itinéraire est fixé ainsi qu'il suit :

De Marseille à Malte,	220 l. m.
De Malte à Alexandrie,	280
Total,	500

Le nombre des voyages étant de vingt-six par an, retour compris, la distance à parcourir est de 26,000

3° Ligne de Syrie (d'Alexandrie à Smyrne), dont l'itinéraire est fixé ainsi qu'il suit :

D'Alexandrie à Jaffa,	90 l. m.
De Jaffa à Beyrouth,	40
De Beyrouth à Tripoli,	16
De Tripoli à Lattaquié,	21
De Lattaquié à Alexandrette,	25
D'Alexandrette à Mersina,	21
De Mersina à Rhodes,	115
De Rhodes à Smyrne,	82
Total,	410

Le nombre des voyages étant de vingt-six par an, retour compris, la distance à parcourir est de 21,320

4° Ligne de Marseille à Smyrne, dont l'itinéraire est fixé ainsi qu'il suit :

De Marseille à Malte,	220 l. m.
De Malte à Syra,	181
De Syra à Smyrne,	52
Total,	453

Le nombre des voyages étant de vingt-six par an, retour compris, la distance à parcourir est de 23,556

5° Ligne du Pirée à Smyrne, par Syra :

Du Pyrée à Syra,	30 l. m.
De Syra à Smyrne,	52
Total,	82

Le nombre des voyages étant de vingt-six par an, retour compris, la distance à parcourir est de 4,264

6° Ligne de Smyrne à Constantinople, dont l'itinéraire est fixé comme suit :

De Smyrne à Mételin,	
De Mételin aux Dardanelles,	50 l. m.
Des Dardanelles à Gallipoli,	
De Gallipoli à Constantinople,	50
Total.	100

Le nombre des voyages étant de cinquante-deux par an, retour compris, la distance à parcourir est de 10,400

7° Ligne du Levant par Messine et le Pirée :

De Marseille à Messine,	190 2/3 l. m.
De Messine au Pirée,	170 1/3
Du Pirée à Constantinople,	119
Total,	480

Le nombre des voyages étant de cinquante-deux par an, retour compris, la distance à parcourir est de 49,920

Total général des parcours réglementaires à accomplir sur la Méditerranée, 165,620

Les voyages sur ces diverses lignes devront être effectués dans les délais fixés par l'administration, ainsi qu'il est dit dans l'article 2 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1851, et dans l'article 2 de la convention du 28 novembre 1854, en raison de la vitesse des navires employés, en tenant compte des besoins du service, tant pour les dépêches que pour les marchandises.

Mer Noire.

8° Ligne du Danube, de Constantinople à Ibrailla :

Trente-six voyages par an, soit un parcours annuel de 9,720 l. m.

9° Ligne de Trébizonde, de Constantinople à Trébizonde :

Trente-six voyages par an, soit un parcours annuel de 12,960

Total général des parcours réglementaires à effectuer sur la mer Noire, 22,680

Les voyages sur ces deux lignes, soit à l'aller, soit au retour, seront effectués dans un délai de cent vingt heures pour la première, et de quatre-vingt-dix heures pour la seconde.

Récapitulation du nombre de lignes à parcourir.

Ligne d'Italie,	30,160 l. m.
— d'Egypte,	26,000
— de Syrie,	21,320
— de Marseille à Smyrne,	23 556
— Du Pirée à Smyrne,	4,264
— de Smyrne à Constantinople,	10,400
— du Levant,	49,920
— du Danube,	9,720
— de Trébizonde,	12,960
Total,	188,300

Art. 2. La Compagnie pourra exécuter, par le même paquebot partant de Constantinople et arrivant à Constantinople, en passant par Smyrne, Syra, le Pirée, les ports de la Grèce et ceux de la Roumélie, et *vice versâ*, les voyages réglementaires à accomplir de Constantinople à Smyrne, et de Smyrne au Pyrée par Syra.

La Compagnie pourra également exécuter, par le même paquebot partant de Marseille et arrivant à Marseille, en passant par Malte, Smyrne, les ports de Syrie, Alexandrie et Malte, et *vice versâ*, les voyages réglementaires entre Marseille et Smyrne, Smyrne et Alexandrie, Alexandrie et Marseille.

Art. 3. Les services réglementaires dans la Méditerranée seront exécutés conformément aux itinéraires approuvés, sauf les modifications qu'il y aurait lieu de leur faire subir ultérieurement, d'accord entre Son Excellence le ministre des finances et les concessionnaires. Toutes les dispositions, tant anciennes que nouvelles, celles du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1851, comme celles des articles 2, 4 et 14 de la convention du 28 novembre 1854, restent applicables aux lignes dont il s'agit.

Les services dans la mer Noire ne seront obligatoires que pour le nombre des voyages à exécuter. La Compagnie déterminera librement les jours et heures de départ, ainsi que les escales à desservir.

Toutefois, il y aura correspondance, au départ de Constantinople, entre les lignes du Levant et les deux lignes de la mer Noire, pour le nombre de voyages stipulés par l'art. 1er de la présente convention.

Art. 4. La subvention totale allouée à la Compagnie pour l'exécution des services énumérés à l'art. 1er, se composera :

1° De la subvention de trois millions, qui devra être réduite, à partir de la onzième année de l'exploitation inclusivement, d'une somme de cent mille francs par an, conformément aux dispositions de l'art. 3 de la convention annexée à la loi du 8 juillet 1851; ci 3,000,000 »

(Au moyen de la décroissance ci-dessus rappelée, cette somme de trois millions de francs, ramenée pour la durée de la concession, à une moyenne annuelle de deux millions sept cent vingt-cinq mille francs, représente sur un parcours de cent cinq mille deux cent seize lieues, vingt-cinq francs quatre-vingt-dix centimes par lieue marine.)

2° De la subvention stipulée dans l'article 5 de la convention du 28 novembre 1854, 483,190 40

Art. 5. (Laquelle somme s'applique, sur le même pied de vingt-cinq francs quatre-vingt-dix-centimes par lieue, à un parcours de dix-huit mille six cent cinquante-six lieues, indépendamment d'un autre parcours de dix-neuf mille quatre cent quarante lieues que la Compagnie s'est engagée à exécuter sans rémunération ni indemnité quelconque, pendant toute la durée de la concession.)

3° De la subvention stipulée à l'art. 6 de la même convention, 1,292,928 »

Art. 6. (Somme applicable à un parcours de vingt-deux mille trois cent huit lieues dans la Méditerranée, sur le pied de vingt-cinq francs quatre-vingt-dix centimes par lieue, et à un parcours de vingt-deux mille six cent quatre-vingts lieues dans la mer Noire, sur le pied de trente et un francs cinquante-trois centimes par lieue.)

Total, 4,776,118 40

Le paiement de cette subvention de quatre millions sept cent soixante et seize mille cent dix-huit francs quarante centimes aura lieu de la manière et aux époques indiquées dans le cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1851.

5. A l'expiration de la première année, la Compagnie pourra réduire à vingt-six par an le nombre des voyages à accomplir sur l'une ou l'autre ou sur chacune des deux lignes de la mer Noire.

Dans ce cas, la subvention qui lui est allouée, en exécution de l'art. 4 ci-dessus, sera réduite à raison de trente et un francs cinquante-trois centimes par lieue marine non parcourue.

6. La Compagnie pourra desservir ses différentes lignes de navigation dans la Méditerranée par ceux de ses navires qui lui paraîtront le mieux appropriés au service à exécuter, étant entendu qu'elle ne pourra s'affranchir, comme il a été dit à l'art. 1er, sauf les cas prévus au cahier des charges, d'accomplir les trajets dans les délais fixés par l'administration, ainsi qu'il est dit dans l'art. 2 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1851, et dans l'art. 2 de la convention du 28 novembre 1854, en raison de la vitesse des navires employés, en tenant compte des besoins du service, tant pour les dépêches que pour les marchandises.

Les navires affectés à la navigation dans la mer Noire ne seront soumis, en ce qui concerne les conditions de construction et d'aménagement des paquebots, qu'aux dispositions prescrites par les premier et second paragraphes de l'art. 13 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1851.

Digitized by Google

Toutes les dispositions du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1851 auxquelles il n'est pas dérogé par la présente convention, sont applicables aux services de la mer Noire.

Art. 7. La présente convention ne sera mise en vigueur qu'à partir du 1er juillet 1857; jusqu'à cette époque, la convention du 28 novembre 1854 continuera à recevoir son exécution.

Toutefois, la Compagnie pourra devancer l'époque fixée ci-dessus, en prévenant Son Excellence le ministre des finances un mois à l'avance.

Art. 8. La convention du 28 novembre 1854 est et demeure annulée, à l'exception des art. 2, 4 et 14;

Le premier, fixant la durée du trajet direct entre Marseille et Constantinople à sept jours et demi, et ne subordonnant le stationnement dans les relâches intermédiaires à aucune condition réglementaire;

Le second, obligeant la Compagnie à exécuter sans rémunération ni indemnité quelconque pendant toute la durée de la concession un supplément de parcours de dix-neuf mille quatre cent quarante lieues, nécessaire pour substituer les services hebdomadaires aux services décadaires sur les lignes d'Italie, d'Egypte et de Syrie;

Le troisième, relatif à la durée des contrats intervenus entre le gouvernement et la Compagnie.

Les stipulations contenues dans la présente convention produiront ainsi leur effet jusqu'au 1er octobre 1871.

Fait double à Paris, le 29 mai 1857.

PALAIS DE L'INDUSTRIE.

Loi relative au rachat par l'Etat.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français, à tous présents et à venir, salut :

Avons sanctionné et sanctionnons, promulgué et promulguons ce qui suit :

LOI.

(Extrait du procès-verbal du Corps législatif.)

Le Corps législatif a adopté le projet de loi dont la teneur suit :

Art. 1er. Est approuvé le traité ci-annexé passé le 30 septembre 1850 entre le ministre d'Etat et les liquidateurs de la Compagnie du palais de l'Industrie, et ayant pour objet la cession à l'Etat de la jouissance pleine et entière du palais de l'Industrie.

Art. 2. Le ministre des finances est autorisé à faire inscrire sur le grand-livre de la dette publique, avec jouissance à partir du 22 décembre 1850, une somme de rentes 3 0/0 pouvant s'élever jusqu'à 551.176 fr.

Ces rentes seront réparties entre les actionnaires, à raison de 3 fr. 39 c. par action de 100 fr. sur des états fournis par le ministre d'Etat.

Art. 3. Un crédit de 100,000 fr. est ouvert au ministre des finances, sur l'exercice 1857, pour le remboursement en capital des fractions de rentes trop faibles pour être inscrites au grand-livre.

Art. 4. Un fonds d'amortissement du centième du capital nominal des rentes créées ci-dessus sera ajouté à la dotation de la caisse d'amortissement.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 13 mai 1857.

(Extrait du procès-verbal du Sénat.)

Le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi qui approuve le traité passé, le 30 septembre 1850, entre le ministre d'Etat et les liquidateurs de la Compagnie du palais de l'Industrie.

Délibéré et voté en séance, au palais du Sénat, le 26 mai 1857.

Mandons et ordonnons que les présentes, revêtues du sceau de l'Etat et insérées au *Bulletin des lois*, soient adressées aux cours, aux tribunaux et aux autorités administratives pour qu'ils les inscrivent sur leurs registres, les observent et les fassent observer, et notre ministre secrétaire d'Etat au département de la justice est chargé d'en surveiller la publication.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 6 juin 1857.

NAPOLÉON.

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi, 18 juin :

La fonte de forge est offerte depuis quelques jours; la demande, à peu près nulle, semble avoir découragé certains vendeurs : en disponible, on trouverait à fr. 162 50.

Quant à la fonte de deuxième fusion, les commandes sont nulles, mais les fourneaux qui produisent cette qualité ont des engagements assez importants. Suivant la quantité demandée, le prix est de 180 à 185 fr. le n° 1.

Fers laminés, 330 à 340 fr., franco dans toutes les gares des chemins de fer de l'Est.

Fers martelés, 370 fr. en gare la plus rapprochée de l'usine et à Saint-Dizier. Dans la classification publiée dans notre dernier numéro, les essieux de 15 à 99 kil. ont été cotés, par suite d'une erreur typographique, 420 fr.; leur prix réel est de 390 fr.

Une bonne nouvelle, une de ces fortes transactions qui font sensation sur un marché, nous a été apprise ces jours passés. Une de nos premières forges de France, une usine de la Moselle, vient de traiter de 30 millions de kilogrammes de rails. Par sa puissance de production, le groupe de la Moselle, voisin du nôtre, doit fixer notre attention : aussi cette nouvelle a produit ici un effet favorable.

Jeudi, 25 juin :

Fers, sans changement : laminés, 330 à 340 fr., franco dans les gares des chemins de fer de l'Est, forgés, 370 fr. à l'usine.

On écrit de Gray que les fontes s'obtiennent facilement à 5 fr. au-dessus des cours fixés à la foire dernière de Besançon.

En avril dernier, il est entré à Paris 833,000 kil. de fers à bâtiments et 622,700 kil. de fonte employée dans les constructions.

MÉTAUX.

Le marché du cuivre est lourd. Les nouvelles de Londres ne sont pas du reste satisfaisantes : il y a quinze jours à peine que les fondeurs baissaient leurs prix, on s'attend à une semblable diminution, c'est-à-dire de 22 fr. 50 par 100 kil. pour le cuivre brut et de 10 c. par livre pour les cuivres laminés ou étirés.

COMMERCE EXTÉRIEUR.

Importations.

		En mai 1857
Fonte brute d'Angleterre,	65,257	
Belgique,	34,937	
Autres provenanc.	7,293	
Total (1),		107,487
Fers étirés en barres (2),		37,814
Rails,		5,378
Acier,		1,038
Cuivre (3),		5,916
Etain,		3,523
Plomb,		19,471
Zinc,		29,171
Houilles de Belgique,	2,279,044	
d'Angleterre,	951,936	
des assoc. allemand.	586,672	
Autres provenances,	4,637	
Total,		3,719,181

(1) Dont 8,007 quintaux métriques pour les constructions navales.

(2) Dont 30,607 quintaux métriques pour les constructions navales.

(3) Dont 679 quintaux métriques pour les constructions navales.

Situation des entrepôts (1er juin)

Quintaux métriques.

Fonte brute,	93,300
Cuivre brut,	6,554
Etain brut,	2,361
Plomb brut,	17,531
Zinc première fusion,	523

PARIS.

(Correspondance particulière.)

Je puis me référer à ma dernière lettre pour la situation et les prix des fers; rien n'est venu apporter de modification sensible. On se trouve généralement bien de la stabilité des cours; toutes les probabilités sont pour le maintien des prix en juillet.

Les ronds de tréfilerie restent à 400 fr. le n° 21 de 410 à 420 le n° 20; on avait craint l'abondance des marchandises; jusqu'à ce jour la production a fait à peine face à la demande. Les fils de fer sont aussi en bonne position; ils se vendent couramment : fil de fer à la houille, 42 fr. le n° 20 et 2 fr. d'écart par numéro et par 100 kil.; fil au bois, 88 fr. 50 le n° 1, avec 1 50 par numéro. Le ralentissement de cette fabrication en Comté, par suite de la sécheresse, est une cause en faveur des prix.

La pointe, à 52 fr. le n° 20, a toujours une demande régulière; par fortes parties on fait une petite bonification de 2 0/0.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 11 juin :

Notre marché semble vouloir rentrer dans le calme. Les fontes en magasin, numéros mélangés, qui la semaine dernière avaient atteint le prix de 104 et même 105 fr., sont retombés bientôt après à 96 85.

Le 9 il ne s'est traité aucune affaire; il y avait des vendeurs à 96 85, paiement immédiat; acheteurs au même prix, paiement en quinze jours.

Voici les prix des diverses sortes d'après les offres faites par plusieurs circulaires :

Warrants, n°s mélangés, 3/5 n° 1 et 2/5 n° 3, 96 90.
Gartsherrie n° 1, 101 fr. 25 à 102 50.
Calder n° 1, 100 fr. à 100 50.
Glengarnock n° 1, 98 fr. 75 à 99 40.
Blair et Eglinton n° 1, 97 à 98 75.
Summerlee, Langloan, Colmess, Clyde, Monkland, Govan et autres bonnes marques marchandes n° 1, 97 fr. 50 à 99 40.
Muirkirk et Lugar, 93.
Fontes du pays de Galles, pour mécanique, 112 50.

Londres, 21 juin :

Le prix des fers de Galles a éprouvé un peu de baisse. La semaine dernière plusieurs affaires en proposition avaient été refusées, le chiffre de demandes assez satisfaisant faisait croire que la baisse ne serait pas agréée. Les producteurs ont fini par accepter le cours de 175 fr. la tonne, rendue à bord à Cardiff. Les rails s'obtiendraient de 175 à 180 fr.

Les fontes écossaises ne se sont pas soutenues; le prix en est tombé à fr. 95 63 pour les numéros mélangés, au comptant sans escompte, à bord à Glascow. Le courant d'affaires se soutient bien, mais la spéculation se tient à l'écart. La banque a réduit cette semaine le taux de l'escompte à 6 0/0.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 15 juin :

MÉTALLURGIE. — Les fers laminés se maintiennent dans une bonne position. Les prix se calculent sur le pied de la fonte à fr. 10.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

O. SAUVIQUE.

Digitized by Google

concurrence, pour le tout, d'environ 4 millions de francs; la Compagnie devra en effectuer le remboursement, en y affectant d'abord, et jusqu'à due concurrence, les paiements de subventions qui doivent être faits au commencement de 1858.

La concession des chemins du Midi et du canal latéral à la Garonne, telle qu'elle existait antérieurement, devait expirer le 24 août 1957; elle est prorogée jusqu'au 31 décembre 1960; elle finira en même temps que celle du réseau pyrénéen; c'est l'époque moyenne de la durée des deux concessions.

La faculté de rachat par l'État des lignes et concessions anciennes et nouvelles est également ramenée à une époque moyenne, afin que ce rachat ne puisse s'effectuer que sur l'ensemble des lignes; il ne pourra s'exercer qu'après un délai de quinze ans, qui commencera à courir le 1er janvier 1862, c'est-à-dire à dater du 1er janvier 1877. Cette faculté existait au profit de l'État, pour les anciennes concessions, à dater du 24 août 1873.

Enfin nous acceptons, tant pour les concessions anciennes et le chemin de la Teste que pour les concessions nouvelles, le cahier des charges modifié appliqué à toutes les Compagnies de chemins de fer qui ont eu de nouvelles conventions à passer avec l'État; ce cahier des charges contient quelques modifications dans la quotité et l'application des tarifs; il a été, de la part des représentants de toutes les Compagnies, l'objet de longues et laborieuses discussions, tant devant le Comité consultatif des chemins de fer que devant la section des travaux publics au Conseil d'État; tout ce qui pouvait porter atteinte à l'exercice des droits des Compagnies en a été écarté.

Telles sont, Messieurs, les conditions auxquelles votre Compagnie devient concessionnaire de toutes les voies de fer situées à droite de vos lignes, de Bordeaux à Perpignan. Cela forme un ensemble, avec l'embranchement de Castres, de 1,526 kilomètres. Quels que soient les chemins construits ou à construire en Espagne, ils viendront aboutir à vos lignes, qui embrassent toute la chaîne des Pyrénées, et qui desservent tous ses versants, depuis Perpignan, Foix, Toulouse et Saint-Gaudens, jusqu'à Tarbes, Pau et Bayonne.

Nous ne vous donnerons pas les résultats statistiques sur lesquels les conditions de la concession ont été établies avec l'État. Vous savez, par les premiers produits d'une exploitation en quelque sorte provisoire de vos lignes, combien ces données sont au-dessous de la réalité. Nous vous ferons seulement remarquer que, dans tout leur parcours, nos lignes nouvelles ne peuvent être concurrencées par des voies d'eau, et que, par conséquent, tous les produits agricoles et minéraux qui sont si abondants, et en partie inexploités dans ces riches contrées, vous appartiendront exclusivement.

Indépendamment du revenu spécial qu'ils procureront aux lignes comprises dans ce nouveau réseau, ils apporteront un accroissement considérable dans le trafic des lignes qui font partie de l'ancien, principalement dans la direction de Bordeaux, qui est le port naturel, le centre des échanges de toute cette contrée.

La ligne de Mont-de-Marsan à Tarbes, en raison de facilités tout exceptionnelles de son tracé, a été l'une des premières entreprises par l'État. Ses travaux ont été poussés avec une grande activité. Elle coupe en deux le triangle de nos lignes compris entre Bordeaux, Bayonne et Toulouse; elle pourra, sur une grande partie de son parcours, être livrée à la circulation dans le courant de l'année prochaine. Nous pourrons affecter à cette section une partie des 16,500 tonnes de rails que, ainsi que nous l'avons dit dans une autre partie de ce rapport, nous avons commandés en vue de certaines éventualités qui se sont heureusement réalisées.

ROUTES AGRICOLES.

Nous avons traité avec le Gouvernement pour l'exécution d'un grand réseau de routes à établir dans la région des Landes. Cette vaste contrée, naguère déserte et sans culture, située tout entière dans les départements de la Gironde et des Landes, comprend tout l'espace limité d'un côté par Bordeaux, Mont-de-Marsan, Dax et Bayonne, de l'autre par le golfe de Gascogne; elle comprend un espace de 500,000 hectares. Les chemins de fer de la Teste et celui de Lamothe à Bayonne y ont apporté un premier élément de prospérité; dans une zone assez importante, à droite et à gauche de ces lignes, tout semble renaître à la vie. Au moment de l'ouverture de la ligne de Bayonne, nous avons constaté qu'entre Lamothe et Dax, sur une longueur de plus de 100 kilomètres, on ne rencontrait pas une seule habitation. Deux ans ont suffi pour opérer une transformation déjà très-sensible dans ces vastes solitudes. Des maisons se groupent autour de nos stations, et nos gares d'Ichoux, de Bouheyre et de Morcens, deviennent de véritables entrepôts de bois, de matières résineuses et de matériaux de construction. Mais cette vie ne peut pas s'étendre au loin; il n'y a pas de routes pour pénétrer au cœur du pays, pour exploiter les forêts qui bordent les étangs ou qui s'adossent aux dunes, dont elles ont arrêté le mouvement. A peine à un kilomètre de nos stations, on ne trouve que des chemins de sable qui ne se reconnaissent que par les fondrières dans lesquelles les chariots le plus légèrement chargés viennent s'embourber. En hiver, quand la terre est détrempée par les pluies, tous transports deviennent impossibles; l'eau est retenue à la surface du sol, faute de rigoles pour l'écouler. Cette contrée, qui n'est alors qu'un vaste marécage, engendre des maladies, étiole les rares habitants qui peuvent braver son insalubrité, et devient mortelle pour ceux qui n'ont pu habituer leur tempérament à ces alternatives d'extrême sécheresse et d'extrême humidité.

C'est pour remédier à cet état de choses, c'est pour tripler ou quadrupler en peu d'années la valeur de ces terres, ou les livrant aux cultures forestières ou à celles de certaines céréales qui, à l'aide de bras et de capitaux intelligemment dirigés, peuvent y prospérer, que le Gouvernement a fait étudier un réseau de 500 kilomètres de routes, qui, toutes, viennent aboutir à nos diverses gares. La dépense a été évaluée à la somme de 5,300,000 fr., non compris les terrains qui seront livrés par les propriétaires ou par les communes. Le Gouvernement voulait nous faire payer la moitié de cette somme, en raison de l'intérêt que nous avions à l'établissement de ces routes. Après de longs débats, nous nous sommes chargés de leur exécution, moyennant une somme à forfait de 4 millions.

Sans notre intervention, sans le concours du transport rapide et à bas prix des matériaux nécessaires à leur confection, matériaux qui doivent être transportés des environs de Bordeaux et de Dax, il aurait fallu subir une dépense beaucoup plus considérable et des délais d'exécution trois fois plus longs. Le grand intérêt qui s'attache au prompt achèvement de ces travaux, nous déterminera à ne donner d'autres limites à l'activité avec laquelle ils seront poussés, que celle des bras disponibles dans le pays.

Ainsi que nous vous l'avons dit dans l'un de nos précédents rapports, la confection de ces routes est solidaire de l'assainissement du sol; les fossés ouverts à droite et à gauche de ces voies nouvelles pour la formation des chaussées faciliteront l'écoulement des eaux; c'est un drainage en grand qui, en améliorant le sol, contribuera à y appeler de nouveaux habitants. C'est un élément de la plus grande importance dans les circonstances actuelles où l'on s'attache à développer les richesses agricoles de notre pays. Il y a pour longtemps, dans ces landes, une ressource pour le placement des capitaux intelligents et pour l'emploi du labeur persévérant.

Vous comprenez, Messieurs, que les travaux que nous allons entreprendre ne seront pas seulement pour notre Compagnie une occasion de grand accroissement dans les transports qu'elle est appelée à effectuer; elle acquiert, en les exécutant avec rapidité, de nouveaux titres à la reconnaissance des habitants de ces contrées par le travail qu'elle va leur procurer et la plus-value qu'elle va donner à leurs terres, dont les produits manquaient presque absolument d'écoulement.

Dans votre assemblée générale du 30 mai 1855, vous avez donné à votre Conseil d'administration les pouvoirs pour « traiter éventuellement avec le Gouvernement pour la concession du réseau de chemins de fer pyrénéens et des lignes qui pourraient s'y rattacher et pour l'établissement des routes agricoles dans les Landes. »

Dans cette autorisation, nous confondrons la concession éventuelle de l'embranchement de Castres; mais comme cet embranchement ne se rattache pas directement au réseau pyrénéen, nous aurons aujourd'hui à vous demander un vote spécial pour cette ligne.

Les dépenses, tant pour le réseau pyrénéen et l'embranchement de Castres que pour la différence à supporter par notre Compagnie sur le compte d'établissement des routes agricoles, en sus de la subvention de 4 millions qui nous est attribuée par l'État, seront couvertes par l'émission d'obligations.

Ces obligations nouvelles auront les mêmes droits et la même garantie de la part de l'État que les anciennes, dans les conditions du vote que vous avez émis l'an dernier et que nous avons précisées dans une autre partie de ce rapport. Aux termes de la convention passée avec M. le ministre des travaux publics (art. 10) : « Les obligations que la Compagnie pourrait avoir à émettre pour l'exécution des travaux mis à sa charge par la présente convention ne pourront être émises qu'en vertu d'une autorisation du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, qui déterminera l'époque, le mode et la forme de ces émissions, et fixera les époques, les quotités des versements jusqu'à complète réalisation. »

C'est dans ces conditions, que nous appliquons à toute émission d'obligations à faire, quelle qu'en soit la cause, que nous vous demandons d'effectuer successivement ces émissions.

CANAL DU MIDI.

Les négociations entamées depuis longtemps entre notre Compagnie et celle du canal du Midi ont abouti à un résultat que nous avons toujours considéré comme la conséquence forcée de la double concession qui nous a été faite d'un chemin de fer latéral au chemin de fer du Languedoc entre Cette et Toulouse, et d'un canal latéral au chemin de fer entre Toulouse et Bordeaux. Ce que l'administration du canal du Midi avait considéré, il y a deux ans, comme impossible, ce qu'elle avait cherché à éviter en s'imposant des sacrifices considérables pour améliorer les conditions de navigabilité du canal, un bon accord entre les deux Compagnies a été reconnu facile, inévitable, lorsque les faits ont parlé avec leur irrésistible autorité. Nous n'avons rien fait pour ajouter à leur évidence; les tarifs que nous avons fixés, lorsque notre chemin est venu établir une communication plus rapide entre l'Océan et la Méditerranée, ne sont pas des prix de concurrence; ils tiennent simplement compte de la coexistence du canal dans les conditions de son ancienne exploitation. Le canal, au contraire, pressé par la nécessité d'une légitime résistance, s'est vu forcé, dès l'ouverture de notre ligne, d'abaisser ses tarifs, pour essayer de conserver les transports qui formaient la base de ses revenus.

Il s'est produit tout d'abord cette circonstance remarquable que l'administration du canal se croyait obligée de se défendre, lors même que celle de chemin de fer n'avait pas pris l'offensive. Le chemin de fer, disons-nous, n'attaquait pas le canal par ses tarifs, puisqu'il les maintenait à un taux presque double de ceux perçus aujourd'hui par la voie d'eau, mais il lui faisait, eu égard à l'espèce des marchandises transportées, la concurrence la plus dangereuse, parce qu'elle résulte de la nature des choses, et que, dès lors, elle est inévitable : la concurrence de la rapidité et de la commodité des transports.

Sans que nous y ayons en rien contribué par des mesures administratives, le canal a vu, dès l'ouverture de la voie de fer, ses revenus presque totalement annulés sous la double influence de la diminution des quantités transportées et de la réduction excessive de ses tarifs.

Notre abstention était facile, car elle avait pour base une conviction puisée dans une longue pratique et dans l'examen attentif des éléments dont se composait le trafic du canal; elle nous était d'ailleurs commandée par le caractère particulier de la Société du canal. Ce n'est point une société anonyme, ce n'est point une société civile ni commerciale; c'est une propriété gérée, depuis deux siècles, par les descendants de l'illustre Riquet, et conjointement avec eux, depuis près de cinquante ans, par les dotés de l'Empire.

En effet, aux termes d'un décret rendu par Napoléon Ier, l'assemblée générale du canal du Midi est composée des quinze principaux héritiers de Riquet

Digitized by Google

et de quinze dotés, parmi lesquels figure, au nom de la Légion d'honneur, M. le grand chancelier de cet ordre.

Nous avions donc en face de nous et les traditions de l'ancienne monarchie et celles du premier Empire. Nous avions, de plus, nouveaux venus dans ces contrées, les traditions de reconnaissance entretenues par des services séculaires, traditions demeurées vivantes dans l'esprit des populations du Midi, si impressionnables pour tout ce qui est grand, pour tout ce qui est juste.

Le canal du Midi n'est pas seulement le patrimoine des descendants de Riquet, il est aussi celui des anciennes provinces du Languedoc, dont il a développé les richesses. Des populations de ces contrées se sont toujours considérées comme associées à la gloire de l'auteur du canal, et elles sont moins préoccupées d'un abaissement excessif de tarif que de la nécessité de maintenir avec équité la rémunération d'une concession que l'ancienne monarchie a voulu rendre perpétuelle.

En outre de ces traditions, il y a celle des donataires de l'Empire, dont nous ne pouvons mieux parler qu'en citant ce qu'en disent, dans leur demande d'autorisation à M. le Ministre des travaux publics, Messieurs les délégués de l'Assemblée générale du canal du Midi :

« Sur 207 familles dotées, 6 seulement, y compris » la Légion d'honneur, ont plus de quatre actions, » 193 n'ont pas plus de deux actions, 161 n'en ont » qu'une seule.

» Parmi ces dotés, se trouvent représentés par eux-» mêmes ou par leurs familles ceux auxquels l'empe-» reur Napoléon Ier donnait, dans son décret du 3 oc-» tobre 1809, la dénomination touchante et glorieuse » d'enfants d'Austerlitz

» Plus tard, le 3 janvier 1812, l'Empereur décrétait : Que les dotations accordées pour cause de » blessures graves ou en récompense de services mi-» litaires seraient transmissibles, à défaut d'enfants » mâles, aux filles des donataires, par ordre de pri-» mogéniture, sous la condition d'épouser des mili-» taires en retraite par suite d'honorables blessures, » ou d'infirmités contractées à la guerre. »

» Quand on lit ce décret, on ne peut s'empêcher de » songer qu'aujourd'hui quelque obscure et noble fille » d'un des soldats de 1809, de 1812 et de 1814, plaçant » avec confiance son bonheur et l'aisance de son mo-» deste ménage sous la protection des souvenirs du » premier Empire et des sentiments de Napoléon III, » va peut-être s'unir à l'un des glorieux blessés de » notre dernière guerre de Russie, à l'un des vain-» queurs de Sébastopol.

» Nous le demandons : pour tous ces dotés comme » pour tous les autres dont les noms se rattachent » sans exception aux souvenirs de l'Empire, autant » par la reconnaissance que par les grands services » qu'ils rappellent, l'Etat peut-il laisser anéantir non » le souvenir du bienfait, qui est impérissable, mais » le bienfait lui-même ?

» L'Etat, nous osons le dire, a un intérêt financier » autant que national à ne pas laisser anéantir les » revenus du canal du Midi, sur lequel l'empereur Na-» poléon avait entendu placer, comme sur une base » solide, le prix des grands services rendus à la patrie, » et du sang noblement versé pour elle. »

Indépendamment de ces considérations d'un ordre moral si élevé, il y avait celles qui, ainsi que nous vous le disions en commençant, empruntent à la nature des faits une irrésistible évidence ; nous ne pouvons encore à cet égard mieux faire que de citer ce qu'en disent, dans leur Mémoire au ministre, MM. les délégués de l'administration du canal :

» Le canal a transporté, dans les dernières années, » qui sont les plus prospères de son exploitation, la » quantité moyenne de 237,000 tonnes au parcours » total de Cette à Toulouse. Sur ces 237,000 tonnes, » 200,000 environ appartiennent aux marchandises » de première classe qui, sur tous les autres points » du territoire, sont presqu'exclusivement transpor-» tées par les chemins de fer ; 37,000 tonnes environ » forment le contingent des marchandises encom-» brantes, dont le courant fait vivre ailleurs tant de » voies navigables. C'est ainsi que la moyenne du » transport des fers a été à peu près de 6,000 tonnes, » le transport des matériaux de construction, de » 7,000 tonnes ; enfin, le transport de la houille, ce » nerf de l'industrie, cette nourrice des voies » navigables, n'a pas dépassé 15,000 tonnes en » moyenne.

» En résumé, le transport des marchandises encombrantes, qu'on peut désigner sous le nom caractéristique de marchandises des canaux, n'a pas atteint, pour le canal du Midi, 17 0/0 de son trafic total ; or, ces 17 0/0 constituaient la plus grande partie de ses transports en cas de lutte avec le chemin de fer.

» Le tableau ci annexé, qui fait connaître la part » des marchandises de dernière classe dans le mouvement commercial des autres canaux, ne peut laisser » aucun doute sur ce dernier résultat. C'est ainsi que » le canal du Rhône au Rhin voit entrer les marchandises des dernières classes pour 96 0/0 dans » son trafic total : le canal du Berry, pour 97 0/0 : le » canal du Centre, pour 80 0/0 ; celui de la Marne » au Rhin, pour 96 0/0, etc., etc.

C'est dans ces circonstances que les deux Compagnies du canal du Languedoc et du chemin de fer du Midi se sont rapprochées et ont conclu, sauf l'approbation du gouvernement, le traité que nous venons soumettre à votre approbation.

La propriété du canal du Midi a été divisée, par décret de l'Empereur Napoléon Ier du 10 mars 1810, en 1,292 actions de 10,000 francs l'une ; la Compagnie a émis un emprunt de 1856 qui est représenté par 8 000 obligations de 500 francs l'une, produisant 15 f. d'intérêt, et remboursables au pair par tirages annuels à partir de 1860 jusqu'en 1896.

La charge moyenne annuelle de cet emprunt est de 140,000 francs.

D'après les produits du canal dans les dix dernières années, la somme à répartir entre les actionnaires et les porteurs d'obligations a été moyennement par année de 1,648,000 francs.

D'après la convention dont il va vous être donné lecture, nous prenons à bail ce canal et toutes ses dépendances, sans aucune exception ni réserve, pour toute la durée de notre concession, à dater du 1er juillet, moyennant un prix annuel de 980,000 francs payable par moitié le 10 janvier et le 10 juillet de chaque année, et nous prenons à notre charge le service de l'emprunt qui représente jusqu'en 1896 une annuité de 140,000 francs.

La charge annuelle, pendant ces premières années, sera conséquemment pour nous de 1,120,000 francs.

Après le remboursement de l'emprunt, elle sera réduite à 980,000 francs.

Tel est le résumé du traité, telles en sont les conséquences financières et pour la Compagnie du canal et pour la nôtre.

En approuvant ces stipulations, vous ferez à la fois une chose morale et prudente. Si, lorsque nous avons inauguré notre ligne, les populations des six départements qu'elle traverse ont compris que l'ouverture d'une seconde voie destinée à joindre l'Océan et la Méditerranée était un événement pour leur avenir et pour leur prospérité, nous ne pouvons être les instruments d'une lutte qui, au mépris des services rendus dans le passé, viendrait ruiner ceux qui ont été les auteurs des premiers bienfaits dont elles ont joui ; il n'y a jamais avantage à travailler à la ruine de ses voisins, il y a toujours un péril quelconque à tenter de le faire. Et remarquez, Messieurs, que ce raisonnement ne s'applique pas seulement aux propriétaires et actionnaires du canal, il s'applique aussi à une population nombreuse qui est attachée au service de la batellerie et qui, dans les luttes que la division du chemin de fer et du canal pourrait susciter, se trouverait inévitablement privée de son industrie et de ses moyens d'existence. Des arrangements convenablement établis entre les deux voies assureront un partage des transports qui profitera à tout le monde.

La Compagnie du Midi ayant déjà le canal latéral à la Garonne, si elle n'avait pas le canal du Midi, la lutte aurait pour résultat de laisser une lacune dans la navigation de Toulouse à Cette et de ruiner la batellerie. C'est sous l'empire de cette double préoccupation que nous avons cherché à pondérer les conditions d'un traité qui, par l'esprit qui a présidé à sa rédaction comme par ses stipulations, nous paraît mériter l'équitable et bienveillante approbation du gouvernement de l'Empereur.

Quant à nous, Messieurs, nous croirons avoir assis votre Compagnie sur des bases stables et lui avoir acquis des titres à la reconnaissance du pays, lorsque nous aurons complété l'union du canal du Midi et du canal latéral de la Garonne, incorporé le réseau pyrénéen dans la concession des chemins de fer du Midi et assuré par l'établissement des routes agricoles la réalisation des projets qui ont été tentés en vain jusqu'à ce jour pour la fertilisation des Landes.

RÉSOLUTIONS A PRENDRE PAR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

Première résolution.

L'assemblée générale approuve les comptes arrêtés au 31 décembre 1856, conformément à la proposition qui lui en est faite par le conseil d'administration dans son rapport contenant l'exposé de la situation de la Compagnie. (Approuvé à l'unanimité.)

Deuxième résolution.

L'assemblée générale, conformément à la proposition qui lui en est faite par le Conseil d'administration, l'autorise à réaliser par la voie d'emprunt au moyen d'obligations à émettre, suivant le mode et aux conditions qu'il jugera le plus convenables, la somme nécessaire pour l'exécution, par la Compagnie, tant du réseau pyrénéen et de l'embranchement de Castres que des routes agricoles et autres travaux résultant de la convention provisoire passée avec M. le Ministre des travaux publics, le 19 juin 1857, dont lecture a été donnée à l'assemblée générale. (Approuvé à l'unanimité.)

Troisième résolution.

Conformément à la proposition du Conseil d'administration, l'Assemblée générale approuve et ratifie la convention provisoire passée entre la Compagnie du canal du Midi et la Compagnie, par laquelle le canal du Midi est donné à bail à la Compagnie des chemins de fer du Midi, et ce aux charges, clauses et conditions énoncées en ladite convention provisoire, développée dans le rapport du Conseil d'administration et dont lecture a été donnée à l'Assemblée générale. (Approuvé à l'unanimité.)

Quatrième résolution.

Sur la proposition du Conseil d'administration, l'Assemblée générale approuve et ratifie la concession facultative faite à la Compagnie d'un embranchement sur Castres, et ce dans les termes et aux charges, clauses et conditions énoncées dans la convention provisoire passée avec M. le Ministre des travaux publics, dont lecture a été donnée à l'Assemblée. (Approuvé à l'unanimité.)

Cinquième résolution.

L'Assemblée générale, sur la proposition du Conseil d'administration, approuve et ratifie la convention provisoire passée avec M. le Ministre des travaux publics, portant que, par modification au paragraphe 4 de l'article 2 du cahier des charges, relatif à la concession des embranchements de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan, le chemin de Narbonne à Perpignan s'embranchera à Narbonne sur le chemin de Bordeaux à Cette et se dirigera par Salces, Rivesaltes et le Vernet sur Perpignan, où il aboutira sur la rive droite de la Tèt, et que les travaux à exécuter par la Compagnie pour la traversée de la Tèt, ainsi que ceux sur la rive droite de cette rivière, seront terminés dans le délai d'un an, à partir du décret approbatif de cette convention. (Approuvé à l'unanimité).

Digitized by Google

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MIDI ET DU CANAL LATERAL A LA GARONNE.

Situation au 31 décembre 1856.

ACTIF.

Construction du chemin et de ses dépendances :		
Construction du chemin (acquisitions de terrains, terrassements, travaux divers, dépenses diverses)	117,006,563 83	
Matériel et approvisionnements divers pour la voie et le matériel	71,885,815 34	
Frais de contrôle et de surveillance par l'État	93,131 67	
— d'administration centrale	880,357 81	
Mobilier, contributions, loyers, impressions et timbre des actions et obligations	273,861 46	
Solde des intérêts et frais de commission à divers	5,667,347 30	195,813,076 43
Chemin de la Teste :		
Dépenses de construction et de matériel correspondant au chiffre des obligations ci-contre	1,050,000 »	
Paiements divers pour la liquidation de l'ancienne Société	533,812 23	1,583,812 23
Dépenses d'établissement du canal :		
Travaux divers	9,673 23	
Matériel, mobilier et outillage	21,565 78	
Dépenses diverses	23,626 67	54,865 68
Valeurs diverses :		
Dû sur les actions anciennes	12,500 »	
— actions nouvelles	40,109,461 92	
Actions en réserve	13,333,000 »	
Valeurs en portefeuille	1,045,531 28	
Souscription au Sous-Comptoir des Chemins de fer	113,000 »	
Caisse	35,942 11	54,650,335 31
Débiteurs divers :		
Trésor public	7,250,000 »	
Banquiers de Bordeaux et de Toulouse	1,515,377 93	
Divers comptes courants	716,829 92	9,482,207 85
		261,584,097 50

PASSIF.

Capital social, 250,000 actions de 500 francs chacune		125,000,000 »
Prime réalisée sur l'émission de 69,334 actions nouvelles		17,866,800 »
Emprunt de 1856, 149,788 obligations remboursables à 500 francs		42,536,600 »
840 obligations du chemin de la Teste de 1,000 francs, remboursables à 1,250 francs		1,050,000 »
Subvention de l'État pour le chemin de Bordeaux à Cette		33,250,000 »
— — Bayonne et embranchement de Narbonne à Perpignan		14,850,000 »
Solde dû sur les intérêts des actions	1,023,269 75	
Solde dû sur les intérêts des obligations	496,275 »	
Solde dû sur les intérêts des obligations de la Teste	20,675 »	1,540,219 75
Cautionnements des fournisseurs et entrepreneurs	134,803 72	
— des employés	99,866 91	234,670 63
Société générale de Crédit mobilier		10,038,803 81
Effets à payer		9,106,013 31
		261,584,097 50

Digitized by Google

Compte général de l'Exploitation de la section de Bordeaux à Cette.

DE BORDEAUX A TONNEINS, DU 1er JANVIER, DE TONNEINS A VALENCE D'AGEN, DU 27 MAI, ET DE VALENCE D'AGEN A TOULOUSE, DU 30 AOUT AU 31 DÉCEMBRE 1856.

DÉPENSES.

ADMINISTRATION CENTRALE ET SERVICE CENTRAL DE L'EXPLOITATION.

Traitement et frais divers du personnel		38,788 03	
Assurances, loyers et contributions		34,119 13	
Frais de bureau et dépenses diverses		44,669 36	117,577 17

Ire DIVISION. — MOUVEMENT.

Personnel et dépenses diverses du service central.

Traitement, indemnités et frais divers du personnel	51,061 42		
Frais de bureau et dépenses diverses	31,576 41	82,637 83	

Service des trains.

Traitement, indemnités et frais divers du personnel	40,719 74		
Eclairage et dépenses diverses des trains	16,856 11	57,575 85	

Service des gares.

Traitement, indemnités et frais divers du personnel	341,565 66		
Chauffage, éclairage et dépenses diverses	120,453 16	462,018 82	602,232 50

IIe DIVISION. — SERVICE COMMERCIAL ET PERCEPTION.

Service commercial.

Traitement, indemnités et frais divers du personnel	29,730 09		
Frais de bureau et dépenses diverses	20,881 41	50,611 50	

Service de la perception.

Traitement, indemnités et frais divers du personnel	18,894 24		
Frais de bureau et dépenses diverses	81,073 40	99,966 64	150,578 14

IIIe DIVISION. — MATÉRIEL ET ATELIERS.

Service central.

Traitement, indemnités et dépenses diverses		64,885 74	

Traction.

Personnel, mécaniciens, chauffeurs, frais divers du personnel	130,148 97		
Combustible	397,836 23		
Huile, graisse et chiffons	46,023 56		
Dépenses diverses	57,528 35	631,537 11	

Réparation du matériel.

Entretien et grosses réparations des machines, voitures et wagons	286,325 01		
Dépenses diverses	40,159 61	321,484 62	1,017,907 47
Dépenses d'exploitation			1,888,295 28
Bénéfice porté au crédit du compte d'intérêts			1,383,555 80
			3,271,851 08

RECETTES.

Voyageurs			2,116,581 55
Bagages		58,785 75	
Transport de chiens		4,220 »	
Id. d'articles de messageries		159,216 20	
Id. de voitures et malles		13,322 73	
Id. de chevaux		9,562 35	245,107 03
Marchandises			1,143,208 48
Transport de bestiaux			45,596 35
Magasinage		1,371 80	
Produits divers		23,362 31	24,734 11
Ensemble			3,575,227 52
A déduire :			
Impôt de 1/10e du prix des places		234,272 06	
Indemnités pour pertes d'effets, avaries, etc.		3,249 70	
Détaxes		33,633 31	
Subventions diverses		13,521 39	
Timbre pour lettres de voiture		18,760 »	303,436 44
			3,271,851 08

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1856. id. 795 id.)

Du 18 au 24 juin 1857.

116,169 voyageurs.....	491,991 95	
Bagages, marchandis,etc.	544,433 66	
Total..		946,335 61

Semaine correspondante de 1856.

115,099 voyageurs.....	403,479 08	
Bagages, marchand., etc.	533,757 11	
Produit total.....		936,236 19
Différence...		10,099 32

Produit par kilomètre :

1857,	1,190
1856,	1,178

Recette totale depuis le 1er janvier

1857.....	23,396,680 15	
1856.....	21,429,899 79	
Différence...		1,966,789 64

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLEANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :

En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1160 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :

En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1061 kil.

Du 18 au 24 juin 1857.

102,430 Voyageurs.....	391,196 38	
Bagages, marchandises, etc.....	647,449 06	
Total.....		1,038,645 44
Semaine correspondante de 1856 .		716,266 65
Différence...		322,378 79
Recettes depuis le 1er janvier 1857.		17,360,840 14
Recette correspondante de 1856		11,600,866 69
Différence...		6,268,673 45

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 930 kilomètres)
(1856. id. 870 id.)

Du 18 au 24 juin 1857

363,035 voyageurs.....	292,605 60	
Marchandises, etc., grande vitesse ...	53,302 87	
— petite vitesse....	333,380 60	
Total de la semaine.....		778,689 07
Semaine correspondante en 1856....		827,631 83
Différence...		48,942 76
Recettes depuis le 1er janvier 1857		18 948,305 79
id. id. 1856		16,288,666 15
Différence...		2,659,639 64

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

(1857. Longueur exploitée, 694 kilom.)
(1856. id. 617 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,208 42.
— 1856, 1,399 26.

Recettes du 18 au 24 juin 1857

Grande vitesse) 86,041 voyageurs..	340,967 80	
Grande vitesse) marchand.....	129,030 10	
Petite vitesse) marchand.....	364,646 25	
Total.....		838,644 15
Semaine correspondante de 1856....		863,341 80
Différence...		24,697 65
Recettes totales depuis le 1er Janv. 1857		33,619,158 62
id. id. 1856		17,946,071 31
Différence...		5,673,087 31

CHEMINS DE FER DE L'EST.

(1857. Longueur exploitée 1270 kilomètres.)
(1856. id. 1069 id.)

8e année. — 25me semaine.

Du 18 au 24 juin 1857.

91,497 Voyageurs.....	322,160 38	
Marchandises.....	530,385 26	
Total de la semaine.....		852,545 64
Recettes antérieures.....		23,527,470 16
Total général.....		24,380,015 80
25me semaine de 1857		852,545 64
Semaine correspondante de 1856.		848,069 32
Différence...		4,476 32
Exercice 1857.....		21,380,015 80
d. 1856		19,582,409 49
Différence...		1,797,606 31

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont et prolongements.

Longueur exploitée : 135 kilomètres

Du 18 au 24 juin 1857.

8,886 voyageurs.	19,732 70	
...,... tonnes de marchandises.....	26,736 02	
Total.....		46,468 72
Recettes antérieures...		984,228 94
Total des recettes.....		1,030,697 66

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 581 kilomètres.
(1856. id. 523 id.

Recettes du 18 au 24 juin 1857

58,122 Voyageurs.....	202,662 75	
Bagages et marchandises	295,267 21	
Total de la semaine.....		497,929 96
Semaine correspondante de 1856.. .		654 508 15
Différence...		156,578 19
Total des recettes, à partir du 1er janvier 1857.....		14,867,972 29
Période correspondante de 1856.		12,096,330 79
Différence...		2,771,641 50

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

(1857. Longueur exploitée, 150 kilom.

Du 18 au 24 juin.

(Section de Lyon à Roanne.)

9,xxx Voyageurs.....	32 614 60	
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	160,965 88	
Total.....		193,580 48
Recettes antérieures.....		4,600,745 62
Total de l'exercice 1857.....		4,791,326 10
Recette correspondante 1856		187,095 21
Total de l'exercice 1856...		4,362,254 08

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).

1857. Longueur exploitée pendant la semaine, 121 k.
Longueur moyenne pendant l'année, 107 kil.

Voyageurs.....	22,490 21	
Bagages, marchandises, etc.....	28,664 40	
Total.....		51,154 61
Recettes antérieures		996,387 70
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857		1,047,542 31
Semaine correspondante en 1856.....		63,318 07
Recettes depuis le 1er janvier 1856....		784,693 86
Recettes totales de la semaine sur les 2 sections.....		244,735 09
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....		5,597,133 32
Total.....		5,841,568 41

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 713 kilomètres.
Id. en 1856, 372 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 210 id.

Recettes du 18 au 24 juin 1857

CHEMIN DE FER.

36,869 voyageurs.....	131,692 15
Bagages, marchandises, etc.....	140,184 75
TOTAL.....	272,076 90
Recettes du CANAL LATÉRAL.....	13,756 50
Recettes antérieures.....	5,488,621 40
Total depuis le 1er janvier 1857	5,774,454 95
25e semaine de 1857. Chemin de fer..	272,076 90
Id. Canal latéral...	13,756 50
Total de la semaine en 1857	285,833 40
25e semaine de 1856. Chemin de fer..	115,530 85
Id. Canal latéral...	32,565 68
Total de la semaine en 1856	148,096 53
Différence...	137,736 90

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857.....	5,774,454 95
1856.....	2,518,810 03
Différence...	3,255,644 92

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1857,	381 59	65 50
1856,	310 62	15 97
Différence..	70 97	89 47

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Sections de Lyon à Bourg et à Seyssel.)

Longueur exploitée : 139 kilomètres.

Du 18 au 24 juin.

10,838 Voyageurs.....	38,217 90
Bagages, marchandises, etc.....	16,967 15
Total.....	57,185 05
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1857.....	745,881 60
TOTAL.....	803,066 65

CHEMIN DE FER D'ORSAY.

Circulation et recettes comparatives du mois de Juin 1857.

(1857. Longueur exploitée, 23 kilomètres)

	Voyageurs.	Recettes.	Bagages etc.	Totaux.
1857.....	110,912	74,372 30	1,671 25	76,043 55
1856.....	101,979	63,785 95	1,383 25	65,174 20
Différence..	8,933	10,586 35	283 »	10,869 35

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 278 kilom.)

Du 13 au 19 juin 1857.

10,995 Voyageurs.....	48,233 03
Bagages, marchandises, etc.....	87,602 03
Total de la semaine.....	135,835 06
Recettes de la semaine correspondante de 1856.....	81,303 40
Différence...	54,531 66
Recettes antérieures....	2,293,641 82
Total.....	2,419,476 88

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Du 11 au 17 juin 1857.

24,456 Voyageurs,	121,559 05
[illegible] Bagages et marchandises,	62,[illegible] 65
Total,	184,139 70
Période correspondante de 1856,	170,207 76
Différence. .	13,131 94
Recette totale depuis le 1er janvier	3,566,900 [illegible]
Période correspondante de 1856,	3,089,984 80
Différence...	376,941 88

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 11 au 17 juin 1857.

Voyageurs.....	22,140 98
Bagages.....	884 20
Marchandises : grande vitesse.....	1,936 35
Id.. petite vitesse.....	9,576 25
Exploitation de Biella	4,871 23
Exploitation de Casal (minimum garanti à Novare..	3,898 90
Ensemble.....	43,299 91
Recette correspondante de 1856..	45,302 88
Différence...	2,002 97

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. id. 1,039 id.

Du 18 au 24 juin 1857.

	En francs, au change de 121 1/2
44,296 voyageurs.....	231,560 31
33,670 tonnes Marchandises.....	411,272 14
Total de la semaine.....	642,832 45
Semaine correspond. 1856.....	833,847 15
Différence...	211,014 70
Recettes depuis le 1 janvier 1857.....	13,810,408 »
Recettes depuis le 1 janvier 1856.....	15,427,081 »
Différence...	1,576,673 »

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

25e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 15 au 21 Juin

6,080 voyageurs. — 18,643 quint. bagages, marchandises.....	fr. 13,682 20
Recette correspondante de 1856.....	10,629 »
Différence...	3,053 20
Recettes depuis le 1er janvier 1857	258,143 35
Recette correspondante de 1856	157,986 70
Différence...	100,156 65

CHEMIN DE FER NORD-EST SUISSE.

1857. — Longueur exploitée : 154.4 kilomètres.
1856. — 100.8 —

Mai 1857 (*)

84,000 voyageurs	117,600 »
307,000 quint. marchandises et bagages	109 000 »
Total du mois.....	226,600 »
Mois correspondant de 1856.....	104,943 » »
Différence..	121,057 » »
Recettes depuis le 1er janvier 1857....	798,612 » »
Recettes correspondantes 1856.....	402,777 » »
Différence...	395,835 » »

(*) Résultat approximatif.

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

Mai 1857

	1857.	1856	1855.
Voyageurs...	42,503 05	40,606 60	43,558 10
Bagages.....	1,836 85	1,381 55	1,039 72
Bétail.....	2,062 60	1,734 25	1,998 »
Marchandises	18,333 99	18,828 87	23,293 39
	64,336 49	62,571 27	69,909 21

Différence.. 1,765 22 sur 1856
Différence.. 5,572 72 sur 1855

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 24 au 30 mai 1857

4,118 voyageurs.....	fr. 2,854 20
Marchandises.....	631 60
Recettes antérieures.....	126,594 80
Total.....	130,080 60

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (26e semaine)		Par Journée de voiture	
		Omnibus.	de cabriolets.
Du 21 au 27 juin 1857	265,270 90	87 11	52 53
Semaine correspondante de 1856 . .	235,128 31	79 41	49 75
Rec. depuis le 1er janv. 1857 . . .	4,743,738 03	77 95	46 01
Période correspondante de 1856 . .	5,158,890 90	70 45	43 68
Différence.	684,848 15	7 49	2 33

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

D'ORLEANS.

COMPAGNIE D'ORLÉANS, DE LYON ET DE LA MÉDITERRANÉE.

Paiement semestriel de juillet 1857, aux actions de l'ancienne Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France.

MM. les actionnaires de l'ancienne Compagnie du chemin de fer *Grand-Central* sont informés qu'aux termes des conventions intervenues entre cette Compagnie et les Compagnies d'*Orléans*, de *Lyon* et de la *Méditerranée*, approuvées par décret du 19 juin 1857, inséré au *Moniteur*, aujourd'hui 1er juillet, *chaque action* libérée du *Grand-Central* représente *deux obligations* 1/3, 3 0/0 de 500 fr. des Compagnies d'*Orléans*, de *Paris*, à *Lyon* et à la *Méditerranée*, portant intérêt annuel de 15 fr., jouissance du 1er janvier 1857. En conséquence, il sera payé à *chaque action libérée* de la Compagnie du *Grand-Central*, 17 fr. 50 c. pour le semestre échéant le 1er juillet 1857.

Ce paiement sera effectué à compter du 4 juillet, au service central de la Compagnie d'*Orléans*, sur la *production de l'action munie de ses coupons*.

Le paiement du semestre et la conversion de chaque action en obligations seront constatés par une estampille.

Tous les coupons à échoir, y compris celui de juillet 1857, seront détachés par la Compagnie au moment du paiement.

Les actions seront reçues au service central de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, de 10 heures à 2 heures, à partir du 1er juillet.

Elles devront être accompagnées d'un bordereau dûment rempli et signé que les porteurs trouveront dans le bureau des titres de ladite Compagnie, où il en sera donné aux ayants-droit un récépissé indiquant *le jour du paiement* et de la remise des actions.

Il sera donné *ultérieurement* avis aux porteurs d'actions de l'ancienne compagnie du Grand-Central de l'époque à laquelle devra être opéré l'*échange* de ces actions à raison de *1 obligation 1/3 d'Orléans* et *1 obligation de Lyon-Méditerranée* pour chaque action du Grand-Central.

Le Directeur de la Compagnie d'Orléans,

C. DIDION.

Paris, le 1er juillet 1857.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

MM. les porteurs d'actions et obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans *ses succursales*, les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission qui vient d'être réduite de 1/2 à 1/4 0/0.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans ses succursales les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,

G. RÉAL.

CHEMINS DE FER

DU MIDI ET CANAL LATERAL A LA GARONNE.

MM. les actionnaires sont prévenus :

1° Que le coupon semestriel des actions anciennes et nouvelles sera payé à partir du 1er juillet prochain, à raison de 10 fr. par action ;

2° Que le coupon semestriel des obligations, soit 7 fr. 50 par obligation, sera payé à partir du même jour ;

3° Enfin, que le coupon semestriel des actions nouvelles, soit 10 fr. par action, sera déduit du troisième versement de 200 fr. par action qui doit être effectué du 1er au 10 juillet prochain, ce qui réduira le versement à 190 fr. par action.

Le paiement des coupons et le versement ci-dessus mentionnés auront lieu :

A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15 ;

A Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, allée de Tourny, 33.

A Toulouse, chez MM. J. et P. Vigueric.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le secrétaire de la Compagnie,

G. POUJARD'HIEU.

CHEMIN DE FER

DU MIDI ET CANAL LATERAL A LA GARONNE.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'à partir du 4 juillet, il ne sera plus admis aux négociations de la Bourse qu'une seule et même nature d'actions de la Compagnie du Midi.

Les titres provisoires des actions dites nouvelles seront échangés contre des titres définitifs, à partir du même jour, de dix à trois heures.

A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le secrétaire de la Compagnie,

G. POUJARD'HIEU.

CHEMIN DE FER

DES ARDENNES.

Les statuts modifiés de la Compagnie, ayant été approuvés par le Conseil d'état, MM. les actionnaires sont prévenus que la souscription de la première série des actions nouvelles, comprenant 42,000 actions, est ouverte au siége de la Société, rue de Provence, 70, du 6 juillet au 25 du même mois, de 11 heures à 3 heures. Cette série sera la seule émise cette année sur les 84,000 actions nouvelles formant le complément du fonds social.

Chaque actionnaire a droit sur la série émise à une action nouvelle pour une action ancienne.

En souscrivant, il sera versé une somme de 50 fr., sur laquelle on déduira 7 fr. 90 c. pour le semestre d'intérêts, acquis le 15 juillet, présent mois. Moyennant ce versement, les actionnaires recevront deux actions nouvelles, libérées de 250 fr. chacune, en place de l'action ancienne, libérée de 500 fr. Cet échange se fera sans autre délai que celui nécessaire pour la confection des titres.

Les actionnaires qui n'useront pas de leur droit à la nouvelle souscription, auront à verser 50 fr. sur l'action ancienne, du 15 juillet au 9 août prochain, sous la déduction du semestre d'un dixième de 7 fr. 90 c. Passé ce délai, ils seront passibles des intérêts de 5 0/0 à partir du 15 juillet.

Les actions nouvelles de cette première série qui n'auront pas été souscrites, seront réparties entre les actionnaires qui auront demandé plus que leur quote part.

Le Secrétaire du Conseil,

Arthur BAIGNÈRES.

CHEMIN DE FER

GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

MM. les souscripteurs des chemins de fer espagnols des Pyrénées à Madrid et à la Méditerranée, sont de nouveau invités à se présenter dans les bureaux de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France, place vendôme, 10, de midi à trois heures, pour y faire l'échange des certificats provisoires à eux délivrés contre des titres au porteur de la Compagnie anonyme des chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante, et recevoir par chaque certificat d'une action, une somme de 3 fr. 50 c. pour la part de chaque action dans les intérêts produits par les fonds disponibles.

Le titre au porteur délivré en échange du titre provisoire donne droit, conformément aux statuts :

1° A un intérêt de 6 0/0 à dater du 31 janvier 1857 ;

2° Au partage des bénéfices de l'exploitation des chemins de fer. Lesdits bénéfices, à dater du 10 juillet 1857, époque de la prise de possession de 278 kilomètres déjà en exploitation, seront, conformément à la décision de l'assemblée générale qui a eu lieu à Madrid, le 29 janvier dernier, compris dans le premier inventaire de la Compagnie.

Paris, le 14 mai 1857.

CHEMIN DE FER DE

PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS

MM. les porteurs des obligations :

1° Paris à Lyon par le Bourbonnais 3 0/0 ;

2° Grand Central de France, emprunt 1853-1854 ;

3° Rhône-et-Loire, 1re série 4 0/0 ;

4° Rhône-et-Loire, 2me série 3 0/0 ;

5° Saint-Etienne à Lyon, emprunts réunis ;

6° Saint-Etienne à Lyon, emprunt 1850 ;

7° Saint-Etienne à la Loire, emprunt 1847 ;

8° Andrezieux à Roanne, 1er ordre ;

sont prévenus que la Banque de France se charge de payer dans ses succursales les intérêts de ces différents titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,

LÉON SAY.

CHEMIN DE FER

CENTRAL-SUISSE.

Versement sur les actions non libérées.

Le Comité de direction a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'actions non libérées qu'ils auront à effectuer, le 10 juillet, un versement de 50 fr. par action, sous déduction du coupon d'intérêt échéant à la même époque et montant à 7 fr.

Les versements seront reçus :

A Bâle, au siége de la Compagnie ;

A Paris, chez MM. Marcuard et Cie, banquiers, 18, rue Bergère.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE

Le Conseil de direction a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le coupon d'intérêts échéant le 10 juillet, sera payé, à raison de 10 fr. par action,

A Bâle, au siége de la Compagnie ;

A Paris, chez MM. Ad Marcuard et Cie, banquiers, rue Bergère, 18 ;

A Genève, à la caisse de la Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses ;

A Francfort-s-M., chez MM. Grunelius et Cie.

CHEMIN DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG.

MM. les actionnaires de la Société Guillaume-Luxembourg qui n'auraient pas encore touché le coupon d'intérêt échu le 1er juillet et fixé à 1 fr. 85 c., sont prévenus qu'il est payable, à Paris, chez MM. A. Prost, rue Neuve des Mathurins, 48 ; à Lyon, chez Vouillemont, Charard et Cie ; à Luxembourg, au siége social.

LIQUIDATION

De l'ancienne Compagnie du chemin de fer d'Amiens à Boulogne.

Les porteurs de certificats d'actions *privilégiées* de l'ancienne Compagnie du chemin de fer d'Amiens à Boulogne, c'est-à-dire, *ayant droit à la garantie d'intérêts promise par la ville de Boulogne*, sont informés que l'administration de cette ville est prête à échanger leurs certificats actuels (titres provisoires) contre des titres définitifs pour ces intérêts garantis.

Ils sont donc invités à faire présenter leurs certificats à la Mairie de Boulogne pour cet échange.

La liquidation de ladite Compagnie, en publiant cet avis, offre aux porteurs de ces certificats de se charger pour eux de cet échange. Ceux qui voudront profiter de cette faculté pourront déposer leurs certificats au siége de la liquidation, rue Basse-du-Rempart, n° 66, de dix heures à quatre heures.

A VENDRE

30,000 francs, avec chasse sur 800 hectares, ou à louer, charmante campagne, à 111 kilomètres par chemin de fer. S'adresser à M. Bublier, rue Vieille-du-Temple, 87. (Aff.)

Digitized by Google

CHEMINS DE FER
DE
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'en raison de la prochaine ouverture de la section d'Albacete à Almansa, et de l'entier achèvement de la ligne entre Madrid et Alicante, qui aura lieu dans le courant de l'année, il a décidé de faire un appel de 100 f. sur les actions, savoir :

50 fr. le 1er juillet 1857.
50 fr. le 1er octobre 1857.

Un coupon d'intérêt de 5 fr. 15 c. étant dû sur les actions le 1er juillet, il sera fait compensation de ce coupon avec le premier versement, qui sera réduit à 44 fr. 85.

Les versements auront lieu du 1er au 15 juillet, et du 1er au 15 octobre. Les actionnaires en retard devront l'intérêt, à raison de 6 0/0, à dater du 1er juillet et du 1er octobre.

MM. les actionnaires pourront, du 1er au 15 juillet, se libérer par anticipation du versement entier de 100 fr. Dans ce cas, il leur sera tenu compte de l'intérêt de : 0 fr., à raison de 6 0/0 l'an, du 1er juillet au 1er octobre, ce qui réduira la somme à verser au 1er juillet à 94 fr. 10 c.

Les versements se feront :

A Madrid, à la caisse de la Société ;

A Paris, chez MM. *de Rothschild frères*, 21, rue Laffitte ;

A Londres, chez MM. *de Rothschild et fils ;*

A Lyon, à la caisse syndicale des agents de change :

A Bordeaux, chez MM. *Rodrigues et fils ;*

A Marseille, chez M. *Roux de Fraissinet.*

COMPAGNIE HOUILLÈRE
DE CREUTZWALD LA HOUVE
(Moselle).

MM. de Dorsberg, négociant à Diding; Appolt, négociant à Metz; Grieninger, banquier à Paris; Emmanuel Blondin, directeur de la succursale de la Banque de France à Nancy; Ferdinand Blondin, directeur de la succursale de la Banque de France à Metz; Coudere de Saint-Chamant, receveur général de la Moselle; Simon, banquier à Metz, sous la raison: le frère de F. G. Simon; Stoffels, avocat à Ham sous Varsberg; Gallois, avocat à Thionville, Schlincker, maître de forges à Creutzwald; Gouvy, maître de forges à Hombourg près St-Avold; Lousteau, ingénieur civil, agent administratif du matériel du chemin de fer du Nord à Paris; Gougeon, ancien négociant, président de la chambre de commerce à Metz; Karcher, maître de forges à Ars-sur-Moselle; Vagner, banquier à Paris; Karcher, négociant à Sarrebruck; Pabst, brasseur à Saint-Jean Sarrebruck; Valette, négociant à Metz; Westermann, maître de forges à Ars-sur-Moselle; Westermann, négociant à Metz; de Maillier, conseiller honoraire à la cour impériale de Metz; Cotto, négociant à Trèves; Blandin, ancien notaire à Bouzonville; Rhem, fabricant de sucre à Ennery; Rhem, fabricant de sucre à Basse-Yutz;

Fondateurs de la Société de recherche pour la découverte de la houille dans les environs de Creutzwald (Moselle), ayant découvert notamment dans leur dernier sondage *sept mètres cinq centimètres* de houille en quatre couches, sur une hauteur verticale de quinze mètres, viennent de former une Société en commandite pour l'exploitation de leur découverte, sous la raison de *Dorsberg et Cie*.

Le capital social est de *trois millions*, divisé en six mille actions de *cinq cents francs*.

La *souscription est ouverte*, chez M. le frère de F. G. Simon, banquier de la Société, l'un des fondateurs, dépositaire des statuts, chez lequel on trouvera de plus amples renseignements.

Le premier versement par action est de vingt-cinq francs.

Il est payable en souscrivant et productif d'intérêts à 4 0/0 l'an, jusqu'au jour de la clôture de la souscription.

COMPAGNIE DES HOUILLÈRES ET CHEMINS DE FER DE
CARMAUX-TOULOUSE

Les administrateurs-gérants ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le dividende de 1 fr. 25 par action, fixé par l'assemblée générale du 25 mars dernier, et les intérêts de 2 fr. 75 pour le 1er semestre de 1857, leur sont payés à partir du 1er juillet.

Cette somme de 5 fr. par action de 150 fr. sera acquittée sur la présentation des titres :

A Paris, chez MM. Donon, Aubry, Gautier et Ce, banquiers, 44, rue de la Victoire.

A Londres, chez MM. Hankey et Ce, banquiers ;

A Toulouse, chez MM. I. et P. Vigueris et Ce, banquiers ;

A Alby, chez M. Léonard, receveur général des finances.

COMPAGNIE DES HOUILLÈRES ET CHEMINS DE FER DE
CARMAUX-TOULOUSE

Du 1er janvier au 31 mars 1857.

Extraction.	Recettes brutes.
33,481 ton. 006 k.	621,750 02

Mois d'avril,

Extraction.	Recettes brutes.
12,898 652	256,562 51

Situation au 30 avril 1857,

Extraction.	Recettes brutes.
46,379 658	878,312 53

COMPTOIR
DE LA MEDITERRANEE

MM. Gay Basin et Ce ont l'honneur de prévenir les actionnaires du Comptoir de la Méditerranée, que le paiement du semestre d'intérêts, échéant le 30 juin, sera effectué sur le pied de 10 fr. par action, à partir du 1er juillet,

A Marseille, à la caisse de la Société;
A Genève, chez MM. Hentsch et Ce;
A Lyon, chez MM. V. Guérin et fils.

MESSIEURS les actionnaires de la Société de Choisy et Ce en liquidation, pour le gaz de Cherbourg et Lorient, sont prévenus qu'ils peuvent toucher une deuxième répartition de 95 fr. par action, contre remise de leurs titres et signature de la décharge.

SAUTTER, liquidateur,
Boulevard Montmartre, 14.

CAISSE DES MINES ET DES CHARBONNAGES.

Messieurs les porteurs d'actions de la *Caisse des mines et des charbonnages* sont prévenus que, aux termes de l'art. 92 des statuts de la Société, l'intérêt afférent au 1er semestre de 1857, à raison de 5 0/0 sur les sommes versées (2 fr. 50 c. par action), leur sera payé sur la présentation des titres, à partir du mercredi, 1er juillet, dans les bureaux de la Compagnie, 21, rue de la Chaussée-d'Antin.

Le dividende sera fixé par la première assemblée générale des actionnaires.

COMPTOIR CENTRAL DE CRÉDIT
V.-C. BONNARD ET Ce.

Rue de la Chaussée-d'Antin, 66.

— PAYEMENT D'INTÉRÊTS. —

Conformément à l'article 16 des statuts, il sera payé à la caisse de la Société, 66, rue de la Chaussée-d'Antin, à partir du 15 juillet prochain, de onze heures à trois heures :

Cinq francs par action pour les intérêts d'une année, à raison de 5 0/0 l'an.

Comme par le passé, MM. les actionnaires ont la faculté de recevoir, par anticipation sur le dividende, jusqu'à concurrence de 30 fr. par action, en billets de crédit de la catégorie n° 1, sauf à reporter sur l'exercice suivant ce qui ne serait pas acquis par l'exercice courant.

COMPAGNIE GÉNÉRALE
DES
OMNIBUS DE LONDRES

Recettes du 21 au 27 juin 1857.
25e semaine.

596 voitures ont circulé et ont produit 348,316 fr. 35 c., soit par jour 49,759 fr. 47 c. et par voiture 83 fr. 41 c.

La recette totale du 1er janvier au 27 juin 1857 est de 7,281,059 fr. 55 c. La moyenne générale par jour et par voiture, comprenant le service de ville et de banlieue, est de 72 fr. 69 c.

Recettes comparatives :

1857, 25e semaine,
7,284,059 fr. 55 moyenne, 72 fr. 69

1856, 25e semaine,
6,417,605 fr. 20 moyenne, 70 fr. 81

Différence en faveur de 1857,
2,866,455 fr. 35 moyenne 1 fr. 88

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versemen appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les jeudis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, provisoirement les lundis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine et le Pirée, traversée en 7 jours.

Correspondance au Pyrée pour Volo et Salonique toutes les deux semaines, le samedi, à dater du 11 juillet; pour Syra, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 4 juillet.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet. — *Voie de Smyrne :* chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 5 juillet.

MER NOIRE. — *Danube* pour Varna, Sulina, Tultscha, Galatz et Ibraila.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerasounde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique et des îles ioniennes.

ALGÉRIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi
ORAN. — Départs tous les vendredi à midi.
STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les mercredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription:

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale,

A Lyon, place des Terreaux

Digitized by Google

Les intérêts fixes des Obligations hypothécaires sont servis à raison de 8 0/0.
Les Obligations sont remboursées avec une prime de 10 dollars (53 fr.) soit 10 0/0.
Elles donnent droit à une action libérée de 40 dollars (212 fr.).

CHEMIN DE FER

DE

GALVESTON A HOUSTON ET HENDERSON

Le montant de la Souscription est versé au COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE, l'un des établissements où s'effectue le paiement des intérêts.

Concession à perpétuité

AVEC UNE SUBVENTION TOTALE DE 2,283,520 ACRES DE TERRE CHOISIS PAR LA COMPAGNIE (930,000 HECTARES)

Homologuée par acte de la législature de l'Etat du Texas (Etats-Unis d'Amérique)

L'étendue de la ligne concédée est de 223 milles anglais (358 kilomètres 807 mètres)

La dépense pour toute la ligne sera de 7,805,000 dollars, ou 41,000,000 de francs.
La subvention en terres de Galveston doit produire au moins, d'après la moyenne des ventes faites dans une entreprise analogue (chemin de fer de l'Illinois), 160,000,000 »
Il reste à la Compagnie, après remboursement du coût de sa ligne, 119,000,000 de francs environ de profits sur les terres, plus le chemin et ses produits.

Une première section de 40 kilomètres a été livrée à la circulation le 30 avril 1857. La deuxième section sera ouverte en octobre prochain.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Comité des Directeurs : *New-York* : RICHARD B. KIMBALL, président; JOHN H. HAND, trésorier; — *Galveston* : WILLIAM C. LACY, JOHN SHACKELFORD, THOMAS D. CHAPMAN. — fidéi-commissaires : GUILLAUME KENT, ancien juge à la Cour suprême de New-York; C. B. HADDOCK, ancien ministre. — Ingénieur en chef : JAMES CONVERSE.

Comité français *fondé de pouvoirs de la Compagnie* : *Paris* : MM. ED. AIMÉ, banquier, administrateur du chemin de fer de Graissessac à Béziers; le comte DE L'ESPINE, admin. de Ch. de fer; le comte D'ALTON-SHÉE, l'un des fondat. de la Comp. gén. de Crédit en Espagne; N. MICARD, administ. du Ch. de fer de Rome à la frontière de Naples; L. PIGNERE, banq. à Paris; WASBENTER, agent du comité, à Galveston.

ÉMISSION D'OBLIGATIONS HYPOTHÉCAIRES (8 0/0 d'intérêt)

Donnant droit à une prime de 10 dollars (53 fr.) et à une action libérée de 40 dollars (212 fr.),

Avec la double garantie du chemin de fer et du territoire concédé par l'Etat,

La souscription est actuellement ouverte pour 17,500 obligations, faisant partie d'une émission totale de 26,250 obligations.

Le Conseil municipal de Galveston a souscrit pour 100,000 dollars.

Les obligations sont émises à 100 dollars ou 530 fr., rapportent 8 dollars d'intérêt par an, ou 42 fr. 40 c., soit 8 0/0, et sont remboursables à 110 dollars ou 583 fr., en 9 années, à partir de 1860, par tirage annuel. — Chaque obligation, après versement intégral, a droit à une action de 40 dollars (212 fr.), libérée.

Après le remboursement des obligations, les actions restent propriétaires du chemin de fer et du surplus des terres.

A partir de l'ouverture de la souscription, et pendant les 8 premiers jours, les souscriptions de 1 à 5 obligations ne seront pas réductibles.

LA SOUSCRIPTION EST OUVERTE :

A PARIS : Au siége de la Compagnie, 31, rue de la Chaussée d'Antin ;
— A la Banque générale suisse, 30, rue Louis-le-Grand.
A NEW-YORK : Au siége de la Compagnie, 49, Wall-Street.

A Londres, The general Bank of Switzerland, Royal Exchange Buildings.
A Francfort, chez MM. L.-A. Hahn ;
Id. chez M. Moritz S. Goldschmidt.
A Cologne, chez MM. Cassel, Kirchberg et Cie.
A Leipzig, chez MM. Knaut, Nachod et Kuhne.
A Hambourg, chez M. Warburg et Cie.
A Genève, à la Banque générale suisse.
A Bâle, chez M. Lex.
A Anvers, chez M. le baron Prosper de Terwangne.

En Province.

Chez MM. Edouard Gouin père et fils, à Nantes ;
Grenouillet, à Bourges ;
Jacob Père et Cie, à Charleville ;
Watelet frères, à Moulins ;
H. Darnaud et Cie, à Toulouse ;
Clause père, à Sarrebourg ;
Wolf et Cie, à Nancy ;
Portet-Lavigerie et Cie, au Mans ;
Théophile Babut, à la Rochelle ;
Verges et fils, à Vannes ;
Richaud et Cie, à Orléans ;
Veil-Picard et Cie, à Besançon ;
Phalempin Thellier et Cie, à Lille ;
J. Conil et Cie, à Bergerac ;
Lamy et Cie, à Clermont-Ferrant ;
Oscar de Lagoanère et Cie, à Bordeaux ;
De Morineau, Bellot et Cie, à Poitiers ;
Minart et Cie, à Arras ;
Duphot, à Périgueux ;
Ribaudet, à Dôle ;
Lemonnier, à Saint-Martin-de-Ré.

On peut verser, au crédit de la Compagnie, le montant des souscriptions chez tous les correspondants du COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE DE PARIS, ou les adresser par les Messageries, ou lettres chargées, avec valeurs à vue, au siége de l'Administration, à Paris.

Les versements ont lieu de la manière suivante :

20 dollars ou 106 francs.		en souscrivant.
20 » 106 francs.		à la livraison des titres.
20 » 106 francs, au.		1er octobre 1857.
20 » 106 francs, au.		1er décembre 1857.
20 » 106 francs, au.		1er mars 1858.

Les intérêts à raison de 8 0/0 pour les sommes versées, courent, sur les deux premiers versements, à partir du 1er juillet, et, sur les autres, à partir du versement. — Les souscripteurs d'obligations peuvent escompter tous les versements, sous une bonification de 8 0/0.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La rente, qui deux jours après le détachement de son coupon était à 67 45 et qui avait monté assez rapidement à 69 50, est redescendue à 66 75 pour la liquidation.

Le report a monté à 5/8 c., et l'on a même fait jusqu'à 65 c. dans la coulisse.

Quelques personnes avaient espéré que la Banque d'Angleterre diminuerait de nouveau son escompte cette semaine et le fixerait à 5 1/2 0/0, ce qui permettrait bientôt à la Banque de le réduire de son côté à 5 0/0. La situation de la Banque d'Angleterre lui aurait peut-être permis à tout autre moment d'adopter cette mesure, car son encaisse dépasse 11 millions sterling et tend encore à augmenter, mais la nouvelle d'une révolte sérieuse aux Indes l'a engagée à se tenir sur la réserve et à ne pas diminuer précipitamment son escompte au risque d'être obligé de l'élever de nouveau dans un bref délai, si les événements dont la Chine et les Indes sont le théâtre exigeaient de nouveaux envois considérables de numéraire.

Les actions de la Banque ont éprouvé une hausse considérable depuis quelles ont été dédoublés. Les actions libérées ont monté de 2,770 à 3,050, mais le cours est revenu à 2,965. Les actions nouvelles ont eu à peu près les mêmes cours que les anciennes.

La baisse a fait des progrès rapides sur les actions du Crédit mobilier, qui sont tombées au plus bas à 1,085, soit à 995 fr. déduction du dividende de 90 fr.

Le marché des chemins de fer a été continuellement offert; à l'exception de quelques lignes qui étaient soutenues par l'émission de leurs nouvelles actions, les cours tendaient continuellement à la baisse. Les affaires n'ont eu réellement de l'activité que sur les actions de Lyon et du Nord.

Les actions du Nord ont également fléchi de 982 fr. à 965 fr. Les actions nouvelles ont monté de 660 à 687 fr. Ce cours représente une prime de 412 50 sur le cours d'émission.

Les actions du Midi ont baissé de 745 à 740.

Les actions d'Orléans ont rétrogradé de 1,477 50 à 1,455; l'Ouest, de 770 50 à 755.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 25 juin jusqu'à celle du 2 juillet.

La rente 3 0/0 a fléchi de 68 40 à 66 95 au comptant, elle est restée à 67 45: elle a varié pour la liquidation de 68 45 à 66 75; elle a fait pour la liquidation de fin juillet 67 80, et elle est retombée à 67 40.

Le 4 1/2 0/0 a varié de 91 50 à 92.

La Banque de France actions libérées) a monté de 2,770 à 3,065, elle est restée à 2,965; les actions non libérées ont fait 3,060 et sont restées à 2,865.

Le Crédit mobilier a fléchi de 1,167 50 à 1,085, et il est resté à son plus bas cours.

Orléans a fléchi de 1,477 50 à 1,443 75, il est resté à 1,455

Le Nord a fléchi de 987 50 à 960, il est resté à 965. Les nouvelles du Nord ont varié de 660 à 687 50.

L'Est ancien a fléchi de 737 50 à 705, il est resté à 715. L'Est nouveau a baissé de 720 à 682 50, il est resté à 695.

Lyon a fléchi de 1,500 à 1,452 50, il est resté à 1,462 50.

La Méditerranée a fléchi de 1,940 à 1,895, elle est restée à 1,895. Les actions nouvelles de la fusion ont varié de 857 50 à 875.

L'Ouest a fléchi de 777 50 à 750, il est resté à 755.

Le Midi a fléchi de 745 à 702 50, il est resté à 715.

Le Grand-Central a fléchi de 628 75 à 625, il est resté à 627 50.

Genève a fléchi de 742 50 à 705, il est resté à 707 50.

Saint-Rambert a fléchi de 600 à 570.

Béziers a fléchi de 505 à 465.

Les Ardennes ont fléchi de 525 à 500.

Les Autrichiens ont baissé de 650 à 633, ils ont fermé à 642 50.

Le Victor-Emmanuel a fléchi de 535 à 522 50.

Les Lombards ont fléchi de 628 75 à 615, coupon détaché.

Les François-Joseph ont fléchi de 487 50 à 475.

Les Saragosse ont fléchi de 480 à 475.

Les Romains ont fléchi de 550 à 497 50.

Les Russes ont fléchi de 515 à 508 75.

Samedi. — La rente était très-lourde. Les offres étaient continuelles et il ne se présentait pas d'acheteur. Les chemins de fer ont également fléchi. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 10 c. à 68, et à terme de 20 c. à 68. Le 4 1/2 a monté de 50 à 92. La Banque libérée de 50 à 2,820. Les nouvelles actions de la Banque ont varié de 2,780 à 2,820. Le Mobilier a fléchi de 10 à 1,152 50; l'Orléans, de 6 25 à 1,468 75; le Nord, de 6 25 à 976 25; l'Est ancien, de 10 à 720; l'Est nouveau, de 5 à 705; Lyon, de 8 75 à 1,488 75; la Méditerranée, de 12 50 à 1,920. Le Midi s'est tenu à 740; l'Ouest, à 772 50; le Grand-Central, à 628 75. Le Genève a fléchi de 7 50 à 730; le Saint-Rambert, de 10 à 590; Béziers de 10 à 480; les Autrichiens, de 2 50 à 680. Le Victor Emmanuel s'est tenu à 532 50. Les Lombards ont fléchi de 3 75 à 623 75; les François-Joseph, de 2 50 à 487 50; les Saragosse, de 1 25 à 478 75; les Romains, de 20 à 530.

Lundi. — La baisse continue, et l'aspect de la bourse était fort triste. Il n'y avait que des offres sur toutes les valeurs Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 40 c. à 67 60, et à terme de 30 c. à 67 70; le 4 1/2 0/0, de 50 c. à 91 50. La Banque libérée a monté de 130 à 3,050. La Banque non libérée a monté de même à 3,050. Le Mobilier a fléchi de 17 50 à 1,135; l'Orléans, de 8 75 à 1,460; le Nord, de 3 75 à 972 50; l'Est ancien, de 10 à 710; l'Est nouveau, de 10 à 695. Lyon a monté de 1 25 à 1,490 La Méditerranée s'est tenue à 1,920; le Grand-Central, à 628 75; les Autrichiens, à 641. Le Midi a fléchi de 10 à 730; l'Ouest, de 7 50 à 765; le Genève, de 7 50 à 722 50; les Saint-Rambert, de 10 à 580; les Béziers, de 5 à 475; les Victor-Emmanuel, de 2 50 à 527 50; les Lombards, de 3 75 à 620; les Romains, de 5 à 525; les Russes, de 2 50 à 512 50. Les Saragosse ont monté de 1 25 à 478 75.

Mardi. — Les offres étaient nombreuses sur toutes les valeurs, et la baisse a été générale. Le 3 0/0 a monté de 05 c. au comptant, mais il a fléchi de 35 c. à terme à 67 45. Le 4 0/0 a monté de 50 c. à 92. La Banque ancienne a fléchi de 15 à 3,035; les actions nouvelles, de 25 à 3,025; le Crédit mobilier, de 25 à 1,110; l'Orléans, de 10 à 1,450; le Nord, de 2 50 à 970; l'Est ancien, de 5 à 705; l'Est nouveau, de 5 à 690; Lyon, de 6 25 à 1,483 75; la Méditerranée, de 5 à 1,915; le Midi, de 12 50 à 717 50; l'Ouest, de 5 à 760; le Grand-Central, de 1 25 à 627 00; le Genève, de 2 50 à 720; le Saint-Rambert, de 5 à 575; le Béziers, de 2 50 à 472 50; les Autrichiens, de 2 50 à 637 50; le Victor-Emmanuel, de 2 50 à 525; les Lombards, de 3 75 a 616 25; les François-Joseph, de 375 à 483 75; les Saragosse, de 3 75 à 475. Les Romains se sont tenus à 525.

Mercredi. — La liquidation s'est faite sur la rente dans de malheureuses conditions. Les chemins de fer étaient également en baisse. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 70 à 66 95, et de 65 à 66 80 à terme. On est resté pour fin juillet à 67 35. Les actions libérées de la Banque ont fléchi de 40 à 2,995, et les nouvelles, de 30 à 2,995. Le Crédit mobilier a fléchi de 17 50 à 1,092 50; Orléans, de 5 à 1,445; le Nord, de 2 50 à 967 50. L'Est ancien a monté de 5 à 710. L'Est nouveau a fléchi de 5 à 695; Lyon, de 11 25 à 1,472 50; la Méditerranée, de 10 à 1,905; le Midi, de 7 50 à 710; l'Ouest, de 10 à 750; Genève, de 15 à 705; le Grand-Central, de 2 50 à 625, Saint-Rambert, de 5 à 570; Béziers, de 7 50 à 465; le Victor-Emmanuel, de 5 à 525. Les Autrichiens ont monté de 1 25 à 638 75. Les Lombards ont fait 606 25, coupon détaché. Les Russes, 508 75; les Saragosse, 475; les Romains, 495.

Jeudi. — Les cours étaient plus fermes au début, mais ils ont rétrogradé à la clôture sur le bruit d'une insurrection en Italie. Les chemins de fer étaient calmes; leur liquidation s'est faite plus facilement que celle de la rente. Le 3 0/0 a varié au comptant de 66 95 à 67 45, et à terme de 67 75 à 67 40. Le 4 1/2 0/0 a fait 92: la Banque (libérée) a varié de 2,990 à 2,965; le Crédit mobilier, de 1,140 à 1,085; Orléans, de 1,446 75 à 1,455; le Nord, de 970 à 965; le Nord nouveau, de 682 50 à 687 50; l'Est ancien, de 702 50 à 715; l'Est nouveau, de 687 50 à 695; Lyon, de 1,452 50 à 1,462 50; la Méditerranée, de 1,905 à 1,895; les actions nouvelles de la fusion, de 880 à 875; le Midi, de 707 50 à 705; l'Ouest, de 750 à 755; le Grand-Central, de 625 à 627 50; Genève, de 705 à 707 50; Saint-Rambert, de 565 à 570; les Ardennes, de 497 50 à 500; Béziers, de 470 à 465; les Autrichiens, de 638 75 à 642 50; le Victor-Emmanuel, de 517 50 à 520; les Lombards, de 610 à 615; les François-Joseph, de 477 50 à 475; les Russes, de 510 à 508 75; les Romains, de 500 à 497 50.

Vendredi. — La bourse était plus ferme, mais il y avait bien peu d'affaires. Les seules valeurs demandées étaient les nouvelles actions du Nord et de la grande fusion. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 67 20 à 67 40, et à terme de 67 45 à 67 60. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 92. La Banque a fléchi de 75 à 2,890. Le Crédit mobilier s'est tenu à 1,095. Orléans a monté de 10 à 1,465. Le Nord a fait 955 au comptant et 717 50 au 15 juillet. Les actions nouvelles ont varié de 685 à 690; Lyon, de 1,495 à 1,490 au comptant, et de 1,442 50 à 1,435 à terme; la Méditerranée, de 1,900 à 1,910 au comptant, et de 1,870 à 1,863 à terme; les actions nouvelles de la fusion, de 895 à 892 50. L'Ouest se tenait à 755. Le Midi a varié de 725 à 717 50; le Grand-Central, de 626 25 à 627 50; Béziers, de 470 à 475; les Ardennes, de 500 à 497 50; les Autrichiens, de 647 50 à 632 50; les Romains de 495 à 505; les Russes, de 510 à 515; les François-Joseph, de 475 à 476 25; les Saragosse, de 475 à 472 50.

LATOUR.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.[1]	Endroit où se négocient	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque du paiement des revenus	Dernier cours connu
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer.	E	100.000	500	tout	71 40	janv. juil.	405 ..
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	24.000	500	tout	55 ..	janv. juil.	790 ..
Omnibus des chemins de fer	C	3.200	500	id.	21 ..	février	175 ..
Omnibus de Londres	C	250.000	100	id.	12 50		58 75
Comp. imp. des voitures de Paris	A	400.000	100	id.	1 65	[illegible]	[illegible]
Omnibus parisiennes	C	1.700	50	id.	2 50	févr. août	100 ..
Omnibus de Lyon	C	..	400	tout	.. ..		.. ..
CANAUX ET EAUX.							
Quatre canaux, act. de capital	A	63.400	1 000	tout	50 ..	avril oct.	1150 ..
— act. de jouiss.	A	63.400	1 000	id.	8 30	1er juin	97 50
Bourgogne, action de capital	A	27....	1 000	id.	50 ..	avril, oct.	1025 ..
— action de jouiss.	A	27....	1 000		12 50	1er juin	135 ..
Arles à Bouc, act. de capital	A	6 000	1 000		50 ..	avril, oct.	925 ..
Trois canaux, act. de capital	A	17 600	1 000	id.	50 ..	id.	1100 ..
Roanne à Digoin	A	13.000	1.1000	id.	11 ..	mai	.. ..
Aire à la Bassée	A	[illegible]	5.000	id.	150 ..	févr. août	.. ..
Sambre à l'Oise	A	11 000	1 000	id.	30 ..		187 50
Scarpe supérieure	A	2 000	1.000	id.	112 ..		1500 ..
Sambre française canalisée	A	6 000	1.000	id.	110 25		1400 ..
Canalisation de l'Èbre	A	61.000	400	id.	4 0/0		.. ..
Compagnie générale des Eaux	A	80.000	250	1/5	4 0/0		265 ..
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	C	10000 parts	1.000	450	1 0/0	avril, oct.	167 50
Pont, gare et port de Grenelle	A	7.000	1 000	id.	10 ..		.. ..
Pont de Rouen	A	800	1 000	id.	15 ..	janv. juil.	.. ..
Ponts réunis	C	2.000	1 000	id.	4 1/2 0/0		.. ..
Nouveaux Ponts réunis	C	1 000	1.000	id.	5 1/2 0/0		.. ..
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Cie	C	10 000	500	400	73 50	janv. juil.	125 ..
Compagnie franco-amér. [illegible]	C	..	500	tout	154 21	juin, déc.	.. ..
Messageries imp. Serv. marit.	A	48.000	500	tout	50 ..	janv. juil.	816 ..
Cie cent. de transp. et de nav.	C	8 000	250	id.	.. ..		30 ..
Compagnie générale maritime	A	80 000	500	250	.. ..	janv. juil.	460 ..
Marc Fraissinet père et fils	C	..	500	id.	.. ..		400 ..
Arnoud Touache fr. et Cie	C	..	500	id.	.. ..		300 ..
Armements marit. Barbey et Cie	C	..	500	tout	0 0		.. ..
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)	C	2100 parts	500	tout	15 ..	avril oct.	300 ..
Centre-du-Flénu	Cir.	1 000	1 000	id.	20 ..		245 ..
Pont-de-Loup-Sud	Cir.	2.000	1 000	id.	70 ..	avril	400 ..
Monceau-Saint-Fiacre	Cir.	2 000	500	id.	.. ..		.. ..
Blanzy	C	30 000	500	id.	38 ..	févr. août	725 ..
Azincourt	A	1.700	1 1000	id.	170 ..		1400 ..
Chazotte	A	3 000	1 1000	id.	65 ..		780 ..
Lagon-et-Loire	A	1 850	1 1000	id.	.. ..		400 ..
Loire (quatre groupes)	A	80 000	1 1000	id.	58 ..	avril oct.	665 50
Loire	A	80 000	500	id.	42 ..	id.	140 ..
St-Étienne	A	80 000	250	id.	8 50	id.	147 50
Mont-Rambert	A	80 000	1 000	id.	10 ..	id.	470 ..
Rive-de-Gier	A	80 000	1 000	id.	27 50	id.	278 75
Mayenne et Sarthe	A	6.000	1 1000	id.	34 ..		625 ..
Grand'Combe	A	21 000	1 2000	id.	40 ..	janv. juil.	985 ..
Haute-Loire (anc. Société)	Cir.	5 000	500	id.	.. ..	avril oct.	500 ..
Carmaux-Toulouse	C	120 000	100	id.	10 ..	janv. juil.	100 ..
Épinac	A	2 000	1 2100	id.	200 ..		.. ..
Houillères réunies-Quaregnon	A	5.120	250	id.	.. ..		150 ..
Charbonnages belges	A	30 000	250	id.	30 ..		400 ..
Compagnie générale Asphalte	C	8.000	500	id.	.. ..		.. ..
Rothemines	C	10 000	100	id.	5 0/0	15 janv. juil.	100 ..
Loire, obligations anciennes	A	4.180	1 250	id.	50 ..		1075 ..
— — nouvelles	A	18 000	1 250	id.	50 ..	févr. août	900 ..
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne ... zinc	A	10 000	80	tout	25 ..	mai, nov.	371 50
Nouvelle-Montagne ... zinc	A	3 000	1 000	id.	100 ..		1050 ..
Stolberg et Westphalie priv. zinc	A	40 000	375	id.	5 0/0	octobre	360 ..
— non priv. zinc	A	40 000	375	id.	.. ..	id.	85 ..
Corphalie ... zinc	A	5 500	1 000	id.	70 ..		1055 ..
Bleyberg-ès-Montzen ... zinc	A	5 500	500	id.	.. ..	1er juin	.. ..
Eschweiler, priv. ... zinc	A	8 500	375	id.	5 0/0	janv. av.	.. ..
— non priv. zinc	A	8 500	375	id.	.. ..	id.	.. ..
Silésie ... zinc	A	50 000	375	id.	8 41	mai, nov.	242 50
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre	C	60 000	100	id.	1 50	août	30 ..
Tenez (Algérie) ... cuivre	C	24 000	100	id.	.. ..		40 ..
Pontgibaud ... plomb, argentif.	A	10 000	1 1000	id.	25 ..		240 ..
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Cie	C	11 000	50	tout	47 20	sept. mars	550 ..
Épinettes	C	40 000	250	id.	.. ..	avril, oct.	.. ..
Caronte	C	70 000	100	90	1 75		35 ..
Chameroy	C	2 000	500	id.	58 ..	juin, déc.	750 ..
Gandillot	C	2 250	250	id.	35 ..		.. ..
Christofle	C	4 000	500	id.	35 ..		.. ..

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

DÉNOMINATION.	Endroit où se négocient	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque du paiement des revenus	Dernier cours connu
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)	C	24 000	500	tout	80 ..	déc. juin	825 ..
Loire et Ardèche	A	4 000	1 5000	id.	200 ..		3000 ..
Al Gard	A	..	5.000	id.	.. ..		4000 ..
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	3 000	id.	200 ..	juin, déc.	2700 ..
Alais (Gard)	A	18 000	1 1000	id.	.. ..		500 ..
Basse-Indre	C	5 000	500	id.	24 ..	avril, oct.	700 ..
Châtillon et Commentry	C	50 000	500	id.	40 ..	mars, sep.	545 ..
Maubeuge (Nord)	A	6 000	1 1000	id.	.. ..		450 ..
Fourchambault	C	50 000	1 5000	id.	50 ..		495 ..
Marine et des Chemins de fer	C	54.000	1 5000	id.	40 ..	mai, nov.	477 50
Horme	A	15 000	1 1000	id.	.. ..		500 ..
Côte-d'Or	C	6.000	500	.	.. ..		500 ..
Franche-Comté	C	6.000	500	.	.. ..		400 ..
Méditerranée (forges et chant.)	A	..	400	tout	.. ..	..	835 ..
Espérance (Belgique)	A	4.000	1.000	id.	100 ..	janv. juil.	1 295 ..
Monceau-sur-Sambre (Belgique)	A	10 000	500	id.	62 50	avril, oct.	625 ..
Providence (Belgique)	A	5.500	1 000	id.	150 ..		1 950 ..
Phénix métallurgique	A	60 000	500	id.	30 ..	janv. juil.	350 ..
Sambre (Belgique)	A	10 000	500	id.	.. ..		.. ..
Seraing	C	11 000	1 000	id.	50 ..	.	1 000 ..
Ougrée (Belgique)	A	12.000	1 1200	id.	40 ..		615 ..
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)	C	24000 part	1/24000	tout	6 ..	avril oct.	.. ..
Paris (éclairage et chauffage)	A	140 000	500	id.	40 ..		620 ..
Nord (Batignolles)	C	6 000	500	id.	45 ..	avril oct.	500 ..
Est (Vincennes)	C	1 000	500	id.	60 ..		.. ..
Versailles	C	1 200	500	id.	35 ..	mars sept.	900 ..
Wazemmes	C	2 400	400	id.	7 50	1er octobre	175 ..
Amiens	C	1 300	500	id.	35 ..	janv. juil.	440 ..
Comp. centrale, Lebon (4 villes)	C	15 000	500	id.	35 40	janv. juil.	545 ..
Union des Gaz	C	40 000	250	id.	10 ..	janvier	125 ..
FILATURES.							
Maberly (Amiens)	A	8 000	500	tout	47 ..	septembre	645 ..
Lalou	C	40 000	500	id.	49 10	janv., juil.	520 ..
Frudon Comp. continentale	C	7 140	500	id.	20 ..		.. ..
Lumière	C	1 400	500	id.	25 80	..	350 ..
Pont-Rémy	A	5 000	1 000	id.	31 ..	1er avril	425 ..
La Foudre (rouennaise)	C	10 000	250	125	.. ..	janv., juil.	.. ..
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays), parts de l'empire	C	6 000	500	tout	62 ..	janv. juil.	500 ..
Glaces de Saint-Gobain	A	1 152	1 1152	id.	.. ..		31 000 ..
Glaces de Montluçon	C	24 000	500	id.	.. ..		290 ..
Glaces d'Oignies ... Belgique	A	10 000	1 000	id.	60 ..	avril sept.	1 125 ..
Glaces d'Aix-la-Chapelle, Prusse	A	2.000	375	id.	.. ..	[illegible] oct.	[illegible]
Palais de l'Industrie	A	150 000	100	id.	3 0/0		[illegible]
Immeubles Rivoli	A	250 000	100	id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Télégraphe sous-marin [illegible]	C	100 000	25	id.	7 0/0	mars, sept.	[illegible]
— Méditerranée	C	20 000	25	id.	.. ..		110 ..
Cie gén. de Voitures [illegible]	C	28 000	500	id.	25 ..		140 ..
Sucreries, Raffineries de Scarpe	C	16 000	500	id.	.. ..		.. ..
Substances alimt., Chollet et Cie	C	40 000	100	id.	20 ..		17 50
ASSURANCES.							
Générale ... mar.	A	400	12 500	5000	.. ..	avril	75 0/0 b.
Sécurité ... mar.	A	200	5 000	1/5	.. ..		12 0/0 b.
Union des ports ... mar.	A	1 000	5.000	750	220 50	avril	17 0/0 b.
Indemnité ... mar.	A	400	5 000	1000	.. ..		..
Lloyd français ... mar.	A	1 200	5.000	1/5	400 ..	février	22 0/0 b.
Océan ... mar.	A	200	5 000	1000	.. ..		[illegible] 0/0 b.
Chambre d'assurances ... mar.	A	400	5.000	1/5	.. ..	février	10 0/0 b.
Mélusine ... mar.	A	400	5.000	1/5	.. ..	mars	24 0/0 b.
Vigie ... mar.	A	200	5 000	1000	120 ..		25 0/0 b.
Sauvegarde ... mar.	A	200	5.000	1000	250 ..	février	15 0/0 b.
Pilote ... mar.	A	200	5.000	1000	52 ..		..
Comp. franç. de prêts ... mar.	A	200	5 000	1000	[illegible]	février	..
Phare maritime ... mar.	A	200	5.000	1000	.. ..		..
Maritime ... mar.	A	1 000	1.000	250	.. ..		..
Centrale ... mar.	A	1 000	5.000	1000	200 ..	février	22 0/0 b.
Réunion ... mar.	A	1 200	5.000	1000	.. ..	id.	20 0/0 b.
Foie ... mar.	A	200	5 000	1000	150 65	févr. août	..
Générale ... inc.	A	400	5.000	tout	.. ..	avril	720 0/0 b.
Phénix ... inc.	A	4 000	1 000	id.	300 ..	mai, nov.	250 0/0 b.
Nationale ... inc.	A	2.000	5 000	1/5	.. ..	mars	100 0/0 b.
Union ... inc.	A	2 000	5 000	1/5	400 ..	avril	90 0/0 b.
Soleil ... inc.	A	4 000	5 000	1/5	100 ..	id.	12 0/0 b.
France ... inc.	A	2 000	5.000	1/5	.. ..	id.	45 0/0 b.
Urbaine ... inc.	A	1 000	5.000	1/5	400 ..	id.	110 0/0 b.
Providence ... inc.	A	2.000	2 500	500	100 ..	id.	30 0/0 b.
Aigle ... inc.	A	400	5 000	2000	.. ..	id.	25 0/0 b.
Paternelle ... inc.	A	3.000	1 000	400	.. ..	id.	5 0/0 b.
Confiance ... inc.	A	800	5.000	1000	.. ..	id.	7 1/2 0/0
Nord ... inc.	A	2 000	1 000	200	20 ..	id.	12 0/0 b.
Générale ... vie	A	400	7 500	tout	2075 ..	t. les 3 ans	1262 0/0
Nationale ... vie	A	3 000	5.000	1/5	360 ..	t. les 4 ans	25 0/0 b.
Union ... vie	A	2 000	5 000	1/5	120 ..	t. les 2 ans	15 0/0 b.
Phénix ... vie	A	800	5.000	1000	150 ..	id.	3 0/0 p.
Paternelle ... vie	A	8 000	500	100	.. ..	avril	10 0/0 b.
Conservateur ... vie	A	1 000	1.000	500	.. ..		.
Impériale ... vie	A	1 000	500	250	.. ..		.
Générale ... grêle		2 000	5.000	1000	.. ..	avril	8 0/0 b.

(1) Valeur d'émission 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 27 JUIN AU 3 JUILLET

Longueur exploit.	Longueur totale	Durée concession	Nombre des actions	Valeur d'émission	Somme payée	Revenu de chaque act. dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes
705	791	90	401.000	400	tout	36 fr pour 1856	juillet 1856	Nord
956	1054	99	300.000	500	tout	41 fr. pour 1856	avril 1857	Ouest
1235	1774	99	300.000	500	tout	84 fr pour 1856	avril 1857	Orléans
1239	1822	99	250.000	500	tout	33 fr pour 1856	mai 1857	Est
791	864	99	265.000	500	tout	61 fr. pour 1856	juillet 1856	Paris à Lyon
175	231	99	90.000	500	175	4 0/0	juillet 1857	Lyon à Genève
551	621	99	90.000	500	tout	112 fr. pour 1856	mai 1857	Lyon à la Méditerr.
113	800	99	124.000	500	tout	10 fr	juillet 1856	Midi
•	•	•	39.331	500	500	•	juillet 1856	Midi nouvelles
52	52	99	15.000	500	tout		•	Bordeaux à la Teste
135	1458	99	224.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Grand-Central
56	98	99	50.000	500	250	4 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Grem.
	54	99	36.000	500	tout	4 0/0	avril	Mézières à [illegible]
•	140	99	42.000	500	325	1 fr 25	janvier 1857	Ardennes et Oise
1071	1470	99	400.000	500	325	11 fr. 90	juillet 1856	Chemins autrichiens
••	1612	90	300.000	500	1 0	1 1/2 00	•	François-Joseph
402	1071	90	311.500	500	150		•	Lombardo-Vénitiens
275	815	99	240.000	500	150	•	janvier 1857	Saragosse
•	619	9	170.000	500	170	6 0/0	•	Romains
•	85	99	0.000	500	2.50	5 1/2	5me 1857	Victor-Emmanuel
54	3.8	99	72.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Central suisse
40	224	99	80.000	500	250	•	juin 1856	Ouest suisse
114	162	-	57.300	500	tout	4 0/0	1 janvier	Nord-Est suisse
44	44	99	7.933	250	250	5 0/0	1861, 15 avr	Tarragone à Reus

Noms des lignes	Samedi 27 Compt.	Samedi 27 Terme	Lundi 29 Compt.	Lundi 29 Terme	Mardi 30 Compt.	Mardi 30 Terme	Mercredi 1 Compt.	Mercredi 1 Terme	Jeudi 2 Compt.	Jeudi 2 Terme	Vendredi 3 Compt.	Vendredi 3 Terme
Nord	971 25	976 25	971 25	972 50	971 25	970 ••	962 50	962 50	967 50	965 ••	955 ••	915 ••
Ouest	770 ••	772 50	761 50	765 ••	754 75	760 ••	757 50	750 ••	755 ••	755 ••	755 ••	• ••
Orléans	1475 ••	1484 75	1465 ••	1460 ••	1460 ••	1450 ••	1452 50	1451 50	1455 ••	1451 ••	1465 ••	1457 50
Est	710 ••	715 ••	705 ••	695 ••	695 ••	690 ••	687 50	•	695 ••	695 ••	705 ••	710 ••
Paris à Lyon	1492 50	1485 75	1485 ••	1490 ••	1482 50	1483 75	1472 50	1472	1465 ••	1435 ••	• ••	• ••
Lyon à Genève	• ••	• •	725 ••	722 50	730 ••	720 ••	710 ••	705 ••	• ••	• ••	• ••	• ••
Lyon à la Méditerr.	1935 ••	1920 ••	1910 ••	1920 ••	1910 ••	1915 ••	1910 ••	1900 ••	• ••	• •	1910 ••	1865 ••
Midi	735 ••	740 •	735 ••	730 •	725 ••	717 50	710 ••	711 25	715 ••	71 ••	717 50	717 50
Midi nouvelles	735 •	737 50	710 ••	705 ••	732 50	722 50	• ••	• •	• ••	• ••	• ••	• ••
Bordeaux à la Teste	• ••	• ••	610 ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• •
Grand-Central	630 ••	628 75	627 50	628 75	627 50	627 50	633 ••	627 ••	625 ••	627 50	627 50	• ••
St-Rambert à Grem.	• ••	• ••	585 ••	580 ••	582 50	575 ••	577 50	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
Mézières à [illegible]	490 ••	480 ••	485 ••	475 ••	475 ••	50	470 ••	465 ••	475 ••	465 ••	472 50	475 ••
Ardennes et Oise	• ••	• ••	• ••	• ••	495 ••	• •	500 ••	510 ••	495 ••	500 ••	497 50	500 ••
Chemins autrichiens	639 75	640 ••	637 50	640 ••	637 50	637 50	635 ••	640 ••	640 ••	643 75	632 50	648 75
François-Joseph	487 50	• ••	• ••	• ••	483 75	• ••	• ••	• ••	475 ••	• ••	476 25	• ••
Lombardo-Vénitiens	623 75	• ••	620 ••	• ••	615 25	• ••	610 25	• ••	615 ••	• ••	612 50	• ••
Saragosse	478 75	• ••	476 25	• ••	475 ••	• •	475 ••	• ••	475 ••	• ••	472 50	• ••
Romains	500 ••	• ••	505 ••	• ••	505 ••	• ••	505 ••	• ••	507 50	• ••	505 ••	• ••
Victor-Emmanuel	530 ••	• ••	530 ••	• ••	527 50	525 •	520 ••	• ••	521 50	520 ••	525 ••	• ••
Central suisse	488 75	• ••	485 ••	• ••	485 ••	• ••	• •	• ••	480 ••	• ••	480 ••	• ••
Ouest suisse	465 ••	• ••	465 •	• ••	• ••	• ••	455 ••	• ••	460 ••	• ••	• ••	• ••
Nord-Est suisse	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
Tarragone à Reus	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Époques de tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies
1851-52-54	375.000	75 ans	335	tout.	500	avril	15 ••	janvier juillet.	Nord
1851.	2.363	18 —	335	tout.	500	Dº	21 ••	août	Nord-Boulogne
•	17.448	88 —	•	tout.	182 50	•	16.87 1/2	janvier juillet	Nord-Charleroy
1852.	80.000	50 —	1.000	tout.	1.250	avril.	50 ••	avril octobre.	Paris à Lyon
1855.	160.000	99 —	290	tout.	500	avril	15 ••	Dº	Dº (nouvelles)
1852.	120.000	99 —	500	tout.	625	Dº	25 ••	Dº	Lyon à la Méditerranée 5 0/0
1853	182.333	99 —	350	tout.	500	Dº	15 ••	janvier juillet.	Dº Nouvelles 3 0/0
1852.	265.028	96 —	500	tout.	650	avril.	25 ••	juin décembre.	Est
1854.	130.000	94 —	270	250	500	mars.	15 ••	janvier juillet.	Dº (nouvelles)
•	2.735	47 —	•	tout.	1.250	•	50 ••	avril octobre.	Strasbourg Bâle
•	24.000	50 —	•	tout.	625	•	25 ••	janvier juillet	Dº
1855.	600.000	94 —	280	tout	500	1859	15 ••	Dº	Ouest nouvelles
1842.	8.000	47 —	1.125	tout.	1.250	décembre.	50 ••	Dº	Paris à Orléans 1842
1848	12.333	90 —	•	tout.	1.250	Dº	50 ••	Dº	Dº (Nouvelles 1848)
1852	130.000	97 —	•	tout.	500	•	15 ••	Dº	Dº 3 0/0
1853.	131.007	99 —	300	tout.	500	décembre.	15 ••	Dº	Grand-Central
1855.	134.200	99 —	280	tout.	500	décembre.	15 ••	D	Dº (nouvelles)
1853	102.614	99 —	500	tout.	625	Dº	25 ••	Dº	Rhône et Loire
1853	63.643	99 —	500	tout.	500	Dº	15 ••	Dº	Dº 3 0/0
1855	87.719	99 —	285	tout.	500	Dº	15 ••	Dº	Lyon à Genève
1855	300.000	90 —	275	•	500	septembre.	15 ••	septembre mars	Autrichiens
1856.	100.500	99 —	285	tout	500		15 ••	janv. juillet.	Midi
1856.	196.000	97 —	250	•	500		15 ••	janv. juillet	Lyon-Bourbonnais
1854	4.200	62 —	250	•	500	25 janvier.	15 ••	1er avril 1er octobre	Tarragone à Reus
1856	667	62 ••	250	•	500	•	15 ••	1er [illegible] 1er juillet	Dº

Noms des compagnies	27	[illegible]	[illegible]	1	2	3
Nord	292 50	291 25	291 25	275 ••	273 75	275 ••
Nord-Boulogne						
Nord-Charleroy	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
Paris à Lyon	280 ••	280 ••	• •	• ••	275 ••	275 ••
Dº (nouvelles)	273 75	273 75	273 75	273 75	273 75	275 ••
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	• ••	480 ••	475 ••	475 ••	475 ••	• ••
Dº Nouvelles 3 0/0	265 ••	267 50	268 75	271 50	• ••	272 50
Est	452 50	452 50	450 ••	450 ••	450 ••	450 ••
Dº (nouvelles)	267 50	267 50	267 50	266 25	265 ••	266 25
Strasbourg Bâle	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
Dº	• •	• ••	462 50	• ••	450 ••	• ••
Ouest nouvelles	275 ••	276 25	273 75	270 25	265 ••	265 •
Paris à Orléans 1842	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
Dº (Nouvelles 1848)	• ••	930 ••	930 ••	965 ••	• ••	• ••
Dº 3 0/0	280 ••	278 75	280 ••	271 25	271 25	271 25
Grand-Central	267 50	• ••	• ••	270 ••	• ••	• ••
Dº (nouvelles)	273 75	273 75	275 ••	267 50	266 25	265 ••
Rhône et Loire	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
Dº 3 0/0	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
Lyon à Genève	273 75	275 ••	277 50	267 50	267 50	268 75
Autrichiens	• ••	• ••	255 ••	250 ••	• ••	• ••
Midi	280 ••	280 ••	• ••	272 50	272 50	272 50
Lyon-Bourbonnais	277 50	278 25	278 25	268 75	268 75	• •
Tarragone à Reus	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
Dº	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 26 Juin au 2 juillet 1857. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	26	27	29	30	1
Nord	965 •• à 975 ••	970 •• à 975 ••	972 50 à 978 75	972 50 à 962 50	960 •• à 960 ••
Est	715 •• à 725 ••	720 •• à 728 75	715 •• à 728 75	707 •• à 703 25	695 •• à 695 ••
Est nouvelles	700 •• à 710 ••	705 •• à 715 ••	705 •• à 715 ••	695 •• à 695 ••	670 •• 680 •
Orléans	1425 •• à 1445 ••	1425 •• à 1475 ••	1425 •• à 1475 ••	1425 •• à 1475 ••	1410 •• à 1417 ••
Lyon	1490 •• à 1490 ••	1455 •• à 1475 ••	1440 •• à 1475 ••	1445 •• à 1477 50	1447 50 à 1456 25

COURS DES FONDS PUBLICS FRANCAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination.	Samedi 27 Comptant	Samedi 27 Terme	Lundi 29 Comptant	Lundi 29 Terme	Mardi 30 Comptant	Mardi 30 Terme	Mercredi 1 Comptant	Mercredi 1 Terme	Jeudi 2 Comptant	Jeudi 2 Terme	Vendredi 3 Comptant	Vendredi 3 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0	68 ••	68 ••	67 60	67 70	67 65	67 45	67 95	66 80	67 45	67 40	67 40	67 60
Rentes 4 1/2 0/0	92 ••	•• ••	91 50	•• ••	92 ••	•• ••	92 ••	•• ••	92 ••	•• ••	92 ••	•• ••
Banque de France, jouiss., juillet 1856	2925 ••	• •	2930 ••	• •	2925 ••	• •	2905 ••	• •	2905 ••	• •	2900 ••	• •
Comptoir national d'escompte, jouiss. janvier 1856	700 ••	• •	700 ••	• •	700 ••	• •	700 ••	• •	700 ••	• •	700 ••	• ••
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss. juillet	580 ••	• ••	580 ••	580 ••	575 ••	• ••	575 ••	• •	575 ••	• ••	575 ••	• ••
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre	430 ••	• •	• ••	• •	• ••	• •	430 ••	• •	430 ••	• •	430 ••	• •
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 dº dº	• ••	• •	• ••	• •	• ••	• •	385 ••	• •	385 ••	• •	382 50	382 50
— 10e d'Obligat. 4 0/0 dº dº	87 50	• •	87 50	• •	87 50	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	• ••	• •
— 10e d'Obligat. 3 0/0 dº dº	•• ••	• •	78 75	• •	78 75	• •	80 ••	• •	80 ••	• •	• ••	• •
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai.	• •	• •	• ••	• •	930 •	• •	• ••	• •	930 •	• •	• ••	• •
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1856	1153 75	1153 50	1147 50	1135 ••	1120 ••	1110 ••	1090 ••	1092 50	1085 ••	1090 ••	1075 ••	1085 •
Ville de Paris, obligations 1852, jouiss. juillet 1856	• ••	• •	1050 ••	• •	1040 ••	•	1015 ••	• •	• ••	• •	1020 ••	• •
dº dº 1855, tout payé jouiss. mars 1857	367 50	• •	367 50	• •	367 50	• •	367 50	• •	367 50	• •	367 50	• ••
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	93 3/4	• •	93 7/8	• •	93 3/4	• •	93 5/8	• •	93 3/4	• •	93 3/4	• •
Belge — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1856	•• •/•	• •	98 3/4	• •	•• •/•	• •	98 3/4	• •	•• •/•	• •	98 1/2	• •
Piémontais. 5 0/0 jouiss. juin 1856	91 25	• •	•• ••	• •	91 50	• •	91 50	• •	91 50	• •	91 50	• •
— 3 0/0 jouiss., juillet 1856	•• ••	• •	•• ••	• •	55 ••	•	55 ••	• •	•• ••	• •	• ••	• •
Autrichien. 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1856	91 •/•	• •	91 •/•	• •	91 •/•	•	•• •/•	• •	•• •/•	• •	• •/•	• •
Emprunt Romain, jouiss., juin 1855	87 1/2	• •	87 1/2	• •	87 1/2	• •	87 •/•	• •	87 •/•	• •	87 •/•	• •
Espagne différ. convert. jouiss., juillet	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •
dº 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1856	41 1/2	• •	•• • •	• •	41 1/2	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	40 •/•	• •
dº intérieure dº	•• •/•	• •	38 •/•	• •	•• •/•	• •	37 •/•	• •	•• •/•	• •	37 1/4	• •

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

LE DIRECTEUR, C. DEVINA.

Digitized by Google

N° 829 — 16e ANNEE. — N° 28 — SAMEDI, 11 JUILLET 1857.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

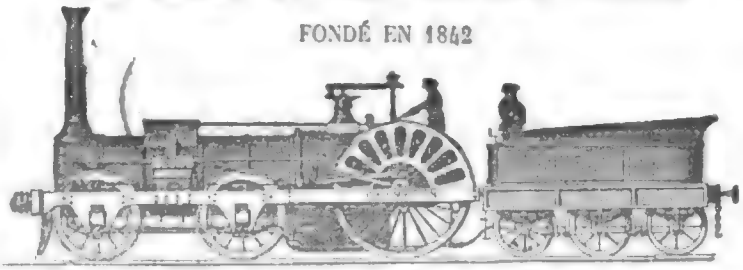
PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris.. ..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger ..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

orps du Journal (la ligne) 2fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELEUY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, 4, Norfolk street, Strand, and 1, Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Le Conseil de gérance de la Caisse générale des chemins de fer prévient les actionnaires qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le jeudi 10 septembre prochain, à huit heures du soir, rue de Richelieu, 99, conformément à l'article 37 des statuts.

Cette assemblée a pour but de recevoir communication de la démission de M. J. Mirès, l'un des membres du Conseil de gérance, et de prendre, s'il y a lieu, toutes mesures conformes à l'art. 44 des statuts.

Aux termes de l'art. 35 des statuts, l'assemblée extraordinaire doit être composée des deux cents plus forts actionnaires qui se seront fait inscrire sur le registre de la Société, en déposant leurs actions dans la Caisse sociale, dans les deux mois qui précèdent la confection de la liste, laquelle doit être arrêtée, par le conseil de gérance, un mois avant le jour fixé pour la convocation.

En conséquence, ceux de MM. les actionnaires qui désirent faire partie de l'assemblée générale, sont invités à se faire inscrire et à déposer leurs titres avant le lundi 10 août prochain, tous les jours, de dix heures à quatre heures, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99.

MM. les actionnaires dont les titres sont *déposés* dans la caisse de la Société qui désirent assister à l'assemblée convoquée pour le 10 septembre, sont invités à se faire inscrire, *avant le* 10 *août*, sur le registre ouvert au siége social.

Passé ce délai, leur inscription ne pourra plus être admise.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Paiement semestriel des intérêts.

MM. les porteurs d'actions sont invités à déposer leurs coupons contre récépissé, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99, avant le 1er juillet, afin de prévenir tout retard dans le paiement des intérêts, qui doit avoir lieu à partir du 1er juillet, à raison de 12 50 par action.

Les caisses sont ouvertes de 10 à 3 heures.

J. MIRÈS ET Cie.

SOCIÉTÉ DES JOURNAUX RÉUNIS.

LE CONSTITUTIONNEL *et* LE PAYS, *Journal de l'Empire.*

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon d'intérêt de 12 50 du 1er semestre de 1857 sera payé, à partir du 1er juillet, à la Caisse générale des chemins de fer, chez MM. J. Mirès et Cie, 99, rue de Richelieu, de 10 à 3 heures.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 745. — Résultats comparés du bilan de la Banque de France, 746. — Crédit foncier de France. Nomination de M. Frémy, 746. — Compagnie d'éclairage au gaz de Marseille, 747. — L'impôt mobilier, 747. — Chronologie des chemins de fer, 748. — Chemin de fer du Nord, 749. — Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, 749. —Chemin de fer des Ardennes, 749.— Avis aux actionnaires, 749. — Bulletin des recettes de la semaine, 750. — Caisse d'amortissement et des dépôts et consignations, 751. — Chemin de fer de Paris à Orsay, 751. — Trésor, 751. — Banque de France, 751 — Nominations, 751. — Situation de la Banque de France et de ses succursales, 751. — Chemin de fer de Galveston-Henderson, 752. — Banque de France. Projet de règlement, 753. — Société anonyme des Mines de la Grand'Combe. Rapport, 753. — Compagnie générale maritime. Rapport, 758. — Chemins du Midi. Compte général de l'exploitation des chemins de Bayonne et de la Teste, 760, 761. — Crédit foncier de France, 761. — Jurisprudence, 761. — Forges, 763. — Crédit foncier de France, 764. — Chemin de fer d'Orléans. Cahier des charges, 766. — Comptoir d'escompte, 769. — Recettes, 770, 771. — Annonces, 772, 773. — Chronique de la Bourse, 774. — Tableau des valeurs industrielles, 775. — Bourse, 776.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Le résultat du scrutin de Paris, connu lundi au soir, a fait descendre la rente à 67 fr., et mardi la Bourse a commencé sous l'influence de ces trois déplorables nominations. Aussi la rente a-t-elle faibli à 66 90; à la fin de la bourse, elle reprenait à 67 20. Le Crédit mobilier a suivi ce mouvement de baisse et est tombé un instant à 880 pour finir à 920. Mais à la bourse de mercredi les esprits étaient rassurés ; la rente est montée à 67 40, et le Crédit mobilier a repris à 945.

Nous indiquons ensemble le cours de la rente et du Crédit mobilier, parce que cette semaine la spéculation a été plus active sur ces deux valeurs que sur les autres

Les chemins de fer donnent lieu à peu d'af-

Digitized by Google

faires, et les prix s'affaiblissent successivement.

Les actionnaires commencent à envisager avec quelque anxiété ce grand nombre de concessions faites aux Compagnies sans garantie d'intérêt et sans subvention; ils craignent que ces lignes nouvelles, qui sont considérées comme d'un rendement médiocre, n'affaiblissent la valeur des actions. Cette préoccupation tend naturellement à éloigner de nos chemins les capitaux de placement, et, quant à la spéculation, elle s'abstient depuis quelque temps. Aussi, le cours des actions n'est, il est vrai, soutenu par aucun effort sérieux.

Ces appréhensions sont-elles justifiées? Nous ne le pensons pas. Les sections nouvelles, si elles ne sont pas d'un rendement très-considérable, sont destinées à amener sur les lignes de nouveaux éléments de produits, et par conséquent, elles trouveront dans l'ensemble des revenus une suffisante rémunération. Il est vrai que nous ne sommes plus au temps où les Compagnies d'Orléans et du Nord émettaient leurs obligations à 340 fr.; actuellement, on les négocie à 265 fr., soit à près de 6 0/0, amortissement compris.

Cette différence entre le taux de 4 1/2 0/0, auquel empruntaient les Compagnies, et le taux de 6 0/0, auquel elles empruntent actuellement, doit être un grand sujet de méditation pour les Compagnies, comme pour l'administration des travaux publics, si l'on veut conserver aux chemins de fer la faveur dont ils ont joui jusqu'à ce jour.

— Une discussion s'est engagée entre deux journaux spéciaux sur le revenu probable, pour 1857, des chemins de fer de Paris à Orléans et de Paris à Marseille. Nous réservons pour notre prochain numéro les appréciations qui servent de base à nos conclusions; mais en attendant, nous croyons devoir relever une omission qui a été faite par les deux journaux dont il s'agit. Ils se sont occupés uniquement de l'année 1857, et ont complétement négligé d'indiquer que pour l'année 1858, le nombre d'actions qui entrent en partage du dividende du chemin fusionné de la Méditerranée, sera augmenté de 115,500 actions, et que si le revenu pour l'année 1857 s'élève à 64 fr. par actions sur 577,500 actions, le même produit, reporté sur 692,500 actions, ne sera plus pour 1858 que de 54 fr. par action.

Quant aux actions d'Orléans, leur produit atteindra certainement, pour l'année 1857, 107 fr. par action, ainsi que nous le démontrerons.

Du reste, il est curieux de faire quelques comparaisons entre les cours des deux valeurs. L'action fusionnée de la Méditerranée recevra, pour 1857, 64 fr. environ. En n'admettant aucune augmentation de recettes sur 1858, le revenu descendra à 54 fr. par action, par l'adjonction de 115,500 actions nouvelles.

Le cours actuel de l'action définitive est de 910 fr., si l'action de Lyon est à 1,365, et si la Méditerranée est à 1,820. On voit que le revenu se capitalise pour 1857 à 7 0/0, et pour 1858 à 6 0/0, d'après le cours actuel.

Quant aux 115,500 actions qui n'entreront en partage de dividende que dans l'année 1858, leur cours est de 880 fr. Ces dernières actions jouiront de l'intérêt des sommes versées jusqu'au 1er janvier prochain.

En admettant que pour l'année 1858 la Compagnie d'Orléans ne jouisse d'aucune augmentation de recettes, comme nous l'avons supposé pour la Compagnie fusionnée de Lyon, il en résultera que l'action d'Orléans qui est à 1,440 fr., recevra 107 fr., soit 7 1/2 0/0, tandis que l'action définitive de la fusion qui est à 910 fr., recevra 54 fr., soit 6 0/0. Différence de 1 et 1/2 0/0 en faveur de la Compagnie d'Orléans.

— Le Trésor vient d'abaisser l'intérêt de ses bons à 4 0/0 pour trois mois, 4 1/2 pour six mois et 5 0/0 pour un an.

En même temps qu'il publie cette décision du ministre des finances, le *Moniteur* nous donne le bilan de la Banque de France. Le numéraire a diminué de 22 millions et la circulation des billets s'est accrue de 39 millions; mais le portefeuille s'est accru de 86 millions, et les avances, tant sur effets publics que sur chemins de fer, se sont augmentées de 6 millions. La situation est donc satisfaisante; et la proportion du numéraire aux billets émis continue d'être très-considérable, puisqu'elle représente presque la moitié des billets en circulation.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 67 35 ferme à 66 80.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 91 50, ferme à 92.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Lyon-Genève,	38.0 0/0.
Midi,	22.8 0/0.
Orléans,	15.9 0/0.
Nord,	1.4 0/0.

Diminution kilométrique.

Méditerranée,	27.0 0/0.
Lyon,	18.6 0/0.
Est,	17.5 0/0.
Ouest,	10.8 0/0.
Bourbonnais,	7.1 0/0.

C. Devina.

Résultats comparés du bilan de la Banque de France.

1857.	Espèces.	Portefeuille.	Avances sur effets publics	Avances sur chemins de fer.	Avanc. au trésor et bons.	Billets en circulation.	Comptes-courants du Trésor.	Comptes-courants particuliers.
mois.	millions.	millions.	millions.	millions.	millions	millions.	millions.	millions
Janvier 1857,	191	566	31	23	40	612	76	161
Février,	195	520	28	21	40	595	80	141
Mars,	228	504	25	20	40	580	103	129
Avril,	235	549	29	29	40	594	69	130
Mai,	233	533	30	19	»	583	81	146
Juin,	234	499	26	17	»	569	113	142
Juillet,	**213**	**585**	**29**	**20**	**»**	**608**	**114**	**164**
Augmentation :	»	86	3	3	»	39	1	22
Diminution :	22	»	»	»	»	»	»	»

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	3 juillet.	10 juillet.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0	67 20	66 80	» »	» 40
CONSOLIDÉS	92 3/4	92 7/8	» 1/8	» »/»
CRÉDIT FONCIER	575 »	570 »	» »	5 »
CRÉDIT MOBILIER	1095 »	836 25	» »	198 75
COMPT. D'ESCOMPTE	700 »	710 »	10 »	» »
ORLÉANS	1457 50	1425 »	» »	32 50
NORD	915 »	837 50	» »	77 50
ACTIONS NOUVELLES	688 75	647 50	» »	41 25
EST ANCIEN	717 50	695 »	» »	22 50
EST NOUVEAU	700 »	676 25	» »	23 75
LYON	1435 »	1342 50	» »	92 50
PARIS-MÉDITERRAN.	892 50	867 50	» »	25 »
MÉDITERRANÉE	1865 »	1785 »	» »	80 »
MIDI	717 50	680 »	» »	37 50
OUEST	755 »	725 »	» »	30 »
GRAND-CENTRAL	627 50	605 »	» »	22 50
GENÈVE	715 »	662 50	» »	52 50
CH. AUTRICHIENS	648 75	640 »	» »	8 75
SAINT-GAMBERT	575 »	545 »	» »	30 »
VICTOR-EMMANUEL	522 50	520 »	» »	2 50

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Par décret impérial du 3 juillet 1857, l'Empereur a nommé M. Frémy gouverneur du Crédit foncier de France. M. Frémy

Digitized by Google

échange ainsi la position honorable et grave, mais tranquille, de conseiller d'Etat, contre une direction qui embrasse les intérêts les plus vastes, et qui n'est pas exempte de difficultés.

D'ailleurs, personne n'était plus en état que M. Frémy d'accepter cette lourde responsabilité. M. Frémy a marqué son passage dans l'administration par les travaux les plus utiles. Non-seulement il a fait les études statistiques de nos principales lignes de chemin de fer, il y a plus de quinze ans; mais depuis lors il a été député à l'Assemblée législative de 1849, où son aptitude pour les questions financières et industrielles furent remarquées. Il devint ensuite conseiller d'Etat, et plus tard, directeur général de l'administration intérieure de l'Empire. Dans ces diverses fonctions, M. Frémy a donné constamment des preuves de ses connaissances spéciales et surtout d'un esprit pratique, toujours rare même dans la sphère administrative.

Aujourd'hui M. Frémy aborde un terrain nouveau. Nous sommes convaincus que tout ce qu'il sera possible de faire, M. Frémy le fera; mais, il ne faut pas se le dissimuler, la tâche est lourde. Il s'agit d'arracher l'institution du Crédit foncier à un état de torpeur que toute l'intelligence et l'activité de M. de Germiny n'ont pu vaincre. Personne en France ne conteste l'utilité, la nécessité de cette institution, mais on reconnaît aussi l'impossibilité de lui donner une puissance active et féconde, tant que l'état général du crédit ne se sera pas amélioré. Des gens compétents ont soutenu qu'il y avait lieu de réformer l'organisation même du Crédit foncier, et de le ramener à la pensée primitive de l'Empereur, en rétablissant la division du Crédit foncier par circonscriptions de cours d'appel.

Ainsi, rien qu'à considérer la diversité des opinions sur le présent et l'avenir du Crédit foncier de France, on est obligé de convenir que l'homme qui accepte, au sein de l'inconnu, la mission difficile de conduire et d'améliorer l'institution en la développant, fait preuve d'un véritable patriotisme. Tous les hommes dévoués aux intérêts généraux du pays lui doivent un concours actif et sincère; c'est un devoir auquel, pour notre part, nous ne faillirons pas.

J. Mirès.

COMPAGNIE D'ÉCLAIRAGE AU GAZ DE MARSEILLE.

Aux termes de la concession faite par la ville de Marseille du privilége exclusif de l'éclairage au gaz de la ville et de ses faubourgs, la Compagnie concessionnaire devait être mise en possession le 1er juin 1857. La création des usines, une canalisation d'environ 100,000 mètres, l'installation nouvelle du matériel, étaient des travaux si considérables qu'il a fallu des miracles d'activité pour se trouver en mesure à la date fatale du 1er juin 1857. On y est arrivé cependant, et le jour fixé pour la prise de possession, les usines étaient construites, la canalisation était faite et le matériel en état.

Mais la Compagnie anglaise qui, antérieurement au 1er juin 1857, était en possession de l'éclairage public et de l'éclairage privé, soutenait qu'on n'avait pas le droit de la déposséder de l'éclairage particulier.

En conséquence, elle déféra au conseil d'Etat les arrêtés de l'autorité municipale; mais samedi dernier, au moment où le conseil d'Etat allait statuer en séance publique, la Compagnie anglaise s'est désistée et a signifié qu'à partir du lundi 6 juillet, elle se retirait et supprimait l'exploitation de son usine.

Par suite, la nouvelle Compagnie est entrée en possession de son privilége exclusif, et à l'heure où nous écrivons, toute la ville de Marseille et les particuliers sont éclairés pour son compte.

C. Devisa.

L'IMPOT MOBILIER.

Exécution de la loi du 23 juin 1857.

La loi de finances du 23 juin 1857 qui établit un impôt de transmission sur les actions ou obligations est entrée en vigueur depuis le 1er juillet courant. Le règlement d'administration publique qui doit fixer le mode d'exécution de la loi s'élabore en ce moment au Conseil d'Etat. Voici, dit-on, quelles en seraient les dispositions principales :

Les compagnies, sociétés et entreprises dont les actions et obligations sont assujetties au droit de transmission établi par l'article 6 de la loi du 23 juin 1857 seront tenues de faire, au bureau de l'enregistrement du lieu où elles auront le siége de leur principal établissement, une déclaration constatant :

1° L'objet, le siége et la durée de la société ou de l'entreprise;

2° La date de l'acte constitutif et celle de l'enregistrement de cet acte;

3° Les noms du directeur ou gérant;

4° Le nombre et le montant des titres émis, en distinguant les actions et obligations et les titres nominatifs des titres au porteur.

Cette déclaration devra être faite avant le 15 août prochain pour les compagnies et entreprises existantes au jour de la promulgation de la loi du 23 juin 1857, et dans le mois de leur constitution définitive, pour les sociétés, compagnies et entreprises qui se formeront postérieurement.

En cas de modifications dans la constitution sociale, de changement du siége, de remplacement du directeur ou gérant, d'émission des titres nouveaux, lesdites sociétés, compagnies et entreprises devront en faire la déclaration au bureau qui aura reçu la déclaration primitive.

Le droit de vingt centimes par cent francs établi par les articles 6 et 8 de la loi du 23 juin 1857 sur les transferts des actions et obligations nominatives, ainsi que sur les conversions de titres, sera acquitté, conformément à l'article 7 de la même loi, par les sociétés, compagnies et entreprises au bureau de l'enregistrement du siége social, après l'expiration de chaque trimestre et dans les vingt premiers jours du trimestre suivant.

Le relevé des transferts et des conversions sera remis au receveur de l'enregistrement, lors de chaque versement.

La valeur des actions et obligations converties sera établie : pour celles cotées à la Bourse, d'après le dernier cours moyen constaté avant le jour de la conversion; et pour les autres, conformément à l'article 16 de la loi du 22 frimaire an VII.

A l'égard des actions et obligations dont la conversion aura été opérée sans paiement de droits, en exécution du dernier paragraphe de l'article 8 de la loi du 23 juin 1857, les sociétés, compagnies et entreprises remettront au receveur de l'enregistrement un état indicatif du nombre de ces titres dans les vingt jours qui suivront l'expiration du délai accordé pour la conversion gratuite.

Il paraît que les observations formulées par la Conférence des chemins de fer, en ce qui concerne les transferts d'ordre ou de garantie, ont été prises en considération.

Ce genre de transfert n'emportant pas transmission de propriété, fera l'objet d'un état spécial joint au relevé trimestriel qui doit être remis au receveur de l'enregistrement, et il ne sera pas tenu compte de ces transferts dans la liquidation des droits.

Pour l'acquittement de la taxe établie sur les titres au porteur et ceux dont la transmission peut s'opérer sans un transfert sur les registres, les sociétés formeront un état distinct des actions et obligations de cette nature existantes au dernier jour de chacun des trimestres de janvier, avril, juillet et octobre, et elles le déposeront entre les mains du receveur de l'enregistrement du lieu de l'établissement.

Cet état mentionnera le cours moyen pendant l'année précédente des actions et obligations cotées à la Bourse. A l'égard de celles non cotées dans le cours de cette année, il contiendra une déclaration estimative faite conformément à l'article 16 de la loi du 22 frimaire an VII.

La taxe sera payée dans les vingt jours qui suivront l'expiration de chaque trimestre, et perçue d'après la situation trimestrielle, sans tenir compte des conversions qui auront pu avoir lieu pendant le cours du trimestre.

En ce qui concerne les compagnies qui seront créées à l'avenir après l'ouverture d'un trimestre, le droit ne sera liquidé, pour la première fois, que proportionnellement au nombre des jours écoulés depuis leur constitution.

Les états, relevés et déclarations qui seront fournis au receveur de l'enregistrement, seront certifiés véritables par les directeurs ou gérants des sociétés, compagnies ou entreprises.

Dans ces états, relevés et déclarations, comme pour la perception des droits, il ne sera fait aucune déduction des sommes restant à verser sur les actions et obligations non libérées.

Le cours moyen qui, suivant l'article 6 de la loi du 23 juin 1857, doit servir de base à la perception de la taxe sur les titres au porteur, sera établi en divisant la somme des cours moyens de chacun des jours de l'année par le nombre de ces cours.

A l'égard des valeurs cotées dans les bourses des départements et à la Bourse de Paris, il sera tenu compte exclusivement des cotes de cette dernière Bourse pour la formation du cours moyen.

Les titres au porteur des sociétés nouvellement formées ne supporteront la taxe, dans le

Digitized by Google

courant de la première année de leur constitution, que d'après une déclaration estimative faite par ces sociétés de la valeur de leurs titres, conformément à l'article 16 de la loi du 22 frimaire an VII.

Les sociétés, compagnies ou entreprises étrangères qui ont été autorisées à faire coter leurs actions et obligations, soit à la Bourse de Paris, soit aux bourses départementales, seront tenues, dans les deux mois de la promulgation de la loi, de désigner un représentant responsable en France, et de le faire agréer par le ministre des finances, sous peine de se voir retirer l'autorisation dont elles jouissent.

Toute compagnie qui, à l'avenir, sera autorisée à faire coter ses titres en France devra également faire agréer par le ministre des finances un représentant responsable.

Ces sociétés, compagnies ou entreprises remettront au ministre des finances une déclaration indiquant le nombre de leurs actions et obligations, qui devra servir de base à l'impôt. Ce nombre sera définitivement fixé par le ministre des finances.

Elles payeront, pour leurs actions et obligations soumises à l'impôt, une taxe annuelle et obligatoire de douze centimes par cent francs, conformément au § de l'article 6 de la loi du 23 juin 1857, sans faire aucune distinction entre les titres nominatifs et les titres au porteur.

Le droit de timbre auquel sont assujetties les actions et obligations émises par les sociétés françaises sera acquitté par les sociétés, compagnies et entreprises étrangères dont les titres sont ou seront cotés en France. Ce droit sera établi sur la quotité du capital déclaré, et sera payé suivant le mode prescrit par les articles 22 et 31 de la loi du 5 juin 1850.

Un avis officiel inséré au *Moniteur* équivaudra à l'apposition du timbre.

En cas d'infraction aux dispositions du règlement ou de retard, soit dans le paiement des droits, soit dans le dépôt des états, relevés et déclarations prescrits par les articles précédents, les sociétés, compagnies et entreprises seront passibles de l'amende prononcée par l'article 10 de la loi du 23 juin 1857, sans préjudice des peines portées par l'article 39 de la loi du 22 frimaire an VII, pour omission ou insuffisance de déclaration.

En cas d'omission ou d'insuffisance dans les états, relevés et déclarations, la preuve en sera faite comme en matière d'enregistrement.

C. Devina.

CHRONOLOGIE DES CHEMINS DE FER.

Nous avons parlé, vers le commencement de 1856, de l'*Atlas chronologique des Chemins de fer*, dressé par M. Anatole Châtelain. Cet atlas qui, prenant les chemins de fer dès leur origine, nous les présentait à diverses époques et sous leurs degrés différents de progression et de développement, s'arrêtait à la fin de 1855. Ce travail, exécuté d'après les documents officiels du Bureau de la Statistique des chemins de fer au ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, n'avait pas été modifié à nouveau depuis cette époque selon les nombreux changements qui se sont produits dans le réseau; c'est pourquoi M. A. Châtelain a terminé une carte supplémentaire dressée au milieu de l'année présente, et par conséquent contenant tous les remaniements dont notre réseau a été l'objet depuis 1855. Cette *Carte des Chemins de fer de France et des pays limitrophes* (1) a été dressée d'après les mêmes documents officiels que son Atlas Chronologique et sur les mêmes plans.

Nous y trouvons, en la parcourant, les sections concédées ou ouvertes à l'exploitation au 30 juin 1857, à ouvrir en 1857 et en 1858, les concessions éventuelles et projetées, enfin toute la carte du réseau français complétée d'après des plans définitivement arrêtés au 30 juin 1857.

A cette date, les longueurs concédées définitivement, sont de 15,000 kilomètres, dont 6,965 livrés à l'exploitation.

Au 31 décembre 1857, 7,468 devront être exploités, et, avant la fin de 1858, le réseau exploité devra se composer de 8,286 kil.

Nous avons vu avec un grand intérêt cette carte de M. A. Chatelain. Elle présente avec une très grande clarté l'ensemble du réseau français, seul dans un cadre presque semblable à celui que nous avons précédemment adopté pour la France dans la carte générale des chemins de fer de l'Europe, que le *Journal des Chemins de fer* a distribuée à ses lecteurs. La nouvelle carte complète bien l'Atlas chronologique des chemins de fer.

Mais cette seule carte, d'un dessin très-fin, et dont tous les détails ont été minutieusement observés, ne pouvait contenir toutes les indications de statistique que nous avions retrouvées dans l'atlas; mais les plans avaient été arrêtés au 30 juin dernier et quelques jours après la carte était publiée; l'espace était trop court pour permettre de réunir même les éléments d'un pareil travail : il serait injuste de les réclamer. Elle figurera sans doute dans la prochaine édition de l'atlas, car M. A. Chatelain se doit à lui-même de soutenir les excellentes qualités et le succès de son premier ouvrage chronologique, en le complétant dans une seconde publication basée sur une statistique chronologique plus détaillée. Ce travail serait utile à l'histoire des chemins de fer français, que le document publié par le ministère des travaux publics d'après les travaux de la commission de statistique de 1855, est venu éclairer un instant par une nombreuse statistique, mais qui est séparée de nous aujourd'hui par une lacune, de deux années, lacune longue auprès des prompts développements du réseau des chemins de fer français.

Peut-être les observations présentées en 1856 dans le *Journal des Chemins de fer* sur le premier Atlas chronologique des chemins de fer seront-elles prises en considération dans la mesure que l'auteur jugera utile. Ainsi, entre les mains de M. A. Chatelain serait amené aux proportions d'une publication générale d'une très grande importance, un travail dont nous avons vu avec tant d'intérêt les débuts, et dont nous accueillons avec empressement les développements progressifs.

C. Devina.

(1) Chez Longuet, 8, rue de la Paix.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

La Compagnie du Nord vient d'ouvrir dans la gare un bureau nouveau pour recevoir les souscriptions aux actions nouvelles. L'opération pourra être ainsi accélérée et sans encombrement.

— Les ratifications du traité conclu le 10 juin dernier entre la France et le grand-duché de Luxembourg, pour la construction d'un chemin de fer reliant directement les villes de Thionville et de Luxembourg, ont été échangées le 3 juillet au ministère des affaires étrangères entre le ministre et le ministre des Pays-Bas à Paris. Aux termes de ce traité, le chemin de fer dont il s'agit devra être achevé dans l'espace de deux années.

— Le ministre des affaires étrangères a signé le 3 juillet, avec l'envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire du roi de Bavière, une convention spéciale pour régler le service des convois internationaux de chemins de fer entre la France et la Bavière rhénane, de Wissembourg à Ludwigshafen et *vice versâ*.

— La Compagnie des chemins de fer de l'Est a ouvert, le 25 juillet dernier, la section de la ligne d'Epinal comprise entre Blainville et Epinal, sur une longueur de 51 kilomètres.

— M. Jacqmin vient d'être nommé directeur-adjoint du chemin de fer de Lyon à Genève, et M. Midy, ingénieur des ponts et chaussées, a été désigné pour le remplacer dans la direction de l'exploitation.

— On assure que la Compagnie du Nord, prenant en considération la longueur du détour que le tracé impose au trafic de Beauvais en remontant vers le Nord, est déterminée à ne pas tenir compte dans son tarif de la longueur kilométrique du parcours effectif. Le tarif devra donc être arrêté sur les mêmes bases que si la communication avec Amiens était établie par la voie la plus courte. La même règle serait suivie pour les voyageurs et les marchandises, et notamment pour les houilles.

— Les travaux du chemin de Cherbourg sont activés. De la commune de Sottevast à celle de Brix les rails sont posés, sur une longueur de 3 kilomètres.

— C'est hier qu'a dû avoir lieu l'ouverture de la section complémentaire de la ligne de Saint-Rambert à Grenoble comprise entre Rives et Grenoble.

— Le *Moniteur du Loiret* annonce que le ministre des travaux publics vient d'approuver une décision du Conseil général des ponts et chaussées relative au chemin de fer du Bourbonnais, d'après laquelle la bifurcation des lignes de Moret et de Corbeil doit avoir lieu à Montargis même et non à Nemours, comme le proposait le tracé de la Compagnie ;

Digitized by Google

c'est-à-dire que le tronc commun du chemin dirigé de Nevers sur Montargis se divisera, à partir de cette ville même, en deux branches se raccordant, l'une à la ligne d'Orléans, à ou près Corbeil, l'autre à la ligne de Lyon, à ou près Moret.

— Le ministre des travaux publics vient de prendre une décision concernant les études d'une ligne destinée à relier le bassin houiller de la Moselle à la ligne de Metz à Forbach. Les études ont été autorisées et les ingénieurs de la Compagnie de l'Est ont commencé leurs opérations.

— On vient de faire en Angleterre l'essai de l'éclairage des convois de chemins de fer, au moyen du gaz portatif.

— On annonce que la pose de la voie de Genève au fort de l'Ecluse est presque terminée. La section de Collonges sera achevée à la fin de ce mois, et les rails peuvent être posés dès à présent sur la section du fort de l'Ecluse.

— On assure que le chemin de Châlons-sur-Marne à Saint-Ménéhould vient d'être concédé au chemin de fer de l'Est, qui devra terminer la section de Châlons-sur-Marne au camp, sur une longueur de 10 kilomètres, pour le 1er septembre prochain, c'est-à-dire en moins d'un mois. Ce tronçon deviendrait la tête d'une ligne de Châlons à Metz par Saint-Ménéhould et Verdun.

— C'est le 14 juillet que doit avoir lieu l'inauguration de la ligne de Coutras à Périgueux.

— On vient d'organiser un service de distribution de billets donnant le droit de circuler à prix réduit, pendant un mois, sur toutes les lignes de France. Les prix seront de 150 fr. pour les premières classes et de 120 fr. pour les secondes. Ces billets seraient délivrés dans les gares des principales villes de France.

C. Devina.

CHEMIN DE FER DU NORD.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu la loi du 15 juillet 1845, les ordonnances des 10 et 20 septembre 1845, 24 avril 1846 et 1er avril 1847, et les décrets des 10 février 1852, 13 août 1853, 17 octobre 1854 et 26 juin 1857, concernant les différentes lignes de chemins de fer qui composent le réseau de la Compagnie du chemin de fer du Nord;

Vu l'ordonnance du 20 septembre 1845, qui a autorisé ladite Compagnie et approuvé ses statuts;

Vu la délibération de l'assemblée générale des actionnaires de cette Compagnie, en date du 30 avril 1857;

Vu les articles 29 à 37, 40 et 45 du Code de commerce;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Sont approuvées les modifications apportées aux statuts de la Compagnie du chemin de fer du Nord, telles qu'elles sont contenues dans l'acte passé, le 27 juin 1857, devant Me Delaporte et Me Dupont, notaires à Paris, lequel acte restera annexé au présent décret.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des lois*, inséré au *Moniteur* et dans un journal d'annonces judiciaires du département de la Seine, et enregistré, avec l'acte modificatif, au greffe du tribunal de commerce de la Seine.

Fait à Plombières, le 30 juin 1857.

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu la loi du 19 juin 1857 qui a approuvé les articles 2, 11 et 17 de la convention passée entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et les Compagnies du chemin de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée;

Vu notre décret, en date du 19 juin 1857, relatif à la réunion des deux Compagnies des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, et les conventions et cahiers des charges y annexés;

Vu les délibérations des assemblées générales des Compagnies des chemins de fer d'Orléans, de Paris à Lyon, de Lyon à la Méditerranée, de Lyon à Genève et du Grand-Central, en date des 30 mars, 28 avril, 29 avril et 11 juin 1857;

Vu les articles 29 à 37, 40 et 45 du Code de commerce;

Notre conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. La Société anonyme formée à Paris sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée* est autorisée.

Sont approuvés les statuts de ladite Société tels qu'ils sont contenus dans l'acte passé le 30 juin 1857 devant Me Fould et Me Dufour, son collègue, notaires à Paris, lequel acte restera annexé au présent décret.

Art. 2. La présente autorisation pourra être révoquée en cas de violation ou de non-exécution des statuts approuvés, sans préjudice des droits des tiers.

Art. 3. La Société sera tenue de remettre, tous les six mois, un extrait de son état de situation au ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au préfet du département de la Seine, au préfet de police, à la chambre de commerce et au greffe du tribunal de commerce de la Seine.

Art. 4. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des lois*, inséré au *Moniteur* et dans un journal d'annonces judiciaires du département de la Seine, et enregistré avec l'acte d'association au greffe du tribunal de commerce de la Seine.

Fait à Plombières, le 3 juillet 1857.

CHEMIN DE FER DES ARDENNES

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu les décrets des 20 juillet 1853 et 10 juillet 1857, concernant les diverses lignes de chemins de fer qui composent le réseau de la compagnie des Ardennes et de l'Oise;

Vu le traité intervenu entre cette compagnie et celle du Nord, en date du 11 juin 1857, relativement à l'échange du chemin de Creil à Beauvais contre celui de Laon à Reims;

Vu le décret du 11 juillet 1855 qui a autorisé ladite compagnie et approuvé ses statuts;

Vu la délibération de l'assemblée générale des actionnaires de cette compagnie, en date du 13 juin 1857;

Vu les art. 29 à 37, 40 et 45 du code de commerce;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. La compagnie du chemin de fer des Ardennes et de l'Oise est autorisée à prendre la dénomination de *Compagnie des chemins de fer des Ardennes*.

Sont approuvés les statuts de ladite société tels qu'ils sont contenus dans l'acte passé, le 28 juin 1857, devant Me Dufour et son collègue, notaires à Paris, lequel acte restera annexé au présent décret.

Art. 2. L'émission des obligations formant le complément du capital social, aux termes de l'article 6, paragraphe 7 des statuts, ne pourra être faite qu'en vertu d'une autorisation de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, qui déterminera les époques d'émission, réglera le mode, la forme et le taux de négociation, et fixera les époques et les quotités des versements.

Art. 3. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des lois*, inséré au *Moniteur* et dans un journal d'annonces judiciaires du département de la Seine, et enregistré, avec l'acte modificatif, au greffe du tribunal de commerce de la Seine.

Fait à Plombières, le 3 juillet 1857.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Charleroi à la frontière. — 11 juillet, à midi, assemblée à Charleroi.

Comptoir d'escompte. — 28 juillet, assemblée générale ordinaire, à 1 heure, salle Sainte-Cécile.

Paris à Sceaux et à Orsay. — 15 juillet, assemblée des porteurs d'obligations, première série. — 5 août, assemblée générale extraordinaire à 3 heures au siége de la Société.

Chazotte. — 31 juillet, assemblée générale extraordinaire à 7 heures du soir.

Compagnie impériale des Voitures de Paris. — 30 juillet, assemblée générale extraordinaire à 2 heures, salle Sainte-Cécile.

APPELS DE FONDS.

Lombards-Vénitiens. — 1er au 15 juillet, 70 fr. par obligation, dont il faut déduire le coupon de 7 fr. 50 c. payable au 1er juillet.

Midi. — 1er au 10 juillet, 200 fr. par action nouvelle.

Ardennes et Oise. — 15 juillet au 9 août, 50 fr. par action ancienne. Le coupon de 7 fr. 90 c. sera déduit. (Voir aux émissions.)

Madrid à Saragosse. — 1er au 15 juillet, 50 fr. par action. 1er au 15 octobre, 50 fr. — Un coupon de 5 fr. 15 c. par action sera déduit.

Central suisse. — 10 juillet, 50 fr. par action; le coupon à déduire.

Digitized by Google

Mines de Santander. — 1er au 15 juillet, 125 fr. par action non libérée ; le coupon sera déduit.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Caisse générale des chemins de fer. — 1er juillet, 12 fr. 50 c. par action. Intérêts.

Banque de France. — 1er juillet, 160 fr. par action, premier semestre 1857.

Orléans. — 1er juillet, 25 fr. obligation 1842-48, 7 fr. 50 c. obligation 3 0/0 intérêts.

Nord. — 1er juillet, 40 fr. par action, solde du dividende 1856 de 56 fr.

Lyon. — 1er juillet, 43 fr. 40 c. complément du dividende 1856 de 81 fr. par action.

Méditerranée. — 1er juillet, 7 fr. 50 c. intérêts aux obligations 3 0/0 1852-55.

Grand-Central. — 1er juillet, 7 fr. 50 c. par obligation. — 1er juillet, 17 fr. 50 c. par action libérée intérêts des 2 1/3 obligations du rachat.
Paiement à la Compagnie d'Orléans.

Bourbonnais. — 1er juillet, intérêts aux obligations.

Ouest. — 1er juillet, intérêts 7 fr. 50 c. aux obligations 3 0/0.

Midi. — 1er juillet, 10 fr. par action ancienne ; 10 fr. par action nouvelle en déduction du versement appelé ; 7 fr. 50 c. aux obligations.

Genève. — 1er juillet, 10 fr. actions ; 7 fr. 50 c. obligations, intérêts.

Saint-Rambert. — 5 juillet, 6 fr. par action, intérêts.

Ardennes et Oise. — 15 juillet, 7 fr. 00 c. par action intérêts, en déduction du versement appelé.

Crédit mobilier. — 1er juillet, 90 fr. solde du dividende 1856 de 115 fr.

Crédit foncier. — 1er juillet, 6 fr. 25 c., premier dividende provisoire.

Autrichiens. — 1er juillet, dividende 1856 en déduction du versement appelé.

Victor-Emmanuel. — 20 mai, 5 fr. 65 c. par action, intérêts à 1/2 0/0.

Lombards-Vénitiens. — 1er juillet, 5 fr. 16 c., soit, avec 3 fr. 70 c. déjà distribués, 8 fr. 86 c. pour 1856. 7 fr. 50 c. par obligation, intérêts.

Est de la Bavière. — 14 mai, 1 fr. 21 c. par action intérêts.

Messageries impériales. Services maritimes. — 6 juin, 20 fr. complément du dividende 1856.

Gaz de Marseille. — 4 mai, 6 fr.

Rivoli. — 1er juillet, 90 cent. par action, dividende 1856 ; 2 fr. 50 c. intérêts.

Pyrénées à Madrid. — 3 fr. 50 c. par action en même temps que l'échange des certificats.

Ports de Marseille. — 4 mai, 4 fr. 50 c.

Journaux réunis. — 1er juillet, 12 fr. 50 c. par action. Intérêts.

Compagnie générale des Eaux. — 1er juillet, 5 fr. par action intérêts.

Omnibus. — 1er juillet, solde du dividende de 55 fr. de 1856, soit 30 fr. par action.

Portes et Sénéchas. — 4 mai, 7 fr. 50 c. par action, solde 1856 de 15 fr. par action.

François-Joseph. — 1er juillet, 3 fr. 75 c. par action, intérêts.

Guillaume-Luxembourg. — 1er juillet, 1 f. 85 par action, intérêts.

Franco-Suisse. — 1er juin, 3 fr. par action, intérêts en déduction du versement.

Chemins de la ligne d'Italie. — 1er juillet, 2 fr. 50 c. par action. Intérêts.

Nord-Est suisse. — 2, 3 et 4 juillet, paiement des intérêts premier semestre.

Central suisse. — 10 juillet, 10 fr. par action. Intérêts, en déduction du versement.

Madrid à Saragosse. — 1er juillet, 5 fr. 15 c. par action, en déduction du versement.

Comptoir de la Méditerranée. — 1er juillet, 10 fr. intérêts action.

Forges de l'Aveyron (Decazeville). — 200 fr. dividende 1856-57.

Banque de Darmstadt. — 1er juillet, 10 fr. 65 par action.

Union financière. — 1er juillet, 6 fr. 25 c. par action, intérêts.

Société générale du Crédit mobilier espagnol. — 1er juillet, 31 réaux 96 par action ; 22 réaux 80 par action, soit 6 fr., ont déjà été distribués.

Tarragone à Reus. — 1er juillet, intérêts aux obligations.

Forges de la Loire et de l'Ardèche. — 30 juin, 200 fr. ; 200 fr. le 31 décembre ; 50 fr. le 30 juin 1858 ; le dixième aux coupures.

Société mercantile à Madrid. — 1er juillet, 2 fr. 50 c. dividende, 7 fr. 50 c. intérêts, soit 10 fr. par action.

Ougrée. — 1er juillet, 20 fr. par action, première répartition.

Commentry, Montluçon, Imphy, — 15 juillet, intérêts aux obligations.

Lyon et Loire. — 25 juin, 30 fr. par action dividende.

Mines de Santander. — 1er juillet, 25 fr. aux actions libérées ; 15 fr. 62 c. aux actions non libérées. Intérêts.

Houillères de Carmaux-Toulouse. — 1er juillet, 1 fr. 25 c. par action dividende, plus 3 f. 75 pour les intérêts.

Montataire. — 15 juillet, 25 fr. par action, premier à-compte 1856-57.

Sambre française. — 10 juillet, 2e à-compte 1857, 25 fr. par action.

Société générale de crédit en Espagne. — 1er juillet, 31 fr. 75 c. par action.

Nouvelle-Montagne. — 1er juillet, 50 fr. première moitié du dividende 1856 ; 31 décembre, deuxième moitié.

Phœnix. — 1er juillet, 15 fr., deuxième moitié du dividende 1856.

Emprunt de 50 millions (Seine). — 1er juillet, coupon d'intérêts en déduction du versement.

Gaz français du Havre. — 25 juillet, 30 fr. par action, soit avec 12 fr. 50 c. déjà payés, 42 fr. 50 c. pour 1856-57.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1856 en moins.
								%	%
ORLÉANS (1).	Du 25 juin au 1er juillet...	1234	1,049,022 »	850 »	1160	850,471 »	733 »	15.9	»
NORD (1)..	25 — 1 — ...	795	937,125 »	1,178 »	795	823,486 »	1,161 »	1.4	»
OUEST (1).	25 — 1 — ...	950	818,433 »	861 »	876	846,274 »	966 »	»	10.8
EST (1)..	25 — 1 — ...	1330	881,366 »	662 »	1069	858,326 »	802 »	»	17.5
LYON (1)..	25 — 1 — ...	694	842,830 »	1,214 »	617	920,272 »	1,491 »	»	18.6
LYON-BOURBONNAIS (1)..	25 — 1 — ...	271	290,260 »	1,071 »	255	292,628 »	1,108 »	»	7.1
MÉDITERRANÉE (1)	25 — 1 — ...	551	516,904 »	927 »	523	664,631 »	1,270 »	»	27.0
MIDI..	25 — 1 — ...	713	268,092 »	377 »	307	114,010 »	366 »	22.8	»
GRAND-CENTRAL..	25 — 1 — ...	135	46,602 »	345 »	»	»	»	»	»
LYON A GENÈVE..	25 — 1 — ...	175	62,244 »	355 »	75	19,278 »	257 »	38.0	»
				» »	»	»	»	»	»

(1) PRÉLÈVEMENT FAIT DE L'IMPOT SUR LA GRANDE VITESSE.

Digitized by Google

ÉMISSIONS NOUVELLES.

Nord. — 20 juin au 16 juillet, émission de 100,000 actions nouvelles 5 0/0 au taux de 575 fr. : premier versement, 200 fr. ; les autres versements ne seront appelés qu'à partir de 1858.

La souscription est réservée aux actionnaires à raison de 5 nouvelles pour 16 anciennes. Une action ancienne donne droit à cinq seizièmes de nouvelles.

Paris à Lyon et à la Méditerranée. — 1er au 16 juillet, émission de 115,500 actions nouvelles 5 0/0 à 735 fr. : premier versement, 200 fr. ; 1er novembre, 150 fr. ; 1er janvier, 185 fr.

La souscription est réservée aux actionnaires à raison de 1 action nouvelle par 5 actions des Compagnies fusionnées. Il sera délivré des bons de un cinquième.

Ardennes et Oise. — 6 juillet au 25, émission de 42,000 actions : chaque actionnaire a droit à une action : en versant 50 fr. par action ancienne, il sera délivré deux titres nouveaux libérés de 250 fr., en remplacement de l'ancienne.

Banque de France. — 25 juin, émission de 182,000 actions nouvelles, à 1,100 fr. Les actionnaires actuels ont droit à une pour une ancienne. Premier versement, 275 fr. du 25 juin au 10 septembre ; 275 fr. du 11 septembre au 10 décembre ; 275 fr. du 11 décembre au 10 mars ; 275 fr. du 11 mars au 10 juin 1858. Sans escompte ni anticipation.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Est. — 1er juin, 1er juillet et 1er octobre, remboursement des diverses obligations sorties au tirage du 28 mai.

Ouest. — 6 juillet, remboursement du tirage du 15 décembre.

Nord. — 1er juillet 1857, remboursement du tirage du 1er mai. 1er janvier, remboursement du tirage des actions de Charleroy du 1er mai ; et 1er août, remboursement des obligations d'ancien Boulogne, sorties le 1er mai.

Bourbonnais. — 1er juillet, amortissement des 117 obligations du tirage du 28 mai.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Par décret daté de Plombières, le 3 juillet 1857, M. Frémy, conseiller d'Etat, est nommé gouverneur du Crédit foncier de France.

CAISSE D'AMORTISSEMENT ET DES DÉPOTS ET CONSIGNATIONS.

Par décret impérial daté de Saint-Cloud, 13 juin, M. le baron Lacrosse, sénateur, secrétaire d'Etat, a été nommé président de la commission de surveillance des caisses d'amortissement et des dépôts et consignations, en remplacement de M. le comte d'Argout.

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORSAY.

La Compagnie du chemin de fer de Paris à Orsay convoque en assemblée générale extraordinaire tous les propriétaires de vingt actions au porteur. Cette réunion a pour objet l'approbation des prorogations de délais consenties par le Conseil à la Compagnie d'Orléans pour l'exécution du traité du 18 juin 1855.

TRÉSOR.

Par décision du ministre des finances, l'intérêt attaché aux bons du Trésor public est fixé ainsi qu'il suit, à partir du 10 juillet :

A quatre pour cent par an pour les bons de trois à cinq mois d'échéance ;

A quatre et demi pour cent pour les bons de six à onze mois ;

A cinq pour cent pour les bons à un an.

BANQUE DE FRANCE.

Nomination de directeurs.

Par décrets du 17 juin, la Banque de France est autorisée à établir des succursales à Bar-le-Duc, à Tours, à Laval et à Sedan.

Par décret impérial en date du 29 juin 1857, rendu sur la proposition du ministre secrétaire d'Etat au département des finances, ont été nommés :

Bar-le-duc, M. Thésé (Eugène-Romain), caissier de la succursale de Rennes.

Directeur de la succursale de Laval, M. Joly (Pierre), secrétaire archiviste de la Banque de France.

Directeur de la succursale de Sedan, M. Monet, ancien maire de Vancy, caissier du chemin de fer de Lyon.

Directeur de la succursale de Tours, M. Vollée (Charles-Benjamin), directeur de la succursale de Toulon.

Directeur de la succursale de Toulon, en remplacement de M. Vollée, M. Pernet (Léonard), caissier de la succursale de la Rochelle.

M. Coffin, ingénieur des ponts et chaussées à Dijon, est chargé, sous les ordres de M. Lacroix, ingénieur en chef du contrôle des chemins de fer de Dijon à Besançon, de Dôle à Salins et de Dôle à Chalon, en remplacement de M. Laborie, nommé ingénieur en chef.

NOMINATIONS.

Par décret impérial en date du 20 juin, M. A. Fould, ministre d'Etat et de la maison de l'Empereur, est chargé, pendant l'absence de M. Magne, de l'intérim du ministère des finances.

Par décret du 20 juin, a été nommé chevalier dans l'ordre impérial de la légion d'honneur :

M. Marchal, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1re classe.

M. J. Dufresne, ingénieur en chef des ponts et chaussées du département de l'Orne, est nommé, à Paris, ingénieur en chef du contrôle des bureaux des chemins de fer de l'Ouest, en remplacement de M. Pétot, nommé inspecteur général.

M. Aumaître, ingénieur en chef des ponts et chaussées, remplace, dans les ponts et chaussées M. Méquet, nommé inspecteur général.

M. Deslandes, inspecteur ordinaire de 1re classe à Granville, est nommé ingénieur en chef des ponts et chaussées, chargé du service maritime, en remplacement de M. Aumaître.

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 9 juillet 1857.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots	109,402,656	01
Numéraire dans les succursales	152,573,763	»
Effets échus hier à recevoir ce jour	767,835	82
Portefeuille de Paris, dont 112,397,860 fr. 33 c. provenant des succursales	300,546,085	19
Portefeuille des succursales, effets sur place	236,318,776	»
Avances sur lingots et monnaies	725,800	»
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales	1,573,000	»
Avances sur effets publics français	21,091 936	10
Avances sur effets publics français dans les succursales	5,261,950	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer	13,542,600	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales	6,601,700	»
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848	50,000,000	»
Actions nouvelles non libérées	97,560,000	»
Rentes de la réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750	14
Rentes, fonds disponibles	32,189,300	83
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000	»
Immeubles des succursales	4,793,185	»
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales	117,496	15
Primes payées pour achats de matières d'or et d'argent	126,630	48
Divers	685,844	77
	1,122,149,983	30

PASSIF.

Capital de la Banque	91,250,000	»
Capital nouveau	91,250,000	»
Réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750	14
Réserve nouvelle	9,125,000	»
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000	»
Billets au porteur en circulation de la Banque	553,970,500	»
Billets au porteur en circulation des succursales	85,655,200	»
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales	5,423,881	50
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales	4,187,451	»
Compte courant du Trésor, créditeur	116,082,269	40
Comptes courants de Paris	139,758,250	68
Comptes courants dans les succursales	28,824,908	»
Dividendes à payer	6,303,231	25
Arrérages de valeurs transférées ou déposées	3,265,000	»
Escompte et intérêts divers à Paris et dans les succursales	2,714,431	12
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	2,268,387	81
Excédant de rentrées sur les effets en		

Digitized by Google

souffrance.....	200 »
Divers.....	2,060,352 40
	1,122,149,083 39

Certifié conforme aux écritures.

Le gouverneur de la Banque de France,

Comte DE GERMINY.

BANQUE D'ANGLETERRE.

SITUATION AU 6 JUIN 1857.

ÉMISSION.

	LIV. ST	FRANCS.
Passif.		
Billets émis.....	24,063,580	601,589,500
Actif.		
Avances à l'État...	11,015,100	275,377,500
Autres créances....	3,459,900	86,497,500
Espèces et lingots (or).	9,588,580	239,714,500
Somme égale..	24,063,580	601,589,500

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque..	14,553,000	363,825,000
Réserve.....	3,321,818	83,045,450
Compte courant de l'État créditeur.....	7,030,869	175,921,725
Comptes particuliers..	9,796,386	244,909,650
Billets à sept jours et autres.....	664,467	16,611,675
	35,372,540	884,313,500
Actif.		
Créances sur l'État...	10,326,131	258,153,275
Créances particulières.	19,060,740	476,668,500
Billets de banque en portefeuille.....	5,277,600	131,940,000
Numéraire.....	702,000	17,551,725
	35,372,540	884,313,500
Augmentation :		
Réserve métallique...	258,247	6,456,175
Comptes particuliers..	570,837	14,270,925
Portefeuille.....	549,752	13,743,550
Compte courant de l'État	772,450	19,311,250
Créances particulières.	764,165	19,104,125
Réserve.....	19,461	486,525
Diminution :		
Billets en circulation..	340,665	2,416,625

SITUATION AU 13 JUIN 1857.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Billets émis.....	24,696,375	617,409,375
Actif.		
Avances à l'Etat....	11,015,100	275,377,500
Autres créances....	3,459,900	86,497,500
Espèces et lingots (or).	10,221,375	255,534,375
Somme égale..	24,696,375	617,409,375

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque.	14,553,000	363,825,000
Réserve.....	3,333,494	83,337,350
Compte-courant de l'État créditeur.....	7,603,966	190,099,150
Comptes particuliers..	9,441,178	236,029,450
Billets à sept jours et autres.....	685,761	17,144,025
	35,617,399	890,434,975
Actif.		
Créances sur l'Etat...	10,326,131	258,153,275
Créances particulières.	18,619,198	465,079,950
Billets de banque en portefeuille.....	5,924,100	148,104,750
Numéraire.....	687,880	17,197,000
	35,617,399	890,434,975
Augmentation :		
Réserve métallique...	618,606	15,465,150
Billets en circulation..	7,499	187,475
Portefeuille.....	632,401	15,810,025
Compte-courant de l'État	567,097	14,177,425
Réserve.....	11,676	291,900
Diminution :		
Comptes particuliers..	355,208	8,880,200
Créances.....	387,542	9,688,550

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE GALVESTON A HOUSTON ET HENDERSON.

Subvention par l'État de 930,000 hectares de terres.

ÉMISSION DE 17,500 OBLIGATIONS HYPOTHÉCAIRES DE 100 DOLLARS (530 FR.)

Rapportant **HUIT** pour **CENT** d'intérêt.

Bordereau de la valeur minima d'une obligation.

Obligation hypothécaire de 100 dollars, soit	530 f.
(rapportant 8 0/0 d'intérêt).	
Prime de 10 dollars,	53
L'obligation donne droit à une action de 40 dollars, libérée, soit	212
Cette action, par suite de la vente des terres, doit être remboursée deux fois et demie, soit (212 fr. + 212 fr. + 106 fr.),	530
Valeur en capital,	1,113 f.

En outre, l'action de 40 dollars (212 fr.) libérée, donnée gratuitement aux souscripteurs des obligations, reste, à perpétuité, la propriété du porteur, et on peut assurer que, par la vente ultérieure des terres et par le trafic du chemin, le dividende afférent à chaque titre de 212 francs sera de beaucoup supérieur aux dividendes de tous les chemins exploités en Europe.

Banquiers chez qui la souscription est ouverte :

A Paris, au siége de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 21;

A la Banque générale suisse, 30, rue Louis-le-Grand ;

A New-York, au siége de la Compagnie, 49, Wall-Street.

En France :

Chez MM. Edouard Gouin père et fils, à Nantes ;
Watelet frères, à Moulins ;
Grenouillet, à Bourges ;
Jacob Pètre et Cie, à Charleville ;
Veil-Picard, à Besançon ;
Richaud et Cie, à Orléans ;
Clausse père, à Sarrebourg ;
Wolf et Cie, à Nancy ;
J. Conil et Cie, à Bergerac ;
Verges et fils, à Vannes ;
Poriet-Lavigerie et Cie, à Mans ;
Oscar de Lagoanère, à Bordeaux ;
H. Darnaud et Cie, à Toulouse ;
De Morineau, Bellot et Cie, à Poitiers ;
Théophile Babut, à la Rochelle ;
Minart et Cie, à Arras ;
Ve Alleman, à Draguignan ;
Dupbo., à Périgueux ;
Rivaudet, à Dôle ;
Lamy et Cie, à Clermont-Ferrand ;
Phalempin Thellier et Cie, à Lille ;
Lemonnier, à Saint-Martin-de-Ré.
J.-C. Jame, à Caen.
Joseph et S. Simon, banquiers à Lyon.
L. Nenglet et Ce, caisse d'escompte, à Marseille.

A Londres, The general Bank of Switzerland, Royal Exchange Buildings.
A Francfort, chez MM. L.-A. Hahn, banquier, et chez M. Moritz Goldschmidt, banquier;
A Anvers, chez M. le baron Prosper de Terwangne, banquier ;
A Cologne, chez MM. Cassel, Kirchberg et Cie, banquiers ;
A Leipzig, chez MM. Knaut, Nachod et Kuhne, banquiers ;
A Hambourg, chez M. Warburg et Cie, banquiers ;
A Bâle, chez M. Lex.
A Genève, à la Banque générale suisse.

Le secrétaire général de la Compagnie a l'honneur de rappeler à MM. les souscripteurs, que, jusqu'à samedi prochain seulement, les souscriptions de une à cinq obligations hypothécaires ne seront pas réductibles pour les souscripteurs de Paris.

Pour les souscriptions des départements, le délai de huitaine n'expirera que le jeudi 16 juillet.

On peut verser, au crédit de la Compagnie, le montant des souscriptions chez tous les correspondants du *Comptoir national d'escompte de Paris*, ou les adresser par les Messageries, ou lettres chargées, avec valeurs à vue, au siége de l'administration, à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 21.

ANNUAIRE OFFICIEL DES CHEMINS DE FER ANNÉE 1857.

L'Annuaire officiel des Chemins de fer pour 1857, par M. Petit de Coupray, formant un beau volume de 700 pages avec carte des chemins de fer de l'Europe, vient de paraître chez MM. Napoléon Chaix et Ce, propriétaires-éditeurs, rue Bergère, 20, à Paris. — Prix : 5 fr. broché, et relié 6 fr. — *Franco* par la poste, 7 fr. — Envoyer un mandat sur Paris, ou des timbres postes. — Prix de la collection des sept volumes reliés, 42 fr.

Digitized by Google

BANQUE DE FRANCE.

Projet de règlement d'administration publique pour l'exécution de la loi du 9 juin 1857, relative à la Banque de France. (1)

Art. 1er. Le Conseil général de la Banque publiera au *Moniteur* les époques d'exigibilité des versements trimestriels à effectuer par les actionnaires de la Banque, à l'effet de fournir la somme de 1,100 fr. appelée pour chacune des actions nouvelles, qui forment accession à leurs actions actuelles.

Art. 2. A défaut par l'actionnaire d'opérer ces versements aux termes fixés, la Banque fera, sans qu'il soit besoin d'autorisation de justice, ni de mise en demeure, vendre à la Bourse, soit l'action nouvelle, soit le nombre d'actions nouvelles qui sera nécessaire pour libérer le surplus des actions appartenant au titulaire.

Elle exercera ce droit nonobstant le décès de l'actionnaire ou la survenance de tous cas d'incapacité légale.

Art. 3. Dans le cas prévu par l'article précédent, la Banque appliquera le produit de la vente :

1° A fournir le capital de 1,100 fr., soit ce qui en resterait dû ;

2° A payer l'intérêt de retard à la charge de l'actionnaire sur les termes échus ;

3° Et le surplus, s'il en existe, sera versé à la Caisse des dépôts et consignations pour le compte de l'actionnaire.

Art. 4. Ces ventes seront faites dans l'ordre et dans les délais réglés par le Conseil général de la Banque.

Art. 5. Les titres provisoires et définitifs des actions nouvelles seront délivrés par la Banque sous les mêmes noms et qualités que les actions actuelles auxquelles ils se rapportent.

Art. 6. Le versement de 1,100 fr. par action, soit pour la totalité, soit pour une partie des actions auxquelles ils ont droit, est, de la part des actionnaires qui n'ont pas la libre disposition de leurs biens, un simple acte d'administration dispensé d'autorisations spéciales et de toute formalité de justice.

Art. 7. Pour les actions grevées d'usufruit la Banque recevra les versements indistinctement, soit de l'usufruitier, soit du nu propriétaire, qui se régleront, à raison de ces versements, d'après les dispositions de l'article 609 du Code Napoléon.

Art. 8. Pour les actions dotales ou autres appartenant à des actionnaires qui n'en ont pas la libre disposition, les versements que feront, de leurs deniers personnels, les maris, administrateurs, tuteurs ou curateurs, seront considérés comme des impenses nécessaires, et, à ce titre, ils donneront à celui qui les aura faits le privilége établi en l'article 2402, n° 3, du Code Napoléon, à la charge par lui de faire mentionner sur les registres de la Banque, au moment même du versement, la provenance des deniers avec lesquels ce versement a été opéré, et s'il s'agit d'actions immobilisées, à la charge de faire inscrire cette déclaration au bureau des hypothèques.

Art. 9. Les actionnaires qui n'ont pas la libre disposition de leurs biens, soit les administrateurs qui les représentent, pourront, à titre de simple acte d'administration dispensé de toute autorisation ou formalité de justice, faire vendre à la Bourse le nombre d'actions nouvelles qui sera nécessaire pour libérer le surplus des actions à conserver par eux.

Le propriétaire d'actions immobilisées aura la même faculté, et celles des actions qu'il aura ainsi conservées, seront seules réputées immeubles.

Art. 10. Dans le cas prévu en l'article précédent, l'agent de change certificateur du transfert devra en employer le prix à la libération des actions conservées, et l'excédant, s'il en existe, sera par lui employé suivant les conditions qui régissent la capacité du titulaire ou en rentes sur l'État.

Art. 11. A l'exception du cas d'aliénation prévu en l'article 9, le transfert des actions nouvelles sera soumis aux mêmes conditions de capacité que le transfert des actions actuelles auxquelles elles forment accession.

Art. 12. Les dispositions de l'ordonnance réglementaire du 15 juin 1834 seront applicables aux avances faites sur les obligations du crédit foncier.

(1) Ce projet, soumis aux délibérations du conseil d'État, a été publié à peu près textuellement par les journaux étrangers, notamment par *le Nord* dans son numéro du 2 juillet.

SOCIÉTÉ ANONYME DES MINES DE LA GRAND'COMBE.

RAPPORT A L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

Messieurs.

A votre assemblée générale du 29 mai de l'année dernière, nous vous disions que votre Conseil d'administration n'avait encore rien d'important à vous apprendre sur son administration ; qu'entré en fonction depuis peu de temps, il attendrait votre prochaine réunion pour vous rendre compte des résultats des efforts qu'il faisait pour maintenir la Société dans la voie de progrès dans laquelle elle marchait, et que nous avions à constater devant vous.

La réunion à laquelle nous nous ajournions alors est celle d'aujourd'hui ; le moment est donc venu de vous rendre compte de l'administration que vous nous avez confiée.

Ainsi que nous vous l'avions annoncé, nous nous sommes imposé la tâche, tout en maintenant personnes et choses dans la voie où elles étaient quand nous les avons reçues de la gérance, de développer, autant que cela pouvait dépendre de nous, les éléments de prospérité de notre entreprise.

Les résultats que nous allons avoir l'honneur de vous mettre sous les yeux, vous mettront en mesure d'apprécier jusqu'à quel point nous avons réussi.

Nous les résumons d'abord en peu de mots, afin de vous en donner immédiatement une idée sommaire.

Notre production et nos ventes pendant l'exercice 1856 ont été augmentées dans une proportion considérable ; nous avons produit, en effet, 56,000 tonnes de plus que dans l'exercice précédent.

Nos bénéfices se sont accrus dans une proportion plus considérable encore : l'augmentation, est en effet, de plus de 500,000 fr. au delà des bénéfices de l'exercice précédent.

Ces simples résultats suffisent pour vous donner une idée nette de la situation de la Société, et vous montrer la voie dans laquelle elle marche.

Nous devons ajouter que, bien que, depuis quelque temps, le commerce des charbons soit dans un véritable état général de souffrance, cependant nous ne devons pas craindre, du moins quant à présent, que cet état réagisse sur nous d'une manière fâcheuse. C'est que, Messieurs, le Conseil s'est attaché d'une manière toute particulière à assurer à la Société, au moyen de marchés à long terme, des consommations durables, régulières et capables de maintenir notre production sur un pied à peu près indépendant de la variation que les circonstances peuvent produire sur le marché des charbons.

Les conditions dans lesquelles ces traités placent la Société peuvent être, dans les temps de prospérité du commerce et de rareté des charbons, moins avantageuses pour elle que ne le seraient des ventes journalières à prix débattu ; mais le Conseil a cru devoir se placer au point de vue plus élevé, plus sage et plus modéré que nous venons de vous exposer, et, en sacrifiant quelque chose du présent, assurer l'avenir. Nous sommes convaincus, Messieurs, que, pour nous-mêmes et pour les consommateurs avec lesquels nous avons ainsi traité, c'a été le parti le plus raisonnable et le plus avantageux.

Des marchés importants d'une durée de dix années ; d'autres marchés plus nombreux, pour des quantités importantes aussi, et d'une durée de cinq ans ; des consommations locales assurées par leur situation même, telles sont les bases sur lesquelles repose notre avenir commercial. Nous pouvons dire que, par ces consommations, se trouve assuré l'écoulement de toute la production nécessaire non-seulement pour maintenir en activité toute nos exploitations, mais même pour leur assurer une certaine prospérité. Le reste de notre production qui se trouve libre et à la disposition de notre commerce courant, c'est la partie aléatoire de nos ventes, la seule exposée à subir les chances de la hausse et de la baisse, la seule soumise aux effets de la concurrence.

L'œuvre incessante du Conseil a été de restreindre le plus possible cette portion de nos affaires, et de nous mettre ainsi, de plus en plus, à l'abri des effets de la lutte que nos concurrents ne manqueront pas d'entamer à mesure que chacun d'un pourra atteindre notre marché par les voies qui se préparent de tous côtés. Mais vous voyez par ce qui précède que nous n'avons pas beaucoup à redouter les dangers de cette lutte, et vous pouvez embrasser maintenant, Messieurs, d'un coup d'œil, la perspective générale que vous offre l'ensemble de la situation de la Société.

Passons maintenant à des faits plus précis pour vous en faire apprécier les détails.

TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT.

Les travaux que nous avons exécutés dans le cours de l'exercice dernier peuvent être ainsi classés :

1. Fours à coke.
2. Appareil de lavage des charbons.
3. Ateliers et magasins.
4. Matériel.
5. Constructions communales.
6. Travaux d'aménagement des mines.

L'ensemble de ces travaux a occasionné une dépense de 515,000 fr.

Les deux premiers articles, de beaucoup les plus importants, se rapportent à une nature de dépense dès longtemps prévue, et pour laquelle même la gérance avait, vous vous le rappelez, préparé des ressources particulières au moyen d'une convention avec le chemin de fer de la Méditerranée. Il s'agit ici d'une création de la plus grande importance pour notre Société. Cette dépense se continue pour l'exercice courant sur une échelle un peu moindre ; elle ne se renouvellera ensuite que pour les extensions que les intérêts de la Société exigeraient dans ces établissements qui seront déjà très-considérables.

Quant au troisième article, ateliers et magasins, ces travaux ont été nécessités par la division des services après la réunion des chemins de fer à la Compagnie de la Méditerranée. Cette dépense touche à son terme, et il ne reste à dépenser en 1857 que 7,500 fr.

Quant au matériel, nous n'avons fait, en 1856, qu'une partie de la dépense prévue pour le compléter, et il nous reste une dépense de 55,000 fr. à faire pour cet objet en 1857.

Les constructions communales ne présentent qu'une dépense de peu d'importance, de 7,000 fr. Mais nous devons prévoir, pour l'exercice courant et pour ceux qui vont suivre, des dépenses plus considérables et sur lesquelles nous aurons tout à l'heure à vous donner des détails intéressants et des explications importantes.

Reste l'article travaux d'aménagement des mines, pour lesquels nous n'avons dépensé, en 1856, que 96,000 fr., pendant que les dépenses prévues pour cet objet s'élevaient à 350,000 fr.

Vous concevez aisément, Messieurs, que les dépen-

Digitized by Google

ses pour la fabrication du coke, dépenses considérables et dont l'urgence résultait des engagements contractés envers la Compagnie de la Méditerranée et celle des fonderies et forges d'Alais, nous ont amenés naturellement à ajourner les travaux d'aménagement dont la nécessité n'était pas plus contestable, mais dont l'urgence ne présentait pas le même caractère.

Le principal objet actuel de ces travaux d'aménagement, le seul qui mérite votre attention et est l'objet constant de la nôtre, c'est la transformation du procédé de sortage de nos charbons de certaines mines dans lesquelles l'extraction s'opère par plans inclinés en remonte. Depuis déjà bien longtemps des travaux considérables ont été résolus et entrepris pour substituer à ce mode de sortage, de plus en plus onéreux, une extraction par puits : c'est dans ce but qu'ont été creusés et munis de machines tous les puits des concessions de la Grand'Combe. Nous attachons la plus grande importance à compléter cette transformation, et ce n'est pas sans regret que nous avons vu l'année 1856 s'écouler sans que les travaux que nous avions prévus dans ce but aient été exécutés.

Mais nous avons dit le motif de ce retard.

L'exercice courant ne rencontrera pas le même empêchement au même degré, et nous espérons arriver enfin à nous affranchir des embarras et des dépenses d'un procédé d'exploitation qui, maintenant, n'a plus de raison d'être.

Quoi qu'il en soit, les quantités de charbon sorties par ce procédé que nous considérons comme proscrit désormais, étaient, en 1855, les 44 centièmes de la totalité de la production. En 1856, ces mêmes quantités ne représentent plus que les 37 centièmes; et pour l'exercice courant, vous pouvez considérer comme probable qu'elles ne dépasseront pas les 28 centièmes de la production totale.

L'amélioration relative est donc évidente; mais cela ne suffit pas, et nous désirons arriver le plus tôt possible, et sans perdre de temps, à la suppression complète de ce mode de sortage : aussi attachons-nous une grande importance à la prompte et bonne exécution des travaux prévus pour cet objet.

Finalement, Messieurs, les travaux prévus pour l'exercice courant, et dont déjà une portion assez importante est exécutée, s'élèvent à un chiffre total de 586,000 fr.

A ce chiffre, nous devons ajouter 50,000 fr. pour l'église de la commune de la Grand'Combe.

ÉGLISE.

Cette église, Messieurs, a été, depuis un an, l'objet des études et des préoccupations les plus sérieuses du Conseil.

Au moment de l'érection de la commune de la Grand'Combe, la Société s'est engagée à la construire; depuis lors, le clergé l'a souvent réclamée avec les instances les plus pressantes, la population entière la demande sans cesse, et c'est pour elle un véritable besoin, puisque les cérémonies du culte se célèbrent en ce moment dans un local très-exigu, et qui n'est sous aucun rapport convenable.

D'un autre côté, la construction de l'église, désirée avec impatience par la population pour laquelle elle est une nécessité morale et matérielle, est attendue par toutes les personnes intéressées au développement de cette population, comme une occasion décisive de commencer des établissements divers et des constructions tout à fait nécessaires à nos nombreux ouvriers, que cependant la Société ne doit pas entreprendre et qu'il est convenable d'abandonner, autant que possible, à l'industrie privée.

Le Conseil n'a donc pas perdu un seul instant de vue cette question si grave et si intéressante à tous égards.

Mais la solution était difficile. De nombreux projets lui ont été soumis; aucun d'eux n'a paru au Conseil remplir les véritables conditions auxquelles il s'agissait de satisfaire. L'église de la Grand'Combe n'est pas celle d'un grand village, ni même celle d'une petite ville. Par le nombre des fidèles qui peuvent, qui doivent s'y réunir à la fois dans les grandes solennités, elle doit offrir une capacité égale à celles que présentent, dans les grandes cérémonies, les nefs des plus vastes églises; et, cependant, nous n'avons pas à notre disposition, pour la construire, les ressources incalculables auxquelles il a fallu recourir pour créer les immenses édifices auxquels elle doit ressembler sous le rapport de l'espace utilement consacré aux cérémonies du culte.

La question étant ainsi posée et précisée, le Conseil a dû faire reprendre, à ce point de vue, l'étude de l'église de la Grand'Combe, et, aidé du concours d'un architecte habile et expérimenté, il est parvenu à créer un projet qui, moyennant une dépense totale de 225,000 fr., nous assure un édifice de la plus parfaite convenance, d'un bel aspect et capable de contenir trois à quatre mille fidèles, tous placés dans la nef même, dans des conditions égales, tous en vue de l'officiant.

Quand cette solution a été obtenue, le Conseil l'a approuvée et votée à l'unanimité; il a décidé qu'une somme de 50,000 fr. y serait employée dans le cours de l'exercice 1857, et une autre somme de 75,000 fr. le plus promptement possible, en 1858.

En 1857, l'édifice sera fondé et élevé jusqu'à la naissance des arcatures; en 1858, la nef sera en entier couverte et intérieurement achevée; elle pourra être livrée au culte, et il ne restera plus, pour les exercices suivants, que le clocher et les constructions du côté du sanctuaire à élever au-dessus de la hauteur à laquelle l'édifice entier sera porté en 1858. A cette élévation une ouverture provisoire permettra l'usage de ces deux dernières portions de l'édifice, et, à cet égard, dans la première année, au moins, notre église se trouvera dans l'état où se trouvent encore en ce moment des églises commencées dans les temps les plus reculés; mais cet état provisoire, au lieu de se prolonger pendant plusieurs siècles, ne durera qu'une ou deux années.

Vous aurez ainsi, Messieurs, la satisfaction de voir en bien peu de temps, en moins de temps qu'il n'en faut quelquefois pour l'étude et l'approbation d'un projet, notre commune pourvue d'une église en état de recevoir toute cette population de 6 à 7,000 âmes, à laquelle vous fournissez déjà tout ce que son bien-être matériel exige, ce qu'exigent aussi ses besoins moraux et religieux, et à laquelle il ne manque, à cet égard, que l'église pour laquelle vous vous associerez avec empressement au vote du Conseil.

Au surplus, pour cette population toujours croissante, des besoins nouveaux se manifestent, et l'érection de la commune Grand'Combe en canton est en ce moment soumise aux pouvoirs de l'Etat; il y a tout lieu d'espérer que la décision sera prompte et favorable. Cette transformation de la commune en canton sera une condition de plus de convenance et d'opportunité pour la construction de notre église.

Nous vous disions tout à l'heure, Messieurs, qu'il ne vous restait qu'à pourvoir d'une église notre population ouvrière à laquelle vous fournissiez tout ce que d'ailleurs exige son bien-être moral et matériel.

Permettez-nous de vous présenter à ce sujet, en peu de mots, et en nous abstenant soigneusement d'un vain étalage de philanthropie, quelques détails qui ne manqueront pas de vous intéresser.

Nous avons dépensé, en 1856, pour améliorer les conditions d'existence morale et matérielle de nos ouvriers, une somme totale de 171,000 fr.

Dans cette somme, les frais de l'administration communale figurent pour environ 6,000 fr.; ceux du culte, pour une somme à peu près égale; les frais d'éducation et des salles d'asile, pour plus de 25,000 f.

Et enfin, les sacrifices que nous avons faits pour assurer à toute notre population les aliments à bas prix, pour 134,000 fr.

Cette somme, par la manière dont elle a été employée, représente pour notre population ouvrière une économie de plus de 300,000 fr.

C'est ce qu'il est facile en effet de reconnaître, quand on sait que nous lui avons ainsi assuré pour des quantités que nous allons énoncer tout à l'heure :

Le pain à 35 c. le kil.;
Le vin à 40 c. le litre;
La viande à moins de 1 fr. le kil.;

Alors que toutes ces denrées atteignaient des prix excessifs, 30, 40, 50 0/0 de plus que les prix auxquels nous les livrons.

Cette population se compose de 6,500 personnes, 1,400 ménages.

Nous avons livré à nos 1,400 ménages :

1,635,000 kilog. de pain;
397,000 litres de vin;
90,000 kilog. de viande au prix que nous venons de rappeler, leur apportant ainsi, sous la forme la plus utile, la plus équitable, la plus acceptable, l'assistance que la cherté des denrées alimentaires rend véritablement nécessaire.

Nous vous avons dit l'an dernier, Messieurs, à quel point de vue nous envisagions cette assistance prêtée, par une grande Compagnie comme la vôtre, aux classes ouvrières, dont les travaux excités par la sympathie d'une administration paternelle et vigilante, constituent le premier élément d'une paisible prospérité.

Vous approuverez, nous n'en doutons pas, nos vues, nos efforts, et les sacrifices que nous avons cru devoir ainsi exposer à la Société.

EXPLOITATION ET COMMERCE.

L'exploitation en 1856 a produit,		415,690 tonnes.
En 1855 nous avons extrait,		359,856
L'augmentation de l'exercice 1856 a donc été de,		55,843
En 1854, nous avions extrait,	237,000 tonnes,	
En 1853,	269,000 tonnes,	
C'est-à-dire qu'en 1856 nous avions extrait 146,000 tonnes de plus qu'en 1853.		
Quant aux ventes et consommations, elles ont été, pour l'exercice 1856, de		416,500 tonnes.
Elles avaient été pour l'exercice 1855, de		357,000
L'augmentation a donc été de		61,500
La fabrication du coke a produit en 1856		47,843 tonnes.
Elle avait produit en 1855		37,288
Augmentation,		10,554
Pour les exercices précédents nous avions :		
En 1854,	32,700 tonnes,	
En 1853,	24,353 tonnes,	

C'est-à-dire que notre production de coke, en 1856, est double de ce qu'elle était en 1853.

Sauf les effets que pourra produire le ralentissement survenu dans le commerce des charbons, l'échelle croissante que vous présentent tous les chiffres qui précèdent se maintient dans l'exercice courant, et elle s'est effectivement continuée jusqu'ici.

BÉNÉFICES.

Le bénéfice final que présentent nos exploitations et notre commerce s'élève à la somme totale de 2,154,750 fr. 72 c.

Sur cette somme, nous avons prélevé, aux termes des statuts, 5 0/0 pour les porter à la réserve. — Ces 5 0/0 s'élèvent à 107,737 fr. 52 c.

Le bénéfice net, restant disponible après ce prélèvement, est resté à 2,047,013 fr. 20 c.

Pour l'exercice précédent, ce même bénéfice net s'élevait à 1,532,671 fr. 38 c.

Nous avons ainsi, sur l'exercice précédent, comme nous vous l'avions dit en commençant, une augmentation de bénéfice de 514,341 fr. 82 c.

Toutefois, nous ne vous proposons pas de répartir la totalité du bénéfice; c'est là une question importante que nous examinerons tout à l'heure.

AMORTISSEMENT DES TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT, ETC.

En réglant l'amortissement de ces travaux à la clôture de l'exercice 1856, — nous avons voulu que le compte de ces divers travaux et de l'amortissement que nous appliquons chaque année ressortissent d'une manière plus claire et plus saisissable dans les écritures et dans les bilans.

A la clôture de l'exercice 1855, le compte des travaux à amortir s'élevait à 484,680 fr. 63 c. Ce chiffre représentait le montant des travaux à amortir exé-

Digitized by Google

cutés depuis la séparation des chemins de fer, diminué des amortissements appliqués depuis.

Ces amortissements s'élevaient à la somme de 135,784 fr. 65 c.

En sorte que l'importance totale des travaux à amortir, exécutés jusqu'au 31 décembre 1855, s'élève à 620,465 28

Les travaux à amortir, exécutés en 1856 s'élèvent à 96,665 01

Le chiffre total des travaux à amortir au 31 décembre 1856 est de 717,136 29

Et celui des amortissements déjà opérés et imputables sur les travaux à amortir s'élève à la même époque à la somme de, 229,160 78

Et se compose de 135,784 65

amortis au 31 décembre 1855, et de 93,376 13

amortis en 1856, composant ensemble la somme de 229,160 78

Il résulte de cette situation, que des travaux compris à nos écritures sous la dénomination de travaux à amortir, un tiers se trouve aujourd'hui amorti; de plus, vous ne manquerez certainement pas de remarquer que l'amortissement que nous avons prélevé en 1856, 93,376 fr. 13 c., couvre à peu près exactement les dépenses faites pendant le même exercice en travaux à amortir, 96,665 fr. 01 c.

Nous aurons à revenir tout à l'heure sur les importantes questions auxquelles se rattachent et ces travaux et leur amortissement.

SITUATION FINANCIÈRE.

Il nous reste maintenant, Messieurs, à résumer la situation financière de la Société : cette situation est très-nette, très-satisfaisante, mais vous approuverez certainement que nous l'examinions devant vous avec les mêmes soins et le même scrupule que si notre position était moins pro-père.

Le bilan qui vous est soumis, et qui sera remis à chacun de vous avec les autres documents habituellement annexés au Rapport, présente la situation de la Société sous la forme la plus claire.

La première observation que suggère l'examen de ce bilan, c'est que les concessions, les immeubles sociaux, tout ce qui constitue enfin la propriété des mines, ne figurent que *pour mémoire* à l'actif social, en même temps que les actions, de leur côté, ne figurent au passif également que *pour mémoire*. C'est qu'en effet, le capital primitif des actions ayant été atteint, l'actionnaire primitif n'a plus aucune mise dehors.

C'est cette situation à laquelle on cherche avec le plus grand soin à amener les sociétés exploitantes, dans la partie de l'Allemagne où l'industrie des mines est soigneusement constituée; là, les produits de l'exploitation sont employés à éteindre successivement, et jusqu'à son entier remboursement, le capital exposé, — et quand ce remboursement est opéré, la mine est réputée *en bénéfice*. — C'est à cette heureuse position que notre Société est parvenue. C'est dans cette situation qu'elle s'est reconstituée, et c'est aussi ce que représente, dans les écritures, ce bilan où le capital-actions ne figure que pour mémoire, en même temps que le véritable avoir social principal ne se présente à l'actif également que pour mémoire.

Et cependant, c'est là votre véritable capital social; il ne nous appartient pas de lui donner une valeur en chiffres; c'est à chacun de vous, Messieurs, à lui en attribuer une. Ce n'est pas probablement dans les cours de la Bourse que vous la chercherez; mais si vous la puisiez là, vous arriveriez à un capital de plus de 25 millions de francs. Ce sera peut-être dans la capitalisation des bénéfices que présente notre entreprise, et dans le degré de sécurité qu'elle produit, dans sa durée, dans l'étendue, la richesse et la position de nos concessions, dans le vaste marché toujours grandissant qu'elle exploite. — Peut être aussi voudrez-vous comparer la Grand'Combe, pour en apprécier la valeur, aux houillères plus ou moins éloignées, dont la valeur en capital a été, sous une forme ou sous une autre, déterminée dans ces derniers temps.

Dans tous les cas, et quel que soit le procédé d'évaluation que vous veuillez choisir, vous arriverez à un capital considérable, et en tout cas très-supérieur au capital primitif constitué par la première Société de la Grand'Combe, pour la création des mines de la Grand'Combe et des chemins de fer du Gard, — capital en entier remboursé.

Si maintenant, après cette première observation que nécessite la forme sous laquelle notre bilan se présente, nous entrons dans l'examen des chiffres qui y figurent, nous trouvons que l'actif et le passif de la Société, s'élevant l'un et l'autre à un chiffre total de 5,805,559 fr. 57 c., se composent chacun de deux natures de valeurs actives ou passives.

Les unes actuellement réalisables ou exigibles,

Les autres non réalisables ou non exigibles immédiatement.

Pour nous bien rendre compte de la situation financière de la Société, nous devons mettre en présence, d'un côté les valeurs actives réalisables et les créances passives exigibles;

Et de l'autre, l'actif non réalisable et le passif non exigible.

L'actif réalisable se compose :

Des sommes en caisse et des débiteurs en recouvrement actuel ou très-prochain, ensemble,		1,780,389 06
Le passif exigible se compose :		
Des créances du service courant,	152,449 95	
Des dépenses courantes ordinaires, en paiement au 31 décembre,	522,925 99	
Des dividendes en paiement également au 31 décembre,	567,675 »	
Ensemble,		1,243,050 94
Différence,		537,338 12

Excédant de l'actif réalisable disponible.

La somme de 537,338 fr. 12 c., excédant de l'actif liquidé sur le passif exigible, constitue les véritables ressources disponibles de la Société.

Quant à l'actif irréalisable actuellement, il se compose des éléments suivants :

Immeubles,	2,465,603 05
Matériel,	1,289,072 22
Charbons en magasin,	177,966 02
Valeurs diverses,	91,518 22
Ensemble,	4,024,159 51

Cet actif ne peut exister à la disposition de la Société qu'à la condition d'être représenté par un passif d'égale importance.

Or, voici comment ce passif se compose :

1° D'un premier passif qui réellement n'en est pas un, mais qui figure sous cette forme uniquement pour ordre et pour représenter des valeurs créées par nous mêmes, ou fournies par la liquidation de l'ancienne Société. Ce premier élément du passif comprend le fonds de roulement, la réserve, l'amortissement des travaux, le tout tel que le présentent les écritures au 31 décembre 1856, 1,187,391 56

2° Les bénéfices acquis avant le 31 décembre 1855 et non répartis, 307,408 31

Ceux de l'exercice 1856, 2,047,013 20

2,354,421 51

3° Les créances à terme :

Avances du chemin de fer, 524,185 81

Créanciers pour immeubles, 492,298 97

1,019,484 78

Total du passif (non exigible actuellement), 4,561,497 63

Pour faire face à ce passif inexigible en ce moment, nous avons d'une part, l'actif irréalisable que nous venons d'établir ci-dessus, 4,024,159 51

et le reliquat de l'actif réalisable, 537,338 12

Somme égale au passif non exigible, 4,561,497 63

La situation financière de la Société se trouve donc ainsi clairement définie :

Un premier passif exigible de 1,243,000 fr., et pour le couvrir un actif disponible de près de 1,800,000 fr.

Et ensuite un passif de 4,560,000 fr., représenté par un actif qui se trouve presque tout entier immobilisé entre les mains de la Société.

Il ne nous reste maintenant qu'à examiner notre passif de 4,560,000 fr., pour nous rendre compte des moyens dont la Société peut disposer pour y faire face.

L'article premier de ce passif : fonds de roulement, réserve et amortissement (1,187 391 fr. 56 c.), étant un véritable capital social que la Société s'est créé par ses propres ressources, il n'y a pas à s'occuper de cette portion du passif : c'est, comme nous vous le disions à l'instant, un passif d'ordre, et pour lequel la Société ne doit rien à personne qu'à elle-même.

Le second article, le plus important, 2,354,421 fr. 51 c., représente les bénéfices acquis au 31 décembre 1856 et non répartis (le dividende à payer au 31 décembre étant compris dans le passif exigible).

C'est au moyen de cette somme, dont vous êtes, Messieurs, les véritables créanciers, que s'est principalement constitué l'actif social : nous y reviendrons tout à l'heure.

Le troisième article représente des créances exigibles successivement en quatre à cinq ans, et nous devons compter pour ces créances sur un remboursement annuel de 200 à 250,000 fr.

En sorte que, de ce chef, notre passif devant être forcément réduit par des remboursements à prendre sur notre actif, nous devons prévoir une atténuation successive du fonds de roulement de la Société, et conséquemment nous devons préparer les moyens de pourvoir à cette atténuation.

Quant aux 2,354,000 fr., bénéfices non répartis, ils se composent de 307,000 fr., bénéfices antérieurs à l'exercice 1856, et de 2,047,000 fr., bénéfices de 1856. Les répartitions que vous allez avoir à voter ne commençant, dans aucun cas, qu'au 30 juin prochain, et les bénéfices probables de l'exercice courant devant apporter et apportant, en effet, jusqu'au 30 juin leur contingent du premier semestre, la Société sera en mesure de payer le dividende que vous voterez; mais à mesure que le temps marchera, le fonds de roulement s'appauvrira, comme nous venons de vous le dire tout à l'heure. Et cet effet sera d'autant plus sensible et plus prompt, que l'actif immobilisé doit s'augmenter d'une somme considérable, 600,000 fr. environ, pour travaux à exécuter pendant l'exercice courant.

Nous vous prions toutefois, Messieurs, de remarquer que ce n'est pas une situation commune que celle d'une Société réalisant plus de deux millions de bénéfices par an, sans avoir constitué aucun fonds de roulement; ce n'est pas non plus une situation où la prudence conseille de rester. Ce sont ces considérations qui vous ont déterminés à conférer, lors de votre dernière assemblée générale, au Conseil d'administration les pouvoirs nécessaires pour compléter, par les moyens les plus convenables, dans l'intérêt de la Société, le fonds de roulement dont elle a besoin.

Depuis lors, ni la nécessité ni l'opportunité d'une telle opération ne se sont produites, mais le Conseil ne perd pas de vue cette importante mission.

DÉTERMINATION DU DIVIDENDE.

Le bénéfice net de l'exercice s'élève, comme nous l'avons vu précédemment, à la somme de 2,047,013 fr. 20 c.

Cette somme représente un dividende de 85 fr. par action sur 24,000 actions, et sauf les considérations que nous venons de vous présenter sur le fonds de roulement, c'est un dividende de 80 fr. que nous vous aurions proposé de distribuer; mais ces considérations ont dû peser gravement sur les délibéra-

Digitized by Google

tions du Conseil. Et, à l'unanimité, il a décidé de vous proposer de voter un dividende de 70 fr. par action, c'est-à-dire la répartition d'une somme de 1,680,000 fr. sur les les 2,047,000 fr. qui forment le bénéfice disponible.

Voici, Messieurs, les motifs qui l'ont déterminé à prendre ce parti et à adopter les chiffres qui précèdent.

Nous n'avons encore réalisé aucune ressource pour faire face aux vides qui se font journellement dans notre fonds de roulement, et qui se sont produits notamment sur une large échelle pendant l'exercice 1856.

Voici, en effet, les sommes que dans cet exercice nous avons dû prélever sur le fonds de roulement.

Premier remboursement au chemin de fer de la Méditerranée,	143,000 »
Payé à divers créanciers pour immeubles,	65,000 »
Travaux exécutés en 1856,	465,012 42
Augmentation du matériel des mines,	60,341 18
Ensemble,	733,353 60

Mais nous avons versé par contre au fonds de roulement :

1° Réserve,	107,737 52
2° Amortissement,	93,373 13
Ensemble,	201,110 65

Notre fonds de roulement se trouve donc finalement, par les dépenses et par les paiements effectués pendant l'exercice 1856, et compensation faite des sommes versées à la réserve et à l'amortissement, appauvri de 543,000 fr.

Tant que nous n'avons constitué aucun fonds de roulement, c'est aux bénéfices sociaux seuls que nous pouvons redemander les sommes ainsi sorties de nos mains.

Celle que nous vous proposons de retenir, sur les bénéfices de 1856, est de 360,000 fr. seulement, et ramène, comme nous vous l'avons dit, le dividende à 70 fr. par action.

Ce dividende, bien que réduit, est cependant supérieur de 1/6 à celui de l'exercice précédent, et sans cette réduction il aurait été plus élevé de plus de 1/3 au lieu de 1/6.

Nous ne doutons pas que vous n'approuviez la sage résolution que nous avons prise, et ne soyez satisfaits finalement du dividende et des conditions dans lesquelles il est proposé.

Voici, en effet, notre situation au 31 décembre 1856.

La Société de la Grand'Combe, en pleine possession de cette immense et inépuisable richesse minérale, en pleine exploitation, en pleine production croissante, en plein produit; en possession enfin du capital réel qui représente la valeur de ses actions et que nous essayions tout à l'heure de vous faire apprécier, la Société possède encore entre ses mains un actif de 5,804,000 fr., sur lequel plus de 4,100,000 fr. ne doivent rien à personne, si ce n'est à elle-même ou à ses actionnaires.

Ces 4,100,000 sont, pour la presque totalité, le résultat de l'épargne ou de l'accumulation de ses bénéfices, et si nous ajoutions à cette somme de 4,100,000 fr. celle de 2,900,000 fr., bénéfices distribués depuis 1853 jusqu'au 31 décembre 1856, nous arriverions à un chiffre total de 7,000,000 fr. pour représenter ce que la Société a acquis et réalisé par ses bénéfices, depuis le jour où le capital des anciennes actions a été remboursé.

Ce résumé très-simple de notre situation vous la fera mieux apprécier que les détails que nous pourrions ajouter encore à ceux que nous nous avons déjà donnés, et que compléteront d'ailleurs les tableaux annexés, ainsi que le bilan, au rapport qui sera immédiatement imprimé et adressé à chacun de vous.

Résumé du bilan au 31 décembre 1856.

ACTIF.

	fr. c.	fr. c.
Immobilier.		
Concessions, immeubles, houillères, etc.	Mémoire.	
Frais d'établissement de la Société anonyme	72,600 20	
Immeubles nouveaux	497,895 83	
Ateliers	76,913 40	
Bâtimens d'habitation	186,581 68	
Travaux à amortir	717,130 29	
Chemin de fer des mines	203,793 82	
Fours à coke	590,697 01	
Usines à briquettes	120,000 »	2,465,603 05
Matériel.		
Matériel en service aux mines	770,808 24	
Matériel des entrepôts et de la direction	44,792 23	
Approvisionnement sur les mines	473,471 75	1,289,072 22
Marchandises.		
Charbons, coke, briquettes dans les entrepôts et sur places	» »	177,966 02
Valeurs diverses.		
Transports de mer	53,818 22	
Action de la Société des soudes	37,500 »	91,318 22
Commercial.		
Débiteurs divers (factures à recouvrer)	509,454 20	
Débiteurs de l'entrepôt de Marseille	553,357 50	1,062,811 70
Disponible.		
En dépôt chez les banquiers	65,553 95	
Liquidation de l'ancienne Société	13,813 »	
Billets à recevoir	29,394 05	
Banque, caisse de Paris, Nimes et Grand'Combe	608,625 67	717,377 27
Total		5,803,548 27

PASSIF.

	fr. c.	fr. c.
Capital.		
Actions	Mémoire.	
Fonds de roulement	631,335 84	
Réserve	307,074 72	
Amortissement des travaux d'aménagement	229,160 78	1,167,591 34
Créances à terme.		
Avances du chemin de fer	527,185 81	
Créanciers pour immeubles	492,298 97	1,019,184 78
Créances courantes.		
Créanciers divers	152,440 95	
Billets à payer	» »	
Dépenses ordonnancées	522,925 99	675,375 94
Produits sociaux.		
Dividendes arriérés	» »	567,675 »
Bénéfices annuels : antérieurs	307,406 31	
Bénéfices annuels : de l'année 1856	2,047,013 20	2,354,421 51
Total		5,804,548 57

Digitized by Google

MINES DE LA GRAND'COMBE.

Exploitation des mines. — Mouvement des houilles sur les mines.

NOMS des mines.	Inventaire au 1er janvier 1856	Extraction pendant l'année.	Total du débit.	Ventes sur places.	Expéditions aux entrepôts	Livraisons à la fabrication du coke.	Consommat. pour compte de la Compagnie.	Inventaire au 31 décembre 1856	Total du crédit.
	T.	T.	T.	T.	T.	T.	T.	T.	T.
Abilon	762.000	58.304.375	59.066.375	2.531.530	33.659.110	21.587.290	1.184.495	103.450	59.066.375
Luce	920.280	71.249.060	72.169.340	239 150	41.881.290	27.110.560	2.639.935	298.385	72.169.340
Fournier	97.300	36 040.375	36.137.675	151.180	18.360.200	16.834.280	728.040	63.375	36.137.675
Rothschild	44.300	3.288.020	3.332.320	»	3.103.400	206.420	»	22.500	3.332.320
Vallat	74.200	3.367 980	3.442.180	98.900	2.542.220	570.020	133.465	96.675	3.442.180
Baraque	84.310	34.560.695	34.645.005	7 500	26.470.310	7.698.850	328.165	140.180	34.645.005
Pin	327.270	20.795.120	21.122.390	513.120	20.086.640	189.030	250.470	83 130	21.122.390
Cantelade	204.450	7.422.840	7.627.290	107.140	7.313.560	24.070	95.040	86 880	7.627.290
Puits-Trescol	385.200	27.453.580	27.838.780	7.075	20.950.825	6.057.240	1.732.880	84.760	27.838.780
Saint-Jean	10.250	11.163.625	11.173.875	84.025	10.801.000	»	264.850	24.000	11.173.875
Puits-sans-Nom	653.560	23.045.755	23.699.315	»	23.130.400	»	434.525	134.300	23.699.315
Puits-Ravin	177.000	5.524.305	5.701.305	»	4.177.630	300.500	1.208.725	14.450	5.701.305
Roux	86.200	743.480	829.680	»	828.995	»	»	685	829.680
Palmesalade	»	372.200	372.200	258.150	112.500	»	1.550	»	372.200
Therrond									
Gezay	1.708.390	111.925.320	113.633.710	1.227.990	109.096.290	17.530	1.185.630	2.106.270	113.633.710
Trou-du-Mulet									
Puits-du-Gouffre	»	442.450	442.450	»	52.010	65.230	50.650	273.660	442.350
	5.534.710	415.699.180	421.233.890	5.225.760	322.573.370	79.661.920	10.239.640	3.533.200	421.233.890

Commerce des houilles. — Mouvement des houilles dans les entrepôts et sur les mines.

NOMS des entrepôts.	Inventaire au 1er janvier 1856	Réceptions pendant l'année.	Total du débit.	Vente à divers.	Fabrication du coke.	Consommat. pour compte de la Compagnie.	Total des houilles écoulées.	Inventaire au 31 décembre 1856	Total du crédit.
	T.	T.	T.	T.	T.	T.	T.	T.	T.
Barrières	177.835	6.406.810	6.584.645	6.020.225	»	»	6.020.225	564.420	6.584.645
La Pise	»	34.093.040	35.093.040	34.093.040	»	»	34.093.040	»	34.093.040
Tamarie	»	75.191.027	75.191.027	75.191.027	»	»	75.191.027	»	75.191.027
Alais	86.040	21.413.310	21.499.350	21.304.430	»	»	21.304.430	194.920	21.499.350
Nimes	404.600	19.582.140	19.986.740	19.098.345	»	»	19.098.345	888.395	19.986.740
Lunel	379.280	2.484.115	2.863.395	2.730.035	»	»	2.730.035	133.360	2.863.395
Montpellier	377.400	9.130.655	9.508.055	9.305.210	»	»	9.305.210	202.845	9.508.055
Cette	»	6.481.905	6.481.905	6.412.425	»	»	6.412.425	69.480	6.481.905
Beaucaire	2.481.040	12.054.015	14.535.055	13.125.405	»	»	13.125.405	1.409.650	14.535.055
Rhône	12.750	6.358.670	6.371.420	6 322.850	»	»	6.322.850	48.570	6.371.420
Avignon	»	14.297.333	14.297.333	14.297.333	»	»	14.297.333	»	14.297.333
Marseille	6.561.751	162.897.615	169.459.366	163.482.455	»	»	163.482.455	5.976.911	169.459.366
	10.480.696	370.390.635	380.871.331	371.382.780	»	»	371.382.780	9.488.551	380.871.331
Mines	5.534.710	93.125.810	98.660.520	5.225.760	70.661.920	10.239.640	95.127.320	3.533.200	98.660.520
	16.015.406	463.516.445	479.531.851	376.608.540	70.661.920	10.239.640	466.510.100	13.021.751	479.531.851

Digitized by Google

COMPAGNIE GÉNÉRALE MARITIME.

RAPPORT

Présenté par le Conseil d'administration dans l'assemblée générale ordinaire du 19 mai 1857.

Présidence de M. d'Eichthal.

Messieurs,

L'année dernière, nous vous avons rendu compte des efforts que nous avions faits pour la constitution et l'organisation de notre Société.

L'exercice qui vient de s'écouler renferme cette seconde période de toute création nouvelle, dans laquelle l'expérience révèle les conditions nécessaires au succès et fortifie les entreprises naissantes en leur donnant de la maturité. Cette période est passée pour nous aujourd'hui, notre ligne de conduite est nettement tracée ; en la suivant, nous arriverons sûrement au succès ; mais nous devons vous dire en commençant que nous avons dû payer notre expérience.

Le compte des profits et pertes est soldé, en effet, par une perte de 1,039,607 fr. 88 c.

L'insuffisance des récoltes depuis quelques années, le renchérissement des produits qui servent à l'alimentation, préoccupait tous les esprits.

A la demande du gouvernement, et nous associant à ses légitimes préoccupations, nous avons dû prendre notre part des tentatives faites pour approvisionner le pays et arrêter l'élévation du prix des aliments ; mais les opérations importantes que nous avons faites dans ce but n'ont pas été aussi avantageuses pour nous que pour le public. Il est assurément regrettable que nos efforts n'aient pas été mieux récompensés ; mais une Compagnie comme la nôtre ne pouvait hésiter à signaler les premiers temps de son existence par un concours de cette nature pour atténuer une calamité publique. Nous pensons que le gouvernement nous tiendra compte du dévouement que nous lui avons montré et des sacrifices qui en sont résultés pour nous.

Toutes nos opérations de ce genre sont entièrement liquidées : la perte qui en est résultée est parfaitement déterminée ; il en est maintenant complet, et ce passé ne peut inspirer aucune inquiétude pour l'avenir.

Ne prévoyant pas assez combien les grandes opérations commerciales absorbent de temps et demandent de soins, nous avions accepté un certain nombre d'affaires, bonnes en elles-mêmes, mais qui exigent, pour être fructueuses, une surveillance qui devenait presque impossible ; aussi n'avons-nous pas retiré de ces entreprises les bénéfices qu'elles auraient produites, si elles avaient été conduites par des mains diverses.

Nous avons la certitude que vous nous approuverez en apprenant que nous avons abandonné celles de ces opérations qui se trouvent dans ce cas, et qui ne se rattachent pas directement au commerce maritime. Nous avons préféré porter nos efforts et la masse de nos capitaux sur un petit nombre d'affaires, où l'importance de la Compagnie nous donne des avantages considérables.

Nous avions cru agir sagement en appelant à la direction de la Compagnie un homme qui avait fondé et dirigeait depuis longtemps une entreprise importante de pêche et d'armements maritimes. La personne que nous avions chargée de cette mission a reculé elle-même devant la lourde tâche qui lui était imposée. Le choix de son successeur nous a vivement préoccupés, et nous croyons, après de longues recherches, avoir atteint, sous ce rapport, le but que nous nous proposions.

Ce que nous aurons à vous dire sur ce choix vous montrera la juste confiance que mérite celui qui se présente aujourd'hui pour la première fois devant vous.

Vous connaissez les résultats généraux de 1856, vous savez les causes qui les ont produits. Nous devons maintenant, avant de vous exposer notre situation actuelle, passer en revue les principales opérations de l'année.

Vous ne nous demanderez pas de longs détails sur chacune d'elles ; leur multiplicité s'oppose, d'ailleurs, à ce qu'elles soient longuement décrites ; mais vous savez, en outre, qu'une des conditions de succès dans les opérations commerciales est le secret, et que nous nous trouvons, par la nature même de notre entreprise, dans une situation moins favorable que les Compagnies de chemins de fer, par exemple, qui peuvent exposer à tous les regards les résultats de leur exploitation, sans crainte d'en voir le succès compromis par cette divulgation.

Nous avons dû pourvoir l'année dernière à l'achèvement de nos constructions de navires.

Ces constructions ont absorbé un capital important, qui est resté improductif pendant toute la durée de cet exercice.

Nous avons continué avec activité la pêche de la morue à Terre-Neuve ; un grand nombre d'hommes et de bâtiments y ont été employés, et nous sommes arrivés à reconstituer complétement nos équipages, désorganisés par la guerre. Les bénéfices qui devaient rémunérer nos efforts de ce côté ont été dévorés par une réunion de circonstances dont le retour ne paraît pas à craindre. En premier lieu, un navire, portant des marchandises et des fonds, monté par cent trente pêcheurs et matelots, l'élite de nos équipages, a péri corps et biens, sans que nous en ayons reçu aucune nouvelle. A ce malheur, que vous déplorerez avec nous, sont venues se joindre deux causes, heureusement exceptionnelles : la cherté des armements, résultant des besoins de la marine militaire, et l'avilissement des produits de la pêche. Les gouverneurs des colonies de la Martinique et de la Guadeloupe, qui sont les principaux marchés français pour les morues, trouvant que cette denrée atteignait des prix trop élevés, ont subitement permis l'entrée en franchise du poisson de pêche étrangère. L'encombrement des marchés qui a été la conséquence de cette mesure, et l'inquiétude qu'elle a excitée, ont nécessairement amené une baisse de prix que nous avons dû subir.

Les premiers prix de vente étaient assez élevés pour que nous ayons dû payer fort cher, aux pêcheurs employés par nous, la part proportionnelle dans les produits qu'il est d'usage de leur abandonner à titre de salaires, et de leur racheter, et nos pertes ont été d'autant plus sensibles par l'effet des mesures qu'a amenées l'avilissement des prix.

Le gouvernement attache trop d'importance à l'industrie de la pêche de la morue, et lui accorde une protection trop éclairée pour qu'il ne suffise pas de signaler ces faits afin d'en prévenir le retour ; car des actes de cette nature rendraient la pêche impossible.

Nous avons également continué cette année à transporter des Indiens dans quelques-unes de nos colonies, en vertu des contrats passés avec le ministre de la marine. Les colonies auxquelles nous fournissons les bras qui leur manquent, se réunissent au gouvernement pour témoigner leur satisfaction sur l'exécution de ce service. Si le bénéfice produit par chaque Indien transporté répond à nos prévisions, l'ensemble de l'opération nous a donné un résultat final beaucoup moins avantageux par le ralentissement du recrutement et le manque d'Indiens dans les dépôts. Il en est ressorti pour nous la nécessité de faire faire à nos navires des voyages intermédiaires peu profitables, et d'en renvoyer directement en Europe une partie avec un fret désavantageux.

Nous avons soumissionné des fournitures importantes de salpêtre pour le gouvernement français, et, après avoir exécuté tous nos marchés, nous continuons ces opérations, bonnes en elles-mêmes, et dont le bénéfice n'a été réduit l'année dernière que par des causes accidentelles.

Nous croyons, au contraire, devoir renoncer, pour le présent au moins, à la fabrication de conserves alimentaires dans l'Amérique du Sud, et à celle des engrais au moyen des débris de viandes et autres. Le prix auquel nous avions acheté nos établissements d'Amérique, le renchérissement du bétail dans les environs de ces établissements, nous ont décidés à prendre ce parti.

Les procédés que nous employons ont une valeur réelle, mais leur exploitation ne peut produire tous ses avantages que grâce à une direction tout à fait spéciale. Aussi nous occupons-nous de la cession de nos brevets à des tiers.

C'est dans cette pensée, et dans le but de concentrer nos forces jusqu'ici trop disséminées, que nous avons déjà cédé l'exploitation de l'établissement d'Aubervilliers, moyennant une annuité qui représente l'intérêt et l'amortissement du capital employé.

L'extension des affaires dont nous venons de vous entretenir, et le désir que nous avions de ne pas engager plus longtemps une grande partie de nos capitaux afin d'être toujours prêts à accepter, en tout ou en partie, l'entreprise des paquebots transatlantiques, nous ont empêchés de nous livrer, sur une aussi large échelle que nous l'aurions désiré, aux opérations commerciales proprement dites, ayant pour base l'importation et l'exportation des marchandises diverses. C'est cependant à ces affaires, qui exigent des capitaux importants, que nous devons le plus nous attacher. Nous n'y rencontrons, pour ainsi dire, aucune concurrence nationale.

C'est avec le commerce étranger que nous avons à lutter, et nous trouvant à la source des produits français d'exportation, dont la supériorité est incontestable, notre position est des plus favorables.

Nos navires en retour des mers du Sud, employés à l'importation des nombreux produits de ces riches contrées, vont nous procurer de grands avantages, que partagera avec nous l'industrie nationale ; car, au moyen de ces importations directes, nos usines trouveront à leurs portes un grand nombre de matières premières, qu'elles ne se procurent aujourd'hui qu'avec désavantage par un concours étranger.

C'est aussi dans ce genre de commerce que nous nous présentons avec le plus d'avantage, parce que la masse de nos capitaux et l'importance de notre crédit nous donnent une situation de premier ordre. C'est à ces opérations que nous devons, dans l'exercice 1856, les bénéfices qui sont venus atténuer les pertes que nous ont causées les opérations exceptionnelles dont nous vous avons entretenus.

Frappés de la prospérité des Compagnies d'assurances maritimes, dont presque aucune ne reçoit dans l'année une somme de primes égale à celle que la Compagnie générale maritime aurait à payer, nous avons décidé que la Compagnie resterait son propre assureur pour une somme importante sur ses navires et sur ses marchandises. Aux bénéfices des Compagnies d'assurances, se joindra pour nous l'économie de frais importants. Nos opérations sont assez étendues, le nombre de nos navires est assez grand pour que les chances à courir soient assez divisées. Pour étendre encore les chances sur lesquelles le résultat final doit être réglé, nous tiendrons le compte d'assurances ouvert en y laissant une réserve importante de bénéfices, et nous ne le solderons que lorsqu'il présentera un bénéfice suffisant en sus de cette réserve.

Dans le cours de cette année, la Compagnie n'a pas augmenté le nombre de ses navires ; nous avons seulement mis à flot un grand nombre de bâtiments qui étaient en construction lors de votre dernière réunion, et notre force réelle s'en est sensiblement accrue.

Pour disposer d'un nombre plus considérable de navires et pour faire face à nos divers services, sans mettre dehors un capital trop important, nous avons traité avec un armateur de Paris, et, en achetant sa part dans la propriété de 15 navires, nous nous sommes assuré, du consentement de ses co-propriétaires, l'armement et la direction exclusive de ces navires.

L'armement de ces bâtiments nous procurera des avantages sérieux, et notre situation nous permet de leur donner la destination la plus utile aux intérêts communs de la Compagnie et des autres propriétaires.

La Compagnie générale maritime possédait, le 31 décembre dernier, en propre :

58 navires à voile, jaugeant 19,956 tonneaux ; 45 barques de pêche, 4 navires à vapeur, jaugeant ensemble 2,008 tonneaux, et représentant une force totale de 345 chevaux.

Elle avait, en outre, à la même époque, une part de propriété s'élevant à près de moitié sur :

17 navires à voile, jaugeant 8,737 tonneaux, 6 navires à vapeur, jaugeant 2,701 tonneaux, et représentant une force totale de 565 chevaux.

Persuadés que la régularité est la condition indispensable de succès pour les affaires maritimes, et que nous ne pouvions rendre de plus grand service au

Digitized by Google

commerce qu'en lui assurant les communications à jour fixe pour les différents pays en relation avec nos ports, nous avons travaillé à l'établissement de services réguliers pour les points du globe où le commerce français a le plus d'intérêts.

Ces services, auxquels sont employés la majeure partie des navires étrangers à la pêche, dont nous avons la propriété ou la direction, exigent un nombre de bâtiments, une activité et une réunion de forces qui nous ont engagés à combiner nos efforts avec ceux d'armateurs déjà entrés dans la même voie.

Par divers traités, nous avons entrepris d'établir en commun des services à départ fixe par navires à voile. Une partie importante de ces départs est faite par notre Compagnie, sauf pour la première des lignes ci-après que nous desservons exclusivement :

1° De Bordeaux en Australie, 6 départs par an ;

2° De Bordeaux à San-Francisco, 6 départs par an;

3° Du Havre à Valparaiso, 24 départs par an ;

4° Du Havre à Lima, 12 départs par an ;

5° Du Havre aux Intermedios, 6 départs par an ;

6° Du Havre à la Vera-Cruz, 12 départs par an ;

7° Du Havre à la Réunion, 12 départs par an ;

8° Du Havre à la Plata, 12 et bientôt 24 départs par an.

Pour toutes ces lignes nous avons réussi à amener une entente complète entre nos Compagnies et les honorables armateurs qui avaient commencé ces services, dont le succès nécessitait un accroissement important.

Nous nous sommes entendus aussi avec plusieurs maisons importantes de Marseille, et, d'accord avec elles, nous avons constitué une Société en participation pour l'exploitation d'une ligne de bateaux à vapeur de Marseille à Anvers, passant à Malaga, Gibraltar, Cadix, Lisbonne et le Havre. Ce service, qui occupe quatre bâtiments à hélice d'un fort tonnage, a maintenant près de 12 départs par an.

Un second service par bateaux à vapeur est organisé en participation entre le Havre et Hambourg, au moyen d'un départ par semaine, et emploie deux bâtiments à hélice.

Nous ne pouvons encore apprécier la valeur de ces deux lignes ; les opérations de cette nature demandent un certain temps pour former les habitudes et la clientèle.

Ces services partiels se rattachent, dans notre pensée, à la création des grandes lignes transatlantiques dont nous nous sommes surtout préoccupés en fondant la Compagnie.

Un projet de loi, récemment présenté au Corps législatif, montre que le gouvernement est décidé à mettre fin aux graves inconvénients qui résultent pour le commerce de l'obligation où nous sommes d'avoir recours aux lignes de navigation étrangères.

Dans la situation où se trouve maintenant cette affaire, vous comprenez que la plus grande réserve nous est commandée. Nous prendrons le parti que nous conseilleront à cet égard la prudence et le soin de vos intérêts.

En raison de l'étendue de nos affaires, nous avons jugé utile de créer des agences dans nos principaux ports. Dirigées chacune par un négociant habile et expérimenté, donnant tous ses soins à nos opérations, elles nous assurent plus d'initiative, d'économie et de dévouement dans l'expédition de nos affaires.

Nous arrivons enfin à la mesure la plus importante dont nous ayons à vous entretenir. Nous vous avons dit que nous avions dû accepter la démission de notre directeur. Notre choix, pour le remplacer, s'est fixé sur M. Bordes qui, depuis quelques mois, a pris la direction de notre Compagnie.

M. Bordes, par une vie de travail, a su créer une des plus importantes maisons de commerce maritime, en contribuant à donner une grande extension aux relations de la France avec l'Amérique du Sud. Les résultats de sa gestion vous diront ce que valent son habileté, son esprit d'ordre et de décision, sa profonde connaissance des affaires. Après une expérience de quelques mois, nous avons tout lieu de nous féliciter du choix que nous avons fait.

En demandant à M. Bordes de quitter sa position indépendante pour accepter la direction d'une Compagnie sous le contrôle d'un conseil d'administration, en nous assurant sa coopération personnelle, nous ne pouvions songer à détruire le précieux instrument qu'il a créé dans l'Amérique du Sud. Nous avons fait avec sa maison un traité en participation pour les opérations du Pérou, du Chili, du Brésil et du Centre-Amérique, qui sont le fondement de sa fortune.

Cette nouvelle direction et cette expérience que nous avons tous acquise des conditions nécessaires au succès de nos opérations, nous permettent désormais d'envisager l'avenir avec une pleine confiance. Vous n'ignorez pas d'ailleurs que, dans les affaires maritimes, les pertes se réparent promptement avec une bonne et intelligente direction, et la prospérité qui nous revient effacera bientôt jusqu'au souvenir des mécomptes inévitables que nous ont causés les résultats de l'année passée.

Voici le résumé des comptes de la Compagnie, arrêtés au 31 décembre dernier et déposés sur le bureau:

(Voir le tableau ci-contre, 3me colonne.)

Ainsi, Messieurs, au 31 décembre, sur notre capital de 30 millions de francs, nous avions encore à appeler une somme de 9 millions; mais, dans les circonstances difficiles où se trouvait la place de Paris, dans le désir d'éviter à nos actionnaires un appel de fonds qui aurait pu leur être onéreux, nous avons reclamé le concours de la Société générale de Crédit mobilier, qui de nouveau a consenti à nous venir en aide, et nous avait avancé 6,295,098 fr. 55 c. à la fin de l'année dernière.

A ce moment, nous avions employé :

10,094,751 fr. 92 c. en achat de navires ;

2,660,315 fr. 21 c. en achat de participations dans les navires que nous vous avons énumérés, appartenant à des tiers. Ces sommes ne s'augmenteront que du coût des navires qui étaient encore en construction à cette époque.

Le reste de notre capital appelé alors, ou qui l'a été depuis, reste disponible pour nos opérations commerciales, qui prennent un accroissement rapide et fructueux.

Nous ne croyons pas nous faire illusion en prévoyant comme prochain le moment où la prospérité de la Compagnie nous amènera à chercher les meilleurs moyens d'augmenter son matériel naval, déjà insuffisant pour les affaires, et de donner plus d'extension à ses opérations.

Désormais, bien sûrs de la voie que nous devons suivre, nous avons la ferme espérance que, grâce à une direction habile et sûre, nous pourrons bientôt vous annoncer des résultats qui justifieront la confiance que vous avez eue dans la création de ce grand centre de commerce maritime.

Extrait du procès-verbal de l'assemblée générale du 19 mai 1857.

RÉSOLUTION DE L'ASSEMBLÉE.

Après la lecture du rapport qui précède, l'assemblée approuve les comptes tels qu'ils sont présentés dans le rapport du Conseil d'administration.

SITUATION AU 31 DÉCEMBRE 1856.

Actif.		Passif.	
Actions, versement non appelé	9.000.000 »	Capital social	30.000.000 »
Débiteurs divers et versements en retard	4.731.307 85	Créanciers divers	1.518.310 01
Participations	2.660.315 21	Assurances à payer	135.137 72
Comptoirs, agences, établissements et immeubles	4.555 945 61	Effets à payer	1.935.129 00
Marchandises diverses	6.392.041 65	Au Crédit mobilier	6.295.098 55
Armements de navires	1.663.199 06	Solde du compte assurances sur marchandises	29.779 43
Mobilier	17.807 50	Dividendes impayés	28.900 »
Effets à recevoir et Caisse	157.078 20	Compte d'amortissement	480.000 »
Navires, Compte matériel	10.094.751 92	Réserve	57.258 88
Solde du compte assurances sur corps	206.706 77		
Profits et pertes	1.039.667 86		
	40.519.621 68		40.519.621 68

ogle

CHEMINS DU MIDI. — COMPTE GÉNÉRAL DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE BAYONNE ET DE LA TESTE

DÉPENSES.

ADMINISTRATION CENTRALE ET SERVICE CENTRAL DE L'EXPLOITATION.			
Traitement, indemnités et frais divers du personnel		45,339 26	
Assurances, loyers et contributions		50,757 03	
Frais de bureau et dépenses diverses		58,346 54	154,442 83
Ire DIVISION. — MOUVEMENT.			
Service central.			
Traitement, indemnités et frais divers du personnel	49,714 10		
Frais de bureau et dépenses diverses	34,702 »	84,416 10	
Service des trains.			
Traitement, indemnités et frais divers du personnel	29,261 01		
Eclairage et dépenses diverses	14,001 75	43,262 76	
Service des gares.			
Traitement, indemnités et frais divers du personnel	306,286 70		
Chauffage, éclairage et dépenses diverses	85,311 45	391,598 15	519,277 01
IIe DIVISION. — SERVICE COMMERCIAL ET PERCEPTION.			
Service commercial.			
Traitement, indemnités et frais divers du personnel	30,953 21		
Frais de bureau et dépenses diverses	15,255 30	46,208 51	
Service de la perception.			
Traitement, indemnités et frais divers du personnel	22,138 15		
Frais de bureau et dépenses diverses	57,021 19	79,159 34	125,367 85
IIIe DIVISION. — MATÉRIEL ET ATELIERS.			
Service central.			
Traitement, indemnités et frais divers du personnel	42,950 85		
Frais de bureau et dépenses diverses	29,275 79	72,226 64	
Traction.			
Traitement des mécaniciens, chauffeurs, etc.	124,180 33		
Combustible	349,541 60		
Huile, graisse et chiffons	42,205 85		
Dépenses diverses	53,908 78	569,836 56	
Réparations du matériel.			
Entretien et grosses réparations des machines, voitures et wagons	269,082 32		
Graissage des trains et dépenses diverses	36,041 19	305,123 51	947,186 71
IVe DIVISION. — SERVICE DE LA VOIE.			
Service central.			
Traitement, indemnités et frais divers du personnel	25,213 74		
Frais de bureau et dépenses diverses	5,075 84	30,289 58	
Surveillance de la voie.			
Personnel et dépenses diverses		35,857 22	
Entretien de la voie et des bâtiments.			
Personnel et dépenses diverses		348,593 77	414,740 57
Dépenses d'exploitation			2,161,014 97
EXCÉDANT DES RECETTES SUR LES DÉPENSES.			
Amortissement et intérêts des obligations de la Teste		53,150 »	
Solde porté au crédit du compte d'intérêts		1,080,313 02	1,133,463 02
			3,294,477 99

RECETTES.

PRODUITS DE L'EXPLOITATION.			
Voyageurs			1,716,663 40
Bagages	60,363 15		
Transport de chiens	1,631 »		
Articles de messageries	192,471 95		
Voitures et malles	15,558 50		
Transport de chevaux	14,192 25	267,216 85	
Id. des marchandises			1,575,921 97
Id. de bestiaux			29,095 90
Magasinage	5,887 55		
Produits divers	17,843 98	23,731 53	
			3,632,629 65
A déduire :			
Impôt du 10e sur le prix des places de voyageurs	213,732 96		
Indemnités pour pertes d'effets, avaries, etc.	10,444 27		
Détaxes et réductions	82,986 94		
Subventions diverses	9,147 49		
Timbre pour lettres de voiture	21,840 »	338,151 66	
			3,294,477 99

Digitized by Google

COMPTE GÉNÉRAL DE L'EXPLOITATION DU CANAL, DU 1er JANVIER AU 31 DECEMBRE 1856

(Section de Castets à Toulouse).

DÉPENSES.

Administration centrale.

Assurances, contributions foncières et mobilières	18,659 72	
Dépenses diverses	8,183 10	26,842 82
Gestion des propriétés.		
Contributions		7 23
Service central de l'exploitation.		
Personnel et dépenses diverses du personnel	64,842 50	
Frais de bureau et dépenses diverses	11,146 46	75,989 »
Service de l'entretien.		
Personnel et dépenses diverses du personnel	98,640 00	
Terrassements	41,986 82	
Ouvrages d'art	75,853 21	
Chemins de halage	23,040 04	
Frais de bureau et dépenses diverses	1,784 37	
Etanchements	8,624 73	
Plantations	30,001 40	
Bâtiments	5,341 96	
Dragages et curages	62,891 60	
Indemnités pour filtrations, dommages, etc.	40,946 07	391,551 18
Service de la perception.		
Personnel et dépenses diverses du personnel	21,025 65	
Frais de bureau et dépenses diverses	24,218 15	45,243 80
Dépenses d'exploitation		539,634 03
Bénéfice porté au crédit du compte d'intérêts		603,405 96
		1,143,039 99

RECETTES.

PRODUITS DE L'EXPLOITATION.

Péages.

Marchandises diverses	1,033,931 57	
Bateaux-poste (voyageurs et marchandises)	24,355 30	
Bestiaux	1,118 16	
Futailles vides	12,788 80	
Bateaux vides	13,434 33	
Divers	6,771 68	1,094,500 13
Recettes diverses.		
Affermage de la pêche	2,376 »	
Id. des talus et des francs-bords	10,941 25	
Loyers de terrains, chantiers, etc.	3,570 70	
Produits des plantations	6,410 44	
Concessions de forces motrices	17,210 08	
Produits divers	2,013 30	46,539 80
		1,143,039 99

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

LOI

Concernant les avances sur dépôts d'obligations foncières faites par la Société du Crédit foncier de France.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français, à tous présents et à venir, salut :

Avons sanctionné et sanctionnons, promulgué et promulguons ce qui suit :

LOI.

(Extrait du procès-verbal du Corps législatif.)

Le Corps législatif a adopté le projet de loi dont la teneur suit :

Art. 1er. Les art. 2074, 2075 et 2078 du Code Napoléon ne sont point applicables aux avances sur dépôts d'obligations foncières que la Société du Crédit foncier de France est autorisée à faire par l'art. 2 de ses statuts.

Art. 2. Le privilége de la Société du Crédit foncier, sur l'obligation donnée en nantissement, résulte de l'engagement souscrit par l'emprunteur dans la forme prescrite par les articles 3 et 5 de l'ordonnance royale du 15 juin 1834, relative aux avances faites sur effets publics par la Banque de France.

Art. 3. A défaut de remboursement, dès le lendemain de l'échéance, la Société du Crédit foncier peut, sans qu'il soit besoin de mise en demeure faire procéder, par le ministère d'un agent de change, à la vente du titre, conformément aux dispositions du même article 5 de l'ordonnance précitée.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 27 mai 1857.

(Extrait du procès-verbal du Sénat.)

Le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi qui dispense le Crédit foncier de France des formalités prescrites par les art. 2074, 2075 et 2078 du Code Napoléon.

Délibéré et voté en séance, au palais du Sénat, le 9 juin 1857.

Mandons et ordonnons que les présentes, revêtues du sceau de l'État et insérées au *Bulletin des lois*, soient adressées aux cours, aux tribunaux et aux autorités administratives pour qu'ils les inscrivent sur leurs registres, les observent et les fassent observer, et notre ministre secrétaire d'État au département de la justice est chargé d'en surveiller la publication.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 19 juin 1857.

NAPOLÉON.

JURISPRUDENCE.

TRIBUNAL CIVIL DE LA SEINE (5e ch.).

Présidence de M. Pasquier.

Audience du 9 juin.

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'ORLÉANS. — INONDATIONS, RESPONSABILITÉ.

Les inondations qui, dans le courant des mois de mai et de juin 1856, ont ravagé tout le littoral de la Loire, ont constitué un cas de force majeure qui affranchit les compagnies de chemins de fer de toute responsabilité en cas de perte de colis à elles confiés, lors surtout qu'il est prouvé qu'aucune faute ne saurait leur être imputée, et qu'elles ont combattu le fléau par tous les moyens possibles.

Ainsi jugé par le jugement suivant :

« Attendu que, le 30 mai 1856, Moisant a confié à la Compagnie du chemin de fer d'Orléans trois colis qui devaient être expédiés à Tours; qu'il est constant en fait que le 2 juin, dans la soirée, les wagons renfermant les colis sont arrivés à leur destination; qu'en les expédiant, la Compagnie n'avait commis

Digitized by Google

aucune imprudence, puisqu'à ce moment nul danger ne menaçait la ligne, et que d'ailleurs elle ne peut pas suspendre à son gré l'envoi de ses trains;

» Attendu que deux des colis dont s'agit ont été livrés à Moisant; que le troisième a été perdu, et que cette perte est due à un cas de force majeure dont la Compagnie ne peut être responsable;

» Attendu, en effet, que, le 3 juin au soir, la gare de Tours a été subitement envahie par les eaux de la Loire et du Cher débordés à une hauteur considérable; que la Compagnie a fait tout ce qui était humainement en son pouvoir pour atténuer les conséquences de cette terrible catastrophe; que notamment elle a dirigé avec activité sur la ligne de Bordeaux trois trains emportant une grande quantité de marchandises; qu'on ne saurait valablement lui reprocher d'avoir tardivement pris cette mesure lorsqu'elle avait mis à la disposition de l'autorité administrative, pour préserver la ville de Tours, une notable partie de son personnel et de son matériel;

» Par ces motifs,

» Déclare Moisant mal fondé dans sa demande, et le condamne aux dépens. »

(Plaidants, Me Colin de Saint-Menge pour Moisant, Me Dufaure pour la Compagnie du chemin d'Orléans.)

COUR IMPÉRIALE DE PARIS (1re ch.)

Présidence de M. Poinsot.

Audiences des 30 juin et 7 juillet.

CHEMIN DE FER DE DIEPPE ET DE FÉCAMP. — RÉCLAMATION DES ANCIENS ACTIONNAIRES.

Nous avons déjà fait connaître les nombreuses contestations qui se sont engagées entre la Compagnie du chemin de fer de Dieppe et Fécamp, à l'occasion des retards apportés dans l'exécution de la ligne de Fécamp. Dans le premier débat, qui remonte à 1847, figuraient des actionnaires qui demandaient la résolution de l'acte de Société et la restitution de leurs versements, ou la restitution de leurs actions vendues à la Bourse, à défaut par eux de versements des appels de fonds. La Compagnie répondait que ces actionnaires, ayant laissé vendre leurs actions, étaient déchus de leur qualité d'actionnaires, et par conséquent non-recevables dans leur demande; que, dans tous les cas, une délibération régulière de l'assemblée générale ayant décidé que le chemin de Fécamp ne serait pas exécuté, cette délibération liait tous les actionnaires. Ce système de la Compagnie fut adopté par un arrêt de la Cour de Paris du 26 avril 1850; mais cet arrêt fut cassé par le motif qu'il n'avait pas pu dépendre de la majorité de changer le but social, et, quant à la recevabilité de la demande, par ce motif que la vente des actions, faute de versements, n'avait été faite qu'après protestation des actionnaires contre l'inexécution de la ligne de Fécamp.

La Cour d'Orléans, devant laquelle les parties avaient été renvoyées, appliquant les principes posés par la Cour de cassation, déclara l'acte de société résolu, si mieux n'aimaient les administrateurs de la Compagnie mettre à fin, dans un délai de deux ans et demi, la ligne de Fécamp.

La Compagnie déclara opter pour la construction du chemin, qui fut achevé dans le délai imparti par la Cour d'Orléans, et qui est aujourd'hui en exploitation.

D'autres procès du même genre furent portés devant la justice, et, dans toutes ces affaires, il n'est pas intervenu moins de quinze sentences arbitrales, huit arrêts de Cours impériales et quatre arrêts de Cour de cassation.

L'affaire portée aujourd'hui devant la Cour se présentait dans des conditions différentes de celles précédemment jugées. Jusqu'ici les demandes avaient été formées par des actionnaires qui avaient saisi la justice ou protesté à raison du fait d'inexécution de la ligne de Fécamp, antérieurement à la vente forcée de leurs actions.

Les actionnaires en cause n'ayant fait aucune protestation, la Compagnie leur opposait la déchéance et soutenait qu'ils ne pouvaient, ni en fait, ni en droit, invoquer le bénéfice des décisions précédemment rendues. Une autre question se présentait, celle de savoir si, au cas où la Compagnie serait tenue de restituer aux actionnaires indûment expropriés les actions dont ils étaient porteurs à la charge de compléter leurs versements, ils devaient les intérêts de ces versements depuis le jour de l'appel de fonds.

Enfin, la demande des actionnaires était aussi fondée sur ce que, à la date du 12 mars 1855, la Compagnie de Dieppe avait fait cession de son actif et de son passif à la Compagnie de Rouen, moyennant le remboursement en obligations du capital social, cession qui avait ensuite passé dans la fusion connue sous le nom de Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Deux sentences arbitrales avaient jugé :

1° Que les actionnaires expropriés avaient conservé, même sans protestation ni réserves de leur part, le droit de relever contre la Compagnie le grief résultoire résultant de ce qu'il n'y avait pas eu simultanéité dans les travaux des deux lignes de Dieppe et de Fécamp;

2° Qu'ayant eu un motif légitime, par suite de cette inexécution, de se refuser aux appels de fonds, ils ne pouvaient pas être tenus au paiement des intérêts moratoires;

3° Qu'il y avait lieu de donner acte aux demandeurs de leurs réserves à l'effet de se pourvoir contre la cession faite par la Compagnie de Dieppe à la Compagnie de Rouen, et par celle-ci à la Compagnie de l'Ouest.

La Compagnie de l'Ouest mise, ainsi que nous l'avons dit, aux droits de la Compagnie de Dieppe et de Fécamp, a interjeté appel de ces sentences.

La Cour, après avoir entendu Me Paillard de Villeneuve pour la Compagnie de l'Ouest et Mes Senard et Durard, pour les actionnaires,

En ce qui touche le traité de cession faite par la Compagnie de Dieppe, attendu que le traité a été consenti régulièrement et dans les termes des statuts sociaux, infirmant sur ce chef, a débouté les actionnaires de leur demande; sur les autres chefs, a confirmé les sentences dont elle a adopté les motifs.

COUR DE CASSATION (ch. des requêtes).

Présidence de M. Nicias-Gaillard.

Suite du Bulletin du 16 juillet.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER. — ASSIGNATION.

Un commandement tendant à saisie-exécution ne peut pas être signifié à une compagnie de chemin de fer en la personne d'un chef de gare; c'est au siége de la compagnie et en la personne de son directeur que la signification doit lui être faite, aux termes de l'article 69, § 6, du Code procédure. (Arrêt conforme de cassation du 26 mai dernier.)

Admission, en ce sens, de deux pourvois de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon contre deux jugements en dernier ressort rendus par le Tribunal civil de Dijon le 19 janvier 1857, l'un au profit de la demoiselle Braillard et l'autre du sieur Benuvois, et par lesquels il avait été décidé que les commandements faits à la requête de ces derniers avaient été régulièrement signifiés en la personne du chef de gare de Dijon comme représentant la Compagnie.

M. Pécourt, rapporteur; M. Raynal, avocat général, conclusions conformes; plaidant, Me Beauvoir-Devaux.

DOCKS NAPOLÉON.

Des dissentiments assez graves se sont élevés entre les membres de la commission de surveillance de la société des Docks Napoléon et les administrateurs provisoires de cette société; il s'agit du droit disputé entre eux de convoquer l'assemblée générale, dans la vue de délibérer tout à la fois sur l'étendue des pouvoirs appartenant aux commissaires, et sur l'exécution d'un traité, du 28 avril 1856, passé avec MM. Lelion fils et Poniatowski, concessionnaires des Docks de Saint-Ouen et du chemin de fer, traité tendant à une fusion des deux entreprises. Ce traité a été approuvé le 2 juin 1856 par l'assemblée générale, et par un décret du 11 juillet 1856, la société anonyme des Docks de Saint-Ouen a été autorisée. Mais elle n'est pas encore organisée, et les commissaires estiment qu'il y a utilité pour les actionnaires de rompre le traité. L'urgence à cet égard résulte, suivant eux, de la situation improductive de 6 à 7 millions de terrains et d'entrepôts achetés et appartenant aux Docks Napoléon, afin de satisfaire à l'intérêt de 17 millions versés par les actionnaires, lesquels perdent, en l'état, 3,000 fr. de revenus par jour.

Commissaires et administrateurs provisoires se sont donc trouvés d'accord pour la convention d'une assemblée générale; et une ordonnance de référé, du 14 février 1857, avait ordonné qu'elle serait opérée à la requête des uns et des autres, c'est-à-dire dix jours avant le 2 mars, par les administrateurs, sinon, et à partir de ce dixième jour, par les commissaires. Mais, par une ordonnance du 20 février, ce délai, sur la demande des administrateurs, avait été reporté au 10 mars.

Les commissaires, nommés au nombre de cinq, et investis des droits et attributions conférés par la loi du 17 juillet 1856 aux conseils de surveillance, avaient, dès le 27 janvier 1857, demandé aux administrateurs de rendre compte de l'état des choses relatif à l'exécution du traité du 28 avril 1856; ils avaient essuyé un refus de la part des administrateurs, qui prétendent restreindre à l'examen de la comptabilité les fonctions des commissaires.

Sur deux appels des ordonnances de référé soutenus pour les administrateurs par Me Celliez, et pour les commissaires par Me Senard, M. Portier, substitut du procureur général impérial, a exposé que l'accord des parties, pour ajourner les convocations, résultait de lettres échangées et contenant réserve du droit prétendu par chacun de procéder à la convocation.

Ce magistrat a ajouté que la compétence du juge de référé, contestée par les administrateurs, était fondée tout à la fois sur l'urgence et sur la législation de la matière (décret du 30 mars 1808, Cod. proc., 807; arrêts de la cour de Nancy, 6 juillet 1850, et Douai, 20 janvier 1852). Il concluait à la confirmation, avec déclaration qu'à défaut par les administrateurs de faire la convocation dix jours avant le jour de la réunion, cette convocation serait faite par les commissaires.

Mais la Cour (1re chambre), présidée par M. le premier président Delangle, a considéré que les parties avaient renoncé à l'exécution des ordonnances qui avaient perdu leur effet légal, et qu'en supposant que les commissaires aient qualité pour agir directement, ils doivent de nouveau procéder en premier ressort. En conséquence, la Cour a mis les parties hors la cause.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE.

Présidence de M. George.

Audience du 15 juin.

LA COMPAGNIE DES DOCKS-NAPOLÉON. — DEMANDE EN NULLITÉ. — DÉFAUT PROFIT JOINT.

L'art. 153 du Code de procédure civile, relatif au défaut profit joint, lorsqu'une ou plusieurs des parties assignées ne comparaissent pas, est applicables aux instances suivies devant les tribunaux de commerce.

Les administrateurs d'une société en commandite qui ont reçu de l'assemblée générale des actionnaires les pouvoirs les plus étendus représentant tous les intérêts, de telle sorte que, lorsqu'un actionnaire assigne devant le tribunal de commerce les fondateurs-gérants de la Société et les administrateurs, il suffit que ces derniers se présentent pour que tous les intérêts soient représentés, et que, si les fondateurs-gérants font défaut, il n'y a pas lieu de prononcer le défaut profit joint, puisque la présence de ces derniers est inutile au débat.

M. Vailland, actionnaire de la Compagnie des

Digitized by Google

Docks-Napoléon, a assigné devant le tribunal de commerce MM. Cusin, Legendre, Duchesne de Vère et Orsi, anciens fondateurs et ex-gérants de la Société, et MM. Torchet, Labot et Picard, administrateurs nommés par l'assemblée générale des actionnaires, en nullité de la Société fondée, sur ce double motif que l'assemblée devait être constituée sous la forme anonyme et n'avait pas reçu l'autorisation du gouvernement nécessaire à cet effet, et que le capital exigé par les statuts pour la constitution de la Société n'avait pas été effectivement souscrit, et que la constitution était frauduleuse et mensongère.

MM. les administrateurs se sont seuls présentés sur cette assignation. MM. Cusin, Legendre, Duchesne de Vère et Orsi ont fait défaut, et Me Hèvre, agréé de M. Vailland, a requis contre eux défaut profit joint, pour être ultérieurement statué avec les parties comparantes.

Me Petitjean, agréé des administrateurs, a soutenu d'abord que l'art. 153 du Code de procédure civile n'était pas applicable aux causes commerciales, et en second lieu que les administrateurs ayant reçu de l'assemblée générale les pouvoirs les plus étendus, représentaient tous les intérêts, et que la présence des anciens gérants devenait inutile aux débats.

Le tribunal, après avoir entendu dans leurs plaidoiries Me Hèvre, agréé de M. Vailland, et Me Petitjean, agréé des administrateurs des Docks, a rendu le jugement suivant :

« Attendu que l'art. 153 du Code de procédure est applicable aux causes commerciales, comme à celles qui sont soumises au tribunal civil ;

» Qu'il n'y a donc pas lieu de s'arrêter à cette exception ;

» Mais attendu que, d'après des décisions nombreuses prises en assemblée générale, Torchet, Labot et Picard ont été investis par les actionnaires des Docks-Napoléon des pouvoirs les plus étendus pour les représenter ;

» Que les autres parties en cause ne sont pas assignées en d'autres qualités ; qu'ainsi les administrateurs des Docks qui ne font pas défaut représentent tous les intérêts en cause ;

» Que dès lors il n'y a pas lieu à l'application de l'art. 153 du Code de procédure civile ;

» Au fond, et après que Vailland a déclaré ne vouloir plaider au fond, le tribunal a donné contre lui défaut congé, l'a déclaré non recevable en sa demande et l'a condamné aux dépens. »

Les débats correctionnels dans l'affaire des Docks Napoléon ont fait connaître un incident grave concernant le traité passé en février 1856 entre MM. Cusin, Legendre et Duchesne de Vère, et MM. Fox, Henderson et Cie, pour la construction par ces derniers des Docks Napoléon, moyennant 24 millions, payables cinq sixièmes en espèces et un sixième en actions de la Compagnie.

Une instance civile portée devant le Tribunal de première instance de Paris par les administrateurs provisoires des Docks contre MM. Fox et Henderson était fondée sur l'engagement secret pris par ceux-ci de remettre à MM. Cusin, Legendre et Duchesne de Vère une somme de 1,800,000 francs à titre de commission, avec cette addition à la convention que la souscription ostensible de Fox et Henderson pour 4 millions d'actions dans la compagnie des Docks ne pourrait jamais les obliger à aucun versement et n'avait lieu que pour faciliter l'homologation des statuts par l'autorité compétente.

Cette instance a été terminée par un jugement du 26 janvier 1857, qui a prononcé l'annulation de ce traité et autres conventions accessoires destinées à en consacrer l'exécution ; ce jugement a condamné en conséquence Fox et Henderson à restituer aux administrateurs actuels 32,000 actions des Docks indument reçues, sinon à payer 4 millions, pour tenir lieu de la restitution.

MM. Fox et Henderson ont interjeté appel. Sur les plaidoiries de Me Desboudets pour MM. Fox et Henderson, et Cellier pour les administrateurs, la Cour, sur les conclusions de M. de Gaujal, avocat général, a confirmé le jugement.

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi, 2 juillet :

La fonte pour affinage reste calme aux prix de 160 à 162 50 ; depuis huit jours il ne s'est rien traité qui mérite d'être signalé.

Les fers conservent une stabilité de prix qui leur vaut très-probablement la continuation d'ordres qu'on remarque malgré la saison avancée. On paraît se trouver beaucoup mieux d'une tenue de prix constante qui dure déjà depuis le mois de janvier et qu'on soutiendra le plus longtemps possible.

Les cours de nos fers se trouvent donc fixés, pour le mois actuel comme suit :

Fers laminés de fonte au bois, 1re classe, suivant les forges, franco à Saint-Dizier, ou rendus dans les gares de l'Est, 330 340.
Machine ou ronds de tréfilerie, n° 21 id., 390 400.
Fers battus demi-reche à la houille, en gare la plus rapprochée de l'usine, 370.
Barres de courbes, 380.
Essieux de 3 à 10 kil., 450.
Id. de 10 à 15 kil., 420.
Id. de 15 à 99 kil., 390.
Id. de 100 à 150 kil., 420.
Carrés de 90 à 108 kil., 420.
Fers de petite forge, 390.

Nous répéterons que jusqu'à ce jour les demandes ne se sont pas sensiblement ralenties ; l'activité est sans cesse alimentée par les ordres de chaque jour dont on veut au plus vite la livraison.

A cette époque de l'année, une huitaine est ordinairement consacrée aux inventaires. En même temps ont lieu les fêtes patronales de Saint-Eloi. Le chômage ne dure cette année que le temps nécessaire aux travaux de réparation et aux relevés d'inventaire.

PARIS.

(Correspondance particulière.)

Les ronds de tréfilerie sont bien soutenus, mais n'ont plus une vente bien animée.

Le fil de fer puddlé, 43 à 44 fr. le n° 20 et 2 fr. par numéro ; fil au bois ordinaire, 90 fr. ; fil de Comté, 96 fr. 50.

La pointe est bien ferme au tarif de 52 fr. le n° 20, 54 le 19, 57 le 18, etc. ; il n'est plus fait aucune bonification.

En fonte pour deuxième fusion, la Gartsherrie n° 1 se paie 187 fr. 50 à 190 fr., suivant l'importance des lots.

MÉTAUX.

Cuivre. — La nouvelle baisse attendue sur le cuivre n'a pas eu lieu ; toutes les transactions sont arrêtées en ce moment parce que tout le monde la croit inévitable. On cote à Paris le cuivre de Russie de 310 à 325 fr. suivant qualité, Chili, 280.

Etain. — Le cours d'Amsterdam est de 82 fl. sans espoir d'amélioration. Cote de Paris : Banca, 370 ; anglais, 345 ; Détroits, 335.

Plomb. — Soutenu à fr. 65 à Paris pour le métal brut et 78 fr. en laminé.

Zinc. — Les affaires en zinc n'ont qu'un courant médiocre, cependant les prix ont toujours de la fermeté à Paris : zinc brut, 77 fr. ; laminé, 95 les 100 kilogrammes.

On nous mande de Rouen les prix des fontes anglaises sur cette place :

Beaufort n° 1, fonte de Galles, 21.
Gartsherrie n° 1, 18.
Glengarnock n° 1, 17 50.
Eglinton n° 1, 17 50.
Kinniel n° 1, 17 50.
Clarence n° 3, 16 75.
Yorkshire n° 3, 16 50.
(Marchandise disponible.)

Gartsherrie n° 1, 18.
Cleveland n° 3, 17 40.
(En route.)

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Londres, 28 juin :

Notre marché est à peu près sans changement. Les fers sont faiblement demandés : aux lieux de production les barres de Galles se paieraient de 175 à 180 fr. la tonne suivant la qualité ; les barres du Staffordshire 225 à 230 ; rails du pays de Galles, 175 ; fers d'Ecosse, 218 fr. 75.

Les fontes d'Ecosse avaient baissé au commencement de la semaine, leur prix s'est relevé à 95 fr. pour les numéros mélangés au comptant, à bord, à Glascow. Les warrants n'ont donc pas éprouvé de changement d'une manière sensible ; les fontes aux mains des maîtres de forges n'ont pas varié. Les frets se cotent un peu plus haut.

Aux réunions des maîtres de forges de Staffordshire, les transactions n'ont atteint qu'un chiffre d'affaires fort limité, les prix n'en ont pas moins été maintenus.

— L'exportation des charbons des divers ports de l'Angleterre s'est élevée, en mai dernier, à 607,207 tonnes au lieu de 460,857 en 1856 ; elle s'est répartie ainsi entre les divers ports :

Ports du Nord, 382,854 tonnes en 1857, contre 286,176 en 1856 ; ports du Yorkshire, 15,450 contre 15,952 ; Liverpool, 31,978 contre 31,078 ; ports de la Saverne, 165,902 contre 103,506 ; ports d'Ecosse, 20,023 contre 23,289.

Les débouchés les plus importants pour les charbons anglais sont la France, la Turquie, l'Allemagne, la Prusse et les Indes.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Minerais. — L'oligiste se vend fr. 14 1re qualité.

Charbons. — Le charbon pour coke se vend toujours fr. 14 la tonne.

Charleroi, 22 juin :

Métallurgie. — On trouve à acheter de la fonte affinage à fr. 9 50, mais ce prix n'est pas général et quelques établissements ne lâchent pas encore à moins de fr. 10.

Charbons. — En Belgique, les charbons anglais pénètrent à Gand, à Anvers et à Bruges, et il nous faut compter avec eux sur ces marchés. Il y avait récemment 18 navires anglais en déchargement à Gand.

Fret :

Paris, fr. 10.
Elbeuf, 11.
Rouen, 11 25.
Amiens, 9.
Reims, 9.
Creil, 7 25.
Saint-Quentin, 6 50.
Landrecies, 11f

(La charrée de 3,500 kil.)

Charleroi, 28 juin :

Les affaires en fonte affinage sont nulles pour les raisons qu'on connaît. Seuls les laminoirs soutiennent encore l'activité de cette branche de notre travail national.

Les transactions en charbons ont été assez actives depuis quelques jours. Cette reprise est due au voisinage de la fermeture de la navigation.

Digitized by Google

Les bateaux sont toujours rares. La navigation continue à être longue et pénible à cause du manque d'eau ; il en résulte qu'il n'arrive que très-peu de bateaux à Charleroi, la majeure partie étant frétés à leur passage aux rivages du Centre.

Liége, 27 juin.

La fonte affinage se raisonne à fr. 10 à 10-50 pour la fonte blanche, et fr. 11 50 pour la fonte grise. Les fontes de moulage s'écoulent à fr. 12, 13, 14, 15 et 16 pour les nos 5, 4, 3, 2 et 1, en bonne demande pour fonderies. Les nos 4 et 5 sont également bien demandés pour la fabrication des fers à grains fins, qualité supérieure.

Fers marchands, sans variation, fr. 22, 24 et 26 pour les nos 1, 2 et 3 en première classe.

Tôles n° 2, fr. 34 ; n° 3, fr. 36. Qualité extra dite fer à canon, fr. 40 les 100 kil. La demande de ces produits est toujours très-active, principalement pour l'exportation.

BOIS.

A Paris tout se place, bon ou mauvais, avec la différence de prix correspondante. L'entrevous obtient depuis 140 jusqu'à 160 fr. L'échantillon commence à 180 fr. et dépasserait 200 pour des lots de choix ; mais ceux-ci sont rares, et le deviendront plus encore, quelques maisons les faisant rechercher partout en province, et les accaparant à tous prix.

C'est à Paris seulement que se font les affaires. Les entrepreneurs paient 72, 75 et 80 fr. les bois rendus dans leurs chantiers, selon qualités. Les gros bois se maintiennent à 80 fr. au dehors, dans leurs chantiers Quelques trains sont vendus dans l'eau, en bois moyens, 65 à 70 fr., et en gros bois, 75 à 80 fr., selon provenances.

25 juin :

Les prix se soutiennent comme précédemment : entrevous ordinaire, 125 à 130 fr., bon bois, 135 ; échantillon ordinaire, 175 à 180 ; en belle qualité, 185. Pas d'affaires depuis une huitaine ; il ne s'est pas présenté d'acheteurs.

Quelques ventes de bois appartenant à des particuliers ont été tentées, quelques-unes sans succès ; d'autres ont marqué, à peu de chose près, les prix de l'an dernier.

On commence à faire les inventaires dans les coupes de l'ordinaire de cette année.

2 juillet :

La vente n'est plus active, mais il ne se passe pas de semaine qu'on ne mentionne une affaire ou deux qui fixent sur la tenue des prix.

Ainsi, depuis huit jours, nous avons eu ventes d'échantillon de bonne qualité à 185, d'entrevous bon ordinaire à 135, d'entrevous médiocre à 125.

Un lot d'entrevous de premier choix a été payé, dit-on, 137 fr. 12 et 11.

On a vendu un petit lot de charpente, bois moyens, dans les environs de 5-25 à 5-50.

Le tableau ci-dessous établit la comparaison de l'entrée, à Paris, des fers, fontes, bois et combustibles, pendant le premier trimestre de cette année et de l'année précédente :

	1857	1856
Fers,	2,201,733	2,965,491
Fontes,	1,561,818	1,646,554
Charpente et sciage bois dur (stère)	22,500	20,327
Id. bois blanc, id.	23,608	30,885
Bois à brûler dur, id.	63,122	54,874
Id. blanc, id.	44,196	38,054
Cotrets de bois dur, id.	12,326	9,969
Charbon de bois (hect.)	688,716	670,551
Charbon de terre (kil.)	106,040,622	100,581,017

Par circulaire du 14 juin un détenteur cote les fers de Suède, au Havre, en plats et carrés de dimensions ordinaires, 40 fr. 50 par partie de 500 kil. au moins. Le prix des fers de Sibérie P S I est de 48 fr. pour 2,000 kil. et plus, 48 50 pour 1,000 et 48 75 pour quantités moindres. Les feuillards du Staffordshire sont offerts par continuation à 41 fr. 50 pour un marché de 2,000 kil. au moins, en dimensions de 23 à 68 sur 1 à 4 millimètres.

Les relations commerciales de la Grande-Bretagne suivent une progression ascendante des plus remarquables ; nous pouvons juger des résultats que présente l'année 1857 par le tableau du commerce pendant le premier trimestre, publié par le *Board of trade* ; nous rapportons ici les deux articles d'exportation les plus importants :

	1855.	1856.	1857.
Russie (tonnes),	»	»	10,700
Danemark,	53,400	67,500	63,400
Prusse,	9,800	36,100	41,900
Villes anséatiques,	19,800	79,000	90,360
France,	168,500	262,700	305,300
Espagne et Canaries,	47,000	74,000	90,300
Turquie,	118,300	111,500	40,800
Etats-Unis,	19,000	18,200	19,900
Malte,	56,900	60,500	33,800
Antilles anglaises,	18,600	28,700	28,500
Autres pays,	259,700	343,300	528,700
	772,700	1,072,300	1,254,100

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

O. Saupique.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

EMPRUNT DE 200 MILLIONS.

Obligations avec lots.

18e TIRAGE. — 2me TRIMESTRE DE 1857

Le lundi 22 juin 1857, il a été procédé publiquement, au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, n° 19, au deuxième tirage trimestriel, pour 1857, de l'emprunt de 200 millions.

Un tirage préalable, applicable seulement à la catégorie des coupures de 100 fr. 3 0/0 qui ont droit aux lots entiers, a désigné la 1re coupure comme ayant ce droit à l'intégralité du lot. Cette désignation ne concerne nullement les obligations de 100 fr. ayant droit au dixième du lot.

Il a été ensuite extrait de la roue trois numéros, qui ont droit aux lots suivants :

Ordre de sortie.	Numéros sortis.	Montant des lots.
1.....	130,640	100,000 fr.
2.....	85,520	50,000
3	122,109	20,000

Les porteurs des titres dont les numéros sont sortis au tirage du 23 mars 1857 sont invités à se faire connaître à l'administration du Crédit foncier de France avant le 1er août prochain, époque à partir de laquelle le remboursement des obligations et le paiement des lots seront effectués contre la remise des titres.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS.

CAHIER DES CHARGES

De la concession de chemins de fer à la Compagnie de Paris à Orléans.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION DU CHEMIN.

Art. 1er. La concession du chemin de fer de Paris à Orléans comprend les lignes ci-après :

1° De Paris à Orléans ;

2° D'Orléans à Tours et Bordeaux, avec embranchement sur la Rochelle et Rochefort, par Niort ;

3° De Tours à Nantes, avec prolongement sur Saint-Nazaire ;

4° D'Orléans à Vierzon ;

5° De Vierzon au Bec-d'Allier ;

6° De Vierzon à Limoges, par Châteauroux ;

7° De Tours au Mans ;

8° De Nantes à Châteaulin, avec embranchement sur Napoléonville ;

9° De Montluçon à Moulins ;

10° De Limoges à Agen ;

11° De Coutras à Périgueux ;

12° De Montauban à la rivière du Lot, avec embranchement sur Marcillac et Rodez ;

13° D'Arvant (près Lempdes) à la rivière du Lot ;

14° De Périgueux à la ligne de Clermont-Ferrand à Montauban, près Lacapelle ;

15° De Paris à Sceaux et Orsay ;

16° De Paris à Tours, par ou près Châteaudun et Vendôme ;

17° De Nantes à Napoléon-Vendée ;

18° De Bourges à Montluçon ;

19° De Toulouse à la ligne du Lot à Montauban.

Les tracés des lignes et sections à exécuter sont définis ainsi qu'il suit :

Le chemin de fer de Nantes à Châteaulin se détachera de la ligne de Nantes à Saint-Nazaire à ou près de Savenay, et se dirigera sur Châteaulin en passant par ou près Redon, Lorient et Quimper.

L'embranchement sur Napoléonville se détachera du chemin défini au paragraphe qui précède, en un point qui sera déterminé par l'administration supérieure.

En ce qui concerne le chemin de fer Grand-Central, la ligne de Limoges à Agen partira de la gare de Limoges, se dirigera sur Périgueux en passant par ou près Thiviers, remontera la vallée du Manoir, franchira le faîte qui sépare cette vallée de celle de la Vezère, traversera la Dordogne près du Bugue et le Lot près du port de Penne ; il gagnera, près de la Roque, le faîte séparatif du Lot et de la Garonne, et aboutira à Agen, où il se raccordera avec la ligne de Bordeaux à Cette, en un point qui sera déterminé par l'administration supérieure.

L'embranchement du Lot à Rodez franchira, au-dessus de Marcillac, le faîte qui sépare la vallée du Lot de celle de l'Aveyron et viendra aboutir au-dessous de la ville de Rodez.

La section d'Arvant à la rivière du Lot se dirigera sur Masstac, passera à ou près Aurillac, franchira le faîte qui sépare le bassin de la Cère de celui du Lot, passera à ou près Figeac, et aboutira au Lot, où elle se raccordera à la section en cours d'exécution du Lot à Montauban

La section de Périgueux à la ligne de Clermont-Ferrand à Montauban passera par ou près Terrasson, par ou près Brives, se dirigera sur Turenne, et rejoindra la section définie au paragraphe précédent à ou près Lacapelle-Marival.

La ligne de Paris à Tours se détachera de celle de Paris à Orsay en un point qui sera déterminé par l'administration supérieure, passera par ou près Châteaudun, par ou près Vendôme, par ou près Château-Renault, et se raccordera, soit à la ligne d'Orléans à Tours, soit à celle de Tours au Mans, avant la traversée de la Loire.

Digitized by Google

La ligne de Nantes à Napoléon-Vendée se détachera de la ligne de Paris à Nantes en amont de la gare de Nantes, et aboutira à Napoléon-Vendée, en un point qui sera déterminé par l'administration.

La ligne de Bourges à Montluçon se détachera de la ligne de Vierzon au Bec-d'Allier en amont de Bourges, passera par ou près Saint-Amand et se reliera près de Montluçon à la ligne de Montluçon à Moulins, en un point qui sera déterminé par l'administration.

La ligne de Toulouse à la ligne du Lot à Montauban se détachera du chemin de Bordeaux à Cette à ou près Toulouse, desservira Alby, soit directement, soit par un embranchement, et se rattachera à la ligne du Lot à Montauban en un point qui sera déterminé par l'administration.

Art. 2. Les délais pour l'achèvement des lignes et sections en cours d'exécution ou à construire sont fixés ainsi qu'il suit :

En ce qui concerne la ligne de Nantes à Châteaulin, avec embranchement sur Napoléonville :

Pour la section de Savenay à Lorient, au 20 juin 1860;

Pour la section de Lorient à Quimper, au 20 juin 1863;

Pour la section de Quimper à Châteaulin et pour l'embranchement sur Napoléonville, au 20 juin 1864;

Pour la ligne de Tours au Mans, au 17 août 1859;

Pour la ligne de Nantes à Saint-Nazaire, au 8 mars 1860;

Pour la ligne de Montluçon à Moulins, au 17 octobre 1859;

Pour la section de Coutras à Périgueux, au 1er août 1857;

Pour la section de la rivière du Lot à Montauban, au 1er octobre 1858;

Pour la ligne de Limoges à Agen, pour la section de Périgueux à la rivière du Lot et pour l'embranchement de Rodez, au 1er juillet 1860;

Pour la section d'Arvant à Lacapelle, au 2 mai 1866;

Pour les lignes de Paris à Tours, de Nantes à Napoléon-Vendée, de Bourges à Montluçon et de Toulouse à la ligne du Lot à Montauban, à huit années, à partir du décret auquel le présent cahier des charges est annexé.

Les lignes et sections ci-dessus dénommées devront être livrées à l'exploitation sur toute leur étendue à l'expiration du délai respectivement fixé pour leur achèvement.

Art. 3. Aucun travail ne pourra être entrepris pour l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances, qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du ministre, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit : l'une de ces expéditions sera remise à la Compagnie avec le visa du ministre, l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

Avant comme pendant l'exécution, la Compagnie aura la faculté de proposer, aux projets approuvés, les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration supérieure.

Art. 4. La Compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'État.

Art. 5. Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant, pour chaque ligne ou pour chaque section de ligne :

1° Un plan général à l'échelle de 1/10,000;

2° Un profil en long à l'échelle de 1/5,000 pour les longueurs, et de 1/1,000 pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer pris pour plan de comparaison; au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

a. — Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine;

b. — La longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe;

c. — La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes, déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long : le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Art. 6. Sauf les exceptions mentionnées au paragraphe suivant, les terrains seront acquis, et les ouvrages d'art seront exécutés immédiatement pour deux voies; les terrassements pourront être exécutés et les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Sur la ligne de Limoges à Agen, sur les sections d'Arvant à la rivière du Lot et de Périgueux à la ligne de Clermont-Ferrand à Montauban, ainsi que sur l'embranchement de Rodez, les terrains pourront n'être acquis, les terrassements et les ouvrages d'art ne seront exécutés que pour une seule voie.

Il en sera de même pour la ligne de Bourges à Montluçon et pour celle de Toulouse à la ligne du Lot à Montauban.

La Compagnie sera tenue d'ailleurs d'établir la deuxième voie soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui lui seront désignées lorsque l'insuffisance d'une seule voie, par suite du développement de la circulation, aura été constatée par l'administration.

Les terrains acquis par la Compagnie pour l'établissement de la seconde voie ne pourront recevoir une autre destination.

Art. 7. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre quarante-quatre centimètres (1m,44) à un mètre quarante-cinq centimètres (1m,45). Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de deux mètres (2m,00).

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté, entre le bord extérieur de rail et l'arête supérieure du ballast, sera de un mètre (1m00) au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de cinquante centimètres (0m,50) de largeur.

La Compagnie établira le long du chemin de fer les fossés et rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la Compagnie.

Art. 8. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 350 mètres. Une partie droite de 100 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 10 millimètres par mètre; il sera de 13 millimètres sur la section de Limoges à Périgueux, de 16 millimètres sur les sections d'Arvant à la rivière du Lot et de Brives à Lacapelle, ainsi que sur l'embranchement de Rodez. Ce maximum pourra cependant être élevé exceptionnellement avec l'approbation spéciale de l'administration.

Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La Compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, et à celles de l'article précédent, les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration supérieure.

Art. 9. Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la Compagnie entendue.

Sur les lignes et sections du Grand-Central qu'elle est autorisée à construire à une voie, la Compagnie devra établir des gares d'évitement dont les voies auront un développement égal au quart de la longueur totale desdites lignes et sections.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la Compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la Compagnie, après une enquête spéciale.

La Compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet desdites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de 1/500, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure ainsi que la disposition de leurs abords;

2° D'une élévation de bâtiments à l'échelle de un centimètre par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Art. 10. A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes impériales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 11. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route impériale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8m,00) pour la route impériale, à sept mètres (7m,00) pour la route départementale, à cinq mètres (5m,00) pour le chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4m,00) pour le simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de cinq mètres (5m,00) au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutre sera de quatre mètres trente centimètres (4m,30) au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de huit mètres; la hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à quatre-vingts centimètres.

Sur les chemins pour lesquels la Compagnie sera autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, la largeur des viaducs entre les parapets sera de quatre mètres cinquante centimètres au moins.

Art. 12. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route impériale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la voûte ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres pour la route impériale, à sept mètres pour la route départementale, à cinq mètres pour le chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres pour le chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de huit mètres, et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres au moins.

Sur les lignes et sections pour lesquelles la Compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour un

Digitized by Google

voie, l'ouverture entre les culées sera de quatre mètres cinquante centimètre au moins.

Art. 13. Dans le cas où des routes impériales ou départementales, ou des chemins vicinaux, rurales ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle moindre de 45°.

Chaque passage à niveau sera muni de barrières ; il y sera, en outre, établi une maison de garde, toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

La Compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration les projets types de ces barrières.

Art. 14. Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder trois centimètres par mètre pour les routes impériales et départementales, et cinq centimètres pour les chemins vicinaux.

L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

Art. 15. La Compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques, auront au moins huit mètres (8m,00) de largeur entre les parapets, sur les chemins à deux voies, et quatre mètres cinquante centimètres (4m,50) sur les chemins à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à quatre-vingts centimètres (0m,80).

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration suivant les circonstances locales.

Art. 16. Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins huit mètres (8m,00) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et quatre mètres cinquante centimètres (4m,50) au moins pour les chemins de fer à une seule voie. Ils auront six mètres (6m,00) de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingt-centimètres (4m,80). L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'un margelle en maçonnerie de deux mètres (2m,00) de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Pour les chemins à une seule voie, la largeur des souterrains entre les pieds-droits sera de quatre mètres cinquante centimètres au moins.

Art. 16 bis. Les articles 7, 8, 11, 12, 13, 14, 15 et 16 ci-dessus, relatifs aux conditions d'établissement du chemin de fer, ne s'appliquent pas aux voies, travaux et ouvrages d'art des lignes qui sont actuellement en exploitation ou en construction, et pour lesquels les dispositions des projets approuvés sont maintenues.

Les parties de seconde voie et autres ouvrages qu'il pourrait être nécessaire d'établir ultérieurement sur ces lignes seront exécutées conformément aux dispositions des projets précédemment approuvés pour les mêmes lignes.

Art. 17. A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la Compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes impériales et départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires par les soins et aux frais de la Compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption, ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 18. La Compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité, elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers, seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Art. 19. Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera au moins de 35 kilogrammes par mètre courant sur les voies de circulation, si ces rails sont posés sur traverses, et de 30 kilogrammes dans le cas où ils seraient posés sur longrines.

Le poids des rails pourra être réduit au-dessous des chiffres ci-dessus pour certains embranchements et pour les parties de seconde voie à poser sur les sections des lignes actuelles où le poids des rails est inférieur à 35 kilogrammes.

Art. 20. Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies, ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

Art. 21. Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront acquittés et payés par la compagnie concessionnaire.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la Compagnie.

Art. 22. L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition de terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc.; et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

Art. 23. Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la Compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 24. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et, réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la Compagnie.

Art. 25. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières, ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la Compagnie.

Art. 26. Pour l'exécution des travaux, la Compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

Art. 27. La Compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 28. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la Compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit ; après cette autorisation, la Compagnie pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes ci-après déterminées.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 29. Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la Compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés; ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous lesdits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif et de l'atlas, sera déposée, aux frais de la Compagnie, et déposée dans les archives du ministère.

Les terrains acquis par la Compagnie, postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan cadastral ; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 30. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires sont entièrement à la charge de la Compagnie.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de la Compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 40.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen des rôles que le préfet rendra exécutoires.

Art. 31. La Compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie, et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins.

Art. 32. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles ; elles devront consumer leur fumée, et satisfaire, d'ailleurs, à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins.

Les voitures de première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces.

Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces et auront des banquettes rembourrées.

Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres et munies de banquettes à dossier.

Digitized by Google

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé dans les trains de voyageurs aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes et, en général, toutes les parties du matériel roulant seront de bonne et solide construction.

La Compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures et wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art. 33. Des règlements d'administration publique, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la Compagnie.

La Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non-seulement pour la Compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le ministre déterminera, sur la proposition de la Compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, et des convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet.

Art. 34. Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

En outre de la surveillance ordinaire, l'administration exercera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 35. La durée de la concession, pour les différentes lignes mentionnées à l'article premier du présent cahier des charges, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans (99 ans). Elle commencera à courir le premier janvier mil huit cent cinquante-huit (1er janvier 1858), et finira le trente et un décembre mil neuf cent cinquante-six (31 décembre 1956).

Art. 36. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

La Compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garde, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eaux, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le gouvernement aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les magasins, combustibles et approvisionnements de tout genre, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'État sera tenu, si la Compagnie le requiert de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si l'État le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, l'État ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 37. A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie pendant les sept années qui auront précédé celles où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La Compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 36 ci-dessus.

Art. 38. La Compagnie est dispensée de tout cautionnement, à raison de la concession des lignes nouvelles.

Art. 39. Faute par la Compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2; faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu tant à la consommation et à l'achèvement des travaux, qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la Compagnie au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle Compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la Compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront à l'État.

Art. 40. Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la Compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le ministre. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer et toutes ses dépendances seront mis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

Art. 41. Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseront d'être applicables et la déchéance ne sera pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 42. Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.

1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.

Grande vitesse.

Voyageurs.	PRIX. Péage. fr. c.	Transp. fr. c.	Total. fr. c.
Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).....	0,067	0,033	0,100
Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe).....	0,05	0,025	0,075
Voitures couvertes et fermées à vitres 3e classe).....	0,037	0,018	0,055
Au-dessous de trois ans, les enfants ne paient rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
De trois à sept ans, ils paient demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
Au-dessus de sept ans, ils paient place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs.....	0,010	0,005	0,015
Sans que la perception puisse être inférieure à 0 fr. 30 c.			

Petite vitesse.

Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait	0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs	0,025	0,015	0,04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0,01	0,01	0,02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			

2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.

Marchandises transportées à grande vitesse.

Rubriques. — Poissons frais. — Denrées. — Excédants de bagage et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0,20	0,16	0,36

Marchandises transportées à petite vitesse.

1re *classe*. — Spiritueux, huiles, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, produits chimiques non dénommés, œufs, viande fraîche, ginger, sucre, café, drogues, épiceries, tissus, denrées coloniales, objets manufacturés, armes.....	0,09	0,07	0,16
2e *classe*. — Blés, grains, farines, légumes farineux, riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées, chaux et plâtre, charbon de bois, bois à brûler dit *de corde*, perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, à bâtir, bitumes, cotons, laines, vins, vinaigres, boissons, bières, levûre sèche, coke, fers, cuivres, plomb et autres métaux ouvrés ou non, fontes moulées.	0,08	0,06	0,14

Digitized by Google

3e *classe.* — Houille, marne, cendres, fumiers et engrais, pierres à chaux et à plâtre, pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes, pierres de taille et produits de carrières, minerais de fer et autres, fonte brute, sel, moellons, meulières, cailloux, sable, argiles, briques, ardoises....	0,06	0,04	0,10

TARIF SPÉCIAL A.

Sur la ligne de Moulins à Montluçon et sur les prolongements de cette ligne, soit à l'ouest, soit à l'est :

Sels, houilles, fontes brutes, minerai de fer.

Pour les parcours de 20 kilomètres et au-dessus jusqu'à 80 kilomètres.....	0,045	0,035	0,08
Pour les parcours de 80 kilomètres et au-dessus..	0,03	0,02	0,05

Sans que la taxe pour les parcours de moins de 20 et de 80 kilomètres puisse dépasser respectivement celles de 20 et de 80 kilomètres.

TARIF SPÉCIAL B.

Sur la ligne du Lot à Montauban et sur l'embranchement de Marcillac à Rodez :

Houilles.....	0,045	0,035	0 08
Ce tarif sera réduit, pour les parcours de 100 kilomètres et au-dessus à charge de réciprocité pour les parcours à effectuer sur les chemins de fer du Midi. Les conditions de cette réciprocité seront réglées par l'administration.	0,03	0,02	0,05

Dans ce dernier cas, la taxe pour les parcours inférieurs à 100 kilomètres ne pourra excéder celle du parcours de 100 kilomètres.

3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.

Par pièce et par kilomètre.

Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.....	0,09	0,06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes.....	0,12	0,08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)..	1,80	1,20	3,00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)....	2,25	1,50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes.....	0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes...	1,35	0,90	2,25

Les machines locomotives seront considérées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.

Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.

Voitures à 2 ou 4 roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.....	0,15	0,10	0,25
Voitures à 4 roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc....	0,18	0,14	0,32

Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doubles.

Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc.; les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de 2e classe.

Voitures de déménagement à 2 ou à 4 roues, à vide	0,12	0,08	0,20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, paieront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.....	0,08	0,06	0,14

4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.

Grande vitesse.

Une voiture des pompes funèbres, renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à 4 roues, à deux fonds et à deux banquettes	0,36	0,28	0,64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.....	0,18	0,12	0,30

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le poids de la tonne est de 1,000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes paiera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies: 1° de 0 à 5 kilogrammes; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes; 3° au-dessus de 10 kilogrammes par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 40 centimes.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur les marchés régulateurs de Gray à 20 fr. et au-dessus, le gouvernement pourra exiger de la Compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à 7 centimes par tonne et par kilomètre.

Art. 42. A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera sur la proposition de la Compagnie; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

Art. 44. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à vingt kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Art. 45. Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 46 et 47 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie; mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

Art. 46. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3,000 kilog.

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 3,000 à 5,000 kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de 5,000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration sur la proposition de la Compagnie.

Art. 47. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif, et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5,000 francs;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs;

5° Et en général à tous paquets, colis ou excédants de bagage pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous.

Toutefois les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de 40 kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent en ce qui concerne les paquets et colis ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage, et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la Compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5 ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant 40 kilogrammes ou davantage.

Art. 48. Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la Compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration supérieure, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

Digitized by Google

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le gouvernement et la Compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la Compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 49. La Compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur les registres de la gare de départ, du prix total dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la Compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur.

Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la Compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Art. 50. Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare, dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées:

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à grande vitesse, seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes, et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à petite vitesse, seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois, l'administration supérieure pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la Compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de 125 kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la Compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le ministre, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la Compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration supérieure déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

Art. 51. Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration sur la proposition de la Compagnie.

Art. 52. La Compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage, pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desservaient soit une population agglomérée de moins de cinq mille habitants, soit un centre de population de cinq mille habitants situé à plus de cinq kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

Art. 53. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la Compagnie, conformément à l'art. 14 de la loi du 5 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

L'administration, agissant en vertu de l'article 33 ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 54. Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé illimité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

Art. 55. Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer, seront transportés gratuitement dans les voitures de la Compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 56. Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit:

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la Compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe ou un espace équivalent pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la Compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la Compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Un train spécial régulier, dit *train journalier de la poste*, sera mis gratuitement chaque jour, à l'aller et au retour, à la disposition du ministre des finances, pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne.

4° L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi, sont réglés par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et le ministre des finances, la Compagnie entendue.

5° Indépendamment de ce train, il pourra y avoir tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée à la Compagnie pour chaque convoi ne pourra excéder soixante-quinze centimes par kilomètre parcouru pour la première voiture, et vingt-cinq centimes pour chaque voiture en sus de la première.

(*La suite au prochain numéro.*)

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS

Bilan au 31 mai 1857

ACTIF.

Caisse :		
Espèces en caisse. 3,260,579 02		
Espèces à la Banque..... ..... 1,311,197 49	4,571,776 51	
Portefeuille :		
Paris..... 22,423,122 51		
Province..... 9,428,682 45		
Étranger..... 4,211,843 02	36,063,647 98	
Actions de la Banque de France....	»	
Immeubles.....	421,479 27	
Avances sur fonds publics et actions diverses.....	4,704,738 04	
Correspondants :		
De province 8,451,444 84		
Étrangers..... 387,710 10	8,839,154 94	
Frais de premier établissement....	»	
Frais généraux.....	285,069 21	
Effets en souffrance. — Exercice courant.....	32,428 72	
Actions à émettre.....	20,000,000 »	
Divers.....	2,029,367 51	
	77,548,762 18	

PASSIF.

Capital :		
Actions réalisées.. 20,000,000 »		
Actions à émettre 20,000,000 »	40,000,000 »	
Capital des Sous-Comptoirs.....	4,037,918 42	
Réserve.....	3,330,973 74	
Comptes courants d'espèces	17,736,861 76	
Acceptations à payer.....	255,201 36	
Dividendes à payer.....	25,913 95	
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers..... 5,339,750 78		
Par faillites du Tribunal de Comm. 57,693 45	5,617,451 23	
Correspondants :		
De province..... 4,190,109 70		
Étrangers..... 585,890 30	4,776,000 »	
Profits et pertes.....	1,181,568 32	
Rentrées. — Effets en souffrance des exercices clos.....	22,600 77	
Divers.....	402,272 63	
	77,548,762 18	

Risques en cours au 31 mai 1857 :

Effets à échoir restant en portefeuille	36,063,647 98
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir.....	23,713,600 44
	59,777,248 42

Certifié conforme aux écritures :

Le Directeur,

PIXARD.

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1856. id. 795 id.)

Du 25 juin au 1er juillet 1857.

131,731 voyageurs.....	387,782 41	
Bagages, marchandis,etc.	549,353 11	
Total..		937,135 52
Semaine correspondante de 1856.		
135,661 voyageurs.....	391,133 47	
Bagages, marchand., etc.	532 352 78	
Produit total.....		923,486 25
Différence...		13,649 27

Produit par kilomètre :

1857,	1,178
1856,	1,161

Recette totale depuis le 1er janvier

1857.....	24 333 824 93	
1856.....	22,353,386 02	
Différence...		1,980,438 91

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :

En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1160 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :

En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1065 kil.

Du 25 juin au 1er juillet 1857.

114,360 Voyageurs...	448,302 80	
Bagages, marchandises, etc.....	600 719 65	
Total.....		1,049,022 45
Semaine correspondante de 1856 .	850,471 13	
Différence...		198,601 32
Recettes depuis le 1er janvier 1857.		28,918,862 89
Recette correspondante de 1856		22,451,287 82
Différence...		6,467,274 77

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 930 kilomètres)
(1856. id. 876 id.)

Du 25 juin au 1er juillet 1857

371,066 voyageurs.....	452,873 14	
Marchandises, etc., grande vitesse ...	58,696 30	
— petite vitesse....	307,064 45	
Total de la semaine.....		818,433 89
Semaine correspondante en 1856....	840,374 14	
Différence...		27,940 25
Recettes depuis le 1er janvier 1857		19 506.739 68
id. id. 1856		17,134,940 29
Différence...		2,631,799 39

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

(1857. Longueur exploitée, 694 kilom.)
(1856. id. 617 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,214 45.
— 1856, 1,491 53.

Recettes du 25 juin au 1er juillet 1857

Grande vitesse) 103,879 voyageurs..	379,206 60	
Grande vitesse) marchand.....	122,748 40	
Petite vitesse) marchand.....	360,875 55	
Total.....		842,830 55
Semaine correspondante de 1856....	920,272 05	
Différence...		77,441 50
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857		24,161,980 17
id. id. 1856		18,968,364 36
Différence...		5,593,615 81

CHEMINS DE FER DE L'EST.

(1857. Longueur exploitée 1330 kilomètres.)
(1856. id. 1069 id.)

8e année. — 26me semaine.

Du 25 juin au 1er juillet 1857.

107,011 Voyageurs.....	370,852 66	
Marchandises.....	510 513 76	
Total de la semaine.....		881,366 22
Recettes antérieures.....		21,380,015 80
Total général.....		22,261,382 02
26me semaine de 1857		881,366 22
Semaine correspondante de 1856.	858,326 80	
Différence...		23,039 42
Exercice 1857.....		22,261,382 02
d. 1856		20,440,736 29
Différence...		1,820,645 73

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont et prolongements.

Longueur exploitée : 135 kilomètres

Du 25 juin au 1er juillet 1857.

9,309 voyageurs.	21,302 86	
...,... tonnes de marchandises.....	25,399 09	
Total.....		46,602 93
Recettes antérieures...		1,030,697 66
Total des recettes.....		1,077,697 61

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 523 id.

Recettes du 25 juin au 1er juillet 1857

56,736 Voyageurs.....	207,129 00	
Bagages et marchandises	312,775 91	
Total de la semaine.....		519,904 81
Semaine correspondante de 1856.. .	661 681 70	
Différence...		133,776 89
Total des recettes, à partir du 1er Janvier 1857.....		15,378,877 10
Période correspondante de 1856.		12,761,012 49
Différence...		2,617,864 61

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

(1857. Longueur exploitée, 166 kilom.

Du 25 juin au 1er juillet.

(Section de Lyon à Reanne.)

2,... Voyageurs.....	35 506 20	
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	203,851 88	
Total.....		239,358 06
Recettes antérieures.....		4,791,326 10
Total de l'exercice 1857.....		5,033,684 16
Recette correspondante 1856		231,669 23
Total de l'exercice 1856...		4,613,723 31

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).

1857. Longueur exploitée pendant la semaine, 121 k.
Longueur moyenne pendant l'année, 108 kil.

Voyageurs.....	27,455 46	
Bagages, marchandises, etc.....	23,446 60	
Total.....		50,901 06
Recettes antérieures		1,047,542 31
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857		1,098,443 37
Semaine correspondante en 1856.....		81,158 76
Recettes depuis le 1er janvier 1856....		825,852 61
Recettes totales de la semaine sur les 2 sections.....		290,269 12
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....		5,841,959 41
Total.....		6,132,128 53

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 713 kilomètres.
Id. en 1856, 307 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 210 id.

Recettes du 25 juin au 1er juillet 1857

CHEMIN DE FER.

40,774 voyageurs	149,654 55
Bagages, marchandises, etc.	119,337 77
TOTAL	268,992 32
Recettes du CANAL LATÉRAL	14,253 42
Recettes antérieures	5,774,454 95
Total depuis le 1er janvier 1857	6,057,700 69
20e semaine de 1857. Chemin de fer..	268,992 32
Id. Canal latéral...	14,253 42
Total de la semaine en 1857	283,245 74
26e semaine de 1856. Chemin de fer..	114,611 85
Id. Canal latéral...	33,401 98
Total de la semaine en 1856	147,412 83
Différence...	135,932 91

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857	6,057,700 69
1856	2,666,222 86
Différence...	3,391,477 83

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1857,	377 26	67 87
1856,	306 48	159 05
Différence..	70 78	91 18

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.)

Longueur exploitée : 175 kilomètres.

Du 25 juin au 1er juillet.

13,191 Voyageurs	41,734 85
Bagages, marchandises, etc.	20,509 90
Total	62,244 75
Semaine correspondante 1856 (sur 75 kil.)	19,278 70
Augmentation kilométrique sur les recettes	38 0/0
Total depuis le 1er janvier	805,311 40

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 1 au 15 juin 1857

18,268 voyageurs fr.	12,009 20
Marchandises	1,518 90
Recettes antérieures	130,080 60
Total	144,208 70

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

Lignes de Bâle à Laufelfingen, Aarau-Olten-Lucerne Berne et Bienne. — 195 kilomètres dès le 16 juin.

Recettes du 1 au 30 juin 1857.

	Voyageurs	Marchandises quintaux à 50 kil.	Recettes.
Du 1er au 30	126,000	200,000	215,000 »
Mois précédents.	263,353	594,749	363,240 34
Totaux..	389,353	794,749	578,240 34

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 278 kilom.)

Du 20 au 26 juin 1857.

10,016 Voyageurs	42,906 61
Bagages, marchandises, etc.	97,397 71
Total de la semaine	140,102 32
Recettes de la semaine correspondante de 1856	89,068 28
Différence...	51,134 04
Recettes antérieures	2,419,476 88
Total	2,559,679 20

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée : 402 kilomètres.

Du 18 au 24 juin 1857.

55,522 Voyageurs,	110,369 13
2,834 t. Bagages et marchandises,	58,418 57
Total,	168,687 70
Période correspondante de 1856,	156,875 43
Différence...	11,812 27
Recette totale depuis le 1er janvier	3,635,197 34
Période correspondante de 1856,	3,246,810 23
Différence...	388,787 15

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 25 juin au 1er juillet 1857.

Voyageurs	30,477 65
Bagages	1,212 65
Marchandises : grande vitesse	5,362 »
Id., petite vitesse	10,131 87
Exploitation de Biella	4,871 23
Exploitation de Casal (minimum garanti à Novare)	3,898 90
Ensemble	55,937 30
Recette correspondante de 1856..	44,266 27
Différence...	12,671 03

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. Id. 1,039 id.

Du 25 juin au 1er juillet 1857.

	En francs, en chiffres ronds 121 1/2
53,523 voyageurs	252,122 70
30,505 tonnes Marchandises	418,715 75
Total de la semaine	670,838 46
Semaine correspond. 1856	806,362 62
Différence...	135,524 16
Recettes depuis le 1 janvier 1857	11,320,515 »
Recettes depuis le 1 janvier 1856	10,252,712 »
Différence...	1,712,197 »

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 45 kilomètres.)

20e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 22 au 28 juin

6,956 voyageurs. — 15,378 quint. bagages, marchandises	fr. 14,461 70
Recette correspondante de 1856	12,554 85
Différence...	1,906 85
Recettes depuis le 1er janvier 1857	272,605 05
Recette correspondante de 1856	170,551 55
Différence...	102,053 50

CHEMIN DE FER NORD-EST SUISSE.

1857. — Longueur exploitée : 144.4 kilomètres.
1856. — 109.8 —

Juin 1857 (*).

101,000 voyageurs	135,000 »
265,000 quint. marchandises et bagages	98 300 »
Total du mois	233,300 »
Mois correspondant de 1856	124,066 » »
Différence..	109,234 » »
Recettes depuis le 1er janvier 1857....	1,032,271 » »
Recettes correspondantes 1856	526,843 » »
Différence...	505,428 » »

(*) Résultat approximatif.

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

Juin 1857

	1857.	1856.	1855.
Voyageurs...	42,778 70	40,932 85	33,820 73
Bagages.....	938 90	1,949 40	795 05
Bétail.....	1,820 » »	1,134 05	819 60
Marchandises	17,773 48	16,397 46	18,894 62
	63,311 08	58,814 66	54,329 02

Différence.. 4,496 42 sur 1856
Différence.. 8,982 06 sur 1855

1er semestre.

	1857.	1856.	1855.
Voyageurs...	213,851 25	211,154 85	176,000 » »
Bagages.....	5,054 60	5,078 65	3,833 60
Bétail.....	8,776 90	7,385 80	6,614 45
Marchandises	117,938 74	119,731 73	124,312 64
	345,621 49	343,351 03	311,620 69

Différence... 2,270 46 sur 1856
Différence... 34,000 80 sur 1855

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (27e semaine)		Par journée de voiture	
		Omnibus.	de banlieue.
Du 28 juin au 4 juillet 1857	260,030 20	88 67	53 40
Semaine correspondante de 1856 . .	241,185 80	80 92	52 73
Rec. depuis le 1er janv. 1857 . . .	6,013,668 25	78 36	46 62
Période correspondante de 1856 . .	5,403,474 96	70 90	44 88
Différence.	610,193 30	7 46	2 64

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

D'ORLEANS.

COMPAGNIE D'ORLÉANS, DE LYON ET DE LA MÉDITERRANÉE.

Paiement semestriel de juillet 1857, aux actions de l'ancienne Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France.

MM. les actionnaires de l'ancienne Compagnie du chemin de fer *Grand-Central* sont informés qu'aux termes des conventions intervenues entre cette Compagnie et les Compagnies d'*Orléans*, de *Lyon* et de la *Méditerranée*, approuvées par décret du 19 juin 1857, inséré au *Moniteur*, aujourd'hui 1er juillet, *chaque action* libérée du *Grand-Central* représente *deux obligations* 1/3, 3 0/0 de 500 fr. des Compagnies d'*Orléans*, de *Paris*, à *Lyon* et à la *Méditerranée*, portant intérêt annuel de 15 fr., jouissance du 1er janvier 1857. En conséquence, il sera payé à *chaque action libérée* de la Compagnie du *Grand-Central*, 17 fr. 50 c. pour le semestre échéant le 1er juillet 1857.

Ce paiement sera effectué à compter du 4 juillet, au service central de la Compagnie d'*Orléans*, sur la *production de l'action munie de ses coupons*.

Le paiement du semestre et la conversion de chaque action en obligations seront constatés par une estampille.

Tous les coupons à échoir, y compris celui de juillet 1857, seront détachés par la Compagnie au moment du paiement.

Les actions seront reçues au service central de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, de 10 heures à 2 heures, à partir du 1er juillet.

Elles devront être accompagnées d'un bordereau dûmen. rempli et signé que les porteurs trouveront dans le bureau des titres de ladite Compagnie, où il en sera donné aux ayants-droit un récépissé indiquant *le jour du paiement* et de la remise des actions.

Il sera donné *ultérieurement* avis aux porteurs d'actions de l'ancienne compagnie du Grand-Central de l'époque à laquelle devra être opéré *l'échange* de ces actions à raison de *4 obligation 1/3 d'Orléans* et *4 obligation de Lyon-Méditerranée* pour chaque action du Grand-Central.

Le Directeur de la Compagnie d'Orléans,
C. DIDION.

Paris, le 1er juillet 1857.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

MM. les porteurs d'actions et obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans *ses succursales*, les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission qui vient d'être réduite de 1/2 à 1/4 0/0.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans ses succursales les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,
G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DES ARDENNES.

Les statuts modifiés de la Compagnie, ayant été approuvés par le Conseil d'état, MM. les actionnaires sont prévenus que la souscription de la première série des actions nouvelles, comprenant 42,000 actions, est ouverte au siége de la Société, rue de Provence, 70, du 6 juillet au 25 du même mois, de 11 heures à 3 heures. Cette série sera la seule émise cette année sur les 84,000 actions nouvelles formant le complément du fonds social.

Chaque actionnaire a droit sur la série émise à une action nouvelle pour une action ancienne.

En souscrivant, il sera versé une somme de 50 fr., sur laquelle on déduira 7 fr. 90 c. pour le semestre d'intérêts, acquis le 15 juillet, présent mois. Moyennant ce versement, les actionnaires recevront deux actions nouvelles, libérées de 250 fr. chacune, en place de l'action ancienne, libérée de 500 fr. Cet échange se fera sans autre délai que celui nécessaire pour la confection des titres.

Les actionnaires qui n'useront pas de leur droit à la nouvelle souscription, auront à verser 50 fr. sur l'action ancienne, du 15 juillet au 9 août prochain, sous la déduction du semestre d'intérêt de 7 fr. 90 c. Passé ce délai, ils seront passibles des intérêts de 5 0/0 à partir du 15 juillet.

Les actions nouvelles de cette première série qui n'auront pas été souscrites, seront réparties entre les actionnaires qui auront demandé plus que leur quote part.

Le Secrétaire du Conseil,
Arthur BAIGNÈRES.

CHEMIN DE FER DE

PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS

MM. les porteurs des obligations :

1° Paris à Lyon par le Bourbonnais 3 0/0 ;

2° Grand Central de France, emprunt 1853-1854 ;

3° Rhône-et-Loire, 1re série 4 0/0 ;

4° Rhône-et-Loire, 2me série 3 0/0 ;

5° Saint-Etienne à Lyon, emprunts réunis ;

6° Saint-Etienne à Lyon, emprunt 1850 ;

7° Saint-Etienne à la Loire, emprunt 1847 ;

8° Andrezieux à Roanne, 1er ordre ;

sont prévenus que la Banque de France se charge de payer dans ses succursales les intérêts de ces différents titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,
LÉON SAY.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE

Le Conseil de direction a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le coupon d'intérêts échéant le 10 juillet, sera payé, à raison de 10 fr. par action,

A Bâle, au siége de la Compagnie;

A Paris, chez MM. Ad. Marcuard et Cie, banquiers, rue Bergère, 18;

A Genève, à la caisse de la Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses;

A Francfort-s-M., chez MM. Grunelius et Cie.

CHEMIN DE FER

CENTRAL-SUISSE.

Versement sur les actions non libérées.

Le Comité de direction a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'actions non libérées qu'ils auront à effectuer, le 10 juillet, un versement de 50 fr. par action, sous déduction du coupon d'intérêt échéant à la même époque et montant à 7 fr.

Les versements seront reçus :

A Bâle, au siége de la Compagnie ;

A Paris, chez MM. Marcuard et Cie, banquiers, 18, rue Bergère.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A SCEAUX ET A ORSAY.

MM. les actionnaires de la *Compagnie des chemins de fer de Paris à Sceaux et à Orsay* sont invités à se réunir en assemblée générale extraordinaire, le mercredi 5 août prochain, à trois heures précises, au siége de la Société, à l'effet d'approuver les prorogations de délai consenties par le Conseil d'administration, à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, pour l'exécution du traité du 18 juin 1855.

Pour faire partie de l'assemblée générale, il faut être porteur de vingt actions au porteur, déposées dix jours avant l'assemblée au siége de la Société, rue Neuve-des-Petits-Champs, n° 35, ou depuis dix jours au moins de dix actions nominatives.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire,
A. BARLATIER.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A ORSAY.

Le nombre des obligations nécessaires pour la validité des délibérations n'ayant pas été atteint dans l'assemblée indiquée pour le 8 juillet dernier, MM. les propriétaires d'obligations au porteur de la première série du chemin de fer d'Orsay sont de nouveau convoqués en assemblée générale pour le mercredi 15 juillet prochain, à trois heures précises, au siége de la Société, rue Neuve-des-Petits-Champs, n° 35.

Les titres seront reçus en dépôt, au siége de la Société, tous les jours, de midi à deux heures, jusqu'au moment de l'assemblée.

Les commissaires,
DAVID, BONNET.

COMPAGNIE DES HOUILLÈRES ET CHEMINS DE FER DE

CARMAUX-TOULOUSE

Du 1er janvier au 30 avril 1857.

Extraction.	Recettes brutes.
46,379 ton. 658 k.	978,312 53

Mois de mai,

Extraction.	Recettes brutes.
12,900 651	212,108 37

Situation au 31 mai 1857,

Extraction.	Recettes brutes.
59,340 309	1,090,420 90

COMPAGNIE

MARBRIÈRE ET INDUSTRIELLE DU MAINE.

Le directeur gérant de la Compagnie a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'ils peuvent se présenter, à partir du 1er juillet, au siége social, rue de Rivoli, 176, à l'effet d'y recevoir le semestre à échoir le 1er juillet sur le pied de 5 0/0 pour l'année entière, soit 10 0/0 pour six mois (art. 15 des statuts). Les actionnaires des départements pourront recevoir dans leur chef-lieu respectif (art. 41 des statuts).

COMPAGNIE IMPÉRIALE

DES VOITURES DE PARIS.

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le jeudi, 30 juillet présent mois, à deux heures précises de relevée, dans la salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 49 bis.

L'assemblée a pour objet :

D'entendre le rapport de la commission nommée dans l'assemblée du 15 avril dernier, et dont les pouvoirs ont été renouvelés dans celle du 25 mai, et de statuer sur les diverses propositions qui lui seront soumises, soit par la commission, soit par les administrateurs-gérants, en ce qui touche :

1° L'apurement des comptes, s'il y a lieu ;

2° Les modifications qu'il sera reconnu nécessaire d'apporter aux statuts, notamment à la composition du Conseil de surveillance ;

3° La nomination de nouveaux administrateurs-gérants ;

4° Toutes les mesures à prendre dans l'intérêt de la Société.

Les propriétaires de cinquante actions, pour être admis à l'assemblée, devront déposer leurs titres cinq jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion, c'est-à-dire au plus tard le samedi 25 juillet, à cinq heures de l'après-midi.

Les dépôts seront reçus au siége de la Société, *rue de Rivoli*, n° 162, à partir du lundi 13 juillet, tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés, de onze heures à trois heures.

Pour la commission :
Le Président,
DOCOUX.

COMPAGNIE LYONNAISE

DES OMNIBUS, VOITURES ET VOIES FERRÉES.

Dernier avis aux actionnaires. — Le gérant a l'honneur d'inviter ceux de MM. les actionnaires qui n'ont pas encore versé les 15 fr. par action, appelés du 20 au 25 avril dernier, à effectuer ce versement d'ici au 1er août prochain au plus tard.

Passé ce délai, les actions sur lesquelles ce versement n'aura pas été fait seront affichées pour être vendues conformément à l'art. 15 des statuts.

Digitized by Google

COMPTOIR CENTRAL DE CREDIT. V.-C. BONNARD et Ce,

rue de la Chaussée-d'Antin, 66.

Bilan au 30 juin 1857.

ACTIF.

Espèces en caisses....	3,939 23
Espèces à la Banque de France.....	105,300 55
Bons du Trésor déposés à la Banque.....	7,700,803 50
Portefeuille.....	5,453,048 93
Immeubles.....	15,583,408 30
Mobilier.....	25,547 60
	27,962,068 11

PASSIF.

Capital émis.....	20,000,000 »
Réserve immobilière...	1,633,052 05
Dépôts en comptes courants.....	392,300 67
Dû sur les immeubles.	3,318,502 60
Intérêts et dividendes arriérés.....	57,627 66
Œuvres de bienfaisance	226,681 57
Compte du personnel..	206,838 19
Profits et pertes.....	1,418,582 08
Divers.....	708,193 13
	27,962,068 11

Certifié conforme aux écritures.

Le gérant,

C. BONNARD.

Conformément à l'art. 16 des statuts, il sera payé, à la caisse de la Société, rue de la Chaussée-d'Antin, 66, à partir du 15 juillet courant, de onze heures à trois heures :

Cinq francs par action, pour les intérêts d'une année, à raison de 5 0/0 l'an.

Comme par le passé, MM. les actionnaires ont la faculté de recevoir, par anticipation sur le dividende, 30 fr. par action, en billets de crédit de la catégorie n° 1, sauf à reporter sur l'exercice suivant ce qui ne serait pas acquis par l'exercice courant.

L'administration du Comptoir central s'occupe de revoir et de compléter sa liste d'articles disponibles. Elle invite ses adhérents et ses actionnaires à lui fournir tous les renseignements en leur pouvoir, et qui sont de nature à faciliter ce travail.

Si chacun veut bien indiquer les maisons d'où il tire ses matières premières, ses marchandises et ses objets de consommation, il n'est pas d'efforts et de sacrifices que le Comptoir ne soit prêt à faire pour les obtenir.

En effet, il est facile de comprendre que ses opérations seront infiniment plus considérables le jour où il aura dans son portefeuille, par des billets de crédit dont il aura fourni l'équivalent, tous les objets qui servent aux relations usuelles.

Au reste, en prenant le point de départ du Comptoir (10 août 1838, première opération : 15 fr.; capital, zéro) et en examinant les chiffres publiés jusqu'à ce jour et ceux qui sont en tête de cette note, on se rendra aisément compte de sa marche et de ses progrès.

Pendant cette période de dix-neuf ans le gérant du Comptoir s'est surtout appliqué à faire prévaloir ces deux principes :

« Toutes les richesses se valent entre elles. Mobilisées et rapprochées de la consommation par le crédit, elles peuvent multiplier à l'infini les affaires d'une nation.

» Les opérations d'un grand établissement de crédit ne doivent jamais exiger l'emploi que d'une faible partie de son capital, qui, conservé de la manière la plus claire et la plus positive, doit être constamment la garantie du public. »

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DE MATÉRIELS DE CHEMIN DE FER.

MM. les actionnaires de la Compagnie générale de matériels de chemin de fer sont convoqués en assemblée générale ordinaire, le mercredi 12 avril 1857, à une heure de relevée, pour prendre connaissance des comptes et bilans arrêtés au 30 avril 1857, et recevoir communication des rapports du Conseil d'administration et du Conseil de surveillance.

L'assemblée aura lieu chez MM. Brugmann fils, à Bruxelles.

Au vœu des statuts, les porteurs d'actions doivent faire connaître, dix jours avant l'assemblée, à l'administration, le nombre et les numéros de leurs actions.

Ils sont admis à l'assemblée sur la production des actions ou d'un certificat de dépôt, chez MM. Brugmann fils, banquier de la Société.

Ces certificats portent le nombre et les numéros des actions déposées.

Les membres de l'assemblée, qu'ils interviennent en leur nom ou comme mandataires, ont autant de voix qu'ils possèdent de fois dix actions, sans que ce nombre puisse excéder dix voix.

Les actionnaires ne peuvent se faire représenter que par d'autres actionnaires ayant droit de voter. Le mandataire, pour être admis en cette qualité, doit remplir les formalités prescrites par l'article 50 des statuts.

CAISSE DES MINES.

MM. les actionnaires de la Compagnie sont prévenus que l'intérêt semestriel échu le 1er juillet, est payable tous les jours, de onze heures à deux heures, au siége de l'administration, 21, rue de la Chaussée-d'Antin.

L'assemblée générale des actionnaires fixera prochainement le dividende.

FONDS AMERICAINS.

M. S. de Neuville, rue Cadet, n° 9, a l'honneur de prévenir les porteurs de fonds et obligations de chemins de fer américains, qu'il est autorisé à payer les coupons au pair, à 5 fr. 03 c. le dollar, échus ou à échoir, sans déduction pour ceux qui ont encore trente jours à courir.

PARC DU RAINCY.

Vente par adjudication, dans ce parc, le dimanche 19 juillet 1857, à 1 heure précise, de terrains magnifiquement boisés et de toutes contenances; sites délicieux, vastes avenues, eaux abondantes.

Mise à prix, 1 fr. par mètre; facilité de payer en 2 ans; remise d'un cinquième à l'adjudicataire qui construit dans la saison.

Station spéciale du chemin de fer de Strasbourg dans le parc même; 10 trains montants, 10 descendants; billets d'aller et retour; trajet en 25 minutes.

Plans et renseignements au Raincy et à Paris, au siége de la Compagnie du Raincy, 5, faubourg Poissonnière; et chez M. Dutreih, 12, rue Ménars.

COMPAGNIE HOUILLÈRE

DE CREUTZWALD LA HOUVE

(Moselle).

MM. de Dorsberg, négociant à Diding; Appolt, négociant à Metz; Grieninger, banquier à Paris; Emmanuel Blondin, directeur de la succursale de la Banque de France à Nancy; Ferdinand Blondin, directeur de la succursale de la Banque de France à Metz; Coudere de Saint-Chamant, receveur général de la Moselle; Simon, banquier à Metz, sous la raison: le frère de F. G. Simon; Stoffels, avocat à Ham sous Varsberg; Gallois, avocat à Thionville; Schlincker, maître de forges à Creutzwald; Gouvy, maître de forges à Hombourg près St-Avold; Lousteau, ingénieur civil, agent administratif du matériel du chemin de fer du Nord à Paris; Gougeon, ancien négociant, président de la chambre de commerce à Metz; Karcher, maître de forges à Ars-sur-Moselle; Vagner, banquier à Paris; Karcher, négociant à Sarrebruck; Pabst, brasseur à Saint-Jean Sarrebruck; Valette, négociant à Metz; Westermann, maître de forges à Ars-sur-Moselle; Westermann, négociant à Metz; de Mailher, conseiller honoraire à la cour impériale de Metz; Cetto, négociant à Trèves; Blandin, ancien notaire à Bouzonville; Rhem, fabricant de sucre à Ennery; Rhem, fabricant de sucre à Basse-Yutz;

Fondateurs de la Société de recherche pour la découverte de la houille dans les environs de Creutzwald (Moselle), ayant découvert notamment dans leur dernier sondage *sept mètres cinq centimètres* de houille en quatre couches, sur une hauteur verticale de quinze mètres, viennent de former une Société en commandite pour l'exploitation de leur découverte, sous la raison de *Dorsberg et Ce*.

Le capital social est de *trois millions*, divisé en six mille actions de *cinq cents francs*.

La *souscription est ouverte*, chez M. le frère de F. G. Simon, banquier de la Société, l'un des fondateurs, dépositaire des statuts, chez lequel on trouvera de plus amples renseignements.

Le premier versement par action est de vingt-cinq francs.

Il est payable en souscrivant et productif d'intérêts à 4 0/0 l'an, jusqu'au jour de la clôture de la souscription.

JOURNAL DES MINES.

Organe spécial de l'industrie minière et métallurgique en France et à l'Etranger.

Le *Journal des mines* (4e année), développe toutes les questions de mines, de forges, etc., au double point de vue scientifique et industriel. Ce journal, qui paraît tous les jeudis avec seize pages in-quarto, est le guide indispensable à tous les intéressés de l'industrie minière et métallurgique.

Prix : Paris, 10 fr., et 12 fr. pour les départements.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versemon appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les jeudis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, provisoirement les lundis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine et le Pirée, traversée en 7 jours.

Correspondance au Pyrée pour Volo et Salonique toutes les deux semaines, le samedi, à dater du 11 juillet; pour Syra, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 4 juillet.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet. — *Voie de Smyrne :* chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 5 juillet.

MER NOIRE. — *Danube* pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraila.

Trébizonde par Inebuli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique et des îles Ioniennes.

ALGERIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi. ORAN. — Départs tous les vendredi à midi. STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les mercredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription:

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale,

A Lyon, place des Terreaux

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Toutes les valeurs ont continué à fléchir avec une persistance extraordinaire jusqu'à la bourse de mardi dernier. Les offres se multipliaient, et malgré les bas cours, on ne voyait pas même arriver les acheteurs. Les bourses de mardi et de mercredi dernier étaient plus satisfaisantes, on commençait à espérer que l'on était enfin arrivé à une période de reprise. Ce n'est pas qu'il y eût beaucoup d'affaires, mais les valeurs avaient une certaine fermeté à laquelle on n'était plus habitué. Mais ce mouvement n'a pas eu de longue durée.

La rente, qui s'était relevée si péniblement de 67 à 67 40, est tombée de nouveau au-dessous de 67 fr.

Les actions du Crédit mobilier sont tombées à 882 50 après le détachement du coupon de 90 fr., et après une reprise à 950, elles sont offertes de nouveau au-dessous de 900 f.

Les cours des grandes lignes de chemins de fer se sont tenus avec beaucoup de fermeté au milieu de la baisse générale, tant qu'elles ont été soutenues par l'attente de nouvelles émissions d'actions; mais elles ont été entraînées dans le mouvement de baisse aussitôt que la souscription a été ouverte et que les coupons de dividende ont été détachés.

Les affaires n'avaient de l'activité que sur les actions nouvellement émises que l'on obtenait contre des actions anciennes.

Les actions de l'Est anciennes ont fléchi de 715 à 695, et les nouvelles de 695 à 685.

L'Ouest est tombé tout à coup de 755 à 725, et il est tenu lourdement de 730 à 735.

L'Orléans est une des valeurs qui résistent le mieux à la tendance rétrograde. Il a pourtant fléchi de 20 fr., de 1,455 à 1,435.

Les autres lignes ont été continuellement offertes. Il n'y avait pas marché pour ces valeurs, et il fallait faire un sacrifice toutes les fois qu'on voulait vendre. Les Ardennes sont tombées à 465, les Béziers à 455, les Saint-Rambert à 545, et les Genève à 475, coupon détaché.

Les actions du Midi, qui ont fait 685, n'ont pas pu se relever au-dessus de 700, car des ventes considérables ont eu lieu de 690 à 695.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 2 jusqu'à celle du 9 juillet.

La rente 3 0/0 a fléchi de 67 45 à 66 85 au comptant, elle est restée à 67 40. Elle a varié à terme de 67 à 67 40, et elle est restée à 67 10.

Le 4 1/2 0/0 a varié de 94 50 à 92 40, il est resté à 91 75.

La Banque a fléchi de 2,965 à 2,875, elle est restée à 2,900.

Le Crédit mobilier a fléchi de 1,095 à 882 50, coupon détaché (90 fr.), il est resté à 922 50.

Orléans a fléchi de 1,460 à 1,435, il est resté à 1,435.

Le Nord a fléchi de 933 à 842, il est resté à 843.

Les actions nouvelles du Nord ont fléchi de 687 50 à 650.

L'Est ancien a fléchi de 745 à 690, il est resté à 695. L'Est nouveau a fléchi de 695 à 680, il est resté à 685.

Lyon a fléchi de 1,435 à 1,345, il est resté à 1,350 au 15 juillet.

La Méditerranée a baissé de 1,865 à 1,800, elle est restée à 1,800 au 15 juillet.

Les nouvelles actions de la fusion ont monté à 895 et ont reculé à 875,

Le Midi a fléchi de 715 à 685, il est resté à 690, coupon détaché (10 fr.).

L'Ouest a fléchi de 755 à 725, il est resté à 730.

Le Grand-Central a fléchi de 627 50 à 602 50, coupon détaché (17 50).

Genève a fléchi de 710 à 675, coupon détaché (10 fr.).

Béziers a fléchi de 475 à 450, il est resté à 450.

Saint-Rambert a fléchi de 570 à 545, coupon détaché (6 fr.), il est resté à 455.

Les Ardennes ont baissé de 500 à 460.

Les Autrichiens ont monté de 640 à 647 50, ils sont restés à 640.

Les Lombards ont varié de 615 à 610.

Les Russes ont varié de 515 à 512 50.

Les Romains ont varié de 497 50 à 505.

Les Saragosse ont varié de 477 50 à 475.

Les François-Joseph, de 475 à 477 50.

Samedi. — La rente était assez ferme au début, mais elle a été entraînée par la baisse des autres valeurs, et surtout du Crédit mobilier dont on détachait le coupon de 90 fr. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 20 à 67 20, et à terme de 15 c. à 67 35; le 4 1/2 0/0, de 50 c. à 91 50. La Banque s'est tenue de 2,900 à 2,890. Le Mobilier a fléchi de 35 fr. à 970, coupon détaché; le Nord, de 20 fr. à 895 au comptant, ex-dividende (10 fr.), et de 15 fr. à terme à 862 50; Lyon, de 26 50 au comptant à 1,420, coupon détaché (43 50), et de 24 fr. à terme à 1,367 50. Les nouvelles du Nord ont monté de 1 25 à 690; les nouvelles de la fusion ont fléchi de 43 75 à 878 75; Orléans, de 15 à 1,450; l'Est ancien, de 12 50 à 705; l'Est nouveau, de 10 à 690; la Méditerranée, de 5 au comptant à 1,905, et de 30 fr. à terme à 1,835; le Midi, de 22 50 à 705, coupon détaché; l'Ouest, de 2 50 à 752 50; les Ardennes, de 2 50 à 497 50. Le Grand-Central s'est tenu à 607 50, coupon détaché (17 50); le Genève, de 5 à 700, coupon détaché (10 fr.); Saint-Rambert, de 1 50 à 567 50, coupon détaché (6 fr.); Béziers, de 10 à 465; les Autrichiens, de 6 25 à 642 50; l'Emmanuel, de 2 50 à 520; les François-Joseph, de 1 25 à 475; les Russes, de 5 à 510. Les Romains ont monté de 2 50 à 507 50; les Saragosse, de 1 25 à 476 25.

Lundi. — La bourse était encore en baisse sur toutes les valeurs. La rente résistait mieux cependant que les chemins, et surtout le Mobilier. Le 3 0/0 a fléchi de 40 c. au comptant à 67 10, et à terme de 40 c. à 67 25. Le 4 1/2 a repris de 50 c. à 92; la Banque, de 15 à 2,905. Le Mobilier a fléchi de 55 à 929; Orléans, de 10 à 1,450; le Nord, de 12 50 à 850; l'Est ancien, de 2 50 à 697 50; l'Est nouveau, de 7 50 à 682 50; Lyon, de 15 à 1,352 50; la Méditerranée, de 25 à 1,810; le Midi, de 15 à 690; le Nord nouveau, de 15 à 660; les nouvelles de la fusion, de 8 75 à 875; l'Ouest, de 20 c. à 732 50; Genève, de 20 à 680; Saint-Rambert, de 11 50 à 555. Béziers s'est tenu à 465; les Ardennes, de 7 50 à 490; les Autrichiens, de 2 50 à 640; les Lombards, de 2 50 à 610; les Romains, de 5 à 502 50. Les François-Joseph ont monté de 2 50 à 477 50; les Russes, de 5 à 515.

Mardi. — Les cours étaient très-offerts au début, mais ils se sont raffermis à partir de deux heures, et les affaires s'étaient ranimées à la clôture. Le 3 0/0 a varié de 65 80 à 67 15 au comptant, et de 67 à 67 25 à terme; le 4 1/2, de 92 à 92 40; la Banque, de 2,890 à 2,900; le Mobilier, de 882 50 à 920; l'Orléans, de 1,430 à 1,440; le Nord, de 840 à 847 50; le Nord nouveau, de 640 à 650; l'Est ancien, de 680 à 690; l'Est nouveau, de 675 à 680; Lyon, de 1,345 à 1,355; la Méditerranée, de 1,792 50 à 1,802 50; le Midi, de 675 à 690; l'Ouest, de 720 à 730; Genève, de 650 à 675; Béziers, de 460 à 450; Saint-Rambert, de 550 à 545; les Ardennes, de 490 à 485; les Autrichiens, de 632 50 à 642 50; les Lombards, de 605 à 603 75; les Saragosse, de 477 50 à 475; les François-Joseph, de 477 50 à 480; les Russes, de 511 25 à 510; les Romains, de 500 à 505.

Mercredi. — Les cours ont obtenu une nouvelle amélioration, mais il y avait fort peu d'affaires. Le 3 0/0 a monté de 15 c. au comptant à 67 30, et à terme de 10 c. à 67 35. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 20 c. à 91 90. La Banque s'est tenue à 2,900. La Méditerranée a monté de 30 à 970; l'Orléans, de 7 50 à 1,447 50; le Nord, de 10 à 857 50; le Nord nouveau, de 5 à 655; l'Est ancien, de 10 à 700; l'Est nouveau, de 2 50 à 680; Lyon, de 10 à 1,365; la Méditerranée, de 17 50 à 1,820; les Nouvelles de la fusion, de 5 à 880; le Midi, de 7 50 à 697 50; l'Ouest, de 10 à 740; le Grand-Central, de 1 25 à 606 25; Genève, de 2 50 à 677 50; le Saint-Rambert, de 5 à 555; Béziers, de 10 à 460. Les Ardennes ont fléchi de 15 à 470. Les Autrichiens ont monté de 3 75 à 646 25; les Lombards, de 3 75 à 610; les Russes, de 2 50 à 512 50. Les Saragosse se sont tenus à 475; les François-Joseph, de 477 50 à 478 75.

Jeudi. — Toutes les valeurs ont fléchi de nouveau et sont restées offertes à la clôture. Le 3 0/0 a baissé de 20 c. à 67 10 au comptant, et de 25 c. à terme à 67 10; le 4 1/2 0/0, de 15 c. à 91 75. La Banque s'est tenue à 2,900. Le Crédit mobilier a fléchi de 27 50 à 922 50; l'Orléans, de 12 50 à 1,435; le Nord, de 12 50 à 845; les nouvelles du Nord, de 5 à 655; l'Est ancien, de 5 à 695. L'Est nouveau a monté de 2 50 à 685; le Saint-Rambert, de 5 à 555. Lyon a fléchi de 15 à 1,350; la Méditerranée, de 20 à 1800; le Midi, de 7 50 à 690; l'Ouest, de 10 à 730; le Grand-Central, de 3 75 à 602 50; le Genève, de 2 50 à 675; les Ardennes, de 5 à 465; le Béziers, de 5 à 455; les Autrichiens, de 6 25 à 640.

Vendredi. — La bourse a encore été continuellement en baisse, et la réduction du taux des bons du Trésor annoncée par le *Moniteur* n'a pas arrêté le mouvement. Le 3 0/0 a fléchi de 30 c. à 66 80; la Banque, de 20 à 2,880; le Crédit mobilier, de 26 25 à 896 25; Orléans, de 10 à 1,425; le Nord, de 45 au comptant à 875, et de 7 50 à terme à 857 50; les nouvelles du Nord, de 2 50 à 647 50. Lyon a monté au comptant de 12 50 à 1,407 50; il a fléchi à terme de 7 50 à 1,342 50; Lyon nouveau, de 7 50 à 867 50; la Méditerranée, de 2 50 à 1,860 au comptant, et de 15 à 1,785 à terme; le Midi, de 10 à 680; l'Ouest, de 5 à 725; Genève, de 12 50 à 662 50; Béziers, de 2 50 à 452 50; Saint-Rambert, de 10 à 545; les Ardennes, de 7 50 à 457 50. Les Autrichiens ont varié de 635 à 650. Le Victor-Emmanuel s'est tenu à 520; les Lombards, à 605; les Romains, à 505; les François-Joseph, à 475; les Saragosse, à 472 50; les Russes, à 510.

LATOUR.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	ANONYME ou en commandite	NOMBRE DE PARTS OU ACTIONS	VALEUR NOMINALE des actions	VERSEMENTS effectués	DERNIER INTÉRÊT ou dividende payé	ÉPOQUE DU PAIEMENT DES REVENUS	DERNIER COURS CONNU
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer.	C	100.000	500	tout.	71 40	janv. juil.	400 ..
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	24.000	(1) 500	tout.	55 ..	janv. juil.	740 ..
Omnibus des chemins de fer.	C	3 200	500	id.	21 ..	[illegible]	135 ..
Omnibus de Londres	C	250 000	100	id.	12 50		87 50
Comp. imp. des voitures de Paris	A	400.000	100	id.	1 65	mars	73 75
Omnibus parisiennes	C	1 500	60	id.	9 50	fevr. août	100 ..
Omnibus de Lyon	C	..	145	tout.	.. ..	..	45 ..
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital.	A	60 120	1.000	tout	50 ..	avril oct	1120 ..
— act. de jouiss.	A	58.000	1/58000	id.	8 ..	1er juin	10 ..
Bourgogne, action de capital	A	23 000	1.000	id.	50 ..	avril oct.	925 ..
— action de jouiss.	A	27.200	1/27200		12 50	1er juin	155 ..
Arles à Bouc., act. de capital.	A	[illegible]	1.000		50 ..	avril oct.	[illegible]
Trois canaux, act. de capital	A	17.500	1 000	id.	50 ..	id.	1401 ..
Roanne à Digoin	A	13.000	1 1/3000	id.	11 ..	[illegible]	415 ..
Aire à la Bassée	A	1000	5 000	id.	400 ..	fevr. août	.. ..
Sambre à l'Oise	A	14.500	1 000	id.	70 ..		910 ..
Scarpe inférieure	C	2 [illegible]	1 000	id.	102 ..		1500 ..
Sambre française canalisée	A	6.000	1.000	id.	110 25		1310 ..
Canalisation de l'Èbre	A	61.000	450	id.	4 0/0		... ..
Compagnie générale des Eaux.	A	80.000	250	4.5	4 0/0		205 ..
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	C	40000 parts	1/40000	150	4 0.0	avril, oct.	170 ..
Pont, gare et port de Grenelle	A	7 000	1 000	id.	10 ..		... ..
Pont de Rouen	A	800	1 000	id.	45 ..	janv. juill.	... ..
Ponts réunis	C	3.000	1 000	id.	51.20 0/0		... ..
Nouveaux Ponts réunis	C	4.000	1.000	id.	51.40 0/0		... ..
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Cie	C	10 000	500	400	13 50	janv. juill	125 ..
Compagnie franco-amér. Est	C	..	500	tout.	171 21	juin, déc	340 ..
Messageries imp. Serv. marit	A	48.000	500	tout.	30 ..	janv. juil.	[illegible]
Cie cent. de transp. et de nav.	C	8 400	250	id.	0 ..		[illegible]
Compagnie générale maritime	A	60.000	500	350	.. ..	janv. juill	193 75
Marc Fraissinet père et fils	C	..	500	id.	.. ..	..	4.. ..
Arnaud Touache fr. et Cie	C	..	500	id.	.. ..	..	300 ..
Armements marit. Barbey et Cie	C	..	500	tout	.. ..	..	.. ..
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)	C	24000 parts	300	tout	15 ..	avril, oct.	500 ..
Centre-du-Flénu	Civ.	3.000	1 000	id	20 ..		245 ..
Pont-de-Loup-Sud	Civ.	2.800	1 000	id.	70 ..	avril	400 ..
Monceaux-Saint-Etienne	Civ.	2 800	500	id	.. ..		... ..
Blanzy	C	30 000	500	id	35 ..	fevr. août	725 ..
Azincourt	A	1.500	1/1500	id	150 ..		1450 ..
Charolte	A	3.550	1/3550	id	65 ..		780 ..
Layon-et-Loire	A	1 850	1/1850	id	.. ..		400 ..
Loire (quatre groupes)	A	80 000	1/80000	id	58 ..	avril oct.	600 75
Loire	A	80 000	1/80000	id	13 ..	id.	198 75
St-Etienne	A	80 000	1/80000	id	8 50	id.	110 ..
Roni-Rambert	A	80 000	1/80000	id	15 ..	id.	150 ..
Rive-de-Gier	A	80 000	1/80000	id.	27 50	id.	244 25
Mayenne et Sarthe	A	13 000	1/13000	id	31 ..		425 ..
Grand'Combe	A	24.000	1/24000	id	40 ..	janv. juill	165 ..
Haute-Loire (anc. Société)	Civ.	5 200	500	id	.. ..	avril oct.	400 ..
Carmaux-Toulouse	C	110.000	170	id	10 ..	janv. juill	130 ..
Epinac	A	2 100	1.200	id	100 ..		.. ..
Houillères réunies-s-Quaregnon	A	6.700	250	id	.. ..		150 ..
Charbonnages belges	A	30 000	500	id	30 ..		100 ..
Compagnie générale. Asphalte.	C	8 000	500	id	.. ..		... ..
Bastennes	C	10.000	100	id	5 0/0	15 janv juil	100 ..
Loire, obligations anciennes	.	4.150	1 250	id	50 ..		1070 ..
— — nouvelles	.	48 000	1 250	id	10 ..	fevr. août	200 ..
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne .... zinc.	A	90.000	80	tout.	25 ..	mai, nov.	310 ..
Nouvelle-Montagne .... zinc.	A	3.000	1 000	id.	100 ..		1050 ..
Stolberg et Westphalie, priv. zinc	A	40.000	375	id.	5 0/0	octobre	300 ..
— non priv. zinc	A	40.000	375	id.	.. ..	id.	85 ..
Corphalie .... zinc.	A	5 500	1 000	id	70 ..		1050 ..
Bleyberg-ès-Montzen .... zinc.	A	5 500	500	id.	.. ..	1er juin	.. ..
Rechweiler, priv. .... zinc	A	8 500	375	id.	5 0/0	janv. av.	... ..
— non priv. .... zinc.	A	8 500	375	id.	.. ..	id.	... ..
Silésie .... zinc.	A	50 000	375	id.	8 62	mai, nov.	237 50
Mouzaïa (Algérie) .... cuivre	C	60 000	100	id.	1 50	août	30 ..
Tenez (Algérie) .... cuivre.	C	24 000	100	id	.. ..		40 ..
Pontgibaud. ... plomb, argentif.	A	10.000	1/10000	id.	25 ..		2.0 ..
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Cie	C	14.000	30	tout	17 20	sept mars	500 ..
Espinasse	C	40 000	250	id.	.. ..	avril, oct.	.. ..
Carvalo	C	70.000	100	90	1 75		35 ..
Chameroy	C	2 000	500	id.	59 ..	juin, déc	750 ..
Gandillot	C	2.300	250	id.	35 ..		.. ..
Christofle	E	4.000	500	id.	15 ..		.. ..

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

DÉNOMINATION.	ANONYME ou en commandite	NOMBRE DE PARTS OU ACTIONS	VALEUR NOMINALE des actions	VERSEMENTS effectués	DERNIER INTÉRÊT ou dividende payé	ÉPOQUE DE PAIEMENT DES REVENUS	DERNIER COURS CONNU
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot, Schneider et Cie	C	24 000	500	tout.	80 ..	déc. juin	815 ..
Usines et Aciéries	A	4 000	1.000	id.	500 ..	..	701 ..
Al Nord	A	..	5.000	id.	.. ..	..	1150 ..
Decazeville (Aveyron)	A	2 100	3 000	id.	200 ..	juin, déc	100 ..
Alais (Gard)	A	18 000	1 18000	id.	.. ..		550 ..
Basse-Indre	C	5 000	500	id.	54 ..	avril, oct.	300 ..
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	id.	40 ..	mars, sep	385 ..
Maubeuge (Nord)	A	6 000	1 1000	id.	.. ..		450 ..
Fourchambault	C	50 000	1/50000	id	50 ..		495 ..
Marine et des Chemins de fer	C	56 000	1/56000	id.	40 ..	mai, nov	472 50
Horme	A	40 000	1 40000	id	.. ..		580 ..
Côte-d'Or	C	0 000	500	.	.. ..		500 ..
Franche-Comté	C	6 000	500	.	.. ..		440 ..
Méditerranée (forges et chant.)	A	..	500	tout	.. ..	..	830 ..
Espérance (Belgique)	A	4 000	1 000	id	100 ..	janv juill	1 75.. ..
Monceau-sur-Sambre (Belgique)	A	16 000	500	id	42 50	avril, oct.	675 ..
Providence (Belgique)	A	5.500	1 000	id	150 ..		1 750 ..
Phénix métallurgique	A	60.000	375	id.	30 ..	janv. juill	400 ..
Sambre (Belgique)	A	[illegible]	500	id.	.. ..		.. ..
Seraing	C	11 000	1 000	id	60 ..	.	1 0 8 ..
Ougrée (Belgique)	A	12 000	1 12000	id	10 ..		158 75
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)	C	24000 part	1/24000	tout.	8 ..	avril oct	. ..
Paris (éclairage et chauffage)	A	110 000	1/250	13	40 ..	..	617 50
Nord (Boulogne)	C	6 000	500	id	40 ..	avril, oct	500 ..
Est (Vincennes)	C	1 000	500	id.	40 ..		.. ..
Versailles	C	1 200	500	id	25 ..	mars sept	300 ..
Wazemmes	C	2 100	400	id.	7 50	1er octobre	175 ..
Amiens	C	1.700	500	id	25 ..	janv. juill	440 ..
Union centrale, Lebon 15 villes	C	45 000	500	id	25 16	janv. juill.	515 ..
[illegible]	C	40 000	250	id	10 ..	janvier.	125 ..
FILATURES.							
Maberly (Amiens)	A	8.400	500	tout	47 ..	septembre	640 ..
[illegible]	C	40 000	500	id.	49 10	janv. juill	500 ..
Jute (comp. continentale)	C	1.500	500	id.	20 ..		.. ..
[illegible]	E	1 400	500	id.	35 84		500 ..
Pont-Rémy	A	5 000	1/5000	id.	34 ..	30 avril	425 ..
La Foudre (rouennaise)	C	10 000	250	125	.. ..	janv. juill	... ..
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	6 000	500	tout.	62 ..	janv. juill	500 ..
Glaces de Saint-Gobain	A	1 152	1/1152	id	.. ..		16 000 ..
Glaces de Montluçon	C	24 000	[illegible]	id.	.. ..		280 ..
Glaces d'Oignies (Belgique)	A	10 000	1 000	id	62 15	juil. sept	1 050 ..
Glaces d'Aix-la-Chapelle (Prusse)	A	2 000	375	id	.. ..	avril, oct.	120 ..
Palais de l'Industrie	A	120 000	100	id	3 0		75 ..
Immeubles Rivoli	A	240 000	100	id	5 00	janv. juill	91 25
Télégraphe sous-marin Manche	C	400 000	25	id.	7 0/0	mars, sept.	20 ..
— Méditerranée	C	30.000	250	id.	. ..		100 ..
Cie g. de Filanges, Rochet et Cie	C	28 000	500	id.	25 ..		400 ..
Sucreries, Raffineries de Scarpe	C	16 000	250	id.	.. ..		... ..
Substances alimre, Chollet et Cie	C	40.000	100	id.	20 ..		77 50
ASSURANCES.							
Générale .... mar.	A	400	12 500	5000	. ..	avril	50 0.0 b
Sécurité .... mar.	A	300	5 000	1 5	. ..		32 0.0 b
Union des ports .... mar.	A	1 000	5 000	750	221 50	avril	17 0.0 b
Indemnité .... mar	A	400	5 000	1000	.. ..		..
Lloyd français .... mar.	A	1 200	5.000	1 5	400 ..	février	32 0.0 b
Océan .... mar.	A	200	5 000	1000	. ..		25 0 0 b
Chambre d'assurances .... mar.	A	600	5.000	1 5	. ..	février	30 0 0 b
Mélusine .... mar.	A	400	5.000	1 5	. ..	mars	24 0.0 b
Vigie .... mar.	A	200	5 000	1000	620 ..		2. 0 0 b
Sauvegarde .... mar.	A	200	5 000	1000	250 ..	février	15 0.0 b
Pilote .... mar.	A	200	5 000	1000	50 ..		..
Comp. franç. de prêts .... mar.	A	200	5 000	1000	127 50	février	..
Phare maritime .... mar.	A	200	5 000	1000	.. .		..
Maritime .... mar.	A	1 000	1 000	250	.. ..		..
Centrale .... mar.	A	1.000	5 000	1000	200 ..	février	22 0 0 b
Réunion .... mar.	A	1.200	5 000	1000	.. ..	id.	21 0 0 b
Boie .... mar.	A	2..	5 000	1000	130 65	fevr. août	..
Générale .... inc.	A	400	5.000	tout.	.. ..	avril	720 0/0 b
Phénix .... inc.	A	4 000	1 000	id	815 ..	mai, nov.	250 0 0 b
Nationale .... inc.	A	2.400	5.000	1/5	. ..	mars	177 0.0 b
Union .... inc.	A	2.000	5.000	1/5	400 ..	avril	90 0 0 b
Soleil .... inc.	A	1 000	5.000	1/5	800 ..	id.	120 0 0 b
France .... inc.	A	2 000	5 000	1 5	. ..	id.	19 0 0 b
Urbaine .... inc.	A	1.000	5 000	1 5	400 ..	id.	140 0 0 b
Providence .... inc.	A	2.000	2 500	500	160 ..	id.	70 0.0 b
Aigle .... inc.	A	400	5 000	2000	.. ..	id	25 0.0 b
Paternelle .... inc.	A	3 000	1 000	400	. ..	id.	5 0.0 b
Confiance .... inc.	A	800	5.000	1000	.. ..	id.	7 1/2 0 0
Nord .... inc.	A	2 000	1.000	200	20 ..	id.	12 0.0 b
Générale .... vie.	A	400	7 500	tout.	2025 ..	t. les 3 ans	1252 26 .
Nationale .... vie.	A	3 000	5.000	1/5	300 ..	t. les 4 ans	25 0.0 b
Union .... vie.	A	2.000	5 000	1/5	120 ..	t. les 2 ans.	10 0.0 b
Phénix .... vie.	A	800	5.000	1000	150 ..	id.	3 0.0 p
Paternelle .... vie.	A	8.000	500	100	. ..	avril	10 0.0 b
Conservateur .... vie.	A	1 000	1 000	500	.. ..		.
Impériale .... vie.	A	1 000	500	250	.. ..		.
Générale .... grêle		2.000	5.000	1000	. ..	avril	8 0 0 b

(1) Valeur d'émission 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 4 AU 10 JUILLET

Longueur expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Capital	Versé	Revenu de chaque act. dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 4 Compt.	Samedi 4 Terme	Lundi 6 Compt.	Lundi 6 Terme	Mardi 7 Compt.	Mardi 7 Terme	Mercredi 8 Compt.	Mercredi 8 Terme	Jeudi 9 Compt.	Jeudi 9 Terme	Vendredi 10 Compt.	Vendredi 10 Terme
786	591	99	109.000	500	tout	41 fr. pour 1856	juillet 1856	Nord	[illegible]	857 50	850 ••	850	845 ••	847 50	[illegible]	847 50	850 ••	845 ••	840 ••	841
95	10.4	99	300.000	500	tout	44 fr. pour 1856	avril 1857	Ouest	740 ••	747 50	730 ••	732 50	725 ••	730	741 25	740 ••	735 ••	730 ••	735 ••	725
1234	1774	99	100.000	500	tout	45 fr. pour 1856	avril 1857	Orléans	1412 50	1425 ••	1412 50	1411 ••	1415 ••	1411	[illegible]	1417 50	1415 ••	1415 ••	1432 50	1425
1530	1877	99	250.000	500	tout	25 fr. pour 1856	mai 1857	Est	717 50	715 ••	710 ••	707 50	705 ••	700	700 ••	700	700 ••	695 ••	693 50	695
681	584	99	265.000	500	tout	51 fr. pour 1856	juillet 1856	Paris à Lyon	1370 ••	1367 50	1365 ••	1362 50	1375 ••	1365	1366 ••	1355	1355 ••	1350 ••	1357 50	1342 50
175	231	99	90.000	500	37	1 1/2	juillet 1853	Lyon à Genève	700 ••	700 •	• ••	• ••	• ••	•	670 ••	677 50	665 ••	675 ••	660 •	661 50
51	621	99	90.000	500	tout	47 fr. pour 1856	mai 1857	Lyon à la Méditerr.	1860 ••	1865 ••	1870 ••	1840 ••	1857 50	1862 50	1840 ••	1830 ••	1852 50	1840 ••	1860 ••	1865 ••
743	560	99	134.000	500	tout	10 fr.	juillet 1856	Midi	705 ••	705 •	702 50	700 •	• ••	• ••	697 50	692 50	• ••	• ••	• ••	• ••
•	•	•	33.333	500	50	•	juillet 1856	Midi nouvelles	• •	• ••	695 ••	• •	690 ••	690 •	• ••	• ••	692 50	690 ••	695 ••	690 •
52	52	99	15.000	500	tout		•	Bordeaux à la Teste	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• •	• ••	• •
115	1058	99	240.000	500	tout	4 0/0	juillet 1855	Grand-Central	607 50	• ••	610 ••	601 25	605 ••	605 ••	605 ••	605 25	605 ••	602 50	600 ••	605 ••
56	98	99	50.000	500	300	4 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Gren.	• ••	• ••	542 50	555 •	• ••	• ••	[illegible]	• ••	542 ••	• ••	547 50	545 •
•	54	99	36.000	500	tout	4 0/0	avril	Bességes à Graissessac	475 ••	465 ••	450 ••	• ••	460 ••	450	457 50	457 50	460 ••	• ••	460 ••	457 50
91	140	99	42.000	500	425	4 fr. 25	janvier 1857	Ardennes et Oise	• ••	• ••	495 ••	490 ••	490 ••	•	490 ••	470 ••	490 ••	495 ••	462 50	537 50
1077	1176	90	400.000	500	325	11 fr. 50	juillet 1856	Chemins autrichiens	640 ••	642 50	640 ••	640 ••	635 ••	647 50	642 ••	644 ••	645 ••	640 ••	645 ••	640 ••
••	1012	90	300.000	500	100	4 1/2 0/0	•	François-Joseph	495 ••	• ••	477 50	• ••	480 ••	• ••	478 75	• ••	477 50	• ••	475 ••	• ••
192	1071	90	344.000	500	150		•	Lombards-Vénitiens	• ••	• ••	610 ••	• ••	603 75	• ••	601 ••	• ••	604 ••	• ••	605 ••	• ••
278	645	99	240.000	500	150	•	janvier 1857	Saragosse	476 25	• ••	475 ••	• ••	475 ••	• ••	475 ••	• ••	475 ••	• ••	472 50	• ••
•	880	99	170.000	500	125	6 0/0	•	Romains	517 50	• ••	• ••	• ••	505 ••	• ••	505 ••	• ••	505 ••	• ••	505 ••	• ••
•	85	99	[illegible]	500	200	2 1/2	déc. 1857	Victor-Emmanuel	522 50	• ••	522 50	• ••	516 25	517 50	522 50	• ••	525 ••	• ••	517 50	• ••
84	240	99	72.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Central suisse	• ••	• ••	470 ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
44	221	99	30.000	500	250	•	juin 1856	Ouest suisse	465 ••	• ••	465 •	• ••	460 ••	• ••	• ••	• ••	470 ••	• ••	468 75	• ••
144	142	•	67.366	500	tout	4 0/0	1 janvier	Nord-Est suisse	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
14	14	99	7.083	250	250	5 0/0	15 oct. 15 avr.	Tarragone à Reus	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Époques de tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	4	6	7	8	9	10
1851-52-4	375.000	75 ans	335	tout.	500	avril.	15 ••	janvier juillet.	Nord	273 75	275 ••	• ••	275 ••	280 ••	275 ••
1854.	2.363	16 —	335	tout.	500	D°	20 ••	août	Nord-Boulogne						
•	17.418	88 —	•	tout.	562 50	•	10 87 1/2	janvier juillet	Nord-Charleroy	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1852.	90.000	50 —	1.000	tout.	1.250	avril	50 ••	avril octobre.	Paris à Lyon	975 ••	975 ••	• •	975 ••	975 ••	975 ••
1855.	100.000	99 —	280	tout.	500	avril	15 ••	D°	D° (nouvelles)	275 ••	275 ••	275 ••	273 7	273 75	272 50
1852.	120.000	92 —	500	tout.	625	D°	25 ••	D°	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	475 ••	475 ••	• •	475 ••	475 ••	472 50
1853.	182.333	98 —	350	tout.	500	D°	15 ••	janvier juillet.	D° Nouvelles 3 0/0	272 50	275 ••	275 ••	275 ••	273 50	273 50
1852.	205.025	88 —	500	tout.	650	avril.	25 ••	juin décembre	Est	470 ••	467 75	460 ••	477 50	467 50	470 ••
1854.	196.000	91 —	270	250	500	mars.	15 ••	janvier juillet.	D° (nouvelles)	265 ••	270 ••	265 ••	260 •	263 75	261 25
•	2.775	47 —	•	tout.	1.250	•	50 ••	avril octobre.	Strasbourg-Bâle	• ••	460 ••	• ••	460 ••	• ••	450 ••
•	24.000	50 —	•	tout.	645	•	25 ••	janvier juillet	D°	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1855.	600.000	94 —	280	tout	500	1858	15 ••	D°	Ouest (nouvelles)	265 ••	265 ••	265 ••	265 •	265 ••	265 ••
1842.	[illegible]	47 —	1.115	tout.	1.250	décembre.	50 ••	D°	Paris à Orléans 1842	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1848.	13.333	90 —	•	tout.	1.250	D°	50 ••	D°	D° (Nouvelles 1848)	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1852.	132.000	97 —	•	tout.	500	•	15 ••	D°	D° 3 0/0	271 25	• ••	271 25	268 75	270 ••	267 50
1852.	131.007	99 —	300	tout.	500	décembre.	15 ••	D°	Grand-Central	270 ••	• ••	270 ••	270 ••	270 ••	• ••
1855.	134.200	98 —	290	tout.	500	décembre.	15 ••	D°	D° (nouvelles)	265 ••	• ••	265 ••	265 ••	265 ••	263 75
1853.	102.614	99 —	500	tout.	625	D°	25 ••	D°	Rhône-et-Loire	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1853.	83.043	99 —	500	tout.	500	D°	15 ••	D°	D° 3 0/0	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1855.	87.719	99 —	285	tout.	500	D°	15 ••	D°	Lyon à Genève	• ••	266 25	267 50	266 25	268 75	266 25
1855	100.000	90 —	275	•	500	septembre.	15 ••	septembre mars	Autrichiens	272 50	275 ••	272 50	275 ••	273 75	272 50
1856	100.500	99 —	280	tout	500		15 ••	janvier juillet.	Midi	• ••	270 ••	270 ••	• •	275 ••	273 75
1855.	180.000	97 —	280	•	500		15 ••	janvier juillet.	Lyon-Bourbonnais	268 25	267 50	266 25	267 50	267 50	267 50
1854.	4.208	62 —	250	•	500	25 janvier	15 ••	1er avril 1er octobre	Tarragone à Reus	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
[illegible]	467	62 —	250	•	500	—	15 ••	1er janvier 1er juillet	D°	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 3 au 9 juillet 1857 (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Nord	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	912 50 à 918 75
Est	700 •• à 702 25	702 50 à 707 50	700 •• à 701 ••	691 •• à 701 ••	690 •• à 710 ••
Est nouvelles	[illegible] à 705 ••	[illegible]	685 •• à 690 ••	681 •• à 685 ••	680 •• à 681 ••
Orléans	1390 •• à 1400 ••	1400 •• à 1410 ••	1400 •• à 1410 ••	1400 •• à 1420 ••	1400 •• à 1410 ••
Lyon	1455 •• à 1465 25	1440 •• à 1450 ••	[illegible] à 1460 ••	1445 •• à 1451 25	1435 •• à 1445 ••

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination	Samedi 4 Comptant	Samedi 4 Terme	Lundi 6 Comptant	Lundi 6 Terme	Mardi 7 Comptant	Mardi 7 Terme	Mercredi 8 Comptant	Mercredi 8 Terme	Jeudi 9 Comptant	Jeudi 9 Terme	Vendredi 10 Comptant	Vendredi 10 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0	67 20	67 15	67 10	67 ••	66 85	67 25	67 30	67 35	67 10	67 10	67 40	67 50
Rentes 4 1/2 0/0	92 50	•• ••	92 ••	•• ••	92 10	•• ••	92 90	92 10	91 75	•• ••	92 ••	•• ••
Banque de France, jouiss. juillet 1856	2850 ••	• •	2850 ••	• •	2850 ••	• •	2900 ••	• •	2900 ••	• •	2850 ••	• •
Comptoir national d'escompte, jouiss. janvier 1858	700 ••	• •	710 ••	• •	705 ••	• •	707 50	• •	710 ••	• •	710 ••	• ••
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss. juillet	• ••	• ••	570 ••	• ••	570 ••	• ••	570 ••	• •	570 ••	• ••	570 ••	• ••
— Oblig. gar. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre	430 ••	• •	430 ••	• •	430 ••	• •	430 ••	• •	430 ••	• •	• ••	• •
— Obligat. 200 fr., 3 0/0 d° » d°	• ••	• •	382 10	• •	• ••	• •	• ••	• •	• ••	• •	392 50	393 50
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° » d°	85 ••	• •	•• ••	• •	85 ••	• •	85 ••	• •	85 ••	• •	• ••	• •
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° » d°	78 75	• •	•• ••	• •	78 75	• •	•• ••	• •	80 ••	• •	80 ••	• •
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouis. mai	• •	• •	• ••	• •	• •	• •	• ••	• •	• •	• •	• ••	• •
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1856	970 ••	975 ••	930 ••	920 ••	920 ••	920 ••	917 50	950 ••	920 ••	922 50	902 50	908 25
Ville de Paris, obligations 1852, jouiss. juillet 1856	1020 ••	• •	1020 ••	• •	1020 ••	•	1020 ••	• •	1022 50	• •	• ••	• •
d° d° 1855, tout payé jouiss. mars 1857	387 50	• •	392 ••	• •	390 ••	• •	387 50	• •	387 50	• •	387 50	• ••
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	92 3/4	• •	92 5/8	• •	92 1/2	• •	92 1/2	• •	92 7/8	• •	93 7/8	• •
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1856	98 1/2	• •	98 1/2	• •	98 1/2	• •	98 1/2	• •	98 1/2	• •	•• ••	• •
Piémontais. 5 0/0 jouiss. juin 1856	91 50	• •	91 50	• •	91 50	• •	91 50	• •	91 50	• •	91 50	• •
— 3 0/0 jouiss., juillet 1856	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	•	55 ••	• •	55 ••	• •	55 ••	• •
Autrichien. 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1856	•• ••	• •	90 ••	• •	•• ••	•	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •
Emprunt Romain, jouiss., juin 1855	87 ••	• •	87 ••	• •	87 ••	• •	87 ••	• •	88 ••	• •	87 ••	• •
Espagne différ. convert. jouiss., juillet	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	87 ••	• •	•• ••	• •
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1856	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	40 ••	• •	40 ••	• •	40 1/4	• •
d° intérieure d°	37 ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	37 1/2	• •	37 1/2	• •	37 1/4	• •

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, RUE BERGÈRE, 20

Le Directeur, C. DEVINA.

Digitized by Google

N° 880 — 16e ANNEE. — N° 29 — SAMEDI, 18 JUILLET 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

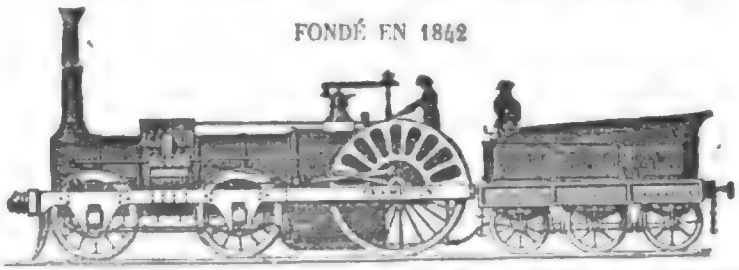
DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :
Paris..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :
orps du Journal (la ligne) 2 fr. »»
Aux Annonces... — 1 » 50



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
99, Rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELLEY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, 1, Norfolk street, Strand, and 1, Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Le Conseil de gérance de la Caisse générale des chemins de fer prévient les actionnaires qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le jeudi 10 septembre prochain, à huit heures du soir, rue de Richelieu, 99, conformément à l'article 37 des statuts.

Cette assemblée a pour but de recevoir communication de la démission de M. J. Mirès, l'un des membres du Conseil de gérance, et de prendre, s'il y a lieu, toutes mesures conformes à l'art. 44 des statuts.

Aux termes de l'art. 35 des statuts, l'assemblée extraordinaire doit être composée des deux cents plus forts actionnaires qui se seront fait inscrire sur le registre de la Société, en déposant leurs actions dans la Caisse sociale, dans les deux mois qui précèdent la confection de la liste, laquelle doit être arrêtée, par le conseil de gérance, un mois avant le jour fixé pour la convocation.

En conséquence, ceux de MM. les actionnaires qui désirent faire partie de l'assemblée générale, sont invités à se faire inscrire et à déposer leurs titres avant le lundi 10 août prochain, tous les jours, de dix heures à quatre heures, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99.

MM. les actionnaires dont les titres sont *déposés* dans la caisse de la Société qui désirent assister à l'assemblée convoquée pour le 10 septembre, sont invités à se faire inscrire, *avant le 10 août*, sur le registre ouvert au siége social.

Passé ce délai, leur inscription ne pourra plus être admise.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Paiement semestriel des intérêts.

MM. les porteurs d'actions sont invités à déposer leurs coupons contre récépissé, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99, afin de prévenir tout retard dans le paiement des intérêts, qui a lieu depuis le 1er juillet, à raison de 12 50 par action.

Les caisses sont ouvertes de 10 à 3 heures.

J. MIRÈS ET Cie.

SOCIÉTÉ DES JOURNAUX RÉUNIS.

LE CONSTITUTIONNEL *et* LE PAYS, *Journal de l'Empire.*

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon d'intérêt de 12 50 du 1er semestre de 1857 est payé, depuis le 1er juillet, à la Caisse générale des chemins de fer, chez MM. J. Mirès et Cie, 99, rue de Richelieu, de 10 à 3 heures.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 777. — Les dividendes et les primes, 778. — Chemins de fer de Paris à Lyon et de Paris à la Méditerranée, 779. — Chemin de fer de Saint Rambert à Grenoble, 779. — Ministère des finances, 779. — Isthme de Suez. Lettre de M. Ferdinand de Lesseps, 779. — Avis aux actionnaires, 780. — Chemin de fer d'Orléans. Cahier des charges, 781. — Bulletin des recettes de la semaine, 781. — Banque d'Angleterre. Bilan, 783. — Forges, 783. — Chemin d'Eraussines à Erquelinnes, 784. — Recettes, 785, 786. — Annonces, 787, 788, 789. — Chronique de la Bourse, 790. — Tableau des valeurs industrielles, 791. — Bourse, 792.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La baisse des grains est déclarée sur tous les marchés; l'abondante récolte en France et dans tout le midi de la Russie va encore précipiter ce mouvement. En même temps, l'argent devient moins rare à Londres, de sorte que l'on peut prévoir une amélioration générale sur toutes les places de l'Europe. Tout légitime les plus heureuses espérances. Cependant notre marché reste stagnant; la liquidation du 15 s'est faite avec un report au pair sur presque toutes les valeurs, et notamment sur le Crédit mobilier. Il ne faut pas oublier que le report au pair laisse à la charge des vendeurs un courtage, et que, par conséquent, les reports dans ces conditions ne sont faits que par des vendeurs à découvert; cette situation favoriserait un mouvement de reprise, si une circonstance favorable permettait de l'espérer.

Toutefois, il ne faut pas se dissimuler que les obligations 3 0/0, tombées à 262 fr. 50, représentent du 6 0/0 avec l'amortissement à 500 fr.; or, des obligations à 6 0/0 consti-

Digitized by Google

tuent une concurrence désastreuse pour la rente et les actions des chemins de fer. Pour juger l'impression que doivent éprouver les capitalistes, il faut rapprocher le taux auquel se négocient les principales valeurs :

Le 3 0/0, à 67 fr., représente	4 1/2	0/0
Le 4 1/2, à 92	»	5 0/0
Les oblig. à 262 50,	»	6 0/0
Les actions aux cours actuels,		7 0/0

Quand les capitaux ont ainsi à choisir, il est peu probable qu'ils donnent la préférence au 3 0/0, qui produit 10 0/0 de revenu de moins que le 4 1/2, 33 0/0 de moins que les obligations, et 60 0/0 de moins que les actions de nos meilleurs chemins de fer.

Les causes qui contribuent à affaiblir le cours de la rente sont, en même temps, la quantité considérable des obligations à émettre et l'importance des versements à effectuer. Ensuite les dernières concessions faites aux Compagnies d'Orléans, du Nord, de Lyon et de la Méditerranée, peuvent faire craindre que ces chemins n'aient accepté des charges assez lourdes pour atténuer l'élan de leur ancienne prospérité.

Nous ne partageons pas cette opinion ; nous croyons encore que pendant plusieurs années les actionnaires sont à l'abri de toute crainte ; mais nous ne répondons pas que lorsque les lignes nouvellement concédées seront exploitées, elles produiront un revenu net suffisant pour compenser le taux de 6 0/0 auquel sont empruntés les capitaux affectés à leur construction.

Quoi qu'il en soit, il résulte de l'ensemble des réflexions qui précèdent et dont nous ne sommes que les échos, que les esprits sont préoccupés de l'avenir des chemins de fer, qu'on ne compte plus sur des prix très élevés, et que la spéculation à la hausse se montre très réservée en même temps que les capitalistes prudents réalisent leurs valeurs et emploient leurs fonds en bons du Trésor, qui en leur assurant un revenu de 4 1/2 à 5 0/0, leur permettent de saisir les occasions favorables pour faire un placement de spéculation dans des conditions extrêmement avantageuses.

La rente s'est maintenue toute la semaine aux environs de 67 fr. Les fonds anglais, malgré la baisse du taux de l'escompte à Londres, qui est descendu de 6 0 0 à 5 1/2, sont tombés de 92 7/8 à 91 6/8. Cet affaiblissement a contribué à maintenir notre marché dans un état d'atonie ; cependant la baisse des fonds anglais est bien faible comparativement à ce qu'elle serait dans d'autres pays qui se trouveraient comme l'Angleterre dans la nécessité de soutenir des guerres lointaines, et dont les dépenses extraordinaires feraient présager de nouveaux emprunts.

Nos chemins de fer ont encore été faibles et nos meilleures lignes sont tombées à des cours qui, pour peu que la situation se continue, se capitaliseront bientôt à 8 0/0.

Les actions du Crédit mobilier sont à 920 fr. et ne varient guère de plus de 15 à 25 fr. en hausse ou en baisse. La stagnation des affaires, en enlevant toute possibilité de nouvelles entreprises, éloigne la perspective d'un dividende important et contribue naturellement à la dépréciation de cette valeur.

Les chemins étrangers donnent lieu à très-peu d'affaires ; les cours se ressentent de cette absence de spéculation. les Lombards-Vénitiens sont à 600 fr. Les Romains à 505 fr. ; les Russes à 513 fr. 75 ; les François-Joseph à 475 fr., et les Saragosse à 467 fr. 50.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 66 95 ferme à 67 20.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 92, ferme à 92.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Lyon-Genève,	24.0 0/0.
Midi,	5.0 0/0.

Diminution kilométrique.

Méditerranée,	27.3 0/0.
Lyon,	19.4 0/0.
Est,	12.6 0/0.
Ouest,	5.4 0/0.
Bourbonnais,	5.2 0/0.
Orléans,	4.3 0/0.
Nord,	0.3 0/0.

C. DEVINA.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	10 juillet.	15 juillet.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0.....	66 80	67 20	» 40	» »
CONSOLIDÉS.....	92 7/8	91 3/4	» 1/8	1 1/8
CRÉDIT FONCIER...	570 »	» »	» »	» »
CRÉDIT MOBILIER..	926 25	927 50	31 25	» »
COMPT. D'ESCOMPTE	710 »	705 »	» »	5 »
ORLÉANS	1525 »	1442 50	17 50	» »
NORD.....	837 50	837 50	» »	» »
ACTIONS NOUVELLES	647 50	675 »	27 50	» »
EST ANCIEN.....	695 »	672 50	» »	17 50
EST NOUVEAU.....	676 25	672 50	» »	3 75
LYON.....	1344 50	1327 50	» »	17 50
PARIS-MÉDITERRAN.	867 50	905 »	37 50	» »
MÉDITERRANÉE....	1785 »	1780 »	» »	5 »
MIDI.....	680 »	695 »	15 »	» »
OUEST.....	725 »	735 »	10 »	» »
GRAND-CENTRAL...	605 »	605 »	» »	» »
GENÈVE.....	662 50	670 »	7 50	» »
CH. AUTRICHIENS..	640 »	661 25	21 25	» »
SAINT-RAMBERT....	545 »	550 »	5 »	» »
VICTOR-EMMANUEL.	520 »	512 50	» »	7 50

LES DIVIDENDES ET LES PRIMES.

La baisse considérable éprouvée par les actions de chemins de fer, la difficulté chaque jour plus grande qu'éprouvent les Compagnies à réaliser leurs emprunts, sera, nous le croyons, un enseignement qui ne sera pas perdu pour l'industrie des chemins de fer. Si l'affaiblissement des prix sur nos principales valeurs ne devait pas servir d'expérience pour éviter dans l'avenir les fautes ou les erreurs du passé, il faudrait abandonner à tout jamais les actions des chemins de fer. Mais nous espérons que les administrateurs des chemins de fer français, qui ont conservé tout leur prestige dans l'estime publique, voudront consolider ce sentiment et qu'ils étudieront la situation actuelle pour en tirer tout le parti possible dans l'intérêt d'une industrie si féconde, qui donne la vie à toutes les autres industries, développe les richesses agricoles et forme l'élément vital du commerce par la facilité et l'économie des transports.

Il faut bien l'avouer, depuis la création des chemins de fer, il s'est révélé une tendance générale dans toutes les Compagnies, c'est d'exagérer les dividendes par un système de comptabilité, qui avait bien un caractère équitable, mais qui avait aussi les graves inconvénients d'attirer sur les porteurs d'actions les jalousies de la propriété immobilière par la grande prospérité apparente des Compagnies, et d'aggraver ensuite leur situation dès qu'une crise financière éclatait. Ce système a fait son temps, et il a été si funeste à l'industrie que personne ne peut être tenté de le continuer.

Dans les cours actuels, le chiffre des recettes permet de largement rémunérer les actions, tout en consacrant une partie des revenus de l'exploitation à l'entretien de la voie et du matériel, même au renouvellement de l'un et de l'autre.

Il est utile que le compte d'établissement se ferme définitivement pour chaque section livrée à la circulation. Jusqu'à ce jour, on a si facilement appliqué à ce compte des frais qui, en bonne conscience, auraient dû figurer au compte de l'exploitation, que nous avons vu se produire ce fait étrange d'un chemin produisant 20 p. 0/0 de moins aux actionnaires que l'année précédente, quoique les recettes aient été plus considérables.

De semblables exemples ne peuvent ni ne doivent se reproduire. Mais ce n'est pas seulement sous ce rapport que les administrateurs doivent se montrer réservés dans l'appréciation des dividendes à distribuer, c'est aussi pour éviter sur les actions une hausse exagérée qui attirerait sur l'industrie des chemins de fer de nouvelles exigences.

Il est sage de modérer plutôt que d'élever le cours des actions, et de plus, il est essentiel que l'opinion soit éclairée non seulement sur les charges qui pèsent sur les Compagnies, mais sur les services qu'elles rendent à l'Etat, sur l'augmentation de richesses qu'elles développent, enfin sur tous les sujets qui sont de nature à rectifier l'opinion

Digitized by Google

trop souvent égarée par des apparences trompeuses de prospérité.

Nous croyons qu'une des mesures qui contribueront le plus efficacement à régulariser l'importance des dividendes à distribuer, c'est l'uniformité de la comptabilité dans les Compagnies. Depuis longtemps nous demandons vainement cette réforme. Dans ce moment surtout où les Compagnies ont de si importants travaux à accomplir, il serait tout à fait convenable que la conférence des chemins de fer émît un vœu dans ce sens. Nous sommes convaincus que les administrations seraient amenées à y adhérer, et désormais il ne serait plus possible de faire varier le dividende au gré des intérêts du jour.

L'industrie trouverait dans cette mesure un élément de force, grâce à la confiance qui naîtrait dans l'esprit des actionnaires qui, à l'avenir, pourraient enfin comprendre les comptes, les comparer, s'éclairer et agir en connaissance de cause dans le choix des placements.

C. Devina.

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET DE PARIS A LA MÉDITERRANÉE.

En indiquant approximativement le revenu probable des actions de la fusion de Lyon et de la Méditerranée pour 1857, nous avons dit qu'il s'élèverait à environ 64 fr.

Mais en rappelant que, pour 1858, les 115.000 actions nouvelles entreraient en partage et que par suite le revenu réparti sur 693,000 actions ne serait plus que de 45 fr., nous avons omis de comprendre dans l'exercice de 1858 l'intérêt à 5 0/0 du capital nouveau représenté par les 115,000 actions nouvelles. Il y a de ce chef à ajouter 4 millions qui forment, sur 693.000 actions, une somme de 6 fr. par action, ce qui élèverait pour 1858 à 60 fr. le revenu des actions fusionnées de Lyon, en admettant que les recettes restassent au taux de l'année 1857.

C. Devina.

CHEMIN DE FER DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

Ouverture de la ligne entière.

On lit dans le *Courrier de la Drôme* :

« Le service ordinaire du chemin de Saint-Rambert à Grenoble a commencé dimanche 12 juillet. Il n'y aura de cérémonie publique d'inauguration qu'après la construction de la gare définitive et le complet achèvement de la ligne de Pique-Pierre à la gare.

M. le duc de Valmy, président de la Compagnie, plusieurs membres du Conseil d'administration; M. de la Comté, secrétaire de la Compagnie des chemins de fer de l'Isère; M. de Forceville, directeur de l'exploitation, M. Tony-Fontenay, ingénieur en chef; M. Cunit, ingénieur en chef des ponts et chaussées, ingénieur en chef des lignes directes de Lyon et de Valence à Grenoble; M. Maure, ingénieur de la ligne, les ingénieurs du gouvernement et les personnes invitées, sont partis dans un train-express, qui s'arrêtait à chaque station, le 11, à neuf heures du matin, de la gare de Saint-Rambert (Drôme), où la ligne nouvelle se détache de celle de Lyon à la Méditerranée.

On traverse d'abord la Basse-Valloire, ayant au midi Ablon, Anneyron dans la Drôme, et au nord divers petits villages de l'Isère. A 10 kilomètres de Saint-Rambert, dans une plaine riante et fertile, au centre de la Valloire, apparaît la première station, celle d'Epinouze. M. le duc de Valmy et les honorables personnes qui l'accompagnent s'arrêtent-là quelques instants pendant lesquels M. le président de la Compagnie visite avec une sollicitude admirable les divers appartements de la station, converse amicalement avec les employés, s'enquiert de leurs vœux et de leurs besoins, et les laisse pénétrés de reconnaissance et embrasés de zèle.

Bientôt le train reprend sa course rapide, laisse Moras, Menthe, Lens-Lestang au midi, Bougey, Jarcieux et Pact au nord, et arrive en face de Beaurepaire, distant de 10 kilomètres d'Epinouze. Une nouvelle halte et une nouvelle inspection ont lieu. Viennent ensuite les stations de Marcilloles, la Côte-Saint-André, Saint Etienne-de-Saint-Geoirs, Izeaux et enfin Rives.

De Saint Rambert à Beaucroissant la voie ferrée suit presque constamment le niveau du sol, avec peu de remblais, de tranchées et de travaux d'art, et présente en plan des alignements droits d'une grande longueur.

A la gare de Rives, un somptueux dîner attend les honorables membres de l'administration et les invités, dans une salle des ateliers de construction, décorée avec le goût le plus exquis. Au banquet figurent les autorités de Rives et de Grenoble, venues au-devant des éminents administrateurs de la ligne. L'inspection des ateliers de Rives a pénétré de la plus légitime admiration les personnes présentes et fait le plus grand honneur à l'habile direction de M. Dietz.

Cette gare de Rives, à 2 kilomètres de la cité industrielle, est à 56 kilomètres de Saint-Rambert, 24 de la Côte, 10 de Voiron et 34 de Grenoble. Elle a acquis une grande importance par les ateliers de réparations et de constructions, pour les machines et le matériel de toute nature.

Au plateau d'Emptes, au-dessus de Rives, la voie ferrée franchit la vallée de la Fure, sur un admirable viaduc de 42 mètres d'élévation et 273 de longueur, composé de seize arches de 14 mètres en plein cintre et d'un seul étage de voûtes, œuvre qui fait honneur à l'habile ingénieur en chef du chemin, M. Tony Fontenay.

Bientôt le train arrive au-dessus de la vallée de Réaumont, et de là un coup d'œil magnifique s'offre aux voyageurs, qui contemplent devant eux les Alpes avec leurs glaciers, les montagnes de l'Isère et une foule de villages, de clochers et de châteaux. Plus bas le railway s'enfonce sous un gracieux tunnel à Beaumont et à Creil. Une fois sorti de ce dernier tunnel, le voyageur découvre l'importante ville de Voiron et jouit d'un panorama des plus ravissants.

Après avoir traversé la ville, le chemin suit la rive gauche de la Morge, accolé au coteau qu'il découpe en profondes tranchées et pénètre dans la vallée de l'Isère, au nord de Moirans, où est établie une station, s'étend de là en ligne droite jusqu'au torrent de la Roize à Voreppe, au-dessous duquel on passe dans un tunnel de 350 mètres de long. A 700 mètres de Voreppe et à la sortie du tunnel s'offre la 10me station. Depuis Voreppe jusqu'à Saint-Robert et Grenoble, l'aspect de la riche vallée de l'Isère présente de nouveaux paysages d'une rare beauté.

Enfin le railway se termine à Pique-Pierre, à 2 kilomètres 1/2 de Grenoble et à 89 1/2 de Saint-Rambert. Entre les deux points il y a treize stations et des travaux tout à fait remarquables : comme le viaduc de la Fure, le tunnel de la Roize; des points de vue admirables, comme la Valloire, Voiron et la vallée de l'Isère. »

MINISTÈRE DES FINANCES.

Les états des revenus indirects des six premiers mois de 1857 représentent comparativement aux recouvrements de 1856, savoir :

Pour le mois de juin, une augmentation de 3,739,000 fr.;

Pour les six mois, un accroissement de 26,285,000 fr.

ISTHME DE SUEZ.

LETTRE DE M. FERDINAND DE LESSEPS

Aux membres des chambres de commerce et des associations commerciales de la Grande-Bretagne.

Paris, 11 juillet 1857.

Messieurs,

Je ne dois pas laisser sans réponse auprès de vous les assertions que le premier lord de la Trésorerie a cru pouvoir se permettre sur l'affaire du canal de Suez, dans la séance de la Chambre des communes du mardi 7 juillet 1857.

Lord Palmerston, en répondant à l'honorable M. Henry Berkeley, membre du parlement pour la ville de Bristol, a combattu l'ouverture de l'isthme de Suez par des raisons commerciales, techniques et politiques, et par des personnalités que je m'abstiens de qualifier.

Sur le premier point, en ce qui regarde les avantages commerciaux pour la Grande-Bretagne, je réponds par votre autorité et votre compétence après un examen et une discussion approfondis.

Je réponds par votre unanimité, par celle des dix-huit cités commerciales et industrielles que j'ai consultées dans le Royaume-Uni. Vous avez tous déclaré qu'une communication directe maritime entre la Méditerranée et la mer Rouge, abrégeant de moitié la route de l'Inde, serait avantageuse au commerce anglais.

Sur le second point, j'oppose à lord Palmerston le rapport de la Commission internationale, composée d'ingénieurs et de marins éminents anglais, français, espagnols, autrichiens, allemands, hollandais, italiens, qui, après deux ans des plus minutieuses études et une exploration attentive des lieux, ont décidé, au nom de la science, que le canal était d'une exécution non-seulement praticable, mais encore facile. J'oppose au premier lord de la Trésorerie la sanction donnée à l'opinion des ingénieurs et à leurs plans par l'Académie des sciences de l'Institut impérial de France.

Vous jugerez, Messieurs, entre l'autorité de

Digitized by Google

ce verdict émané de la science européenne, et l'autorité dont semble s'armer vaguement lord Palmerston sans la faire connaître.

Sans m'arrêter à la contradiction dans laquelle on est tombé en traitant de chimérique un projet dont l'inévitable réalisation inspire en même temps des craintes et des défiances si singulières, je passe au troisième point.

Les arguments politiques de lord Palmerston semblent fondés sur de prétendus dangers que le canal de Suez ferait courir à l'Inde, ainsi qu'à l'intégrité de l'Empire Ottoman. La presse anglaise a déjà répondu elle-même que les maîtres de l'Inde n'ont rien à redouter des puissances méditerranéennes, lorsqu'ils possèdent Gibraltar, Malte et Aden, et qu'ils viennent de s'emparer de Périm. La Turquie est certainement aussi intéressé que lord Palmerston à maintenir l'Egypte dans la situation réglée par les traités. Or le Divan considère si peu le canal de Suez comme une cause de séparation, que l'ambassadeur anglais est obligé de peser de tout son poids pour faire suspendre la ratification du projet. Il est évident pour la Porte, comme pour tout esprit réfléchi, que l'ouverture de l'isthme, en garantissant l'Egypte contre toute ambition étrangère, ajoutera une force nouvelle à l'intégrité de l'Empire, et aura pour la Turquie des conséquences religieuses et économiques du plus grand intérêt.

Si l'on persiste dans un système d'opposition insoutenable, on pourra créer à l'entreprise des difficultés qui la grandiront encore au lieu de l'affaiblir; mais l'exécution en sera poursuivie résolûment et le concours universel en rendra le succès infaillible. En attendant, il appartiendra aux classes commerciales de l'Angleterre de décider si, contrairement à leurs manifestations, les obstacles doivent venir de leur propre gouvernement. Elles auront à juger s'il est permis de pratiquer en leur nom une politique aussi contraire aux principes de libres communications et de libre échange que la nation a proclamés à la face du monde, et s'il est possible de s'obstiner à vouloir empêcher la réunion des deux mers conduisant directement aux Indes et à la Chine, alors que d'un autre côté l'on s'efforce de mettre ces vastes contrées en contact avec les peuples civilisés.

J'en viens aux personnalités, et je m'appliquerai, en y répondant à garder la modération, les égards et la gravité dont on est bien loin de m'avoir donné l'exemple, en m'attaquant dans une assemblée où il ne m'était pas possible de me défendre.

Lord Palmerston a cru pouvoir affirmer, dans des termes qu'un langage sérieux ne permet pas de reproduire, que j'étais venu en Angleterre pour tendre un piége à la bourse des Anglais et abuser de la crédulité des capitalistes assez naïfs pour croire à une entreprise chimérique. Vous savez, Messieurs, s'il y a rien eu dans ma conduite ou dans mes paroles qui pût justifier des imputations de ce genre. Ai-je fait le moindre appel aux capitaux? Vous vous rappelez que je vous ai au contraire déclaré à plusieurs reprises que ce n'était point une souscription d'actions, mais une expression d'opinion que je venais solliciter auprès de vous. Si, dans la répartition d'un capital de 200 millions de francs, l'Angleterre doit avoir plus tard, comme la France, une part de 40 millions, c'est une déférence que j'ai cru devoir à une puissante nation commerçante, directement intéressée dans l'exécution de la voie nouvelle. Mais les capitaux anglais font si peu besoin à l'entreprise dont je suis le promoteur, que, si la part réservée à l'Angleterre n'était pas entièrement acceptée par elle, cette part serait à l'instant couverte par les demandes supplémentaires qui me sont parvenues de diverses parties du monde.

Voilà, Messieurs, la réponse bien simple et, selon moi, irréfutable que je fais à lord Palmerston et que j'adresse à la conscience de tous les honnêtes gens. Vous me rendrez cette justice que, dans ma réponse, j'observe envers l'âge et la position politique du premier lord de la Trésorerie les devoirs qu'imposent les convenances. Je croirais au surplus manquer à la dignité de mon caractère et au respect que je vous porte, si je me permettais d'employer envers lui un langage semblable à celui dont il a usé envers moi.

Je devais ces explications à la bienveillante estime avec laquelle vous m'avez accueilli, et dont je reste profondément touché et reconnaissant.

Je suis, etc.

FERD. DE LESSEPS.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Caisse générale des chemins de fer. — 10 septembre, assemblée générale extraordinaire à 8 heures du soir.

Charleroi à la frontière. — 28 août, à midi, assemblée à Charleroi.

Comptoir d'escompte. — 28 juillet, assemblée générale ordinaire, à 1 heure, salle Sainte-Cécile.

Paris à Sceaux et à Orsay. — 15 juillet, assemblée des porteurs d'obligations, première série. — 5 août, assemblée générale extraordinaire à 3 heures au siége de la Société.

Chazotte. — 31 juillet, assemblée générale extraordinaire à 7 heures du soir.

Compagnie impériale des Voitures de Paris. — 30 juillet, assemblée générale extraordinaire à 2 heures, salle Sainte-Cécile.

Docks Napoléon. — 25 juillet, assemblée générale extraordinaire à 3 heures, salle Herz. — Dépôt, 50 actions avant le 24.

Aire à la Bassée. — 25 juillet, assemblée générale semestrielle.

APPELS DE FONDS.

Ardennes et Oise. — 15 juillet au 9 août, 50 fr. par action ancienne. Le coupon de 7 fr. 90 c. sera déduit. (Voir aux émissions.)

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Caisse générale des chemins de fer. — 1er juillet, 12 fr. 50 c. par action. Intérêts.

Banque de France. — 1er juillet, 160 fr. par action, premier semestre 1857.

Orléans. — 1er juillet, 25 fr. obligation 1842-46, 7 fr. 50 c. obligation 3 0/0 intérêts.

Nord. — 1er juillet, 40 fr. par action, solde du dividende 1856 de 56 fr.

Lyon. — 1er juillet, 43 fr. 40 c. complément du dividende 1856 de 81 fr. par action.

Méditerranée. — 1er juillet, 7 fr. 50 c. intérêts aux obligations 3 0/0 1852-55.

Grand-Central. — 1er juillet, 7 fr. 50 c. par obligation. — 1er juillet, 17 fr. 50 c. par action libérée intérêts des 2 1/3 obligations du rachat.

Paiement à la Compagnie d'Orléans.

Bourbonnais. — 1er juillet, intérêts aux obligations.

Ouest. — 1er juillet, intérêts 7 fr. 50 c. aux obligations 3 0/0.

Midi. — 1er juillet, 10 fr. par action ancienne; 10 fr. par action nouvelle en déduction du versement appelé; 7 fr. 50 c. aux obligations.

Genève. — 1er juillet, 10 fr. actions; 7 fr. 50 c. obligations, intérêts.

Saint-Rambert. — 5 juillet, 6 fr. par action, intérêts.

Ardennes et Oise. — 15 juillet, 7 fr. 90 c. par action intérêts, en déduction du versement appelé.

Crédit mobilier. — 1er juillet, 90 fr. solde du dividende 1856 de 115 fr.

Crédit foncier. — 1er juillet, 6 fr. 25 c., premier dividende provisoire.

Autrichiens. — 1er juillet, dividende 1856 en déduction du versement appelé.

Lombards-Vénitiens. — 1er juillet, 5 fr. 16 c., soit, avec 3 fr. 70 c. déjà distribués, 8 fr. 86 c. pour 1856. 7 fr. 50 c. par obligation, intérêts.

Rivoli — 1er juillet, 90 cent. par action, dividende 1856; 2 fr. 50 c. intérêts.

Pyrénées à Madrid. — 3 fr. 50 c. par action en même temps que l'échange des certificats.

Hainaut et Flandres. — 15 au 20 août, intérêts premier semestre.

Journaux réunis. — 1er juillet, 12 fr. 50 c. par action. Intérêts.

Compagnie générale des Eaux. — 1er juillet, 5 fr. par action intérêts.

Omnibus. — 1er juillet, solde du dividende de 55 fr. de 1856, soit 30 fr. par action.

François-Joseph. — 1er juillet, 3 fr. 75 c. par action, intérêts.

Guillaume-Luxembourg. — 1er juillet, 1 f. 87 par action, intérêts.

Chemins de la ligne d'Italie. — 1er juillet, 2 fr. 50 c. par action. Intérêts.

Nord-Est suisse. — 2, 3 et 4 juillet, paiement des intérêts premier semestre.

Central suisse. — 10 juillet, 10 fr. par action. Intérêts, en déduction du versement.

Madrid à Saragosse. — 1er juillet, 5 fr. 15 c. par action, en déduction du versement.

Caisse du commerce et de l'industrie à Turin. — 15 juillet, 6 fr. 25 c. par action libérée, et 4 fr. 37 c. 1/2 par action de la nouvelle émission.

Comptoir de la Méditerranée. — 1er juillet, 10 fr. intérêts action.

Forges de l'Aveyron (Decazeville). — 200 fr. dividende 1856-57.

Banque de Darmstadt. — 1er juillet, 10 fr. 65 par action.

Union financière. — 1er juillet, 6 fr. 25 c. par action, intérêts.

Société générale du Crédit mobilier espagnol. — 1er juillet, 31 réaux 96 par action; 22 réaux 80 par action, soit 6 fr., ont déjà été distribués.

Tarragone à Reus. — 1er juillet, intérêts aux obligations.

Forges de la Loire et de l'Ardèche. — 30 juin, 200 fr.; 200 fr. le 31 décembre; 50 fr. le 30 juin 1858; le dixième aux coupures.

Société mercantile à Madrid. — 1er juillet, 2 fr. 50 c. dividende, 7 fr. 50 c. intérêts, soit 10 fr. par action.

Ouargée. — 1er juillet, 20 fr. par action, première répartition.

Digitized by Google

Commentry, Montluçon, Imphy, — 15 juillet, intérêts aux obligations.

Mines de Santander. — 1er juillet, 25 fr. aux actions libérées ; 15 fr. 62 c. aux actions non libérées. Intérêts.

Houillères de Carmaux-Toulouse. — 1er juillet, 1 fr. 25 c. par action dividende, plus 3 f. 75 pour les intérêts.

Montataire. — 15 juillet, 25 fr. par action, premier à-compte 1856-57.

Sambre française. — 10 juillet, 2e à-compte 1857, 25 fr. par action.

Société générale de crédit en Espagne. — 1er juillet, 31 fr. 75 c. par action.

Nouvelle-Montagne. — 1er juillet, 50 fr. première moitié du dividende 1856 ; 31 décembre, deuxième moitié.

Phœnix. — 1er juillet, 15 fr., deuxième moitié du dividende 1856.

Emprunt de 50 millions (Seine). — 1er juillet, coupon d'intérêts en déduction du versement.

Gaz français du Havre. — 25 juillet, 30 fr. par action, soit avec 12 fr. 50 c. déjà payés, 42 fr. 50 c. pour 1856-57.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

Ardennes et Oise. — 6 juillet au 25, émission de 42,000 actions : chaque actionnaire a droit à une action : en versant 50 fr. par action ancienne, il sera délivré deux titres nouveaux libérés de 250 fr., en remplacement de l'ancienne.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Est. — 1er juin, 1er juillet et 1er octobre, remboursement des diverses obligations sorties au tirage du 28 mai.

Ouest. — 6 juillet, remboursement du tirage du 15 décembre.

Nord. — 1er juillet 1857, remboursement du tirage du 1er mai. 1er janvier, remboursement du tirage des actions de Charleroy du 1er mai ; et 1er août, remboursement des obligations d'ancien Boulogne, sorties le 1er mai.

Bourbonnais. — 1er juillet, amortissement des 117 obligations du tirage du 28 mai.

Mines de la Loire. — 1er février 1858, remboursement des obligations sorties au tirage du 31 mars dernier.

Sambre à l'Oise. — 1er juillet, remboursement de 21 obligations 1853 sorties au tirage du 10 janvier.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS.

CAHIER DES CHARGES

De la concession de chemins de fer à la Compagnie de Paris à Orléans.

(*Suite.*) (1)

6° La Compagnie pourra placer, dans les convois spéciaux de la poste, des voitures de toutes classes, pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises.

7° La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche et le stationnement de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue, par écrit, quinze jours à l'avance.

8° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police.

Le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts entre l'administration et la Compagnie.

9° L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation, par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas 8,000 kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais ces voitures spéciales ; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la Compagnie.

10° La Compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués, lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-postes ou des voitures spéciales en réparation.

11° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes ne pourra être moindre de quarante kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris ; l'administration pourra consentir une vitesse moindre, soit à raison des pentes, soit à raison des courbes à parcourir, ou bien exiger une plus grande vitesse, dans le cas où la Compagnie obtiendrait plus tard, dans la marche de son service, une vitesse supérieure.

12° La Compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel, et porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes.

Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voiture de deuxième classe.

13° La Compagnie sera tenue de fournir à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôts des dépêches, et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-poste. Les dimensions de cet emplacement seront, au maximum, de soixante-quatre mètres carrés dans les gares des départements, et du double à Paris.

14° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la Compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts.

15° La position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits, aux frais de l'administration des postes, ne puissent entraver en rien le service de la Compagnie.

(1) Voir le *Journal des Chemins de fer* du 11 juillet 1857.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en moins.
								%	%
ORLÉANS (1)	Du 2 au 8 juillet	1234	1,065,214 »	863 »	1170	1,055,611 »	902 »	»	4.3
NORD (1)	2 — 8 —	795	900,139 »	1,132 »	795	896,697 »	1,128 »	»	0.3
OUEST (1)	2 — 8 —	950	869,363 »	915 »	876	848,684 »	968 »	»	5.4
EST (1)	2 — 8 —	1330	907,538 »	682 »	1069	836,728 »	782 »	4.0	12.8
LYON (1)	2 — 8 —	684	852,878 »	1,248 »	617	960,480 »	1,521 »	»	19.4
LYON-BOURBONNAIS (1)	2 — 8 —	271	250,137 »	923 »	250	247,770 »	990 »	»»»»	5.2
MÉDITERRANÉE (1)	2 — 8 —	551	505,748 »	917 »	523	660,327 »	1,266 »	»	27.3
MIDI	2 — 8 —	713	284,813 »	399 »	367	141,378 »	380 »	5.0	»
GRAND-CENTRAL	2 — 8 —	135	48,371 »	358 »	»	»	»	»	»
LYON A GENÈVE	2 — 8 —	175	60,898 »	343 »	75	20,950 »	279 »	24 0	»
				» »	»	»	»	»	»

(1) PRÉLÈVEMENT FAIT DE L'IMPÔT SUR LA GRANDE VITESSE.

Digitized by Google

16° L'administration se réservera le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la Compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches, sans arrêt de trains, à la condition que ces appareils, par leur nature ou par leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

17° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations, pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la Compagnie.

Art. 57. La Compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir, par convoi ordinaire, les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État ou des départements, leurs formes et dimensions déterminées, de concert par le ministre de l'intérieur et par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, la Compagnie entendue.

Les employés de l'administration, les gardiens et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires, ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de troisième classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier des charges.

Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne paieront que le quart de la même taxe.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures de la Compagnie, celle-ci sera tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voitures de deuxième classe à deux banquettes. Le prix de location en sera fixé à raison de vingt centimes par compartiment et par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans des établissements d'éducation.

Art. 58. Le gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La Compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et les appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la Compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie, voyageant pour le service de la ligne électrique, auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit, et il devra être effectué dans des conditions telles, qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu aux frais de la Compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La Compagnie pourra être autorisée, et, au besoin, requise par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant de concert avec le ministre de l'intérieur, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La Compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la Compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 59. Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes impériales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient les lignes objet de la présente concession, la Compagnie ne pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la Compagnie.

Art. 60. Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où sont situés les chemins de fer, objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la Compagnie.

Art. 61. Le gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Les Compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchements ou de prolongement auront en fa ulté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur les chemins de fer objet de la présente concession, pour lesquels cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses Compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une Compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant les lignes qui font l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur ces lignes, comme aussi dans le cas où la Compagnie concessionnaire de ces dernières lignes ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les Compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des Compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété, paiera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les Compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La Compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant ceux qui lui sont concédés, à accorder aux Compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres, dix pour cent (10 0/0) du prix perçu par la Compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, quinze pour cent (15 0/0);

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, vingt pour cent (20 0/0);

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 0/0).

Art. 62. La Compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un nouvel embranchement; à défaut d'accord, le gouvernement statuera sur la demande, la Compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines et d'usines, et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Leur exécution devra être faite avec soin aux frais de leurs propriétaires et sous le contrôle de l'administration. La Compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

L'administration pourra, à toute époque, prescrire les modifications qui seront jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie des dits embranchements, et des changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

La Compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés, destinés à faire communiquer des établissements de mines ou d'usines avec la ligne principale du chemin de fer.

La Compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais. Les wagons ne pourront, d'ailleurs, être employés qu'au transport des objets et marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus d'un kilomètre. Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées nonobstant l'avertissement spécial donné par la Compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons, pour chaque période de retard après avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par l'administration seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par la Compagnie, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, la Compagnie entendue.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte de la Compagnie et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'administration supérieure et sans préjudice de tous dommages-intérêts que la Compagnie serait en droit de réclamer pour la non-exécution de ces conditions.

Pour indemniser la Compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix fixe de douze centimes (0 fr. 12 c.) par tonne pour le premier kilomètre, et en outre quatre centimes (0 fr. 04 c.) par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre.

Digitized by Google

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la Compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais feront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration supérieure, sur la proposition de la Compagnie.

Tout wagon envoyé par la Compagnie sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complétement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. La Compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de trois mille cinq cents kilogrammes déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons. Le maximum sera révisé par l'administration, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la Compagnie.

Les embranchements particuliers actuellement construits sur le réseau concédé sont maintenus, à la charge par les propriétaires d'embranchements de se pourvoir, dans un délai de six mois, pour obtenir une autorisation régulière.

Art. 63. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances ; la valeur en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la Compagnie.

Art. 64. Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 65. Un règlement d'administration publique désignera, la Compagnie entendue, les emplois dont la moitié devra être réservée aux anciens militaires de l'armée de terre et de mer libérés du service.

Art. 66. Il sera institué près de la Compagnie un ou plusieurs inspecteurs ou commissaires, spécialement chargés de surveiller les opérations de la Compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Art. 67. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par la Compagnie. Ces frais comprendront le traitement des inspecteurs ou commissaires dont il a été question dans l'article précédent.

Afin de pourvoir à ces frais, la Compagnie sera tenue de verser chaque année à la caisse centrale du Trésor public une somme de 120 fr. par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à 50 fr. par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans lesdites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée en exécution de l'article 58 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la Compagnie par les agents de l'État.

Si la Compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus régées, aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 68. La Compagnie devra faire élection de domicile à Paris.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine.

Art. 69. Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 70. Le présent cahier des charges, la convention du 11 avril 1857 et les traités y énoncés ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

Arrêté à Paris, le 11 avril 1857.

BANQUE D'ANGLETERRE.

SITUATION AU 27 JUIN 1857.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Billets émis.	24,911,630	622,790,750
Actif.		
Avances à l'État. . . .	11,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,459,900	86,497,500
Espèces et lingots (or) .	10,436,630	260,915,750
Somme égale. . .	24,911,630	622,790,750

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque.	14,553,000	363,825,000
Réserve	3,333,078	83,326,950
Compte-courant de l'État créditeur.	7,799,603	194,990 0 0
Comptes particuliers. .	9,209,596	232,404,850
Billets à sept jours et autres	648,942	16,223,550
	35,653,212	891,330,300
Actif.		
Créances sur l'État. . .	10,327,222	258,180,550
Créances particulières.	18,481,953	462,048,825
Billets de banque en portefeuille.	6,107,805	152,695,125
Numéraire.	736,232	18,405,800
	35,653,212	891,330,300
Augmentation :		
Réserve métallique. . .	263 607	6,590,175
Portefeuille.	231,907	5,799,175
Compte-courant de l'État	195,036	4,800 900
Réserve.	19,380	459,500
Diminution :		
Billets en circulation. .	5,159	128,975
Comptes particuliers. .	142,584	3,564,600
Créances.	190,154	4,003,850

SITUATION AU 4 JUILLET 1857.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Billets émis.	25,311,280	633,532,000
Actif.		
Avances à l'État . . .	11,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,459,900	86,497,500
Espèces et lingots (or).	10,836,280	271,657,000
Somme égale. .	25,311,280	633,532,000

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque. .	14,553,000	363,825,000
Réserve	3,410,811	85,270,275
Compte courant de l'État créditeur.	7,863,550	196,588,750
Comptes particuliers. .	9,658,616	241,465,450
Billets à sept jours et autres.	678,610	16,965,200
	36,164,587	904,114,675
Actif.		
Créances sur l'État . .	10,32*,065	258,151,625
Créances particulières.	19,315,201	482,880,025
Billets de banque en portefeuille.	5,872,745	146,818,625
Numéraire.	650,576	16,264,400
	36,164,587	904,114,675
Augmentation :		
Réserve métallique. . .	137,984	3,449,600
Comptes particuliers. .	474,205	11,856,600
Billets en circulation. .	327,424	8,185,600
Créances particulières.	326,158	8,153,950
Réserve	00,000	000,000
Diminution :		
Portefeuille.	187,871	4,696,275
Compte courant de l'État	379,687	9,492,175

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi, 9 juillet :

En fonte affinage il y a eu vente à 155 fr. ; ce cours ne s'est cependant pas établi, car nous voyons tenir encore à 160 fr. Le cours flotterait donc entre 155 et 160 fr. ; les acheteurs font défaut ; la spéculation se tient à l'écart depuis longtemps ; les consommateurs eux-mêmes montrent de l'indécision et supputent les chances de l'attente.

La fonte pour deuxième fusion n'a qu'un cours nominal à 180 fr. le n° 1 et 170 fr. le n° 2.

Les fers laminés se vendent par continuation de 330 à 340 fr. la 1re classe, suivant l'importance de la demande, franco dans toutes les gares des chemins de fer de l'Est.

Les fers forgés sont invariables à 370 fr. en gare de l'usine ; les ordres sont très-abondants et la production se trouve limitée par les basses eaux ; la hausse serait donc facile si on la voulait.

Voici quels ont été, durant le premier semestre de l'année 1857, les cours moyens de nos principaux articles de fabrication :

Mois de	Fonte affinage.	Fonte n° 1 de moulage.	Fers lam nés.	Fers battus.
—	—	—	—	—
Janvier,	160 »	180 »	340 »	360 370
Février,	163 »	180 185	340 »	360 »
Mars,	165 16730	185 »	340 »	350 360
Avril,	165 170	180 185	330 340	370 »
Mai,	165 »	180 »	330 340	370 »
Juin,	162 50	180 »	330 340	370 »

Jeudi, 16 juillet 1857.

En nous donnant des renseignements sur la dernière foire de Chalon, un correspondant de Gray nous dit à propos de la fonte de Champagne : « Le Midi montre beaucoup d'indifférence et de froideur dans ses achats; le prix de la fonte affinage qui était de 160 fr. rendu à Gray, est raisonné à 170 fr., sans acheteurs.

La fonte pour deuxième fusion se soutient encore très-fermement : n° 1, 185; n° 2, 170 à 175 fr.

Les gros articles de moulage, qui suivent ordinairement le cours de la fonte à fer, ont baissé de 5 à 10 fr. ; ainsi les plaques, suivant l'importance de la demande, s'obtiendraient de 195 à 200 fr. ; les tuyaux et les boîtes de roues, toujours en bonne demande, maintiennent leurs prix. La poterie et sablerie vaut 170 à 175 les mille pièces. Les pièces de mécaniques pour constructeurs-mécaniciens se paient 360 à 370 fr.

Les fers laminés se vendent, par continuation, de 330 à 340 fr.

Les fers forgés sont en voie de hausse ; leur situa-

Digitized by Google

tion se résume en ces mots : eaux basses, fabrication arrêtée ou ralentie, commandes nombreuses et pressantes, prix fermes de 370 à 390, en gare de l'usine ou de Saint-Dizier.

Un nouveau tarif de pointes, à dater du 15 de ce mois, établit, sur la place de Paris, une augmentation de 2 fr. sur le tarif précédent : n° 20, 54 fr.

La chaîne reste en bonne voie, les demandes sont bondantes, et les prix sont tenus facilement à 75 fr. numéros assortis.

On sait que le 10 juillet expiraient les traités de transports passés avec la Compagnie, et qu'un tarif d'abonnement destiné à les remplacer est présenté depuis quelques mois à l'approbation de l'administration supérieure. Ce projet de tarif, soumis en ce moment à une étude sérieuse, n'ayant pas reçu la sanction pour l'époque demandée, le service commercial de la Compagnie vient d'adresser aux traitants la circulaire suivante :

« Conformément à une décision ministérielle en date de ce jour, nous avons l'honneur de vous informer que nous consentons à proroger jusqu'au 1er septembre prochain votre traité pour transport de fers et de fontes qui expire le 10.

» Veuillez bien nous dire si vous acceptez cette prorogation, et, en attendant votre réponse, dans la pensée de servir vos intérêts, nous donnons aux gares et stations l'ordre de continuer l'application des conditions de votre traité. »

CHALON-SUR-SAONE.

Foire des maîtres de forges.

Chalon, 9 juillet.

Fers fins forgés, suivant qual.,	52 à 51 fr.	les 100 k.
Cylindres fins,	58	»
Dito mi-fins,	56	»
Cercles,	56	»
Rubans,	58	»
Fer puddlé, 1re classe,	35	»
Tôles fines,	70	»
Dito puddlées,	55	»
Pointes n° 13,	76	»
Fils de fer, n° 23 à 20,	63	»

Le tout franco à Lyon.

On écrit de Saint-Etienne :

Fer, 1re classe, Terre-Noire, 30.
id. id. de fonte au bois, 40.
id. l'Hermes, 30.
id. id. de fonte au bois, 40.
id. Givors, 28.
Tôle ordinaire, Terre-Noire, 47.
id. fine, 62.
id. ordinaire l'Hermes, 47.
id. fine, 62.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 8 juillet :

Voici le cours des gueuses d'Ecosse :

Numéros mélangés, 93 13 à 93 75.
Gartsherrie n° 1, 100 fr.
Calder n° 1, 97 50.
Glengarnock n° 1, 98 fr. 85.
Blair et Eglinton, Muirkirk et Lugar, 93 35.
Au comptant, rendu à bord.

Les fers se cotent comme suit :

Plats et ronds de dimensions ordinaires, 221 85 225.
Fers à clous, 246 85 à 250.
Fers d'angle, 232 50 à 265.
Tôles pour chaudières, 269 à 282.
Tôle fine, 287.
Cercles, 262 50.
A bord, au port d'embarquement, sous escompte 3 0/0.

Fret de la fonte pour :
Havre, 13 » à 13 75.
Dieppe, 13 » à 13 75.
Fécamp, 13 » à 13 75.
Rouen, 15 60 à 16 25.
Brest, 13 75 à 11.
Calais, 13 75 à » » ».
Boulogne, 13 75 à » ».

Le prix du fret pour le fer est de 1 fr. 25 plus élevé par tonne. Les navires sont rares.

— Une autre correspondance du 6 courant nous mentionne les prix suivants :

Gartsherrie n° 1, 100 60.
Calder n° 1, 97 50.
Bonnes marques, numéros mélangés, 88 10.

Les transactions sont peu nombreuses ; on n'achète qu'au jour le jour.

Londres, 12 juillet.

Les barres de Galles valent, au lieu de production, de 180 fr. à 200 suivant qualité ; les fers Staffordshire sont fermes à fr. 215 à 220 la qualité ordinaire, 232 la best, 2 0 la best best ; fers d'Ecosse qualité ordinaire, 221 85 à 232 ; Govan ordinaire, 232 ; dito best, 263 ; dito best best, 288. On voit que les prix n'ont pas changé sensiblement.

Le marché de Glascow est resté sans changement ; les exportations se soutiennent en bonne voie, si ce n'est la semaine dernière ; mais depuis le 1er janvier jusqu'au 30 juin les exportations ont été de 207,500 tonnes, contre 248,000 dans la période correspondante de 1856.

Les prix des numéros mélangés, marques ordinaires, est de 93 fr. 10, et pour les autres marques, les prix diffèrent à peine de 50 cent. de ceux de la semaine passée. Les cours ont baissé de 3 fr. 75 environ depuis quinze jours.

Cours du fret : Havre, 13 10 à 13 75 ; Rouen, 15 à 16 25 ; Dunkerque, Calais, Dieppe, Boulogne, 13 10 à 13 65 par tonne.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 5 juillet :

MÉTALLURGIE. — La fonte affinage se cote, bonne qualité, en moyenne, fr. 9 75, mais sans affaires.

MINERAIS. — Il s'est traité quelques affaires en minerais hydratés, mais sans grande importance. Les prix ne varient pas, surtout dans les premières qualités, qui deviennent rares. Les expéditions d'oligistes continuent. On dit que plusieurs usines du Nord s'approvisionnent pour un grand nombre d'années.

CHARBONS. — Une légère reprise s'est fait sentir comme toujours à l'approche du chômage, et nos rivages se trouvent un peu allégés. Il n'y a pas de mouvement dans les prix. Les produits maigres du bas de la Sambre languissent ; ce sont cependant d'excellents charbons propres à bien des usages. On nous annonce qu'une Société va se former pour exploiter ce charbon spécialement sur la place de Paris, pour le foyer domestique.

COKE. — Les expéditions ont assez bien marché cette semaine. Il n'y a pas d'existant aux fours.

Charleroi, 12 juillet.

MÉTALLURGIE. — Rien de marquant à signaler en fait de fabrication et de marchés. Les prix ne se raffermissent pas ; une inquiétude vague s'empare de tous les esprits et paralyse l'avenir.

Prix des fontes et fers : fonte-affinage, 93 à 97 fr. 50 ; fonte-moulage, 145 le n° 1, 140 le n° 2, 135 le n° 3, 130 le n° 4, 120 le n° 5 les 1,000 kil. ; fers laminés, n° 1 (métis) 210 220, dito n° 2 (petit fort) 230, dito n° 3 (fer fort) 250, la première classe et 30 fr. d'écart par classe, les 1,000 kil. ; fers fondus tendres 190 fr., dito métis 210, dito fort 120 les 1,000 livres ; tôles 1re qualité 340 à 360, dito 2e qualité 320, dito fines du commerce 390 fr. les 1,000 kilog.

CHARBONS. — On active les chargements, toutefois les affaires sont calmes. On cote : tout-venant gras 14 et 15 fr. les 1,000 kil., dito demi-gras 1re qualité 12 à 13, dito, 2e qualité 11 à 12, maigre 7 à 8 ; gailletteries bonne qualité 20 à 22, dito flambantes 15 à 16, dito maigres 13 à 14.

FRET. — La nouvelle du retard de la fermeture de la navigation a été favorablement accueillie par le commerce, qui se hâte de faire ses expéditions. Le fret pour Paris est tombé à fr. 10 50 ; les bateaux ne sont pas absolument rares.

BOIS.

Dans notre dernier bulletin, une ligne oubliée nous a fait commettre une erreur que nous rectifions en rétablissant le troisième alinéa qui mentionne une vente d'entrevous : « un lot d'entrevous bonne qualité s'est vendu 137 fr. ; un autre lot de premier choix a été payé, dit-on, 147 fr. 12 et 11. »

Quelques jours après, un lot de qualité à peu près semblable a obtenu 145 fr. avec des condition de vente qui établissent environ le prix de 147.

16 juillet.

Le fait saillant de la semaine est le placement d'un lot important de charpentes Cette vente a eu pour effet de faire cesser l'abattement qu'avaient fait naître la nullité des ventes chez nous et les nouvelles de baisse venues des autres ports et principalement de Paris. La Compagnie Parent et Schaken a acheté ces jours derniers sur le port de Valecourt 6,000 décistères environ de charpentes moyennes destinées à la construction du chemin de fer de Châlons au nouveau camp. Le prix est de 635 fr. le décastère ; les mêmes bois n'obtenaient pas du commerce 550 fr. La longueur à établir est de 18 kilomètres, cette quantité de bois ne sera donc pas suffisante, et nous apprenons, en effet, que des propositions de marchés sont faites à d'autres détenteurs.

Quant aux sciages, la situation se maintient sans changement, les prix ne varient aucunement : ainsi cette semaine, on a encore vendu l'échantillon de bonne qualité 185 fr. 10 et 10, de l'entrevous ordinaire 130 fr.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

O. SAUPIQUE.

On lit dans l'*Indépendance belge :*

Un train d'essai a parcouru la ligne du Centre (Ecaussinnes à Erquelinnes) vendredi dernier ; on remarquait, parmi les visiteurs de la nouvelle ligne, MM. Licot et Paignart, représentants ; les membres du comité ; les membres du comité houiller du Centre, le bourgmestre de la ville de Binche, etc., etc.

Le train, sous les ordres du directeur de la Compagnie, était dirigé par M. l'ingénieur Despret. Le voyage de Baume à Erquelinnes s'est accompli de la manière la plus satisfaisante : la distance a été franchie avec la vitesse de un kilomètre par minute. S'il faut en croire les personnes qui ont fait partie de l'excursion, nous n'aurions pas en Belgique de voie mieux établie que celle du Centre (les rails sont de 37 kilog. avec éclisses), et les voitures y rouleraient comme sur un plancher. Le matériel d'exploitation, disaient les voyageurs, est des plus considérables ; la Compagnie compte, dès à présent, plus de wagons à charbon que l'État. Une chose qui excitait surtout l'admiration, c'est le nombre et le fini des bâtiments ; il paraît qu'en s'ouvrant, la ligne du Centre n'aura plus un seul bâtiment provisoire ; sous ce rapport donc encore, ce rail way sera l'un des plus remarquables que nous ayons.

Les ingénieurs de l'État ont inspecté samedi dernier la section de la ligne du Centre de Baume à Erquelinnes ; s'il faut en croire les on dit, l'inspection aurait été entièrement favorable à la ligne nouvelle, et les ingénieurs des ponts et chaussées auraient déclaré n'avoir aucune objection à faire à sa prochaine ouverture. La Compagnie du Centre, nous dit-on, a décidé de faire l'inauguration de son chemin le dimanche 2 août prochain.

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1856. Id. 795 Id.)

Du 2 au 8 juillet 1857.

138,714 voyageurs.....	388,469 55	
Bagages, marchandis,etc.	511,670 37	
Total..		900,139 92
Semaine correspondante de 1856.		
138,221 voyageurs.....	390,319 53	
Bagages, marchand., etc.	506,368 08	
Produit total.....		896,687 61
Différence...		3,442 31
Produit par kilomètre :		
1857,	1,132	
1856,	1,128	
Recette totale depuis le 1er janvier		
1857.....	25,333,964 87	
1856.....	23,350,083 65	
Différence...		1,983,881 22

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLEANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :

En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1100 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :

En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1065 kil.

Du 2 au 8 juillet 1857.

315,875 Voyageurs...	456,400 48	
Bagages, marchandises, etc.....	610 913 81	
Total.....		1,0:5 314 29
Semaine correspondante de 1856 .		1,055,611 32
Différence...		9.702 97
Recettes depuis le 1er janvier 1857.		19,993,876 88
Recette correspondante de 1856		23,500,899 14
Différence...		6,476,977 74

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 950 kilomètres)
(1856. Id. 870 Id.)

Du 2 au 8 juillet 1857

324,314 voyageurs.....	481,674 03	
Marchandises, etc., grande vitesse ...	53,486 01	
— petite vitesse	331,903 80	
Total de la semaine.....		869,363 84
Semaine correspondante en 1856....		848,684 30
Différence...		20,679 54
Recettes depuis le 1er janvier 1857		20 636,193 52
Id. Id. 1856		17,983,621 89
Différence...		2,652,478 93

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

(1857. Longueur exploitée, 694 kilom.)
(1856. Id. 617 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,228 93.
— 1856, 1,524 28.

Recettes du 2 au 8 juillet 1857

Grande vitesse) 99,078 voyageurs..	384,721 58	
Grande vitesse) marchand.....	131,059 15	
Petite vitesse) marchand.....	337,097 45	
Total.....		852,878 15
Semaine correspondante de 1856....		940,480 02
Différence...		87,601 87
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857		25,314,867 32
Id. Id. 1856		19,806,823 39
Différence...		5,508,043 94

CHEMINS DE FER DE L'EST.

(1857. Longueur exploitée,1330 kilomètres.)
(1855. Id. 1060 Id.)

8e année. — 27me semaine.

Du 2 au 8 juillet 1857.

109,472 Voyageurs.....	392,145 67	
Marchandises.....	515,392 37	
Total de la semaine.....		907,538 04
Recettes antérieures.....		22,261,382 02
Total général.....		23,168,920 06
27me semaine de 1857		907,538 04
Semaine correspondante de 1856.		836,738 70
Différence...		70,799 34
Exercice 1857.....		23,168,920 06
d. 1856		21,277,474 99
Différence...		1,891,445 07

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont et prolongements.

Longueur exploitée : 133 kilomètres

Du 2 au 8 juillet 1857.

10,431 voyageurs.	24,741 55	
...,... tonnes de marchandises.....	23,630 25	
Total.....		48,371 80
Recettes antérieures...		1,077,390 61
Total des recettes.....		1,125,762 41

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. Id. 523 Id.

Recettes du 2 au 8 juillet 1857

55,087 Voyageurs.....	193,097 80	
Bagages et marchandises	312,651 12	
Total de la semaine.....		505 748 92
Semaine correspondante de 1856.. .		660 827 10
Différence...		155,078 18
Total des recettes, à partir du 1er janvier 1857.....		15,884,626 02
Période correspondante de 1856.		13,421,839 59
Différence...		2,462,786 43

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

(1857. Longueur exploitée, 186 kilom.)

Du 2 au 8 juillet.

(Section de Lyon à Roanne.)

2,222 Voyageurs.....	37 749 55	
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	155,898 04	
Total.....		193,647 59
Recettes antérieures.....		5,033,684 16
Total de l'exercice 1857.....		5,227,331 75
Recette correspondante 1856		208,412 68
Total de l'exercice 1856...		4,822,165 99

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).

1857. Longueur exploitée pendant la semaine, 121 k.
Longueur moyenne pendant l'année, 108 kil.

Voyageurs.....	29,234 95	
Bagages, marchandises, etc.....	27,254 80	
Total.....		56,489 75
Recettes antérieures		1,098,444 37
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857		1,154,934 12
Semaine correspondante en 1856.....		39,327 88
Recettes depuis le 1er janvier 1856....		865,180 52
Recettes totales de la semaine sur les deux sections		250,137 34
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....		6,132,128 53
Total.....		6,382,265 87

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 713 kilomètres.
Id. en 1856, 372 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 210 id.

Recettes du 2 au 8 juillet 1857

CHEMIN DE FER.

39,857 voyageurs	163,306 65
Bagages, marchandises, etc	121,507 75
TOTAL	284,813 80
Recettes du CANAL LATÉRAL	19,363 52
Recettes antérieures	6,057,700 69
Total depuis le 1er janvier 1857	6,361 858 01
27e semaine de 1857. Chemin de fer..	284,813 80
Id. Canal latéral...	19,363 52
Total de la semaine en 1857	304,157 32
27e semaine de 1856. Chemin de fer..	161 378 95
Id. Canal latéral...	16,723 78
Total de la semaine en 1856	178,102 73
Différence...	126,054 59

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857	6,361 858 01
1856	2,945,325 50
Différence...	3,517,532 42

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1857,	399 45	92 11
1856,	380 05	176 87
Différence..	19 40	82 76

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.)

Longueur exploitée : 175 kilomètres.

Du 2 au 8 juillet.

11,531 Voyageurs	42,455 35
Bagages, marchandises, etc	18,443 50
Total	60,898 85
Semaine correspondante 1856 (sur 75 kil.)	20,950 40
Total depuis le 1er janvier	926,210 25

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 28 juin au 4 juillet 1857

6,823 voyageurs fr.	4,687 50
Marchandises	185 »
Recettes antérieures	144,208 70
Total	149,081 »

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

Lignes de Bâle à Laufelfingen, Aarau-Olten-Lucerne Berne et Bienne. — 195 kilomètres dès le 16 juin.

Recettes du 1 au 30 juin 1857.

	Voyageurs	Marchandises quintaux à 50 kil.	Recettes
Du 1er au 30	126 000	200,000	215,000 »
Mois précédents.	263,353	594,749	363,240 34
Totaux..	389,353	794,749	578,240 34

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 278 kilom.)

Du 27 juin au 3 juillet 1857.

10,216 Voyageurs	44,751 58
Bagages, marchandises, etc	84,385 87
TOTAL de la semaine	129,167 45
Recettes de la semaine correspondante de 1856	80,536 14
Différence...	48,631 31
Recettes antérieures	2,559,679 20
Total	2,688,810 65

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée : 402 kilomètres.

Du 25 juin au 1er juillet 1857.

64,103 Voyageurs,	129,066 64
2,850 t. Bagages et marchandises,	61,783 88
Total,	190,850 52
Période correspondante de 1856,	159,473 22
Différence...	30,876 30
Recette totale depuis le 1er janvier	3,826,457 91
Période correspondante de 1856,	3,406,784 46
Différence...	419,673 45

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 2 au 8 juillet 1857.

Voyageurs	26,214 »
Bagages	1,273 75
Marchandises : grande vitesse	2,095 07
Id. petite vitesse	9,016 65
Exploitation de Biella	4,671 25
Exploitation de Casal (minimum garanti à Novare)	3,898 90
Ensemble	49,169 60
Recette correspondante de 1856..	43,525 51
Différence...	5,644 09

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. Id. 1,039 id.

Du 2 au 8 juillet 1857.

	En francs au cheval de 121 1/2
43,079 voyageurs	235,522 50
37,571 tonnes Marchandises	522,175 85
Total de la semaine	757,698 35
Semaine correspond. 1856	771,501 90
Différence...	14,403 55
Recettes depuis le 1 janvier 1857	15,278,013 »
Recettes depuis le 1 janvier 1856	17,004,613 »
Différence...	1,726,600 »

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

27e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 29 juin au 5 juillet

7,564 voyageurs. — 17,336 quint. bagages, marchandises	fr. 15,668 10
Recette correspondante de 1856	12,364 85
Différence...	3,303 25
Recettes depuis le 1er janvier 1857	288 213 25
Recette correspondante de 1856	182 806 40
Différence...	105,306 85

CHEMIN DE FER NORD-EST SUISSE.

1857. — Longueur exploitée : 144.6 kilomètres.
1856. — 109.5 —

Juin 1857 (*)

101,000 voyageurs	135,000 »
265,000 quint. marchandises et bagages	98 300 »
Total du mois	233,300 »
Mois correspondant de 1856	124,066 »
Différence..	109,234 »
Recettes depuis le 1er janvier 1857	1,032,271 »
Recettes correspondantes 1856	526,843 »
Différence...	505,428 »

(*) Résultat approximatif.

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

Juin 1857

	1857.	1856.	1855.
Voyageurs...	52,778 70	50,732 85	33,830 75
Bagages.....	938 90	1,049 40	795 05
Bétail.....	1,820 »	1,136 95	818 60
Marchandises	17,773 48	16,397 46	18,884 82
	53,311 08	58,814 66	54,329 02
Différence..		5,496 42 sur 1856	
Différence..		8,982 06 sur 1855	

1er semestre.

	1857.	1856.	1855.
Voyageurs...	213,851 25	211,154 85	176,860 »
Bagages.....	5,054 60	5,078 65	3,433 60
Bétail.....	8,776 90	7,385 90	6,014 65
Marchandises	117,938 74	119,731 73	125,312 64
	345,621 49	343,351 03	311,620 69
Différence...		2,270 46 sur 1856	
Différence...		34,000 80 sur 1855	

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (28e semaine)		Par journée de voiture	
		Commer.	Omnibus.
Du 5 au 11 juillet 1857	205,570 50	87 35	52 47
Semaine correspondante de 1856	228,961 93	77 09	48 78
Rec. depuis le 1er janv. 1857	6,279,218 75	78 70	46 57
Période correspondante de 1856	5,632,269 85	71 13	44 27
Différence	646,948 90	7 57	2 30

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

MM. les porteurs d'actions et obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans *ses succursales*, les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission qui vient d'être réduite de 1/2 à 1/4 0/0.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans ses succursales les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,
G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Avis aux porteurs d'obligations 5 *et* 3 0/0. — Les coupons de ces obligations sont payables au choix des porteurs :

Sans frais, — dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, à Lyon et Marseille.

Moyennant une commission de *un quart pour cent*, dans toutes les succursales de la Banque.

CHEMIN DE FER

DES ARDENNES.

Les statuts modifiés de la Compagnie, ayant été approuvés par le Conseil d'état, MM. les actionnaires sont prévenus que la souscription de la première série des actions nouvelles comprenant 42,000 actions, est ouverte au siége de la Société, rue de Provence, 70, du 6 juillet au 25 du même mois, de 11 heures à 3 heures. Cette série sera la seule émise cette année sur les 84,000 actions nouvelles formant le complément du fonds social.

Chaque actionnaire a droit sur la série émise à une action nouvelle pour une action ancienne.

Il souscrivant, il sera versé une somme de 50 fr., sur laquelle on déduira 7 fr. 90 c. pour le semestre d'intérêts, acquis le 15 juillet, présent mois. Moyennant ce versement, les actionnaires recevront deux actions nouvelles, libérées de 250 fr. chacune, en place de l'action ancienne, libérée de 500 fr. Cet échange se fera sans autre délai que celui nécessaire pour la confection des titres.

Les actionnaires qui n'useront pas de leur droit à la nouvelle souscription, auront à verser 50 fr. sur l'action ancienne, du 15 juillet au 9 août prochain, sous la déduction du semestre d'intérêt de 7 fr. 90 c. Passé ce délai, ils seront passibles des intérêts de 5 0/0 à partir du 15 juillet.

Les actions nouvelles de cette première série qui n'auront pas été souscrites, seront réparties entre les actionnaires qui auront demandé plus que leur quote part.

Le Secrétaire du Conseil,
Arthur BAIGNÈRES.

CHEMIN DE FER DE

PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS

MM. les porteurs des obligations :

1° Paris à Lyon par le Bourbonnais 3 0/0 ;
2° Grand Central de France, emprunt 1853-1854 ;
3° Rhône-et-Loire, 1re série à 0/0 ;
4° Rhône et-Loire, 2me série 3 0/0 ;
5° Saint-Etienne à Lyon, emprunts réunis ;
6° Saint-Etienne à Lyon, emprunt 1850 ;
7° Saint-Etienne à la Loire, emprunt 1847 ;
8° Andrezieux à Roanne, 1er ordre ;

sont prévenus que la Banque de France se charge de payer dans ses succursales les intérêts de ces différents titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,
Léon SAY.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A SCEAUX ET A ORSAY.

MM. les actionnaires de la *Compagnie des chemins de fer de Paris à Sceaux et à Orsay* sont invités à se réunir en assemblée générale extraordinaire, le mercredi 5 août prochain, à trois heures précises, au siége de la Société, à l'effet d'approuver les prorogations de délai consenties par le Conseil d'administration, à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, pour l'exécution du traité du 18 juin 1855.

Pour faire partie de l'assemblée générale, il faut être porteur de vingt actions au porteur, déposées dix jours avant l'assemblée au siége de la Société, rue Neuve-des-Petits-Champs, n° 35, ou depuis dix jours au moins de dix actions nominatives.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le Secrétaire,
A. BARLATIER.

CHEMIN DE FER

DE CHARLEROI A LA FRONTIÈRE DE FRANCE

Le Conseil d'administration de la société du chemin de fer de Charleroi à la frontière de France a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale, convoquée pour le 11 juillet courant, n'ayant pas réuni la quantité d'actions nécessaires pour délibérer, une nouvelle réunion aura lieu le vendredi 28 août 1857, à midi, à Charleroi, hôtel du *Grand Monarque*.

Cette assemblée délibérera, quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées : 1° en assemblée générale ordinaire, sur les comptes et bilans de la société non encore approuvés ; 2° et en assemblée générale extraordinaire, sur diverses modifications à apporter aux statuts sociaux, notamment aux articles 17, 18, 19, 24, 31, 32 et 43.

Pour être admis à l'assemblée générale, il faut être porteur de cinq actions au moins complétement libérées et avoir déposé ses titres au moins dix jours à l'avance : à Bruxelles, entre les mains de M. Lambert, banquier, rue Neuve, n° 20 ; à Londres, entre les mains de MM. N.-M. Rothschild et fils ; à Paris, à la Compagnie du chemin de fer du Nord, bureau de Charleroi, et au siége social, à Marchiennes-au Pont, dans les bureaux de l'exploitation du chemin de fer Nord belge.

CHEMIN DE FER

DE HAINAUT ET FLANDRES

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer *Hainaut et Flandres* a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le paiement des intérêts dûs pour le 1er semestre 1857, se fera du 5 au 20 août prochain, dans les bureaux de la Société,

A Paris, rue de Provence, 40 ;
A Bruxelles, rue Montoyer, 36 ;
Et à Gand, à la Banque de Flandres.

Le directeur général,
C. DE REGEL.

SOCIÉTÉ I. R. AUTRICHIENNE
PRIVILÉGIÉE DE CRÉDIT

POUR LE COMMERCE ET L'INDUSTRIE

Le terme fixé pour le 5e et dernier versement sur les actions du Crédit autrichien étant échu depuis le 1er du courant, ceux de MM. les actionnaires qui n'auraient pas encore effectué tous les versements, sont invités à libérer leurs titres d'ici au 25 courant au plus tard. Passé ce délai, il serait procédé d'après les inscriptions des statuts contre les actions en retard.

Les versements sont reçus :

A Paris, chez MM. Rothschild frères, rue Laffitte, 21.

CAISSE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE A TURIN

CRÉDIT MOBILIER.

Le Conseil d'administration, dans sa séance du 7 de ce mois, a décidé qu'à partir du 15 juillet courant, les intérêts du premier semestre du présent exercice seraient distribués aux actionnaires à raison de 6 fr. 25 c. pour les actions libérées,

Et de 4 fr. 37 c. 1/2 pour les actions de la nouvelle émission.

Les paiements seront effectués :

A Turin, au siége de la Société ;
A Gênes, à la Caisse générale ;
A Paris, chez MM. de Rothschild frères, rue Laffitte, 21.

Turin, le 8 juillet 1857.

CAISSE LECUYER ET Cie

Messieurs les actionnaires sont convoqués en assemblée générale *extraordinaire*, au siége de la Société, à Saint-Quentin, pour le *lundi* 27 *juillet* courant, à une heure de l'après-midi, à l'effet de délibérer sur la proposition que fera la gérance de convertir toutes les actions au porteur de ladite Société, au nombre de vingt-quatre mille, en un nombre égal d'actions nominatives, et sur toutes autres questions ou modifications qui seraient mises à l'ordre du jour.

Pour être admis à cette assemblée, chaque actionnaire devra avoir préalablement déposé ses titres au siége de la Société, à Saint-Quentin, ou à la succursale de Paris.

AVIS

MM. les actionnaires de la *Compagnie de la Sarcelière* sont prévenus que les intérêts du 1er semestre 1857 seront payés à raison de 5 0/0 l'an, au siége social, boulevard de Strasbourg, 2, à partir du 20 août prochain.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DE MATÉRIELS DE CHEMIN DE FER.

MM. les actionnaires de la Compagnie générale de matériels de chemin de fer sont convoqués en assemblée générale ordinaire, le mercredi 12 avril 1857, à une heure de relevée, pour prendre connaissance des comptes et bilans arrêtés au 30 avril 1857, et recevoir communication des rapports du Conseil d'administration et du Conseil de surveillance.

L'assemblée aura lieu chez MM. Brugmann fils, à Bruxelles.

Au vœu des statuts, les porteurs d'actions doivent faire connaître, dix jours avant l'assemblée, à l'administration, le nombre et les numéros de leurs actions.

Ils sont admis à l'assemblée sur la production des actions ou d'un certificat de dépôt, chez MM. Brugmann fils, banquier de la Société.

Ces certificats portent le nombre et les numéros des actions déposées.

Les membres de l'assemblée, qu'ils interviennent en leur nom ou comme mandataires, ont autant de voix qu'ils possèdent de fois dix actions, sans que ce nombre puisse excéder dix voix.

Les actionnaires ne peuvent se faire représenter que par d'autres actionnaires ayant droit de voter. Le mandataire, pour être admis en cette qualité, doit remplir les formalités prescrites par l'article 50 des statuts.

BANQUE GÉNÉRALE SUISSE

de Crédit International mobilier et foncier.

Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler à ceux de MM. les actionnaires qui n'ont pas encore effectué le second versement de soixante-quinze francs, que ce versement, exigible depuis le 2 avril dernier, doit être fait d'ici au 31 juillet courant.

Le versement augmenté des intérêts de retard à 5 0/0 l'an, se fait sous déduction d'un coupon de 4 fr. par action ancienne.

A Genève, au siége social ;
A Paris, à la succursale, 30, rue Louis-le-Grand ;
A Lyon, chez MM. Jos et S. Simon, 16, quai Saint-Clair ;
A Londres, à l'agence, 2, Royal-Exchange Buildings.

Digitized by Google

COMPAGNIE

DES MINES DE LA GRAND'COMBE.

Obligations sorties au tirage du 16 mai 1857, pour être remboursées le 1er octobre 1857 :

Obligations du premier emprunt, remboursables par 1200 francs.

94	1618	3050	4690
116	1620	3061	4692
117	1626	3073	4719
122	1665	3074	4724
168	1674	3027	4751
176	1678	3099	4755
192	1686	3106	4762
194	1729	3111	4791
197	1757	3113	4807
218	1811	3126	4815
219	1814	3146	4834
261	1822	3183	4864
279	1895	3195	4887
296	1899	3230	4889
312	1915	3235	4973
363	1938	3243	5016
391	1962	3247	5026
393	1964	3261	5073
416	1972	3266	5089
416	1986	3277	5093
432	2003	3319	5117
444	2020	3328	5121
497	2024	3343	5169
504	2028	3362	5183
518	2036	3391	5186
531	2080	3424	5186
542	2085	3441	5186
548	2135	3462	5209
566	2167	3474	5216
565	2239	3489	5223
638	2271	3514	5230
630	2315	3545	5278
677	2417	3564	5295
680	2358	3565	5310
690	2360	3609	5340
730	2370	3621	5350
756	2377	3651	5369
799	2398	3677	5395
800	2403	3680	5397
835	2409	2688	5398
863	2460	3712	5406
892	2505	3762	5414
920	2529	3759	5424
930	2536	3857	5431
945	2541	3862	5430
953	2556	3911	5443
1092	2557	3951	5454
1121	2573	3972	5463
1141	2579	3986	5476
1143	2585	3998	5494
1158	2587	4046	5513
1165	2592	4114	5520
1197	2614	4162	5551
1216	2615	4197	5562
1231	2625	4239	5566
1237	2638	4252	5575
1238	2640	4266	5584
1240	2651	4282	5649
1253	2652	4321	5683
1320	2662	4338	5685
1361	2700	4339	5696
1380	2701	4360	5798
1382	2702	4367	5843
1383	2800	4391	5848
1395	2854	4401	5881
1406	2863	4434	5882
1422	2864	4438	5000
1478	2870	4443	5914
1488	2913	4445	5917
1492	2930	4478	5926
1522	2943	4490	5942
1546	2949	4544	5951
1553	3008	4553	5957
1576	3032	4586	7085
1582	3033	4647	987
1583	3040	4668	
	3043	4689	

Obligations du deuxième emprunt remboursables par 1250 francs.

179	3172	5116	7440
310	3364	5178	7555
362	3414	5370	7573
503	3586	5493	7649
584	3675	5589	7790
658	3676	5618	7811
985	3762	5650	7847
1036	3875	5687	8174
1044	3981	5752	8175
1525	4023	5815	8582
1624	4058	5972	8713
1711	4148	6162	8906
1784	4223	6218	9073
1907	4323	6510	9207
2099	4396	6623	9328
2216	4488	6650	9613
2558	4539	6699	9712
2583	4640	6794	9728
2626	4752	6887	9763
2921	4795	7158	9885
3028	4832	7376	
3102	4850	7415	

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

OMNIBUS DE LONDRES

Recettes du 28 juin au 4 juillet 1857.

26e semaine.

598 voitures ont circulé et ont produit 325,269 fr. 55 c., soit par jour 46,467 fr. 07 c. et par voiture 79 fr. 39 c.

La recette totale du 1er janvier au 4 juillet 1857 est de 7,607,329 f. 10 c. La moyenne générale par jour et par voiture, comprenant le service de ville et de banlieue, est de 72 fr. 95 c.

Recettes comparatives :

1857, 26e semaine,
7,600,329 fr. 10 — moyenne, 72 fr. 95

1856, 26e semaine,
4,687,783 fr. 95 — moyenne, 71 fr. 36

Différence en faveur de 1857,
2,926,545 fr. 15 — moyenne 1 fr. 59

Recettes du 5 au 11 juillet,

27e semaine.

598 voitures ont circulé et ont produit 322,941 fr. 10 c., soit par jour 46,134 fr. 44 c. et par voiture 79 fr. 17 c.

La recette totale du 1er janvier au 11 juillet 1857 est de 7,932,270 f. 20 c. La moyenne générale par jour et par voiture, comprenant le service de ville et de banlieue, est de 73 fr. 19 c.

Recettes comparatives :

1857, 27e semaine,
7,932,270 fr. 20 — moyenne, 73 fr. 19

1856, 27e semaine,
4,949,005 fr. 30 — moyenne, 71 fr. 71

Différence en faveur de 1857,
2,983,264 fr. 90 — moyenne, 1 fr. 48

V.-C. BONNARD ET Cie.

Rue de la Chaussée-d'Antin, 66.

— PAYEMENT D'INTÉRÊTS. —

Conformément à l'article 16 des statuts, il sera payé à la caisse de la Société, 66, rue de la Chaussée-d'Antin, à partir du 15 juillet prochain, de onze heures à trois heures :

Cinq francs par action pour les intérêts d'une année, à raison de 5 0/0 l'an.

Comme par le passé, MM. les actionnaires ont la faculté de recevoir, par anticipation sur le dividende, jusqu'à concurrence de 30 fr. par action, en billets de crédit de la catégorie n° 1, sauf à reporter sur l'exercice suivant ce qui ne serait pas acquis par l'exercice courant.

COMPAGNIE HOUILLÈRE

DE CREUTZWALD LA HOUVE

(Moselle).

MM. de Dorsberg, négociant à Diding; Appolt, négociant à Metz; Grieninger, banquier à Paris; Emm anuel Blondin, directeur de la succursale de la Banque de France à Nancy; Ferdinand Blondin, directeur de la succursale de la Banque de France à Metz; Coudere de Saint-Chamant, receveur général de la Moselle; Simon, banquier à Metz, sous la raison: le frère de F. G. Simon; Stoffels, avocat à Ham sous Varsberg; Gallois, avocat à Thionville; Schlincker, maître de forges à Creutzwald; Gouvy, maître de forges à Hombourg près St-Avold; Lousteau, ingénieur civil, agent administratif du matériel du chemin de fer du Nord à Paris; Gougeon, ancien négociant, président de la chambre de commerce à Metz; Karcher, maître de forges à Ars-sur-Moselle; Vagner, banquier à Paris; Karcher, négociant à Sarrebruck; Pabst, brasseur à Saint-Jean Sarrebruck; Valette, négociant à Metz; Westermann, maître de forges à Ars-sur-Moselle; Westermann, négociant à Metz; de Maillier, conseiller honoraire à la cour impériale de Metz; Cetto, négociant à Trèves; Blandin, ancien notaire à Bonzonville; Rhem, fabricant de sucre à Ennery; Rhem, fabricant de sucre à Basse-Yutz;

Fondateurs de la Société de recherche pour la découverte de la houille dans les environs de Creutzwald (Moselle), ayant découvert notamment dans leur dernier sondage *sept mètres cinq centimètres* de houille en quatre couches, sur une hauteur verticale de quinze mètres, viennent de former une Société en commandite pour l'exploitation de leur découverte, sous la raison de *Dorsberg et Cie*.

Le capital social est de *trois millions*, divisé en six mille actions de *cinq cents francs*.

La *souscription est ouverte*, chez M. le frère de F. G. Simon, banquier de la Société, l'un des fondateurs, dépositaire des statuts, chez lequel on trouvera de plus amples renseignements.

Le premier versement par action est de vingt-cinq francs.

Il est payable en souscrivant et productif d'intérêts à 4 0/0 l'an, jusqu'au jour de la clôture de la souscription.

PARC DU RAINCY.

Vente par adjudication, dans ce parc, le dimanche 19 juillet 1857, à 1 heure précise, de terrains magnifiquement boisés et de toutes contenances; sites délicieux, vastes avenues, eaux abondantes.

Mise à prix, 1 fr. par mètre; facilité de payer en 2 ans; remise d'un cinquième à l'adjudicataire qui construit dans la saison.

Station spéciale du chemin de fer de Strasbourg dans le parc même; 10 trains montants, 10 descendants; billets d'aller et retour; trajet en 25 minutes.

Plans et renseignements au Raincy et à Paris, au siége de la Compagnie du Raincy, 5 faubourg Poissonnière; et chez M. Dutreih, 12, rue Ménars.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versemen appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les jeudis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, provisoirement les lundis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine et le Pirée, traversée en 7 jours.

Correspondance au Pirée pour Volo et Salonique toutes les deux semaines, le samedi, à dater du 11 juillet; pour Syra, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 4 juillet.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet. — *Voie de Smyrne :* chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 5 juillet.

MER NOIRE. — *Danube* pour Varna, Sulina, Tutschia, Galatz et Ibrailla.

Trébizonde par Inebolli, Sinope, Samsoun et Kerasaunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique et des îles ioniennes.

ALGÉRIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi
ORAN. — Départs tous les vendredi à midi.
BONE, STORA ET TUNIS. — Départs tous les mercredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription:
A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28
A Marseille, place Royale,
A Lyon, place des Terreaux

Digitized by Google

Les intérêts fixes des Obligations hypothécaires sont servis à raison de 8 0/0.

Les Obligations sont remboursées avec une prime de 10 dollars (53 fr.) soit 10 0/0.

Elles donnent droit à une ACTION LIBÉRÉE de 40 dollars (212 fr.).

CHEMIN DE FER

DE

BORDEREAU DE LA VALEUR MINIMES D'UNE OBLIGATION.

Obligation hypothécaire de 100 dollars, soit . . . . . (rapportant 8 0/0 d'intérêt.)	530 f.
Prime de 10 dollars.	53
L'obligation donne droit à une action de 40 dollars libérée, soit 212 fr.	
Cette action, par suite de la vente des terres, doit être remboursée deux fois et demie, soit (212 fr. + 212 fr. + 106 fr.), soit, . . .	530
Valeur en capital. . . .	1,113 f.

GALVESTON A HOUSTON ET HENDERSON

(TÊTE DE LA LIGNE DU GOLFE DU MEXIQUE A NEW-YORK.)

Concession à perpétuité de 358 kilomètres 807 mètres.

SUBVENTION PAR L'ÉTAT DE 2,285,520 ACRES DE TERRE CHOISIS PAR LA COMPAGNIE (930,000 HECTARES)

La première section a été livrée à la circulation le 30 avril dernier; la deuxième section sera ouverte en octobre prochain. — Un tiers du capital est réalisé.

ÉMISSION DE 17,500 OBLIGATIONS HYPOTHÉCAIRES DE 530 F (8 0/0 d'intérêt)

Rapportant 8 dollars d'intérêt par an, ou 42 fr. 40 c., soit 8 0/0, et remboursables à 110 dollars ou 583 fr., en 9 années, à partir de 1860, par tirage annuel. — Chaque obligation, après versement intégral, a droit à une action de 40 dollars (212 fr.), libérée.

Après le remboursement des obligations, les actions restent propriétaires du chemin de fer et du surplus des terres.

LA SOUSCRIPTION EST OUVERTE :

A PARIS : Au siége de la Compagnie, 21, rue de la Chaussée d'Antin ;
— A la Banque générale suisse, 30, rue Louis-le-Grand.
A NEW-YORK : Au siége de la Compagnie, 49, Wall-Street.

EN FRANCE.

A Nantes, chez MM. Édouard Gouin père et fils, banquiers ;
A Bourges, Grenouillet, banquier ;
A Moulins, Wattelet frères, banquiers ;
A Charleville, Jacob-Pètre et C°, banquiers ;
A Besançon, Veil-Picard, banquier ;
A Orléans, Richault et C°, banquiers ;
A Sarrebourg, Clauss père, banquier ;
A Toul, Boyer, banquier ;
A Pont-à-Mousson, Dieudonné, banquier ;
A Epinal, Sagaire frères et C°, banquiers ;
A Epinal et Remiremont, Simon Remi et Gaultier-Sof, banquiers ;
A Mirecourt, Bastien Aubry, banquier ;
A Mirecourt et Neufchâteau, Evrard et C°, banquiers ;
A Saint-Dié, Phulpin et C°, banquiers ;
Id. Fuselier, Didier et C°, banquiers ;
A Darnay, Rodier fils, Boyer et C°, banquiers ;
A Maubeuge, Lejeune, Ch. Guisgand et C°, banquiers ;
A Nancy, Wolff et C°, banquiers ;
Id. Langlet et C°, banquiers ;
A Bayeux, Mulot-Lefranc et C°, banquiers ;
A Angers, A. Blouin et C°, banquiers,
A Bergerac, J. Conilet C°, banquiers ;
A Arras, Minart et C°, banquiers ;
A Vannes, Verges et fils, banquiers ;
Au Mans, Port et Lavifferie et C°, banquiers ;
A Bordeaux, Oscar de la Goannère, armateur ;
A Toulouse, A. Darnaud et C°, banquiers ;
A Poitiers, de Morineau, Bellot et C°, banquiers ;
A la Rochelle, Théophile Babut, banquier ;
A Draguignan, V° Alleman, banquier ;
A Périgueux, Duphot, banquier,
A Dôle, Ribaudet, banquier ;
A Clermont-Ferrand, Lamy et C°, banquiers ;
A Lille, Phalempin, Thelier et C°, banquiers ;
A Saint-Martin de-Ré, Lemonier, banquier,
A Caen, J.-C. Jame, banquier ;
A Chalon-sur-Saône, Jules Chanul, banquier ;
A Tours, Gouin frères et C°, banquiers ;
A Lyon, Jos. et S. Simon, banquiers ;
A Marseille, L. Ningler et C°, banquiers ;
A Bar-le-Duc, Varin Bernier, banquier ;
A Blois, A. Blanchon, banquier ;
A Dunkerque, Perot, Hamoir et C°, banquiers ;
A Châlons-sur-Marne, baron de Ponsort, banquier ;
A Metz, D. Moralis et C°, banquiers ;
A Foix, Capdeville aîné, banquier ;
A Melun, Germain, banquier ;
A Lons-le-Saulnier, Prost et fils, banquiers ;
A Angers, Baron et Celineau, banquiers ;
A Valence, Louis Brun et C°, banquiers ;
A Alais, Aug. Tastevin et C°, banquiers ;
A Yvetot, Cornu, banquier ;
A Argentan, Chapsal, banquier ;
A Calais et au Havre, Philippe Devost et C°, négociants ;
A Aix, Jules Bargès, banquier ;
A Clermont-sur-Oise, V° Pain-Girod fils aîné et C°, banquiers ;
A Avesnes, M. Maillet banquier ;
A Rouen, Fude et F. Data, banquiers ;
A Avignon, Frédéric Trouillet et C°, banquiers ;
A Verdun, Ch. Pasquin, banquier ;
A Albi, Mamer Ravailhe, banquier ;
A Hagueneau, C.-F. Schmitt, banquier ;
A Bayonne, Alf. Miramon et Laffargue, banquiers ;
A Laon, Fischer et X. Tonnellier, banquiers ;
A Alençon, Alphonse Hommey, banquier ;
A Toulon, J. Rouquerol, banquier, et Paban frères et C°, dito ;
A Brest, J. Petty jeune, banquier ;
A Poligny, Lambert, banquier.

A L'ÉTRANGER :

A Londres,	The general Bank of Switzerland, Royal Exchange Buildings.
A Francfort,	chez MM. L.-A. Hahn, banquier, et chez M. Moritz Goldschmidt, banquier ;
A Anvers,	chez M. le baron Prosper de Terwangne, banquier ;
A Cologne,	chez MM. Cassel, Kirchberg et Cie, banquiers ;
A Leipzig,	chez MM. Knaut, Nachod et Kuhne, banquiers ;
A Hambourg,	chez M. Warburg et Cie, banquiers ;
A Bâle,	chez M. Lex, agent de change ;
A Genève,	à la Banque générale suisse.

On peut verser, au crédit de la Compagnie, le montant des souscriptions chez tous les correspondants du COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE DE PARIS, l'un des établissements où s'effectue le paiement des intérêts, ou les adresser par les Messageries, ou lettres chargées, avec valeurs à vue, au siége de l'Administration, à Paris.

Les versements ont lieu de la manière suivante :

20 dollars ou	106 francs.	en souscrivant.
20 »	106 francs.	à la livraison des titres.
20 »	106 francs, au.	1er octobre 1857.
20 »	106 francs, au.	1er décembre 1857.
20 »	106 francs, au.	1er mars 1858.

Les intérêts à raison de 8 0/0 pour les sommes versées, courent, sur les deux premiers versements, à partir du 1er juillet, et, sur les autres, à partir du versement. — Les souscripteurs d'obligations peuvent escompter tous les versements, sous une bonification de 8 0/0.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

L'extrême chaleur et le beau temps ont presque entièrement suspendu les affaires à la Bourse, et rendu les prix excessivement lourds depuis huit jours. La baisse de la rente a fait des progrès très-lents, et elle pourrait être effacée en un seul jour d'activité et de mouvement d'affaires. La rente a été entraînée de quelques centimes par la baisse des consolidés, qui depuis huit jours sont tombés de près de 1 0/0 sous l'influence des inquiétudes produites par les nouvelles des Indes. A notre Bourse la rente s'est affaissée chaque jour de 10 à 15 c.; elle a fléchi de 67 10 à 66 80. Il ne manque pas pourtant de motifs qui devraient encourager la spéculation à rentrer dans la rente à ses bas cours actuels. Outre l'accroissement de 26 millions sur les revenus indirects pendant les six premiers mois de l'année, la récolte qui est commencée donnera des résultats magnifiques, et il y a déjà eu une baisse importante sur tous les marchés aux grains. On sait en même temps que la situation des Banques de France et d'Angleterre continue à être favorable. La Banque d'Angleterre vient de réduire de nouveau le taux de son escompte de 6 0/0 à 5 1/2, et c'est à peine si cette nouvelle, qui a été connue hier par le télégraphe, a amené quelques centimes de reprise sur la rente, de 66 75 à 66 95.

La baisse est de 10 à 15 fr. sur presque toutes les autres lignes; elle s'est faite sans provoquer aucune spéculation et uniquement parce que quelques spéculateurs qui étaient restées engagés jusqu'à présent à la baisse se sont peu à peu liquidés et que les ventes ont été continuellement difficiles.

Toutes ces lignes aux cours actuels se trouvent capitales au-dessus de 7 0/0, et cependant tel est le marasme actuel que ce prix avantageux amène peu d'acheteurs. Les lignes qui ne sont pas en exploitation et dont les actions ne reçoivent encore que l'intérêt à 10/0 des sommes versées, sont d'une négociation encore plus difficile.

Cependant les affaires engagées sur les chemins étaient si peu nombreuses que les vendeurs ont été obligés, à la liquidation d'hier, de reporter au pair les principales lignes et qu'il n'a pu être possible de faire aucun placement d'argent en reports.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 9 jusqu'à celle du 16 juillet.

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 67 10 à 66 65; elle est restée à 66 90; elle a varié à terme de 67 10 à 66 75; elle a fermé à 66 75.

La rente 4 1/2 0/0 a varié de 91 75 à 92; elle est restée à 91 75.

La Banque a varié de 2,880 à 2,900; elle a fermé à 2,890.

Le Crédit mobilier a fléchi à terme de 922 50 à 885, il est resté à 905.

Les actions d'Orléans ont monté de 1,433 à 1,443 75: elles ont rétrogradé à 1,421 25, elles ont fermé à 1,432 50.

Le Nord ancien a fléchi de 845 à 810, il est resté à 822 50. Le Nord nouveau a monté de 650 à 670, il est resté à 665.

L'Est ancien a fléchi de 695 à 682 50, il est resté à 690. L'Est nouveau a fléchi de 685 à 662 50, il a fermé à 665.

Lyon a fléchi de 1,350 à 1,302 50, il est resté à 1,322 50.

La Méditerranée a fléchi de 1,800 à 1,730; elle a fermé à 1,735.

Les actions de la fusion ont fléchi de 875 à 855. elles ont fermé à 857 50.

Le Midi a fléchi de 690 à 680, il est resté à 682 50.

L'Ouest a baissé de 730 à 720, il a fermé à 735.

Le Grand-Central a varié de 605 à 600, il est resté à 600.

Genève a fléchi de 675 à 660.

Saint-Rambert a repris de 545 à 550.

Les Ardennes ont repris de 457 50 à 470.

Béziers a repris de 445 à 460.

Les Autrichiens ont monté de 640 à 650, ils ont fermé à 650.

Le Victor-Emmanuel a fléchi de 520 à 515.

Les Lombards ont fléchi de 610 à 602 50.

Le François-Joseph a fléchi de 477 50 à 475.

Les Russes ont fléchi de 512 50 à 508 75.

Les Romains ont fléchi de 505 à 502 50.

Les Saragosse se sont tenus de 467 50 à 472 50, coupon détaché (5 45).

Samedi. — Il y avait un peu plus de fermeté dans les cours, mais peu d'entrain dans les affaires. La rente 3 0/0 s'est tenue au comptant de 66 90 à 66 80; elle a monté à terme de 15 c. à 66 95. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 92. La Banque a monté de 10 à 2,890; le Mobilier, de 13 75 à 910. Le Nord a fléchi de 5 à 832 50. Les nouvelles du Nord ont monté de 7 50 à 655. Lyon a fléchi de 2 50 à 1340. Les nouvelles de la fusion ont monté de 2 50 à 870; la Méditerranée, de 5 à 1,190; Orléans, de 10 à 1,435. L'Est ancien s'est tenu à 695: l'Est nouveau a monté de 3 75 à 680. Le Midi a monté de 5 à 6 5; l'Ouest, de 5 à 730; Genève, de 7 50 à 670; les Ardennes, de 17 50 à 475. Béziers a fléchi de 7 50 à 445; le Grand-Central, de 2 50 à 602 50. Saint Rambert s'est tenu à 545. Les Autrichiens ont monté de 7 50 à 647 50; les Saragosse, de 2 50 à 470; les Romains, de 2 50 à 502 50. Les Lombards se sont tenus à 605; les François-Joseph à 475; les Russes, à 510.

Lundi. — La rente est restée tout à fait stationnaire et sans changement dans les cours. Les chemins de fer étaient faibles. Le 3 0/0 est resté sans variations au comptant à 66 80, et à terme à 66 95. Le 4 1/2 a monté de 10 c. à 92 10. Le Mobilier a fléchi de 5 à 905. L'Orléans s'est tenu à 1,435; l'Ouest, à 730; le Nord, à 832 50. Le Nord nouveau a fléchi de 15 à 665. L'Est a fléchi de 10 à 685; l'Est nouveau, de 15 à 665; Lyon, de 2 50 à 1,337 50; les actions de la fusion se sont tenues à 870. La Méditerranée a fléchi de 15 à 1,775; le Midi, de 2 50 à 682 50; les Autrichiens, de 2 50 à 645. Le Grand-Central a monté de 2 50 à 605; le Saint-Rambert, de 5 à 550; le Béziers, de 10 à 455. Les Ardennes ont fléchi de 2 50 à 472 50. Le Victor-Emmanuel s'est tenu à 520; les Lombards, à 605; les François-Joseph à 476 25; les Saragosse, à 470; les Russes, à 510; les Romains, à 510.

Mardi. — Bourse complétement nulle. Les cours étaient faibles par suite de l'absence complète d'affaires. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 05 c. à 66 75, et à terme de 05 c. à 66 90. Le 4 1/2 a fait 92 fr.; la Banque 2,900. Le Crédit mobilier a fléchi de 2 50 à 902 50; l'Orléans, de 2 50 à 1,431 50; le Nord, de 7 50 à 825; le Nord nouveau, de 7 50 à 660; Lyon, de 7 50 à 1,330; les actions de la fusion, de 7 50 à 862 50. La Méditerranée s'est tenue à 1,775; l'Est ancien, à 685. L'Est nouveau a monté de 1 25 à 666 25. Le Midi s'est tenu à 682 50. Le Grand-Central a fléchi de 2 50 à 602 50; les Ardennes, de 2 50 à 470; l'Ouest, de 2 50 à 727 50. Le Saint-Rambert s'est tenu à 550; le Béziers, à 455; les Autrichiens, à 643; les Lombards, à 603; les Romains, à 500. Les Saragosse ont fait 467 50, ex.-divid.; les François-Joseph ont monté de 375 à 480.

Mercredi. — La bourse a été plus nulle encore que celle de la veille, et toutes les valeurs étaient offertes et un peu en baisse. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 10 c. à 66 65, et à terme de 10 à 66 80. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 92. La Banque a fléchi de 10 à 2,890; le Crédit mobilier, de 5 à 897 50; le Nord, de 15 à 810. Le Nord nouveau s'est tenu à 660; l'Est ancien, à 685. L'Est nouveau a fléchi de 1 25 à 663 75; Orléans, de 7 50 à 1,425; Lyon, de 20 à 1,310. Les actions de la fusion ont monté de 2 50 à 865. La Méditerranée a fléchi de 32 50 à 1,742 50; l'Ouest, de 7 50 à 720; le Grand-Central, de 2 50 à 600; Genève, de 2 50 à 660. Le Midi s'est tenu à 682 50; Saint-Rambert à 550; les Ardennes, à 470. Béziers a monté de 5 à 460. Les Autrichiens se sont tenus à 645. Les Lombards ont fléchi de 7 50 à 597 50; les Russes, de 3 75 à 506 25. Les Saragosse ont monté de 6 25 à 472 50. Les François-Joseph se sont tenus à 475.

Jeudi. — Le début de la bourse était encore en baisse; mais les prix se sont raffermis vers deux heures sur la nouvelle que la Banque d'Angleterre venait de réduire de 4/2 0/0 le taux de son escompte. La liquidation des chemins de fer s'est faite avec des reports nuls sur presque toutes les lignes. Le 3 0/0 a repris de 15 c. au comptant à 66 90, et de 15 à terme à 66 95. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 25 à 91 75. La Banque s'est tenue à 2,890. Le Crédit mobilier a monté de 7 50 à 905; le Nord, de 2 50 à 821 50; le Nord nouveau, de 5 à 665; Orléans, de 10 à 1,435. L'Est ancien a monté de 5 à 690; l'Est nouveau, de 1 25 à 665; Lyon, de 12 50 à 1,322 50. Les actions de la fusion ont fléchi de 7 50 à 857 50. La Méditerranée a monté de 2 50 à 1,745. Le Midi s'est tenu à 682 50; St-Rambert, à 550. Béziers a fléchi de 11 25 à 448 75; les Ardennes, de 2 50 à 467 50. Les Autrichiens ont monté de 5 à 650; les Lombards, de 5 50 à 602 50; les Russes, de 3 75 à 512 50; les Romains, de 2 50 à 502 50.

Vendredi. — La bourse était assez animée. Toutes les valeurs ont repris faveur par suite de l'abaissement de l'escompte à Londres et de l'annulation des reports pendant la dernière liquidation de quinzaine. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 15 c. à 67 05, et à terme de 25 à 67 20; le 4 1/2 0/0, de 25 à 92. La Banque s'est tenue à 2,890. Le Crédit mobilier a monté de 22 50 à 927 50. On a commencé à négocier les actions libérées de la Compagnie fusionnée de Lyon et de la Méditerranée: elles ont monté de 877 50 à 905. Le Nord a monté de 15 à 837 50; Orléans, de 11 25 à 1,443 75. L'Est ancien s'est tenu à 690. L'Est nouveau a monté de 7 50 à 672 50; le Midi, de 12 50 à 695; l'Ouest, de 10 à 735; le Grand Central, de 2 50 à 605; Genève, de 5 à 670; Béziers, de 11 25 à 460; le Victor-Emmanuel, de 2 50 à 512 50; les Autrichiens, de 11 25 à 661 25; les Lombards, de 5 à 607 50.

LATOUR.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Anonyme ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale	Versements effectués	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque du paiement des revenus	Dernier cours connu
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer.	[illegible]	100.000	500	tout.	71 65	jan.av juil.	2[illegible] 75
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	24.000	(1) 500	tout.	55 ..	janv. juill.	7[illegible]
Omnibus des chemins de fer	C	1 2[illegible]	500	id.	21 ..	février...	175 ..
Omnibus de Londres	C	250 000	100	id.	12 50	...	[illegible]
Comp. imp. des voitures de Paris	A	400 000	100	id	1 65	mars.....	71 25
[illegible] parisiennes	C	1 500	[illegible]	id	9 50	févr. août	100 ..
Omnibus de Lyon	C	..	100	tout.	.. ..	.	[illegible]
CANAUX ET EAUX.							
Quatre canaux, act. de capital	A	60 125	1 000	tout.	50 ..	avril oct	1127 50
— act. de jouiss.	A	6[illegible]	1 [illegible]	id	8 10	1er juin	[illegible]
Bourgogne, action de capital	A	27 [illegible]	1 000	id	50 ..	avril, oct.	12[illegible]
— action de jouiss.	A	27 [illegible]	1 [illegible]		12 50	1er juin	[illegible]
Arles à Bouc, act. de capital	A	6.000	1 000	.	50 ..	avril, oct	[illegible]
[illegible] act. de capital	A	17 [illegible]	1 000	id.	50 ..	id.	1150 ..
Roanne à Digoin	A	13.000	1 [illegible]	id.	11 ..	[illegible]	515 ..
Aire à la Bassée	A	600	5.000	id.	120 ..	[illegible]	.. ..
Sambre à l'Oise	A	11 [illegible]	1 000	id.	70 ..	...	9[illegible] ..
Scarpe inférieure	C	2 200	1 000	id.	112 ..	...	1500 ..
Sambre française canalisée	A	6 000	1 000	id	1[illegible] 25	...	13.0 ..
Canalisation de l'[illegible]	A	61.000	400	id	4 0 0	...	... ..
Compagnie générale des Eaux	A	80 000	250	125	4 0 0	...	180 ..
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	C	100000 part	1/10 .	150	4 0 0	avril, oct	172 50
Pont, gare et port de Grenelle	A	7 [illegible]	1 000	id.	10 ..	...	... ..
Pont de Rouen	A	[illegible]	1 000	id	41 ..	janv. juill	... ..
Ponts réunis	C	3.000	1 000	id	[illegible]	...	... ..
Nouveaux Ponts réunis	[illegible]	4 000	1.000	id	51 4 0 0	...	... ..
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Cie	C	10 000	500	100	71 50	janv. juill	410 ..
Compagnie franco-amér. Est	C	..	500	tout.	1[illegible]	[illegible]	4 0 ..
Messageries imp. Serv. marit	A	4[illegible]	500	tout.	30 ..	janv. juill	8.0 ..
Cie cent. de transp. et de nav	C	[illegible]	250	id.	0 ..	...	20 ..
Compagnie générale maritime	A	6[illegible]	500	250	.. ..	janv. juill	2[illegible] ..
Marc Fraissinet père et fils	C	..	500	id.	.. ..	.	4[illegible] ..
Arnoud Fraissinet fr. et Cie	C	..	500	id.	.. ..	.	2[illegible] ..
Armements marit. Barley et Cie	C	..	500	tout	0 0	.	.. ..
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)	C	21000 parts	350	tout	15 ..	avril oct.	3[illegible] ..
Centre-du-Flénu	C.v	1 [illegible]	1 000	id.	20 .	...	245 ..
Pont-de-Loup-Sud	C.v	2.500	1 000	id.	70 ..	avril	400 ..
Monceaux-Saint-Étienne	C.v	2 [illegible]	500	id.	.. ..	...	... ..
Blanzy	C	30 000	500	id.	35 ..	févr. août	725 ..
Azincourt	A	1 [illegible]	1/1200	id	1[illegible] ..	...	1[illegible]0 .
Chazotte	A	3.500	1/[illegible]	id	65 ..	...	78[illegible] ..
Layon-et-Loire	A	1 [illegible]	1/[illegible]	id	.. ..	...	400 ..
Loire (quatre groupes)	A	80 000	1/[illegible]	id.	38 ..	avril oct.	700 ..
Loire	A	80 000	1/[illegible]	id.	12 ..	id.	1[illegible] 75
St-Étienne	A	80 000	1/[illegible]	id	9 50	id.	140 ..
Montrambert	A	80 000	1/[illegible]	id	10 ..	id.	118 75
Rive-de-Gier	A	80 000	1/[illegible]	id.	27 50	id.	2[illegible] 25
Mayenne et Sarthe	A	11 [illegible]	1/[illegible]	id.	34 ..	...	[illegible]
Grand'Combe	A	24 000	1/24 000	id	60 ..	janv. juill.	9[illegible] ..
Haute-Loire (anc. Société)	C.v.	5 [illegible]	500	id.	.. ..	avril oct.	[illegible]00 ..
Carmaux-Toulouse	C	[illegible]	1 [illegible]	id	10 ..	janv. juill.	123 75
Épinac	A	2 400	1/2400	id.	100 ..	...	.. ..
Houillères réunies-[illegible]	A	6.[illegible]	[illegible]	id.	.. ..	...	150 ..
Charbonnages belges	A	30 000	500	id	3 ..	...	4[illegible] ..
Compagnie générale. Asphalte.	C	8 000	500	id	.. ..	...	.. ..
Bastenne	C	10 0[illegible]	100	id.	5 0 5	[illegible] juil	100 ..
Loire, obligations anciennes	.	4.1[illegible]	1 [illegible]	id.	10 ..	...	10[illegible] ..
— — nouvelles	.	18 0[illegible]	1 2[illegible]	id	10 ..	févr. août	[illegible]0 ..
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne ... zinc.	A	90.000	80	tout.	25 ..	mai, nov.	370 ..
Nouvelle-Montagne ... zinc	A	3 000	1 000	id.	100 ..	...	1050 ..
Stolberg et Wesphalie, priv. zinc	A	40 000	37[illegible]	id.	5 0 0	octobre	[illegible]0 ..
— non priv. zinc	A	40.000	[illegible]	id.	.. ..	id	82 50
Corphalie ... zinc	A	5 500	1.000	id.	70 ..	...	1050 ..
Bleyberg-ès-Montzen ... zinc	A	5 500	500	id	.. .	1er juin	.. ..
Eschweiler, priv ... zinc	A	8 500	375	id.	5 0,40	janv. av.	... ..
— non priv ... zinc.	A	6 500	375	id	.. ..	id.	... ..
Silésie ... zinc	A	50 000	3[illegible]	id	8 42	mai, nov.	250 ..
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre	C	60 000	100	id	1 50	août	30 ..
Tenez (Algérie) ... cuivre	C	24 000	100	id	.. ..	...	40 ..
Pontgibaud ... plomb, argentif.	A	10 000	1/10000	id.	25 ..	...	2.0 ..
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Cie	C	14.000	500	tout	47 20	sept. mars	550 ..
[illegible]eplemes	[illegible]	40 000	250	id	.. ..	avril, oct	.. ..
Carente	C	70 000	100	50	4 75	...	35 ..
Chamerroy	C	2.000	500	id.	50 ..	juin. déc	750 ..
Gandrillot	C	2.200	2 5[illegible]	d.	35 ..	...	.. ..
Christofle	C	4.000	500	d.	75 ..	...	.. ..

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr

DÉNOMINATION.	Anonyme ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale	Versements faits	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)	C	28 000	500	tout.	60 ..	déc. juin.	6[illegible] ..
Loire et Ardèche	A	4 000	1/4000	id.	100 ..	...	[illegible] 50
Al[illegible]vard	A	..	5.1[illegible]	id.	. ..	.	1[illegible]0 ..
Decazeville (Aveyron)	A	2 000	2 000	id.	20 ..	juin, déc.	[illegible]0 ..
Alais (Gard)	A	16 000	1/16000	id.	.. ..	...	5 0 ..
Basse-Indre	C	5 [illegible]	500	id.	94 ..	avril, oct	[illegible] ..
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	id.	40 ..	mars, sep	3[illegible] ..
Maubeuge (Nord)	A	6.000	1/6000	id.	.. ..	...	470 ..
Fourchambault	C	50 000	1/50000	id.	50 ..	...	4[illegible] ..
Marine et des Chemins de fer	C	54.000	1/54 000	id	10 ..	mai. nov	47[illegible] 2
Horme	A	10.000	1/10000	id.	.. ..	...	5[illegible] ..
Côte-d'Or	C	6.000	500	.	.. ..	...	5[illegible] ..
Franche-Comté	C	0 0 0	500	.	.. ..	...	425 ..
Méditerranée (forges et chant.)	A	..	500	tout	[illegible]	..	[illegible] ..
Espérance (Belgique)	[illegible]	4 000	1 [illegible]	id	140 ..	janv. juill	1 [illegible] ..
Monceau-sur-Sambre (Belgique)	A	10 000	[illegible]	id	22 50	avril, oct.	[illegible] ..
Providence (Belgique)	A	5.000	1 000	id	150 ..	...	1 [illegible] 50
Phénix métallurgique	A	80.000	[illegible]	id.	30 ..	janv. juill	3[illegible]0 ..
[illegible] (Belgique)	A	10 000	500	id.	. ..	...	... ..
Sclessin	C	11 [illegible]	1 000	id.	10 ..	.	1 [illegible] ..
Ougrée (Belgique)	A	12 [illegible]	1/12500	id	10 ..	...	41[illegible] ..
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et magasins-fourneaux)	C	24000 part	1/24000	tout	6 ..	avril oct	. ..
Paris (éclairage et chauffage)	A	110.000	(1) 500	id	40 ..	...	7[illegible] ..
Nord (Batignolles)	C	[illegible]	500	id	40 ..	avril. oct	500 ..
[illegible] Valenciennes	C	1 000	500	id.	40 ..	...	.. ..
[illegible]	C	1 200	500	id	35 ..	mars sept	900 ..
Wazemmes	C	2 100	500	id.	7 50	1er octobre	175 .
Amiens	C	1 [illegible]	500	id.	35 ..	janv. juill	460 ..
Comp. centrale, Lebon 15 villes	C	15 000	500	id.	35 16	janv. juill.	5[illegible] ..
Union des Gaz	C	40 000	250	id	20 ..	janvier..	125 ..
FILATURES.							
Haberly (Amiens)	A	8 000	500	tout.	47 ..	septembre	[illegible] ..
Colin	C	40.000	500	id.	10 10	janv. juill	550 ..
Frulan (Comp. continentale)	C	7.[illegible]	500	id	20 ..	...	... ..
[illegible]	C	1 400	500	id.	35 80	..	550 ..
Pont-Rémy	A	5 000	1/5000	id	31 ..	10 avril	4[illegible] ..
La Foudre (rouennerie)	[illegible]	10.000	250	125	.. ..	janv. juill	... ..
DIVERS							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'Empire)	C	6 000	500	tout	62 ..	janv. juill	500 ..
Glaces de Saint-Gobain	A	1 152	1/1152	id.	.. ..	...	15 000 ..
Glaces de Montluçon	C	24 000	500	id	.. ..	...	2 0 ..
Glaces d'Oignies ... Belgique.	A	10 [illegible]	1.000	id	62 15	[illegible] sept	1.1[illegible] ..
Glaces d'Aix-la-Chapelle (Prusse)	A	2 000	375	id	.. ..	avril, oct.	122 50
Palais de l'Industrie	A	120 000	100	id.	3 40	...	7[illegible] ..
Immeubles Rivoli	A	210.000	100	id	5 [illegible]	janv. juill	[illegible]2 50
Télégraphe sous-marin Manche	C	100 000	25	id.	7 0 [illegible]	mars, sept	20 ..
— Méditerranée	C	30 000	250	id.	. ..	...	110 ..
Cie gén. de Vidanges, Richer et Cie	C	20.000	500	id	25 ..	...	100 ..
[illegible] de Scarpe	C	10 000	250	id.	.. ..	...	... ..
Subsistances alimen., Chollet et Cie	[illegible]	40.000	100	id.	20 ..	...	77 50
ASSURANCES.							
Générale ... mar.	A	400	12 500	5000	. ..	avril	20 0/0 b
Sécurité ... mar	A	3[illegible]	5.000	1/5	. ..	...	22 0 0 b
Union des ports ... mar.	A	1.000	5.000	750	220 50	avril.	17 0/0 b
Indemnité ... mar	A	400	5.000	1000	.. ..	...	..
Lloyd français ... mar.	A	1.200	5.000	1/5	40 0 ..	février.	22 0 0 b
Océan ... mar	A	200	5.000	1000	. ..	...	2[illegible] 0 0 b
Chambre d'assurances ... mar	A	600	5.000	1/5	. ..	février	10 0 0 b
Mélusine ... mar.	A	400	5.000	1/5	. ..	mars	21 0 0 b
[illegible] ... mar	A	200	5 000	1000	020 ..	...	2[illegible] 0 0 b
Sauvegarde ... mar	A	200	5 000	1000	220 ..	février	16 0,0 b
[illegible] ... mar	A	200	5.000	1000	52 ..	...	..
Comp. franç. de prêts ... mar.	A	300	5 000	1000	127 50	février	..
Phare maritime ... mar.	A	200	5 000	1000	.. .	...	..
Maritime ... mar.	A	1 000	1.000	250	.. ..	...	..
Centrale ... mar.	A	1 000	5.000	1000	200 ..	février	22 0 0 b
Réunion ... mar	A	1 200	5.000	1000	.. ..	id.	25 0 0 b
Éole ... mar	A	200	5.000	1000	1[illegible]	févr. août	..
Générale ... inc	A	4[illegible]	5.000	tout.	.. ..	avril	750 0/0 b
Phénix ... inc	A	4 000	1 000	id.	200 ..	mai, nov.	2[illegible] 0 0 b
Nationale ... inc.	A	2.000	5 000	1/5	. ..	mars	17[illegible] 0 0 b
Union ... inc.	A	2 000	5.000	1/5	400 ..	avril	90 0 0 b
Soleil ... inc.	A	1 000	6 000	1/5	100 ..	id.	12[illegible] 0 0 b
France ... inc	A	2 000	5 000	1/5	. ..	id.	4[illegible] 0 0 b
Urbaine ... inc	A	1 000	5 000	1/5	100 ..	id.	110 0 0 b
Providence ... inc	A	2 000	2 500	500	110 ..	id.	30 0 0 b
Aigle ... inc	A	400	5.000	2000	.. ..	id.	25 0 0 b
Paternelle ... inc	A	3 000	1 000	400	. ..	id	5 0 0 b
Confiance ... inc.	A	900	5.000	1000	.. ..	id	[illegible]
Nord ... inc.	A	2 000	1 000	200	20 ..	id.	12 0 0 b
Générale ... vie.	A	400	7 500	tout	2025 ..	t. les 3 ans	1[illegible] 0 0 b
Nationale ... vie	A	3 000	5 000	1/5	100 ..	t. les 4 ans	2[illegible] 0 0 b
Union ... vie	A	2.000	5 000	1/8	110 ..	t. les 2 ans	10 0 0 b
Phénix ... vie	A	800	5.000	1000	150 ..	id.	3 0 0 p
Caisse Paternelle ... vie.	A	6.000	500	110	. ..	avril	10 0 0 b
Conservateur ... vie.	A	1 000	1.000	500	.. ..	...	.
Impériale ... vie.	A	1 000	500	250	.. ..	...	
Générale ... grêle		2.000	5.000	1000	. ..	avril	8 0/0 b

(1) Valeur d'émission 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 11 AU 17 JUILLET

Longueur expl.	Longueur totale	Durée concession	Nombre des actions	Valeur d'émission	Somme payée	Revenu de chaque act. dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 11 Compt.	Samedi 11 Terme	Lundi 13 Compt.	Lundi 13 Terme	Mardi 14 Compt.	Mardi 14 Terme	Mercredi 15 Compt.	Mercredi 15 Terme	Jeudi 16 Compt.	Jeudi 16 Terme	Vendredi 17 Compt.	Vendredi 17 Terme
705	701	99	101,000	500	tout	58 fr. pour 1856	juillet 1856	Nord	8[illegible]	812 50	823	822 50	822 50	825	815	810	808	812 50	815	817 50
950	10[illegible]	99	400,000	500	tout	41 fr. pour 1856	avril 1857	Ouest	731 50	730	730	730	727 50	727 50	725	730	721	725	730	735
1434	1776	99	300,000	500	tout	46 fr. pour 1856	avril 1857	Orléans	1430	1435	1443 75	1435	1435	1434	1430	1435	1435	14[illegible]	1412 50	1412 50
1330	1822	99	250,000	500	tout	34 fr. pour 1856	mai 1857	Est	700	693	690	695	695	695	69[illegible]	•	690	•	692 50	690
691	681	99	265,000	500	tout	41 fr. pour 1856	juillet 1856	Paris à Lyon	1300	1340	1305	1337 50	•	•	•	•	•	•	1337 50	•
175	334	99	80,000	500	150	4 0/0	juillet 1857	Lyon à Genève	685	670	667	665	670	662 50	•	•	667	665	•	•
561	624	99	90,000	500	tout	117 fr. pour 1856	mai 1857	Lyon à la Méditerr.	1850	1780	1840	1775	1830	1775	1700	1745	1780	•	1800	1745
713	850	99	134,000	500	tout	10 fr.	juillet 1856	Midi	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	39,334	500	50	•	juillet 1856	Midi nouvelles	665	665	682 50	682 50	680	682 50	680	6[illegible]	691 25	691 25	692 50	695
53	52	99	15,000	500	tout		•	Bordeaux à la Teste	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
135	1150	99	221,000	500	tout	4 0/0.	juillet 1856	Grand-Central	607 50	606 25	602 50	605	605	602 50	600	600	600	602 50	602 50	606
56	90	99	50,000	500	300	4 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Gren.	547 50	•	547 50	550	550	•	•	•	550	•	553 75	550
•	55	99	35,000	500	tout	4 0/0	avril	Béziers à Graissessac	457 50	465	460	465	460	455	455	465	•	•	462 50	•
39	140	99	42,000	500	250	4 fr. 25	janvier 1857	Ardennes	470	475	472 50	472 50	470	470	472 50	470	470	467 50	•	•
877	1170	90	400,000	500	325	31 fr. 90	juillet 1856	Chemins autrichiens	645	647 50	647 50	645	647 50	645	645	645	647 50	650	647 50	6[illegible] 25
•	1012	90	300,000	500	100	4 1/2 0/0	•	François-Joseph	475	•	476 25	•	480	•	475	•	475	•	475	•
642	1071	90	312,500	500	150		•	Lombardo-Vénitiens	607 50	•	605	•	605	•	607 50	•	603 50	•	607 50	•
231	510	99	240,000	500	[illegible]	•	janvier 1857	Saragosse	470	•	470	•	467 50	•	472 50	•	472 50	•	•	•
•	•	99	170,000	500	150	5 0/0	•	Romains	502 50	•	500	•	500	•	500	•	502 50	•	502 50	•
•	65	99	[illegible],000	500	300	2 1/2	déc. b. 15 b.	Victor-Emmanuel	500	•	500	•	515	•	•	•	•	•	510	•
64	250	99	72,000	500	tout	5 0/0	juillet 1856	Central suisse	•	•	•	•	•	•	450	•	•	•	505	•
46	22	99	30,000	500	250	•	juin 1856	Ouest suisse	•	•	408 75	•	•	•	•	•	•	•	•	•
144	162	•	67,265	500	tout	4 0/0	1 janvier	Nord-Est suisse	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
11	14	99	7,940	250	250	4 0/0	15 oct. 15 avril	Tarragone à Reus	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'Oblig.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	11	13	14	15	16	17
1851-52-4	275,000	75 ans	285	tout.	500	avril.	15 ••	janvier juillet.	Nord	285 ••	278 75	280 ••	278 75	280 ••	278 75
1854.	2,353	16 —	285	tout.	500	D°	20 ••	août	Nord-Boulogne						
•	17,418	86 —	•	tout.	162 50	•	16.87 1/2	janvier juillet	Nord-Charleroy	•	•	•	•	•	•
1852.	80,000	50 —	1,000	tout.	1,250	avril.	50 ••	avril octobre.	Paris à Lyon	•	975	•	975	975	•
1855.	100,000	99 —	290	tout.	500	avril	15 ••	D°	D° (nouvelles)	271 25	271 25	271 25	275	275	275
1852.	120,000	99 —	500	tout.	625	D°	25 ••	D°	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	472 50	475	475	470	472 50	•
1855.	183,333	99 —	350	tout.	500	D°	15 ••	janvier juillet.	D° Nouvelles 3 0/0	275	275	272 50	273 75	273 75	273 50
1852.	265,02[illegible]	98 —	500	tout.	650	avril.	25 ••	juin décembre.	Est	450	450	450	447 50	445 50	•
1854.	196,000	94 —	270	300	500	mars.	15 ••	janvier juillet.	D° (nouvelles)	262 50	2[illegible] 50	263 75	26[illegible]	264 50	263 7[illegible]
•	2,775	47 —	•	tout.	1,250	•	50 ••	avril octobre.	Strasbourg-Bâle	4[illegible]0	450	450	445	•	445
•	24,000	50 —	•	tout.	625	•	25 ••	janvier juillet	D°	•	•	•	•	•	•
1855.	600,000	94 —	280	tout	500	1853	15 ••	D°	Ouest (nouvelles)	285	285	285	283 75	281 75	283
1842.	8,000	47 —	1,125	tout.	1,250	décembre.	50 ••	D°	Paris à Orléans 1842	•	•	•	•	•	•
1848.	13,333	90 —	•	tout.	1,250	D°	50 ••	D°	D° (Nouvelles 1848)	•	•	•	[illegible]	•	•
1852.	130,000	97 —	•	tout.	500	•	15 ••	D°	D° 3 0/0	281 75	270	270	270	270	271
1853.	141,067	99 —	300	tout.	500	décembre.	15 ••	D°	Grand-Central	270	270	•	270	270	•
1855.	134,200	99 —	290	tout.	500	décembre.	15 ••	D°	D° (nouvelles)	264 25	266 25	262 50	262 50	262 50	262 50
1853.	108,614	99 —	500	tout.	625	D°	25 ••	D°	Rhône-et-Loire	•	•	•	•	•	•
1854.	63,043	99 —	500	tout.	500	D°	15 ••	D°	D° 3 0/0	•	•	•	•	270	•
1855.	87,710	99 —	285	tout.	500	D°	15 ••	D°	Lyon à Genève	267 50	270	270	270	•	270
1855	100,000	90 —	275	•	500	septembre.	15 ••	septembre mars	Autrichiens	272 50	273 75	•	273 75	273 25	272 50
1856.	100,500	99 —	285	tout	500		15 ••	janv. juillet.	Midi	•	273 75	273 50	•	273 75	•
1856.	106,000	97 —	285	•	500		15 ••	janv. juillet.	Lyon-Bourbonnais	265	267 50	267 50	267 50	265	268 7[illegible]
1854.	4,200	62 —	250	•	500	25 janvier.	15 ••	1er avril 1er octobre	Tarragone à Reus	•	•	•	•	•	•
18[illegible]4.	667	62 —	250	•	500	•	15 ••	1er février 1er juillet	D°	•	•	•	•	•	•

[Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 10 au 16 juillet 1857. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	10	11	13	14	15
Nord	8[illegible]0 •• à 8[illegible]0 ••	835 •• à 845 ••	835 •• à 845 ••	800 •• à 810 ••	790 •• à 800 ••
Est	660 •• à 687 50	675 •• à 682 50	665 •• à 675 ••	665 •• à 675 ••	665 •• à 675 ••
Est nouvelles	665 •• à 675 ••	660 •• à 670 ••	650 •• à 660 ••	650 •• à 660 ••	650 •• à 660 •
Orléans	1400 •• à 1450 ••	1400 •• à 1450 ••	1400 •• à 1450 ••	1400 •• à 1430 ••	1400 •• à 1450 ••
Lyon	1415 •• à 1425 ••	1325 •• à 1350 ••	1325 •• à 1335 ••	1310 •• à 1318 75	1290 •• à 1300 ••

COURS DES FONDS PUBLICS FRANCAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination	Samedi 11 Comptant	Samedi 11 Terme	Lundi 13 Comptant	Lundi 13 Terme	Mardi 14 Comptant	Mardi 14 Terme	Mercredi 15 Comptant	Mercredi 15 Terme	Jeudi 16 Comptant	Jeudi 16 Terme	Vendredi 17 Comptant	Vendredi 17 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0	66 90	66 95	66 80	66 95	66 75	66 90	66 65	66 80	66 80	66 95	66 65	67 [illegible]0
Rentes 4 1/2 0/0	92 ••	•• ••	91 75	92 10	92 ••	•• ••	91 ••	•• ••	91 75	•• ••	92 ••	•• ••
Banque de France, jouiss., juillet 1856	2950 ••	• •	2900 ••	• •	2900 ••	• •	2940 ••	• •	2900 ••	• •	2900 ••	• •
Comptoir national d'escompte, jouiss. janvier 1856	715 ••	• •	710 ••	• •	710 ••	• •	710 ••	• •	• ••	• •	705 ••	• •
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss. juillet	• ••	• •	• ••	• ••	570 ••	• ••	• ••	• •	• ••	• ••	• ••	• ••
— Obl. gat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. novembre	430 ••	• •	• ••	• •	430 ••	• •	435 ••	• •	435 ••	• •	435 ••	• •
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° • d°	385 ••	• •	• ••	• •	• ••	• •	385 ••	• •	385 ••	• •	• ••	• •
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° • d°	•• ••	• •	85 ••	• •	85 ••	• •	90 ••	• •	•• ••	• •	85 ••	• •
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° • d°	83 ••	• •	80 ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 300 payés, jouis. mai	930 •	• •	930 ••	• •	• •	• •	• ••	• •	• •	• •	• ••	• •
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1856	910 ••	910 ••	910 ••	905 ••	902 50	902 50	907 50	907 50	905 ••	907 50	92[illegible] 50	917 50
Ville de Paris, obligations 1852, jouiss. juillet 1856	1065 ••	• •	1060 ••	• •	1040 ••	• •	1035 ••	• •	1031 ••	• •	1025 ••	• •
d° d° 1855, tout payé jouiss. mars 1857	306 25	• •	307 50	• •	307 50	• •	300 ••	• •	300 ••	• •	300 ••	• •
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	92 5/8	• •	91 1/2	• •	92 1/4	• •	91 7/8	• •	91 5/8	• •	91 3/4	• •
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1856	96 1/2	• •	96 1/2	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	96 3/4	• •
Piémontais, 5 0/0 jouiss. juin 1856	91 50	• •	91 50	• •	91 50	• •	91 50	• •	91 50	• •	91 50	• •
— 3 0/0 jouiss., juillet 1856	55 ••	• •	51 50	• •	•• ••	•	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •
Autrichien, 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1856	87 •/•	• •	87 •/•	• •	87 •/•	•	•• •/•	• •	86 •/•	• •	86 •/•	• •
Emprunt Romain, jouiss., juin 1856	•• •/•	• •	87 •/•	• •	87 •/•	• •	87 •/•	• •	87 •/•	• •	•• •/•	• •
Espagne différ. convert. jouiss., juillet	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1856	41 •/•	• •	40 3/4	• •	41 •/•	• •	41 •/•	• •	41 •/•	• •	40 3/4	• •
d° intérieure d°	37 3/8	• •	37 1/4	• •	37 •/•	• •	37 •/•	• •	•• •/•	• •	36 3/4	• •

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Ce, RUE BERGÈRE, 20.

LE DIRECTEUR, C. DEVINA.

Digitized by Google

N° 881 — 16e ANNÉE. — N° 30 — SAMEDI, 25 JUILLET 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

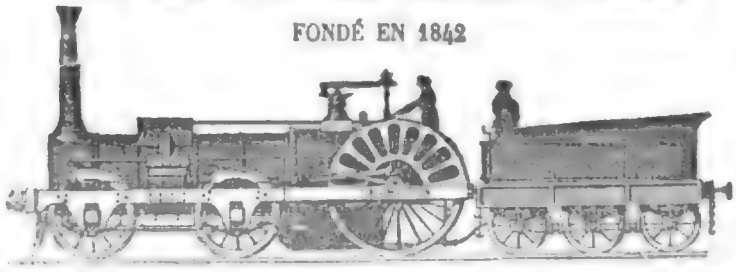
DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :
Paris..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger..... 15 » —

PRIX DES INSERTIONS :
Corps du Journal (la ligne) 2fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELLEY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, 6, Norfolk street, Strand, and 1, Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Le Conseil de gérance de la Caisse générale des chemins de fer prévient les actionnaires qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le jeudi 10 septembre prochain, à huit heures du soir, rue de Richelieu, 99, conformément à l'article 37 des statuts.

Cette assemblée a pour but de recevoir communication de la démission de M. J. Mirès, l'un des membres du Conseil de gérance, et de prendre, s'il y a lieu, toutes mesures conformes à l'art. 44 des statuts.

Aux termes de l'art. 35 des statuts, l'assemblée extraordinaire doit être composée des deux cents plus forts actionnaires qui se seront fait inscrire sur le registre de la Société, en déposant leurs actions dans la Caisse sociale, dans les deux mois qui précèdent la confection de la liste, laquelle doit être arrêtée, par le conseil de gérance, un mois avant le jour fixé pour la convocation.

En conséquence, ceux de MM. les actionnaires qui désirent faire partie de l'assemblée générale, sont invités à se faire inscrire et à déposer leurs titres avant le lundi 10 août prochain, tous les jours, de dix heures à quatre heures, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99.

MM. les actionnaires dont les titres sont *déposés* dans la caisse de la Société qui désirent assister à l'assemblée convoquée pour le 10 septembre, sont invités à se faire inscrire, *avant le* 10 *août*, sur le registre ouvert au siége social.

Passé ce délai, leur inscription ne pourra plus être admise.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Paiement semestriel des intérêts.

MM. les porteurs d'actions sont invités à déposer leurs coupons contre récépissé, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99, afin de prévenir tout retard dans le paiement des intérêts, qui a lieu depuis le 1er juillet, à raison de 12 50 par action.

Les caisses sont ouvertes de 10 à 3 heures.

J. MIRÈS ET Cie.

SOCIÉTÉ DES JOURNAUX RÉUNIS.

LE CONSTITUTIONNEL *et* LE PAYS, *Journal de l'Empire.*

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon d'intérêt de 12 50 du 1er semestre de 1857 est payé, depuis le 1er juillet, à la Caisse générale des chemins de fer, chez MM. J. Mirès et Cie, 99, rue de Richelieu, de 10 à 3 heures.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 793.—L'impôt mobilier, 794. Les Docks-Napoléon, 795. — Chemins de fer de l'Est, 795.— Chemin de fer du Nord, 795. — Chemin de fer d'Orléans. Ouverture de Coutras à Périgueux, 795. — Chemin de fer d'Orléans. Démenti d'émission, 795. — Chemin de fer de Lyon à Genève, 795. — Banque de France, 795. — Ministère des finances. Avis, 796. — Compagnie de l'hôtel et des immeubles de la rue de Rivoli. Recettes, 796. Avis aux actionnaires, 796. — Bulletin des recettes de la semaine, 797. — Construction des chemins de fer, 797. — Impôt mobilier, 798. — Banque de France, 799. — Chemins de fer de l'Est. Décret, convention, 799. — Jurisprudence, 800. — Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée. Statuts, 801. — Chemins de fer des Ardennes. Statuts, 804. — Société des ingénieurs civils, 806. — Bilan du comptoir d'escompte, 809. — Forges, 809. — Recettes, 810, 811. — Annonces, 812, 813.—Chronique de la Bourse, 814. — Tableau des valeurs industrielles, 815. — Bourse, 816.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Ainsi que nous le disions dans notre dernier numéro, la liquidation du 15 avait démontré, par la nullité des reports, la situation de la place; les vendeurs étaient à découvert sur presque toutes les valeurs, de sorte qu'un mouvement de hausse pouvait très-facilement se produire, puisque la plupart des capitaux disponibles n'avait pu être employés. Cette prévision s'est réalisée samedi et lundi; mais la hausse a pris pendant ces deux jours des proportions si rapides sur quelques valeurs qu'une réaction immédiate n'a pas manqué de se produire. Ainsi le Mobilier, qui était resté le 17 à 905 fr., est monté le 20 à 1,000 fr.; le Lyon fusionné, qui représentait, le 16, le prix de 880 fr., montait, le 20, à 960 fr.; l'Autrichien, de 645 fr., le 16, atteignait 700 fr. le 20.

Quant à la rente, du prix de 66 80, où elle était le 15, elle est montée, le 20, à 67 70.

Ce mouvement était trop prompt, il était trop éloigné de la fin du mois pour qu'il pût se soutenir, et, malgré d'excellents achats de la province, la réaction a été vive et immédiate : ainsi le Mobilier, en deux jours, c'est-à-dire le 22, est retombé à 940 fr., le Lyon fusionné à 960, l'Autrichien à 665, et la rente a rétrogradé à 66 95.

Le 23, la bourse a été très-ferme ; mais le

Digitized by Google

24 les cours se sont encore affaiblis et la rente est tombée à 66 90, le Crédit mobilier à 940, les Lyon fusionnés à 915, les Lyon nouveaux à 895, les Nord anciens à 845, les Nord nouveaux à 695, l'Orléans à 1440.

En présence de la brillante récolte des céréales, de l'abondance de l'argent à la Bourse, la persistance des vendeurs à maintenir leur situation et de l'argent à ne pas entrer dans les valeurs, est injustifiable, et l'on éprouve une grande hésitation pour juger l'avenir.

Mais comme il faut toujours une explication aux faits qui se produisent à la Bourse, on a cherché à les rattacher à des appréhensions politiques. Cette opinion n'est pas la nôtre. La situation politique n'a jamais été meilleure. A l'extérieur, les complications de l'Inde et de la Chine ne nous touchent pas directement; à l'intérieur, un complot et une tentative avortés et découverts; la mise en accusation des coupables, y compris leurs complices, Ledru-Rollin et Mazzini; enfin la presque certitude de voir bientôt le sol anglais n'être plus l'asile des révolutionnaires. Sous ce rapport, nous le répétons, sécurité complète. Par conséquent, on ne peut attribuer l'affaissement général des valeurs et du crédit public à une cause politique.

Faudrait-il plutôt l'attribuer à une fausse interprétation des idées et des résolutions du gouvernement en matière financière? Certes, personne ne peut contester que tout ce qui a été fait jusqu'ici n'ait eu son origine dans un amour sincère du bien public; ainsi qui ne se souvient des projets inouïs, fabuleux que la perspective de la paix allait faire éclore? chacun prévoyait que la paix allait enfanter des folies. Le gouvernement, dans une prévision de sagesse, ne devait-il pas s'en préoccuper? Evidemment c'était son devoir. De toutes parts s'élevaient des plaintes en faveur de l'agriculture, et on accusait la Bourse et les valeurs mobilières de détourner à leur profit les capitaux qui précédemment vivifiaient la propriété rurale. Le gouvernement pouvait-il rester indifférent à ces plaintes? Evidemment, non.

On ne doit donc voir dans la réserve du gouvernement que l'effet d'une préoccupation légitime et un hommage rendu à l'opinion publique. Ce serait dénaturer ou tout au moins exagérer ses dispositions que de les interpréter dans un autre sens, et c'est bien inutilement, selon nous, qu'on rechercherait dans cet ordre d'idées à expliquer le découragement qui s'est emparé des capitalistes.

Nous croyons que les véritables intentions du gouvernement à l'égard des valeurs mobilières et des capitaux qui aident, par la spéculation, au développement des affaires, étant de mieux en mieux appréciées, la confiance et l'espérance ne peuvent manquer de revenir à la Bourse, et le crédit public s'en ressentira bien vite.

Le gouvernement possède, il est vrai, des moyens plus ou moins directs pour concourir à ce résultat et le hâter, par exemple, par la suppression du droit d'entrée à la Bourse, et surtout en accordant la cote à terme aux chemins étrangers, et en les assimilant aux valeurs d'Etat par suite de la garantie d'intérêt dont ces valeurs jouissent. Le gouvernement vient au reste d'entrer dans cette voie en accordant la cote à terme aux chemins de fer russes. Cette valeur sera cotée à terme demain samedi.

Nous sommes convaincus que les banquiers, les spéculateurs, les capitalistes, comme la province, verraient clairement dans des actes analogues un motif pressant de se soustraire enfin aux préoccupations enfantées par les attaques contre la Bourse, l'esprit d'entreprises et les valeurs mobilières.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 67 35 ferme à 66 90.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 92, ferme à 92 40.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Lyon-Genève,	29.0 0/0.
Nord,	5.2 0/0.

Diminution kilométrique.

Méditerranée,	24.2 0/0.
Lyon,	17.3 0/0.
Orléans,	14.4 0/0.
Est,	12.4 0/0.
Ouest,	8.2 0/0.
Bourbonnais,	5.7 0/0.

C. DEVINA.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	17 juillet.	24 juillet.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0.....	67 20	66 90	» »	» 30
CONSOLIDÉS.....	91 3/4	91 3/4	» »/»	» »/»
CRÉDIT FONCIER...	» »	» »	» »	» »
CRÉDIT MOBILIER..	927 50	940 »	12 50	» »
COMPT. D'ESCOMPTE	705 »	700 »	» »	5 »
ORLÉANS.....	1442 50	1440 »	» »	2 50
NORD.....	837 50	845 »	7 50	» »
ACTIONS NOUVELLES	675 »	695 »	20 »	» »
EST ANCIEN.....	672 50	690 »	17 50	4 »
EST NOUVEAU.....	672 50	675 »	2 50	» »
LYON.....	1327 50	1390 »	62 50	» »
PARIS-MÉDIT. (anc.)	905 »	915 »	10 »	» »
PARIS-MÉDIT. (nouv.)	» »	895 »	» »	» »
MÉDITERRANÉE....	1780 »	» »	» »	» »
MIDI.....	665 »	681 25	» »	13 75
OUEST.....	735 »	732 50	» »	2 50
GRAND-CENTRAL...	605 »	605 »	» »	» »
GENÈVE.....	630 »	640 »	10 »	» »
CH. AUTRICHIENS..	661 25	673 75	12 50	» »
SAINT-RAMBERT....	550 »	570 »	20 »	» »
VICTOR-EMMANUEL..	512 50	520 »	7 50	» »

L'IMPOT MOBILIER.

Nous publions plus loin le texte du règlement d'administration publique, rendu le 17 juillet 1857, pour l'exécution de la loi du 23 juin 1857 sur l'impôt des valeurs mobilières. Ce texte est entièrement conforme aux renseignements que nous avons donnés dans notre numéro du 11 juillet courant. Il consacre l'immunité des transferts d'ordre et de garantie, et soumet les compagnies et sociétés étrangères à une taxe annuelle et obligatoire de 12 c. par 100 fr., sans distinction des titres nominatifs et des titres au porteur.

Le droit de 20 centimes à percevoir sur le transfert des actions et obligations françaises converties en titres nominatifs, sera calculé d'après le dernier cours moyen constaté avant le jour de la convention; pour les autres actions ou obligations nominatives, le calcul sera fait conformément à l'article 16 de la loi du 22 frimaire an VII. Cet article est ainsi conçu :

« Art. 16. Si les sommes et valeurs ne sont pas déterminées dans un acte ou un jugement donnant lieu au droit proportionnel, les parties seront tenues d'y suppléer avant l'enregistrement, par une déclaration estimative, certifiée et signée aux pièces de l'acte. »

Pour les titres au porteur, le droit sera perçu sur le cours moyen pendant l'année précédente, et à défaut de cours moyen, d'après une déclaration estimative

Quant aux titres au porteur des sociétés nouvellement formées, la taxe sera calculée sur la déclaration faite par ces sociétés de la valeur de leurs titres.

Ce règlement, comme la loi du 23 juin 1857 elle-même, est exécutoire depuis le commencement du mois de juillet. On sait, d'ailleurs, que les Compagnies de chemins de fer s'y sont préparées d'avance par une étude attentive de tous les détails nouveaux que suscite le projet de loi; et nous avons fait connaître les résolutions prises et les avis donnés à ce sujet par la Conférence des chemins de fer.

Un point spécial avait surtout attiré l'attention de la Conférence. Il s'agit de la disposition législative qui donne aux porteurs d'actions le droit de convertir à leur gré leur action au porteur en action nominative, et *vice versâ*. La Conférence a pensé que, pour éviter aux Compagnies de perpétuelles fabrications de titres, qui fourniraient matière aux erreurs sinon à la fraude, il convenait que les actions au porteur converties en titres nominatifs, restassent déposées dans le portefeuille des Compagnies pour être remises au besoin en circulation, si de nouveaux titres au porteur étaient réclamés plus tard. La conversion s'opérerait par la remise aux actionnaires de certificats de propriété analogues aux certificats actuels de dépôt. Ces certificats seraient, autant que possible, collectifs, et il n'y serait pas joint de coupons. Le paiement des intérêts et dividendes serait constaté par l'apposition d'une estampille sur les certificats de propriété.

Digitized by Google

Cette combinaison si sage et si simple a trouvé des contradicteurs. On a prétendu qu'elle ne satisferait pas au vœu de la loi, en ce qu'elle ne réaliserait pas d'une manière complète l'échange, action par action, des titres au porteur contre des titres nominatifs. Nous concevrions l'objection si le transfert des actions nominatives n'était pas assujetti à la formalité d'une inscription et d'une signature sur les registres des Compagnies; mais comme le propriétaire d'une action nominative, qu'il la possède réellement ou qu'il ait seulement en main un certificat de propriété, est obligé, lorsqu'il veut céder son action, de faire opérer le transfert sur les registres de la Compagnie et d'y apposer sa signature, nous ne voyons pas en quoi la combinaison proposée pourrait gêner sa liberté d'action, puisqu'on ne lui impose aucune formalité nouvelle ni aucun dérangement particulier. Quant à la question des titres unitaires ou collectifs, elle est à peu près sans intérêt, car la Conférence des chemins de fer n'a pas proposé de ne délivrer que des certificats collectifs; elle a seulement insisté sur l'utilité de ne délivrer des certificats d'unité que dans les cas d'absolue nécessité, pour éviter de multiplier les titres et d'accroître les dépenses.

Le projet de la Conférence a le mérite de respecter le plus possible les traditions et l'organisation actuelle des compagnies et de ménager leur budget en leur épargnant un renouvellement presque complet de leurs titres actuels. Cette vue est d'autant plus raisonnable et d'autant plus prudente, que, sans rien préjuger des effets de la loi, bien qu'on ait pu les constater déjà, il est tout naturel de penser que l'expérience ne tardera pas à éclairer les pouvoirs publics sur les inconvénients ou les défauts que cette loi toute nouvelle peut présenter dans la pratique. Et qui sait si, dans un avenir plus ou moins proche, certaines dispositions ne seront pas ou révisées ou abrogées dans l'intérêt du crédit public? Le bon sens veut donc qu'on innove le moins possible avant que la nouvelle situation faite aux valeurs mobilières par la loi du 22 juin 1857 puisse être jugée d'après les résultats, et c'est ce que la Conférence des chemins de fer a parfaitement compris.

C. Devina.

LES DOCKS-NAPOLÉON.

On assure que le ministre des travaux publics a réuni les Compagnies de chemins de fer pour leur faire connaître le désir du gouvernement à l'égard des Docks Napoléon. On sait que les Compagnies de chemins de fer sont associées pour l'exploitation du chemin de Ceinture. Il paraît que l'affaire des Docks-Napoléon serait ajoutée au chemin de Ceinture, et on accorderait en échange la faculté de poser une troisième voie affectée aux voyageurs du chemin de Ceinture, son prolongement et en outre le privilége des ventes publiques et toutes les immunités et avantages qui faisaient partie du décret de concession des docks-Napoléon.

Cette opération entraînerait naturellement l'adjonction de la concession du chemin et de la gare de Saint-Ouen, dont on ferait usage pour entreposer les marchandises.

Quant aux conditions auxquelles se feraient ces adjonctions, le ministre n'a pas voulu intervenir; il a laissé aux parties la liberté de s'entendre pour fixer les bases de cette fusion; et comme du reste nulle négociation officielle n'a encore eu lieu, nous ne pouvons faire connaître si le paiement de l'actif, représenté par les docks et le chemin de la gare Saint-Ouen, sera payé en actions ou obligations du chemin de Ceinture. Nous espérons être plus explicites dans notre prochain numéro. En attendant, nous sommes à même de faire connaître l'actif des docks, qui se compose :

1° De 48,000 mètres de terrains achetés il y a plusieurs années et qui représentent une valeur d'environ 125 fr. le mètre	6,000,000
2° Des entrepôts des Marais, qui produisent annuellement 300,000 fr. *de revenu*, soit....	5,500,000
Portefeuille, valeurs diverses.	5,000,000
	16,500,000

Le passif se compose des actions émises au nombre de 200,000, sur lesquelles il a été versé 125 fr. par action, soit 25,000,000 fr.

On assure que sur les 200,000 actions il y en a un certain nombre dans la caisse de la Compagnie, de sorte que le capital du passif peut être réduit à environ 24 millions.

Par conséquent, les porteurs d'actions des Docks auraient droit, comme minimum, aux deux tiers des versements de 125 fr. par action, soit 85 fr., ce qui donnerait 40 fr. de perte par action.

C. Devina.

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Nous avons précédemment annoncé qu'une convention avait été signée le 10 juin, à Paris, entre la France et le grand duché de Luxembourg, pour l'établissement d'un chemin de fer international. Les ratifications de cet acte ont été échangées le 3 juillet; nous le publions aujourd'hui.

Aux termes de la convention, il sera établi un chemin de fer de Thionville à Luxembourg.

La Compagnie des chemins de fer de l'Est prolongera jusqu'à la frontière du duché Luxembourg la ligne de Metz à Thionville, et le gouvernement du Grand-Luxembourg fera exécuter, sur son territoire, un chemin de fer qui se reliera à la ligne française de Metz. Ces deux lignes ne recevront, provisoirement, qu'une seule voie, et la pose de la seconde voie sera effectuée lorsque la nécessité en aura été reconnue.

Les travaux de construction devront être poussés de manière à ce que dans deux ans, à partir de l'échange des ratifications de la convention, l'exploitation puisse être ouverte simultanément sur les deux territoires.

Nous ne résumons ici que les clauses générales de cette convention, qui a pour but de créer pour les deux pays de nouveaux moyens de communication, en reliant directement les chemins français avec le chemin de fer qui porte le nom de Grand-Luxembourg. Il y avait longtemps que cette jonction était désirée et étudiée.

C. Devina.

CHEMIN DE FER DU NORD.

Le conseil d'arrondissement de Laon, dans sa session 1857, a émis le vœu que le gouvernement décidât sans retard le prolongement du chemin de fer de Soissons à la frontière belge par Laon, Marle, Vervins et Hirson.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

Section de Coutras à Périgueux.

Lundi dernier, 20 juillet, a été ouverte à la circulation la première section de la ligne de Bordeaux à Lyon, la section de Coutras à Périgueux, sur 74 kilomètres. Elle se détache à Coutras de la grande ligne de Paris à Bordeaux, et se dirige sur Lyon, qu'elle atteindra par Brioude et la ligne de Saint-Etienne. Il y aura, le 26 courant, une inauguration solennelle.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS.

M. le directeur de la Compagnie d'Orléans nous prie de faire connaître à nos lecteurs que l'avis donné par quelques journaux de la création de 80,000 obligations nouvelles de la Compagnie, émises à 260 fr., est entièrement dénué de fondement.

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE.

Le pont jeté sur la Saône, à Mâcon, est entièrement terminé, et les épreuves ont eu lieu la semaine dernière. Ce pont, situé à environ 2 kilomètres de Mâcon, se développe sur une longueur de 200 mètres.

Le service a été ouvert le 20 de ce mois, et la lacune qui séparait la ligne de Lyon de celle de Genève étant comblée, les voyageurs se rendront sans embarras ni transbordement par bateaux et omnibus, en dix-huit heures à Genève, et en quinze heures à Aix-les-Bains.

BANQUE DE FRANCE.

Par décision du 23 courant, le conseil de la Banque a arrêté que le taux d'intérêt des

Digitized by Google

sommes qu'elle avance sur effets publics serait le même que celui de l'escompte des bordereaux du commerce, c'est-à-dire 5 1/2 0/0.

Le secrétaire général,

MARSAUD.

MINISTÈRE DES FINANCES.

Direction générale de l'enregistrement et des domaines.

AVIS.

Aux termes de l'article 1er du décret impérial du 17 juillet 1857, inséré le 21 au *Moniteur*, les sociétés, compagnies et entreprises chargées du paiement du droit de transmission établi sur les actions et obligations par la loi du 23 juin précédent, ont à faire une déclaration *au bureau de l'enregistrement du lieu où elles ont le siége de leur principal établissement*, avant le 15 août prochain pour les compagnies et entreprises existantes au jour de la promulgation de la même loi, et dans le mois de leur constitution définitive, pour les sociétés, compagnies et entreprises formées postérieurement.

Les déclarations seront reçues par les préposés qui ont dans leurs attributions la perception des droits de mutation par décès.

A Paris, elles devront être faites à l'hôtel de la direction de l'enregistrement, rue de la Banque, par les sociétés, compagnies et entreprises dont le siége social est dans la ville même.

COMPAGNIE DE L'HOTEL ET DES IMMEUBLES DE LA RUE DE RIVOLI.

Recettes du grand hôtel du Louvre, sans y comprendre le produit de la location des boutiques, ni les locations des autres immeubles de la Compagnie :

1857.	*Recettes brutes.*	*Moyenne par jour.*
Mois de juin.....	229,710 11	7,490 33
5 premiers mois.	1,012,050 05	6,702 31
Recette totale du 1er semestre 1857	1,236,760 16	6,832 92
Recette totale du 1er semestre 1856.....	1,000,525 68	5,527 76
Différence en fav. de 1857.	236,234 48	
Accroissement en moyenne par jour de		1,305 16

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Caisse générale des chemins de fer. — 10 septembre, assemblée générale extraordinaire à 8 heures du soir.

Charleroi à la frontière. — 28 août, à midi, assemblée à Charleroi.

Comptoir d'escompte. — 28 juillet, assemblée générale ordinaire, à 1 heure, salle Sainte-Cécile.

Paris à Sceaux et à Orsay. — 15 juillet, assemblée des porteurs d'obligations, première série. — 5 août, assemblée générale extraordinaire à 3 heures au siége de la Société.

Chazotte. — 31 juillet, assemblée générale extraordinaire à 7 heures du soir.

Compagnie impériale des Voitures de Paris. — 30 juillet, assemblée générale extraordinaire à 2 heures, salle Sainte-Cécile.

Docks Napoléon. — 25 juillet, assemblée générale extraordinaire à 3 heures, salle Herz. — Dépôt, 50 actions avant le 24.

Aire à la Bassée. — 25 juillet, assemblée générale semestrielle.

APPELS DE FONDS.

Ardennes et Oise. — 15 juillet au 9 août, 50 fr. par action ancienne. Le coupon de 7 fr. 90 c. sera déduit.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Caisse générale des chemins de fer. — 1er juillet, 12 fr. 50 c. par action. Intérêts.

Banque de France. — 1er juillet, 160 fr. par action, premier semestre 1857.

Orléans. — 1er juillet, 25 fr. obligation 1842-48, 7 fr. 50 c. obligation 3 0/0 intérêts.

Nord. — 1er juillet, 40 fr. par action, solde du dividende 1856 de 56 fr.

Lyon. — 1er juillet, 43 fr. 50 c. complément du dividende 1856 de 81 fr. par action.

Méditerranée. — 1er juillet, 7 fr. 50 c. intérêts aux obligations 3 0/0 1852-55.

Grand-Central. — 1er juillet, 7 fr. 50 c. par obligation. — 1er juillet, 17 fr. 50 c. par action libérée intérêts des 2 1/3 obligations du rachat.

Paiement à la Compagnie d'Orléans.

Bourbonnais. — 1er juillet, intérêts aux obligations.

Ouest. — 1er juillet, intérêts 7 fr. 50 c. aux obligations 3 0/0.

Midi. — 1er juillet, 10 fr. par action ancienne; 10 fr. par action nouvelle en déduction du versement appelé; 7 fr. 50 c. aux obligations.

Genève. — 1er juillet, 10 fr. actions; 7 fr. 50 c. obligations, intérêts.

Saint-Rambert. — 5 juillet, 6 fr. par action, intérêts.

Ardennes et Oise. — 15 juillet, 7 fr. 90 c. par action intérêts, en déduction du versement appelé.

Crédit mobilier. — 1er juillet, 90 fr. solde du dividende 1856 de 115 fr.

Crédit foncier. — 1er juillet, 6 fr. 25 c., premier dividende provisoire.

Autrichiens. — 1er juillet, dividende 1856 en déduction du versement appelé.

Lombards-Vénitiens. — 1er juillet, 5 fr. 16 c., soit, avec 3 fr. 70 c. déjà distribués, 8 fr. 86 c. pour 1856. 7 fr. 50 c. par obligation, intérêts.

Rivoli. — 1er juillet, 90 cent. par action, dividende 1856; 2 fr. 50 c. intérêts.

Pyrénées à Madrid. — 3 fr. 50 c. par action en même temps que l'échange des certificats.

Hainaut et Flandres. — 15 au 20 août, intérêts premier semestre.

Journaux réunis. — 1er juillet, 12 fr. 50 c. par action. Intérêts.

Compagnie générale des Eaux. — 1er juillet, 5 fr. par action intérêts.

Omnibus. — 1er juillet, solde du dividende de 55 fr. de 1856, soit 30 fr. par action.

François-Joseph. — 1er juillet, 3 fr. 75 c. par action, intérêts.

Guillaume-Luxembourg. — 1er juillet, 1 f. 85 par action, intérêts

Chemins de la ligne d'Italie. — 1er juillet, 2 fr. 50 c. par action. Intérêts.

Nord-Est suisse. — 2, 3 et 4 juillet, paiement des intérêts premier semestre.

Central suisse. — 10 juillet, 10 fr. par action. Intérêts, en déduction du versement.

Madrid à Saragosse. — 1er juillet, 5 fr. 15 c. par action, en déduction du versement.

Caisse du commerce et de l'industrie à Turin. — 15 juillet, 6 fr. 25 c. par action libérée, et 4 fr. 37 c. 1/2 par action de la nouvelle émission.

Comptoir de la Méditerranée. — 1er juillet, 10 fr. intérêts action.

Forges de l'Aveyron (Decazeville). — 200 fr. dividende 1856-57.

Banque de Darmstadt. — 1er juillet, 10 fr. 65 par action.

Union financière. — 1er juillet, 6 fr. 25 c. par action, intérêts.

Société générale du Crédit mobilier espagnol. — 1er juillet, 31 réaux 96 par action; 22 réaux 80 par action, soit 6 fr., ont déjà été distribués.

Tarragone à Reus. — 1er juillet, intérêts aux obligations.

Forges de la Loire et de l'Ardèche. — 30 juin, 200 fr.; 200 fr. le 31 décembre; 50 fr. le 30 juin 1858; le dixième aux coupures.

Société mercantile à Madrid. — 1er juillet, 2 fr. 50 c. dividende, 7 fr. 50 c. intérêts, soit 10 fr. par action.

Ougrée. — 1er juillet, 20 fr. par action, première répartition.

Commentry, Montluçon, Imphy. — 15 juillet, intérêts aux obligations.

Mines de Santander. — 1er juillet, 25 fr. aux actions libérées; 15 fr. 62 c. aux actions non libérées. Intérêts.

Houillères de Carmaux-Toulouse. — 1er juillet, 1 fr. 25 c. par action dividende, plus 3 f. 75 pour les intérêts.

Montataire. — 15 juillet, 25 fr. par action, premier à-compte 1856-57.

Nambre française. — 10 juillet, 2e à-compte 1857, 25 fr. par action.

Société générale de crédit en Espagne. — 1er juillet, 31 fr. 75 c. par action.

Nouvelle-Montagne. — 1er juillet, 50 fr. première moitié du dividende 1856; 31 décembre, deuxième moitié.

Phœnix. — 1er juillet, 15 fr., deuxième moitié du dividende 1856.

Emprunt de 50 millions (Seine). — 1er juillet, coupon d'intérêts en déduction du versement.

Gaz français du Havre. — 25 juillet, 30 fr. par action, soit avec 12 fr. 50 c. déjà payés, 42 fr. 50 c. pour 1856-57.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Est. — 1er juin, 1er juillet et 1er octobre, remboursement des diverses obligations sorties au tirage du 28 mai.

Ouest. — 6 juillet, remboursement du tirage du 15 décembre.

Nord. — 1er juillet 1857, remboursement du tirage du 1er mai. 1er janvier, remboursement du tirage des actions de Charleroy du 1er mai; et 1er août, remboursement des obligations d'ancien Boulogne, sorties le 1er mai.

Bourbonnais. — 1er juillet, amortissement des 117 obligations du tirage du 28 mai.

Mines de la Loire. — 1er février 1858, remboursement des obligations sorties au tirage du 31 mars dernier.

Nambre à l'Oise. — 1er juillet, remboursement de 21 obligations 1853 sorties au tirage du 10 janvier.

Digitized by Google

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1856 en moins
								%	%
ORLÉANS (1).	Du 9 au 15 juillet.	1236	1,092,754 »	853 »	1236	1,230,566 »	997 »	»	14.4
NORD (1).	9 — 15 —	795	940,984 »	1,183 »	795	893,547 »	1,124 »	5.2	»
OUEST (1).	9 — 15 —	950	822,631 »	865 »	876	826,178 »	943 »	»	8.2
EST (1).	9 — 15 —	1330	907,484 »	682 »	1069	833,470 »	779 »	»	12.4
LYON (1).	9 — 15 —	694	838,770 »	1,208 »	617	902,187 »	1,462 »	»	17.3
LYON-BOURBONNAIS (1).	9 — 15 —	271	248,944 »	918 »	250	234,683 »	920 »	»	5.7
MÉDITERRANÉE (1).	9 — 15 —	551	506,748 »	919 »	523	635,096 »	1,214 »	»	24.2
MIDI.	9 — 15 —	713	277,504 »	389 »	367	143,340 »	385 »	0.0	»
GRAND-CENTRAL.	9 — 15 —	135	47,925 »	355 »	»	»	»	»	»
LYON A GENÈVE.	9 — 15 —	175	66,406 »	379 »	75	21,941 »	292 »	29 0	»
				» »	»	»	»	»	»

(1) PRÉLÈVEMENT FAIT DE L'IMPOT SUR LA GRANDE VITESSE.

CONSTRUCTION DES CHEMINS DE FER.

Livre nouveau de M. Emile With, *ingénieur civil, sur la construction des chemins de fer* (1).

Sous le titre de *Manuel des chemins de fer*, M. Emile With vient d'exposer, dans un ouvrage accompagné d'un atlas, la théorie et la pratique de l'établissement des chemins de fer.

La première partie de cet ouvrage contient des études comparatives sur les divers systèmes de construction de la voie et du matériel; la seconde renferme le formulaire des charges et conditions pour l'établissement des travaux et la série des prix pour les diverses fournitures. Une troisième partie eût pu être utilement ajoutée à cet ouvrage : une étude sérieuse et détaillée sur l'exploitation.

L'ouvrage de M. Emile With ne contient pas ce travail et reste, par ce côté, forcément incomplet. Nous devons dire que cette observation peut lui être adressée, ainsi qu'à tous ceux qui ont traité le sujet des chemins de fer. Aucun ouvrage spécial n'a encore abordé cette question, qui cependant est d'un grand intérêt.

Nous accueillons volontiers ce que M. Emile With a produit, sans demander plus; il nous reste à en examiner l'ensemble.

L'auteur revient sur des questions déjà étudiées, mais sans donner aucun encouragement aux idées neuves et sans chercher ni perfectionnements ni améliorations dans les applications nouvelles qui sont encore à l'essai. La conclusion de son étude est que le mode actuel d'établissement des chemins de fer est le plus rationnel de tous les systèmes connus. Cette conclusion ne nous découvre rien de nouveau résultant des investigations ou de l'initiative de M. Emile With, mais elle a du moins le mérite de mettre l'auteur d'accord avec l'opinion reçue par tous les administrateurs et chefs de service des chemins de fer.

A titre d'introduction de son livre, M. Emile With nous donne un résumé du développement des voies de communication et de transport sur terre. Après avoir jeté un coup d'œil rétrospectif sur les premières routes des anciens, il passe rapidement aux inventions modernes et expose les travaux relatifs à la construction générale, les mesures, le tracé, le nivellement, etc., etc.

Le chapitre consacré aux ouvrages d'art est écrit avec une netteté qui permet d'embrasser, par une simple lecture, un sujet aussi compliqué et qui peut être envisagé sous des points de vue différents. L'auteur passe en revue tous les systèmes de ponts, et après s'être étendu, peut-être avec un peu trop de partialité, sur les ponts en grillage de fer, coupe court à toute espèce d'innovation en classant sous le titre de ponts dangereux toutes les nouvelles constructions qui semblent, de près ou de loin, faire concurrence aux treillis. Il s'appuie de l'exemple des applications de ce système de l'autre côté du Rhin, de leur solidité et de leur simplicité.

Après l'étude sur les ouvrages d'art vient l'étude des travaux de la pose de la voie de fer : c'est un exposé méthodique et correct de la classification des rails, très-nécessaire pour la clarté.

Posant en principe qu'entre deux points donnés il ne peut y avoir qu'une solution *maxima*, c'est-à-dire une seule solution qui corresponde à la plus petite dépense et à la plus grande solidité, — toutes choses étant égales d'ailleurs, — l'auteur n'admet d'une manière absolue, dans les zones tempérées, que le rail de Vignoles, avec éclisses ou plaques vissées, posé sur traverses.

Enfin, analysant les diverses espèces de voies, l'auteur arrive, par une digression, à traiter des inventeurs, qu'il divise en inventeurs utiles et en inventeurs inutiles.

« Les perfectionnements dans les chemins » de fer ou les inventions positives, dit-il, » sont presque toujours le résultat d'une lon- » gue expérience et de connaissances méca- » niques très-approfondies; c'est aux ingé- » nieurs habiles qu'on est redevable de ces » bienfaits. Les inventions contre les acci- » dents, ou les inventions négatives sont or- » dinairement faites par des personnes com- » plétement étrangères à la construction et à » l'exploitation des railways; l'idée d'un » parachoc, d'appareils pour faire reculer des » convois, ne pouvait certes pas sortir de la » tête d'un chef de la traction ou d'un pré- » posé du matériel. »

Au reste, l'auteur regrette que la persévérance et les veilles consacrées par des hommes laborieux à un commun intérêt soient perdues. Ce sujet l'amène à exposer une idée mise en pratique en Amérique : c'est l'établissement d'une société des inventeurs, à l'instar de la Compagnie américaine. Sans vouloir en rien préjuger sur l'utilité d'une société de ce genre, nous renvoyons au livre pour l'exposé de cette idée qui a déjà reçu un sérieux commencement d'exécution par l'établissement de la Société des inventeurs industriels, fondée à Paris il y a environ dix ans.

Le chapitre qui concerne le matériel roulant termine la première partie du Manuel,

(1) Librairie encyclopédique de Roret. Paris, 1857.

Digitized by Google

avec quelques considérations sur les divers systèmes de locomotion. La deuxième partie contient le formulaire des charges et conditions pour l'établissement des travaux et la série des prix pour les diverses fournitures. Ce volume n'est pas moins intéressant que le premier et ne le cède en rien pour l'utilité. Réunir tous ces cahiers des charges et les prix depuis la confection des terrassements et des machines jusqu'aux prix des instruments et de tout le matériel, et centraliser ainsi les documents qui sont partout épars, est un travail seul de son genre jusqu'à ce jour, et dont l'utilité sera appréciée par ceux qu'il intéresse directement, ceux enfin qui prêtent chaque jour aux Compagnies de chemins de fer le concours de leur intelligence et de leurs études.

L'ouvrage de M. Emile With contient beaucoup de documents, beaucoup d'études. Dans certains passages si l'auteur appuie sur tel ou tel système; si on trouve l'exposé d'idées qui résultent de ses grandes études des chemins de fer étrangers dans leurs rapports avec les nôtres, on doit y chercher l'intérêt que l'auteur voit à étendre les connaissances sur les chemins de fer jusque dans leurs moindres détails, et le désir que les résultats de ses travaux puissent concourir pour sa part dans l'ensemble des études d'utilité publique.

Une brochure du même auteur, dont nous avons parlé il y a environ deux ans, *les Accidents sur les chemins de fer*, précédé d'une préface de M. A. Perdonnet, a été transformée par un ingénieur américain, M. Barstow, en un grand traité complet édité à Boston.

C. Devina.

L'IMPOT MOBILIER.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances ;

Vu les articles 6, 7, 8 et 10 de la loi du 23 juin 1857, établissant un droit de transmission sur les actions et obligations des sociétés et compagnies françaises ;

Vu l'article 9 de la même loi, établissant des droits équivalents sur les sociétés et compagnies étrangères;

Vu particulièrement les deux derniers paragraphes de cet article ainsi conçus :

« Un règlement d'administration publique fixera le mode d'établissement et de perception de ces droits, dont l'assiette pourra reposer sur une quotité déterminée du capital.

» Le même règlement déterminera toutes les mesures nécessaires pour l'exécution de la présente loi; »

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Les compagnies, sociétés et entreprises dont les actions et obligations sont assujetties au droit de transmission établi par l'article 6 de la loi du 23 juin 1857, seront tenues de faire, au bureau de l'enregistrement du lieu où elles auront le siége de leur principal établissement, une déclaration constatant :

1° L'objet, le siége et la durée de la société ou de l'entreprise;

2° La date de l'acte constitutif et celle de l'enregistrement de cet acte ;

3° Les noms des directeurs ou gérants :

4° Le nombre et le montant des titres émis, en distinguant les actions des obligations, et les titres nominatifs des titres au porteur.

Cette déclaration devra être faite avant le 15 août prochain pour les compagnies et entreprises existantes au jour de la promulgation de la loi du 23 juin 1857, et dans le mois de leur constitution définitive, pour pour les sociétés, compagnies et entreprises qui se formeront postérieurement.

En cas de modifications dans la constitution sociale, de changement de siége, de remplacement du directeur ou gérant, d'émission de titres nouveaux, lesdites sociétés, compagnies et entreprises devront en faire la déclaration, dans le délai d'un mois, au bureau qui aura reçu la déclaration primitive.

Art. 2. Le droit de vingt centimes par cent francs, établi par les articles 6 et 8 de la loi du 23 juin 1857, sur les transferts des actions et obligations nominatives, ainsi que sur les conversions des titres, sera acquitté, conformément à l'article 7 de la même loi par les sociétés, compagnies et entreprises, au bureau de l'enregistrement du siége social, après l'expiration de chaque trimestre et dans les vingt premiers jours du trimestre suivant.

Le relevé des transferts et des conversions sera remis au receveur de l'enregistrement lors de chaque versement.

Ce relevé énoncera :

1° La date de chaque opération ;

2° Les noms, prénoms et domicile du cédant et du cessionnaire ou du détenteur des titres convertis ;

3° La désignation et le nombre des actions et obligations transférées ou converties ;

4° Le prix de chaque transfert ou la valeur des actions et obligations converties ;

5° Le total, en toutes lettres, de la somme soumise au droit de vingt centimes par cent francs.

Art. 3. La valeur des actions et obligations converties sera établie : pour celles cotées à la Bourse, d'après le dernier cours moyen constaté avant le jour de la conversion; et, pour les autres, conformément à l'article 16 de la loi du 22 frimaire an VII.

A l'égard des actions et obligations dont la conversion aura été opérée sans paiement de droits, en exécution du dernier paragraphe de la loi du 23 juin 1857, les sociétés, compagnies et entreprises remettront au receveur de l'enregistrement un état indicatif du nombre de ces titres dans les vingt jours qui suivront l'expiration du délai accordé pour la conversion gratuite.

Art. 4. Les transferts faits à titre de garantie, et n'emportant pas transmission de propriété, feront l'objet d'un état spécial joint au relevé trimestriel qui doit être remis au receveur de l'enregistrement, conformément à l'article 2 du présent règlement.

Il ne sera pas tenu compte de ces transferts dans la liquidation des droits.

Art. 5. Pour l'acquittement de la taxe établie sur les titres au porteur et ceux dont la transmission peut s'opérer sans un transfert sur les registres, les sociétés formeront un état distinct des actions et obligations de cette nature existantes au dernier jour de chacun des trimestres de janvier, avril, juillet et octobre, et elles le déposeront entre les mains du receveur de l'enregistrement du lieu de l'établissement.

Cet état mentionnera le cours moyen, pendant l'année précédente, des actions et obligations cotées à la Bourse. A l'égard de celles non cotées dans le cours de cette année, il contiendra une déclaration estimative, faite conformément à l'art. 16 de la loi du 22 frimaire an VII.

La taxe sera payée dans les vingt jours qui suivront l'expiration de chaque trimestre, et perçue, pour le trimestre entier, d'après la situation établie conformément au premier paragraphe du présent article.

En ce qui concerne les compagnies qui seront créées à l'avenir après l'ouverture d'un trimestre, le droit ne sera liquidé, pour la première fois, que proportionnellement au nombre de jours écoulés depuis leur constitution.

Art. 6. Les états, relevés et déclarations qui seront fournis au receveur de l'enregistrement, conformément aux articles précédents, seront certifiés valables par les directeurs ou gérants des sociétés, compagnies ou entreprises.

Dans ces états, relevés et déclarations, comme pour la perception des droits, il ne sera fait aucune déduction des sommes restant à verser sur les actions et obligations non libérées.

Art. 7. Le cours moyen qui, suivant l'article 6 de la loi du 23 juin 1857, doit servir de base à la perception de la taxe sur les titres au porteur, sera établi en divisant la somme des cours moyens de chacun des jours de l'année par le nombre de ces cours.

A l'égard des valeurs cotées dans les bourses des départements et à la Bourse de Paris, il sera tenu compte exclusivement des cotes de cette dernière bourse pour la formation du cours moyen.

Art. 8. Les titres au porteur des sociétés nouvellement formées ne supporteront la taxe, dans le courant de la première année de leur constitution, que d'après une déclaration estimative, faite par ces sociétés, de la valeur de leurs titres, conformément à l'article 16 de la loi du 22 frimaire an VII.

Art. 9. Les dépositaires des registres à souche et des registres des transferts et conversions de titres de sociétés, compagnies et entreprises, seront tenus de les communiquer sans déplacement, ainsi que toutes les pièces et documents relatifs auxdits transferts et conversions, aux préposés de l'enregistrement, à toute réquisition, et de leur laisser prendre, sans frais, les renseignements, extraits et copies qui seront nécessaires dans l'intérêt du trésor public, à peine de l'amende prononcée par l'art. 10 de la loi du 23 juin 1857, pour chaque refus.

Le refus de la société ou de ses agents sera établi, jusqu'à inscription de faux, par le procès-verbal du préposé, affirmé dans les vingt-quatre heures.

Art. 10. Pour l'exécution de l'article 9 de la loi, les sociétés, compagnies ou entreprises étrangères qui ont été autorisées à faire coter leurs actions et obligations soit à la Bourse de Paris, soit aux bourses départementales, seront tenues, dans les deux mois de la promulgation de la loi, de désigner un représentant responsable en France, et de le faire agréer par le ministre des finances, sous peine de se voir retirer l'autorisation dont elles jouissent.

Toute compagnie qui, à l'avenir, sera autorisée à faire coter ses titres en France, devra également faire agréer par le ministre des finances un représentant responsable.

Les sociétés, compagnies et entreprises mentionnées aux deux paragraphes précédents remettront au ministre des finances une déclaration indiquant le nombre de leurs actions et obligations qui devra servir de bases à l'impôt. Ce nombre sera fixé par le ministre des finances.

Les sociétés, compagnies et entreprises paieront, pour leurs actions et obligations soumises à l'impôt, une taxe annuelle et obligatoire de douze centimes par cent francs, conformément au paragraphe 2 de l'article 6 de la loi du 23 juin 1857, sans faire aucune distinction entre les titres nominatifs et les titres au porteur.

Les dispositions des articles 5 et 7 du présent règlement, relatifs aux époques de paiement et à la fixation du cours moyen seront applicables aux valeurs étrangères.

Art. 11. Le droit de timbre auquel sont assujetties les actions et obligations émises par les sociétés françaises, sera acquitté par les sociétés, compagnies et entreprises étrangères dont les titres sont ou seront cotés en France. Ce droit sera établi sur la quotité du capital déclaré, conformément à l'article 10 du présent règlement, et payé suivant le mode prescrit par les articles 22 et 31 de la loi du 5 juin 1850.

Un avis officiel inséré au *Moniteur* équivaudra à l'apposition du timbre.

Digitized by Google

Art. 12. En cas d'infraction aux dispositions du présent règlement, ou de retard, soit dans le paiement des droits, soit dans le dépôt des états, relevés et déclarations prescrits par les art. cles précédents, les sociétés, compagnies et entreprises seront passibles de l'amende prononcée par l'article 10 de la loi du 23 juin 1857, sans préjudice des peines portées par l'article 39 de la loi du 22 frimaire an VII, pour omission ou insuffisance de déclaration.

En cas d'omission ou d'insuffisance dans les états, relevés et déclarations, la preuve en sera faite comme en matière d'enregistrement.

Les dispositions du présent article seront applicables aux sociétés, compagnies ou entreprises étrangères, et à leurs représentants.

Art. 13. Notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Plombières, le 17 juillet 1857.

BANQUE DE FRANCE.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Vu la loi du 9 juin 1857 ;

Vu les statuts de la Banque ;

Vu l'ordonnance du 15 juin 1834 ;

Notre conseil d'État entendu,

Nous avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Le conseil général de la Banque publiera au *Moniteur* l'époque d'exigibilité de chaque versement trimestriel à effectuer par les actionnaires de la Banque, en exécution de l'art. 3 de la loi du 9 juin 1857.

Art. 2. A défaut, par l'actionnaire de la Banque, d'opérer ces versements aux termes fixés, l'intérêt courra de plein droit à sa charge, à raison de 5 0/0 par an, à compter du jour de l'exigibilité, sans demande en justice.

L'actionnaire en retard de versement sera mis en demeure d'effectuer son paiement, soit par avis inséré au *Moniteur*, s'il demeure hors de France, soit par acte extrajudiciaire.

Quinze jours après, la Banque aura le droit de faire vendre à la Bourse, soit l'action nouvelle, soit le nombre d'actions nouvelles qui sera nécessaire pour libérer le surplus des actions appartenant au titulaire.

Elle exercera ce droit nonobstant le décès de l'actionnaire et la survenance de tous cas d'incapacité légale.

Art. 3. Dans le cas prévu par l'article précédent, la Banque appliquera le produit de la vente :

1° A fournir le capital de 1,100 fr., ou ce qui resterait dû ;

2° A payer l'intérêt de retard à la charge de l'actionnaire sur les termes échus.

Le surplus, s'il en existe, sera versé à la Caisse des dépôts et consignations pour le compte de l'actionnaire.

Art. 4. Les titres provisoires et définitifs des actions nouvelles seront délivrés par la Banque sous les mêmes noms et qualités que les actions actuelles auxquelles ils se rapportent, et dont ils suivent la condition.

Art. 5. Pour les actions qui appartiennent à des personnes qui n'ont pas la libre disposition de leurs biens, le versement de 1,100 fr. par action sera un simple acte d'administration, dispensé d'autorisations spéciales et de toute formalité de justice.

Il en sera de même de la vente du nombre d'actions nécessaire pour libérer les actions à conserver par ces actionnaires.

Art. 6. Pour les actions dotales ou autres appartenant à des actionnaires qui n'en ont pas la libre disposition, les versements que feront de leurs deniers personnels les maris, administrateurs, tuteurs ou curateurs, seront considérés comme des impenses nécessaires, et, à ce titre, ils donneront à celui qui les aura faits le privilége établi en l'article 2102, n° 3, du Code Napoléon, à la charge par lui de faire mentionner sur les registres de la Banque, au moment même du versement, la provenance des deniers avec lesquels ce versement a été opéré.

S'il s'agit d'actions immobilisées, ceux qui auront fait les paiements pourront acquérir le privilége établi en l'article 2103, n° 2, du Code Napoléon, en faisant, en outre, insérer la déclaration de la provenance des deniers au bureau des hypothèques.

Art. 7. Le propriétaire d'actions immobilisées aura la faculté de vendre le nombre d'actions nécessaire pour libérer celles qu'il doit conserver et qui seront seules réputées immeubles.

Art. 8. Dans le cas prévu par le deuxième paragraphe de l'article 5, et par l'article 7, l'agent de change certificateur du transfert devra en employer le prix à la libération des actions conservées, et l'excédant, s'il en existe, sera par lui employé suivant les conditions qui régissent la capacité du titulaire ou en rentes sur l'État.

Art. 9. Les dispositions de l'ordonnance réglementaire du 15 juin 1834 seront applicables aux avances faites sur les obligations du Crédit foncier.

Art. 10. Notre ministre secrétaire d'État au département des finances est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Plombières, le 17 juillet 1857.

CHEMINS DE FER DE L'EST.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL.

Décret impérial portant promulgation de la convention signée, le 10 juin 1857, entre la France et le grand-duché de Luxembourg, pour l'établissement d'un chemin de fer international.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des affaires étrangères,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Une convention ayant été signée à Paris le 10 juin 1857, entre la France et le grand-duché de Luxembourg, pour l'établissement d'un chemin de fer international, et les ratifications de cet acte ayant été échangées, le 3 du présent mois de juillet, ladite convention, dont la teneur suit, recevra sa pleine et entière exécution.

CONVENTION.

Sa Majesté l'Empereur des Français et Sa Majesté le roi des Pays-Bas, prince d'Orange-Nassau, grand-duc de Luxembourg, etc., etc., etc., animés du désir de procurer à leurs sujets respectifs de nouveaux moyens d'échange et de communication, sont convenus d'établir un chemin de fer de Thionville à Luxembourg, avec la destination de rattacher le chemin de fer français de Metz à Paris au chemin de fer Guillaume-Luxembourg, et ont, à cet effet, nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté l'Empereur des Français, M. Alexandre comte Colonna Walewski, sénateur de l'empire, son ministre et secrétaire d'État au département des affaires étrangères, grand-croix de son ordre impérial de la Légion d'honneur, grand-croix de l'ordre royal du Lion néerlandais, etc., etc., etc.;

Et Sa Majesté le roi des Pays-Bas, grand-duc de Luxembourg, M. Léonard-Antoine Lightenvelt, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près Sa Majesté l'Empereur des Français, grand-croix de l'ordre du Lion néerlandais, de celui de la Couronne de chêne et de celui de Saint-Grégoire, grand officier de la Légion d'honneur ;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

Art. 1er. Conformément au décret du 25 mars 1852, la Compagnie française des chemins de fer de l'Est prolongera vers Luxembourg, jusqu'à la frontière du grand-duché, l'embranchement du chemin de fer de Metz à Thionville. De son côté, le gouvernement du grand-duché de Luxembourg fera exécuter sur son territoire un chemin de fer en prolongement de la ligne française venant de Metz.

Art. 2. Le point de jonction de ces deux chemins de fer français et luxembourgeois, et le raccordement de ces deux lignes, seront déterminés :

En plan, par la condition que l'axe commun passe à 131 mètres 30 centimètres à l'ouest de la borne frontière située à l'angle du bois de Dudelange ;

En profil, par la condition que le dessus du rail soit établi à 11 mètres plus haut que le couronnement de cette borne.

Toutes les autres dispositions concernant le tracé du chemin, ainsi que l'emplacement des stations à l'intérieur de chaque territoire, demeurent réservés à l'appréciation de chacune des hautes parties contractantes.

Art. 3. Les voies de fer et leurs dépendances, ainsi que les moyens de transport, seront organisés, de part et d'autre, de manière à assurer l'exploitation avec des locomotives, et à permettre de franchir sans obstacle la frontière dans un sens comme dans l'autre.

Les ingénieurs des deux pays, chargés de la construction du chemin dont il s'agit, se communiqueront les détails des projets respectifs, et se maintiendront en rapport pendant l'exécution des travaux.

Art. 4. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails sera, dans les deux pays, de 1 mètre 44 centimètres au moins, et de 1 mètre 45 centimètres au plus. Les tampons des locomotives et des wagons seront établis dans les deux États de telle sorte qu'il y ait concordance avec les dimensions adoptées sur le chemin de fer français déjà en exploitation jusqu'à Thionville.

Art. 5. Les acquisitions de terrains seront effectuées, les terrassements et ouvrages d'art seront exécutés immédiatement, de part et d'autre, pour deux voies; toutefois les Compagnies concessionnaires pourront, respectivement, être autorisées à ne poser provisoirement qu'une seule voie, avec des garages suffisants; et, dans ce cas, la pose de la seconde voie ne sera effectuée que lorsque les deux hautes parties contractantes en auront reconnu la nécessité. En dehors des stations, la distance entre les deux voies comportera 2 mètres au minimum.

Art. 6. Les travaux de construction seront poussés de manière à arriver en même temps à l'achèvement du chemin de fer sur les deux territoires. Dans tous les cas, l'exploitation devra s'ouvrir, sur chacun d'eux, dans un délai de deux années, à compter du jour de l'échange des ratifications de la présente convention.

Art. 7. A moins d'arrangements convenus entre les deux Compagnies concessionnaires, et dûment approuvés par les gouvernements respectifs, tous les trains de voyageurs et de marchandises traversant la frontière changeront de locomotives dans une station spéciale établie, à cet effet, à la sortie du souterrain, du côté de Luxembourg. En conséquence, l'administration du chemin de fer luxembourgeois devra fournir à l'administration du chemin de fer français, dans cette station spéciale, les locaux nécessaires à l'établissement régulier de son service, ainsi qu'à l'abri de ses locomotives, de ses wagons et de son personnel d'exploitation.

Toutes les dépenses nécessaires pour l'érection de cette station d'échange seront à la charge de la Compagnie des chemins de fer du Luxembourg, qui recevra de la Compagnie française, à titre de loyer, l'intérêt annuel à 5 0/0 des dépenses afférentes aux constructions affectées au service exclusif de cette dernière Compagnie, et l'intérêt à 5 0/0 de la moitié des dépenses affectées au service commun.

Digitized by Google

Les frais d'entretien avancés de même par la Compagnie luxembourgeoise seront partagés, d'après les mêmes bases, entre les deux Compagnies.

Art. 8. La portion de la ligne comprise entre la frontière et la station d'échange étant desservie par les convois de la Compagnie française, cette dernière aura à bonifier à la Compagnie luxembourgeoise, à titre de péage, les deux tiers du montant des tarifs qu'elle percevra sur ce parcours.

Art. 9. Un règlement uniforme pour les signaux et tout le détail du service d'exploitation, comme pour les heures de départ et d'arrivée des convois à la station d'échange, sera concerté entre les administrations des deux chemins de fer, sous l'approbation des autorités territoriales respectives.

Art. 10. Le tarif des prix pour le transport des personnes et des marchandises entre Thionville et Luxembourg sera arrêté en commun par les deux administrations, sous l'approbation des gouvernements respectifs.

Art. 11. Il ne sera fait aucune distinction entre les habitants des deux Etats, soit pour le prix des transports, soit pour le temps d'expédition, et les transports à effectuer d'un territoire vers l'autre ne seront pas moins favorablement traités, quant au temps et aux prix d'expédition, que ceux qui s'effectuent dans l'intérieur des limites respectives de chaque territoire.

Art. 12. Toutes les mesures de police et de douanes auxquelles pourra donner lieu l'ouverture de la voie qui fait l'objet de la présente convention, seront concertées ultérieurement entre les deux gouvernements, de manière à faciliter les rapports des deux pays et à favoriser le transit.

Les deux gouvernements se conférent respectivement le droit de faire escorter, par leurs employés de douane, les convois circulant entre les stations-frontières des deux pays; le tout sans préjudice de l'application des lois et règlements de chaque Etat, pour le parcours sur son territoire.

Art. 13. Avant l'ouverture des deux chemins de fer, les hautes parties contractantes s'entendront sur les changements que le nouveau mode de communication pourrait nécessiter dans le service et le transport des correspondances postales, ainsi que dans le service des communications télégraphiques.

Art. 14. Toutes les fois que les administrations des chemins de fer de l'un ou de l'autre Etat ne parviendront pas à s'entendre, soit sur les différents points prévus dans la présente convention, soit sur les moyens d'assurer la continuité du service et la prospérité du commerce de transit, les deux hautes parties contractantes interviendront pour prescrire les mesures nécessaires.

Art. 15. La présente convention sera ratifiée, et les ratifications en seront échangées à Paris, dans le délai de six semaines, ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs l'ont signée, et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Paris, le 10 du mois de juin de l'an de grâce 1857.

Article 2.

Notre ministre secrétaire d'Etat au département des affaires étrangères est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Plombières, le 12 juillet 1857.

JURISPRUDENCE.

JUSTICE CIVILE.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE.

Présidence de M. Denière.

Audience du 2 juillet.

LIQUIDATION DES MESSAGERIES GÉNÉRALES DE FRANCE. — VENTE DE LA CLIENTELE ET DES SERVICES ET DU MATÉRIEL. — CONCURRENCE.

Les Messageries impériales, ayant acheté la clientèle, l'achalandage et les services des Messageries générales de France, ont seules le droit de se dire successeurs de cet établissement.

L'acquéreur d'une partie du matériel non vendu aux Messageries impériales n'a pas le droit de prendre le titre de successeur des Messageries générales.

Le 19 février dernier, les liquidateurs de la Compagnie des Messageries générales de France ont vendu à la Compagnie des Messageries impériales leur établissement, les divers services, les chevaux, voitures, une partie du matériel, les traités pour les relais et l'achalandage, moyennant 120,000 fr.

MM. Kellermann et Ce ont, de leur côté, acheté pour 102,000 francs les camions et les charrettes des Messageries générales; ils ont loué les divers locaux qui étaient occupés par cette Compagnie, ont pris ses employés et ont organisé un service de messagerie et de roulage.

Ils ont laissé subsister sur le matériel par eux acheté l'inscription : « Messageries générales de France, rue Saint-Honoré, 130, » et dans la ville de Nîmes, ils ont fait apposer des affiches dans lesquelles ils prenaient le titre de successeurs des Messageries générales.

Après une sommation faite à MM. Kellermann et Ce de faire cesser cet état de choses, les Messageries impériales les ont assignés devant le tribunal de commerce pour les faire condamner à supprimer de leurs voitures et de leurs enseignes et circulaires les mots : « Messageries générales de France, » et à fin de dommages-intérêts et d'insertion dans les journaux du jugement à intervenir.

Après avoir entendu dans leurs plaidoiries Me Dillais, agréé des Messageries impériales, et Me Tournadre, agréé de MM. Kellermann et Ce, le tribunal met les liquidateurs des Messageries générales hors de cause; ordonne que dans les huit jours du présent jugement Kellermann et Ce seront tenus de supprimer de leurs affiches, enseignes, circulaires et lettres de voiture, toute mention de nature à induire le public en erreur sur leur véritable qualité, eu égard aux conventions intervenues entre eux et les Messageries générales.

Déboute Kellerman et Ce de leur demande reconventionnelle;

Ordonne l'insertion du présent jugement dans cinq journaux au choix de la Compagnie demanderesse et aux frais de Kellermann et Ce.

Condamne Kellermann et Ce en tous les dépens.

COUR DE CASSATION (ch. des requêtes).

Présidence de M. Nicias Gaillard.

Bulletin du 14 juillet.

EFFETS PUBLICS. — REPORT. — AGENT DE CHANGE. — FAILLITE.

Le report d'effets publics, fait à la Bourse par l'intermédiaire d'un agent de change, ne peut pas être assimilé à la vente à réméré. C'est une opération *sui generis* qui consiste à vendre au comptant et à racheter à terme; à la différence du vendeur à réméré, le reporté reste propriétaire de la chose vendue, et si elle est laissée entre les mains de l'agent de change, ce ne peut être qu'à titre de gage. Celui-ci ne peut donc disposer de la chose sans le consentement du reporté. Il s'ensuit que si l'agent de change est tombé en faillite, après le temps fixé pour le report, et après avoir disposé, sans autorisation, des valeurs dont il était dépositaire, le reporté a droit de réclamer, dans sa faillite, les bénéfices résultant de l'opération du report, c'est-à-dire la différence entre le prix du comptant et de la fin du mois.

Ainsi jugé, au rapport de M. le conseiller d'Esparbès de Lussan, et sur les conclusions conformes de M. Blanche, avocat général, plaidant Me Labordère. (Rejet du pourvoi du sieur Schneider, syndic de la faillite George, contre un arrêt de la Cour impériale de Metz, du 23 janvier 1857.)

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE.

Présidence de M. Langlois.

Audience du 22 juillet.

DOCKS-NAPOLÉON. — ASSEMBLÉE GÉNÉRALE. — QUESTION DE PRÉSIDENCE.

Déjà plusieurs fois la justice a été saisie des différends entre les administrateurs des Docks-Napoléon et la commission de surveillance qui a été nommée, sur leur proposition, par l'assemblée du 20 décembre 1856. Ces différends semblaient terminés par un jugement du tribunal de commerce, qui les avait mis d'accord sur la fixation du jour de l'assemblée au 25 juillet. Il paraît que les administrateurs et les commissaires n'ont pas pu s'entendre sur la question de présidence, qui a toujours une gravité quand il s'agit d'une réunion nombreuse. Les administrateurs ont écrit à la commission plusieurs lettres qui ont été lues à l'audience, pour les inviter à se concerter à ce sujet. Mais la commission n'ayant pas répondu, ils en ont assigné les cinq membres devant le tribunal de commerce.

Le débat a été fort animé. La commission persiste dans sa prétention d'être investie de pouvoirs illimités. Les administrateurs se croient, au contraire, les seuls représentants officiels de la Société, sauf à la commission à remplir ses fonctions de surveillance par la vérification des comptes et par un rapport à l'assemblée. Dans cette disposition, les uns et les autres prétendent présider à la tenue de l'assemblée.

Le tribunal a statué par un jugement ainsi conçu :

« Après en avoir délibéré conformément à la loi :

» Attendu qu'il résulte des documents produits qu'en date des 25 février et 20 décembre 1856, les demandeurs ont été nommés, en assemblée générale des actionnaires des Docks-Napoléon, administrateurs provisoires avec pouvoirs d'exercer toutes les actions appartenant à la société;

» Que c'est en cette qualité qu'ils ont fait, à la date du 14 juillet courant, une convocation des actionnaires pour le 25 de ce mois;

» Que c'est à bon droit qu'ils prétendent présider l'assemblée du 25;

» Attendu que si, pour contester ce droit, les défendeurs excipent de leur qualité de membres de la commission de surveillance et des pouvoirs qui leur ont été conférés, il n'apparaît pas de l'examen des termes de la délibération qui les a nommés que les actionnaires aient entendu leur faire une situation supérieure à celle des administrateurs;

» Que c'est vainement que les membres de la commission de surveillance expriment la crainte de voir repousser leurs observations à l'assemblée du 25, puisque la conséquence naturelle de leurs fonctions est de faire un rapport sur les résultats de leur examen et de faire telles propositions qu'ils jugeront convenables;

» Par ces motifs, ordonne que, dans la réunion du 25 juillet courant, la présidence appartiendra aux administrateurs; qu'à eux seuls il incombera de diriger les délibérations et d'assurer la bonne tenue de l'assemblée;

» Condamne les défendeurs aux dépens, qui seront employés en frais d'administration. »

Digitized by Google

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

STATUTS.

Par-devant Me Emile Fould et Me Dufour, notaires à Paris, soussignés,

Ont comparu :

1° M. Auguste Dassier, président de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, demeurant à Paris, rue de la Victoire, 62 ;

2° M. Sylvain Dumon, président de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, demeurant à Paris, rue de Rumfort, 8 ;

Lesquels,

M. Auguste Dassier, agissant au nom du conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, auquel conseil les pouvoirs ont été conférés par délibération de l'assemblée générale des actionnaires en date du 28 avril 1857, et en vertu de la délégation spéciale de pouvoirs que lui a donnée, aux fins ci-après, ledit conseil par sa délibération en date du 18 juin présent mois, desquelles délibérations ces extraits, qui seront enregistrés en même temps que les présentes sont demeurés ci-annexés, après avoir été certifiés véritables par M. Dassier.

M. Sylvain Dumon, agissant au nom du conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer Lyon à la Méditerranée, auquel conseil les pouvoirs ont été conférés par délibération de l'assemblée générale des actionnaires en date du 29 avril 1857, et en vertu de la délibération spéciale de pouvoirs que lui a donnée, aux fins ci-après, ledit conseil par sa délibération en date du 26 juin présent mois, desquelles délibérations des extraits qui seront enregistrés en même temps que les présentes, sont demeurés ci-annexés après avoir été certifiés véritables par M. Sylvain Dumon ;

Ont exposé ce qui suit :

Par un traité signé le 11 avril 1857, les Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée se sont réunies dans le but de former un Compagnie unique, sous le nom de : Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et de mettre en commun les concessions qui leur appartiennent.

Les deux Compagnies ont apporté toutes leurs concessions antérieures, leur actif et leur passif sans aucune réserve.

Les deux Compagnies ont, en outre, fait apport en commun, à la nouvelle Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée :

1° Du traité intervenu à la même date du 11 avril 1857, entre lesdites Compagnies d'une part, la Compagnie du chemin de fer d'Orléans d'autre part, et la Compagnie du chemin de fer Grand-Central, encore d'autre part, ledit traité portant cession à la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée des lignes ci-après désignées :

De Saint Germain-des-Fossés à Clermont-Ferrand et de Clermont-Ferrand à Arvant ;

D'Arvant à Saint-Etienne par Le Puy ;

Le tiers appartenant à la Compagnie du Grand-Central dans la concession du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais ;

2° Du traité passé à la même date du 11 avril 1857, entre la Compagnie d'Orléans d'une part, et la Compagnie de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, d'autre part, ledit traité portant rétrocession à ces deux dernières Compagnies du tiers appartenant à la Compagnie d'Orléans dans la concession du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais ;

De plus, la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée a apporté de son chef à la nouvelle Compagnie les traités intervenus entre elle et la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève, à la date des 19 décembre 1855 et 11 avril 1857.

Par une convention portant la date du 11 avril 1857, Son Excellence M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, sous la réserve de la ratification du gouvernement, a donné son approbation au nom de l'Etat aux divers traités ci-dessus énumérés.

De plus, les deux Compagnies fusionnées se sont chargées d'exécuter, dans les délais et sous les conditions et réserves qui sont stipulés par ladite convention, les lignes et embranchements suivants :

De Nevers et de Moulins à la ligne de Dijon à Chalon en un point à terminer de Chalon à Chagny ;

De Châtillon à la ligne de Paris à Lyon, en un point à déterminer d'Ancy-le-Franc à Montbard ;

D'un point à déterminer de la ligne de Dôle à Salins, à la frontière suisse, ledit chemin passant par ou près Pontarlier et aboutissant à ou près les Verrières, avec embranchement sur Jougne ;

De Montbelliard à Delle et à Audicourt ;

Une ligne de Brioude vers Alais, le tracé de ladite ligne devant être coordonné avec celui de la ligne de Brioude au Puy ;

Un embranchement de Montbrison à Andrezieux en remplacement de l'embranchement de Montbrison à Montrond ;

Un embranchement de Privas vers un point de la ligne de Lyon à Avignon avec prolongement jusqu'à Crest ;

Un embranchement de Carpentras vers un point à déterminer de la même ligne ;

Une ligne de Toulon à Nice, desservant, soit directement, soit par un embranchement, la ville de Draguignan ;

Une ligne d'Avignon à Gap, avec embranchement d'une part sur Aix, et d'autre part sur Miramas par Salon ;

Une ligne de Gap vers la frontière sarde. Un décret rendu le 19 juin présent mois a approuvé et sanctionné l'ensemble de ces traités et conventions, lesquels avaient antérieurement reçu la ratification des assemblées générales des Compagnies qui y ont concouru.

Dans cet état, les comparants ès-qualités susdites déclarent arrêter ainsi qu'il suit les statuts de la société formée de la réunion des anciennes Compagnies des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée.

TITRE Ier.

Formation et objet de la Société. — Dénomination. — Siége. — Durée.

Art. 1er. Il est formé entre les propriétaires des actions ci-après créées une société anonyme ayant pour objet l'achèvement, l'exécution et l'exploitation des chemins de fer composant le réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée tel qu'il est constitué par les conventions et cahiers de charges annexés à ce décret, ledit réseau comprenant les lignes suivantes :

1° De Paris à Lyon par la Bourgogne, avec embranchement sur Auxerre, sur Châtillon, sur Besançon et Bellefort, Gray, Salins, les Verrières, Jougne, Montbelliard et Audincourt sur Nevers et Moulins ;

2° De Bourg à Lons-le-Saulnier et Besançon et de Chalon à Dôle ;

3° De Lyon à Marseille et à Cette avec embranchement sur Alais et la Grand'Combe, sur Aix et sur Toulon ;

4° De Paris à Lyon par le Bourbonnais, avec embranchement sur Moret, sur Vichy et Montbrison ;

5° De Saint-Germain-des-Fossés à Clermont, de Clermont à Arvant, et d'Arvant à Saint-Etienne par Le Puy ;

6° Les lignes concédées éventuellement par l'article 7 de la convention du 11 avril 1857, entre l'Etat et les Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon et de Lyon à la Méditerranée annexée au décret précité, savoir :

De Brioude à Alais ;

De Toulon à Nice desservant, soit directement, soit par un embranchement, la ville de Draguignan ;

D'Avignon à Gap et à la frontière sarde, avec embranchement sur Aix et sur Miramas ;

Embranchement sur Crest, sur Privast et sur Carpentras ;

7° De Lyon à Genève avec embranchement sur Mâcon et sur Culoz, dans les conditions qui résultent des conventions intervenues les 19 décembre 1855 et 11 avril 1857, entre la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée et la Compagnie de Lyon à Genève.

Art. 2. La dénomination de la Société est : *Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon à la Méditerranée.*

Art. 3. Le siége de la Société et son domicile sont à Paris.

Art. 4. La Société commencera à partir de la date du décret qui l'aura autorisée ; toutefois ses effets remonteront au 1er janvier 1857.

Elle finira avec la concession.

TITRE II.

Fonds social. — Actions.

Art. 5. Le fonds social se compose :

1° Des lignes et valeurs de toute nature appartenant aux anciennes Compagnie de Paris à Lyon, de Lyon à la Méditerranée, et à la Société du Bourbonnais dont il est fait apport par les comparants à la société nouvelle activement et passivement, sans en rien excepter ni réserver ;

2° Des droits et avantages qui peuvent résulter pour la société nouvelle des traités et conventions annexés au décret du 19 de ce mois, et notamment des apports à faire ultérieurement par la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève, en vertu des conventions en date des 19 décembre 1855 et 11 avril 1857 ;

3° De la somme à provenir de la création des 115,500 actions mentionnées au 2° de l'art. 6 ci-après, et de la négociation des actions qui pourraient être vendues à la Bourse, conformément au 3° du même article.

Art. 6. Le fonds social ainsi composé est divisé en 800,000 actions, savoir :

1° 577,500 actions entièrement libérées, dont :

307,500 appartiennent, à raison de trois actions nouvelles pour deux anciennes, aux propriétaires des 265,000 actions de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, et 180,000, à raison de deux actions nouvelles pour une ancienne, aux propriétaires des 90,000 actions de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée ;

2° 115,500 actions qui seront immédiatement émises au prix de 735 fr. et seront mises à la disposition des porteurs des 577,500 actions anciennes.

La répartition de cette nouvelle émission aura lieu dans la proportion d'un cinquième d'action nouvelle pour chaque action ancienne.

Les fractions d'actions résultant de cette répartition devront être, dans le délai de six mois, réunies par groupe de cinq et changées contre des actions entières.

Celles des actions ainsi mises à la disposition des actionnaires qui n'auraient pas été souscrites par eux, seront vendues à la Bourse de Paris par les soins du conseil d'administration pour compte de la Société.

3° Sur les autres actions à créer (soit 107,000), il sera prélevé le nombre nécessaire pour satisfaire jusqu'à due concurrence à l'époque et aux conditions prévues par les traités des 19 décembre 1855 et 11 avril 1857, aux engagements contractés envers la Compagnie de Lyon à Genève, par la Compagnie de Lyon à la Méditerranée. Ces actions seront remises à la Compagnie de Lyon à Genève, entièrement libérées.

Le surplus desdites actions sera mis en réserve pour être ultérieurement émis en vertu d'un vote spécial de l'assemblée générale des actionnaires ; ces actions entièrement libérées seront négociées à la Bourse de Paris par les soins du conseil d'administration et pour le compte de la Société.

Art. 7. Après l'approbation des présents statuts, les actions mentionnées au 1° de l'art. 6 seront délivrées aux ayants droit, en échange des actions des anciennes Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée ; elles seront définitives.

Art. 8. Le montant des actions mentionnées au 2° de l'art. 6 sera payable avant le 1er janvier 1858 aux

Digitized by Google

caisses désignées par le conseil d'administration, aux époques et dans les proportions déterminées par le conseil. Après le premier versement opéré, tout appel de fonds devra être annoncé un mois au moins à l'avance, dans deux journaux d'annonces légales de Paris.

Le conseil d'administration pourra autoriser la libération anticipée de ces actions, mais seulement par voie de mesures générales, et moyennant un intérêt dont le taux ne pourra excéder 5 0/0 par an.

Art. 9. A défaut de versement à l'échéance, l'intérêt courra de plein droit à la charge de l'actionnaire en retard, à raison de 5 0/0 par an, à compter du jour de l'exigibilité sans demande en justice.

Le retardataire est mis en demeure d'effectuer ses paiements par un avis inséré dans les journaux désignés à l'art. 8. Cet avis indique les numéros des actions en retard; quinze jours après cette publication, la Société a le droit de faire procéder à la vente des actions à la Bourse de Paris, par le ministère d'un agent de change, pour le compte et aux risques et périls du retardataire.

Cette vente peut être faite sans mise en demeure et sans aucune formalité judiciaire.

Les titres provisoires des actions ainsi vendues deviennent nuls de plein droit et il en est délivré aux acquéreurs de nouveaux, sous les mêmes numéros. Tout titre qui ne porte pas la mention régulière des versements exigibles cesse d'être négociable.

Les mesures autorisées par le présent article ne font pas obstacle à l'exercice simultané par la Société, des moyens ordinaires de droit.

Art. 10. Outre un premier versement fait sur les actions à émettre conformément au 2e de l'art. 6, il sera délivré des titres provisoires; ces titres provisoires seront échangés contre des titres définitifs après le versement des cinq premiers sixièmes du prix nominal de l'action (250 fr.).

Art. 11. Les titres provisoires seront nominatifs.

Les souscripteurs originaires seront garants de leurs cessionnaires jusqu'à concurrence du versement des cinq premiers dixièmes du prix de l'action.

Les titres définitifs sont nominatifs ou au porteur, au choix des actionnaires.

Art. 12. Les actions à délivrer à la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève, ou à négocier à la Bourse de Paris, conformément au 3e de l'art. 6, seront définitives.

Art. 13. Les titres provisoires ou définitifs sont extraits d'un registre à souche frappés du timbre sec de la Compagnie et revêtus de la signature de deux administrateurs, ou d'un administrateur et d'un employé de la Compagnie, délégué à cet effet par le conseil d'administration.

Art. 14. La cession des titres nominatifs s'opère, conformément au Code de commerce, par un transfert dont la forme est réglée par le conseil d'administration.

La Société peut exiger que la signature des parties soit certifiée par un agent de change.

Les titres au porteur se transmettent par la simple tradition.

Art. 15. Tout propriétaire de titres a la faculté, à toute époque, de convertir ses titres nominatifs en titres au porteur et réciproquement.

Art. 16. Les frais de transfert et de conversion pourront, en vertu d'une décision du conseil d'administration et par voie de mesure générale, être mis à la charge du propriétaire de titres qui aura demandé le transfert ou la conversion.

Art. 17. Le conseil d'administration pourra autoriser le dépôt et la conservation des titres dans la caisse sociale ou dans toute autre caisse qu'il désignera.

Il déterminera la forme du certificat de dépôt, le mode de leur délivrance, les frais auxquels ce dépôt pourra être assujetti, et les garanties dont l'exécution de cette mesure doit être autorisée dans l'intérêt de la Société et des actionnaires.

Art. 18. Les droits et obligations attachés à l'action suivent le titre dans quelque main qu'il passe; la possession de l'action emporte adhésion aux statuts de la Société et aux décisions de l'assemblée générale.

Art. 19. Chaque action est indivisible à l'égard de la Société, qui n'en reconnaît aucun fractionnement; tous les copropriétaires indivis d'une action sont tenus de se faire représenter auprès de la Société par une seule et même personne.

Les héritiers ou créanciers des actionnaires ne peuvent, pour quelque motif que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et les valeurs de la Société, ni s'immiscer en aucune manière dans son administration.

Ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'assemblée générale.

Art. 20. En cas de perte d'un titre nominatif, la Compagnie ne peut être tenue d'en délivrer un nouveau que moyennant caution, conformément aux articles 151, 152 et 153 du Code de commerce.

Le nouveau titre sera délivré trois mois seulement après que la déclaration de perte aura été insérée dans deux journaux d'annonces légales de Paris.

La déclaration de perte sera faite dans les termes et suivant la forme qui seront indiqués par le Conseil d'administration.

Art 21 Chaque action donne droit dans la propriété de l'actif social et dans le partage des bénéfices à une part proportionnelle au nombre des actions émises.

Les dividendes de toutes actions, soit nominatives, soit au porteur, sont valablement payés au porteur du titre.

TITRE III.

Intérêts. — Comptes annuels. — Dividendes. — Fonds de réserve. — Amortissement.

Art. 22. L'année sociale commence le 1er janvier et finit le 31 décembre. A la fin de chaque année sociale il sera dressé un inventaire général de l'actif et du passif de la Société. Cet inventaire sera soumis à l'assemblée générale des actionnaires dans sa réunion annuelle.

Art. 23. Les produits de l'entreprise serviront d'abord à acquitter les dépenses d'entretien et d'exploitation du chemin, les frais d'administration, l'intérêt et l'amortissement des emprunts, et généralement toutes les charges sociales.

Art. 24. Après l'acquittement des charges mentionnées par l'article précédent, il sera opéré chaque année sur les bénéfices un prélèvement de 3 0/0 destiné à constituer un fonds de réserve pour les dépenses extraordinaires ou imprévues.

Lorsque la réserve aura atteint le chiffre de dix millions de francs, le prélèvement ci-dessus pourra être suspendu, et il reprendra son cours aussitôt que le fonds de réserve sera descendu au-dessous de ce chiffre.

Art. 25. Indépendamment de la retenue qui précède, il sera fait un prélèvement destiné :

1° A constituer un fonds d'amortissement calculé de telle sorte que le capital social représenté par les huit cent mille actions soit complétement amorti à raison de 500 fr. par action, cinq ans avant l'expiration de la concession. Toutefois, ledit prélèvement ne commencera qu'à partir de l'année 1907;

2° A servir aux actions amorties ou non amorties un intérêt annuel de 4 0/0. L'intérêt afférent aux actions amorties sera versé au fonds d'amortissement afin de compléter l'annuité nécessaire pour amortir la totalité du capital dans le délai fixé.

Les bénéfices seront répartis entre toutes les actions amorties ou non amorties; la portion des bénéfices afférente aux actions amorties sera distribuée aux propriétaires des titres qui auront été délivrés en échange de ces actions.

Art. 26. Par dérogation transitoire aux dispositions qui précèdent, les 115,500 actions émises conformément au *secundo* de l'art. 6 n'auront aucun droit au dividende de l'exercice 1857, et recevront seulement, jusqu'au 31 décembre 1857, l'intérêt à raison de 5 0/0 des sommes versées sur le prix de l'émission.

Ces actions participeront au dividende de l'année 1858.

Art. 27. La désignation des actions à amortir a lieu au moyen d'un tirage au sort qui se fait publiquement à Paris chaque année, aux époques et suivant les formes déterminées par le Conseil d'administration.

Les numéros des actions désignées par le sort pour être remboursées sont publiés dans les journaux indiqués à l'art. 8.

Les propriétaires des actions désignées par le sort auront droit :

1° Au dividende de l'exercice expiré au 31 décembre précédent;

2° Au remboursement en numéraire du capital de l'action, fixé à 500 fr., et au paiement des intérêts de ladite somme, calculés à raison de 4 0/0 l'an, depuis le 1er janvier de l'exercice courant jusqu'au jour fixé pour le remboursement.

Il leur sera de plus délivré en échange des actions primitives des actions spéciales qui ne donneront plus droit qu'à la part proportionnelle des bénéfices mentionnés au dernier paragraphe de l'art. 25.

Ces actions conserveront pour les attributions relatives à l'administration et pour le vote aux assemblées, les mêmes droits que les actions non amorties.

Art. 28. Le paiement des intérêts, quand il y a lieu, se fait par semestre, au 1er novembre et au 1er mai de chaque année.

Le paiement du dividende a lieu le 1er mai de chaque année, après que le montant en a été fixé par l'assemblée générale, conformément à l'art. 50 ci-après.

Néanmoins le Conseil peut, suivant l'état des recettes, après l'expiration du premier semestre, autoriser la distribution au 1er novembre d'un à-compte sur le dividende de l'exercice courant.

Tout dividende qui n'est pas réclamé dans les cinq ans de son exigibilité est acquis à la Société.

TITRE IV.

Conseil d'administration.

Art. 29. La Société est administrée par un conseil composé de trente membres.

Art. 30. Chaque administrateur doit être propriétaire de cent actions, qui sont inaliénables pendant la durée de ses fonctions.

Les titres de ces actions sont déposés dans l'une des caisses de la Société.

Art. 31. Les administrateurs sont nommés par l'assemblée générale. Leurs fonctions durent cinq années. Ils peuvent être réélus. Leur remplacement s'opère par cinquième, dans l'ordre fixé par un tirage au sort.

En cas de vacance, l'assemblée générale, lors de la première réunion et sur la proposition du Conseil d'administration, procède au remplacement. Dans le cas où, par suite de vacances survenues dans l'intervalle de deux assemblées générales, le nombre des administrateurs descendrait au-dessous de vingt, il serait pourvu provisoirement au remplacement par le Conseil d'administration jusqu'à concurrence de ce nombre.

Les administrateurs ainsi nommés provisoirement ont les mêmes pouvoirs que si leur nomination était définitive.

L'administrateur nommé en remplacement d'un autre ne reste en exercice que jusqu'à l'époque où devaient expirer les fonctions de celui qu'il remplace.

Art. 32. Par dérogation aux articles qui précèdent, la Compagnie continuera jusqu'à l'assemblée générale, qui aura lieu en 1862, d'être administrée par les administrateurs actuels des Compagnies des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée.

Le Conseil sera divisé en deux sections, entre lesquelles sera répartie l'administration des diverses lignes composant le réseau.

La première section sera composée de tous les administrateurs actuels de Paris à Lyon,

Digitized by Google

Savoir :

MM. Ernest André ;
F. Baring ;
A. Bassier ;
L. Dufour ;
Duc de Galliéra ;
Ed. Giroud de l'Ain ;
A. Gouin ;
H. Hottinguer ;
Ch. Mallet ;
De Monicault ;
Isaac Pereire ;
Poisat ;
Baron G. de Rothschild ;
Schneider ;
Baron Seillière ;
Comte de Vaulchier.

Cette section administrera la partie nord du réseau, composée :

1° De toutes les lignes qui forment le réseau actuel de Paris à Lyon ;

2° Du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais ; toutefois après l'achèvement des travaux de la section de Roanne à Lyon par Saint-Etienne, la commission mixte dont il sera parlé ci-après décidera à laquelle des deux sections sera attribuée l'administration de cette section ;

3° De la ligne de St-Germain-des-Fossés à Arvant ;

4° De toutes les lignes nouvelles comprises dans la zone desservie par les lignes précédentes.

La seconde section sera composée de tous les administrateurs actuels de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée,

Savoir :

MM. F. Bartholony ;
Comte Benoist d'Azy ;
Blount ;
Dumon ;
Enfantin ;
Comte de Grandeffe ;
Hély d'Oissel ;
Jules Hochet ;
Emile Martin ;
Parent ;
Perignon ;
Amédée Revenaz ;
Rey de Foresta ;
Richard Lamarche ;
Schaken ;
Comte Siméon ;
Simons ;
Teisserenc de Bord ;
Terret ;
Uzielli ;
West.

Cette section administrera la partie sud du réseau, composé :

1° De toutes les lignes qui forment le réseau actuel de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée ;

2° De la ligne de Lyon à Genève ;

3° De la ligne d'Arvant à Saint-Etienne ;

4° De toutes les lignes nouvelles comprises dans la zone desservie par les lignes précédentes.

Art. 33. Il sera constitué une commission mixte composée de huit membres choisis en nombre égal dans chacune des deux sections du Conseil, non compris les présidents de chaque section, qui feront de droit partie de la commission mixte, et les directeurs qui assisteront avec voix consultative.

Art. 34. La commission mixte statuera sur toutes les mesures d'intérêt commun et sur toutes les questions dont elle sera saisie par l'une ou par l'autre des deux sections du Conseil ; les projets d'ensemble, les lignes à construire et les marchés importants, soit pour la construction, soit pour l'exploitation, seront soumis à son approbation.

Elle pourvoira directement au service des emprunts et des dividendes, et généralement à tous les services collectifs non susceptibles de division.

Toutes les questions ayant pour objet des demandes de concessions nouvelles, des modifications aux statuts, des accroissements de capital, des emprunts, des traités de fusion, de cession ou d'embranchement, seront du ressort de la commission mixte, ainsi que toutes les questions touchant à l'intérêt général de la Compagnie.

La commission mixte ne prendra aucune décision sans l'avis préalable de la section du Conseil que la question concerne, s'il s'agit d'une question d'intérêt général.

Art. 35. Le conseil, constitué ainsi qu'il vient d'être expliqué aux articles 32 et suivants, restera en fonction sans renouvellement, jusqu'à l'assemblée générale de 1862.

Jusqu'à ce que le nombre des membres de chaque section soit réduit à quinze, il ne sera pas procédé au remplacement des membres qui en auront cessé d'en faire partie par suite de décès, de démission ou d'empêchement ; mais s'il devient nécessaire de procéder au remplacement, les membres nouveaux seront nommés par l'assemblée générale.

Art. 36. En 1862, le Conseil d'administration sera réduit à trente membres, par la réduction à quinze que fera chacune des deux sections du nombre de ses membres.

Le Conseil ainsi réduit sera sujet à réélection par l'assemblée générale, moitié en 1862, moitié en 1863.

Pour l'exécution du paragraphe précédent, les membres sortants seront désignés par la voix du sort, au nombre de sept dans chaque section, et le quinzième sera tiré au sort sur l'ensemble des membres restants.

A dater de la réélection de 1863, le Conseil sera renouvelé par cinquième, conformément à l'art. 31.

Art. 37. La concession faite par l'Etat de Genève de la partie du chemin de fer de Lyon à Genève située sur son territoire, imposant à la Compagnie concessionnaire de cette ligne l'obligation d'admettre parmi ses administrateurs trois citoyens suisses demeurant à Genève, toute réserve est faite au sujet de l'intervention de ces administrateurs dans l'administration de la ligne de Lyon à Genève, intervention qui sera l'objet d'une négociation ultérieure avec l'Etat de Genève.

Art. 38. Le Conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la Société.

Il passe et autorise les marchés de toute nature.

Il autorise les achats de terrains et immeubles nécessaires pour l'exécution d'exploitation ou l'administration du chemin de fer.

Il règle les approvisionnements et autorise les achats de matériaux, machines et autres objets nécessaires à l'exploitation.

Il fixe les dépenses générales de l'administration.

Il autorise tous achats ou ventes d'objets mobiliers.

Il autorise la vente des terrains et bâtiments inutiles ; la recette des prix de vente.

Il autorise toute mainlevée d'opposition ou d'inscriptions hypothécaires, ainsi que tous désistements de priviléges avec ou sans paiement.

Il exerce toutes actions judiciaires et autorise tous compromis ou transactions.

Il détermine le placement des fonds disponibles et règle l'emploi de la réserve.

Il autorise tous retraits, transferts et aliénations de fonds, rentes et valeurs appartenant à la Société ; il donne toutes quittances.

Il arrête les règlements relatifs à l'organisation de services et à l'exploitation, sous les conditions déterminées par le cahier des charges.

Il adresse au gouvernement toutes demandes de prolongement ou d'embranchement et de concession de toute nature, sauf autorisation préalable ou ratification de ces demandes par l'assemblée générale.

Il nomme ou révoque tous employés ou agents, détermine leurs attributions et fixe leurs traitements.

Il traite transige et compromet sur tous les intérêts de la Compagnie.

Il détermine, dans les conditions du cahier des charges, les modifications à apporter au tarif, les transactions y relatives, et le mode de perception des prix du tarif.

Il statue sur tous les intérêts qui rentrent dans l'administration de la Société.

Il soumet à l'assemblée générale toute proposition d'emprunt, de prolongement ou d'embranchement, de fusion ou traité avec d'autres Compagnies, de prolongation ou renouvellement de la concession, de modifications ou additions aux statuts, et notamment d'augmentation du fonds social et de prorogation ou dissolution de la Société.

Il présente chaque année à l'assemblée générale le compte de sa gestion.

Art. 39. Le Conseil d'administration pourvoit à la négociation des emprunts votés par l'assemblée générale ; il en règle le mode ou les conditions.

Tous pouvoirs sont dès à présent donnés au Conseil d'administration, à l'effet de créer 60,000 obligations de 500 fr. l'une, portant 15 fr. d'intérêt, et remboursable pendant la durée de la concession, à l'effet :

1° De délivrer partie de ces obligations et jusqu'à due concurrence aux ayants droit, en exécution des conventions annexées au décret du 19 juin présent mois ;

2° De négocier le surplus au mieux des intérêts de la Compagnie, avec l'autorisation du gouvernement.

Tous pouvoirs sont également donnés au Conseil d'administration pour convertir aux conditions qu'il jugera les plus favorables aux intérêts de la Société, tout ou partie de la dette des anciennes Compagnies et les titres émis par elle, en obligations de la Compagnie nouvelle.

Art. 40. Le Conseil d'administration peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs à telle personne que bon lui semble, mais seulement par un mandat spécial et pour un objet déterminé.

Il peut aussi déléguer la totalité ou partie de ses pouvoirs généraux pour la direction et administration des affaires sociales, soit à un directeur, soit à un administrateur, soit à plusieurs administrateurs réunis en comité.

Art. 41. Chaque section du Conseil d'administration nomme tous les ans un président et un vice-président.

En cas d'absence du président et du vice-président, le Conseil désigne celui de ses membres qui doit en remplir les fonctions.

Le président et le vice-président peuvent être réélus.

Art. 42. Chaque section se réunit aussi souvent que l'intérêt de la Société l'exige et au moins deux fois par mois.

Les décisions sont prises à la majorité des membres présents ; en cas de partage, la voix du président est prépondérante.

La présence de cinq membres est nécessaire pour la validité des délibérations.

Ces dispositions sont également applicables à la commission mixte créée par l'article 33.

Art. 43. Nul ne peut voter par procuration dans le Conseil d'administration de la Compagnie.

Dans le cas où deux membres dissidents sur une question demanderaient qu'elle fût ajournée jusqu'à ce que l'opinion d'un ou plusieurs membres absents fût connue, il pourra être envoyé à tous les administrateurs absents une copie ou un extrait du procès-verbal, avec invitation de venir voter dans une prochaine réunion, dont le jour sera fixé par la lettre d'invitation, et à huitaine au plus tôt, ou d'adresser par écrit leur opinion au président.

Celui-ci en donnera lecture au Conseil, après quoi la délibération sera prise à la majorité des membres présents.

Dans aucun cas, l'application de la disposition qui précède ne peut retarder l'accomplissement des obligations imposées à la Compagnie par le cahier des charges de la concession, ni l'exécution des injonctions qui seraient notifiées par le gouvernement en vertu du cahier des charges.

Art. 44. Les délibérations des deux sections du Conseil d'administration et de la commission mixte, sont constatées par des procès-verbaux signés par le membre qui aura présidé à la délibération.

Les copies ou extraits de ces délibérations à pro-

Digitized by Google

duire en justice ou ailleurs, sont signés par le président ou par celui des membres qui en remplit les fonctions.

Art. 45. Les transferts de rentes et effets publics appartenant à la Société, les actes d'acquisition, de vente et d'échange des propriétés immobilières de la Société, les transactions, marchés et actes engageant la Société, les acquits et endossements, ainsi que les mandats sur la banque et sur tous les dépositaires des fonds de la Compagnie, doivent être signés par deux administrateurs, à moins d'une délégation expresse à un seul administrateur ou à toute autre personne.

Art. 46. Les fonctions des administrateurs sont gratuites ; ils reçoivent des jetons de présence.

Toutefois, il pourra être attribué aux administrateurs investis d'un mandat spécial ou général, en vertu de l'art. 40, une rémunération dont le chiffre total, ainsi que la valeur des jetons de présence, seront fixés par l'assemblée générale.

Art. 47. Conformément à l'art. 32 du Code de commerce, les membres du Conseil d'administration ne contractent, à raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ou solidaire, relativement aux engagements de la Société.

Ils ne peuvent prendre, soit directement, soit indirectement, aucun intérêt dans les marchés de travaux de construction passés pour le compte de la Société.

TITRE V.

Assemblée générale.

Art. 48. L'assemblée générale régulièrement constituée, représente l'universalité des actionnaires.

Art. 49. L'assemblée générale des actionnaires se réunit chaque année avant le 1er mai. En outre, le Conseil d'administration peut convoquer extraordinairement une assemblée générale toutes les fois qu'il en reconnaît l'utilité.

Art. 50. Tout titulaire ou porteur de 40 actions est de droit membre de l'assemblée générale.

Nul ne peut être porteur de pouvoir d'actionnaires s'il n'est actionnaire lui-même.

La forme des pouvoirs est déterminée par le Conseil d'administration.

L'assemblée générale est régulièrement constituée lorsque les actionnaires présents sont au nombre de 40 au moins et réunissent dans leurs mains le vingtième des actions émises.

Art. 51. Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne remplissent pas les conditions ci-dessus imposées pour constituer l'assemblée générale, il est procédé à une deuxième convocation, au moins à vingt jours d'intervalle.

Les délibérations prises par l'assemblée générale dans cette seconde réunion sont valables quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées ; mais elles ne peuvent porter que sur les objets mis à l'ordre du jour de la première réunion et indiqués dans les avis de convocation.

Art. 52. Les délibérations relatives aux emprunts, aux demandes d'embranchements ou de prolongements, ainsi que celles qui auraient pour objet des traités d'acquisition, apports, réunions, fusions ou alliances avec d'autres Compagnies, la modification des statuts et notamment l'augmentation du fonds social et la prorogation ou la dissolution de la Société, ne peuvent être prises que dans une assemblée générale réunissant au moins le cinquième des actions émises.

Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne rempliraient pas les conditions imposées par le paragraphe qui précède pour la validité des opérations de l'assemblée générale, il sera procédé à une seconde convocation au moins à trente jours d'intervalle.

Les délibérations de l'assemblée générale, réunie en vertu de cette deuxième convocation, seront valables pourvu que les actionnaires, au nombre de cinquante, représentent au moins le dixième des actions émises.

Les décisions relatives aux objets mentionnés dans le présent article ne sont obligatoires qu'après avoir été approuvées par le gouvernement.

Art. 53. Les convocations ordinaires et extraordinaires sont annoncées par un avis inséré trente jours au moins avant l'époque de la réunion, dans deux journaux d'annonces légales de Paris ; ce délai peut être réduit à quinze jours dans le cas de la seconde convocation.

La réunion a lieu à Paris, au lieu désigné par la convocation.

Lorsque l'assemblée générale a pour objet de délibérer sur les propositions mentionnées en l'art. 52, les avis de convocation doivent en faire mention.

Art. 54. Les propriétaires d'actions domiciliés en France, ou leurs fondés de pouvoirs doivent, pour avoir le droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres et leurs procurations dans les caisses désignées par le Conseil d'administration, dix jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

Les actionnaires domiciliés à l'étranger peuvent faire le dépôt de leurs titres entre les mains des personnes qui seront désignées par le Conseil d'administration, et les certificats de dépôt, de même que les procurations, devront être déposées à Paris, dans le délai de dix jours ci-dessus indiqué.

Il est remis à chaque déposant une carte d'admission ; cette carte est nominative et personnelle. Les certificats de dépôt mentionnés en l'art. 17 donnent droit, par le dépôt de quarante actions ou plus, à la remise des cartes d'admission à l'assemblée générale, pourvu que le dépôt des titres ait eu lieu plus de dix jours avant l'époque fixée pour l'assemblée générale.

Art. 55. L'assemblée générale est présidée par le président de la commission mixte en exercice, et, dans le cas où cette commission cesserait d'exister, par le président du Conseil d'administration, et en cas d'empêchement, par le membre que le Conseil d'administration aura désigné à cet effet.

Les deux plus forts actionnaires présents à l'ouverture de la séance remplissent les fonctions de scrutateurs, et, sur leur refus, les deux plus forts actionnaires après eux jusqu'à acceptation.

Le secrétaire est désigné par le bureau.

Art. 56. L'assemblée générale entend et discute les comptes et les approuve s'il y a lieu. Elle fixe les dividendes.

Elle nomme les administrateurs en remplacement de ceux dont les fonctions sont expirées ou qu'il y a lieu de remplacer par suite de décès, de démission ou autres causes.

Elle statue sur les propositions d'acquisitions et aliénations d'immeubles autres que celles désignées aux paragraphes 3 et 7 de l'art. 38.

Elle délibère sur les propositions qui doivent lui être soumises en exécution des présents statuts, et donne au Conseil d'administration les pouvoirs nécessaires.

Elle prononce enfin, en se renfermant dans les limites des statuts, sur tous les intérêts de la Société.

Art. 57. Les délibérations de l'assemblée générale sont prises à la majorité des voix des membres présents ou représentés.

La majorité doit être des deux tiers dans les cas où les délibérations portent sur les objets spécifiés en l'art. 52.

Quarante actions donnent droit à une voix, sans que le même actionnaire puisse avoir plus de dix voix, soit par lui-même, soit comme fondé de pouvoirs.

Le scrutin a lieu lorsqu'il est réclamé par dix membres au moins.

Art. 58. Les délibérations de l'assemblée générale prises conformément aux statuts, obligent tous les actionnaires, même absents ou dissidents.

Elles sont constatées par des procès-verbaux signés par tous les membres du bureau, ou au moins par la majorité d'entre eux.

Art. 59. Une feuille de présence, destinée à constater le nombre des membres assistant à l'assemblée et celui des actions représentées par chacun d'eux, demeure annexée, ainsi que les pouvoirs, à la minute du procès-verbal de l'assemblée générale.

Cette feuille est signée par chaque actionnaire en entrant en séance.

Art. 60. La justification à faire vis-à-vis des tiers des délibérations de l'assemblée résulte des copies ou extraits certifiés conformes par le président.

TITRE VI.

Dispositions générales. — Liquidations et contestations.

Art. 61. Si l'expérience faisait connaître la convenance d'apporter des modifications ou additions aux présents statuts, l'assemblée générale est autorisée à y pourvoir dans la forme déterminée par l'art. 52.

Les délibérations qui seront prises en conséquence ne seront exécutoires qu'après l'approbation du gouvernement.

Art. 62. Lors de la dissolution de la Société, à quelque époque et pour quelque cause qu'elle advienne, le Conseil d'administration convoque immédiatement l'assemblée générale, qui détermine le mode de liquidation à suivre et nomme, s'il y a lieu, des liquidateurs.

Art. 63. A l'expiration de la concession, toutes les valeurs provenant de la liquidation seront employées avant toute répartition aux actionnaires :

1° A mettre le chemin en état d'être livré au gouvernement dans les conditions déterminées par le cahier des charges de la concession ;

2° A compléter, s'il y a lieu, l'amortissement du fonds social.

Art. 64. Dans le cas de contestation, tout actionnaire doit faire élection de domicile à Paris, et toutes notifications et assignations sont valablement faites au domicile par lui élu, sans avoir égard à la distance de la demeure réelle.

A défaut d'élection de domicile, cette élection a lieu de plein droit, pour les notifications judiciaires et extrajudiciaires, au parquet du procureur impérial près le tribunal de première instance du département de la Seine.

Le domicile élu formellement ou implicitement comme il vient d'être dit, entraîne attribution de juridiction aux tribunaux compétents du département de la Seine.

Art. 65. Tous pouvoirs sont donnés au porteur d'une expédition ou d'un extrait des présentes, pour faire les dépôts et publications prescrits par la loi.

Dont acte,

Fait et passé à Paris, rue de Provence, n° 47, au siége de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon,

L'an 1857, le 30 juin.

CHEMINS DE FER DES ARDENNES

STATUTS.

Par-devant Me Jean Dufour et son collègue, notaires à Paris, soussignés,

Ont comparu :

M. le duc Paul de Noailles, demeurant à Paris, rue de Lille, 60 ;

M. le baron Seillière, demeurant à Paris, rue Saint-Dominique, 131 ;

M. Henri Galos, demeurant à Paris, rue de l'Université, 101 ;

Les susnommés agissant comme membres du Conseil d'administration de la *Compagnie des Ardennes et de l'Oise*, et comme délégués, aux termes d'une décision prise par ledit Conseil d'administration, dûment autorisé en vertu de la délibération de l'assemblée générale des actionnaires, en date du treize juin mil huit cent cinquante-sept, et dont une ampliation, délivrée par M. le duc Paul de Noailles, est demeurée ci-annexée après mention, à l'effet d'apporter à l'acte social des modifications qui sont les conséquences du décret du dix juin mil huit cent cinquante-sept, et d'y consentir, s'il y a lieu, celles que le gouvernement jugerait utile d'y introduire ;

Digitized by Google

Lesquels comparants ont exposé que, par suite des concessions nouvelles accordées à la Compagnie du chemin de fer des Ardennes et de l'Oise, par convention et décret du dix juin mil huit cent cinquante-sept, il est nécessaire d'apporter des modifications à ses statuts.

Ces modifications ont été admises conformément à l'art. 49 des statuts actuels, par délibération de l'assemblée générale des actionnaires de ladite Compagnie, en date du treize juin mil huit cent cinquante-sept, et dont un extrait, délivré par M. le duc de Noailles, demeure ci-annexé après mention.

En conséquence, les comparants déclarent arrêter ainsi qu'il suit la rédaction des articles des statuts sociaux.

TITRE PREMIER.

Constitution de la Société. — Objet. — Dénomination. — Domicile. — Durée.

Art. 1er. La Société anonyme formée sous la dénomination de la Compagnie du chemin de fer des Ardennes et de l'Oise, pour l'exécution des chemins de fer de Creil à Beauvais et de Reims à Charleville et Mézières, avec embranchement sur Sedan, a désormais pour objet :

L'exécution et l'exploitation des lignes ci-après qui lui ont été concédées ou incorporées par les décrets des vingt juillet mil huit cent cinquante-trois, et dix juin mil huit cent cinquante-sept, et la convention du onze du même mois de juin, passée avec la Compagnie du Nord, savoir :

1° Un chemin de fer de Reims à Charleville et Mézières avec embranchement sur Sedan ;

2° Un chemin de fer de Charleville à la frontière belge par Givet ;

3° Un chemin de fer de Sedan à un point à déterminer de la ligne de Metz à Thionville, avec embranchement sur la frontière belge dans la direction d'Arlon, passant par ou près Longwy ;

4° Un chemin de fer de Reims à un point de la ligne projetée de Paris à Soissons, à déterminer entre Soissons et Villers-Cotterets ;

5° Un chemin de Laon à Reims, cédé par la Compagnie du Nord, en échange du chemin de Creil à Beauvais, conformément à la convention ci-dessus mentionnée.

Art. 2. La Société prendra la dénomination de : *Compagnie des chemins de fer des Ardennes.*

Art. 3. La Société finira avec les concessions, c'est-à-dire le trente et un décembre mil neuf cent soixante.

Art. 4. Le siége de la Société et son domicile sont établis à Paris.

Art. 5. Les assignations et les demandes judiciaires relatives à l'exploitation de la Compagnie, peuvent être signifiées au siége de l'exploitation.

TITRE II.

Fonds social, actions, versements.

Art. 6. Le fonds social se compose :

1° Des souscriptions, apports et valeurs de toute nature qui composaient, aux termes de l'art. 6 des statuts approuvés le onze juillet mil huit cent cinquante-cinq, le fonds social de la Compagnie du chemin de fer des Ardennes et de l'Oise, divisé originairement en quarante-deux mille actions de cinq cents francs chacune ;

2° De la somme à provenir de l'émission de quatre-vingt-quatre mille actions nouvelles, lesquelles seront émises conformément aux dispositions de l'article 7, au taux de cinq cents francs chacune.

Le surplus du capital nécessaire au complément des sommes à dépenser pour l'exécution des lignes concédées, et pour faire face aux charges de toute nature résultant des décrets et conventions ci-dessus mentionnés, sera formé au moyen d'obligations.

L'émission de ces obligations aura lieu conformément à ce que contiendra le décret approbatif des présents statuts.

Art. 7. Le fonds social, comme il vient d'être dit, est divisé en cent vingt-six mille actions, savoir :

Quarante-deux mille actions déjà émises et libérées de quatre cent cinquante francs, appartenant aux souscripteurs primitifs de la Société des Ardennes et de l'Oise, ou à leurs ayants droit, 42,000

Quatre-vingt-quatre mille actions qui seront émises comme il est dit à l'article suivant, ci, 84,000

Total égal, cent vingt-six mille actions, 126,000

Les quatre-vingt-quatre mille actions ci-dessus mentionnées seront émises au taux de cinq cents francs, et mises à la disposition des actionnaires porteurs de quarante-deux mille actions anciennes qui auront, par préférence, droit de les souscrire dans la proportion de deux actions nouvelles pour une ancienne. Dans le cas où les anciens actionnaires ne souscriraient pas la totalité des actions nouvelles, le Conseil d'administration ouvrira une liste de souscription pour compléter le fonds social.

En aucun cas, les actions ne pourront être émises au-dessous du pair.

Art. 8. Le montant de chaque action est payable à la caisse sociale à Paris, ou aux caisses désignées par le Conseil d'administration, aux époques et dans les proportions qu'il aura déterminées.

Les anciens actionnaires qui useront de la faculté mentionnée dans le deuxième paragraphe de l'art. 7, recevront au moyen d'un versement de cinquante francs sur l'action ancienne, et en échange du titre ancien complétement libéré, deux titres d'actions nouvelles libérées de deux cent cinquante francs chacune.

Pour les actions à souscrire, soit par les anciens actionnaires, soit par de nouveaux souscripteurs, il sera versé une somme de cent francs au moment de la souscription.

Lorsque leurs versements auront atteint le chiffre de deux cent cinquante francs, ils recevront un titre nouveau, libéré de deux cent cinquante francs.

Tout appel ultérieur de fonds devra être annoncé dix jours au moins avant l'époque fixée pour le versement, dans les journaux d'annonces légales de Paris, Reims, Charleville, Thionville, et désignés conformément à la loi.

Le Conseil d'administration pourra autoriser le paiement anticipé des actions, mais seulement par voie de mesure générale applicable à toutes les actions, et moyennant un intérêt qui ne pourra excéder 4 0/0.

Art. 9. Les titres qui seront remis aux ayants droits comme il est dit à l'article précédent, seront définitifs et indiqueront les principales dispositions des présents statuts et notamment des art. 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 11, 12, 13, 15, 17, 18, 22, 24, 25, 26, 41, 43 et 44.

Les titres définitifs seront au porteur, à moins que l'actionnaire ne réclame un titre nominatif.

Les souscripteurs originaires seront garants de leurs cessionnaires jusqu'à concurrence de moitié du montant de chaque action.

Art. 10. Les titres provisoires et les titres définitifs sont extraits d'un registre à souche ; ils sont revêtus de la signature de deux administrateurs ou d'un administrateur et d'un employé de la compagnie délégué à cet effet, et frappés du timbre sec de la Compagnie ; chaque paiement fait sur le montant de l'action est constaté sur les titres.

Art. 11. La cession des actions au porteur s'opère par la tradition du titre.

La cession des titres nominatifs s'opère conformément à l'art. 36 du Code de commerce.

Les frais du transport pourront être mis, par mesure générale, à la charge de l'actionnaire qui le requiert ; ils seront fixés par le conseil d'administration et ne pourront, dans aucun cas, excéder cinquante centimes par action.

Art. 12. Le conseil d'administration pourra autoriser le dépôt et la conservation des titres dans la caisse sociale ou dans toutes autres caisses qu'il désignera ; dans ce cas, il déterminera la forme des certificats de dépôt, le mode de leur délivrance, les frais auxquels ce dépôt pourra être assujetti, et les garanties dont l'exécution de cette mesure doit être entourée dans l'intérêt de la Société et des actionnaires.

Art. 13. A défaut de versement aux époques déterminées, l'intérêt court de plein droit à la charge de l'actionnaire, à raison de cinq pour cent par an pour chaque jour de retard.

Le retardataire est mis en demeure d'effectuer ses paiements par un avis inséré dans un des journaux désignés à l'art. 8. Cet avis indique les numéros des actions en retard. Faute par le propriétaire de s'acquitter dans le délai d'un mois, et sans qu'il soit nécessaire de recourir aux formalités de justice, ni ajouter au susdit délai aucun délai de distance, les actions en retard seront vendues publiquement sur duplicata, par le ministère d'un agent de change, aux risques et périls du retardataire, à la Bourse de Paris, le tout sans préjudice du droit que la Société conserve de poursuivre personnellement l'actionnaire en retard.

Les titres primitifs des actions ainsi vendues sont nuls de plein droit ; en conséquence, toute action qui ne porte pas la mention régulière des versements qui ont dû être opérés, cesse d'être admissible à la négociation et au transfert.

Les numéros des titres d'actions ainsi annulés seront insérés dans les journaux d'annonces légales désignés à l'art. 8.

Art. 14. Il ne peut, dans aucun cas, être fait d'appel de fonds au delà du montant des actions.

Art. 15. Chaque action donne droit :

1° A une part proportionnelle dans toutes les valeurs composant l'actif social ;

2° A un intérêt de quatre pour cent par an pendant la construction des chemins de fer ;

3° A une part proportionnelle dans les bénéfices nets de l'entreprise.

Art. 16. Les droits et obligations attachés à l'action suivent le titre dans quelque main qu'il passe ; la possession de l'action emporte adhésion aux statuts de la Société.

Art. 17. Chaque action est indivisible à l'égard de la Société, qui n'en reconnaît aucun fractionnement ; tous les copropriétaires indivis d'une action sont tenus de se faire représenter auprès de la Société par une seule et même personne.

Les héritiers ou créanciers d'un actionnaire ne peuvent, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la Société, ni s'immiscer en aucune manière dans son administration.

Ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'assemblée générale.

Art. 18. En cas de perte d'un titre nominatif, la Compagnie ne peut être tenue d'en délivrer un nouveau que moyennant caution, conformément aux articles 151, 152 et 153 du Code de commerce.

Le nouveau titre sera délivré trois mois seulement après que la déclaration de perte aura été insérée dans les journaux désignés à l'art. 8.

La caution sera déchargée un an après avoir été fournie.

La déclaration de perte sera faite dans les termes et suivant la forme qui seront indiqués par le conseil d'administration.

TITRE III.

Comptes annuels. — Dividendes. — Fonds de réserve et amortissement.

Art. 19. Pendant l'exécution des travaux et jusqu'à l'achèvement des lignes qui ont fait l'objet des conventions du dix-neuf juillet mil huit cent cinquante-trois et du dix-huit juin mil huit cent cinquante-sept, il sera payé annuellement aux actionnaires, à partir du décret portant autorisation de la présente Société, quatre pour cent d'intérêt des sommes par eux versées, sauf l'exception faite par l'art. 8, pour les versements anticipés.

Il sera pourvu au paiement de ces quatre pour cent par les intérêts des placements de fonds, par les produits des diverses sections déjà exploitées ou qui auront pu être successivement mises en exploitation, et par tous les autres produits accessoires de l'entre-

Digitized by Google

prise, enfin, en cas d'insuffisance, par un prélèvement sur le capital social.

Art. 20. Jusqu'à l'achèvement des lignes entières, le compte des recettes et des dépenses de l'exploitation sera arrêté et soumis chaque année à l'assemblée générale; le produit net, déduction faite de toutes les dépenses d'entretien et d'exploitation, sera employé en premier lieu à payer aux actionnaires l'intérêt à quatre pour cent l'an, du capital engagé dans la construction des lignes.

L'excédant, s'il y en a, sera employé, jusqu'à concurrence d'un quart, à la restitution des intérêts prélevés sur le fonds social, et le surplus pourra être distribué à titre de dividende.

Art. 21. Après l'achèvement des lignes entières, il sera dressé chaque année un inventaire général de l'actif et du passif de la Société; cet inventaire sera soumis à l'assemblée générale des actionnaires dans sa réunion annuelle.

Les produits de l'entreprise serviront d'abord à acquitter les dépenses d'entretien et d'exploitation des chemins, les frais d'administration, l'intérêt et l'amortissement des emprunts qui auront pu être contractés, et des obligations qui auront pu être émises par la Compagnie, et généralement toutes les charges sociales.

Art. 22. Il sera prélevé sur les bénéfices nets, après le paiement des charges mentionnées dans l'article précédent :

1° Une retenue destinée à constituer un fonds de réserve pour les dépenses extraordinaires ou imprévues; la quotité de cette retenue ne pourra être inférieure à deux pour cent des bénéfices nets;

2° Une retenue suffisante pour constituer un fonds d'amortissement, au moyen duquel le capital puisse être entièrement amorti cinq ans avant l'expiration de la concession;

Quatre pour cent de la même somme, pour le montant en être employé à servir aux actions amorties et non amorties, un premier dividende de quatre pour cent par an, la part afférente aux actions amorties devant être versée au fonds d'amortissement, afin de compléter la somme nécessaire pour amortir la totalité des actions.

Le surplus des produits sera réparti également entre toutes les actions amorties et non amorties; la portion afférente aux actions amorties sera distribuée aux propriétaires des titres qui auront été délivrés en échange de ces actions, ainsi qu'il sera dit art. 24.

Art. 23. S'il arrivait que dans le cours d'une ou plusieurs années, les produits nets de l'entreprise fussent insuffisants pour assurer le remboursement du nombre d'actions à amortir, la somme nécessaire pour compléter le fonds d'amortissement serait prélevée sur les premiers produits nets des années suivantes, par préférence et antériorité à toute attribution de dividende aux actionnaires.

Art. 24. Le fonds d'amortissement composé ainsi qu'il est dit dans les deux articles précédents, sera employé jusqu'à due concurrence, à compter de l'année qui suivra la mise en exploitation des lignes entières, au remboursement annuel d'un nombre d'actions déterminé, comme il est dit art. 22.

La désignation des actions à amortir a lieu au moyen d'un tirage au sort qui se fait publiquement à Paris, chaque année, aux époques et suivant la forme déterminées par le Conseil d'administration.

Les propriétaires des actions désignées par ce tirage au sort pour le remboursement, reçoivent en numéraire le capital effectivement versé de leurs actions, outre les dividendes, jusqu'au jour indiqué pour le remboursement et en échange de leurs actions primitives des actions spéciales dans la forme qui sera déterminée par le Conseil d'administration.

Ces actions donnent droit annuellement à une part proportionnelle dans le dividende mentionné au dernier paragraphe de l'art. 22.

Ces actions ont, du reste, pour les attributions relatives à l'administration, et pour le vote aux assemblées générales, les mêmes droits que les actions non amorties. Les numéros des actions désignées par le sort pour être remboursées sont publiés, comme il est dit à l'art. 8 ci-dessus.

Le remboursement du capital de ces actions est effectué au siége de la Société, à partir du premier janvier de chaque année, pour l'année qui a précédé.

Art. 25. Le paiement des intérêts prévus par les art. 19 et 22 et celui des dividendes, a lieu par semestre ou par année, suivant décision de l'assemblée générale.

Cette assemblée fixe le montant des dividendes et les époques des paiements, sur la proposition du Conseil d'administration.

Art. 26. Le paiement des intérêts et dividendes se fait au siége de la Société; toutefois le Conseil d'administration pourra autoriser ce paiement sur tout autre point, aux caisses désignées par lui à cet effet; tous intérêts et dividendes qui n'ont pas été touchés à l'expiration de cinq années, après l'époque de leur paiement, annoncé dans l'un des journaux indiqués à l'art. 8, sont acquis à la Société, conformément à l'art. 2227 du Code Napoléon.

Art. 27. Lorsque la réserve aura atteint deux millions, le prélèvement de deux pour cent pourra être réduit ou suspendu; il reprendra son cours aussitôt que ce fonds sera descendu au-dessous de ce chiffre.

(*La suite au prochain numéro.*)

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 15 mai 1857.

(SUITE)

Présidence de M. FAURE, vice-président.

La Commission répond avec soin dans son rapport aux inquiétudes qu'on pourrait concevoir sur le maintien des berges du canal. Elle n'hésite pas à déclarer que l'état des lieux démontre d'une manière évidente que le sol tout entier de l'isthme a acquis une forme persistante. Ce fait est attesté par la conservation des berges des anciens canaux des Ptolémées dont on retrouve des traces intactes, et par un grand nombre d'observations directes. Il ne sera donc pas nécessaire d'empierrer ces berges sur toute la longueur du canal.

Nous avons dit que le lac Timsah serait destiné à former le port intérieur du canal. La Compagnie y construirait des bassins de radoub. Le canal d'eau douce dérivé du Caire venant rejoindre le lac Timsah pour suivre latéralement le canal maritime jusqu'à Suez, permettrait de remplir ce bassin et de le mettre à sec par la surélévation de ses eaux. Dans le bassin de ce lac, le canal maritime sera tracé au moyen de dragages, sans berge, le chenal étant indiqué par des bouées.

La question du débouché du canal maritime à Suez a donné lieu à plusieurs discussions dans le sein de la Commission. L'idée la plus naturelle était de terminer ce canal par une écluse destinée à racheter la différence de niveau variable des eaux de la mer Rouge. Le canal maritime se serait ainsi trouvé entièrement au niveau de la Méditerranée, sans qu'il fût besoin d'écluse du côté du port Saïd. Ce n'est pourtant pas à cette solution que s'est arrêtée la Commission. Au lieu de prolonger les berges du canal à travers le bassin des Lacs Amers, M. de Lieussoux, ingénieur hydrographe, membre de la Commission, a proposé de tracer le canal par des dragages en remplissant complétement d'eau de mer l'immense bassin aujourd'hui desséché de ces lacs. On compte ainsi pouvoir se servir de ce bassin comme d'un régulateur qui permettrait de laisser toujours ouverte la communication du canal avec la mer Rouge. D'après les calculs de M. de Lieussoux, les courants qui pourraient naître par suite de la plus grande différence de niveau des deux mers seraient annulés dans la partie du canal situé au nord des Lacs Amers, et pourraient atteindre la vitesse maxima de 1m,16 dans la partie sud. Ces courants seraient dus simplement à la pente et non à l'onde marée dont les Lacs Amers arrêteraient le développement. La Commission a donc admis que l'utilisation des Lacs Amers comme réservoirs pouvait permettre de laisser la communication libre des têtes du canal à Suez avec la mer Rouge, et qu'on serait tout au plus conduit à empierrer quelques parties des berges de la section sud du canal qui ne pourraient sans danger supporter un courant de 1m,16 par seconde. On a fait beaucoup valoir en faveur de cette solution, sans doute très-élégante, les inconvénients des écluses, les chômages auxquels elles entraînent, les dépenses de leur établissement. Nous ne partageons pas l'avis de la Commission sur cette question d'une grande importance, puisque la solution engage l'avenir plus que ne le laisse voir le rapport. Il s'agit en effet de savoir si en adoptant le système des écluses, on prolongera les berges du canal dans la traversée des Lacs Amers, ou bien si ces berges s'arrêteront à l'origine de ce bassin pour ne reprendre qu'à la sortie le canal communiquant librement avec la mer.

Nous regardons comme incontestable que la solution des berges continues et des écluses à l'extrémité du canal à Suez est celle qu'on doit préférer.

Examinons en effet les objections que l'on a soulevées contre les écluses.

En premier lieu, la construction de ces écluses ne sera pas coûteuse relativement à l'importance du travail, car elle peut être faite dans les conditions les plus favorables, c'est-à-dire à sec et sans le secours d'aucuns batardeaux. Les radiers ne devront supporter que la faible charge de 1m,70, c'est-à-dire qu'ils présenteront toute garantie de conservation. Quant à l'importance de ces écluses, nous avons dans la Seine même des exemples qui n'en diffèrent pas beaucoup. Nous citerons l'écluse de Bougival, dont le sas a 42 mètres de largeur sur 413 mètres de longueur utile; celles du canal de Suez devraient avoir environ 25 mètres sur 130 mètres. Mais les écluses de la Seine ont été construites en pleine rivière; on peut donc affirmer que la construction des écluses du canal maritime est plus facile que celle de ces travaux si connus que nous rappelons. Quant aux chômages, il est très-facile d'y pourvoir par la construction de trois écluses accolées: deux fonctionneront toujours, l'une pour l'entrée, l'autre pour la sortie, et l'on peut affirmer qu'au moyen de l'écluse supplémentaire le service ne sera jamais interrompu.

Quant au temps nécessaire pour l'éclusée, nous pouvons parfaitement prendre pour point de comparaison le temps d'une éclusée à Bougival, qui dure environ, tout compris, un quart d'heure. Par conséquent deux écluses pourraient livrer passage par heure à huit navires du plus fort tonnage, ou à un plus grand nombre d'un tonnage moindre, car il arrivera souvent qu'on pourra en écluser deux à la fois. Si on ajoute que les portes pourront rester ouvertes très-souvent et dispenser par suite de manœuvre, on ne peut douter que l'objection

Digitized by Google

d'un retard ou d'un embarras pour la navigation n'ait aucune valeur.

Quant à la dépense, il ne faut pas oublier que le système de l'entrée libre du canal à Suez entraînera à des empierrements considérables, de Suez aux Lacs Amers, sur une distance d'environ 20 kilomètres. C'est sans doute une compensation.

Ainsi donc, on ne peut faire aucune objection sérieuse contre l'établissement de trois écluses accolées à Suez; or les avantages que ce système présente sont très-considérables, et il nous semble que la Commission ne s'est pas suffisamment éclairée à ce sujet.

Le canal maritime, terminé à Suez par des écluses à berges continues sur toute sa longueur, excepté si l'on veut dans la traversée du bassin relativement restreint du lac Timsah, présentera un régime d'eaux le plus uniforme, le plus sûr qu'on puisse désirer. Les courants qui s'y établiraient varieraient de sens sans jamais atteindre la vitesse insignifiante de 0m,25 par seconde. C'est donc dire que la navigation s'effectuerait sans le moindre danger dans toute l'étendue du canal. Avec l'entrée libre, la Commission admet que le courant pourra atteindre, dans certains cas, la vitesse de 1 mètre, ce qui est notablement supérieur à celle de la Seine en eaux moyennes. On doit s'étonner que la Commission n'ait pas senti le danger que présenterait alors la navigation du canal pour de gros navires. On sait en effet combien est difficile, dans un canal relativement étroit, la navigation qui descend un courant et se rencontre avec un mouvement en sens contraire. Les navires qui descendent un courant ne peuvent gouverner qu'à la condition d'acquérir une vitesse notablement supérieure à celle du courant. Quel que soit le système de remorquage qu'on adopte pour ce service, le canal devra livrer passage à deux trains de navires, l'un remontant le courant, l'autre le descendant, gouvernant très-mal, ou forcément animés d'une très-grande vitesse; c'est là, on peut le prédire, une source féconde d'accidents. Mais si on examine le mode de remorquage qui doit être appliqué aux navires sur l'isthme de Suez, nous dirons même que la construction des écluses est une nécessité.

En effet, on ne peut penser à employer des chevaux de halage: c'est un moyen qui, sous ce climat, et pour un trafic de cette importance, ne doit même pas être examiné. Le système de remorqueurs qui se prête le mieux à une descente, sont les remorqueurs à aubes ordinaires. Mais ces bateaux, qui devraient être d'une puissance très-considérable, puisqu'il faudrait qu'ils pussent remorquer environ 2 000 tonnes contre un courant de 1 mètre par seconde, détruiraient les berges, et doivent être absolument repoussés de cette navigation. Il ne reste donc qu'un seul mode de traction à adopter, celui, du reste, auquel la Commission s'est arrêtée, qui par sa puissance peut seul suffire au mouvement du canal: le touage sur chaîne noyée. Mais le touage, dont le succès est maintenant un fait bien acquis à la remonte d'une rivière ou en eau morte, est un système de traction incommode et même dangereux à la descente. Le toueur fixé à sa chaîne n'est pas en effet, comme le remorqueur libre, animé de la vitesse du courant; il faut toujours qu'il enroule une quantité de chaîne correspondante à la vitesse de ce courant, plus à la vitesse relative du train qu'il remorque. C'est là une condition désavantageuse. Il faut ajouter que les ruptures de chaîne, qui ne présentent que très-peu de danger à la remonte, sont infiniment plus redoutables à la descente, car elles auraient pour effet presque inévitable une collision des navires remorqués avec le toueur et entre eux.

L'existence d'un courant de 1 mètre par seconde dans le canal maritime conduirait forcément à une distinction entre les navires montants et avalants. Les premiers seraient touës; les autres n'auraient d'autre ressource que de descendre au fil de l'eau, ce qui serait un grave danger en vertu de l'impossibilité de diriger un gros navire naviguant dans ces conditions, et un embarras considérable dans le service du canal maritime. N'arriverait-il pas, en effet, que des fausses manœuvres mettraient souvent ces navires en travers? Le canal ayant 100 mètres de largeur au plan d'eau et 40 mètres seulement au fond de la cuvette, on peut dire qu'un clipper de 120 mètres de long ne quitterait pas terre de Suez aux Lacs Amers. Ces raisons, qu'il serait facile de développer en détail, nous font regretter que la Commission ait rejeté le système sûr et inattaquable de trois écluses accolées, pour un autre qui ne peut présenter que des inconvénients. Nous devons dire pourtant qu'elle a posé des réserves pour l'avenir, considérant qu'il sera toujours facile de construire ultérieurement ces écluses. Mais il faut remarquer que la tentative, certainement infructueuse, d'un canal ouvert, d'un Bosphore comme elle l'appelle, aura eu de graves inconvénients. En premier lieu, la construction des écluses sera moins facile qu'elle ne le serait dans l'origine; elle aura nécessité en outre des empierrements des digues et du fond du canal, et par suite une dépense absolument inutile dans le système des écluses. Enfin, il faudra rétablir les digues dans toute l'étendue du bassin des Lacs Amers, dont le rôle deviendrait en effet alors plus funeste qu'utile; l'immense surface qu'ils offrent à l'évaporation devant avoir nécessairement pour résultat de troubler le régime si paisible et si sûr des eaux du canal à écluses et à digues continues. Nous différons donc d'avis sur ce point avec la Commission; nous hésitons d'autant moins à formuler cette opinion, que cette question est de celles qu'on peut le mieux juger à distance, et que d'ailleurs la modification très-désirable du projet actuel, à notre point de vue, n'en attaque en rien les dispositions générales, qui témoignent d'études excellentes et de nature à inspirer toute confiance.

Il ressort, en effet, pour nous, d'une manière incontestable, de l'examen des documents publiés par la Commission internationale, que le percement de l'isthme de Suez est une entreprise sans doute considérable, mais qui ne présentera, sous le rapport des questions d'art, aucune difficulté pouvant inspirer le moindre doute sur le succès. Nous pensons que la Commission a judicieusement choisi la meilleure solution, sauf quelques points secondaires qu'il est facile de modifier, et qui le seraient sans doute par des études nouvelles et détaillées, en présence de l'exécution. Ce beau travail a donc en ce sens fait faire un pas immense à cette question. Il doit lever les doutes que tant d'opinions erronées et accréditées depuis longtemps, avaient fait entrer dans l'esprit public, et dont les traces sont toujours si difficiles à détruire. Il doit en un mot hâter la solution. Mais il reste encore à ce point de vue une question capitale pour une entreprise basée sur des combinaisons industrielles: c'est le chapitre des dépenses. Le rapport de la Commission contient à ce sujet des renseignements très-complets, sur lesquels nous allons présenter quelques observations.

Nous commencerons par déclarer qu'à notre avis les évaluations des produits commerciaux présentées par M. de Lesseps, d'après des statistiques actuelles, sont excessivement modestes. Nous pensons que personne aujourd'hui ne peut assigner des limites, même probables, à un débouché nouveau qui réduit considérablement la longueur et le danger des communications avec des colonies hollandaises, espagnoles, avec l'Australie, ce monde nouveau, dont la population nous donne depuis quelques années le spectacle d'un accroissement prodigieux, qui place enfin les Indes à un mois de distance de l'Europe. Cette dernière condition est surtout d'un immense intérêt. Le sol de l'Inde paraît en général admirablement propre aux productions agricoles. La population indienne produit infiniment plus qu'elle ne consomme: c'est donc un pays d'exportation. Jusqu'à ce jour la distance qui sépare les Indes de l'Europe ne leur ont permis que d'exporter des produits chers; les produits agricoles leur étaient interdits. Le percement de l'isthme de Suez modifiera profondément ces conditions. La spéculation pourra en effet se porter sur les blés indiens, situés seulement à mois de distance des principaux marchés de l'Europe. Il sera donc un élément nouveau, d'une puissance presque indéfinie qui viendra influer sur l'alimentation de l'Europe. Nous ne pouvions supporter trois années de faibles récoltes sans crises. L'Inde interviendra désormais comme un puissant régulateur, pour empêcher le retour de ces crises. C'est dire que le percement de l'isthme doit créer une série de mouvements commerciaux dont il est impossible d'apprécier l'importance.

Il est donc bien évident qu'en se défendant même contre toute illusion, toute espérance chimérique, les statistiques actuelles ne peuvent être considérées que comme un point de départ presque sans intérêt, malgré les chiffres considérables qu'elles font ressortir; elles doivent être trop vite dépassées pour servir longtemps à des évaluations de produits. Nous croyons donc fermement qu'il importe peu, même au point de vue commercial de l'entreprise, que les devis de dépenses présentés par la Commission soient assez notablement dépassés. Ceci posé, nous allons passer en revue les éléments principaux des prix fournis par les ingénieurs du vice-roi; ces prix paraissent devoir donner matière à de grandes discussions.

Le devis porte le total de la dépense à 444,000,000 fr. Dans cette somme, les chapitres les plus importants sont :

1° Les terrassements, qui figurent pour	91,000,000	environ
2° Blocs jetés à la mer, pour	17,000,000	—
3° Les maçonneries des jetées, pour	4,000,000	—
4° Le canal de communication d'eau douce pour	9,000,000	—

Mais ce dernier travail devant être exécuté à forfait par le vice-roi pour cette somme, nous n'avons pas à nous en occuper.

La Commission a publié comme pièces à l'appui des prix qu'elle a adoptés comme bases de ses évaluations, une analyse contenant les sous-détails de chaque partie de ces travaux.

Examinons d'abord le sous-détail n° 2, relatif aux terrassements. D'après les conventions intervenues entre le vice-roi d'Égypte et la Com-

Digitized by Google

mission, le prix de la journée d'un terrassier est portée à 4 fr. En partant de ce point, le sous-détail fixe de la manière suivante le prix de revient d'un mètre cube de déblai à sec :

Extraction 1/10e de journée à 4 fr.	0,10
Charge dans les couffes 1/10e de journée à 4 fr.	0,10
Transport à trois relais de distance moyenne, 3/7e de journée à 4 fr.	0,43
Fourniture de couffes,	0,04
Total,	0,67

En France, le prix d'un mètre cube de terrassement, transporté à une distance de 100 mètres en rampe de 5 centimètres, la distance du centre de gravité du cube en place et du cavalier étant de 4 à 5 mètres, reviendrait à 61 centimes dans l'hypothèse d'un transport à la brouette ; mais il faut remarquer que l'emploi des couffes portées sur la tête constitue un immense désavantage sous un triple rapport : 1° comme emploi de la force humaine ; 2° par suite de la difficulté du chargement ; 3° enfin par l'impossibilité d'employer des relais.

Ces conditions se feront sentir sur les chantiers par les temps perdus, la lenteur des travaux et l'encombrement. Or il résulterait de ce sous-détail, et en tenant compte des conditions que nous venons de rappeler et qui n'y sont pas appréciées, une différence notable en faveur du prix de revient en Égypte sur les prix français, et ce résultat est inadmissible. Si nous nous reportons au décret rendu à ce sujet par le vice-roi, nous voyons que le gouvernement s'engage en effet à fournir à la Compagnie le nombre d'ouvriers nécessaires ; que le salaire de ces ouvriers doit être de 4 piastres ou de 4 fr., mais que l'entretien de ces ouvriers, c'est-à-dire la nourriture, l'eau, le logement, les ambulances, etc., sont à la charge de la Compagnie, qui retiendra, à cet effet 1 piastre par jour ou 25 centimes. Or, si l'on veut évaluer la quantité de travail fournie par un ouvrier fellah, d'après les bases admises en Europe, il ne faut pas oublier que la vie ordinaire de ce peuple, habitué à ne pas manger, mais aussi à ne pas travailler, devra être profondément modifiée. Les entrepreneurs qui ont exécuté de grands travaux dans différents pays, n'ignorent pas la relation intime et d'ailleurs très rationnelle qui lie la quantité de travail fournie par un ouvrier, avec son alimentation. Ce serait donc une grande erreur que de ne pas se bien pénétrer de ce fait, que la Compagnie devra nourrir ses hommes dans des conditions tout européennes et bien différentes des habitudes actuelles du pays, ou bien que le travail qu'elle pourra obtenir de ses hommes se restreindra à peu près dans la proportion des salaires. Nous conclurons donc qu'en réalité la Compagnie devra subvenir à toutes les nécessités de la vie de cette armée de travailleurs, dans un pays où tout est à apporter à grands frais. Croit-on qu'elle le pourra faire à raison de 25 centimes par homme et par jour ?

Nous sortons d'une grande épreuve, qui doit être un enseignement profitable pour cette question. Nous venons de voir la France et l'Angleterre réunir toutes les ressources de la civilisation la plus puissante du monde pour entretenir leurs armées en Crimée, et n'y parvenir qu'à l'aide d'immenses sacrifices. Si l'on réfléchit que pour exécuter le canal de Mahmoudich en plusieurs années, Méhémet-Ali employait 20,000 ouvriers fellahs, on tire de ces rapprochements des conséquences bien graves sur l'erreur commise dans les évaluations actuelles de la Compagnie. Pour nous, en admettant que des fellahs bien nourris puissent produire le même travail que des Européens, et par suite qu'un ouvrier extraira par jour 10 mètres cubes de terre, nous reprocherons à ce sous-détail de négliger, ou au moins de ne compter qu'incomplètement des éléments qui feront en réalité subir un notable accroissement au prix de revient du mètre cube de terrassement.

Ces éléments sont :

1° Le transport des ouvriers ;
2° Les logements ;
3° La nourriture ;
4° Les malades, auxquels la Compagnie doit payer demi-solde, et qui malheureusement seront sans doute en grand nombre ; car il ne faut pas oublier que le peuple égyptien n'est pas habitué au travail, et que les terrassements dans ces terrains sont malsains, comme l'a trop prouvé l'exécution du Mahmoudich. Il faut donc compter sur des frais considérables en hôpitaux, soins, etc. ;
5° La fourniture et l'entretien des outils, qui sont entièrement passés sous silence ;
6° Enfin, une erreur matérielle dans le transport des déblais, par suite de la différence considérable de hauteur des centres de gravité de ces déblais et du cavalier. Qu'on évalue avec soin ces éléments importants, et nous avons la conviction qu'on arrivera à un prix de revient plus élevé que le prix commun des terrassements des chemins de fer en France, qui varie de 1 fr. 50 c. à 1 fr. 80, et c'est ce qu'on doit même bien concevoir *a priori*.

Cette illusion séduisante de différences de salaires a causé des erreurs analogues dans les sous-détails suivants. On admet qu'un maître tailleur de pierres reviendra, par jour, à 2 fr. 50 c. ; un charpentier, à 3 fr. ; un maçon, à 4 fr. 75 c. Le prix d'un bloc de pierre de 1 mètre cube, mis en place à Saïd, est évalué à 10 fr. 80 c., y compris 147 kil. de transport. 1 mètre cube de maçonnerie de pierres de taille, mis en place, est compté, à Saïd, à 24 fr. 65 c. ; *id.* de moellons, à 13 fr. 91 c.

Toutes ces évaluations, qui pèchent par la même cause, doivent donc subir un accroissement considérable ; mais on doit voir que la question la plus importante est celle des terrassements. C'est sur ce point qu'il faudrait porter une minutieuse attention, et il serait à désirer que les ingénieurs qui exécuteront ces immenses travaux, mettant de suite de côté toutes ces illusions de salaires économiques, mais improductifs, s'occupassent à rechercher tous les moyens de réduire cette dépense.

Or il est bien à remarquer que ces travaux se présentent dans des conditions très-favorables d'uniformité, sous le rapport de la constitution du sol. Une fois ces conditions bien étudiées, ne serait-il pas possible d'appliquer à l'exploitation des déblais des moyens économiques qui présenteraient d'immenses avantages ? Nous en avons la conviction. Bien loin de penser, avec la Commission, que le travail des hommes sera plus économique à Suez qu'en France, par exemple, nous croyons, au contraire, qu'il sera une charge excessivement onéreuse pour l'entreprise, et que dès lors tous les efforts doivent se tourner vers les moyens de réduire le nombre des bras employés et par suite les transports et l'approvisionnement de cette armée de travailleurs. Nous émettons donc le vœu que le percement de l'isthme de Suez soit, pour de nouvelles machines à déblayer, l'occasion d'un grand progrès.

La solution de ce problème, que la consistance du terrain rend plus facile dans cette circonstance que dans toute autre, est le plus éminent service que les ingénieurs de la Compagnie universelle puissent rendre à la cause qu'ils servent.

Il est impossible, dans un aperçu aussi rapide que celui-ci, de prétendre fournir un système complet d'organisation de ces travaux ; mais nous ne pouvons dissimuler que le point de départ, admis trop légèrement par la Commission, a rendu son rapport très-faible sur ce point.

Nous aurions désiré y voir annexer une étude approfondie des différents systèmes à élaborer tout d'abord, avant de s'engager dans une pareille entreprise, et qui, par leur influence sur les dépenses considérables à faire, ne peuvent être considérés comme des détails d'une importance secondaire. La largeur de la tranchée du canal place ce travail en dehors de toutes proportions avec celles qui sont communément exécutées en France ; elle correspond en effet environ à douze plates-formes de chemins de fer accolées. Quel sera le système d'avancement de chantiers pour éviter l'encombrement ? Quelles mesures seront prises pour se débarrasser du déblais, en élevant les terres le moins possible ? Quels sont les résultats comparatifs produits par l'emploi des couffes, qui rend ce dernier inconvénient le plus grand possible, ou de machines et de voies provisoires auxquelles la disposition générale du sol paraît si favorable ? Il semble en effet que le profil du canal étant attaqué par redans, il serait facile d'y établir des voies provisoires au niveau inférieur du sol environnant et de transporter les terres dans les bassins déprimés et desséchés qui avoisinent le canal ; les lacs Menzaleh, Timsah ; les Lacs Amers seraient aussi d'une grande ressource. On trouverait ainsi le moyen de réduire dans une immense mesure le nombre des bras employés et le travail d'élévation des terres qu'on ne pourra jamais éviter avec le transport par couffes, sans tomber dans des relais d'une longueur démesurée. L'établissement préalable d'un chemin de fer latéral, provisoire si l'on veut, et qui servirait à tous les approvisionnements des travaux et à l'entretien des travailleurs, serait une ressource précieuse pour le transport de tous ces déblais.

Enfin, un autre système doit également être examiné ; c'est celui qui prendrait pour base le déblai sous l'eau et la navigation. On pourrait en effet attaquer le canal par les deux extrémités, se servir d'une série de dragues d'une disposition spéciale, laisser remplir les portions ouvertes de la tranchée, et se servir de bateaux clapets pour les transports. Tous ces systèmes généraux ont pour idée commune, la substitution des moyens mécaniques aux hommes ; c'est-à-dire du prix certain, de la dépense facilement évaluable par de nombreuses analogies, aux incertitudes, à l'inconnu du mode adopté par la Commission. C'est en cherchant avec persévérance dans ce cercle d'idées, qu'on fera sortir la vraie solution, puissante et rapide dans l'exécution, certaine dans la marche des travaux, et économique. Il nous fallait donc signaler cette lacune bien regrettable dans un rapport aussi remarquable par les études approfondies, les observations nombreuses et convaincantes qu'il met en lumière, que par le talent avec lequel il en résume les justes conséquences.

La critique que nous avons faite des prix de

Digitized by Google

revient admis par la Commission, peut montrer à quels résultats conduiraient les tracés indirects qui nécessitent des terrassements triples environ du projet de la Commission. Nous pensons qu'il y a une erreur d'environ 100 millions sur les évaluations de la Commission. Si on est fondé à la considérer comme peu importante eu égard aux produits probables de l'entreprise, on ne pouvait pas en dire autant de différences qui s'élèveraient au double et au triple.

UN MEMBRE rappelle qu'il a paru dans les *Annales des ponts et chaussées* un travail sur le nivellement de l'isthme. Il dit que les ingénieurs qui avaient fait les premières opérations sur le terrain lors de l'expédition d'Égypte, avaient trouvé une différence de niveau de 10 mètres; mais il est heureux de voir que les nivellements récents ont rectifié les premières idées à ce sujet et n'ont donné qu'une différence de niveau de 0m, 80, ainsi que l'a dit M. Molinos. Il ajoute qu'une des objections sérieuses faites au projet de percement est la difficulté de navigation dans la mer Rouge. Il craint que ces difficultés ne diminuent beaucoup les avantages du canal projeté, et que le résultat ne soit pas aussi grand qu'on est disposé à le croire généralement.

M. LE PRÉSIDENT fait remarquer que ces questions ont été agitées dans des séances précédentes, et qu'il y a eu une discussion approfondie tant sur la dénivellation des deux mers que sur la navigation de la mer Rouge.

(*La suite prochainement.*)

HOSQUIN DE RÉVILLE.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS

Bilan au 30 juin 1857

ACTIF.

Caisse :		
Espèces en caisse.	1,995,978 59	
Espèces à la Banque	1,114,775 56	3,110,754 15
Portefeuille :		
Paris	23,161,390 27	
Province	11,694,475 47	38,731,563 09
Étranger	3,075,697 35	
Actions de la Banque de France		»
Immeubles		433,072 66
Avances sur fonds publics et actions diverses		4,386,442 29
Correspondants :		
De province	10,844,177 68	
Étrangers	535,052 04	11,379,229 12
Frais de premier établissement		»
Frais généraux		»
Effets en souffrance. — Exercice courant		1
Actions à émettre		20,000,000 »
Divers		1,815,115 75
		79,856,178 06

PASSIF.

Capital :		
Actions réalisées	20,000,000 »	
Actions à émettre	20,000,000 »	40,000,000 »
Capital des Sous-Comptoirs		4,126,794 82
Réserve		3,464,802 23
Comptes courants d'espèces		18,389,460 28
Acceptations à payer		310,650 01
Dividendes à payer		821,336 65
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers	5,029,128 83	
Par faillites du Tribunal de Comm.	42,831 86	5,071,960 69
Correspondants :		
De province	6,618,934 58	
Étrangers	416,011 05	7,034,945 63
Profits et pertes		203,287 16
Rentrées. — Effets en souffrance des exercices clos		»
Divers		432,940 57
		79,856,178 06

Risques en cours au 30 juin 1857 :

Effets à échoir restant en portefeuille	38,731,563 09
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir	25,848,671 76
	64,580,234 85

Certifié conforme aux écritures :

Le Directeur,

Hipp. BIESTA.

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi, 23 juillet :

FONTES. — Fonte de forge, à Saint-Dizier, 155; fonte pour deuxième fusion n° 1, id. 180 185; id. n° 2, 170 175.

FERS. — Fers laminés de fonte au bois, 1re classe, franco à Saint-Dizier, ou rendus dans toutes les gares des chemins de fer de l'Est, 326 340; Machine ou ronds de tréflerie, n° 21 et au-dessus, 400; id. n° 20, 410; fers battus demi-roche à la houille, pris à Saint-Dizier ou à la gare la plus rapprochée de l'usine, 370 390; branches de courbes, 390 400; essieux de 3 à 10 kil., 440 460; id. de 10 à 15 kil., 420 440; id. de 15 à 99 kil., 390 400; id. de 100 à 150 kil., 420 440; carrés de 90 à 108 mill., 420 440; fers de petite forge, plats et carrés, 390 400.

MOULAGES. — Plaques unies ou figurées, 195; tuyaux de descente, 260 270; dauphins et raccords, 270 275; gargouilles de 31 kil. le mètre et au-dessus, 260 270; tuyères à maréchal, 245 250; boîtes de roues, 5 kil. et au-dessus, 250 260; id. au-dessous, 340 050; poids d'horloge 1/2 à 2 kil., 245 255; id. au-dessus, 230 240; barreaux de grilles, 235 240; colonnes pleines, 210 220; enclumes de 3 à 600 kil., 200 220; marteaux de 3 à 500 kil., 200 225; poteries et sablerie (les 100 poinds), 170 175.

(Rendu en gare de Saint-Dizier.)

FERRONNERIE. — Pointes, n° 20 (les 100 kil.), 52 50; chaînes, nos assortis (id.), 75; chaînes (les 100 mètres), 38; poids à peser, 20 kil. (la pièce), 4 90; id. de 10 kil. (id.), 2 60; id. de 5 kil. (id.), 1 40, et proportion gardée pour le reste de la série.

(Ces prix sont franco pour Paris.)

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 16 juillet :

La baisse des fontes a fait des progrès; elle a été de 1 fr. 25 environ. Les offres se font aux prix suivants : bonnes marques, numéros mélangés (warrants) 91 25 à 91 50; Gartsherrie n° 1, 96 75; Calder n° 1, 96 25 à 96 85; Glengarnock n° 1, 94 25; Blair et Eglinton, Muirkirk et Lugar n° 1, 92 50; id. n° 3, 87 50; au comptant sans escompte. Bonnes marques n° 1, en mains de maîtres de forges, 92 50 à 93 fr., à bord à Glascow.

Cours du fret : Calais, Dunkerque, Boulogne, Cherbourg, Brest, 14 35; Dieppe, Fécamp, le Havre, 13 75 à 14 35; Saint-Valéry, 16 25; Abbeville, 17 50; Rouen, 16 25 à 16 85; Charente, 18 75; Nantes, 21 25, par tonne. Pour le fer, 1 fr. 25 de plus.

Après quelques réunion, les maîtres de forges ont adopté la nouvelle forme à donner aux warrants.

Les fers se traitent comme suit : Barres marchandes 218 75 à 221 fr. 85, fers à clous 243 75 à 246 85, fers d'angles 237 50; tôles pour chaudières 275, id. pour navires 262 50, id. fines 287 50, cercles 262 50, au comptant sous escompte 3 0/0.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 20 juillet :

Fonte affinage 9 50. Nous avons entendu parler d'une vente à 10 fr., en fonte de toute première qualité. On cite un marché de plusieurs millions qui aurait été contracté par l'usine de Montigny-sur-Sambre pour l'Allemagne; le prix en est encore tenu secret.

Fonte moulage 13 50 le n° 3, 12 50 le n° 4, 11 50 le n° 5; les numéros supérieurs sont en quelque sorte abandonnés.

Fers laminés 21 à 22 le n° 1, 23 à 24 le n° 2, 25 à 26 fr. le n° 3.

La mine première qualité se vend 14 fr. les 100 kil.

Plusieurs opérations importantes avec la France ont été faites ces temps derniers. Le bon coke reste coté à fr. 22, le lavé à fr. 29.

Le fret est monté pour Paris (la Villette) à fr. 11 50; pour Rouen à fr. 12 75.

BOIS.

A Paris les placements se font en baisse : la bonne charpente ordinaire vaut 72 à 75 fr. dans Paris, 62 à 65 fr. en chantier hors barrière, 58 à 60 fr. dans l'eau; les gros bois se placent encore dans les prix de 75 à 80 fr.

Les sapins sont cotés à Paris 45 fr. les petits, 55 fr. les moyens et 65 fr. les gros.

On offre de vendre un lot d'environ 9,000 mètres de membrures, bois de Saint-Dizier, à 180 fr. 10-10, en chantier à la gare d'Ivry. Nous pourrons faire connaître le détenteur aux intéressés.

Le 10 de ce mois, la commune de Montier en Dert met en adjudication une partie de ses affouages, environ 2,000 solives et 400 cordes de charbonnettes.

La Compagnie des chemins de fer de l'Est vient de soumettre à l'approbation de l'administration supérieure un tarif spécial pour le transport des bois de construction, madriers, merrains et planches, sur la ligne de Nancy à Gray, section de Nancy à Epinal, par wagon complet chargé d'au moins 5,000 kilogr.

Le transport coûterait : de Saint-Dizier à Charmes et *vice versa* 8 05, de Saint-Dizier à Nomexy 8 50, de Saint-Dizier à Epinal 9 10. — De Joinville à Charmes 9 25, à Nomexy 9 65, à Epinal 10 35. — De Chaumont à Charmes 11 20, à Nomexy 11 35, à Epinal 11 95. — De Bar-sur-Aube à Charmes et Nomexy 13 35, à Epinal 13 60. — De Troyes à Charmes, Nomexy et Epinal 16 10. — De Reims à Charmes et Nomexy 12 10, à Epinal, 12 60. — De Paris à Charmes, Nomexy et Epinal 17 60, par 1,000 kilog.

(*L'Ancre de Saint-Dizier.*)

O. SAUPIQUE.

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1856. id. 795 id.)

Du 9 au 15 juillet 1857.

142 959 voyageurs.....	407,862 53	
Bagages, marchandis,etc.	533,021 85	
Total..		940,884 38

Semaine correspondante de 1856.

127 709 voyageurs.....	381,693 23	
Bagages, marchand., etc.	511,854 22	
Produit total.....		893 547 45
Différence...		47,336 93

Produit par kilomètre :

1857,	1,182
1856,	1,124

Recette totale depuis le 1er janvier

1857.....	26.174,869 25
1856.....	24,143,651 10
Différence...	2,031,218 15

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLEANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :

En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1160 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :

En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1075 kil.

Du 9 au 15 juillet 1857.

110,758 Voyageurs...	432 222 93	
Bagages, marchandises, etc.....	620 531 22	
Total.....		1,052 754 15
Semaine correspondante de 1856 .		1,230,866 56
Différence...		177.812 41
Recettes depuis le 1er janvier 1857.		31,036,631 83
Recette correspondante de 1856		24,737,465 70
Différence...		6,299,165 33

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 930 kilomètres)
(1856. id. 876 id.)

Du 9 au 15 juillet 1857

323,133 voyageurs.....	463,354 94	
Marchandises, etc., grande vitesse ...	56.034 88	
— petite vitesse....	303,372 ..	
Total de la semaine.....		822,631 82
Semaine correspondante en 1856....		826,178 72
Différence...		3,546 90
Recettes depuis le 1er janvier 1857		21 458.733 34
id. id. 1856		18 809 803 31
Différence...		2,648,930 03

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

(1857. Longueur exploitée, 694 kilom.)
(1856. id. 617 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,208 60.
— 1856, 1,462 22.

Recettes du 9 au 15 juillet 1857

Grande vitesse) 96,510 voyageurs..	319,019 70	
Grande vitesse) marchand.....	124,577 75	
Petite vitesse) marchand.....	335,173 95	
Total.....		838,770 40
Semaine correspondante de 1856....		903,187 65
Différence...		63,417 25
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857		26,153,937 72
id. id. 1856		20,709,011 03
Différence...		5,444,926 69

CHEMINS DE FER DE L'EST.

(1857. Longueur exploitée.1330 kilomètres.)
(1856. id. 1069 id.)

8e année. — 28me semaine.

Du 9 au 15 juillet 1857.

106,457 Voyageurs.....	383,936 23	
Marchandises.....	523 538 75	
Total de la semaine.....		907,484 98
Recettes antérieures.....		23,168,920 06
Total général.....		24,076,405 04
28me semaine de 1857		907,484 98
Semaine correspondante de 1856.		833,470 72
Différence...		74,014 26
Exercice 1857.....		24,076,405 04
Id. 1856.....		22,110,945 71
Différence...		1,965,459 33

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont et prolongements.

Longueur exploitée : 135 kilomètres

Du 9 au 15 juillet 1857.

11,079 voyageurs.	23,694 30	
...,... tonnes de marchandises.....	22,232 40	
Total.....		47,926 70
Recettes antérieures...		1,125,762 41
Total des recettes.....		1,173,687 11

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 523 id.

Recettes du 9 au 15 juillet 1857

37 253 Voyageurs.....	208 990 60	
Bagages et marchandises	299,927 51	
Total de la semaine.....		508 758 11
Semaine correspondante de 1856.. .		635 690 85
Différence...		128,348 74
Total des recettes, à partir du 1er janvier 1857.....		16,391,371 13
Période correspondante de 1856.		14,056,936 44
Différence...		2,334,437 69

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

(1857. Longueur exploitée, 150 kilom.)

Du 9 au 15 juillet.

(Section de Lyon à Roanne.)

2,222 Voyageurs.....	35,218 45
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	161,811 13
Total.....	197,059 66
Recettes antérieures.....	5,237,331 75
Total de l'exercice 1857.....	5,434,391 41
Recette correspondante 1856	196,152 86
Total de l'exercice 1856...	5,018,318 95

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).

1857. Longueur exploitée pendant la semaine, 121 k.
Longueur moyenne pendant l'année, 108 kil.

Voyageurs.....	29,094 86
Bagages, marchandises, etc.....	22,590 43
Total.....	51,685 29
Recettes antérieures	1,158,934 12
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	1,206,619 41
Semaine correspondante en 1856.....	38,530 67
Recettes depuis le 1er janvier 1856....	865,160 52
Recettes totales de la semaine sur les deux sections	244,941 93
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....	6,383,905 97
Total.....	6,631,210 82

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 713 kilomètres.
Id. en 1856, 372 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 210 id.

Recettes du 9 au 15 juillet 1857

CHEMIN DE FER.

38,712 voyageurs		148,635 80
Bagages, marchandises, etc		128,869 52
TOTAL		277,504 82
Recettes du CANAL LATÉRAL		15,708 45
Recettes antérieures		6,361,858 01
Total depuis le 1er janvier 1857		6,654,971 28
28e semaine de 1857. Chemin de fer		277,504 82
Id. Canal latéral		15,608 45
Total de la semaine en 1857		293,113 27
28e semaine de 1856. Chemin de fer		143,360 20
Id. Canal latéral		32,537 89
Total de la semaine en 1856		175,878 09
Différence		117,235 18

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857	6,654,971 28
1856	3,020,203 68
Différence	3,634,767 60

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1857,	399 20	74 32
1856,	385 32	154 94
Différence	3 88	80 62

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.)

Longueur exploitée : 175 kilomètres.

Du 9 au 15 juillet.

11,145 Voyageurs	43,096 »
Bagages, marchandises, etc	23,310 30
Total	66,406 30
Semaine correspondante 1856 (sur 75 kil.)	21,941 70
Augmentation kilométrique sur les recettes	29 0/0
Total depuis le 1er janvier	992,016 15

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 5 au 11 juillet 1857

5,324 voyageurs fr.	3,800 45
Marchandises	407 85
Recettes antérieures	149,081 »
Total	153,293 30

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

Lignes de Bâle à Lauffelingen, Aarau-Olten-Lucerne Berne et Bienne. — 193 kilomètres dès le 16 juin.

Recettes du 1 au 30 juin 1857.

	Voyageurs	Marchandises quintaux à 50 kil.	Recettes
Du 1er au 30	126,000	200,000	215,000 »
Mois précédents	263,353	594,749	363,240 34
Totaux	389,353	794,749	578,240 34

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 278 kilom.)

Du 4 au 10 juillet 1857.

9,415 Voyageurs	46,156 97
Bagages, marchandises, etc	84,801 23
Total de la semaine	130,991 20
Recettes de la semaine correspondante de 1856	80,950 70
Différence	50,040 50
Recettes antérieures	2,688,816 65
Total	2,819,857 85

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée : 402 kilomètres.

Du 2 au 8 juillet 1857.

50,548 Voyageurs,	116,237 47
»,››› t. Bagages et marchandises,	60,950 01
Total,	177,088 19
Période correspondante de 1856,	156,901 91
Différence	20,186 19
Recette totale depuis le 1er janvier	4,003,516 02
Période correspondante de 1856,	3,563,686 37
Différence	439,829 65

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 9 au 15 juillet 1857.

Voyageurs	26,366 60
Bagages	1,059 35
Marchandises : grande vitesse	2,519 10
Id. petite vitesse	9,892 50
Exploitation de Biella	4,871 23
Exploitation de Casal (minimum garanti à Novare)	3,998 90
Ensemble	48,637 68
Recette correspondante de 1856	41,540 45
Différence	7,097 23

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. Id. 1,039 id.

Du 9 au 15 juillet 1857.

	En francs, à chaque 121 1/2
43,003 voyageurs	213,809 90
33,728 tonnes Marchandises	519,867 05
Total de la semaine	733,668 85
Semaine correspond. 1856	689,697 05
Différence	43,971 80
Recettes depuis le 1 janvier 1857	16,013,682 »
Recettes depuis le 1 janvier 1856	17,694 311 »
Différence	1,680,628 »

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

28e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 6 au 12 juillet

9,078 voyageurs. — 17,569 quint. bagages, marchandises	fr. 18,312 85
Recette correspondante de 1856	14,166 75
Différence	4,146 10
Recettes depuis le 1er janvier 1857	306,670 80
Recette correspondante de 1856	197 0.3 15
Différence	109,617 65

CHEMIN DE FER NORD-EST SUISSE.

1857. — Longueur exploitée : 155.8 kilomètres.
1856. — 100.8 —

Juin 1857 (*) :

101,000 voyageurs	135,000 »
263,000 quint. marchandises et bagages	98,300 »
Total du mois	233,300 »
Mois correspondant de 1856	126,066 »
Différence	107,234 »
Recettes depuis le 1er janvier 1857	1,032,221 »
Recettes correspondantes 1856	526,823 »
Différence	505,428 »

(*) Résultat approximatif.

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

Juin 1857

	1857.	1856.	1855.
Voyageurs	42,778 70	40,732 85	33,820 75
Bagages	938 90	1,049 40	795 05
Bétail	1,820 »	1,134 95	818 60
Marchandises	17,773 48	16,397 46	18,894 62
	63,311 08	58,814 66	54,329 02

Différence.. 4,496 42 sur 1856
Différence.. 8,982 06 sur 1855

1er semestre.

	1857.	1856.	1855.
Voyageurs	213,851 25	211,154 85	176,860 »
Bagages	5,054 60	5,078 65	3,833 60
Bétail	9,776 90	7,385 70	6,614 45
Marchandises	117,938 74	119,731 73	124,312 64
	345,621 49	343,351 03	311,620 69

Différence... 2,270 46 sur 1856
Différence... 34,000 80 sur 1855

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (28e semaine)		Par journée de voiture (recettes, dépenses)	
		—	—
Du 12 au 18 juillet 1857	273,702 05	90 07	53 85
Semaine correspondante de 1856	238,239 45	80 44	50 44
Rec. depuis le 1er janv. 1857	6,512,011 40	79 11	46 80
Période correspondante de 1856	5,859,321 60	71 41	44 50
Différence	663,617 80	7 67	2 30

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

MM. les porteurs d'actions et obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans *ses succursales*, les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission qui vient d'être réduite de 1/2 à 1/4 0/0.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans ses succursales les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,
G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Avis aux porteurs d'obligations 5 *et* 3 0/0. — Les coupons de ces obligations sont payables au choix des porteurs :

Sans frais, — dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, à Lyon et Marseille.

Moyennant une commission de un *quart pour cent*, dans toutes les succursales de la Banque.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

AVIS. — Le public est prévenu que la Banque de France admet les actions de la Compagnie de Saint-Rambert à Grenoble au privilége des prêts sur dépôts de valeurs.

CHEMIN DE FER DE

PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS

MM. les porteurs des obligations :

1° Paris à Lyon par le Bourbonnais 3 0/0 ;
2° Grand Central de France, emprunt 1853-1854 ;
3° Rhône-et-Loire, 1re série 4 0/0 ;
4° Rhône-et-Loire, 2me série 3 0/0 ;
5° Saint-Etienne à Lyon, emprunts réunis ;
6° Saint-Etienne à Lyon, emprunt 1850 ;
7° Saint-Etienne à la Loire, emprunt 1847 ;
8° Andrezieux à Roanne, 1er ordre ;

sont prévenus que la Banque de France se charge de payer dans ses succursales les intérêts de ces différents titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,
LÉON SAY.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE.

Par suite de l'achèvement du pont sur la Saône à Mâcon, dont les épreuves ont eu lieu cette semaine avec un plein succès, la lacune qui séparait la ligne de Paris-Lyon de celle Lyon-Genève à Mâcon se trouve comblée; les voyageurs éviteront les embarras d'un transbordement par omnibus et par bateaux entre les deux lignes, et le service sera accéléré de trois heures.

A dater du 20 de ce mois, on ira de Paris à Genève en dix huit heures, et de Paris à Aix-les-Bains en quinze heures. Nous publions ci-dessous les principales heures de départ et d'arrivée :

Départ de Paris, 8 h. 5 soir. — 11 h. matin. — 2 h. 15 soir.

Arrivée à Genève, 2 h. soir. — 4 h. 20 matin. — Midi 20.

Arrivée à Aix-les-Bains, 11 h. matin. — 8 h. 50 matin.

CHEMIN DE FER

DE CHARLEROI A LA FRONTIÈRE DE FRANCE

Le Conseil d'administration de la société du chemin de fer de Charleroi à la frontière de France a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale, convoquée pour le 11 juillet courant, n'ayant pas réuni la quantité d'actions nécessaires pour délibérer, une nouvelle réunion aura lieu le vendredi 28 août 1857, à midi, à Charleroi, hôtel du *Grand Monarque*.

Cette assemblée délibérera, quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées : 1° en assemblée générale ordinaire, sur les comptes et bilans de la société non encore approuvés; 2° et en assemblée générale extraordinaire, sur diverses modifications à apporter aux statuts sociaux, notamment aux articles 17, 18, 19, 24, 31, 32 et 43.

Pour être admis à l'assemblée générale, il faut être porteur de cinq actions au moins complétement libérées et avoir déposé ses titres au moins dix jours à l'avance : à Bruxelles, entre les mains de M. Lambert, banquier, rue Neuve, n° 20; à Londres, entre les mains de MM. N.-M. Rothschild et fils; à Paris, à la Compagnie du chemin de fer du Nord, bureau de Charleroi, et au siége social, à Marchiennes-au-Pont, dans les bureaux de l'exploitation du chemin de fer Nord belge.

CHEMIN DE FER

DE HAINAUT ET FLANDRES

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer *Hainaut et Flandres* a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le paiement des intérêts dûs pour le 1er semestre 1857, se fera du 5 au 20 août prochain, dans les bureaux de la Société,

A Paris, rue de Provence, 46;
A Bruxelles, rue Montoyer, 30;
Et à Gand, à la Banque de Flandres.

Le directeur général,
C. DE RIEMSDIJK.

CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires qu'il a été fait un appel de fonds de 100 fr. le 27 mars dernier, et un autre appel de 50 fr. le 1er juillet, et que les versements en retard ont à payer un intérêt de 6 0/0. Le Conseil d'administration doit prévenir aussi MM. les actionnaires en retard sur le versement du 27 mars que, par l'art. 15 des statuts, les actions dont les versements ne sont pas faits aux époques fixées, peuvent devenir nulles de plein droit, et que le Conseil serait autorisé à en effectuer la vente.

CHEMIN DE FER

DE DON PEDRO II.

Pour l'instruction des contractants qui désirent entreprendre les travaux de la seconde section de ce chemin de fer, le Conseil des directeurs fait publier comme complément à ses annonces antérieures les faits suivants :

L'ingénieur en chef et tout le corps des ingénieurs sous ses ordres continuent avec vigueur les études de la *serra* (montagne), et les plans se trouvent déjà très-améliorés; la ligne définitive est tracée en grande partie; les explorations se terminent, et on recueille toutes les données pour arriver à des devis précis.

Comme il peut arriver que, vu la nature des travaux et du terrain, quelques entrepreneurs ne désirent pas faire des propositions sans examiner le pays, ceux-ci sont prévenus qu'ils trouveront au Brésil tous les éclaircissements qu'ils pourront désirer.

Voici l'état financier de la Compagnie :

La première émission, après le paiement de la première section en construction, laissera un solde de près de 5,000 contos de réis, ou environ 14 millions et demi de francs.

Quand ce capital sera épuisé, la direction disposera du crédit du gouvernement pour émettre un emprunt garanti par l'Etat, sans restriction aucune, d'une valeur de 12,000 contos (égale à l'émission en action), soit environ 34 millions et demi de francs.

Ces fonds seront plus que suffisants pour construire la seconde section, commencer la troisième et la quatrième, et surmonter toutes les difficultés sérieuses de l'entreprise; il ne restera à la charge des nouvelles émissions que la partie du chemin qui s'étend, en aval et en amont, sur les bords du rio Parahyba.

Le jour fixé pour le jugement des propositions est le 15 août; mais au cas où on reconnaîtrait la nécessité d'une prorogation pour que les intéressés puissent achever leurs études, on n'hésitera pas à leur concéder le temps dont ils auront besoin.

Pour assurer un bon contrat en ce qui touche la seconde section, il n'est pas douteux que les directeurs ne garantissent au contractant un droit de préférence pour la troisième et la quatrième.

Les trois sections comprennent plus de 300 milles anglais.

Rio-Janeiro, 13 juin 1857.

Signé C.-B. OTTONI, vice-président; J.-J. TEIXEIRA junior, secrétaire.

COMPAGNIE DU

TÉLÉGRAPHE SOUS-MARIN DE LA MÉDITERRANÉE.

Émission de 12,500 obligations à 100 fr., rapportant 7 fr. 50 d'intérêt annuel, et remboursable à 125 fr. en 25 ans au maximum.

Les garanties d'intérêt accordées à la Compagnie par le gouvernement piémontais et le gouvernement français sont spécialement affectées à la garantie de cet emprunt. Le montant de la garantie piémontaise, déjà définitivement acquise, est plus que suffisant pour le service des intérêts et de l'amortissement.

Les intérêts sont payés le 1er mars et le 1er septembre de chaque année.

On peut verser intégralement ou moitié en souscrivant, moitié au 15 août prochain. L'intérêt des sommes versées est bonifié jusqu'au 1er septembre, date de la jouissance des obligations.

On souscrit :

A Paris, à la succursale de la Banque générale Suisse, 30, rue Louis-le-Grand ;

A Londres, chez MM. Masterman, Peters, Mildred et Cie;

A Genève, à la Banque générale Suisse;

A Turin, chez MM. Pavia, Travi et Cie.

Paris, le 17 juillet 1857.

Le Secrétaire de la Compagnie,
James POWER.

SOCIÉTÉ NOUVELLE DES

FORGES ET CHANTIERS DE LA MÉDITERRANÉE

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que la souscription aux actions nouvelles, ouverte depuis le 1er de ce mois, sera close le 1er août, à midi.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES MINES ET FONDERIES DE PLOMB ET DE ZINC, DE STOLBERG ET DE WESTPHALIE.

MM. les actionnaires qui n'auraient point reçu la circulaire publiée le 15 de ce mois, relative à l'emprunt voté par l'assemblée générale du 28 mai dernier, peuvent se la procurer au bureau de la Société, transféré boulevard Saint-Denis, 6, où leur seront donnés tous les renseignements relatifs au dernier exercice.

Digitized by Google

CHEMINS DE FER

DE LA LIGNE D'ITALIE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que l'intérêt du premier semestre 1857, soit 2 fr. 50 sur les 100 fr. versés par action, s'effectue depuis le 1er juillet courant, sur la présentation du coupon numéro 2 :

A Paris, rue de Londres, 12;
A Lyon, chez MM. Marius, Côte et Cie, rue de Clermont 5;
A Orléans, chez M. Lefebvre;
A Londres, chez MM. Sheppard et fils, 28, Threadneedle-street.

COMPAGNIE

FRANCO-AMÉRICAINE.

SOCIÉTÉ

GAUTHIER frères et Cie.

MM. les actionnaires de la Compagnie Franco-Américaine sont convoqués en assemblée générale pour le 31 août 1857, à trois heures de relevée, dans la salle de la Bourse, à Lyon, siége de la Société.

La réunion a pour objet, notamment la communication de l'inventaire au 31 décembre 1855.

En retardant cette assemblée, les gérants ont espéré pouvoir annoncer une heureuse solution de la question des paquebots transatlantiques français. Ils feront, dans tous les cas, connaître les traités qu'ils ont fait pour le service postal du gouvernement espagnol de Cadix à la Havane.

Les actionnaires porteurs de dix actions au moins devront, pour assister à la réunion, déposer leurs titres cinq jours à l'avance dans les bureaux de la Compagnie :

A Lyon, rue Constantine, 20;
A Paris, rue Drouot, 14.

Il en sera donné récépissé, qui vaudra carte d'admission.

Les Gérants,

GAUTHIER frères et Cie.

PARC DU RAINCY.

12e Vente par adjudication, dans ce parc, le dimanche 2 août 1857, à 1 heure, de lots de terrains magnifiquement boisés et de toutes contenances, et des bâtiments de l'orangerie. Sites délicieux, vastes avenues, eaux abondantes.

Mise à prix, 1 fr. par mètre et plus; paiement du prix en deux ans. Plusieurs lots jouissent d'une remise d'un cinquième en cas de construction dans les six mois. 310 lots sont déjà vendus.

Station spéciale du chemin de fer de Strasbourg dans le parc même; 10 trains montants, 10 descendants; billets d'aller et retour; trajet en 35 minutes.

Plans et renseignements au Raincy; et à Paris, au siége de la Compagnie foncière du Raincy, 5, faubourg Poissonnière, et chez M. Dutreih, 12, rue de Ménars.

L'USINE DE BIACHE SAINT-VAAST (*Pas-de-Calais*)

achète toutes espèces de minerais de plomb, cuivre, or et argent.

S'adresser, à Paris, rue Saint-Paul, n° 28.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versemen appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les jeudis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, provisoirement les lundis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine et le Pirée, traversée en 7 jours.

Correspondance au Pyrée pour Volo et Salonique toutes les deux semaines, le samedi, à dater du 11 juillet; pour Syra, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 4 juillet.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet. — *Voie de Smyrne :* chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 5 juillet.

MER NOIRE. — *Danube* pour Varna, Sulina, Tultcha, Galatz et Ibraila.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassonde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique et des îles ioniennes.

ALGÉRIE
- ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi
- ORAN. — Départs tous les vendredi à midi.
- STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les mercredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription:

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28
A Marseille, place Royale.
A Lyon, place des Terreaux

CAISSE CENTRALE DE L'INDUSTRIE.

Dividende de 1855. — MM. les actionnaires de la *Caisse centrale de l'Industrie* sont informés que le dividende du dernier exercice, en sus des 5 fr. d'intérêt payés le 15 janvier dernier, a été fixé par l'assemblée du 14 courant à 18 fr. par action : ce qui, pour l'année, forme un produit total de 23 0/0.

Ce dividende est acquitté tous les jours, de onze heures à trois heures, à la caisse de MM. Vergniole et Ce, banquier, 108, rue Richelieu.

FONDS AMERICAINS.

M. S. de Neuville, rue Cadet, n° 9, a l'honneur de prévenir les porteurs de fonds et obligations de chemins de fer américains, qu'il est autorisé à payer les coupons au pair, à 5 fr. 03 c. le dollar, échus ou à échoir, sans déduction pour ceux qui ont encore trente jours à courir.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

OMNIBUS DE LONDRES

Recettes du 12 au 18 juillet,

28e semaine.

507 voitures ont circulé et ont produit 344,499 fr. 05 c., soit par jour 49,214 fr. 15 c. et par voiture 84 fr. 18 c.

La recette totale du 1er janvier au 18 juillet 1857 est de 8,276,769 f. 25 c. La moyenne générale par jour et par voiture, comprenant le service de ville et de banlieue, est de 73 fr. 59 c.

Recettes comparatives :

1857, 28e semaine,
8,270,769 fr. 25 moyenne, 73 fr. 59

1856, 28e semaine,
5,221,636 fr. 85 moyenne, 72 fr. 09

Différence en faveur de 1857,
3,055,132 fr. 40 moyenne, 1 fr. 50

En vente chez GUILLAUMIN et Ce 14, rue Richelieu :

DES OPÉRATIONS DE BOURSE,

Mnne des fonds publics et des Sociétés pr ctio ns dont es titres se négocient en FRANCE, *en* BELGIQUE *et en* SUISSE, précédé d'une appréciation des opérations de bourse dites *de jeu*, et des rapports de la Bourse avec le Crédit public et les finances de l'Etat, par A. COURTOIS fils, membre de la *Société libre d'Économie politique de Paris*. — DEUXIÈME ÉDITION *revue et augmentée.*

Prix . . . 4 fr.

JOURNAL DES MINES.

Organe spécial de l'industrie minière et métallurgique en France et à l'Etranger.

Le *Journal des mines* (4e année), développe toutes les questions de mines, de forges, etc., au double point de vue scientifique et industriel. Ce journal, qui paraît tous les jeudis avec seize pages in-quarto, est le guide indispensable à tous les intéressés de l'industrie minière et métallurgique.

Prix : Paris, 10 fr., et 12 fr. pour les départements.

PRÉCIS HISTORIQUE & STATISTIQUE DES

VOIES NAVIGABLES

de la France et de la Belgique

Contenant tous les renseignements relatifs à la perception des droits de Navigation et de Péage,

AVEC UNE CARTE COMMERCIALE

De la navigation et des chemins de fer de France, de la Belgique et des États riverains du Rhin,

Par Ernest GRANGEZ,

Chef de bureau au ministère de l'agriculture du commerce et des travaux publics (direction des ponts et chaussées), chevalier de l'ordre impérial de la Légion d'honneur et de l'ordre royal de Léopold.

vol. grand in-8° de 800 pages. — Prix : 15 fr.

EN VENTE CHEZ NAPOLÉON CHAIX ET Ce rue Bergère, 20, à la Librairie.

La viabilité comprend trois moyens de transport : les routes, les canaux, les chemins de fer.

Les canaux appartiennent à une époque avancée de l'art et à une période récente de la civilisation. L'invention des écluses, en permettant l'ouverture des canaux et l'amélioration des rivières, a créé un ordre de choses tout nouveau. Les relations des hommes entre eux se sont multipliées et agrandies; les transports lointains sont devenus à la fois plus faciles, moins dispendieux, plus considérables; le commerce a étendu ses échanges, l'industrie a pu porter au loin ses produits, et les diverses contrées se sont unies par des liens plus étroits.

Tout ce qui tient aux voies navigables intéresse l'économie des transports et le commerce, et trouve une place dans l'ouvrage de M. Grangez.

Chaque cours d'eau y est la matière d'un article spécial, et chaque article est divisé en quatre parties principales :

1° Pour les fleuves et rivières, l'indication des points où commence et finit la navigation naturelle et artificielle; ce résumé des crédits alloués pour leur amélioration. — Pour les canaux, l'indication de leur destination, de leurs points d'origine et d'embouchures, de leurs ressources élémentaires, des principaux ouvrages d'art qu'ils comportent.

2° Les longueurs partielles du cours d'eau, tant par département que par rapport au mode de navigation, et par versant, s'il s'agit d'un canal à point de partage; la pente, le nombre des écluses, l'élévation minima des ponts le tirant d'eau habituel le mode de navigation; les frais de transport, de halage, de pilotage aux ponts, etc.

3° Les droits de navigation et de péage imposés aux cours d'eau; les tarifs légaux et les droits perçus pour les canaux concédés; les distances entre les ports d'embarquement et de débarquement; les bureaux où s'acquittent les droits; les produits des droits de navigation et de péage depuis l'application du tarif général.

4° Les résultats relatifs au mouvement de la navigation d'après les documents officiels publiés par l'administration des contributions indirectes et par celle des douanes.

L'ouvrage de M. Grangez est un traité complet sur les voies navigables. Toutes les questions qui se rattachent à l'économie des transports y sont approfondies et résolues.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

L'annulation des reports pendant la liquidation du 15 avait donné l'espoir d'une reprise sérieuse sur toutes les valeurs. En effet, de nombreux achats ont eu lieu pendant quelques jours, et quoique la rente ait suivi plus péniblement l'impulsion que les actions de chemins de fer, elle avait cependant repris de près d'un franc. Mais, depuis mercredi dernier, un revirement a eu lieu, et les cours ont presque perdu tout le terrain qu'ils avaient regagné. Il ne suffit pas que, dans un moment de stagnation, quelques capitalistes provoquent par des achats nombreux une hausse rapide. Il faut, pour que le mouvement se maintienne, que le public entre à leur suite dans les valeurs. Or, dans ce moment, peu de spéculateurs sont présents à la Bourse, et lorsque la hausse a été faite et que les gros acheteurs ont songé à dégager leurs positions, ils n'ont pas trouvé de contre-partie; personne ne s'est présenté pour entrer dans les valeurs après la hausse.

La spéculation avait fait des achats considérables sur les grandes lignes de nos chemins, mais surtout sur les actions de Lyon et de la Méditerranée, qui avaient monté de 875 à 965. Dès que l'on a cherché à réaliser, les cours sont tombés brusquement à 905. Cependant cette valeur est assez bien tenue de 920 à 925. Les actions non libérées se tiennent à 30 et 35 fr. au-dessous des actions anciennes.

Les actions nouvelles du Nord ont éprouvé un mouvement moins prononcé. Elles ont monté de 665 à 710, mais elles sont encore tenues avec fermeté à 695. Les actions anciennes, qui avaient monté de 825 à 875, se maintiennent aux environs de 850.

L'Orléans est assez ferme à 1,442 50. C'est la valeur qui a été la moins affectée depuis quelque temps par les mouvements de baisse. C'est avec peine que ce chemin est descendu à 1,425, et après avoir fait 1,460, il est très-demandé, surtout au comptant, du 1,442 à 1,445.

Le Midi s'est relevé de 681 25 à 710; mais il y a eu de nombreuses ventes aux environs de 700, et il est lourd de 690 à 695.

Les actions de l'Ouest et de l'Est ont été entraînées; mais ces deux chemins donnent lieu à peu de spéculations et ils se relèvent facilement dès que le calme se rétablit sur le marché.

Les lignes secondaires, qui avaient été presque sans marché et à peu près invendables depuis un mois, avaient commencé à reprendre faveur: mais elles ont rétrogradé de nouveau. Nous en exceptons pourtant les Ardennes, qui se soutiennent assez bien aux environs du pair. Le Genève a été à peine coté à 710 et il est déjà redescendu à 680. Le Saint-Rambert, après avoir fait 585, est revenu à 565. Le Béziers avait reparu à 485, mais il a reculé à 467 50.

Les chemins de fer étrangers ont eu aussi un mouvement de reprise, mais qui a été de peu de durée. Les Lombards se maintiennent encore de 610 à 612 50; mais les Russes sont retombés de 520 à 512 50; les Sarragosse, de 495 à 480; les François-Joseph, de 490 à 481 25. Les chemins de fer Romains sont calmes de 505 à 510.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 16 jusqu'à celle du 23 juillet.

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 66 90 à 67 60; elle a reculé à 66 90; elle a varié à terme de 66 95 à 67 65, et elle a fermé à 67 05.

Le 4 1/2 0/0 a monté de 91 75 à 92 50.

Les actions de la Banque anciennes et nouvelles ont monté de 2,890 à 2,900.

Le Crédit mobilier a monté de 907 50 à 1,010, il est resté à 952 50.

Les actions d'Orléans ont monté de 1,435 à 1,465, elles ont fermé à 1,442 50.

Le Nord ancien a monté de 822 50 à 875, il est resté à 850. Le Nord nouveau a monté de 665 à 710, il a fermé à 695.

L'Est ancien a monté de 690 à 720, il est resté à 700. L'Est nouveau a repris de 665 à 705, il est resté à 682 50.

Lyon et la Méditerranée a monté de 875 à 965, il est resté à 823 75. Les actions non libérées ont monté de 857 50 à 935, elles ont fermé à 895.

Le Midi a monté de 681 25 à 715, il est resté à 692 50.

L'Ouest a monté de 725 à 755, il est resté à 730.

Le Grand-Central a repris de 600 à 607 50, il est resté à 606 25.

Genève a monté de 665 à 710, il est resté à 680.

Saint-Rambert a monté de 550 à 585, il est resté à 565.

Les Ardennes ont repris de 467 50 à 500, ils ont fermé à 495.

Béziers a monté de 448 75 à 485, il a fermé à 467 50.

Les Autrichiens ont monté de 650 à 702 50; ils ont reculé à 663 75, et ont fermé à 670.

Samedi. — Les affaires avaient repris beaucoup d'activité. Toutes les valeurs étaient en hausse. Les chemins surtout étaient fort recherchés. La rente 3 0/0 a monté de 25 c. à 67 30 au comptant, et de 15 c. à terme à 67 35. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 92; la Banque, à 2,900. Le Crédit mobilier a monté de 20 à 967 50; l'Orléans, de 2 50 à 1,445; le Nord, de 12 50 à 850; le Nord nouveau, de 12 50 à 687 50, l'Est ancien, de 7 50 à 697 50; l'Est nouveau, de 12 50 à 685; Lyon et la Méditerranée, de 30 à 935; id. nouvelles, de 25 à 900; le Midi, de 7 50 à 702 50, L'Ouest a fléchi de 2 50 à 712 50; le Grand-Central, de 2 50 à 602 50; Genève, de 5 à 675; Saint-Rambert, de 15 à 565; Béziers, de 5 à 465; les Ardennes, de 5 à 475; les Autrichiens, de 13 75 à 675; les Lombards, de 7 50 à 615; les Russes, de 2 50 à 515; les Romains, de 2 50 à 505; les François-Joseph, de 7 50 à 482 50.

Lundi. — La hausse a fait de nouveaux progrès rapides sur toutes les valeurs. De nombreux achats de chemins ont eu lieu pour la province. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 40 c. à 67 60, et à terme de 35 à 67 70. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 92; la Banque, à 2,900. Le Mobilier a monté de 52 50 à 1,000; l'Orléans, de 20 à 1,465; le Nord, de 25 à 875; le Nord nouveau, de 22 50 à 710; l'Est ancien, de 21 25 à 718 75; l'Est nouveau, de 7 50 à 705; Lyon, de 30 à 963; id. nouvelles, de 27 50 à 927 50; le Midi, de 10 à 712 50; l'Ouest, de 17 50 à 750; le Grand-Central, de 2 50 à 605; Genève, de 35 à 710; le Saint-Rambert, de 20 à 585; les Ardennes, de 25 à 500; le Béziers, de 15 à 480; les Autrichiens, de 27 50 à 702 50; le François-Joseph de 7 50 à 490; les Russes, de 5 à 520; les Sarragosse, de 10 à 495; les Romains, de 5 à 510.

Mardi. — Les cours ont éprouvé une réaction qui a continué pendant toute la bourse. Les chemins de fer surtout étaient très-offerts. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 15 c. à 67 45, et à terme de 30 c. à 67 40. Le 4 1/2 s'est tenu à 92: la Banque, à 2,900. Le Crédit mobilier a fléchi de 12 50 à 987 50; l'Orléans, de 5 à 1,460; le Nord, de 15 à 860; le Nord nouveau, de 10 à 710; l'Est ancien, de 3 75 à 715; l'Est nouveau, de 12 50 à 695; Lyon à la Méditerranée, de 30 à 935; les actions nouvelles, de 15 à 912 50; l'Ouest, de 7 50 à 732 50; le Midi, de 5 à 707 50; Genève, de 15 à 695; les Ardennes, de 10 à 490. Béziers a monté de 2 50 à 482 50.

Mercredi. — La bourse a été agitée. Toutes les valeurs ont éprouvé une forte baisse. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 55 c. à 66 90, et de 45 c. à 66 95. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 92: la Banque de France, à 2,900. Le Crédit mobilier a fléchi de 40 à 947 50; l'Orléans, de 17 50 à 1,442 50; le Nord, de 20 à 840; le Nord nouveau, de 25 à 685; l'Est ancien, de 17 50 à 697 50; l'Est nouveau, de 15 à 680; Lyon et la Méditerranée, de 17 50 à 912 50; les actions nouvelles, de 27 50 à 885; l'Ouest, de 17 50 à 725; le Midi, de 20 à 687 50; Genève, de 12 50 à 682 50. Les Ardennes ont monté de 5 à 495. Béziers a fléchi de 7 50 à 474. Les Lombards ont varié de 612 50 à 610; les François-Joseph, de 485 à 481 25; les Saragosse, de à 7 60 à 480; les Romains, de 500 à 502 50. Les Russes ont fléchi de 7 50 à 510.

Jeudi. — Malgré une baisse de 1/4 sur les consolidés anglais, les valeurs se sont soutenues. La bourse était plus calme. Le 3 0/0 s'est tenu au comptant à 66 90; il a monté à terme de 10 c. à 67 05. Le 4 1/2 0/0 a monté de 50 c. à 92 50. La Banque s'est tenue à 2,900. Le Crédit mobilier a monté de 5 à 952 50. L'Orléans a varié de 1,447 50 à 1,442 50; le Nord, de 842 50 à 850; le Nord nouveau, de 685 à 695. L'Est ancien a monté de 250 à 700; l'Est nouveau, de 2 50 à 702 50; Lyon et la Méditerranée, de 11 25 à 923 75; les actions nouvelles, de 10 à 895; le Midi, de 5 à 692 50; l'Ouest, de 5 à 730; le Grand-Central, de 1 25 à 606 25; les Autrichiens, de 6 25 à 670. Les Ardennes se sont tenues à 455; le Saint-Rambert, à 565. Le Béziers a fléchi de 7 50 à 467 50. Les Lombards ont monté de 2 50 à 612 50; les Russes, de 2 50 à 512 50; les Romains, de 1 25 à 503 75. Les Saragosse ont varié de 485 à 480.

Vendredi. — Les cours ont été excessivement faibles, et toutes les valeurs sont restées en baisse, malgré la réduction de 1/2 0/0 sur le taux des avances de la Banque. Les affaires étaient d'ailleurs très-peu animées. La rente 3 0/0 est restée sans variations au comptant à 66 90; elle a fléchi à terme de 45 à 66 80. Le 4 1/2 0/0 a baissé de 10 c. à 92 40; la Banque, de 40 à 2,890; le Crédit mobilier, de 7 50 à 945; Orléans, de 2 50 à 1,440; le Nord, de 5 à 845; l'Est ancien, de 30 à 690; l'Est nouveau, de 7 50 à 675; la Fusion, de 8 75 à 915. Les actions non libérées se sont tenues à 895. L'Ouest a monté de 2 50 à 732 50; Saint-Rambert, de 5 à 570. Genève s'est tenu à 680. Béziers a fléchi de 2 50 à 465. Les Autrichiens ont monté de 3 75 à 673 75; les Lombards, de 3 75 à 616 25; les Saragosse, de 1 25 à 481 25.

LAVOUR.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

Dénomination	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers intérêts et dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer.	C	100.000	500	tout.	71 40	jan.av.juil.	407 50
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	30 000	(1) 500	tout.	55 ••	janv. juil.	810 ••
Omnibus des chemins de fer.	C	3 200	300	id.	21 ••	février...	175 ••
Omnibus de Londres	C	250.000	100	id.	12 50	....	98 75
Comp. imp. des voitures de Paris	A	400 000	100	id.	1 85	mars......	70 ••
Gondoles parisiennes	C	1 700	50	id	9 50	févr. août	100 ••
Omnibus de Lyon	C	••	100	tout.	•• ••	•	50 ••
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital	A	69.120	1 000	tout.	50 ••	avril, oct.	1125 ••
— act. de jouiss.	A	69.000	1/69000	id.	8 30	1er juin	95 ••
Bourgogne, action de capital	A	27.200	1.000	id.	50 ••	avril, oct.	12. ••
— action de jouiss.	A	27.200	1/27200		12 50	1er juin	135 ••
Arles à Bouc., act. de capital	A	6.000	1.000	.	50 ••	avril, oct.	925 ••
Trois canaux, act. de capital	A	17.000	1 000	id.	50 ••	id.	1100 ••
Roanne à Digoin	A	13.000	1/13000	id.	11 ••	mai	115 ••
Aire à la Bassée	A	600	5 000	id.	490 ••	févr. août	•• ••
Sambre à l'Oise	A	11.550	1 000	id.	70 ••	....	955 ••
Scarpe inférieure	C	2 800	1.000	id.	113 ••	....	1500 ••
Sambre française canalisée	A	6.000	1.000	id.	116 25	....	13.0 ••
Canalisation de l'Èbre	A	64.000	400	id.	4 0/0	....	••• ••
Compagnie générale des Eaux	A	80.000	250	125	4 0/0	....	180 ••
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	C	100000 part	1/100000	150	4 0/0	avril, oct.	130 ••
Pont, gare et port de Grenelle	A	7 000	1 000	id.	10 ••	....	••• ••
Pont de Rouen	A	800	1.000	id	44 ••	janv. juill.	••• ••
Ponts réunis	C	3.000	1 000	id.	5 1/2 0/0	....	••• ••
Nouveaux Ponts réunis	C	4.000	1.000	id.	5 1/4 0/0	....	••• ••
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Ce	C	10 000	500	400	73 50	janv. juill.	40[illegible] ••
Compagnie franco-améric. Est	C	••	500	tout.	151 21	juin, déc.	[illegible] ••
Messageries Imp. Serv. marit.	A	48.000	500	tout.	50 ••	janv. juill	[illegible] ••
Ce cent. de transp. et de nav.	C	8.400	250	id.	6 ••	....	[illegible] ••
Compagnie générale maritime	A	80 000	500	350	•• ••	janv. juill.	405 ••
Marc Fraissinet père et fils	C	••	500	id.	•• ••	•	[illegible] ••
Arnaud Touache fr. et Ce	C	••	500	id.	•• ••	•	300 ••
Armements marit. Barbey et Ce	C	••	500	tout	6/0	•	•• ••
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Porges et Sénéchas (Gard)	C	24000 parts	300	tout	15 ••	avril, oct.	300 ••
Centre-du-Flénu	Civ.	3.000	1.000	id.	20 •	....	245 ••
Pont-de-Loup-Sud	Civ.	2.800	1 000	id.	70 ••	avril	450 ••
Montieux-Saint-Etienne	Civ.	2 800	500	id.	•• ••	....	••• ••
Blanzy	C	30 000	500	id.	36 ••	févr. août	725 ••
Azincourt	A	1 500	1/1500	id.	150 ••	....	1450 •
Charzotte	A	3.350	1/3350	id	65 ••	....	780 ••
Layon-et-Loire	A	1 850	1/1850	id	•• ••	....	400 ••
Loire (quatre groupes)	A	80 000	1/80000	id.	58 ••	avril oct.	700 ••
Loire	A	80.000	1/80000	id.	12 ••	id.	138 75
St-Etienne	A	80 000	1/80 000	id.	8 50	id.	157 50
Mont-Rambert	A	80.000	1/80000	id.	10 ••	id.	150 ••
Rive-de-Gier	A	80 000	1/80000	id.	27 50	id.	2[illegible]5 ••
Mayenne et Sarthe	A	13.200	1/13 200	id.	34 ••	....	425 ••
Grand'Combe	A	21 000	1/21000	id.	60 ••	janv. juill.	9[illegible]0 ••
Haute-Loire (anc. Société)	Civ.	3 200	500	id.	•• ••	avril oct.	[illegible]00 ••
Carmaux-Toulouse	C	116.000	150	id.	10 ••	janv. juill	125 ••
Epinac	A	2 400	1/2400	id.	400 ••	....	•• ••
Houillères réunies-a-Quaregnon	A	6.730	250	id.	•• ••	....	150 ••
Charbonnages belges	A	30 000	500	id	30 ••	....	440 ••
Compagnie générale. Asphalte.	C	8 000	500	id	•• ••	....	••• ••
Bastennes	C	10.000	100	id.	5 0/0	15 janv. juil.	100 ••
Loire, obligations anciennes	•	4.100	1 250	id.	50 ••	....	1070 ••
— — nouvelles	•	18 000	1 250	id.	50 ••	févr. août	915 ••
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne .... zinc	A	90 000	80	tout.	25 ••	mai, nov.	370 ••
Nouvelle-Montagne .... zinc	A	3.000	1 000	id.	100 ••	....	1050 ••
Stolberg et Westphalie priv. zinc	A	40 000	375	id	5 0/0	octobre	360 ••
— non priv. zinc	A	40.000	375	id.	•• ••	id.	82 50
Corphalie .... zinc	A	5.500	1.000	id.	70 ••	....	1055 ••
Bleyberg-ès-Montzen .... zinc	A	5.500	500	id.	•• •	1er juin	•• ••
Eschweiler, priv. .... zinc	A	8.500	375	id.	5 0/0	janv. av.	••• ••
— non priv. .... zinc	A	8 500	375	id.	•• ••	id.	••• ••
Silésie .... zinc	A	50 000	375	id.	8 42	mai, nov.	210 ••
Mouzaïa (Algérie) .... cuivre	C	60 000	100	id.	1 50	août	30 ••
Tenez (Algérie) .... cuivre	C	21 000	100	id.	•• ••	....	40 ••
Pontgibaud .... plomb, argentif.	A	10 000	1/10000	id.	25 ••	....	2[illegible]0 ••
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Ce	C	11.000	[illegible]	tout	47 20	sept. mars	550 ••
Septèmes	C	40 000	250	id.	•• ••	avril, oct.	•• ••
Caronte	C	70 000	100	80	1 75	....	35 ••
Chameroy	C	2.000	500	id.	30 ••	juin, déc.	750 ••
Gandillot	C	2.200	2[illegible]5	id.	35 ••	....	•• ••
Christofle	C	4.000	500	id.	75 ••	....	•• ••

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

Dénomination	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements	Derniers intérêts et dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)	C	20.000	500	tout.	80 ••	déc. juin	[illegible] 75
Loire et Ardèche	A	4 000	1/4000	id.	500 ••	....	8005 ••
Allevard	A	••	5.000	id.	• ••	•	[illegible] ••
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	3 000	id.	200 ••	juin, déc.	[illegible] ••
Alais (Gard)	A	18 000	1/18000	id.	•• ••	....	5[illegible]0 ••
Basse-Indre	C	5 000	500	id.	94 ••	avril, oct.	700 ••
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	id.	40 ••	mars, sep.	3[illegible]5 ••
Maubeuge (Nord)	A	8 000	1/8000	id.	•• ••	....	4[illegible]0 ••
Fourchambault	C	50 000	1/50000	id.	50 ••	....	495 ••
Marine et des Chemins de fer	C	54.000	1/54000	id.	60 ••	mai, nov.	46[illegible]
Horme	A	10 000	1/10000	id.	•• ••	....	510 ••
Côte-d'Or	C	6.000	500	•	•• ••	....	5[illegible]0 ••
Franche-Comté	C	6 000	500	•	•• ••	....	485 ••
Méditerranée (forges et chant.)	A	10000	1/10000	tout.	80 ••	••	[illegible] ••
Espérance (Belgique)	A	4 000	1.000	id.	100 ••	janv. juill	1 2[illegible]5 ••
Monceau-sur-Sambre (Belgique)	A	10 000	500	id.	62 50	avril, oct.	675 ••
Providence (Belgique)	A	5.500	1.000	id.	150 ••	....	1.307 50
Phénix métallurgique	A	60.000	375	id.	30 ••	janv. juill	350 ••
Sambre (Belgique)	A	10 000	500	id.	• ••	....	••• ••
Sclessin	C	11 140	1 000	id.	50 ••	•	1.[illegible] ••
Ougrée (Belgique)	A	12.000	1/12000	id.	60 ••	....	618 75
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)	C	24000 part	1/24000	tout.	6 ••	avril. oct.	• ••
Paris (éclairage et chauffage)	A	110.000	[illegible] 500	id.	40 ••	....	6[illegible]7 50
Nord (Batignolles)	C	6 000	500	id.	40 ••	avril. oct.	500 ••
Est Vincennes	C	1 000	500	id.	40 ••	....	•• ••
Versailles	C	1 200	500	id.	35 ••	mars sept.	700 ••
Wazemmes	C	2 400	416	id.	7 50	1er octobre	175 •
Amiens	C	1 [illegible]	500	id.	35 ••	janv. juill	440 ••
Comp. centrale, Lebon 13 villes	C	15 000	500	id.	35 ••	janv. juill.	515 ••
Union des Gaz	C	40 000	250	id.	30 ••	janvier	125 ••
FILATURES.							
Maberly (Amiens)	A	8 000	500	tout.	47 ••	septembre	680 ••
Lin [illegible]	C	40.000	500	id.	49 10	janv. juill.	750 ••
Trudin Comp. continentale	C	7.1[illegible]0	500	id.	20 ••	....	•• ••
Lamière	C	1.400	500	id	25 [illegible]	....	550 ••
Pont-Remy	A	5 000	1/7000	id	31 ••	30 avril	4[illegible]0 ••
La Foudre rouennaise	C	10 000	250	125	•• ••	janv. juill.	••• ••
DIVERS.							
Journaux réunis Constitutionnel et Pays, journal de l'empire	C	8.000	500	tout.	62 ••	janv. juill.	580 ••
Glaces de Saint-Gobain	A	1 152	1/1152	id.	•• ••	....	33 000 ••
Glaces de Montluçon	C	24 000	500	id.	•• ••	....	2[illegible]0 ••
Glaces d'Oignies ... Belgique	A	10 000	1.000	id.	62 15	avril sept	1.11[illegible] ••
Glaces d'Aix-la-Chapelle, Prusse	A	2.000	375	id.	•• ••	avril. oct.	122 50
Palais de l'Industrie	A	120 000	100	id.	3 [illegible]0	....	75 ••
Immeubles Rivoli	A	240 000	100	id	5 91	janv. juill	92 50
Télégraphe sous-marin Manche	C	100 000	25	id.	7 0/0	mars, sept.	20 ••
— Méditerranée	C	30 000	250	id	• ••	....	100 ••
Ce gén. de Vidanges, Richer et Ce	C	3[illegible] 000	500	id.	25 ••	....	100 ••
Sucreries, Raffineries de Scarpe	C	16.000	250	id.	•• ••	....	••• ••
Substances alimre, Chollet et Ce	C	40.000	100	id.	20 ••	....	77 50
ASSURANCES.							
Générale .... mar.	A	400	12 500	5000	• ••	avril	58 0/0 b.
Sécurité .... mar.	A	300	5.000	1/5	• ••	....	32 0/0 b.
Union des ports .... mar.	A	1.000	5 000	750	220 50	avril	17 0/0 b.
Lloyd français .... mar.	A	1.500	5.000	1/5	110 ••	février	32 0/0 b.
Océan .... mar.	A	900	5.000	1000	• ••	....	25 0/0 b.
Chambre d'assurances .... mar.	A	600	5.000	1/5	• ••	février	[illegible]0 0/0 b.
Mélusine .... mar.	A	400	5.000	1/5	• ••	mars	20 0/0 b.
Vigie .... mar.	A	200	5.000	1000	620 ••	....	25 0/0 b.
Sauvegarde .... mar.	A	200	5.000	1000	250 ••	février	16 0/0 b.
Centrale .... mar.	A	1.000	5 000	1000	200 ••	février	22 0/0 b.
Réunion .... mar.	A	1 200	5 000	1000	•• ••	id.	22 0/0 b.
Générale .... inc.	A	400	5 000	tout	•• ••	avril	720 0/0 b.
Phénix .... inc.	A	4.000	1 000	id.	200 ••	mai, nov.	2[illegible]0 0/0 b.
Nationale .... inc.	A	2.000	5 000	1/5	• ••	mars	170 0/0 b.
Union .... inc.	A	2 000	5 000	1/5	400 ••	avril	90 0/0 b.
Soleil .... inc.	A	4 000	5.000	1/5	100 ••	id.	120 0/0 b.
France .... inc.	A	2 000	5.000	1/5	• ••	id.	44 0/0 b.
Urbaine .... inc.	A	1.000	5 000	1/5	400 ••	id.	110 0/0 b.
Providence .... inc.	A	2.000	2 500	500	110 ••	id.	70 0/0 b.
Aigle .... inc.	A	400	5 000	2000	•• ••	id.	25 0/0 b.
Paternelle .... inc.	A	3.000	1 000	400	• ••	id.	5 0/0 b.
Confiance .... inc.	A	600	5 000	1000	•• ••	id.	7 1/2 0/0
Nord .... inc.	A	2 000	1.000	200	30 ••	id.	12 0/0 b.
Générale .... vie	A	400	7 500	tout.	2025 ••	t. les 3 ans	126 2/3 0/0
Nationale .... vie	A	3 000	5 000	1/5	300 ••	t. les 4 ans	20 0/0 b.
Union .... vie	A	2.000	5 000	1/6	150 ••	t. les 2 ans.	10 0/0 b.
Phénix .... vie	A	400	5.000	1000	150 ••	id.	3 0/0 p.
Caisse Paternelle .... vie	A	8 000	500	100	• ••	avril	10 0/0 b.
Générale .... grêle	A	2 000	5.000	1000	• ••	avril	10 0/0 b.

(1) Valeur d'émission 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 18 AU 24 JUILLET

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Reven. de chaque act. dans la répartition du dernier exercice.	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 18 Compt.	Samedi 18 Terme	Lundi 20 Compt.	Lundi 20 Terme	Mardi 21 Compt.	Mardi 21 Terme	Mercredi 22 Compt.	Mercredi 22 Terme	Jeudi 23 Compt.	Jeudi 23 Terme	Vendredi 24 Compt.	Vendredi 24 Terme
785	785	99	400.000	400	tout	56 fr. pour 1856	juillet 1856	Nord ancien	851 25	850 ••	872 50	875 ••	870 ••	880 ••	850 ••	840 ••	850 ••	850 ••	845 75	845 ••
•	•	•	125.000	375	125.0	4 0/0	•	Nord nouveau	688 50	687 50	707 50	710 ••	700 ••	700 ••	695 25	695 ••	695 ••	695 ••	692 50	695 ••
964	1051	96	300.000	500	tout	40 fr. pour 1856	avril 1857	Ouest	735 ••	732 50	750 ••	750 ••	745 ••	742 50	730 ••	725 ••	730 ••	730 ••	730 ••	732 50
1234	1774	99	300.000	500	tout	94 fr. pour 1856	avril 1857	Orléans	1440 ••	1445 ••	1450 ••	1465 ••	1462 50	1460 ••	1445 ••	1442 50	1442 50	1442 50	1445 ••	1440 ••
1330	1823	99	250.000	500	tout	76 fr. pour 1856	mai 1857	Est ancien	700 ••	697 50	720 ••	718 75	712 50	710 ••	702 50	697 50	702 50	•	700 ••	700 ••
•	•	•	250.000	500	tout	•	•	Est nouveau	677 50	685 ••	677 50	705 ••	690 ••	692 50	695 •	680 ••	697 50	692 50	677 50	680 ••
404	486	99	165.000	500	tout	81 fr. pour 1856	juillet 1856	Paris à Lyon	1370 ••	•	1385 ••	•	1380 ••	•	1380 ••	•	1380 ••	•	•	•
175	334	99	80.000	500	375	4 0/0	juillet 1857	Lyon à Genève	690 ••	675 ••	•	•	680 ••	685 ••	680 ••	680 50	681 50	690 ••	680 ••	680 ••
551	684	99	90.000	500	tout	117 fr. pour 1856	mai 1857	Lyon à la Méditerr.	1810 ••	•	1825 ••	•	1815 ••	•	1840 ••	•	1825 ••	•	•	•
•	3799	•	577.500	500	tout	•	•	Paris-Méditerr. ancien	925 ••	935 ••	932 50	935 ••	935 ••	935 ••	910 ••	912 50	922 50	922 75	927 50	915 ••
•	•	•	115.500	735	250	•	•	Paris-Méditerr. nouv.	900 ••	900 ••	920 ••	917 50	910 ••	912 50	885 ••	885 ••	888 50	885 ••	885 ••	885 ••
2713	980	99	134.000	500	tout	10 fr	juillet 1856	Midi	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	39.334	700	500	•	juillet 1856	Midi nouvelles	700 ••	702 50	712 50	712 50	702 50	707 50	690 ••	687 50	695 ••	692 50	692 50	691 25
32	52	99	15.000	500	tout		•	Bordeaux à la Teste	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
175	1108	99	224.000	500	tout	4 0/0.	juillet 1856	Grand-Central	605 50	603 50	605 ••	605 ••	605 ••	605 ••	603 50	605 ••	607 50	606 25	606 25	605 ••
56	90	99	50.000	500	200	4 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Gren.	560 ••	565 ••	570 ••	565 ••	560 ••	546 ••	570 ••	565 ••	•	•	•	•
	54	99	25.000	500	tout	4 0/0	avril	Bességes à Graissessac	487 50	485 ••	475 ••	480 ••	485 ••	482 50	480 •	475 ••	470 ••	487 50	470 ••	480 ••
30	140	99	42.000	500	350	4 fr. 25	janvier 1856	Ardennes	480 ••	475 ••	495 ••	510 ••	500 ••	490 ••	490 ••	485 ••	480 ••	480 ••	•	•
1077	1176	90	400.000	500	325	31 fr. 90	juillet 1856	Chemins autrichiens	690 75	675 ••	697 50	702 50	692 50	695 ••	695 ••	693 75	687 50	670 ••	680 ••	675 ••
••	1012	90	300.000	500	150	4 1/2 00	•	François-Joseph	492 50	•	490 ••	•	491 25	•	491 25	•	491 25	•	490 ••	•
412	1071	90	312.500	500	150		•	Lombardo-Vénitiens	615 ••	•	613 75	•	610 ••	•	610 ••	•	613 50	•	613 25	•
270	616	99	240.000	500	150	•	janvier 1857	Saragosse	•	•	495 ••	•	490 ••	•	480 ••	•	480 ••	•	441 25	•
•		9	170.000	500	150	6 0/0	•	Romains	505 ••	•	510 ••	•	502 50	•	502 50	•	5 3 75	•	•	•
•	85	99	.000	500	250	2 1/2	décemb. 1856	Victor-Emmanuel	540 ••	•	525 ••	•	530 ••	530 ••	535 ••	•	532 75	•	530 ••	•
84	240	99	72.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Central suisse	•	•	•	•	470 ••	•	•	•	465 ••	•	•	•
46	221	99	80.000	500	250	•	juin 1856	Ouest suisse	450 ••	•	457 50	•	•	•	480 ••	•	480 ••	•	480 ••	•
111	102	•	37.285	500	tout	4 0/0	1 janvier	Nord-Est suisse	•	•	485 ••	•	470 ••	•	485 ••	•	•	•	•	•
11	11	99	7.932	250	200	5 0/0	Sort. l'avril	Tarragone à Reus	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'Obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somm. payée à ce jour	Prix de rembours.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	18	20	21	22	23	24
1851-52-4	375.000	75 ans	335	tout.	500	avril.	15 ••	janvier juillet.	Nord	277 50	278 75	278 75	277 50	277 50	278 ••
1851.	2.383	16 —	335	tout.	500	D°	20 ••	août	Nord-Boulogne						
•	17.418	86 —	•	tout.	562 50	•	18.57 1/2	janvier juillet	Nord-Charleroy	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1852.	80.000	50 —	1.050	tout.	1.250	avril.	50 ••	avril octobre.	Paris à Lyon	• ••	• ••	975 ••	975 ••	975 ••	975 ••
1855.	100.000	90 —	290	tout.	500	avril	15 ••	D°	D° (nouvelles)	275 ••	275 ••	275 ••	275 ••	272 50	275 ••
1852.	130.000	99 —	500	tout.	625	D°	25 ••	D°	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	472 50	475 ••	• ••	475 ••	• 55	475 ••
1852.	182.333	99 —	350	tout.	500	D°	15 ••	janvier juillet.	D° Nouvelles 3 0/0	273 75	273 75	• ••	272 50	272 50	270 ••
1852.	265.000	98 —	500	tout.	650	avril.	25 ••	juin décembre.	Est	445 ••	445 ••	451 25	450 ••	447 50	447 50
1854.	120.000	94 —	270	200	500	mars.	15 ••	janvier juillet.	D° (nouvelles)	282 50	283 75	283 75	282 50	282 50	[illegible]
•	2.775	47 —	•	tout.	1.250	•	50 ••	avril octobre.	Strasbourg-Bâle	465 ••	465 ••	465 ••	465 ••	463 ••	[illegible]
•	24.000	50 —	•	tout.	625	•	25 ••	janvier juillet	D°	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1855.	600.000	94 —	290	tout	500	1853	15 ••	D°	Ouest (nouvelles)	285 ••	285 ••	285 ••	285 ••	285 ••	285 ••
1842.	8.888	47 —	1.125	tout.	1.250	décembre.	50 ••	D°	Paris à Orléans 1842	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1849.	13.333	90 —	•	tout.	1.250	D°	50 ••	D°	D° (Nouvelles 1848)	• ••	• ••	985 ••	• ••	987 50	• ••
1852.	430.000	97 —	•	tout.	500	•	15 ••	D°	D° 1852 3 0/0	270 ••	270 ••	270 ••	270 ••	270 ••	270 ••
1853.	131.007	99 —	300	tout.	500	décembre.	15 ••	D°	Grand-Central	• ••	• ••	267 50	267 50	267 50	• ••
1855.	134.200	99 —	300	tout.	500	décembre.	15 ••	D	D° (nouvelles)	262 50	262 50	267 50	264 75	264 75	267 50
1853.	102.614	99 —	500	tout.	625	D°	25 ••	D°	Rhône-et-Loire	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1853.	63.643	99 —	300	tout.	500	D°	15 ••	D°	D° 3 0/0	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1855.	87.710	99 —	285	tout.	500	D°	15 ••	D°	Lyon à Genève	• ••	263 ••	267 50	265 ••	265 ••	267 50
1855	300.000	90 —	275	ƒ	500	septembre.	15 ••	septembre mars	Autrichiens	273 75	272 50	273 75	272 50	272 50	272 50
1856.	100.540	99 —	285	tout	500		15 ••	janv. juillet.	Midi	272 50	• ••	• ••	272 50	272 50	272 50
1856.	196.000	97 —	285	•	500		15 ••	janv. juillet.	Lyon-Bourbonnais	263 75	265 ••	265 ••	• ••	265 ••	265 ••
1856.	4.200	82 —	250	•	500	25 janvier.	15 ••	1er avril 1er octobre	Tarragone à Reus	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1858	667	82 ••	250	•	500	•	15 ••	1er février 1er juillet	D°	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 17 au 23 juillet 1857. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	17	18	20	21	22	23
Nord	815 •• à 821 25	830 •• à 837 50	850 •• à 860 ••	845 •• à 863 75	840 •• à 853 75	835 50 à 850 ••
Est	680 •• à 687 50	687 50 à 694 75	640 •• à 700 ••	690 •• à 700 ••	690 •• à 700 ••	686 70 à 700 ••
Est nouvelles	655 •• à 665 ••	675 •• à 685 ••	680 •• à 690 ••	680 •• à 690 ••	690 •• à 700 •	675 •• à 685 ••
Orléans	1375 •• à 1425 ••	1375 •• à 1425 ••	1400 •• à 1450 ••	1410 •• à 1450 ••	1400 •• à 1450 ••	1400 •• à 1420 ••
Lyon	1310 •• à 1320 ••	1335 •• à 1317 50	1370 •• à 1385 ••	1345 •• à 1333 75	1340 •• à 1365 ••	1360 •• à 1365 ••

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination.	Samedi 18 Comptant.	Samedi 18 Terme.	Lundi 20 Comptant.	Lundi 20 Terme.	Mardi 21 Comptant.	Mardi 21 Terme.	Mercredi 22 Comptant.	Mercredi 22 Terme.	Jeudi 23 Comptant.	Jeudi 23 Terme.	Vendredi 24 Comptant.	Vendredi 24 Terme.
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0	67 30	67 25	67 60	67 70	67 45	67 40	67 00	66 95	67 00	67 05	66 90	66 90
Rentes 4 1/2 0/0	92 ••	•• ••	92 ••	•• ••	92 ••	•• ••	92 ••	•• ••	92 50	•• ••	92 80	•• ••
Banque de France, jouiss., juillet 1856	2400 ••	• •	2900 ••	• •	2900 ••	• •	2900 ••	• •	2900 ••	• •	2900 ••	• •
Banque de France, nouvelle émission	2900 ••	• •	2800 ••	• •	2800 ••	• •	2800 ••	• •	2810 ••	• •	2800 ••	• •
Comptoir national d'escompte, jouiss. février 1857	705 ••	• •	710 ••	• •	705 ••	• •	710 ••	• •	700 ••	• •	700 ••	• •
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss. juillet 1857	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• •	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1857	425 ••	• •	425 ••	• •	425 ••	• •	425 ••	• •	425 ••	• •	425 ••	• •
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	395 ••	• •	• ••	• •	• ••	• •	395 ••	• •	• ••	• •	395 ••	• •
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	85 ••	• •	85 ••	• •	85 ••	• •	•• ••	• •	85 ••	• •	87 50	• •
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° d°	80 ••	• •	•• ••	• •	80 ••	• •	•• ••	• •	80 ••	• •	81 25	• •
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouis. mai	930 75	• •	• •	• •	• ••	• •	930 ••	• •	• •	• •	930 ••	• •
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1857	947 50	947 50	1000 ••	1000 ••	990 ••	987 50	945 ••	947 50	932 50	932 50	945 ••	940 ••
Ville de Paris, obligations 1849, jouissance avril 1857	• ••	• •	1050 ••	• •	• ••	• •	• ••	• •	1150 ••	• •	1030 ••	• •
d° d° 1852, jouiss. juillet 1857	1020 ••	• •	1020 ••	• •	1020 ••	• •	• ••	• •	1025 ••	• •	• ••	• •
d° d° 1855, tout payé jouiss. mars 1857	390 ••	• •	393 ••	• •	390 ••	• •	390 ••	• •	392 50	• •	390 25	• •
Département de la Seine, obligations 1857, jouiss. juillet 1857	• ••	• •	190 ••	• •	190 ••	• •	190 ••	• •	190 ••	• •	190 ••	• •
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	92 1/8	• •	92 1/4	• •	92 1/8	• •	91 7/8	• •	91 5/8	• •	91 3/4	• •
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1857	•• •/•	• •	98 1/2	• •	98 3/8	• •	98 1/2	• •	98 5/8	• •	•• •/•	• •
Piémontais. 5 0/0 jouiss. juin 1857	91 50	• •	91 25	• •	88 75	• •	91 25	• •	88 75	• •	88 75	• •
— 3 0/0 jouiss., juillet 1857	•• ••	• •	•• ••	•	54 ••	• •	•• ••	• •	54 ••	• •	•• ••	• •
Autrichien. 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1857	•• •/•	• •	•• •/•	•	88 •/•	• •	88 •/•	• •	88 •/•	• •	88 •/•	• •
Emprunt Romain, jouiss., juin 1857	88 1/2	• •	88 •/•	• •	88 •/•	• •	88 •/•	• •	88 •/•	• •	88 •/•	• •
Espagne différ. couvert jouiss., juillet 1857	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	25 •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1857	40 •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	39 3/4	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •
d° intérieure d°	38 7/8	• •	38 3/4	• •	•• •/•	• •	37 1/8	• •	37 1/4	• •	37 1/4	• •

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, RUE BERGÈRE, 20

LE DIRECTEUR, G. DEVINA.

Digitized by Google

N° 888 — 16e ANNÉE. — N° 31 — SAMEDI, 1er AOUT 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

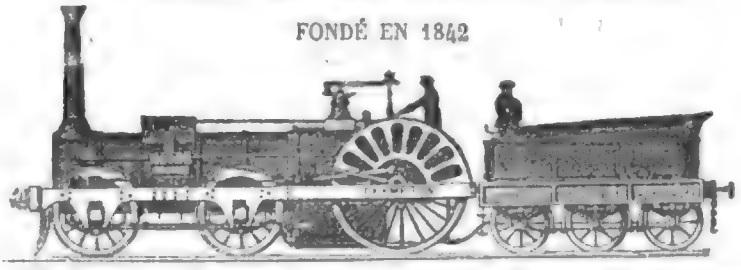
DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :
Paris..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :
Corps du Journal (la ligne) 2fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
99, Rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, 1, Norfolk street, Strand, and 1, Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Le Conseil de gérance de la Caisse générale des chemins de fer prévient les actionnaires qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le jeudi 10 septembre prochain, à huit heures du soir, rue de Richelieu, 99, conformément à l'article 37 des statuts.

Cette assemblée a pour but de recevoir communication de la démission de M. J. Mirès, l'un des membres du Conseil de gérance, et de prendre, s'il y a lieu, toutes mesures conformes à l'art. 44 des statuts.

Aux termes de l'art. 35 des statuts, l'assemblée extraordinaire doit être composée des deux cents plus forts actionnaires qui se seront fait inscrire sur le registre de la Société, en déposant leurs actions dans la Caisse sociale, dans les deux mois qui précèdent la confection de la liste, laquelle doit être arrêtée, par le conseil de gérance, un mois avant le jour fixé pour la convocation.

En conséquence, ceux de MM. les actionnaires qui désirent faire partie de l'assemblée générale, sont invités à se faire inscrire et à déposer leurs titres avant le lundi 10 août prochain, tous les jours, de dix heures à quatre heures, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99.

MM. les actionnaires, dont les titres sont *déposés en compte* dans la caisse de la Société, qui désirent assister à l'assemblée convoquée pour le 10 septembre, sont invités à se faire inscrire, *avant le* 10 *août*, sur le registre ouvert au siége social.

Passé ce délai, leur inscription ne pourra plus être admise.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Paiement semestriel des intérêts.

MM. les porteurs d'actions sont invités à déposer leurs coupons contre récépissé, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99, afin de prévenir tout retard dans le paiement des intérêts, qui a lieu depuis le 1er juillet, à raison de 12 50 par action.

Les caisses sont ouvertes de 10 à 3 heures.

J. MIRÈS ET Cie.

SOCIÉTÉ DES JOURNAUX RÉUNIS.

LE CONSTITUTIONNEL *et* LE PAYS, *Journal de l'Empire.*

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon d'intérêt de 12 50 du 1er semestre de 1857 est payé, depuis le 1er juillet, à la Caisse générale des chemins de fer, chez MM. J. Mirès et Cie, 99, rue de Richelieu, de 10 à 3 heures.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 817. — Les spéculateurs à la baisse, 818. — Les chemins de fer russes, 818. — Docks-Napoléon, 819. — Chemin de fer d'Orléans. Inauguration de la section de Périgueux à Coutras, 819. — Chemins de fer de l'Est, 819. — Comptoir national d'escompte, 820. — Compagnie impériale des voitures de place, 820. — Chronique des chemins de fer, 821. — Avis aux actionnaires, 821. — Bulletin des recettes de la semaine, 821. — Docks Napoléon, 822. — Compagnie de l'Ouest des chemins suisses. Rapport, 825. — Chemin de fer des Ardennes. Statuts (suite), 829. — Caisse centrale de l'industrie. Rapport, 830. — Jurisprudence, 832. — Banque d'Angleterre, 833. — Ouverture du chemin du Centre, 833. — Forges, 836. — Recettes, 834, 835. — Annonces, 836, 837. — Chronique de la Bourse, 838. — Tableau des valeurs industrielles, 839. — Bourse, 840.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Les nouvelles de l'Inde ont cette semaine pesé sur le marché et comprimé dans son essor un mouvement de hausse qu'aurait justifié la situation de la place. Depuis plusieurs liquidations, déjà, les capitalistes ne trouvent pas l'emploi de leurs capitaux pour la liquidation du 15 ; les reports sont au pair, ce qui indique une spéculation à la baisse bien prononcée. Dans cette situation il faut peu d'efforts pour déterminer un mouvement de hausse. On a essayé de le produire le 18 et le 21 juillet, mais nous étions encore trop loin de la liquidation pour qu'il pût se soutenir.

Toutefois, le marché est resté très-ferme pendant cette quinzaine, et la rente elle-même a difficilement rétrogradé de quelques centimes. Il est même probable que les cours se seraient élevés rapidement si la baisse

Digitized by Google

persistante des fonds anglais n'avait pas arrêté le mouvement qui se dessinait.

Quoi qu'il en soit, notre marché est très-ferme ; les valeurs ont atteint un prix qui assure un revenu de 6 à 7 0/0. La situation financière s'améliore d'une manière sensible. Enfin, sous le rapport politique, il n'y a aucune préoccupation possible, et par conséquent les chances de baisse ont disparu.

Quant à l'affaire de l'Inde, nous ne comprenons pas qu'elle puisse exercer une fâcheuse influence sur nos fonds.

Nous sommes, il est vrai, les alliés de l'Angleterre, et nous pouvons être touchés moralement des malheurs qui atteignent nos alliés ; mais en définitive nous ne voyons là aucun motif de préoccupation pour nous ; notre commerce n'est que médiocrement engagé dans l'Inde ; nous ne pouvons ressentir aucun effet fâcheux de l'insurrection des Indiens ou des Cipayes ; en un mot il est inadmissible que cette insurrection puisse devenir une cause de baisse pour les fonds français. Nous comprenons que les fonds anglais baissent avec les mauvaises nouvelles de l'Inde ; mais nous ne comprenons pas que, comme conséquence politique, commerciale et industrielle, les fonds français ne montent pas.

Dans la bourse de jeudi, les fonds anglais ont subi une nouvelle baisse de 5/8me ; on attribue ce mouvement subit à la faillite d'une grande maison de banque dont le passif est, dit-on, très-considérable.

La rente 3 0/0, qui avait fermé samedi à 66 90, ferme à 66 80. — Le 4 1/2 0/0 a varié de 93 à 92 80.

Les chemins se sont mieux soutenus.

Le Nord anc. est monté de	847 50	à	855	»
L'Orléans, de	1,440	» à	1450	»
L'Est ancien, de	695	» à	695	»
L'Est nouveau, de	677	50 à	680	»
De Paris à Marseille, de	918	75 à	935	»
De nouveau, de	892	50 à	910	»
Le Genève, de	675	» à	685	»
Le Crédit mobilier, de	940	» à	957	50

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Lyon-Genève,	9.0 0/0.
Nord,	1.1 0/0.

Diminution kilométrique.

Méditerranée,	26.5 0/0.
Lyon,	19.6 0/0.
Orléans,	16.7 0/0.
Est,	15.1 0/0.

C. Devina.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	24 Juillet.	31 Juillet.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0	66 90	66 80	» »	» 10
CONSOLIDÉS	91 3/4	90 5/8	» »	1 1/8
CRÉDIT FONCIER	» »	» »	» »	» »
CRÉDIT MOBILIER	940 »	957 50	17 50	» »
COMPT. D'ESCOMPTE	700 »	700 »	» »	» »
ORLÉANS	1440 »	1450 »	10 »	» »
NORD	845 »	855 »	10 »	» »
ACTIONS NOUVELLES	695 »	707 50	12 50	» »
EST ANCIEN	690 »	695 »	5 »	» »
EST NOUVEAU	675 »	680 »	5 »	» »
LYON	1390 »	1380 »	» »	10 »
PARIS-MEDIT. (30 c.)	915 »	935 »	20 »	» »
PARIS-MEDIT. (60 c.)	893 »	953 »	60 »	» »
MÉDITERRANÉE	» »	» »	» »	» »
MIDI	681 25	680 »	» »	1 25
OUEST	732 50	735 »	2 50	» »
GRAND-CENTRAL	605 »	605 »	» »	» »
GENÈVE	680 »	685 »	5 »	» »
CH. AUTRICHIENS	673 75	677 50	3 75	» »
SAINT-RAMBERT	570 »	562 50	» »	7 50
VICTOR-EMMANUEL	520 »	515 »	» »	5 »

Les spéculateurs à la baisse, qui exercent sur les fonds publics leur funeste influence, font circuler à la Bourse que cette spéculation est dirigée tantôt par une société financière, quelquefois par une puissante maison de banque ; mais depuis quelques mois les spéculateurs ne varient pas dans leurs imputations : c'est, disent-ils, la Caisse générale des chemins de fer qui pèse sur les cours et fait la baisse.

Nous sommes autorisés à affirmer, et la Caisse générale des chemins de fer offre de justifier, que nulle opération à la baisse n'a été engagée par cette Société ni par ses directeurs.

Il suffit pour se rendre compte de la cause de la baisse, d'étudier les faits qui se produisent à la Bourse.

Le 16 mars dernier, la rente était à 71 fr. 20 c., aujourd'hui elle n'est plus qu'à 66 fr. 65 c. ; la baisse a donc été de 4 fr. 55 c. Ordinairement, une baisse aussi considérable a pour effet d'affaiblir le prix des reports ; cet effet ne s'est pas produit, et le prix des reports se maintient encore à 40 c. Il est évident que les spéculateurs à la baisse trouvent trop d'avantages dans cette situation pour changer leur position, et les capitalistes ont, au prix actuel des reports sur rente, un bénéfice suffisant qui les dispense d'utiliser leurs fonds par des achats qui dégageraient le marché.

Du reste les spéculateurs qui accusent les influences financière d'être à la baisse, ignorent évidemment qu'en aucun temps les grandes agglomérations de capitaux ne sont intéressées à la baisse ; la hausse au contraire est leur seul élément de prospérité.

C. Devina.

LES CHEMINS RUSSES.

Ainsi que nous l'avions annoncé dans notre dernier numéro, les chemins russes ont été négociés à terme, pour la première fois, dans la bourse de samedi 25. Cette mesure indique les dispositions du gouvernement, qui désire faciliter les grandes entreprises d'utilité publique en Europe, lorsque ces entreprises peuvent contribuer au progrès de la civilisation.

Or, de toutes les entreprises, celles qui ont pour but la création des chemins de fer sont, à juste titre, placées au premier rang, et contribuent plus que toute autre au bien-être des peuples, à la prospérité des nations et au développement de la civilisation.

La France, qui aura si puissamment contribué à doter l'Europe du bienfait des grandes voies de communication internationales, recueillera le bénéfice de ces vastes entreprises, comme l'Angleterre a profité des avantages que la création des chemins de fer en France a produits à ses fondateurs.

L'admission à la cote à terme des chemins russes entraînera sous peu de jours celle des chemins étrangers qui jouissent d'une garantie d'intérêt ; une question réglementaire retarde encore cette admission, mais tout fait supposer qu'elle sera très-prochainement résolue.

L'entreprise des chemins russes représente un capital de 1,100 millions de francs, divisé comme suit : 500 millions en obligations, 600 millions en actions de 500 fr. La première émission est de 300 millions, représentés par 600,000 actions.

L'étendue kilométrique des chemins concédés de la Compagnie des chemins russes est de plus de 4,000 kilomètres.

Le gouvernement russe a accordé une garantie de 5 0/0, amortissement compris.

La Compagnie des chemins russes a obtenu de l'empereur de Russie que ses actions et obligations fussent admises dans les caisses de l'Etat à titre de cautionnement, au même titre que les fonds russes.

Enfin, par une décision récente, l'escompte, qui est encore à 4 0/0 en Russie, sera prochainement ramené au taux de 3 0/0.

Il résulte de l'ensemble de ces concessions et de ces mesures, que l'empereur de Russie, dans un sentiment de sage prévoyance, entoure d'une protection toute spéciale et paternelle la Compagnie des chemins russes.

C. Devina.

Digitized by Google

DOCKS NAPOLÉON.

L'assemblée générale, fixée par les administrateurs au 25 juillet, date confirmée par un jugement du tribunal de la Seine, a eu lieu sous la présidence de M. Labot, assisté de MM. Torchet et Picard, administrateurs provisoires. Dans cette réunion, plus de 40,000 actions étaient représentées par 383 actionnaires.

M. G. Lefebvre et M. Theyssier ont été appelés comme scrutateurs, et M. G. Pouvert comme secrétaire. Le rapport lu par M. Labot est reproduit plus loin dans le journal: ce rapport donne le texte d'une lettre de M. Rouher, ministre des travaux publics, au sujet du projet de réunion en une seule concession du chemin de Ceinture, des Docks Napoléon et des Docks et gare de Saint-Ouen. Par cette lettre, le ministre invite les administrateurs à demander aux actionnaires les pouvoirs nécessaires à l'effet de poursuivre la négociation de cette affaire. Nous avons parlé de ce projet dans notre dernier numéro. Il ne s'agit en ce moment que des conférences à ouvrir avec le chemin de Ceinture, la conclusion étant subordonnée aux éventualités des négociations.

L'actif mobilier et immobilier des Docks présente les chiffres suivants :

Actif immobilier.....	11,057,126 17
Actif mobilier.....	5,467,077 23
Total....	16,524,203 40

Dans ce bilan, les terrains sont inscrits pour la valeur déboursée, le matériel et l'outillage de même. Les inscriptions de rentes sont calculées au pair. Quant aux actions de Pont-Rémy, nulle observation, non plus que sur les comptes courants des marchands et les espèces en caisse à la Banque ou au Trésor.

Les recouvrements à faire, et non compris dans le résumé ci-dessus, sont évalués à 4,000,000 au moins : ce sont les actions de Javel, enfin les sommes à verser par MM. Fox et Henderson, et par MM. Cusin-Legendre et Ce.

L'actif, tel qu'il est défini plus haut, soit 16 millions 1/2, ne présente pas une évaluation « chimérique et imaginaire », car il a été « calculé au plus bas. »

Le rapport de M. Labot se termine par les résolutions que l'on trouvera à la suite du rapport.

Ces résolutions ont été adoptées, mais non sans discussion. Des projets nouveaux ont été présentés, et les résolutions ont dû être soumises plusieurs fois à l'assemblée avant d'arriver à une adoption régulière. Certaines hostilités se sont manifestées, mais les actionnaires, à plusieurs reprises, se sont déclarés en faveur de la gestion des administrateurs provisoires et ont manifesté leur sympathie pour leur actes. C'est ainsi, qu'au milieu d'une animation diverse dans ses intentions, cette séance, commencée à 3 heures, a été levée à 6 heures et demie, après environ trois heures de discussions très difficiles à coordonner, mais qui ont abouti à un triomphe complet des administrateurs.

C. Devina.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

Inauguration de la section de Périgueux à Coutras.

La section de Périgueux à Coutras a été inaugurée officiellement le 26 juillet.

La section inaugurée, qui s'étend sur une longueur de 76 kilomètres dans la vallée de l'Isle, est la première du chemin de Bordeaux à Lyon. Tous les travaux en ont été étudiés par M. Gerardin, ingénieur en chef, et exécutés sous sa direction. Les travaux d'art sont : un premier pont sur l'Isle, composé de six arches, un viaduc sur la route de Bordeaux, près Mussidan, un deuxième pont sur l'Isle, composé de cinq arches, à Saint-Pront de-Pradoux, un viaduc en tôle et un second en maçonnerie, après Grubanac, un pont d'une arche sur la rivière de Beauroune, et pont du Salemba.

Le train d'inauguration, parti à neuf heures du matin de Coutras, est arrivé à Périgueux après une heure et demie environ de trajet. La gare provisoire est fort belle ; huit voies de fer y sont déjà posées.

M. Magne, ministre des finances, qui est né à Périgueux, et y habite, avait été chargé par l'Empereur de représenter S. M.; S. Exc. a présidé les cérémonies de l'inauguration, entouré de MM. de Franqueville, inspecteur général des ponts et chaussées, directeur général des chemins de fer et des ponts et chaussées au ministère des travaux publics; M. de la Seiglière, premier président de la cour impériale de Bordeaux; M. de Mentque, préfet de la Gironde; M. Tourneux, chef de la division d'exploitation des chemins de fer; M. Maréchal, secrétaire du comité consultatif des chemins de fer; M. de Chancel, chef du mouvement du chemin de fer d'Orléans; le général de division Alexandre, en tournée de révision à Périgueux; M. Delille, président du tribunal d'Angoulême; M. Charles Maigne, receveur général à Blois; M. Devaux, receveur particulier à Paris; M. Martin, ingénieur à Limoges; MM. Lemercier et Malibran, ingénieurs des ponts et chaussées, attachés au service de la Compagnie; le sous-préfet de Libourne.

MM. de Bousquet, administrateur, et Didion, inspecteur général des ponts et chaussées, directeur général de la Compagnie d'Orléans, représentaient cette Compagnie.

Parmi les notabilités du département étaient M. Ladreit de Lacharrière, préfet de la Dordogne; MM. Paul Dupont, Dusolier et Taillefer; le général Dumont, commandant la subdivision de la Dordogne; M. A. Bardy-Delille, maire de Périgueux; M. Gérardin, ingénieur en chef de la Compagnie; le baron du Cluzeau de Clérant; M. Morio de Lisle, sous-préfet de Bergerac; M. Provost, sous-préfet de Sarlat; M. Rivaud, sous-préfet de Nontron; le baron Favier, sous-préfet de Ribérac; M. Andral, ingénieur en chef des ponts et chaussées; M. Harlé, ingénieur en chef des mines; M. Gonnaud, ingénieur en chef du contrôle; M. Saleta, ingénieur ordinaire; M. de Montbrun, receveur général; les chefs de service des administrations financières, etc., etc.

MM. Lorenzo Theulier, Daussel, du Cluzeau de Clérant, Léonardon, Boissat de Lagrave, Limoges, représentaient le conseil général de la Dordogne.

Après un discours de S. Em. le cardinal archevêque Donnet, et une brillante improvisation de Mgr l'évêque de Périgueux, la bénédiction a été donnée aux locomotives. La cérémonie s'est terminée par un banquet dans lequel les paroles prononcées par M. Magne ont été chaleureusement accueillies.

C. Devina.

CHEMINS DE FER DE L'EST.

On sait que depuis un temps immémorial les communications entre la rive française du Rhin et la rive allemande n'avaient lieu que par des ponts de bateaux, dont le principal est le célèbre pont de Kehl, entre Strasbourg et le grand-duché de Bade.

Les considérations politiques et stratégiques qui s'étaient opposées jusqu'à présent à l'établissement d'un pont fixe, sont enfin devenues sans objet dans l'État présent de l'Europe, et grâce à la confiance sans bornes qu'inspire aux gouvernements étrangers la sagesse de l'Empereur Napoléon III.

Une convention a été passés le 2 juillet 1857 entre la France et le grand-duché de Bade, pour l'établissement de nouveaux passages sur le Rhin, tels que ponts fixes, ponts volants, bacs, etc.

Une commission mixte spéciale formée de délégués des deux Etats se réunira à Carlsruhe ou à Strasbourg, pour déterminer les points où l'intérêt des deux Etats réclame le plus impérieusement l'établissement de ces passages.

Mais la construction d'un pont fixe entre Strasbourg et Kehl étant reconnue dès à présent indispensable pour l'extension des relations commerciales entre la France et l'Allemagne, il y sera procédé immédiatement.

Le décret impérial qui promulgue cette convention est daté du 24 juillet.

Ce décret ne s'explique pas sur les voies et moyens de cette construction, ni sur la nature du pont fixe qui sera établi; mais comme l'article 2 de la convention constate l'urgente nécessité de donner aux transports internationaux des chemins de fer tout le développement qu'ils comportent, nous devons tout naturellement supposer que le pont fixe entre Strasbourg et Kehl servira en même temps

Digitized by Google

de viaduc de raccordement entre les lignes françaises de l'Est et les chemins badois de la rive droite du Rhin.

C. Devina.

NOMINATION.

Par décret impérial du 24 juillet 1857, rendu sur la proposition de l'amiral ministre de la marine et des colonies et du ministre des finances, M. Bellamy, directeur de la Banque de la Guyane française, a été nommé directeur de la Banque de la Martinique, en remplacement de M. Hubert de la Massue, décédé.

COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE.

L'assemblée générale des actionnaires a eu lieu le 28 juillet dernier pour recevoir communication des opérations de la Société pendant l'exercice 1856-1857.

Le compte-rendu de ces opérations débute en faisant connaître à l'assemblée les expirations de mandats dans le Conseil et dans le censorat. Les actionnaires ont approuvé à l'unanimité la continuation du mandat des membres du Conseil, MM. Gillet, Laveissière et Niel. M. Ledagre, censeur, qui était dans le même cas, a été aussi réélu. M. Melon, dont le Conseil a eu à déplorer la perte, a laissé dans le Conseil une place confiée provisoirement à M. Denière, deux fois choisi pour censeur; cette nomination a été confirmée par l'assemblée.

Pendant le dernier exercice, voici quelles ont été les opérations :

Escomptes, 722,265 effets, soit.....	614,897,132 72
Encaissements, 220,481 effets, soit.....	67,073,123 05
Avances sur fonds publics	50,066,996 29

Le total des opérations de 1856 s'est élevé à 732,037,259 05. Il est inférieur au total de 1855, d'une somme de 3,295,976 26. Cette différence insignifiante ne porte que sur le chapitre des Sous-Comptoirs, qui figuraient en 1856 pour..... 187,180,147 16

et qui, cette année, figurent pour..... 149,360,436 45

La diminution est de... 24,801,444 66

Si les opérations du Comptoir national présentent dans les escomptes une diminution sur 1856 de 34,925,649fr. 43 c., les encaissements se sont accrus de 11,949,588 fr. 23 c.; les avances sur les fonds publics présentent une augmentation de 19,680,082 fr. 94 c.

Sur une somme de 57,865 fr. 19 c. d'effets entrés au contentieux, 51,486 fr. 78 c. ont été recouvrés dans cet exercice pour cette année et les précédentes. Il reste à recouvrer 6,378 fr. 41 c. Les pertes provenant du Sous-Comptoir des denrées coloniales n'ont pu être portées au contentieux cette année, parce que le dommage n'est pas encore apprécié, mais le Conseil a proposé de faire face à une partie des pertes, en fondant une réserve spéciale sur les bénéfices nets de cet exercice.

Les frais généraux se sont élevés cette année à 0.09 0/0 du chiffre total des opérations, soit à... 660,385 88

Les bénéfices de l'année entière sont :

1er semestre.....		1,120,420 32
2e semestre.....		1,161,313 94
Soit pour l'année		2,281,734 26
répartis comme suit :		
Réserve :		
1er semestre.	173,605 08	
2e semestre.	133,828 48	307,433 56
Réserve spéciale.....		2,000,000 00
1re distribution de 4 0/0 aux actionnaires.....	800,000 00	
Dividende supplémentaire	920,000 00	1,720,000 00
Gratifications, Caisse de prévoyance, soldes.....		54,300 70

Ainsi le dividende s'élève à 43 fr. pour l'année entière : 4 3/5 0/0 ont été distribués pour intérêts et dividende du premier semestre, soit. . . . . 23 fr.

Et 4 0/0 intérêts et dividende du 2e semestre. 20

Soit pour l'exercice. . . . . 43 fr.

soit 8 3/5 0/0 par action.

Cette dernière répartition de 20 fr. par action sera effectuée à partir de ce jour 1er août.

La réserve statutaire s'élève aujourd'hui à 3,464,802 fr. 22 c.

Nous ne pouvons, faute de place, publier cette semaine le compte-rendu, que le Conseil termine par ces mots :

« Avant de terminer, nous aurions voulu pouvoir vous apprendre l'émission prochaine des vingt millions qui doivent compléter notre capital. Mais, à notre grand regret, nous n'avons encore aucune nouvelle positive à vous donner à cet égard. M. le ministre des finances, à qui les circonstances n'ont pas semblé favorables, n'a pas cru jusqu'ici devoir se rendre à nos instances. Toutefois, il n'a pas cessé de nous assurer de son bon vouloir; il nous en renouvelait encore le témoignage il y a très-peu de jours; car il nous a permis de croire que, à la première occasion propice, l'autorisation que nous attendons depuis si longtemps nous sera accordée. »

La séance s'est terminée par le rapport des censeurs, qui ne fait que confirmer la « situation satisfaisante et même prospère » de la Société, résultat « d'une administration » zélée et d'une direction laborieuse et intelligente. »

C. Devina.

COMPAGNIE IMPÉRIALE DES VOITURES DE PARIS.

Voici quels sont les résultats de l'assemblée des actionnaires, qui a eu lieu avant-hier 30 juillet :

Première résolution.

L'assemblée générale accepte, à partir du 1er août prochain, la démission de MM. Ed. Caillard, Arnoux, Barbier Sainte-Marie et Giblat, administrateurs gérants de la Compagnie, et, modifiant le § 1er de l'article 13 des statuts, elle nomme pour gérant et directeur de la Compagnie, M. Ducoux, auquel elle donne pouvoir de s'adjoindre deux co-gérants; mais toutefois avec l'assentiment du conseil de surveillance.

Deuxième résolution.

Par modification à l'article 2 des statuts, la raison sociale de la Compagnie, qui était E. Caillard et Cie, sera dorénavant Ducoux et Cie.

Aussitôt que le nombre des gérants aura été porté à trois, les engagements de la Société devront, pour leur validité, être signés par deux au moins d'entre eux, avec la formule suivante: Les administrateurs de la Société Ducoux et Cie.

Troisième résolution.

L'assemblée autorise M. Ducoux, ainsi que les co-gérants qu'il s'adjoindra, à apporter toutes modifications aux traités existants entre l'autorité et la Compagnie, et elle leur transmet les pouvoirs spéciaux qu'elle avait conférés à la précédente gérance, dans l'assemblée générale du 25 mai dernier, relativement aux mesures financières. Ces pouvoirs comprennent celui de contracter tous emprunts temporaires, en donnant, à titre de nantissement, la totalité ou partie des actions disponibles.

Quatrième résolution.

L'assemblée générale accepte la démission de MM. Caillard aîné, Bourlon, Calvet-Rogniat, Lecomte et L'Huillier, membres du comité de surveillance de la Compagnie; et, modifiant l'article 18 des statuts, elle porte à neuf le nombre des membres de ce conseil, et elle nomme dès à présent, pour en remplir les fonctions, MM. Marc Caillard, Carteret, Barbier Sainte-Marie, Girard, Boncompagne, Marrast et Lestiboudois, lesquels pourront, à la majorité, se compléter jusqu'à neuf.

Cinquième résolution.

L'assemblée générale donne au conseil de surveillance le pouvoir d'examiner et d'approuver au nom de la Société, s'il y a lieu, les comptes des anciens gérants s'appliquant à la période déjà écoulée de l'exercice de 1857.

Sixième et dernière résolution.

L'assemblé, modifiant l'art. 4 des statuts, donne tous pouvoirs à M. Ducoux et aux co-gérants qu'il s'adjoindra, pour agir conjointement avec les mandataires désignés en l'art. 41 des statuts, ou avec ceux de ces mandataires qui demeureront en fonctions, à l'effet de soumettre au gouvernement les statuts de la Société anonyme, qui ont été dressés par Me Dufour et son collègue, notaires à Paris, suivant actes en date des 13, 17, 24 avril 1855; de proposer et d'accepter toutes les modifications qui seront jugées nécessaires, et ce, sans aucune exception; d'indiquer, comme administrateurs de la Société anonyme, les membres de la gérance et du conseil de surveillance ci-dessus nommés et ceux qu'ils s'adjoindront; de constater les changements et modifications, soit par actes additionnels, soit par voies de rédactions générales nouvelles, de passer et signer tous actes, et généralement faire tout ce qui sera nécessaire; le tout à la majorité d'entre eux.

Digitized by Google

Le décès ou la démission d'un ou de plusieurs d'entre eux n'apportera aucune altération au pouvoir des autres.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Le conseil municipal de la Tour du Pin (Isère), dans sa séance du 12 juillet, a émis le vœu suivant :

1° Que le tracé par la vallée d'Hyère, dont l'adoption serait désastreuse pour les 7/8es de l'arrondissement de la Tour du Pin, soit absolument rejeté;

2° Que le tracé de l'Ainan ou celui de la Bourbre soit adopté, en signalant l'indispensable nécessité de combiner la ligne directe sur Grenoble avec l'embranchement futur sur Chambéry ;

3° Que le gouvernement veuille bien concéder le plus promptement possible le prolongement direct sur Chambéry par la frontière du Pont-de-Beauvoisin.

— Le 18 juillet, la chambre de commerce de Lyon a pris une délibération par laquelle elle demande que le réseau des chemins de fer du Dauphiné se rapproche le plus possible de la frontière sarde et correspondante avec une voie sur Chambéry, dont le gouvernement déterminera le tracé. Cette délibération a dû être soumise au Conseil municipal dans la séance de vendredi.

— L'ouverture de la section du chemin de fer de Bordeaux à Arcachon a eu lieu le 26 juillet.

— L'inauguration et la réception du chemin de fer de Tergnier à Reims paraissent définitivement fixées au 14 août, et dès le lendemain le public sera admis à circuler dans toutes les directions.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Caisse générale des chemins de fer. — 10 septembre, assemblée générale extraordinaire à 8 heures du soir.

Charleroi à la frontière. — 28 août, à midi, assemblée à Charleroi.

Franco-Américain. — 31 août, assemblée à 3 heures à Lyon.

Phœnix (Mines et usines). — 8 août, assemblée générale à Cologne.

APPELS DE FONDS.

Ardennes et Oise. — 15 juillet au 9 août, 50 fr. par action ancienne. Le coupon de 7 fr. 90 c. sera déduit.

Caronte et Méditerranée. — 1er août au 20 octobre, 10 fr. par action, dernier versement. Le coupon de 1 75 sera déduit.

PAIEMENTS D'INTERÊTS ET DIVIDENDES.

Caisse générale des chemins de fer. — 1er juillet, 12 fr. 50 c. par action. Intérêts.

Banque de France. — 1er juillet, 160 fr. par action, premier semestre 1857.

Orléans. — 1er juillet, 25 fr. obligation 1842-48, 7 fr. 50 c. obligation 3 0/0 intérêts.

Nord. — 1er juillet, 40 fr. par action, solde du dividende 1856 de 56 fr.

Lyon. — 1er juillet, 43 fr. 40 c. complément du dividende 1856 de 81 fr. par action.

Méditerranée. — 1er juillet, 7 fr. 50 c. intérêts aux obligations 3 0/0 1852-55.

Grand-Central. — 1er juillet, 7 fr. 50 c. par obligation. — 1er juillet, 17 fr. 50 c. par action libérée intérêts des 2 1/3 obligations du rachat.
Paiement à la Compagnie d'Orléans.

Bourbonnais. — 1er juillet, intérêts aux obligations.

Ouest. — 1er juillet, intérêts 7 fr. 50 c. aux obligations 3 0/0.

Midi. — 1er juillet, 10 fr. par action ancienne; 10 fr. par action nouvelle en déduction du versement appelé; 7 fr. 50 c. aux obligations.

Genève. — 1er juillet, 10 fr. actions; 7 fr. 50 c. obligations, intérêts.

Saint-Rambert. — 5 juillet, 6 fr. par action, intérêts.

Ardennes et Oise. — 15 juillet, 7 fr. 90 c. par action intérêts, en déduction du versement appelé.

Crédit mobilier. — 1er juillet, 90 fr. solde du dividende 1856 de 115 fr.

Crédit foncier. — 1er juillet, 6 fr. 25 c., premier dividende provisoire.

Autrichiens. — 1er juillet, dividende 1856 en déduction du versement appelé.

Lombards-Vénitiens. — 1er juillet, 5 fr. 16 c., soit, avec 3 fr. 70 c. déjà distribués, 8 fr. 86 c. pour 1856. 7 fr. 50 c. par obligation, intérêts.

Rivoli. — 1er juillet, 90 cent. par action, dividende 1856; 2 fr. 50 c. intérêts.

Pyrénées à Madrid. — 3 fr. 50 c. par action en même temps que l'échange des certificats.

Hainaut et Flandres. — 15 au 20 août, intérêts premier semestre.

Journaux réunis. — 1er juillet, 12 fr. 50 c. par action. Intérêts.

Compagnie générale des Eaux. — 1er juillet, 5 fr. par action intérêts.

Omnibus. — 1er juillet, solde du dividende de 55 fr. de 1856, soit 30 fr. par action.

François-Joseph. — 1er juillet, 3 fr. 75 c. par action, intérêts.

Guillaume-Luxembourg. — 1er juillet, 1 f. 85 par action, intérêts

Chemins de la ligne d'Italie. — 1er juillet, 2 fr. 50 c. par action. Intérêts.

Nord-Est suisse. — 2, 3 et 4 juillet, paiement des intérêts premier semestre.

Central suisse. — 10 juillet, 10 fr. par action. Intérêts, en déduction du versement.

Madrid à Saragosse. — 1er juillet, 5 fr. 15 c. par action, en déduction du versement.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en plus	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en moins
								%	%
ORLÉANS (1)	Du 16 au 22 juillet	1234	998,813 »	809 »	1234	1,200,117 »	972 »	»	16.7
NORD (1)	16 — 22 —	795	940,003 »	1,182 »	795	929,763 »	1,169 »	1.1	»
OUEST (1)	16 — 22 —	950	87..691 »	917 »	876	809,180 »	923 »	»	» »
EST (1)	16 — 22 —	1330	928,814 »	697 »	1060	878,467 »	821 »	» »	15.1
LYON (1)	16 — 22 —	694	819,563 »	1,180 »	617	905,912 »	1,468 »	»	19.6
LYON-BOURBONNAIS (1)	16 — 22 —	271	213,072 »	9 »	250	251,380 »	920 »	» »	5.7
MÉDITERRANÉE (1)	16 — 22 —	551	524,216 »	951 »	533	677,404 »	1,295 »	»	26.5
MIDI	16 — 22 —	713	392,068 »	» »	307	140,493 »	» »	0.0	»
GRAND-CENTRAL	16 — 22 —	135	42,251 »	» »	»	»	»	»	»
LYON A GENÈVE	16 — 22 —	175	59,079 »	» »	75	23,255 »	» »	9 0	»
				» »	»	»	»	»	»

(1) PRÉLÈVEMENT FAIT DE L'IMPÔT SUR LA GRANDE VITESSE.

Digitized by Google

Caisse du commerce et de l'industrie à Turin. — 15 juillet, 6 fr. 25 c. par action libérée, 1 à fr. 37 c. 1/2 par action de la nouvelle émission.

Comptoir de la Méditerranée. — 1er juillet, 10 fr. intérêts action.

Forges de l'Aveyron (Decazeville). — 200 fr. dividende 1856-57.

Banque de Darmstadt. — 1er juillet, 10 fr. 65 par action.

Union financière. — 1er juillet, 6 fr. 25 c. par action, intérêts.

Société générale du Crédit mobilier espagnol. — 1er juillet, 31 réaux 96 par action, 22 réaux 80 par action, soit 6 fr., ont déjà été distribués.

Tarragone à Reus. — 1er juillet, intérêts aux obligations.

Forges de la Loire et de l'Ardèche. — 30 juin, 200 fr.; 200 fr. le 31 décembre; 50 fr. le 30 juin 1858; le dixième aux coupures.

Société mercantile à Madrid. — 1er juillet 2 fr. 50 c. dividende, 7 fr. 50 c. intérêts, soit 10 fr. par action.

Ougrée. — 1er juillet, 20 fr. par action, première répartition.

Commentry, Montluçon, Imphy, — 15 juillet, intérêts aux obligations.

Mines de Santander. — 1er juillet, 25 fr. aux actions libérées; 15 fr. 62 c. aux actions non libérées. Intérêts.

Houillères de Carmaux-Toulouse. — 1er juillet, 1 fr. 25 c. par action dividende, plus 3 f. 75 pour les intérêts.

Montataire. — 15 juillet, 25 fr. par action, premier à-compte 1856-57.

Sambre française. — 10 juillet, 2e à-compte 1857, 25 fr. par action.

Société générale de crédit en Espagne. — 1er juillet, 31 fr. 75 c. par action.

Nouvelle-Montagne. — 1er juillet, 50 fr. première moitié du dividende 1856; 31 décembre, deuxième moitié.

Phœnix. — 1er juillet, 15 fr., deuxième moitié du dividende 1856.

Emprunt de 50 millions (Seine). — 1er juillet, coupon d'intérêts en déduction du versement.

Gaz de Belleville. — 1er août, 45 fr. sur les bulletins de liquidation.

Gaz français du Havre. — 25 juillet, 30 fr. par action, soit avec 12 fr. 50 c. déjà payés, 42 fr. 50 c. pour 1856-57.

DOCKS NAPOLÉON.

Assemblée générale extraordinaire du 25 juillet 1857.

Le samedi 25 juillet 1857, à trois heures, MM. les actionnaires des Docks Napoléon, convoqués par MM. Torchet, Picard et Labot, administrateurs provisoires, se sont réunis en assemblée générale dans la salle Herz.

Le dépouillement des listes signées par les actionnaires à leur entrée dans la salle ayant constaté la présence de plus de 40,000 actions, nombre exigé par les statuts, M. Labot a déclaré la séance ouverte, et il a invité à prendre place au bureau, pour remplir les fonctions de scrutateurs, les deux plus forts actionnaires présents à la séance, MM. G. Lefèvre, ancien agent de change près la Bourse de Paris, et Teyssier, négociant.

Le bureau ainsi composé a choisi pour secrétaire M. G. Ponvert, avocat à la Cour impériale de Paris.

M. Labot, au nom de MM. les administrateurs provisoires, a donné lecture à l'assemblée du rapport suivant :

Messieurs,

Vous êtes réunis, en assemblée générale, pour la sixième fois depuis le 23 janvier de l'année dernière.

La période qui s'est écoulée entre votre réunion du 29 décembre et celle-ci, a été presque entièrement remplie par les débats d'un grand procès qui devait avoir, sur la marche de vos affaires, une influence notable.

Ce procès, commencé le 25 février, après avoir occupé douze ou quinze audiences devant le Tribunal, et autant devant la Cour, a été définitivement clos avant-hier par l'arrêt de la Cour de cassation.

Ce procès, Messieurs, aura eu en définitive de bons résultats pour la Société.

Les faits ont été mis en lumière, et il a été démontré que si l'idée sur laquelle repose votre Société avait été compromise pendant trop longtemps, par le fait des concessionnaires, cette idée cependant ne devait et ne pouvait périr, et qu'il restait entre vos mains assez de ressources pour réparer le passé.

Aussi, et même avant que la Cour impériale eût prononcé, il était visible que cette grande affaire des Docks avait repris, dans l'opinion des hommes les plus éminents de l'administration, de l'industrie et du commerce, l'importance qu'on avait pu, pendant un temps, lui contester, lorsqu'il planait sur elle une incertitude et un inconnu qui, aujourd'hui, n'existent plus.

Vous avez su, par les journaux, qu'un grand établissement financier, en voie de formation, avec un capital considérable, se montrait disposé à reprendre votre affaire réunie à celle de Saint-Ouen, et à lui donner, en France et à l'étranger, l'appui de plusieurs grandes maisons de banque.

En même temps, vos administrateurs provisoires recevaient des ouvertures d'Angleterre et de Hollande, où l'industrie des Docks est si justement appréciée par les grands résultats qu'elle donne, depuis si longtemps, dans ces deux pays.

A Paris, le haut commerce témoignait ses sympathies pour une entreprise appelée à lui rendre de si utiles services.

Enfin parmi vous, Messieurs, des hommes qui sont porteurs d'actions en grand nombre, achetées à l'origine, et qui ont conservé dans l'avenir de la Société une foi robuste, nous proposaient de réorganiser l'affaire par ses propres forces et avec ses seules ressources.

Nous devons vous dire que cette idée de réorganiser votre Société par elle-même a été reconnue applicable; qu'elle pourrait être réalisée sans appel de fonds et avec le concours des hommes les mieux placés à la tête du commerce de Paris.

Mais nous avons aujourd'hui à vous annoncer une combinaison que vous jugerez sans doute bien supérieure à toutes celles qu'on a pu jusqu'ici ou qu'on pourra proposer.

Voici une dépêche que M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, a fait aux administrateurs provisoires l'honneur de leur adresser à la date du 23 courant.

« Paris, le 23 juillet 1857.

» Messieurs,

» L'administration, préoccupée de la nécessité de compléter le chemin de fer de Ceinture, et de créer ainsi entre toutes les gares de Paris une communication facile et assurée, est entrée à cet effet en négociation avec le syndicat de ce chemin de fer. Elle a invité, en même temps, le syndicat à faire connaître s'il serait disposé à discuter les conditions moyennant lesquelles il pourrait réunir à sa concession celle des docks Napoléon, y compris les docks et gare de Saint-Ouen, qui en forment les annexes.

» En réponse à cette communication, le syndicat du chemin de Ceinture m'annonce, par une lettre en date de ce jour, qu'il est disposé à examiner, avec l'administration, les conditions auxquelles pourraient avoir lieu la concession de sections nouvelles, destinées à relier les gares des grandes villes, celle des docks Napoléon et de la gare de Saint-Ouen, ainsi que l'établissement des magasins généraux qui seraient reconnus nécessaires pour l'ensemble de cette exploitation.

» Dans ces circonstances, je vous prie, Messieurs, de vouloir bien examiner si vous ne croyez pas devoir demander à l'assemblée générale des actionnaires des docks, dans sa réunion du 25 de ce mois, les pouvoirs nécessaires à l'effet de poursuivre la négociation de cette affaire.

» Vous voudrez bien remarquer, Messieurs, qu'il ne s'agit, en ce moment, ainsi que je vous le dis, que de l'ouverture de conférences avec le syndicat du chemin de fer de Ceinture. La conclusion de cette affaire est entièrement subordonnée aux éventualités de ces négociations; il est de mon devoir de prémunir les actionnaires des docks contre toute espérance prématurée, comme aussi de leur déclarer que, si un malencontreux esprit de spéculation venait à se produire à l'occasion de ces négociations, il ne pourrait qu'en compromettre très-sérieusement le succès.

» Recevez, Messieurs l'assurance de ma considération la plus distinguée.

» *Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,*

» Signé : Rouher. »

Nous tiendrons compte de la sage observation qui termine la lettre de M. le ministre, et nous ne sortirons pas des strictes limites de la réserve et de la discrétion que notre devoir nous impose.

Nous nous bornerons donc à vous donner un aperçu de votre situation actuelle, non pour vous faire apprécier par avance les avantages que vous pourrez obtenir lors d'un arrangement définitif, mais pour vous indiquer les bases sur lesquelles il nous paraît équitable d'établir la négociation.

D'ailleurs, en vous donnant les explications sommaires qui vont suivre, nous vous rendrons compte de nos actes et des résultats obtenus par nous dans le cours de quelques mois écoulés depuis votre dernière assemblée générale.

L'importance de votre avoir social se compose de deux choses :

La concession du privilége des Docks, retiré aux concessionnaires primitifs dans les circonstances et pour les causes que vous connaissez, mais que le gouvernement, dans sa bienveillante justice, a toujours annoncé l'intention de rendre à votre Société;

Et les valeurs mobilières et immobilières qui forment votre actif proprement dit.

L'idée fondamentale sur laquelle repose l'institution des Docks a eu le sort de tant d'autres. Objet, dans les premiers temps, d'une prédilection universelle, elle avait plus tard prêté à certaines critiques, que le fâcheux éclat des débuts de votre Société semblait malheureusement justifier.

Mais cette idée doit sortir plus forte et plus vivace des dures épreuves qu'elle a subies, et qu'elle a pu supporter sans périr.

Nous rappelons, non pour vous qui le savez, mais pour ceux qui peuvent ne pas s'en rendre un compte très-net et très-exact, ce qui constituait et constituera la concession des Docks.

Toutes les marchandises qui arrivent à Paris, de l'étranger ou de l'intérieur, paient des droits de douane ou d'octroi. Ces droits, toujours très-élevés, atteignent souvent et quelquefois dépassent la valeur intrinsèque de la marchandise.

Vous avez le droit de dire au commerce de monde entier : Apportez dans nos magasins les objets de toute espèce que vous destinez à la consommation et au travail de Paris; apportez les matières premières que l'industrie parisienne transforme, et les produits si nombreux et si variés nécessaires aux besoins d'une immense population; — toutes ces marchandises entrent et restent dans nos entrepôts, protégées par une législation spéciale, n'ayant rien à payer au trésor ni à la caisse municipale, à titre de droits de douane ou d'octroi, jusqu'au moment où elles en sortent pour se livrer à la consommation.

Le trésor perçoit pour droits de douane à Paris,	13,689,012 fr.
La caisse municipale pour droits d'octroi,	42,936,000
C'est donc une somme annuelle de	56,625,012 fr

Digitized by Google

ont le commerce pourrait se dispenser de faire avance, en prenant l'habitude de faire passer par vos magasins toutes les marchandises qu'il reçoit dans le cours d'une année.

Ces marchandises paient, pour magasinage et manutention, une rétribution qui forme une première source de produits, et qui, dans l'état actuel des choses, ne chiffre déjà, pour vos entrepôts des Marais, par une somme considérable, 766,911 fr., produit brut en 1856.

A cette rétribution pour magasinage et manutention, peuvent et doivent se joindre, à titre de rémunération pour services rendus par l'établissement, des prélèvements peu sensibles pour le commerce, et qui pourraient constituer des revenus importants.

La vente publique de marchandises, par exemple, si vivement sollicitée par le commerce, si elle se faisait dans les locaux et avec la participation de l'administration des Docks, donnerait encore lieu à des perceptions fructueuses.

Cette question des ventes publiques, si nous sommes bien informés, est bien près de recevoir une solution favorable, et nous croyons pouvoir vous dire que les ventes publiques deviendront un accessoire de la concession.

Mais ce qu'il y a de plus important, c'est le droit de délivrer des *warrants*. Ce droit, vous l'avez aujourd'hui. Il résulte des cahiers de charges qui règlementent les rapports de vos entrepôts avec la ville de Paris. Aucun autre établissement que le vôtre n'est en possession de ce droit, qui avait été agrandi par le décret du 17 décembre 1852, mais dont vous jouissez toujours, à des conditions, il est vrai, et sous des formes qui s'opposent au développement de vos affaires, conditions et formes qui seront, dans toute éventualité, très-heureusement améliorées.

Le *warrant*, c'est la marchandise circulant sous une forme au logue à celle du billet à ordre ou de la lettre de change, passant non pas d'un magasin à un autre, sur une voiture ou un camion, mais d'un portefeuille à un autre, par un endossement, ou même sans endossement, par la simple tradition du titre; c'est la marchandise qui se change en argent, par vente ou emprunt, au premier besoin du fabricant ou du marchand; c'est la création du vrai crédit commercial.

Le *warrant* alimente, à Londres, six grandes Compagnies de docks, dont le capital social varie de 25 à 100 millions; cinq autres moins importantes, et 87 docks particuliers, établis avec autorisation de la douane pour des marchandises spéciales, sans compter 50 autres établissements analogues moins importants.

Quelle que soit la différence entre les quantités de marchandises qui entrent à Londres et celles qui entrent à Paris, il est bien évident qu'une grande prospérité est réservée à une Compagnie qui aurait seule, à Paris, les droits et avantages répartis à Londres entre 148 Compagnies différentes.

Il devra vous être tenu compte de cet élément de prospérité, qui sera considéré comme venant de vous, au moins dans une certaine mesure.

Voici maintenant un aperçu, aussi exact que possible, de votre actif proprement dit :

L'actif mobilier et immobilier des Docks est considérable.

A une certaine époque on a pu croire que tout était perdu ou compromis. Mais dans la période qui s'est écoulée depuis la catastrophe de MM. Cusin et Legendre, des valeurs importantes ont pu être recouvrées, et la rentrée prochaine d'autres valeurs a été assurée par des jugements ou arrêts et par un ensemble de mesures conservatoires.

L'actif immobilier de la Société, en y comprenant les concessions emphytéotiques des terrains des Marais, a coûté, espèces déboursées,	10,887,210 58
Il est juste d'y ajouter le montant des dépenses d'accroissement et d'amélioration faites dans les entrepôts des Marais et qui s'élèvent d'après les livres à	169,915 59
L'actif mobilier comprend :	
Matériel et outillage d'après le dernier inventaire,	391,363 23
Inscriptions de rentes 4 1/2 0/0 sur le grand-livre capitalisées au pair,	107,000 »
900 actions de la Compagnie anonyme de Pont-Remy, évaluées d'après le produit,	500,000 »
Compte courant des entrepôts des Marais,	163,000 »
Espèces en caisse, à la Banque ou au Trésor,	305,714 »
5,040 actions de la Société de Sèvres et Javel,	*mémoire*
Recouvrements sur divers, résultant de titres, jugements ou arrêts,	4,000,000 »
Total,	16,525,203 40

Il n'y a rien d'exagéré dans l'évaluation qui précède, comme on va le voir par les observations suivantes :

1° les terrains de la Place de l'Europe ne figurent que pour la somme effectivement déboursée.

Quel que soit le sort réservé à ces terrains dans la combinaison, nous ne croyons pas aller au delà de la vérité en vous disant qu'ils ne peuvent, en aucun cas, entrer en compte pour une somme moindre de celle qu'ils ont coûté.

Tout le monde sait qu'à Paris et dans la banlieue le prix des terrains à bâtir a augmenté dans une proportion considérable.

Il y a pour vos terrains de la Place de l'Europe des causes spéciales d'augmentation que nous serons à même d'indiquer.

2° Les magasins et Entrepôts des Marais figurent pour la somme effectivement déboursée, soit : 5 millions 586,966 fr. 83 c.

Or, les administrateurs provisoires sont en mesure d'établir que dans l'état actuel des choses, malgré le discrédit qui pèse encore sur la Société et les causes diverses qui s'opposent au développement de ses affaires, le produit des entrepôts du Marais serait suffisant pour servir un intérêt de 5 0/0 au moins au capital représentant le prix d'acquisition de ces entrepôts.

3° Le matériel et l'outillage ne peuvent subir aucune réduction. Les objets dont cet article se compose sont en parfait état d'entretien et appropriés aux besoins du commerce; une expertise en constaterait au besoin la valeur.

4° Les inscriptions de rentes sont calculées au pair et figurent, par conséquent, pour un capital supérieur à celui que produirait une vente faite au cours de ce jour. Mais on a considéré que, dans quelques semaines ou dans quelques mois, le pair peut être dépassé, si les fonds publics sont en hausse. On croit donc avoir justement pris pour moyenne le pair du 4 1/2 0/0.

5° Nulle observation à faire sur les actions de Pont-Remy, sur le montant des comptes courants avec les marchands et négociants qui déposent leurs marchandises dans les entrepôts, — sur les espèces en caisse, à la Banque ou au Trésor.

Tout cela est de l'argent comptant ou doit être considéré comme tel.

6° Les recouvrements à faire par la Société des Docks ne peuvent être évalués à moins de quatre millions et résultent, comme on l'a dit, de titres et de jugements ou arrêts qui peuvent être considérés comme passés en force de chose jugée.

Ces recouvrements se divisent en trois catégories différentes :

1° *Société de Sèvres et Javel.* — La Société des Docks possède, sous toutes réserves, les trois quarts des actions de cette Société, à laquelle appartiennent les fabriques de produits chimiques de Javel, établies sur un immeuble de grande valeur; la verrerie de Sèvres et les fabriques d'engrais de Colombes et Montreuil, avec les immeubles qui en dépendent.

La société de Sèvres et de Javel était, il y a quelques mois, dans un état très-critique; mais les administrateurs provisoires des Docks ont été assez heureux pour contribuer efficacement à empêcher une ruine qui pouvait paraître inévitable.

Aujourd'hui les trois établissements de Javel, de Sèvres, de Colombes et Montreuil ont été loués, pour dix années, à trois sociétés différentes qui sont tributaires de la société de Sèvres et Javel, laquelle se trouve déchargée de l'exploitation et, sans concourir à la formation du capital de roulement, reçoit la moitié des bénéfices nets.

Le seul établissement de Javel, pour une exploitation qui ne remonte qu'au mois d'octobre dernier, est au moment de verser, d'après la balance des écritures au 30 juin, une somme d'environ 70,000 fr. pour la part revenant de la société de Sèvres et Javel dans le bénéfice net d'un exercice de huit mois.

Il est reconnu par M. Fourcade, locataire de l'usine de Javel, homme très-habile et très-expert, et qui n'a pas craint de mettre personnellement un million dans l'exploitation de Javel, que cette part de bénéfices doit au moins être doublée dans les années suivantes.

Les exploitations de Sèvres et de Colombes ne remontant qu'à trois mois pour Sèvres et à un mois au plus pour Colombes, ne peuvent encore être appréciées dans leurs résultats probables.

Mais, quels que puissent être ces résultats, il est certain que la part annuelle revenant à la Société Sussex et C° dans les bénéfices nets des trois établissements, ne sera pas moindre de 150,000 à 200,000 fr., dont les trois quarts appartiendront à la société des Docks.

Permettez-nous de n'entrer, pour le moment, dans aucun détail sur le moyen que vous pourrez avoir de vous approprier ce revenu, ce fermage, et de le convertir en un capital; permettez-nous aussi de ne pas vous indiquer, même approximativement, ce capital. Des explications trop précises sur ce point pourraient nous être opposées dans l'intérêt des quatre sociétés ou d'autres personnes avec lesquelles des arrangements pourront intervenir et qui ont bien certainement des représentants dans cette assemblée.

Qu'il nous suffise de vous dire qu'il y a de ce côté un produit net que nous avons plutôt amoindri qu'augmenté et que ce produit net, quel qu'il soit, est destiné à rentrer promptement dans votre actif sous forme de revenu annuel ou de capital.

Fox et Henderson. — Un arrêt rendu le 4 juillet courant par la première chambre de la cour impériale de Paris a définitivement fixé à 4 millions de francs le montant de la dette de MM. Fox et Henderson envers la société des Docks.

Ces débiteurs ont été mis en faillite par la cour des banqueroutes de Birmingham.

Il résulte de la correspondance de l'agent et du solliciteur chargés par l'administration provisoire de la représenter en Angleterre, ainsi que des vérifications faites personnellement par un des administrateurs à Londres, que la faillite Fox et Henderson produira un dividende de 40 0/0 environ, ce qui réduirait la créance des Docks à 1,600,000 fr.

Ici encore, vous devez nous autoriser à rester dans une prudente réserve et trop vous bien que nous ne vous parlions pas, quant à présent, des diverses mesures prises ou projetées par nous pour assurer le recouvrement de cette créance.

Si l'assemblée n'eût pas dû se réunir aujourd'hui, un de nous serait en Angleterre à l'effet d'assister à une fort importante réunion de créanciers qui se tiendra après-demain lundi 27, à Birmingham, et où nous serons représentés par un solliciteur habile et dévoué, muni de nos instructions.

Nous ne voyons nul inconvénient à vous dire que, quelques jours avant l'audience dans laquelle la cour impériale de Paris a statué définitivement sur cette affaire (4 juillet courant), des propositions de transaction nous ont été faites et que nous les avons refusées comme inacceptables.

3° Cusin-Legendre et C°. Le montant des condamnations prononcées au profit de la Société des Docks par le tribunal correctionnel, à titre de réparations civiles, s'élevait à environ neuf millions (9,000,000.)

Ce chiffre a été modifié par l'arrêt qui a renvoyé les parties à compter devant la juridiction consulaire.

La Cour, en jugeant ainsi, paraît s'être préoccupée des droits énormes que la Régie réclamait pour l'enregistrement du jugement de première instance.

Le compte à établir devant le tribunal de commerce ne présente aucune difficulté, et le jugement serait depuis longtemps rendu (l'instance est engagée depuis plus d'un an), si les administrateurs provisoires n'avaient pas craint, en obtenant une condamnation supérieure au chiffre réel de l'actif de la maison Cusin-Legendre et C°, de payer en pure perte au Trésor des droits d'enregistrement considérables.

On s'est donc borné depuis plusieurs mois à rechercher, par tous les moyens possibles, l'actif de la maison Cusin-Legendre et C°, ainsi que l'actif personnel des chefs de cette maison, de MM. Orsi, Berryer et Ducheane de Verre.

Digitized by Google

Des actes conservatoires assurent les droits de la Société des Docks sur cet actif, au moyen d'un séquestre ordonné par la justice, de saisies-arrêts et d'inscriptions hypothécaires.

L'inventaire, fait à la requête des administrateurs provisoires des Docks, de tous les titres et valeurs de la maison Cusin Legendre et Ce n'est point encore terminé ; mais la balance générale des écritures de cette maison constate un actif plus ou moins facilement réalisable de 4,500,000 fr.

On étudie avec le plus grand soin tous les articles dont se compose cet actif, et déjà on peut avoir la certitude que, dans les hypothèses les moins favorables, il en sortira une somme de fr. 1,500,000 au moins.

Indépendamment de cette somme de 1,500,000
au-dessous de laquelle ne peut pas être évalué l'actif net, promptement réalisable de l'ancienne maison Cusin-Legendre et Ce, les chefs de cette maison, et M. Duchesne de Verre possèdent, à Boulogne-sur-Seine, des immeubles dont la valeur est d'environ, 300,000

Et sur lesquels des inscriptions ont été prises en vertu de l'arrêt de la chambre des appels de police correctionnelle.

Nous pensons et vous penserez probablement comme nous, Messieurs, qu'en portant à 4 millions le chiffre des recouvrements certains à opérer sur tous vos débiteurs, nous n'avons rien exagéré, et que nous sommes plutôt au-dessous qu'au-dessus de la vérité.

Indépendamment du chiffre total de 16,524,203 fr. 40 c. que nous vous indiquons comme formant actuellement l'actif immobilier et mobilier de la Société, nous pourrions nous prévaloir encore des primes d'assurances payées pour l'année entière et d'un certain nombre de recouvrements parmi lesquels en figure un de 100,000 fr. qui, selon nous, est assuré.

Ces divers articles ne sont pas compris dans l'évaluation précédente.

Qu'il soit bien entendu, d'ailleurs, dans cette assemblée et au dehors, qu'en portant votre actif à 16 millions et demi au moins, nous avons seulement voulu vous présenter une base qui n'eût rien de chimérique ni d'imaginaire ; mais que ces chiffres ne nous engagent à rien vis-à-vis des tiers, vos débiteurs, à l'égard desquels nous ne sommes pas, comme avec vous, obligés de calculer au plus bas.

L'actif, tel que nous venons de le définir, serait à partager entre 200,000 actions, mais vous savez que près de 6,000 de ces actions sont restées dans les caisses de la Société. La répartition devrait donc se faire entre 194,000 actions, chiffre rond. Mais, par des motifs sur lesquels il serait peu sage de nous expliquer plus clairement, ce chiffre de 194,000 est susceptible de réduction.

Quoi qu'il en soit, en le prenant pour base de vos calculs, chacun de vous est à même de savoir ce que représente en argent une action des Docks, valeur en liquidation à ce jour.

A cette valeur intrinsèque, il y aurait lieu d'ajouter une plus-value, résultat de l'heureuse pensée qui ferait entrer les Docks dans une combinaison des plus grandes et des plus respectables forces industrielles et financières de l'époque, avec l'appui, la protection, et nous pouvons dire la faveur du gouvernement, auquel nous devrons, messieurs, témoigner en votre nom la plus vive et la plus respectueuse gratitude.

Mais n'oublions pas les recommandations que nous fait M. le ministre dans sa communication officielle. Pas d'espérances exagérées, pas d'illusions. Vous avez montré une longue patience en supportant les conséquences d'un grand désastre et surtout la position incertaine que la force des choses vous avait faite dans ces dernières années. Si aujourd'hui la situation s'est éclaircie et améliorée, si l'avenir promet de réparer le passé, il ne serait pas sage de nous exposer à des déceptions en portant trop haut nos espérances.

Nous n'hésitons point à vous dire, parce que nous le savons, que le moyen le plus certain de compromettre le succès d'une négociation qui autrement doit aboutir, serait d'exiger, de demander ou d'espérer plus que vous ne pouvez ou ne devez obtenir.

Nous regrettons, Messieurs, d'être obligés, en terminant ce rapport, de vous entretenir d'un incident qui devra vous paraître n'avoir au fond aucune gravité et qu'il importe cependant de trancher pour assurer la bonne gestion de vos intérêts.

Dans votre réunion du 29 décembre dernier, vous avez, sur la proposition des administrateurs provisoires, nommé une commission chargée de vérifier la caisse et les écritures.

Quelques membres de cette commission ont annoncé la volonté de donner au mandat dont l'assemblée les avait investis, une extension qui nous a paru contraire à la résolution adoptée par vous.

Nous avons résisté à ces prétentions le jour même où elles se sont produites. Notre devoir était, en effet, comme le disait, il y a deux jours, le tribunal de commerce, de ne pas laisser amoindrir entre nos mains l'autorité que vous nous aviez fait l'honneur de nous déléguer et dont nous avions tant besoin pour défendre efficacement vos intérêts, aussi bien devant les tribunaux que devant l'administration, pour vous représenter en France et même à l'étranger, sans que notre qualité fût contestée.

Vous avez pu voir, en suivant les débats du procès correctionnel, que notre qualité de représentants de la Société avait été discutée par le défenseur de l'un des anciens concessionnaires, et qu'en critiquant notre qualité, on contestait votre existence, votre droit de donner un mandat, de déléguer vos pouvoirs. La Cour ne s'est point arrêtée à cette prétention.

La justice à tous les degrés, le tribunal de commerce aussi bien que le tribunal civil, le tribunal correctionnel aussi bien que la cour impériale, le Conseil d'Etat, l'administration supérieure, ont reconnu à vos administrateurs provisoires la capacité légale que vous leur aviez déférée.

Mais si par faiblesse et pour complaire à des prétentions contraires à votre vote unanime, nous avions nous-mêmes invalidé notre mandat, en laissant s'établir, à côté ou au-dessus de nous, une autorité se croyant le droit d'agir et de traiter pour la Société, c'eût été le désordre et l'anarchie. Vos adversaires se seraient justement prévalus d'un état de choses aussi irrégulier, aussi anormal, et, en voyant une société à deux têtes, les tribunaux auraient pu se demander si cette Société, dont les vrais représentants étaient inconnus, avait bien encore une existence légale.

Nous avons dû montrer et nous avons montré à la commission la plus grande fermeté. Nous avons maintenu intact le mandat que nous avions reçu de vous.

Pour éviter à l'avenir toute incertitude sur ce point, nous vous proposons de décider, par une résolution spéciale, que les attributions de la commission se bornent à la vérification de la caisse et des écritures, conformément à votre délibération du 29 décembre dernier.

Nous désirons que la caisse et les écritures soient vérifiées aussi souvent et aussi sérieusement qu'on le voudra, par qui vous voudrez.

Cette vérification démontrera que la caisse est fidèlement et régulièrement tenue, et que pour nos écritures, qui sont à jour chaque matin, nous pouvons provoquer l'examen le plus attentif et le contrôle le plus sévère.

Voici maintenant le texte de la résolution que nous avons l'honneur de vous soumettre, d'après l'invitation contenue dans la lettre de M. le ministre.

Nous y joignons deux résolutions de forme sur lesquelles nous vous donnerons au moment du vote, les explications nécessaires.

RÉSOLUTIONS

Proposées par les administrateurs provisoires :

PREMIÈRE RÉSOLUTION.

L'assemblée donne pouvoir à MM. les administrateurs provisoires de, au nom de la Société :

Débattre et arrêter toutes conventions soit avec S. Exc. M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, S. Exc. M. le ministre des finances, M. le directeur général des douanes et des contributions indirectes, la ville de Paris et autres administrations publiques, soit avec les représentants de toutes Compagnies de chemins de fer, syndicats ou autres ;

Préparer toutes fusions ou alliances avec toutes Compagnies ;

Apporter tout ou partie de l'actif social dans toute Société ;

Le tout sauf la ratification par l'assemblée générale ;

Solliciter ou accepter, sous les conditions qui seront déterminées par l'autorité, toutes concessions et priviléges ;

Préparer tous statuts, en poursuivre l'homologation par le gouvernement ; accepter tous changements ou modifications exigés par l'administration ou le Conseil d'Etat ;

Confirme, au surplus, tous les pouvoirs précédemment donnés par les délibérations de l'assemblée des 25 février, 2 juin, 20 et 29 décembre 1856.

DEUXIÈME RÉSOLUTION.

L'assemblée donne pouvoir aux administrateurs provisoires de poursuivre devant tous les juges et jurys, devant tous tribunaux et cours du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne, le recouvrement de la dette de MM. Charles Fox personnellement, John Henderson personnellement, et de la Société Fox, Henderson et Ce, et de leur faillite envers la Société des Docks Napoléon ;

Faire tout ce qui sera nécessaire, suivant la loi du pays, pour arriver au recouvrement total ou partiel de ladite dette.

TROISIÈME RÉSOLUTION.

L'assemblée générale approuve le remboursement fait par les administrateurs provisoires des Docks Napoléon à M. Malpas-Duché, créancier hypothécaire de la Société de Sussex et Ce, remboursement constaté par acte reçu Gossard, notaire à Paris, le 22 juillet, et contenant quittance subrogatoire au profit de la société des Docks Napoléon.

QUATRIÈME RÉSOLUTION.

L'assemblée déclare que la commission nommée dans la séance du 29 décembre dernier n'a d'autres pouvoirs que ceux de vérifier la caisse et les écritures.

Après la lecture du rapport de MM. les administrateurs provisoires et des quatre résolutions proposées par eux, M. de Fussey, au nom de la commission nommée dans la séance du 29 décembre dernier, lit un rapport contenant un projet de résolution ayant pour objet de remplacer les trois administrateurs par une commission de dix membres, dont un serait gérant responsable de la société.

Une discussion générale s'établit. Un actionnaire propose la nomination d'une commission de trois membres qui seraient adjoints aux administrateurs provisoires pour suivre les négociations.

L'assemblée, consultée à deux reprises, prononce à une grande majorité la clôture de la discussion générale. Elle écarte par l'ordre du jour la résolution proposée par M. de Fussey, au nom de la commission dont il fait partie.

La première résolution, proposée par MM. les administrateurs provisoires, est adoptée ensuite à l'unanimité, moins quinze voix.

La deuxième et la troisième résolution, proposées par MM. les administrateurs provisoires, sont adoptées à l'unanimité.

La quatrième résolution, proposée par MM. les administrateurs provisoires, est rejetée et remplacée par une résolution ainsi conçue :

« L'assemblée accepte la démission des membres composant la commission de surveillance, et déclare qu'il n'y a pas lieu de les remplacer. »

Cette dernière résolution est adoptée à la presque unanimité.

La séance est levée à six heures et un quart.

Digitized by Google

COMPAGNIE DE L'OUEST DES CHEMINS DE FER SUISSES.

RAPPORT

Présenté à l'assemblée générale des actionnaires par le Conseil d'administration, le 27 juin 1857, à Morges.

PRÉSIDENCE DE M. J. SCHOPPER, PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Le rapport que nous avons à vous présenter aujourd'hui se divise en quatre chapitres, savoir : *Affaires générales; — Lignes en exploitation; — Lignes en construction ou à l'étude; — Position financière.*

CHAPITRE Ier.

AFFAIRES GÉNÉRALES.

Dans votre réunion en assemblée extraordinaire, le 30 avril dernier, vous aviez adopté, Messieurs, le traité de fusion élaboré par des représentants des cinq Compagnies du Nord-Est-Suisse, du Central-Suisse, de l'Ouest-Suisse, du chemin de Lausanne à Fribourg, et du chemin de fer Franco-Suisse ou des Verrières.

Ce traité fut adopté le même jour par les assemblées générales des actionnaires du Nord-Est-Suisse et du chemin de Lausanne à Fribourg. Mais l'assemblée générale des actionnaires du Central Suisse ne fut pas appelée à voter sur ce projet de fusion, le Conseil d'administration ayant, jusqu'au dernier moment, persévéré dans son refus de le ratifier.

La Compagnie Franco-Suisse, dans la séance du 11 mai 1857, en présence de ce fait, n'en a pas moins donné à son Conseil d'administration tous les pouvoirs nécessaires pour adhérer, au nom de la Compagnie, à ce traité ou à tous autres concernant le raccordement ou la fusion de chemins de fer suisses, et pour apporter dans les statuts les modifications qui en seraient la conséquence.

Le 20 mai, terme fatal qui avait été fixé aux diverses Compagnies contractantes pour se notifier réciproquement leur adhésion au traité de fusion, s'étant écoulé, sans que la Compagnie Centrale y eût adhéré, la convention du 21 mars 1857 a dû être considérée comme nulle et non avenue, et ainsi les efforts qui avaient été faits pour arriver à un résultat également avantageux aux Compagnies et au pays, se sont trouvés encore cette fois inutiles.

Quant à nous, Compagnie de l'Ouest-Suisse, nous avons fait tout ce que l'on pouvait attendre de nous, pour faciliter une association éminemment utile aux entreprises de chemins de fer en Suisse. Nous conserverons les mêmes dispositions conciliantes, et lorsque l'on viendra à nous, on nous trouvera toujours prêts à faire disparaître les petits intérêts de personnes et de clocher devant les intérêts généraux. Mais, pour le moment, nous estimons que nous devons attendre, et tourner tous nos efforts vers le prompt achèvement de notre réseau, convaincus que nous sommes que notre position, dans une fusion, ne peut que gagner à ce que celle-ci ne se fasse que lorsque nous aurons un plus grand nombre de kilomètres en exploitation.

Nos relations avec les autres Compagnies suisses n'ont point été refroidies, par suite de la non-réussite du projet de fusion. Au contraire, dans les tractations laborieuses auxquelles ce projet avait donné lieu, les représentants des Compagnies avaient appris à se connaître et à s'apprécier; bien des préjugés ont disparu, et dans les conférences qui ont eu lieu dès lors, pour arriver à organiser un service de correspondance entre Genève, Bâle et Zurich, nous avons eu l'occasion de voir que les diverses Compagnies avaient enfin compris que le temps des luttes était passé, et que l'intérêt de toutes était de se prêter mutuellement aide et concours.

Mus par cet esprit, les délégués des diverses Compagnies se sont mis facilement d'accord sur l'organisation d'un service de correspondance, qui permet enfin de franchir en un seul jour la distance de Genève et de Bex à Bâle et à Zurich, avec le concours de l'administration des postes. Cette correspondance, qui fonctionne depuis le 1er de ce mois, a laissé plusieurs fois à désirer sous le rapport de la régularité; un changement dans notre horaire et dans le service des bateaux à vapeur obviera, à partir du 28 de ce mois, à cet inconvénient. Nous nous sommes prêtés à ces changements dans le but de constater, une fois de plus, notre désir de contribuer de tout notre pouvoir à la facilité des communications.

Vous aurez appris avec satisfaction que le gouvernement français a enfin donné à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon la concession de l'embranchement de Pontarlier à la frontière suisse, près de Jougne. Nous voici donc au moment de mettre à exécution la ligne complète de Jougne à Saint-Maurice, objet des désirs du canton de Vaud, et qui doit contribuer puissamment à augmenter le mouvement sur notre réseau.

Nous n'avons jamais mis en doute que cet embranchement fût concédé; c'est dans cette conviction que, dès l'année dernière, nous avons mis en construction la section Villeneuve-Bex, aujourd'hui en exploitation, et que dès le 26 mai 1856, nous avons dénoncé officiellement au Conseil d'État du canton de Vaud la volonté de la Compagnie d'exécuter immédiatement la section Lausanne-Villeneuve, nous assurant ainsi le bénéfice des clauses stipulées à l'article 1er du cahier des charges, relatif à la construction et à l'exploitation de la ligne Jougne-Massonger. En réponse à cette communication, nous reçûmes l'autorisation de procéder aux études. Celles-ci furent promptement entreprises, soit sur la section de Jougne, soit sur celle de Lausanne-Villeneuve; malheureusement, les terrains traversés par cette dernière étant en majeure partie des vignobles, nos études ont été fréquemment interrompues, pour éviter les dégâts que l'on pouvait occasionner aux vignes.

Cela n'offrait pas de graves inconvénients, tant que la question de la concession de Jougne n'était pas tranchée. Mais maintenant que cette concession est accordée, nous ne doutons pas que les études de la ligne entière Jougne-Villeneuve ne puissent se terminer dans un bref délai, et que l'opposition qu'elles avaient rencontrée, dans quelques parties du vignoble, ne disparaisse devant la considération du retard qui en résulterait pour l'établissement d'un chemin qui doit offrir de si grands avantages au pays tout entier.

C'est dans le but de nous assurer les fonds nécessaires à l'exécution de cette partie importante de nos concessions, que nous avons, en vertu des pouvoirs que vous nous avez votés dans la séance du 30 avril, pris les mesures dont il vous sera rendu compte au chapitre qui traite de la position financière. Si nous n'avions eu qu'à achever la ligne Versoix-Vaumarcus, les appels de fonds qui nous restent à faire sur les 52 750 actions non encore libérées, auraient complétement suffi; mais au moment de mettre la main à l'œuvre, sur la ligne de Jougne à Villeneuve, nous avons voulu nous assurer la totalité des capitaux qu'elle exigera; nous avons la confiance que cet emploi des pouvoirs dont vous nous avez revêtus, rencontrera votre approbation.

CHAPITRE II.

LIGNES EN EXPLOITATION.

Deux sections sont actuellement en exploitation.

La section Villeneuve-Bex a été ouverte le 10 de ce mois. Nous ne pouvons vous en parler dans ce chapitre, vu le petit nombre de jours qui s'est écoulé depuis son ouverture. Tout ce que nous pouvons vous en dire, c'est qu'elle sera, par suite de son tracé, d'une exploitation facile et peu coûteuse, et que si l'on en juge par le mouvement qui s'y est manifesté dans cette première quinzaine, elle aura un trafic propre très-satisfaisant. Les travaux qui nous restent à exécuter, pour qu'elle soit convenablement achevée, la font d'ailleurs rentrer dans le chapitre suivant.

La section Morges-Lausanne-Yverdon, ouverte à la circulation le 7 mai 1855, pour les 32 kilomètres d'Yverdon à Bussigny; 1er juillet 1855, pour les 38 kilomètres d'Yverdon à Renens et Morges, a été ouverte, dans toute son étendue, 46 kilomètres, le 5 mai 1856.

Nous avons à vous donner les résultats de l'exploitation pour l'année 1856, arrêtés au 31 décembre, puis, à vous indiquer quels ont été les résultats de l'exploitation dans la première partie de l'année courante.

Si l'on considère que notre chemin de fer traverse une contrée essentiellement agricole, et que les visiteurs étrangers fournissent chaque année un appoint considérable à la circulation de l'été, on reconnaîtra que la décroissance des recettes, pendant le mois d'hiver, n'offre rien d'anormal. On ne saurait donc tirer aucune indication défavorable quant à l'avenir de notre ligne, du ralentissement périodique correspondant aux service d'hiver; mais nous avons exprimé, dans un précédent rapport, l'espoir que le développement du tradsport des marchandises viendrait compenser en partie la diminution des voyageurs pendant cette période, et notre attente à cet égard a été complétement justifiée par les faits.

On observera, en effet, que le produit des marchandises pendant les trois derniers mois de 1856, a non-seulement égalé les chiffres obtenus pendant la saison la plus favorisée, mais qu'il a présenté même une augmentation sensible, dont on pourra juger par les tableaux suivants :

	Produit	Moyennes mensuelles	
	du dernier trimestre de 1856.	Pendant le dernier trimestre de 1856.	Du 1er mai au 30 septembre 1856.
Voyageurs,	73,075 50	24,358 50	41,195 49
Bagages et chiens. .	5,059 70	1,686 56	2,046 66
Voitures et bestiaux.	897 35	299 12	711 42
Marchandises et messageries. .	44,444 85	14,814 95	10,554 [illegible]
Recettes diverses. .	1,052 62	350 87	207 71
	124,530 02	41,510 »	55,015 30

On reconnaîtra, en outre, que tous les produits de l'exploitation ont offert, pendant les trois derniers mois de 1856, une augmentation notable sur ceux de la période correspondante de 1855, tout en tenant compte de la différence des parcours exploités.

	Produits kilométriques.	
	Dernier trimestre 1856. Parcours exploité, 46 kil.	Dernier trimest. 1855. Parcours exploité, 38 kil.
Voyageurs	1,588 60	1,237 70
Bagages et chiens. .	110 »	96 17
Voitures et bestiaux.	19 50	» 66
Marchandises et messagerie.	966 20	436 42
Recettes diverses . .	22 88	53 12
	2,707 18	1,824 07

Quant aux résultats généraux du dernier exercice, nous croyons devoir les résumer ici, tout en vous rappelant que c'est à partir du 1er mai seulement que les sections Lausanne-Renens-Morges ont été livrées à la circulation. Ces chiffres ne vous représenteront donc qu'une moyenne des résultats obtenus dans des conditions d'exploitation très-diverses, et pendant des périodes distinctes dont les calculs vous ont été soumis isolément.

Digitized by Google

Produits de l'exploitation pendant l'année 1856, décomposés en 3 périodes

	1re PÉRIODE. — Bussigny-Yverdon-Renens-Morges. — Du 1er janvier au 30 avril 1856. — 3 trains, 38 kil.	2e PÉRIODE. — Morges-Lausanne-Yverdon. — Du 1er mai au 30 septembre 1856. — 4 trains. 46 kil.	3e PÉRIODE. — Morges-Lausanne-Yverdon. — Du 1er octobre au 31 décemb. 1856 — 3 trains. 46 kil.	TOTAUX du 1er janvier au 31 décemb. 1856
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs	56.010 75	205.977 45	73.075 50	335.963 70
Bagages et chiens	3.687 »	14.733 30	5.059 70	23.480 »
Voitures et bestiaux	714 40	3.557 10	897 35	5.168 85
Marchandises et messagerie	28.368 40	52.770 10	44.444 85	125.583 35
Recettes diverses	805 27	1.038 55	1.052 62	2.896 44
	90.485 82	278.076 50	124.530 02	493.092 34
Ce qui donne :				en moyenne
Par jour	754 05	1.853 84	1.383 67	1.369 70
Par jour et par kilomètre	19 84	40 30	30 08	31 50
Par semaine et par kilomètre	128 88	282 10	210 50	220 50
Par an et par kilomètre	7.142 40	14.508 30	10.828 80	11.337 »

Il a été transporté, pendant l'année entière :

Voyageurs de 1re classe	14.602 1/2	simple course	12.270 1/2 soit à 76	5 67 0/0
		double course	2.332 » 0 91	
2e »	59.625 1/2	simple course	44.734 1/2 » 17 38	23 17 0/0
		double course	14.891 » 5 79	
3e »	183.170 1/2	simple course	122.605 1/2 » 47 63	71 16 0/0
		double course	60.565 » 23 53	
Total	257.398 1/2	simple course	179 610 1/2 » 69 77	100 0/0
		double course	77.788 » 30 23	

Les voyageurs ont payé en moyenne : 1re classe 2.99 et parcouru 29 9/10 kilomètres.
» » 2e » 1.93 » 25 7/10 »
» » 3e » 0.97 » 19 4/10 »

Les 257 398 1/2 voyageurs qui ont parcouru la ligne pendant l'année, ont pris leurs billets aux stations suivantes :

Stations de départ.	Voyageurs. Nombre.	Voyageurs. Produit.	Bagages et chiens. Poids.	Bagages et chiens. Produit.	Produit total	Soit par chaque voyageur.
		fr. c.	Quintaux.	fr. c.	fr. c.	
Yverdon	58.618 1/2	110.802 90	8.005	8.629 10	119.432 »	2.04
Lausanne, Renens, Bussigny	82.520 1/2	90.640 25	5.030	5.148 40	95.788 65	1.17
Morges	59.534 1/2	82.510 15	6.477	6.909 15	89.419 30	1.50
Chavornay	25.046 »	26.040 15	2.168	2.060 30	28.700 45	1.14
Cossonay	16.167 »	13.977 »	484	417 80	14.394 80	0.78
Eclépens	11.254 »	10.358 50	309	289 15	10.647 65	0.94
Ependes	1.848 »	1.034 75	23	26 10	1.060 87	0.57
	257.398 1/2	335.963 70	22.545	23.480 »	359.443 70	

Les autres produits de l'exploitation doivent être décomposés de la manière suivante :

Stations d'expédition.	Voitures. Nombre	Voitures. Produit.	Bestiaux. Nombre.	Bestiaux. Produit.	Produit total.
		fr. c.		fr. c.	fr. c.
Yverdon	30	576 85	816	2.820 55	3.397 40
Morges	13	234 15	163	756 70	1.010 85
Lausanne, Bussigny, Renens	1	16 05	104	302 90	319 55
Cossonay	1	18 10	117	219 55	237 65
Chavornay	1	8 15	83	179 75	187 90
Eclépens	»	»	7	15 50	15 50
	46	873 90	1.288	4.294 95	5.168 85

(Voir le tableau des articles de messagerie et marchandises, page 827 ci-contre.

Il ressort des trois tableaux précédents, que les diverses stations de la ligne Morges-Lausanne-Yverdon ont contribué à la distribution des billets de voyageurs, et à l'expédition des marchandises dans les proportions suivantes, qui déterminent leur importance relative.

Produit des voyageurs, bagages et chiens.

	Fraction du produit total 0/0
1° Yverdon,	33,25
2° Lausanne, Renens, Bussigny,	26.65
3° Morges,	24,80
4° Chavornay,	8, »
5° Cossonay,	4, »
6° Eclépens,	3, »
7° Ependes,	0,30
	100, »

Produits des voitures, bestiaux et marchandises, grande et petite vitesse.

	Fraction du produit total 0/0
1° Yverdon,	54.60
2° Morges,	27,25
3° Chavornay,	7, »
4° Lausanne, Renens, Bussigny,	6 95
5° Eclépens,	3,50
6° Cossonay,	0,70
7° Ependes,	»
	100, »

Tels sont les résultats généraux de l'exploitation

Digitized by Google

Stations.	Articles de messagerie et marchandises					
	Grande vitesse.		Petite vitesse.		Total.	
	Poids.	Produit.	Poids.	Produit.	Poids.	Produit.
	Quintaux.	fr. c.	Quintaux.	fr. c.	Quintaux.	fr. c.
Morges.	3.684	2.481 80	115.630	32.110 »	119.314	34.591 80
Lausanne, Renens, Bussigny	2.559	1.780 35	26.588	6.970 »	29.147	8.750 35
Yverdon.	3.707	2.528 59	250.767	65.454 75	254.474	67.983 25
Chavornay.	410	306 05	43.375	8.592 50	43.813	8.898 55
Eclépens.	518	325 05	25.294	4.373 95	25 812	4.699 »
Cossonay.	273	172 10	3.393	488 30	3.666	660 40
	11.181	7.593 85	465.047	117.989 50	476.228	125.583 35

pendant l'année 1856. Ils ne sont point inférieurs à ce que l'on pouvait raisonnablement espérer d'une ligne privée encore de ses aboutissants indispensables, et qui n'a point eu le temps de créer sur son parcours cet accroissement de vie et de circulation, que l'expérience permet de compter au nombre des promesses les plus certaines.

Sans anticiper sur les faits dont nous aurons à vous rendre compte lorsqu'il s'agira de l'exercice de 1857, nous croyons devoir vous présenter ici un aperçu des résultats afférents aux cinq premiers mois de cette année.

	Recettes de l'exploitation en 1857.			1856 Mai.
	1er trimestre.	Avril.	Mai.	
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs.	57.301 80	25.748 90	33.004 10	24.707 65
Bagages et chiens.	3.022 80	1.585 85	2.229 »	1.614 30
Voitures, bestiaux.	1.920 70	484 90	786 »	468 55
Marchandises et messagerie.	46.808 75	20.569 95	21.376 20	6.846 85
Recettes diverses.	3.554 83	1.161 81	274 40	318 65
	112.608 88	49.553 01	57.669 70	33.956 »
Ce qui donne par jour.	1.247 19	1.651 78	1.860 31	1.095 35
» par jour et par kil'om..	27 11	35 90	40 44	21 90
» par semaine et par kil.	189 77	251 30	283 08	153 30
» par an et par kilomètre	9.759 50	12.924 »	15.054 30	7.885 80

Ces chiffres dénotent une augmentation sensible sur ceux de 1856. Ils font voir, en outre, que le transport des marchandises est en voie de progression constante sur notre ligne, quoiqu'elle ne soit pas encore reliée avec celles qui doivent féconder son trafic. Le raccordement de notre chemin de fer avec celui de Lyon, en particulier, donnera, on ne saurait en douter, ne fût-ce que par l'importation des houilles françaises, une vive impulsion au courant de marchandises qui se dirige du sud au nord de la Suisse, et qui n'est point encore en rapport avec le courant inverse.

Ce défaut d'équilibre ressort avec évidence du tableau ci-après, dans lequel le chiffre des marchandises expédiées de chaque station pendant les cinq premiers mois de 1857 est mis en regard du chiffre des arrivages.

STATIONS.	Marchandises grande et petite vitesse.					
	Expédition.			Destination.		
	Poids.	Produit.		Poids.	Produit.	
	Quintaux.	fr.	c.	Quintaux.	fr.	c.
Yverdon	236.463 48	62.057	»	49.863 17	13.931	95
Morges.	42.410 20	11.433	45	243.715 28	56.952	10
Lausanne.	16.082 »	4.650	30	50.415 49	13.788	55
Chavornay	29.436 78	5.769	60	7.721 45	1.663	50
Cossonay	1.939 73	293	75	2.511 31	695	65
Eclépens.	31.492 83	4.333	40	7.258 36	1.558	55
Bussigny.	4.778 50	194	90	1.150 26	247	60
	362 615 52	88.733	90	362.615 52	88.733	90

En comparant les expéditions et arrivages qui correspondent au nom de chaque station, on observera, en effet :

Que celle d'Yverdon a expédié 236,463 quintaux de marchandises, tandis qu'elle n'en a reçu que 49,863; que la station de Morges a reçu 243,715 quintaux de marchandises, tandis qu'elle n'en a expédié que 42,410.

Les expéditions et réceptions afférant aux autres stations étant comparativement insignifiantes, les chiffres ci-dessus dénotent d'une manière évidente la direction dans laquelle s'opèrent, en majeure partie, le mouvement des marchandises transportées.

Il résulte subsidiairement des données statistiques fournies par le tableau qui précède, que les stations d'Eclépens et de Chavornay, en raison des contrées industrieuses qu'elles avoisinent, ont acquis un certain degré d'importance, comme affluents de marchandises aboutissant à notre ligne, et la ville de Lausanne, comme centre de consommation.

En résumé, nous avons à nous féliciter des progrès qui ont été réalisés depuis l'année dernière, et notre opinion sera partagée, nous n'en doutons pas, si l'on considère que ces progrès ont été obtenus par le seul fait du développement de notre trafic local, sans l'intervention d'aucune des causes extérieures qui sont appelées à réagir si puissamment sur la prospérité de nos lignes, telles que l'extension du parcours exploité, et notre relèvement avec les grandes artères du commerce européen. A partir de ce mois déjà, de nouvelles sources de produits vont être ouvertes à notre trafic, soit par la mise en exploitation de la ligne Villeneuve-Bex, soit par suite des mesures que nous avons prises de concert avec les Compagnies du Central et du Nord-Est, et les bateaux à vapeur des lacs de Genève et de Neuchâtel, dans le but d'assurer, sur tout le réseau des chemins de fer suisses, un service de marchandises

Digitized by Google

régulier et sans solution de continuité. Nous espérons ramener ainsi, dans le domaine de notre perception, des transports qui nous échappaient, et développer à notre profit ceux que des exploitations individuelles et fractionnées rendaient onéreux au commerce, et, par conséquent, insignifiants.

Pour terminer ce chapitre, nous mettrons sous vos yeux les résultats comparatifs de quelques lignes, dont le rendement kilométrique ne diffère pas sensiblement du nôtre, bien qu'exploitées sur un parcours beaucoup plus étendu et livrées depuis plus longtemps à la circulation.

Recettes par jour et par kilomètre.

(Mai 1857.)

Nord-Est Suisse,	fr. 50 50
Central Suisse	31 45
Ouest Suisse,	40 25

Service de l'exploitation.

Nous avons eu l'honneur de vous soumettre, dans un précédent rapport, l'analyse des dépenses de l'exploitation, jusqu'au 30 septembre dernier. Nous allons résumer ici succinctement l'exercice de 1856, décomposé, comme nous l'avons fait pour les recettes, en trois périodes, savoir :

1° Du 1er janvier au 30 avril ; 2° du 1er mai au 30 septembre ; 3° du 1er octobre au 31 décembre. Nous suivrons, d'ailleurs, quant à la division des services, le même ordre que précédemment.

PREMIÈRE DIVISION.

Administration, y compris économat, inspection.

	1re PÉRIODE : 1er janv. au 30 avril.	2e PÉRIODE : 1er mai au 30 sept.	3e PÉRIODE : 1er octob. au 31 déc.	ANNÉE TOTALE 1856.
	Fr. 3,256 72	5,764 20	2,010 49	11,901 41
Ce qui donne par jour.	Fr. 27 14	38 42	29 »	
Par jour et par kilomètre	» 0 59	0 83	0 63	

DEUXIÈME DIVISION.

Composée des chapitres suivants :

	1re PÉRIODE. 1er janv. au 30 avril.	2e PÉRIODE. 1er mai au 30 sept.	3e PÉRIODE. 1er octob. au 31 déc.	ANNÉE TOTALE. 1856.
Contrôle et service commercial. . . .	Fr. 3,516 96	6,463 11	4,550 17	14,530 24
Mouvement personnel	» 6,032 84	7,247 49	4,339 40	17,619 82
Ligne télégraphique.	» 50 20	638 75	779 73	1,468 68
Gares et stations . .	» 16,735 81	24,828 40	18,046 99	59,611 20
	Fr. 26,335 81	39,177 84	27,716 38	93,230 03
Ce qui donne par jour.	Fr. 219 46	261 18	307 97	
Par jour et par kilomètre.	4 77	5 07	6 69	

TROISIÈME DIVISION.

Contenant les chapitres suivants :

	1re PÉRIODE. 1er janv. au 30 avril.	2e PÉRIODE. 1er mai au 30 sept.	3e PÉRIODE. 1er octob. au 31 déc.	ANNÉE TOTALE 1856.
Traction et entretien du matériel . . .	Fr. 46,910 97	97,562 59	48,693 99	193,167 55
Entretien de la voie et bâtiments. . .	» 13,794 63	16,008 50	11,676 40	42,379 33
Matériel roulant . .	» 9,391 14	22,768 86	11,385 08	43,545 08
	Fr. 70,096 54	137,239 95	71,755 47	279,091 96
Par kilom. parcouru par les machines.	2 24	2 07	2 26	2 16

Résumé.

1re division,	fr.	11,901 41
2e division,		93,230 03
3e division,		279,091 96
Dépense totale de 1856,	fr.	384,223 40

Soit, par jour,	fr.	1,052 80
» par kilomètre et par jour,		23 90
» par kilomètre et par an,		8,732 30

Les dépenses de l'exploitation, pendant les trois derniers mois de 1856, ont été sensiblement inférieures à la moyenne des cinq mois précédents, et nous avons constaté, en particulier, sur le service de la traction, une économie progressive, due à l'influence des primes accordées aux mécaniciens et aux chauffeurs.

CHAPITRE III.

LIGNES EN CONSTRUCTION OU A L'ÉTUDE.

Première section. Villeneuve-Bex.

Cette section, longue de 19 kilomètres, fait partie de la ligne de Jougne-Massonger, que le Grand Conseil du canton de Vaud nous a concédée le 2 avril 1856, et dont vous avez accepté la concession dans votre réunion du 5 mai de la même année. Désireux de hâter l'exécution d'une ligne, objet des désirs du pays, et avantageuse pour les intérêts de la Compagnie, nous avions commencé immédiatement la construction de cette section.

Les ingénieurs étaient établis sur le terrain pour faire les études ; le tracé était proposé à l'approbation du conseil d'Etat ; les plans parcellaires se faisaient avec rapidité ; les terrains qui devaient être livrés par l'Etat l'étaient immédiatement pour quelques parties de la ligne. Sur d'autres, l'Etat demandait les études de quelques variantes, pour s'assurer que le tracé proposé par la Compagnie ne pouvait pas être modifié d'une manière heureuse ; les chantiers s'organisaient ; bref, tous ces divers éléments de l'établissement d'une voie ferrée, études, expropriations, travaux qui, dans la règle, doivent se succéder, ont été menés de front dans ce cas particulier, et le résultat de cette activité a été que, dans cette section pour laquelle les livraisons de terrain n'ont été accomplies qu'en novembre 1856, les travaux de terrassements, les ouvrages d'art, la pose de la voie étaient terminés, et qu'elle était livrée à la circulation le 10 juin 1857.

Il ne faut pas conclure de cette rapidité d'exécution que la ligne n'offrait que des travaux insignifiants à exécuter.

Sur les 19 kilomètres qui séparent Villeneuve de Bex, nous avons eu 240,000 mètres cubes de terrassements à effectuer, et 3,000 mètres cubes de maçonnerie à construire.

Ces derniers se répartissent entre les ouvrages suivants :

2 ponts sur rivières, de 8 à 12 mètres d'ouverture ;

2 ponts sur chemins ;

11 ponceaux et aqueducs, de plus d'un mètre d'ouverture ;

33 aqueducs de 1 mètre d'ouverture et au-dessous ;

4 siphons ;

En tout 52 ouvrages d'art.

Sous le point de vue des ouvrages de terrassement, du ballastage et de la pose de la voie, tout est achevé et ne laisse rien à désirer. Les travaux d'art sont aussi complétement terminés, sauf deux ponts, dont les tabliers en tôle se posent actuellement. Cette opération sera terminée dans quelques jours. En attendant, pour ne pas retarder l'ouverture de la ligne, on y a suppléé par des tabliers en charpente provisoires.

En ce qui concerne les aménagements des gares et la construction des bâtiments de station, nous sommes loin d'être aussi avancés qu'en ce qui concerne la voie, et nous avons dû suppléer au manque absolu de constructions définitives par des abris très-provisoires.

La station de Bex, dont l'emplacement est définitivement approuvé par le conseil d'Etat, est en construction, et les bâtiments s'y élèvent rapidement. Les emplacements proposés pour celles de Villeneuve et d'Aigle, n'ont pas encore reçu l'approbation du conseil d'Etat. Celles de Roche et de St-Triphon vont lui être soumises. Aussitôt que nous aurons reçu cette approbation, les travaux seront entrepris et conduits avec rapidité.

Des marchés ont été passés avec un entrepreneur de maçonneries, pour tous les travaux de la section ; de même, un marché a été conclu pour les charpentes de toutes les stations de cette même section. Quant aux maisons de gardes, leur charpente se construira à Interlacken, à la fabrique de MM. Seiler et Cie, avec lesquels un marché a été préparé, par

Digitized by Google

lequel ils s'engagent à nous livrer sur place, à partir du mois de juillet, une maison de garde par semaine, jusqu'à concurrence de 40 maisons, destinées soit à la section Villeneuve-Bex, soit à celles de Morges-Versoix et de Morges-Lausanne-Yverdon.

Les devis approximatifs faits avant le commencement de la construction, n'ont pas été dépassés; au contraire, l'état d'achèvement d'une partie des travaux, et les marchés passés pour les autres, nous permettent maintenant de prévoir d'une manière plus exacte le coût de cette section.

Nous pouvons dès à présent établir le coût kilométrique de la section Villeneuve-Bex, ainsi qu'il suit :

Travaux de terrassement,	21,000
Travaux d'art,	10,000
Ballastage,	10,000
Bâtiments, stations, maisons de gardes, guérites,	10,000
Clôtures, barrières, délimitations, croisements de voie, changements de voie,	30,000
Voie principale et accessoires,	60,000
Total par kilomètre,	151,000

N'est pas compris dans cette évaluation le matériel roulant, qui devra être augmenté au fur et à mesure des besoins, mais qui sera peu considérable, tant que l'isolement de ce tronçon permettra un service de va et vient, comme celui qui est organisé actuellement.

Remarquez, Messieurs, que tous les terrassements et travaux d'art ont été exécutés pour deux voies, de manière que la pose de la seconde voie restera seule à faire, lorsque l'augmentation de la circulation la rendra nécessaire.

(*La suite au prochain numéro.*)

CHEMINS DE FER DES ARDENNES

STATUTS.

(*Suite.*) (1)

TITRE IV.

Conseil d'administration.

Art. 28. La Société est administrée par un Conseil composé de quatorze membres.

Art. 29. Chaque administrateur doit être propriétaire de cent actions, qui sont inaliénables pendant la durée de ses fonctions.

Les titres de ces actions sont déposés dans la caisse de la Société.

Art. 30. Les administrateurs sont nommés par l'assemblée générale.

Leurs fonctions durent quatre années; ils peuvent être réélus; leur remplacement s'opère de la manière suivante : trois sortent la première année, trois la seconde, quatre la troisième, et les quatre derniers la quatrième.

En cas de vacance, l'assemblée générale, lors de la première réunion, procède au remplacement. Dans le cas où, par suite de vacances survenues dans l'intervalle de deux assemblées générales, le nombre des administrateurs descendrait au-dessous de dix, il serait pourvu provisoirement au remplacement par le Conseil d'administration jusqu'à concurrence de ce nombre.

Art. 31. Par dérogation à l'art. 30 qui précède, le premier Conseil d'administration est, dès à présent, composé de :

MM.

Le duc de Noailles.
Le baron de Seillière.
Le baron Ladoucette.
Riché.
Le prince de Chimay.
Le comte Foy.
Werlé.
Demachy.
Bazin.
Galos.
S. Laing.
C. Devaux.
Uzielli.
Berd.

Les membres de ce premier conseil resteront en fonctions jusqu'à l'expiration de l'année qui suivra l'époque de la mise en exploitation des lignes concédées par les décrets des dix-neuf juillet mil huit cent cinquante-sept.

Après cette époque, ils seront renouvelés conformément à l'art. 30 ci-dessus.

Art. 32. Le Conseil d'administration nomme chaque année, parmi ses membres, un président et un vice-président qui peuvent être réélus.

En cas d'absence ou d'empêchement du président et du vice-président, le Conseil désigne celui de ses membres qui doit remplir les fonctions de président.

Art. 33. Le Conseil d'administration se réunit au siége de la Société toutes les fois que l'intérêt de la Société l'exige et au moins deux fois par mois, à des jours désignés par délibération du Conseil.

Pour que les délibérations soient valables, le nombre de membres présents doit être de six au moins.

Les délibérations sont prises à la majorité absolue des voix des membres présents; toute décision pour être valable, doit réunir au moins quatre voix. En cas de partage, la voix du président ou de l'administrateur qui en fait les fonctions est prépondérante.

Les délibérations du Conseil d'administration sont constatées par des procès-verbaux signés par le président et par deux membres qui y ont pris part; elles sont transcrites sur un registre tenu à cet effet.

Les copies ou extraits de ces délibérations à produire en justice ou ailleurs, sont signés par le président ou par celui des membres qui en remplit les fonctions.

Art. 34. Nul ne peut voter par procuration dans le Conseil d'administration de la Compagnie.

Dans le cas où deux membres dissidents sur une question, demanderaient qu'elle fût ajournée jusqu'à ce que l'opinion d'un ou plusieurs administrateurs fût connue, il pourra être envoyé à tous les administrateurs absents une copie ou un extrait du procès-verbal, avec invitation de venir voter dans une prochaine réunion, à jour fixe, ou d'adresser par écrit leur opinion au président; celui-ci en donnera lecture au Conseil, après quoi la décision sera prise à la majorité des membres présents.

Dans aucun cas, l'application de la disposition qui précède ne peut retarder l'accomplissement des obligations imposées à la Compagnie par le cahier des charges de la concession, ni l'exécution des injonctions qui seraient notifiées par le gouvernement en vertu du cahier des charges.

Art. 35. Le Conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la Société.

Il fixe les dépenses générales de l'administration.

Il autorise, pour l'exécution des chemins de fer, les marchés de toute nature, les achats de terrains et immeubles nécessaires; il règle les approvisionnements, et autorise les achats des matériaux, machines et autres objets nécessaires à l'exploitation.

Il autorise tous achats et ventes d'objets mobiliers.

Il autorise toutes main levées d'opposition ou inscriptions hypothécaires, ainsi que tous désistements de priviléges.

Il autorise toute action judiciaire, tous traités, transactions, compromis.

Il détermine le placement des fonds disponibles, et règle l'emploi de la réserve.

Il autorise tous retraits, transferts, transports et aliénations des fonds, rentes et valeurs appartenant à la Société; il donne toutes quittances.

Il arrête les règlements relatifs à l'organisation du service et à l'exploitation des chemins, sous les conditions déterminées par le cahier des charges.

Il fait les traités relatifs à l'exécution de l'art. 56 du cahier des charges.

Il nomme ou révoque tous employés et agents, détermine leurs attributions, et fixe leur traitement.

Il fixe et modifie soit les tarifs, soit leur mode de perception; il fait les transactions y relatives: le tout dans les limites déterminées par le cahier des charges.

Il statue sur toutes les questions qui rentrent dans l'administration de la Société.

Art. 36. Le Conseil peut, avec l'approbation de l'assemblée générale, effectuer la vente des immeubles jugés inutiles, et acheter des immeubles autres que ceux désignés à l'art. 35 ci-dessus.

Il pourvoit à la négociation des emprunts votés par l'assemblée générale, conformément aux dispositions de l'art. 49 ci-après.

Tous pouvoirs sont dès à présent donnés au Conseil pour négocier, aux termes et dans les limites indiquées, l'emprunt spécifié à l'art. 6 qui précède.

Art. 37. Le Conseil d'administration peut déléguer ses pouvoirs à l'un ou plusieurs de ses membres, ou à toutes autres personnes, par des mandats spéciaux, et pour une ou plusieurs affaires déterminées, et même conférer des pouvoirs permanents pour affaires courantes journalières.

Art. 38. Les fonctions d'administrateur sont gratuites; ils reçoivent des jetons de présence dont la valeur est déterminée par l'assemblée générale; les administrateurs délégués peuvent recevoir une rémunération à fixer par l'assemblée générale.

Art. 39. Conformément à l'art. 32 du Code de commerce, les membres du Conseil ne contractent, à raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ou solidaire, relativement aux engagements de la Société.

Ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

Art. 40. Les transferts de rentes et effets publics appartenant à la Société, les actes d'acquisition, de vente et d'échange des propriétés immobilières de la Société, autres que ceux désignés sous l'art. 35, les transactions, marchés et actes engageant la Société, de la nature de ceux indiqués à l'art. 40 ci-après, ainsi que les mandats sur la Banque et sur tous dépositaires des fonds de la Société, doivent être signés par deux administrateurs, à moins d'une délégation expresse du Conseil à un seul administrateur ou à un mandataire spécial.

TITRE V.

De l'assemblée générale.

Art. 41. L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins.

Chaque actionnaire a autant de voix qu'il possède de fois vingt actions, néanmoins le même actionnaire ne peut réunir plus de dix voix, soit par lui-même soit comme fondé de pouvoirs.

Les propriétaires d'actions au porteur doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres aux lieux et entre les mains des personnes désignés par le Conseil d'administration, quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion de chaque assemblée; il est remis à chacun d'eux une carte d'admission; cette carte est nominative et personnelle; elle constate le nombre d'actions déposées.

Les certificats de dépôt mentionnés en l'art. 12 donnent droit, pour le dépôt de vingt actions ou plus, à la remise de cartes d'admission à l'assemblée générale, pourvu que le dépôt des titres ait eu lieu plus de quinze jours avant l'époque fixée pour l'assemblée générale.

Art. 42. L'assemblée générale régulièrement constituée représente l'universalité des actionnaires.

Ses décisions sont obligatoires pour tous, même pour les absents.

Art. 43. L'assemblée générale se réunit chaque année, à Paris, avant le premier mai.

Elle se réunit, en outre, extraordinairement toutes les fois que le Conseil en reconnaît l'utilité.

(1) Voir le *Journal des Chemins de fer* du 25 juillet 1857.

Digitized by Google

Dans tous les cas, la convocation doit être faite par un avis inséré un mois au moins avant l'époque de la réunion, dans les journaux désignés par l'art. 8.

Lorsque l'assemblée générale a pour but de délibérer sur les emprunts ou sur les propositions mentionnées à l'art. 49 ci-après, les avis de convocation doivent en indiquer l'objet.

Art. 44. Tout actionnaire ayant droit de voter à l'assemblée générale, peut se faire représenter par un mandataire, pourvu que ce mandataire soit lui-même actionnaire et membre de l'assemblée.

La forme des pouvoirs sera déterminée par le Conseil d'administration; dans tous les cas, ces pouvoirs devront être déposés quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion, aux lieux et dans les mains des personnes désignés par le Conseil d'administration.

Art. 45. L'assemblée générale est présidée par le président du Conseil d'administration ou par le vice-président, et à défaut par l'administrateur désigné par le Conseil.

Les deux plus forts actionnaires présents remplissent les fonctions de scrutateurs.

Le bureau désigne le secrétaire.

Art. 46. L'assemblée délibère valablement lorsque les actionnaires sont au nombre de trente au moins, et représentent au moins le dixième du fonds social.

Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires ne rempliraient pas ces conditions, il est procédé à une deuxième convocation, à un mois d'intervalle; dans cette seconde réunion l'assemblée délibère valablement, quel que soit le nombre de membres présents et des actions représentées, mais seulement sur les objets qui étaient à l'ordre du jour de la première réunion.

Art. 47. Les délibérations sont prises à la majorité des voix des membres présents et représentés.

Toutefois, les délibérations relatives aux objets définis en l'art. 49 ci-après, ne pourront être votées que dans une assemblée générale réunissant au moins le cinquième du fonds social, et à la majorité des deux tiers des membres présents, au nombre de trente au moins.

Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne rempliraient pas les conditions imposées par le paragraphe qui précède, pour la validité des opérations de l'assemblée générale, il sera procédé à une seconde convocation à un mois d'intervalle.

Les délibérations de l'assemblée générale réunie en vertu de cette deuxième convocation, seront valables, pourvu que les actionnaires, au nombre de trente, représentent au moins le dixième du fonds social.

Art. 48. Le scrutin secret a lieu lorsqu'il est réclamé par cinq membres au moins.

Art. 49. L'assemblée générale, constituée conformément à l'art. 47, sur la proposition du conseil d'administration, délibère :

Sur les prolongements ou embranchements des lignes et sur les prolongations, renouvellement de concessions ou concessions nouvelles;

Sur les traités d'acquisition, apports, réunions, fusions, alliances et autres faits, avec d'autres Compagnies de chemins de fer;

Sur les modifications et additions aux statuts, augmentation du fonds social, emprunts, émission d'obligations, prorogation ou dissolution de la Société;

Elle donne les pouvoirs nécessaires pour l'exécution desdites délibérations;

Les délibérations prises sur des objets prévus au présent article, n'auront d'effet qu'après l'approbation du gouvernement.

Art. 50. L'assemblée générale entend, discute et approuve les comptes, s'il y a lieu; elle nomme les administrateurs en remplacement de ceux dont les fonctions sont expirées ou qu'il y a lieu de remplacer par suite de décès, démissions ou autres causes.

Elle prononce, en se renfermant dans les limites des statuts, sur tous les intérêts de la Société.

Art. 51. Si l'expérience fait reconnaître la convenance d'apporter quelques modifications ou additions aux présents statuts, l'assemblée générale est autorisée à y pourvoir dans la forme déterminée par les art. 47 et 49.

Art. 52. Les délibérations de l'assemblée générale sont constatées par des procès-verbaux signés par les membres du bureau ou au moins par la majorité d'entre eux; les extraits de ces procès-verbaux à produire partout ou besoin sera, sont certifiés par le président du Conseil d'administration, ou par celui des membres qui en remplit les fonctions.

Une feuille de présence, destinée à constater le nombre des membres assistant à l'assemblée et celui des actions représentées par chacun d'eux, demeure annexée à la minute du procès-verbal, ainsi que les pouvoirs. Cette feuille est signée par chaque actionnaire en entrant en séance.

TITRE VI.

Dissolution et liquidation.

Art. 53. Lors de la dissolution de la Société, à quelque époque et pour quelque cause qu'elle advienne, le Conseil d'administration convoque immédiatement l'assemblée générale, qui détermine le mode de liquidation à suivre, et nomme, s'il y a lieu, les liquidateurs.

Toutes les valeurs provenant de la liquidation seront employées, avant toutes répartitions aux actionnaires, à mettre les chemins en état d'être livrés au gouvernement dans les conditions déterminés par le cahier des charges, et ensuite, s'il y a lieu, à compléter l'amortissement du fonds social.

TITRE VII.

Contestations.

Art. 54. Toutes les contestations qui pourront s'élever pendant la durée de la Société, ou lors de la liquidation, soit entre les actionnaires et la Société, soit entre les actionnaires eux-mêmes, et à raison des affaires sociales, sont jugées par des arbitres, conformément aux art. 51 et suivants du Code de commerce.

Art. 55. En cas de contestation, tout actionnaire sera tenu de faire élection de domicile à Paris, et toutes notifications et assignations seront valablement faites au domicile par lui élu, sans avoir égard à la distance de la demeure réelle.

A défaut d'élection de domicile, les notifications judiciaires et extrajudiciaires sont faites valablement au parquet de M. le procureur impérial près le tribunal de première instance de la Seine.

Dont acte,

Fait et passé à Paris, en la demeure respective des comparants,

L'an mil huit cent cinquante-sept, le vingt-huit juin.

CAISSE CENTRALE DE L'INDUSTRIE.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire des actionnaires du 15 juillet 1857.

RAPPORT

De M. VERCHOLLE, Directeur-Gérant.

Messieurs,

Nous vous avons réunis dans un double but :

Premièrement, pour vous rendre compte de notre gestion et de ses résultats pendant l'exercice qui vient d'expirer.

Secondement, pour vous demander la modification de deux des articles de notre charte statuaire, modification qui complète la rédaction de ces articles sans en changer l'esprit.

Avant d'aborder les chiffres de notre bilan, permettez-nous, Messieurs, de vous rappeler combien nous avons eu raison de résister, l'année dernière, aux suggestions de ceux qui nous poussaient à augmenter notre capital social, ainsi que cela était de mode alors.

Sondant la situation financière de l'Europe, nous pressentions déjà les difficultés par lesquelles nous aurions à passer, et nous vous disions que dans certains temps les gros capitaux sont un embarras et font courir l'aventure, mais que le chiffre modeste du nôtre nous permettrait de traverser toutes les crises.

Nous venons le prouver aujourd'hui. En effet, malgré les épreuves qu'a fait subir, au crédit public, l'exercice qui vient de s'écouler, notre Société n'a point à constater une diminution dans ses bénéfices; vos revenus ne sont point affectés.

Cela s'explique, Messieurs, par la virilité de notre base, qui va toujours s'élargissant. Nous comptions l'année dernière 1600 clients; nous en comptons 3,000 cette année : jugez par là des progrès que fait le crédit de notre établissement et des résultats que nous obtiendrons le jour où aura été dégagée la circulation générale des capitaux si gravement embarrassée en ce moment par les immenses travaux qui s'accomplissent dans tous les pays.

Avec les éléments que nous possédons, Messieurs, et que nous nous appliquons à ménager sagement, nous deviendrons, croyez-le, un grand établissement financier quand les circonstances s'y prêteront.

En attendant, voici quel était notre bilan au 30 juin dernier.

SITUATION GÉNÉRALE AU 30 JUIN 1857.

ACTIF SOCIAL.

Espèces en caisse,	93,768 11
Espèces à la Banque de France,	486,357 62
Effets en portefeuille,	261,318 57
Coupons à recevoir,	55,008 50
Loyer d'avance,	5,200 »
Titres de rentes et valeurs diverses,	5,649, 73 50
Terrains du bois de Boulogne,	352,334 67
Débiteurs divers,	1,53 ,264 62
Mobilier et matériel,	15,207 15
Maison de commission,	400,000 »
Total de l'actif,	8.858,812 83

PASSIF SOCIAL.

Capital d'actions,	5,000,000 »
Intérêts à payer,	3,262 50
Dividendes à payer,	2,000 »
Créanciers divers,	2,796 596 97
Total du passif,	7,801,859 47

RÉSUMÉ.

Actif,	8,858,812 83
Passif,	7,801,859 47
Excédant de l'actif sur le passif,	1,056,953 36

COMPTE GÉNÉRAL DE PROFITS ET PERTES

au 30 juin 1857.

RECETTES ET PRODUITS.

Commissions en actions,	400,000 »
Fonds de réserve,	31,312 11
Réserve sur les bénéfices des exercices antérieurs,	63,837 72
Commissions diverses,	203,050 39
Bénéfices et reports,	435,966 12
Intérêts courants,	27,737 37
Produits divers,	45,293 18
Total des recettes,	1,187,186 89

DÉPENSES ET FRAIS.

Frais généraux,	130,233 5
Excédant des recettes sur la dépense,	1 056,953 36

Sur cette somme de 1,056,953 36, formant les bénéfices généraux de la Société, ci 1,056,953 36

Il convient de laisser en réserve les chapitres ci-après :

Les primes d'actions, 400,000 »

Digitized by Google

Le fonds de réserve,	31,312 11	
La réserve sur les bénéfices antérieurs,	43,837 72	475,149 83
Bénéfices à distribuer,		581,803 53

RÉPARTITION DES BÉNÉFICES.

Ce bénéfice de 581,803 53 est employé de la manière suivante :

10 0/0 destinés au fonds de réserve,	58,180 35
15 0/0 destinés à la gérance,	87,270 45
18 0/0 du capital ayant droit au dividende,	360,000 »
Solde du bénéfice réservé,	76,352 73
Somme égale,	581,803 53

La répartition des bénéfices ci-dessus établie, adoptée, les réserves se composent ainsi qu'il suit :

Primes d'actions,		400,000 »
Fonds de réserve :		
Exercices antérieurs,	31,312 11	
Id. 1856-57,	58,180 35	89,492 46
Réserves sur les bénéfices distribuables :		
Exercices antérieurs,	43,837 72	
Id. 1856-57,	76,352 73	120,190 45
		609,682 91

D'accord avec votre conseil de surveillance, à qui la nouvelle loi sur les sociétés en commandite a conféré une autorité si imposante en matière semblable, nous vous proposons de vous distribuer 18 fr. par action, qui, avec les 5 fr. déjà payés à titre d'intérêt, vous feront un produit total de 23 0/0.

Remarquez, Messieurs, que ce chiffre a été obtenu pour un exercice des plus ingrats, exercice pendant lequel nous avons cru devoir nous abstenir de donner notre concours à toute espèce d'entreprise nouvelle ; car nous n'avons pas voulu risquer, une seconde, ce crédit que nous entourons de toute notre vigilance ; nous avons donc obtenu les résultats que nous vous soumettons, par le seul roulement de nos affaires journalières, et sans aucune tentative extraordinaire.

Mais, Messieurs, est-ce à dire pour cela que nous renonçons à tout jamais aux grandes choses ? Non, assurément.

Lorsque notre expérience nous fera entrevoir le moment de nous mettre à l'œuvre avec toutes chances de succès, nous n'hésiterons pas, et nous espérons bien accomplir des travaux utiles pour le pays et fructueux pour notre Société. Vous nous verrez alors aussi résolus dans l'action que nous l'avons été dans l'abstention.

En finissant, Messieurs, c'est un besoin pour moi de vous dire combien je suis secondé avec dévouement par les employés de tous grades de notre établissement. C'est grâce à ce dévouement zélé que, malgré la multiplicité de ses rouages, la *Caisse centrale de l'Industrie* s'est fait un renom de régularité parfaite.

RAPPORT

Présenté par M. J.-B. BAGARY, au nom du conseil de surveillance.

Messieurs,

Dans les assemblées générales qui ont précédé celle-ci, vous avez toujours voulu déléguer plus spécialement l'un des membres de votre conseil de surveillance, pour la vérification et le contrôle permanent des opérations de la Caisse centrale de l'industrie.

Nous avons apporté toute l'exactitude et tout le zèle possible à l'accomplissement de cette mission de confiance, qui avait été acceptée par nous.

La nouvelle loi sur les sociétés en commandite crée des devoirs sérieux et impose des obligations réelles aux conseils de surveillance, sur lesquels elle laisse peser une grande responsabilité morale.

Ces devoirs sérieux, ces obligations réelles, cette responsabilité, n'ont jamais cessé d'être présents à l'esprit de votre conseil. Gardien fidèle de vos intérêts, il a la conviction de ne pas avoir failli au mandat qu'il a reçu de vous.

Pendant l'exercice qui vient de s'écouler, ses rapports individuels avec votre gérant ont été presque quotidiens, et il s'est réuni officiellement onze fois. A chacune de ces réunions mensuelles, votre délégué mettait sous les yeux de ses collègues un bilan général, dont les différents chapitres étaient scrupuleusement examinés et vérifiés, et un tableau de situation qui restait annexé au procès-verbal de la séance. Votre conseil a donc pu suivre pas à pas la marche des affaires, constater leur développement et les avantages successivement recueillis par votre Société.

Quelques chiffres, Messieurs, vous donneront une idée des avantages et des résultats dont nous venons de parler.

Les bénéfices réalisés et distribuables s'élèvent à 657,748 fr. 53 c. En défalquant de ce total la somme payée aux actions en janvier dernier, pour le service des intérêts, il reste encore 581,803 fr. 53 c. à vous distribuer comme dividende ; ce qui donnera, pour l'exercice 1856-1857, un revenu de 23 0/0.

Si vous voulez bien considérer, Messieurs, les périodes de crise financière que votre Société a dû traverser, et qu'elle a subies nécessairement comme tous les autres établissements financiers ; si vous voulez tenir compte de la difficulté des affaires, frappées par des mois entiers de stagnation générale, vous devrez vous féliciter d'avoir obtenu des résultats aussi satisfaisants.

Ce chiffre de 23 0/0 de revenu ne représente pas la somme complète des bénéfices réalisés. Votre gérance aurait donc pu déclarer un dividende plus considérable ; mais mais elle a préféré augmenter votre réserve, et votre conseil a approuvé hautement cette mesure de prudence, qui peut paraître excessive aux yeux de certains esprits.

En effet, Messieurs, en dehors de son capital émis, votre Société possède un second capital, arrière-garde métallique, dont les chiffres ne sont pas sans intérêt pour vous. Permettez-nous de les énoncer sommairement, le rapport des comptes de la gérance vous ayant donné déjà les détails les plus précis à ce sujet.

Vos réserves antérieures s'élèvent à	75,149 83
La réserve prescrite par les statuts pour l'exercice actuel est de	58,180 35
Somme qui va s'augmenter extraordinairement cette année de	76,352 73
Ce qui porte le total de vos épargnes en espèces à	209,682 91
Si nous ajoutons à ce total les bénéfices qui restent à réaliser, et qui s'élèvent à environ	400,000 »
Nous trouverons une somme de	609,682 91

Chiffre recommandable, car il assure dès aujourd'hui au prochain exercice un dividende important.

Votre gérant et votre Conseil ont été complétement d'accord sur ce point, et tous unis par cette même pensée : c'est qu'il est toujours sage, c'est qu'il est toujours prudent, pour une Société comme la vôtre, de posséder une réserve imposante et un en-cas métallique qui permette de parer aux éventualités les plus imprévues.

Dans une de vos précédentes assemblées, votre gérant, en traçant devant vous la voie qu'il se proposait de suivre, vous disait : « Nous voulons fonder une entreprise sérieuse, et une maison forte et honorée. »

Messieurs, si nous jetons un coup d'œil rétrospectif sur notre entreprise, nous avons la satisfaction de croire et l'orgueil de dire que le but auquel tendait les efforts de votre gérant a été atteint. En quatre ans il aura distribué 80 0/0 à ses actionnaires, et sans avoir dévié un instant de la voie de sagesse et de prudence qu'il s'était tracée.

Evitant de se laisser aller aux entraînements de la spéculation, écueil ordinaire où viennent souvent échouer les plus habiles combinaisons, il n'a jamais voulu vider la caisse au profit du portefeuille. Les brusques variations survenues dans les cours des valeurs mobilières, leur dépréciation rapide dans ces derniers temps, n'ont eu sur vos affaires qu'une très-médiocre influence. Votre Conseil a vu, avec une satisfaction exempte d'inquiétude, le portefeuille des titres augmenter successivement de 4 jusqu'à 6 millions. Cette progression avait une cause naturelle ; elle était due aux opérations de la caisse des reports, source nouvelle de produits, et dont la création date de l'exercice courant.

Votre gérant a donc pu rester fidèle à son système : conserver l'intégralité du capital, et en avoir toujours la plus grande partie disponible.

Aujourd'hui, Messieurs, la caisse centrale de l'Industrie est un des établissements de crédit les plus importants, les plus prospères et les plus considérés.

Elle s'appuie, d'une part, sur un journal placé au premier rang parmi les organes de la presse financière, et de l'autre sur de bonnes et excellentes relations avec plus de trois mille clients, relations qui tendent à s'accroître encore.

Disons aussi, Messieurs, que votre société est presque une affaire de famille ; vous excuserez la familiarité de l'expression, mais elle peut seule rendre toute notre pensée.

Conservant sa simplicité d'allures dans une sphère qui, cependant, s'agrandit chaque jour ; ennemie du bruit et de l'éclat, votre Société a toujours suivi et suivra toujours avec respect la tradition des vieilles et honnêtes coutumes. Elle n'emprunte aux idées nouvelles que leur côté réel et pratique. Elle donne un soin égal et minutieux aux grands comme aux plus minimes rouages de son organisation. Elle désire le progrès dans le sens le plus pratique et le plus large du mot. Elle ne recherche pas les succès éclatants, trop souvent suivis de tristes déceptions, mais les succès qui se fondent sur le travail, la régularité, l'ordre et l'économie. Ces qualités, Messieurs, votre Conseil a pu les apprécier dans votre gérance, et il est heureux de le déclarer ici.

Ajoutons, en terminant, que nos fonctions de membres du Conseil de surveillance nous ont été rendues agréables et faciles, grâce aux excellents rapports qui ont toujours existé entre votre Conseil et la Gérance. Entre elle et nous, en effet, il n'y a jamais eu divergence d'idées, mais une entente parfaite, une unité constante de vues, et la plus franche cordialité.

RÉSOLUTIONS :

I.

A l'unanimité, l'Assemblée approuve les comptes tels qu'ils sont présentés dans le rapport de la gérance pour l'exercice 1856-1857 ; elle donne à M. Vergniolle quitus et décharge de sa gestion.

II.

A l'unanimité, l'Assemblée fixe le dividende, pour l'exercice 1856-1857, à 18 fr. par action, qui, ajoutés aux 5 fr. d'intérêts déjà payés, donnent un produit total de 23 0/0.

III.

A l'unanimité, l'Assemblée modifie la rédaction de l'art. 2 des statuts, et remplace cette rédaction par la suivante :

La Société a pour objet :

1° L'acquisition et la vente de tous effets publics français et étrangers, de toutes actions, obligations ou valeurs industrielles cotées à la Bourse de Paris, et généralement toutes sortes d'opérations de bourse et de banque.

2° L'acquisition et la vente de toutes propriétés bâties et non bâties, situées à Paris et dans toute l'étendue du département de la Seine.

IV.

A l'unanimité, l'Assemblée modifie la rédaction de l'art. 15 des statuts, et remplace cette rédaction par la suivante :

La Société est administrée par M. Vergniolle, qui en est le seul gérant responsable, et qui seul a la signature sociale.

Il aura, à cet effet, les pouvoirs les plus étendus.

Il pourra, notamment, faire à l'amiable ou autre-

Digitized by Google

ment toutes acquisitions d'immeubles, aux prix, charges et conditions qui lui paraîtront convenables; payer le prix de ces acquisitions, comptant ou aux époques qui auront été fixées, en retirer quittance;

Gérer et administrer lesdits immeubles, faire tous baux, même à long terme, résilier ceux existant, avec ou sans indemnité;

Faire faire toutes constructions, augmentations et réparations, signer tous marchés et devis, régler et payer tous mémoires;

Vendre à l'amiable ou aux enchères, ou par voie d'échange, tout ou partie des immeubles de la Société, aux prix et conditions qu'il voudra; recevoir le montant des prix, stipuler toutes soultes, les toucher ou payer; de toutes sommes reçues ou payés, donner ou retirer quittance; demander ou consentir, avant comme après paiement, même sans recevoir, tous désistements partiels ou définitifs de priviléges, hypothèques et actions résolutoires, et la mainlevée de toutes inscriptions.

Et généralement faire le nécessaire.

V.

A l'unanimité, l'Assemblée nomme membres du Conseil de surveillance, pour l'exercice 1857-1858:

MM. Gallix,
Bigot,
Bagary,
de la Roquette,
Lagrange.

JURISPRUDENCE.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE.

Présidence de M. Frédéric Lévy.

Audience du 23 juillet.

LES CHEMINS DE FER ROMAINS. — RÉPARTITION DES ACTIONS. — MM. SÉBASTIEN DE NEUVILLE ET C°, GARRY ET RENAUD, CONTRE MESSIEURS J. MIRÈS ET C°.

Les souscripteurs d'actions des chemins de fer romains qui ont accepté les actions qui leur ont été attribuées par la répartition arrêtée par MM. Mirès et C°, et qui ont reçu le remboursement de l'excédant de leurs versements, sont non recevables à critiquer le mode de répartition.

La souscription des chemins de fer romains a déjà donné lieu à un grave procès dont nous avons rendu compte dans la *Gazette des tribunaux* du 15 mai dernier. On se rappelle que MM. Deslandes et Girard, souscripteurs l'un de 500, l'autre de 600 actions, et qui n'en avaient obtenu qu'un petit nombre dans la répartition faite par MM. Mirès et C°, ont demandé devant le tribunal de commerce la nullité de la répartition et une attribution d'actions au prorata des souscriptions reçues jusqu'au 8 avril. Un jugement du 14 mai a accueilli cette demande, et renvoyé les parties devant un arbitre rapporteur pour établir la répartition sur de nouvelles bases. L'appel de ce jugement est en ce moment soumis à la Cour impériale de Paris.

MM. Sébastien de Neuville et C°, Garry et Renaud, qui ont reçu les actions qui leur ont été attribuées par la première répartition et le remboursement de l'excédant de leurs versements, après avoir protesté par acte extrajudiciaire du 30 avril contre la répartition, ont assigné MM. Mirès et C° pour obtenir, comme MM. Deslandes et Girard, une attribution d'actions au prorata des actions souscrites au 8 avril dernier. Ils soutenaient que l'acceptation des actions qui leur ont été attribuées était le résultat d'une erreur; qu'ils avaient dû croire que la répartition avait été faite également et loyalement entre tous les souscripteurs; que le jugement du 14 mai devait profiter à tous, que la position devait être la même, et qu'on ne pouvait admettre qu'une partie des souscripteurs recevrait 45 ou 50 0/0 de leur souscription, tandis que les autres ne recevraient que 5 ou 10 0/0.

MM. Mirès et C° répondaient que c'était en parfaite connaissance de cause que MM. de Neuville et consorts avaient accepté les actions qui leur avaient été attribuées; que des avis insérés dans différents journaux, notamment dans *le Constitutionnel* et le *Journal des chemins de fer*, avaient fait connaître à plusieurs reprises le mode de répartition adopté; qu'il y avait à cet égard un véritable contrat qui liait toutes les parties.

Après avoir entendu Me Rey et Froment pour les demandeurs, et Me Schayé pour MM. Mirès et C°, le tribunal a statué en ces termes en ce qui touche MM. de Neuville et C°:

« Attendu que, pour motiver leurs prétentions, Neuville et C° excipent d'un jugement rendu par ce tribunal à la date du 14 mai dernier, entre Mirès et Ce et les sieurs Deslandes et consorts, lequel jugement a décidé que Mirès et C° seraient tenus vis-à-vis de leurs adversaires de faire la répartition des actions des chemins de fer romains au prorata de leur souscription;

» Que, de leur côté, Mirès et C°, pour répondre à cette prétention, entendent se prévaloir d'un contrat librement accepté et exécuté par les demandeurs;

» Qu'il s'agit donc d'apprécier le bien ou mal fondé de ces prétentions respectives;

» Attendu qu'après avoir annoncé au public l'émission des actions des chemins de fer romains, Mirès et C° ont, à la date du 27 avril et jours suivants, fait insérer dans différents journaux le mode de répartition qu'ils entendaient suivre;

» Qu'aussitôt qu'ils ont eu pris connaissance de cet avis, les demandeurs ont envoyé leur garçon de recette chez Mirès et C°; qu'il a été remis audit garçon de recette trente actions des chemins de fer romains, et qu'il lui a été restitué la différence existant entre le versement effectué lors de la souscription des 600 actions par les demandeurs et le chiffre définitif des versements afférents aux trente actions à lui attribuées;

» Attendu que ce mode de répartition a été accepté par Neuville et C°, sans observations ni réserves; que c'est seulement à la date du 30 avril, trois jours après cette acceptation sans réserves, que, par acte extrajudiciaire, ils ont protesté contre le mode de répartition de Mirès et C°; que cette protestation n'a été suivie d'aucune instance depuis le 30 avril jusqu'au 22 mai suivant, c'est-à-dire que l'instance actuelle n'a été formée que lorsque le jugement dont on excipe a été rendu par le tribunal;

» Attendu qu'en droit, les conventions font la loi des parties toutes les fois qu'elles sont librement acceptées par elles et qu'elles n'ont rien de contraire à la morale et à l'ordre public; que, dans l'espèce, il ne s'agit que d'un contrat commercial intervenu entre commerçants ayant les uns et les autres la libre disposition de leurs intérêts;

» Que si, effectivement, Neuville et C° croyaient avoir le droit de discuter le mode de répartition de Mirès et C°, ils étaient, comme Deslandes et consorts, libres de s'adresser à la justice pour le faire réformer, ce qu'ils n'ont pas fait; qu'il s'ensuit donc que l'ayant accepté, Neuville et C° ne sauraient actuellement, et seulement en vue de profiter des chances de la spéculation, demander la nullité du contrat intervenu entre eux et Mirès et C°;

» En ce qui touche les dommages-intérêts:

» Attendu que de ce qui précède, il n'y a lieu de faire droit à ce chef de demande;

» Par ces motifs,

» Déclare Neuville et C° mal fondés dans leur demande avec dépens. »

Des jugements dans les mêmes termes ont été rendus dans les affaires de MM. Renaud et Garry.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE.

Présidence de M. George.

Audience du 27 juillet.

LES DOCKS-NAPOLÉON. — PRÊT SUR NANTISSEMENT DE SIX MILLE ACTIONS. — LE CRÉDIT MOBILIER CONTRE M. ORSI. — INTERVENTION DES ADMINISTRATEURS DES DOCKS.

Les 9 et 10 août 1855, la Société générale du Crédit mobilier a prêté à M. Orsi une somme de 300,000 fr. sur le nantissement de six mille actions des Docks Napoléon.

Le terme fixé pour le remboursement de ce prêt est arrivé, et la Société du Crédit mobilier a assigné M. Orsi devant le tribunal de commerce, en paiement des 300,000 fr. et des intérêts échus.

MM. Picard et Torchet, administrateurs des Docks Napoléon, sont intervenus dans l'instance par une demande en revendication des six mille actions données en nantissement, prétendant que ces actions avaient été soustraites à la Société et n'étaient arrivées entre les mains de M. Orsi et dans la caisse du Crédit mobilier que par suite d'un abus de confiance; qu'aux termes de l'article 2279 du Code Napoléon, celui qui a perdu ou auquel on a volé une chose peut la revendiquer pendant trois ans à compter du jour de la perte ou du vol, contre celui dans les mains duquel il la trouve; que la Société du Crédit mobilier n'avait pas pu être de bonne foi dans cette négociation, puisqu'elle savait qu'à l'époque du prêt M. Orsi n'était pas et ne pouvait pas être légitime propriétaire des six mille actions.

Mais le tribunal a rendu le jugement suivant:

» En ce qui touche Orsi:

» Attendu que la somme à lui réclamée est le résultat d'un prêt dont il reconnaît l'exactitude;

» Qu'il ne saurait donc s'élever de contestation à son égard;

» En ce qui touche les administrateurs des Docks Napoléon, intervenants dans l'instance:

» Attendu qu'en mars 1854, les sieurs Cusin et Legendre, administrateurs des Docks Napoléon, souscripteurs d'un grand nombre d'actions de cette entreprise, et à la tête eux-mêmes d'une maison importante de banque, ont chargé Orsi de leur procurer un prêt de 360,000 fr. sur le nantissement de 11,200 actions des Docks;

» Que cette négociation s'est accomplie alors près de la Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers; qu'elle est passée ensuite dans les mains du duc de Galliera; qu'elle a été ensuite à la Bourse et pendant un certain nombre de mois l'objet de reports successifs;

» Qu'enfin, en août 1855, au moment où le décret d'autorisation était refusé à cet établissement et que la position devenait pour lui critique, Orsi s'est adressé à la Société générale de Crédit mobilier et lui a demandé un prêt de 300,000 fr. sur le nantissement de six mille actions des Docks; que cette opération, qui rentre dans les usages de cet établissement, a eu lieu régulièrement les 9 et 10 août 1855, moyennant des intérêts de 5 0/0 et une commission de 1/4 0/0;

» Qu'il s'agit d'examiner aujourd'hui si, d'une part, les détenteurs des titres ont agi de bonne foi, et si, même dans cette hypothèse, la revendication serait possible, comme ayant été l'objet de l'escroquerie;

» Sur le premier fait:

» Attendu qu'il n'est pas dénié que les 300,000 fr., objet du nantissement, ont été versés en espèces, et qu'on ne donne pour motif à cette opération que le désir d'en venir ultérieurement maître; que cette rai-

Digitized by Google

son, fût-elle établie, n'indiquerait nullement la mauvaise foi du prêteur;

» En ce qui concerne l'escroquerie dont la Société générale de Crédit mobilier aurait été victime, suivant les intervenants :

» Attendu qu'il a été souverainement jugé qu'Orsi avait été de bonne foi dans le report de ces titres; qu'il convient de faire observer que la Société des Docks a profité des 300,000 fr. prêtés par la Société du chemin de fer de tirailleseac à Béziers; qu'aussi, le 26 avril 1856, les administrateurs des Docks se contentaient-ils de réclamer la revendication des actions contre la restitution de la somme prêtée;

» Qu'il suit de ce qui précède que les dispositions de l'art. 2279 du Code Napoléon, invoquées par les intervenants, ne sont pas applicables à l'espèce;

» Sur l'autorisation demandée par la Société générale du Crédit mobilier de vendre les actions par le ministère d'un agent de change, sauf l'offre par elle faite de rendre les 6,000 actions contre le paiement des 300,000 fr. avec intérêts et accessoires depuis le 24 juillet 1856 jusqu'à ce jour;

» Attendu que, dans l'intérêt de tous, il y a lieu d'ordonner que la vente, à défaut de remboursement, aura lieu par le ministère du syndic des agents de change;

» Par ces motifs,

» Le tribunal condamne Orsi par toutes les voies de droit et par corps à payer à la Société générale du Crédit mobilier la somme de 305,000 fr. avec les intérêts de droit;

» Dit qu'à défaut de paiement dans la quinzaine de la signification du présent jugement, la Compagnie générale du Crédit mobilier est autorisée à faire vendre, par le ministère du syndic des agents de change, par cent à trois cents actions par jour, le tribunal s'en rapportant à ce sujet à la prudence du syndic, les six mille actions données en nantissement, et ce jusqu'à concurrence de la créance en principal, intérêts et frais.

» Ordonne que le surplus des titres, s'il y a lieu, sera déposé à la Banque de France pour être à la disposition de qui il appartiendra;

» Condamne Orsi aux dépens de l'instance principale, et les administrateurs des Docks aux dépens de leur intervention. »

BANQUE D'ANGLETERRE.

SITUATION AU 11 JUILLET 1857.

ÉMISSION.

	LIV. ST	FRANCS.
Passif.		
Billets émis.	25,413,395	635,334,875
Actif.		
Avances à l'État . . .	11,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,450,000	86,497,500
Espèces et lingots (or).	10,938,295	273,459,875
Somme égale. .	25,413,395	635,334,875

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque. .	14,553,000	363,825,000
Réserve	3,451,339	86,463,475
Compte courant de l'État créditeur.	3,107,922	77,698,050
Comptes particuliers. .	10,918,601	272,967,275
Billets à sept jours et autres.	740,688	18,517,200
	32,778,840	819,471,000
Actif.		
Créances sur l'État . .	10,218,724	255,468,100
Créances particulières.	16,455,171	411,379,275
Billets de banque en Portefeuille.	5,451,190	136,279,500
Numéraire	653,765	16,344,125
	32,779,840	819,471,000
Augmentation :		
Réserve métallique. . .	75,304	18,482,600
Comptes particuliers. .	1,260,075	31,501,875
Billets en circulation. .	555,758	13,893,950
Réserve	47,728	1,193,200
Diminution :		
Portefeuille.	418,376	10,459,400
Compte courant de l'État	4,755,628	118,890,700
Créances particulières.	2,967,371	74,184,275

OUVERTURE DU CHEMIN DE FER DU CENTRE.

Ecaussinnes à Erquelinnes (Belgique).

La Compagnie du Centre a reçu l'autorisation officielle de livrer à l'exploitation la section de sa ligne comprise entre Baume et Erquelinnes; l'ouverture de cette section aura lieu à Binche, le dimanche 2 août prochain; des fêtes brillantes seront données à cette occasion par l'administration communale de Binche, et S. A. R. le duc de Brabant a promis d'assister à ces fêtes. Ce fait seul donne une idée de l'importance attachée à la ligne du Centre. On assure que des transports nombreux sont déjà assurés à cette ligne, qui devra, dès le jour de son ouverture, livrer passage aux cokes de charbons, impatiemment attendus dans les localités industrielles de Jeumont, Maubeuge et Hautmont.

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi, 30 juillet :

Si la tenue des prix de nos fers avait quelque tendance à faiblir, la sécheresse, en venant arrêter la production, la rendrait facile et permettrait une augmentation. Les fers laminés restent fixés de 325 à 340 fr. suivant l'importance de la demande, rendus aux gares des chemins de fer de l'Est. Les fers forgés sont cotés de 370 à 390 fr., livrés à la gare la plus proche de l'usine. Ces derniers sont surtout très-demandés; nous savons qu'il s'est traité cette semaine de très-fortes affaires et que d'autres sont en proposition, au cours actuel, et à fournir au retour des eaux.

MÉTAUX.

Cuivre. — Le cuivre reste coté : Best Selected 120 liv. par tonne, Tough Cake et Tile 117 liv. — Cours de Paris : Cuivre de Russie 310 à 335, selon les sortes; cuivre anglais 305 310; du Chili 275 280.

Samedi dernier a eu lieu à l'hôtel des Monnaies une vente importante de vieux sous et bronzes. Ces débris se sont vendus de 2 fr. 10 à 2 fr. 12 c. 1/2 le kilogr., et le bronze de 2 fr. 25 à 2 fr. 40; le bronze était composé de 0,93 de cuivre 0,04 d'étain et 0,01 de zinc.

Etain. — Nous avons dit dans notre précédent bulletin que les prix de l'étain étaient en voie de hausse sous l'influence de l'enchère de la Hollande; tous les lots ont été pris au prix moyen de fl. 82 1/4, parité de 375 fr. à Paris. Les producteurs anglais viennent de hausser leurs produits de 250 fr. par tonne. — Cours de Paris : Banca 385 390 fr., anglais 365 375, Détroits 375 380 fr.

Plomb. — Marché lourd sur toutes les places. — Cours de Paris : Plomb de France 66 67, d'Espagne 67, laminé 78 fr.

Zinc. — Les affaires en ce métal sont languissantes, rien de saillant du marché régulateur de Hambourg. — Cours de Paris : Zinc brut de Silésie 77 50 à 78 fr., laminé 95 fr. les 100 kilogr.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Les transactions en fers de Galles sont limitées au strict besoin, mais les prix se soutiennent et les producteurs se refusent à accepter des ordres en baisse. Les rails sont plus recherchés et leur cours plus ferme.

Quant aux fers d'Ecosse et du Staffordshire, rien n'est venu modifier leur situation.

Les fontes en gueuses d'Ecosse sont presque sans affaires, et les numéros mélangés bonnes marques se cotent de 90 fr. 62 à 91 fr. 25 à bord au lieu d'embarquement. Le fret n'a pas varié sensiblement.

Voici les prix moyens des charbons, à Sunderland : charbons pour forges, noisettes, deux fois criblé et en 1re qualité, 7 fr. 25; dito 2e qualité, 6 fr. 78; dito menu une fois criblé, 5 17 à 5 64; charbon pour machines à vapeur, gros, 10 fr. 50; dito 2e qualité, 8 46 à 10 25; tout venant 1re qualité, 8 fr. 65; dito 2e qualité, 7 à 8 20 par tonne; coke 1re qualité, 18 75; dito 2e qualité, 16 25 par tonne.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 28 juillet :

Métallurgie. — Les opérations en fers fabriqués sont assez suivies pour le moment avec l'étranger et le pays, seulement on remarque qu'elles deviennent plus difficiles avec la France, où nous rencontrons aujourd'hui non seulement la concurrence des fers anglais, mais encore celle des fers directement traités avec nos propres minerais, libres de tout droit à l'entrée. La fonte affinage se cote fr. 9 50 à 9 75, et les prix de la fabrication se calculent sur ce taux. La demande en tôle continue, tous nos laminoirs en sont occupés. Il s'est traité quelques marchés en rails pour l'Italie et la Suisse, dont l'Angleterre a eu sa part. Ces marchés eussent été plus considérables pour la Belgique, si le terme de livraison avait été moins rapproché, car notre fabrication est généralement appréciée par le demandeur. En somme l'activité est assez bonne dans nos établissements à fers, mais les bénéfices sont restreints. Nos ateliers de constructions marchent bien.

Minerais. — Quelques affaires ont été traitées pour le courant, sans variation dans les prix.

Charbons. — Les derniers jours de la navigation sur la Sambre, dont les eaux ont été lâchées avant-hier 23, à huit heures du matin, ont été bien employés par nos agents de chargements. Les expéditions ont été considérables et il n'en est pas resté en souffrance Les prix se sont en général maintenus, dans toutes les espèces de charbons, moins fermes cependant pour les charbons maigres. L'exportation, pour le chiffre global, doit équivaloir à celle de l'année dernière.

Coke. — Les expéditions ont été également très-fortes dans cet article, et il reste encore à livrer.

Fret. — Le cours s'est fermé pour Paris à fr. 11 50 et les autres destinations sur ce cours qui sert d'étalon. Le dernier bateau pour Paris a été fait à fr. 12, de Pont-de-Loup.

(L'Ancre de Saint-Dizier .

O. Saupique.

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1856. id. 795 id.)

Du 16 au 22 juillet 1857.

138,388 voyageurs.....	415,006 25
Bagages, marchandis,etc.	526,936 94
Total...	940,003 19
Semaine correspondante de 1856.	
158,827 voyageurs.....	404,180 17
Bagages, marchand., etc.	525,583 80
Produit total.....	929,763 97
Différence...	10,239 22
Produit par kilomètre :	
1857,	1,182
1856,	1,169
Recette totale depuis le 1er janvier	
1857.....	27,114,852 44
1856.....	25,073,395 07
Différence...	2,041,457 37

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLEANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :

En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1234 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :

En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1081 kil.

Du 16 au 22 juillet 1857.

109,475 Voyageurs...	436 111 85
Bagages, marchandises, etc.....	562 701 63
Total.....	998,813 48
Semaine correspondante de 1856 .	1,200,117 24
Différence...	201,303 76
Recettes depuis le 1er janvier 1857.	32,035,444 51
Recette correspondante de 1856	25,937,582 94
Différence...	6,097,861 57

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 950 kilomètres)
(1856. id. 876 id.)

Du 16 au 22 juillet 1857

327,865 voyageurs.....	504,624 75
Marchandises, etc., grande vitesse ...	53,227 69
— petite vitesse....	314,108 80
Total de la semaine.....	871,961 24
Semaine correspondante en 1856....	809,130 22
Différence...	62,831 02
Recettes depuis le 1er janvier 1857	22 330,696 58
id. id. 1856	19,618,933 53
Différence...	2,711,763 05

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

(1857. Longueur exploitée, 694 kilom.)
(1856. id. 617 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,180 93.
— 1856, 1,468 25.

Recettes du 16 au 22 juillet 1857

Grande vitesse) 97,848 voyageurs..	375,655 70
Grande vitesse) marchand.....	136,117 05
Petite vitesse) marchand.....	307,790 15
Total.....	819,563 80
Semaine correspondante de 1856....	905,912 45
Différence...	86,348 65
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	26,973,201 52
id. id. 1856	21,614,923 48
Différence...	5,358,278 04

CHEMINS DE FER DE L'EST.

(1857. Longueur exploitée 1330 kilomètres.)
(1856. id. 1069 id.)

8e année. — 29me semaine.

Du 16 au 22 juillet 1857.

108,511 Voyageurs.....	595,94[illegible] 70
Marchandises.....	532 071 84
Total de la semaine.....	928 014 54
Recettes antérieures.....	24,676,405 04
Total général.....	25,604,419 58
29me semaine de 1857	928,014 54
Semaine correspondante de 1856.	878,487 96
Différence...	49,526 58
Exercice 1857.....	25,604,419 58
Id. 1856.....	22,989,433 17
Différence...	2,614,985 91

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont et prolongements.

Longueur exploitée : 135 kilomètres

Du 16 au 22 juillet 1857.

8,851 voyageurs.	21,457 15
..,... tonnes de marchandises.....	20,794 75
Total.....	42,251 30
Recettes antérieures...	1,173,687 11
Total des recettes.....	1,215,938 41

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 523 id.

Recettes du 16 au 22 juillet 1857

63,504 Voyageurs.....	223 433 95
Bagages et marchandises	304,782 91
Total de la semaine.....	528 216 86
Semaine correspondante de 1856.. .	677 401 40
Différence...	153,187 54
Total des recettes, à partir du 1er janvier 1857.....	16 915,200 00
Période correspondante de 1856.	14,7[illegible] 4,310 84
Différence...	2,184,250 15

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

(1857. Longueur exploitée, 186 kilom.)

Du 16 au 22 juillet.

(Section de Lyon à Roanne.)

[illegible],[illegible] Voyageurs.....	37 713 [illegible]
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	125,078 60
Total.....	162 791 73
Recettes antérieures.....	5,424,391 [illegible]
Total de l'exercice 1857.....	5,587,183 [illegible]
Recette correspondante 1856	210,121 [illegible]
Total de l'exercice 1856...	5,228,439 [illegible]

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).

1857. Longueur exploitée pendant la semaine, 121 k.
Longueur moyenne pendant l'année, 168 kil.

Voyageurs.....	29,128 37
Bagages, marchandises, etc.....	20,147 11
Total.....	49,235 [illegible]
Recettes antérieures	1,206,819 [illegible]
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	1,256,054 [illegible]
Semaine correspondante en 1856.....	41,219 46
Recettes depuis le 1er janvier 1856....	944,070 15
Recettes totales de la semaine sur les deux sections	212,927 11
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....	6,631,310 [illegible]
Total.....	6,813,237 [illegible]

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 713 kilomètres.
Id. en 1856, 372 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 210 id.

Recettes du 16 au 22 juillet 1857

CHEMIN DE FER.

41,982 voyageurs	150,118 30
Bagages, marchandises, etc	141,950 23
TOTAL	292,068 53
Recettes du CANAL LATÉRAL	12,698 82
Recettes antérieures	6,654,971 28
Total depuis le 1er janvier 1857	6,959,238 63
29e semaine de 1857. Chemin de fer	292,068 53
Id. Canal latéral	12,198 82
Total de la semaine en 1857	304,267 35
29e semaine de 1856. Chemin de fer	140,495 05
Id. Canal latéral	47,925 71
Total de la semaine en 1856	188,420 76
Différence	115,846 59

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857	6,959,238 63
1856	3,208,624 44
Différence	3,750,614 19

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1857,	409 63	58 08
1856,	377 67	238 21
Différence	31 96	170 13

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.)

Longueur exploitée : 175 kilomètres.

Du 16 au 22 juillet.

10,492 Voyageurs	41,923 80
Bagages, marchandises, etc	17,755 40
Total	59,079 20
Semaine correspondante 1856 (sur 75 kil.)	23,255 15
Augmentation kilométrique sur les recettes	9 0/0
Total depuis le 1er janvier	1,051,695 75

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 12 au 18 juillet 1857

4,861 voyageurs fr.	3,343 45
Marchandises	430 »
Recettes antérieures	153,298 30
Total	157,071 75

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

Lignes de Bâle à Laufelfingen, Aarau-Olten-Lucerne Berne et Bienne. — 195 kilomètres dès le 16 juin.

Recettes du 1 au 30 juin 1857.

	Voyageurs	Marchandises quintaux à 50 kil.	Recettes.
Du 1er au 30	126,000	200,000	215,000 »
Mois précédents.	263,353	594,749	363,240 34
Totaux..	389,353	794,749	578,240 34

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 278 kilom.)

Du 11 au 17 juillet 1857.

8,881 Voyageurs	45,264 21
Bagages, marchandises, etc	66,683 20
TOTAL de la semaine	111,967 41
Recettes de la semaine correspondante de 1856	63,011 91
Différence	48,955 50
Recettes antérieures	2,819,837 85
Total	2,931,805 26

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée : 402 kilomètres.

Du 9 au 15 juillet 1857.

51,048 Voyageurs,	116,982 57
9,000 t Bagages et marchandises,	70,502 14
Total,	186,614 71
Période correspondante de 1856,	169,062 54
Différence	17,552 17
Recette totale depuis le 1er janvier	4,190,150 76
Période correspondante de 1856,	3,732,748 92
Différence	457,401 82

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 16 au 22 juillet 1857.

Voyageurs	26,968 20
Bagages	1,121 45
Marchandises : grande vitesse	8,406 65
Id., petite vitesse	2,208 85
Exploitation de Biella	4,871 23
Exploitation de Casal (minimum garanti à Novare)	3,898 90
Ensemble	47,475 28
Recette correspondante de 1856	40,583 16
Différence	6,892 12

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. id. 1,039 id.

Du 16 au 22 juillet 1857.

	En francs, à charge de 121 1/8
44,493 voyageurs	213,662 95
31,033 tonnes Marchandises	470,066 80
Total de la semaine	695,729 75
Semaine correspond. 1856	712,136 60
Différence	16,406 85
Recettes depuis le 1 janvier 1857	16,775,605 »
Recettes depuis le 1 janvier 1856	18,481 576 »
Différence	1,705,970 »

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

29e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 13 au 19 juillet

10,412 voyageurs — 17,607 quint. bagages, marchandises fr.	19,403 20
Recette correspondante de 1856	14,469 15
Différence	4,934 05
Recettes depuis le 1er janvier 1857	326,074 00
Recette correspondante de 1856	211,522 30
Différence	114,551 70

CHEMIN DE FER NORD-EST SUISSE.

1857. — Longueur exploitée : 144.4 kilomètres.
1856. — 100.8 —

Juin 1857 (*)

101,000 voyageurs	135,000 »
265,000 quint. marchandises et bagages	98,300 »
Total du mois	233,300 »
Mois correspondant de 1856	124,066 »
Différence	109,234 »
Recettes depuis le 1er janvier 1857	1,032,231 »
Recettes correspondantes 1856	526,843 »
Différence	505,426 »

(*) Résultat approximatif.

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

Juin 1857

	1857.	1856	1855.
Voyageurs	42,778 70	40,232 85	33,810 75
Bagages	938 90	1,049 40	795 05
Bétail	1,820 »	1,134 95	819 60
Marchandises	17,773 48	16,397 46	18,854 62
	63,311 08	58,814 66	54,329 02
Différence		4,496 42 sur 1856	
Différence		8,982 06 sur 1855	

1er semestre.

	1857.	1856.	1855.
Voyageurs	213,851 25	211,154 85	176,860 »
Bagages	5,958 60	6,078 65	3,833 60
Bétail	8,776 90	7,385 60	6,614 45
Marchandises	117,938 74	119,731 73	124,312 64
	345,621 49	343,351 03	311,620 69
Différence		2,270 46 sur 1856	
Différence		34,000 80 sur 1855	

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (30e semaine)		Par journée de voiture	
		d'omnibus.	de tilbury.
Du 19 au 25 juillet 1857	269,631 70	85 67	54 28
Semaine correspondante de 1856	232,566 60	78 31	49 65
Rec. depuis le 1er janv. 1857	6,822,593 10	79 40	47 13
Période correspondante de 1856	6,102,590 90	71 69	45 70
Différence	720,002 20	7 71	2 43

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

MM. les porteurs d'actions et obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans *ses succursales*, les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission qui vient d'être réduite de 1/2 à 1/4 0/0.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans ses succursales les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,
G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Avis aux porteurs d'obligations 5 *et* 3 0/0. — Les coupons de ces obligations sont payables au choix des porteurs :

Sans frais, — dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, à Lyon et Marseille.

Moyennant une commission de *un quart pour cent*, dans toutes les succursales de la Banque.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

AVIS. — Le public est prévenu que la Banque de France admet les actions de la Compagnie de Saint-Rambert à Grenoble au privilége des prêts sur dépôts de valeurs.

CHEMIN DE FER DE

PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS

MM. les porteurs des obligations :

1° Paris à Lyon par le Bourbonnais 3 0/0 ;
2° Grand-Central de France, emprunt 1853-1854 ;
3° Rhône-et-Loire, 1re série 4 0/0 ;
4° Rhône-et-Loire, 2me série 3 0/0 ;
5° Saint-Etienne à Lyon, emprunts réunis ;
6° Saint-Etienne à Lyon, emprunt 1850 ;
7° Saint-Etienne à la Loire, emprunt 1847 ;
8° Andrezieux à Roanne, 1er ordre ;

sont prévenus que la Banque de France se charge de payer dans ses succursales les intérêts de ces différents titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,
LÉON SAY.

CHEMIN DE FER

DE DON PEDRO II.

Pour l'instruction des contractants qui désirent entreprendre les travaux de la seconde section de ce chemin de fer, le Conseil des directeurs fait publier comme complément à ses annonces antérieures les faits suivants :

L'ingénieur en chef et tout le corps des ingénieurs sous ses ordres continuent avec vigueur les études de la *serra* (montagne), et les plans se trouvent déjà très-améliorés ; la ligne définitive est tracée en grande partie ; les explorations se terminent, et on recueille toutes les données pour arriver à des devis précis.

Comme il peut arriver que, vu la nature des travaux et du terrain, quelques entrepreneurs ne désirent pas faire des propositions sans examiner le pays, ceux-ci sont prévenus qu'ils trouveront au Brésil tous les éclaircissements qu'ils pourront désirer.

Voici l'état financier de la Compagnie :

La première émission, après le paiement de la première section en construction, laissera un solde de près de 3,000 contos de réis, ou environ 14 millions et demi de francs.

Quand ce capital sera épuisé, la direction disposera du crédit du gouvernement pour émettre un emprunt garanti par l'Etat, sans restriction aucune, d'une valeur de 12,000 contos (égale à l'émission en action), soit environ 34 millions et demi de francs.

Ces fonds seront plus que suffisants pour construire la seconde section, commencer la troisième et la quatrième, et surmonter toutes les difficultés sérieuses de l'entreprise ; il ne restera à la charge des nouvelles émissions que la partie du chemin qui s'étend, en aval et en amont, sur les bords du rio Parahyba.

Le jour fixé pour le jugement des propositions est le 15 août ; mais au cas où on reconnaîtrait la nécessité d'une prorogation pour que les intéressés puissent achever leurs études, on n'hésitera pas à leur concéder le temps dont ils auront besoin.

Pour assurer un bon contrat en ce qui touche la seconde section, il n'est pas douteux que les directeurs ne garantissent au contractant un droit de préférence pour la troisième et la quatrième.

Les trois sections comprennent plus de 300 milles anglais.

Rio-Janeiro, 13 juin 1857.

Signé C.-B. OTTONI, vice-président ; J.-J. TEIXEIRA Junior, secrétaire.

CHEMIN DE FER

DE HAINAUT ET FLANDRES

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer *Hainaut et Flandres* a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le paiement des intérêts dûs pour le 1er semestre 1857, se fera du 5 au 20 août prochain, dans les bureaux de la Société,

A Paris, rue de Provence, 46 ;
A Bruxelles, rue Montoyer, 36 ;
Et à Gand, à la Banque de Flandres.

Le directeur général,
C. DE RIDDER.

COMPAGNIE DES HOUILLÈRES ET CHEMINS DE FER DE

CARMAUX-TOULOUSE

Les administrateurs-gérants ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le dividende de 1 fr. 25 par action, fixé par l'assemblée générale du 25 mars dernier, et les intérêts de 3 fr. 75 pour le 1er semestre de 1857, leur sont payés à partir du 1er juillet.

Cette somme de 5 fr. par action de 150 fr. sera acquittée sur la présentation des titres :

A Paris, chez MM. Donon, Aubry, Gautier et Ce, banquiers, 44, rue de la Victoire.

A Londres, chez MM. Hankey et Ce, banquiers ;

A Toulouse, chez MM. I. et P. Viguerie et Ce, banquiers ;

A Alby, chez M. Léonard, receveur général des finances.

COMPAGNIE DES HOUILLÈRES ET CHEMINS DE FER DE

CARMAUX-TOULOUSE

Du 1er Janvier au 31 avril 1857.

Extraction.		Recettes brutes.
50,360	309	1,090,420 98

Mois de juin,

Extraction.		Recettes brutes.
13,135	294	211,675 26

Situation au 30 juin 1857,

Extraction.	Recettes brutes.
72,475 ton. 603 k.	1,305,096 16

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

OMNIBUS DE LONDRES

Recettes du 19 au 25 juillet, 29e semaine.

600 voitures ont circulé et ont produit 333,459 fr. 35 c., soit par jour 47,637 fr. 05 c. et par voiture 81 fr. 27 c.

La recette totale du 1er janvier au 25 juillet 1857 est de 8,610,228 f. 60 c. La moyenne générale par jour et par voiture, comprenant le service de ville et de banlieue, est de 73 fr. 86 c.

Recettes comparatives :

1857, 29e semaine,
8,610,228 fr. 60 moyenne, 73 fr. 86

1856, 29e semaine,
5,498,653 fr. 95 moyenne, 72 fr. 48

Différence en faveur de 1857,
3,111,574 fr. 65 moyenne, 1 fr. 38

SOCIÉTÉ FERMIÈRE

DE LA FONDERIE DE CARONTE ET DES MINES DE LA MÉDITERRANÉE.

Le gérant a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que du 1er août au 20 octobre 1857, sera exigible le dernier versement de 10 francs sur les actions non libérées. Ce versement sera réduit à 8 fr. 25 c., compensation faite du dividende de 1 fr. 75 c. pour l'exercice 1855.

Il aura lieu à la caisse de la Société, à Paris, rue de Provence, 72.

Les fonds à provenir de cet appel sont destinés à donner une plus grande extension aux travaux de l'exploitation.

Le gérant,
J. LEVY.

CAISSE COMMERCIALE DE SAINT-QUENTIN.

Les actionnaires de la caisse présents à l'assemblée générale du 27 juillet courant, n'ayant pas réuni les trois quarts des actions émises, nombre nécessaire pour délibérer sur les modifications aux statuts qui y ont été proposées par la gérance, une nouvelle assemblée générale a été indiquée au siége de la Société, à Saint-Quentin, pour le *jeudi 6 août, à une heure de l'après-midi*. — MM. les actionnaires, porteurs de dix actions au moins, sont instamment priés d'y assister, étant observé que cette fois, et conformément à l'art. 27 des statuts, la délibération sera obligatoire pour tous les intéressés, pourvu que les modifications proposées soient votées par la majorité des actionnaires présents et réunissant les trois quarts des actions représentées.

LÉCUYER et Ce.

MINES DE LA GRAND'COMBE.

ERRATA. — Le *Journal des Chemins de fer*, dans son numéro 880 du 18 juillet 1857, où il a inséré les numéros des obligations de la Grand'Combe sorties au tirage du 16 mai 1857, a fait les erreurs suivantes :

Dans les numéros des obligations du premier emprunt, on a omis le n° 1,598.

On a porté le n° 2,417 au lieu de 2,317 ;

Le n° 3,027 au lieu de 3,077 ;

Le n° 987 au lieu de 5,987.

Le n° 5,186 a été porté deux fois.

SOCIÉTÉ ANONYME

DE LA MANUFACTURE DES GLACES D'AIX-LA-CHAPELLE.

MM. les actionnaires de la Société des glaces d'Aix-la-Chapelle sont informés que la Compagnie des mines et fonderies de Stolberg et de Westphalie, dans laquelle la Société des glaces possède environ 4,000 actions privilégiées, vient de décider la création et l'émission d'un emprunt au profit exclusif de ses propres actionnaires et dans la proportion des intérêts de chacun.

Par suite des combinaisons adoptées, le droit réservé aux actionnaires du Stolberg de souscrire un bon d'emprunt au prix de 30 fr., remboursable à 60 fr., par chaque action qu'ils possèdent, appartient aussi aux actionnaires des glaces d'Aix-la-Chapelle, à raison d'un bon sur le Stolberg à souscrire par cinq actions des glaces.

En conséquence, le Conseil d'administration des glaces d'Aix-la-Chapelle

Digitized by Google

a l'honneur d'informer MM. les actionnaires de la Société, après s'en être entendu avec le Conseil d'administration du Stolberg, qu'ils peuvent se présenter aux bureaux de cette dernière Compagnie, boulevard Saint-Denis, 6, et qu'ils seront admis à souscrire un bon d'emprunt par cinq actions de glaces, jusqu'au 5 août prochain.

HAMEAU DE LA JONCHÈRE (Bois de la MAL-MAISON).

ADJUDICATION, au hameau de la Jonchère, près Rueil (chemin de fer de Saint-Germain), dimanche 9 août 1857, à 1 heure, de 25 lots de terrains boisés; mise à prix, de 75 c. à 1 fr. 50 par mètre. — Site délicieux, air salubre, promenades ravissantes, voisinage de la Seine, constructions et approvisionnements faciles.

Prix payable en deux ans par cinquièmes.

Plusieurs lots jouiront d'une réduction d'un cinquième en cas de construction dans les 6 mois.

COMMUNICATIONS par le chemin de fer de Saint-Germain et le chemin de fer américain de Rueil à Marly, station spéciale à la Jonchère.

RENSEIGNEMENTS : A Paris, chez Me Dutreih rue Ménars, 12;

Chez Me Duclosel, rue Neuve-des-Petits Champs, 95;

A Rueil, chez Me Tellier, notaire, chargé de la vente;

A Saint-Cloud, chez Me Plucke, notaire; et à la Jonchère, sur les lieux.

COMPTOIR

D'ESCOMPTE DE PARIS.

MM. les actionnaires sont prévenus que le dividende pour le semestre échu le 30 juin dernier, a été fixé à 20 fr. par action, et sera payé à la caisse du Comptoir, rue Bergère, 14, à partir du 1er août prochain.

PARC DU RAINCY.

12e Vente par adjudication, dans ce parc, le dimanche 2 août 1857, à 1 heure, de lots de terrains magnifiquement boisés et de toutes contenances, et des bâtiments de l'orangerie. Sites délicieux, vastes avenues, eaux abondantes.

Mise à prix, 1 fr. par mètre et plus; paiement du prix en deux ans. Plusieurs lots jouissent d'une remise d'un cinquième en cas de construction dans les six mois. 310 lots sont déjà vendus.

Station spéciale du chemin de fer de Strasbourg dans le parc même; 10 trains montants, 10 descendants; billets d'aller et retour; trajet en 35 minutes.

Plans et renseignements au Raincy; et à Paris, au siége de la Compagnie foncière du Raincy, 5, faubourg Poissonnière, et chez M. Dutreih, 12, rue de Ménars.

SOCIÉTÉ EN COMMANDITE DES

USINES CENTRALES DE LA GUADELOUPE,

Sous la raison sociale J. MARGUERITTE et Ce.

Assemblée générale extraordinaire.

M. P. Duval-Vaucluse, propriétaire, demeurant à Paris, rue de Lancry, 45, nommé par ordonnance de référé, en date du 16 juin dernier, administrateur provisoire de la Société des usines centrales de la Guadeloupe, a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le mercredi 26 août, à trois heures précises de l'après-midi, rue de la Chaussée-d'Antin, 49, à la salle Sainte-Cécile.

Cette assemblée a pour but spécial, 1° de procéder, conformément à l'art. 25 des statuts, à la nomination d'un nouveau gérant en remplacement de M. Marguerite, décédé; 2° de conférer s'il est besoin, au nouveau gérant, tous pouvoirs nécessaires pour la création d'actions nominatives, en exécution de la loi du 23 juin 1857; 3° enfin, de conférer s'il y a lieu, au nouveau gérant, les pouvoirs nécessaires à la création des dites actions, à leur échange contre des actions au porteur et réciproquement.

L'assemblée générale extraordinaire se compose de tous les actionnaires porteurs de dix actions au moins.

Les actionnaires qui désirent faire partie de cette assemblée devront justifier de leurs titres d'actions ou coupons d'actions, par leur dépôt *chez M. Ducal-Vaucluse, rue de Lancry, 45*, quinze jours au moins avant la réunion, c'est-à-dire le *11 août au plus tard.*

Il leur sera délivré, en échange, un récépissé qui leur servira de carte d'entrée.

A raison de l'importance de l'objet de la convocation de l'assemblée extraordinaire, MM. les actionnaires sont invités à déposer toutes les actions dont ils sont propriétaires, quand même elles excéderaient le nombre nécessaire pour assurer le maximum de cinq voix.

Paris, le 30 juillet 1857.

L'administrateur provisoire,

P. DUVAL-VAUCLUSE.

MAISON RUE DE LA PERLE, 9, A PARIS

Etude de Me LACOMME, avoué à Paris, rue Neuve-des Petits-Champs, 60, successeur de M. Glandaz.

Vente aux criées de la Seine, le 12 août 1857,

D'une MAISON de rapport, sise à Paris, rue de la Perle, n° 9 (ancien hôtel de Saint-Roman).

Produit par bail principal, NET DE TOUTES CHARGES, MÊME DE L'IMPOT FONCIER : 16,000 fr.

Mise à prix : 200,000 fr.

S'adresser : 1° audit Me Lacomme;

2° A Me Quillet, avoué, rue Neuve-des-Petits-Champs, n° 83;

3° A Me Chéron, avoué, rue Saint-Hyacinthe-Saint-Honoré, n° 8;

4° A Me Meunier, notaire, rue Coquillière, n° 25;

5° Et sur les lieux, au concierge.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les jeudis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, provisoirement les lundis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine et le Pirée, traversée en 7 jours.

Correspondance au Pyrée pour Volo et Salonique toutes les deux semaines, le samedi, à dater du 11 juillet; pour Syra, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 4 juillet.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet. — *Voie de Smyrne :* chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 5 juillet.

MER NOIRE. — *Danube* pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla.

Trébizonde par Inebolu, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique et des îles ioniennes.

ALGÉRIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi. ORAN. — Départs tous les vendredi à midi. STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les mercredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription:

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale,

A Lyon, place des Terreaux

SOCIÉTÉ I. R. AUTRICHIENNE PRIVILÉGIÉE DE CRÉDIT

POUR LE COMMERCE ET L'INDUSTRIE.

Les porteur des titres provisoires suivants de notre société,

SAVOIR :

Titre de 25 actions chaque.

Numéros 479, 2670, 4094, 4700, 4883.

Titre de 10 actions chaque.

Numéros 3349, 3858, 3859, 3925.

Titre de 5 actions chaque.

Numéros 873, 1737, 2075, 3879, 4212, 4296, 4704.

Titre de 1 action chaque.

Numéros 748, 1235, 1540, 1541 1542, 1543, 1544, 1909, 2626, 2725, 3148, 4014, 5053, 5074, 5766, 6063, 10124, 14240, 16487, 17535, 20770, 20777, 20778, 20779, 20780, 23841, 25760, 27856, 27717, 27718, 27719, 28612, 28613, 31564, 31890, 35275, 36332, 36855, 36856, 36857, 38358, 38450, 39531, 40827, 40881, 44098, 47165, 47166, 47167.

Sur lesquels les versements sont en retard à partir du deuxième versement, sont invités à les effectuer au plus tard d'ici au 10 août prochain, *à la caisse de notre Société, à Vienne.*

Dans le cas contraire, lesdits titres provisoires seraient, conformément aux termes des § 19 et 20 de nos statuts, déclarés non valables, et les actions qu'ils représentent seront vendues pour compte et aux risques et périls des actionnaires retardataires.

Vienne, 27 juillet 1857.

En vente chez GUILLAUMIN et Ce 14, rue Richelieu :

DES OPÉRATIONS DE BOURSE,

Mues des fonds publics et des Sociétés par actions dont les titres se négocient en FRANCE, *en* BELGIQUE *et en* SUISSE, précédé d'une appréciation des opérations de bourse dites *de jeu*, et des rapports de la Bourse avec le Crédit public et les finances de l'Etat, par A. COURTOIS fils, membre de la *Société libre d'Economie politique de Paris.* — DEUXIÈME ÉDITION *revue et augmentée.*

Prix . . . . 4 fr.

JOURNAL DES MINES.

Organe spécial de l'industrie minière et métallurgique en France et à l'Etranger.

Le *Journal des mines* (4e année), développe toutes les questions de mines, de forges, etc., au double point de vue scientifique et industriel. Ce journal, qui paraît tous les jeudis avec seize pages in-quarto, est le guide indispensable à tous les intéressés de l'industrie minière et métallurgique.

Prix : Paris, 10 fr., et 12 fr. pour les départements.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Les cours ont présenté cette semaine une bonne physionomie. Les dispositions de la place paraissaient plus favorables ces jours-ci.

Le Crédit mobilier s'est soutenu de 940 à 950.

Les actions du Crédit foncier éprouvent peu de variations, mais on trouve facilement des acheteurs dans les cours de 555 à 560. On remarque aussi que les obligations du Crédit foncier sont plus recherchées par les petits capitaux.

Le marché des chemins de fer s'est soutenu, et quelques lignes ont joui, ces derniers jours, d'une assez grande faveur. Les transactions se sont portées principalement sur les actions de Lyon fusionné et sur le Nord nouveau; les actions de Lyon ont monté à 940, et le Nord nouveau à 7[illegible].

C'est à peine si les autres chemins de fer ont eu, depuis huit jours, 10 fr. de variation; mais le comptant est généralement bien tenu. Il arrive chaque jour quelques capitaux de province pour lever quelques titres. Les actions d'Orléans sont à peu près immobiles de 1,440 à 1,450. L'Est ancien se soutient aux alentours de 700, et l'Est nouveau de 670 à 677 50.

Le Midi a été lourd de 695 à 680.

Les actions des Ardennes qui avaient remonté à 500, sont tombées de nouveau à 462 50.

Les affaires ont eu une certaine activité sur les chemins de fer autrichiens, qui se sont maintenus de 670 à 680.

On a commencé, samedi dernier, à coter à terme les actions des chemins de fer russes, ce qui fait supposer que les autres lignes étrangères ne tarderont pas d'obtenir la même faveur.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 23 jusqu'à celle du 30 juillet:

La rente 3 0/0 a fléchi de 66 90 à 66 60 au comptant; elle est restée à 66 70, et à 66 65 à terme.

Le 4 1/2 0/0 a monté de 92 à 93; il est resté à 92 75.

La Banque de France a fléchi de 2,900 à 2,870; le Crédit foncier, de 650 à 545.

Le Crédit mobilier a fléchi de 952 50 à 920; il est resté à 947 50.

L'Orléans a fléchi de 1,440 à 1 435; il a fermé à 1,447 50.

Le Nord ancien a fléchi de 850 à 840, il est resté à 852 50. Le Nord nouveau a monté de 685 à 710, il est resté à 705.

L'Est ancien a fléchi de 695 à 690, il est resté à 700. L'Est nouveau a fléchi de 682 50 à 670, il est resté à 682 50.

Lyon fusionné a fléchi de 923 75 à 912 50; il a repris à 940, et il a fermé à 931 25. Les actions non libérées ont monté de 895 à 912 50, et elles sont restées à 907 50.

Le Midi a fléchi de 692 50 à 680, il est resté à 687 50.

L'Ouest a varié de 735 à 727 50, il est resté à 730.

Le Grand-Central a varié de 606 25 à 605.

Genève a fléchi de 680 à 670, il a repris à 695.

Saint-Rambert a baissé de 565 à 558 75, il est resté à 560.

Les Ardennes ont fléchi de 490 à 462 50, ils sont restés à 487 50.

Béziers a fléchi de 467 50 à 455, il a fermé à 460.

Les Autrichiens ont monté de 670 à 683 75, ils ont fermé à 676 25.

Les Russes ont varié de 513 75 à 517 50.

Les Lombards ont monté de 612 50 à 617 50, ils ont fermé à 613 75.

Les Saragosse ont repris de 480 à 487 50, ils sont restés à 485.

Les Romains ont varié de 500 à 502 50.

Les François-Joseph ont varié de 462 50 à 480.

Samedi. — Les valeurs ont été complétement immobiles et les affaires nulles. Les cours restent en général aux mêmes taux que la veille. Le 3 0/0 est resté sans changement au comptant et à terme à 66 90. Le 4 1/2 0/0 est monté de 60 c. à 93. La Banque s'est tenue à 2,890; le Mobilier, à 940; l'Orléans, à 1,440; le Grand-Central, à 605. Le Nord a monté de 2 50 à 847 50. Le Nord nouveau a fléchi de 2 50 à 692 50; l'Est ancien, à 692 50; l'Est nouveau, à 677 50. Lyon fusionné a monté de 3 75 à 918 75. Les nouvelles actions ont fléchi de 2 50 à 892 50; le Midi, de 3 75 à 681 25; Genève, de 5 à 675; les Ardennes, de 17 50 à 472 50; Béziers, de 5 à 455; les Autrichiens, de 1 25 à 672 50; le Saint-Rambert, de 2 50 à 567 50. Le Victor-Emmanuel s'est tenu à 520. L'Ouest a monté de 2 50 à 732 50. Les Lombards ont fléchi de 1 25 à 615. Les Saragosse ont monté de 1 25 à 482 50. Les Russes ont été cotés pour la première fois à terme à 517 50 et 513 75.

Lundi. — Les cours de la rente étaient offerts; les chemins de fer ont éprouvé un peu de baisse. On était dans l'attente de la malle des Indes. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 20 c. à 66 70, et à terme de 20 c. à 66 70. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 93; la Banque, à 2,890. Le Mobilier a fléchi de 10 à 940. Le Crédit foncier a été coté à 560. L'Orléans a fléchi de 2 50 à 1,437 50; le Nord, de 5 à 842 50. Le Nord nouveau a monté de 2 50 à 695. L'Est ancien a fléchi de 6 25 à 688 75; l'Est nouveau, de 7 50 à 670. Lyon fusionné s'est tenu à 918 75; les actions non libérées ont monté de 2 50 à 895; les Russes, de 1 25 à 515. Le Midi s'est tenu à 685. L'Ouest a fléchi de 2 50 à 727 50; les Ardennes, de 10 à 462 50. Saint-Rambert a repris de 7 50 à 567 50; Béziers, de 5 à 460; le Grand-Central, de 1 25 à 606 25. Genève s'est tenu à 675. Les Autrichiens ont baissé de 2 50 a 670; le Victor-Emmanuel, de 10 à 510. Les Lombards ont monté de 5 à 617 50; les Saragosse, de 5 à 487 50.

Mardi. — Les prix se sont encore affaissés, cependant la tenue de la bourse était assez bonne, comparativement à celle de Londres où les nouvelles des Indes avaient fait fléchir les consolidés ce 3/4. Le 3 0/0 a baissé au comptant et à terme de 10 c. à 66 60; le 4 1/2 0/0, de 25 à 92 75; la Banque, de 10 à 2.880. Le Crédit foncier était tenu à 560; le Mobilier, à 930. L'Orléans a fléchi de 2 50 à 1,435; le Nord, de 2 50 à 840; le Nord nouveau, de 2 50 à 695. L'Est a monté 6 25 à 695; le nouveau de 50 à 677 50. Lyon fusionné a fléchi de 1 25 à 917 50; les actions non libérées, de 1 25 à 893 75; le Midi, de 3 75 à 681 25; le Grand-Central, de 1 25 à 605. L'Ouest a monté de 2 50 à 730. Genève s'est tenu à 675; le Saint-Rambert, à 560; les Ardennes, à 462 50; Béziers, à 460; les Autrichiens, à 670. Les Victor-Emmanuel ont repris de 2 50 à 512 50. Les Lombards ont baissé de 5 à 612 50; les Saragosse, de 2 50 à 485; les François-Joseph, de 2 50 à 4 0. Les Romains se sont tenu à 500, et les Russes à 515.

Mercredi. — Les affaires étaient un peu plus animées. Il y avait quelques achats sur la rente, et les chemins étaient généralement demandés. Le 3 0/0 a monté au comptant de 10 c. à 66 70, et à terme de 20 c. à 66 80. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 25 c. à 92 75. La Banque s'est tenue à 2,880. Le Crédit mobilier a monté de 30 à 950; Orléans, de 8 75 à 1,443 75; le Nord ancien, de 5 à 845; le Nord nouveau, de 5 à 700. L'Est ancien s'est tenu à 695. L'Est nouveau a monté de 1 25 à 677 50; Lyon fusionné, de 7 50 à 925; les actions non libérées, de 6 25 à 900. L'Ouest s'est tenu à 730; le Grand Central, à 605; Saint-Rambert, à 560. Genève a monté de 7 50 à 682 50; Béziers, de 7 50 à 467 50; les Autrichiens, de 8 75 à 678 75; les Lombards, de 2 50 à 615; les Russes, de 1 25 à 516 25. Les François-Joseph ont fléchi de 2 50 à 477 50.

Jeudi. — Les dispositions de la place étaient à la hausse au début; mais une baisse de 5/8 sur les fonds anglais a fait rétrograder la rente et comprimer le mouvement sur les chemins. Le 3 0/0 a varié au comptant de 66 90 à 66 70, et à terme de 66 95 à 66 65. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 92 75. La Banque a fléchi de 10 à 2,870; le Crédit foncier, de 5 à 555; le Crédit mobilier, de 2 50 à 947 50. Orléans a monté de 3 75 à 1,447 50; le Nord ancien, de 7 50 à 852 50; le Nord nouveau, de 5 à 705; l'Est ancien, de 5 à 700; l'Est nouveau, de 3 75 à 682 50; Lyon fusionné, de 6 25 à 931 25; les actions nouvelles, de 7 50 à 907 50. Le Midi a fléchi de 2 50 à 687 50; Béziers, de 2 50 à 460. Genève a monté de 17 50 à 695. Les Autrichiens ont fléchi de 2 50 à 676 25. Les Russes ont monté de 1 25 à 517 50; les Romains, de 2 50 à 502 50. Les Lombards ont fléchi de 1 25 à 613 75.

Vendredi. — La réponse des primes a donné un peu d'animation aux affaires. Elle s'est faite en baisse à 66 60; mais les cours se sont ensuite raffermis, et il y avait à la clôture des demandes sur toutes les valeurs. La rente 3 0/0 a fléchi de 05 au comptant à 66 65; elle a varié à terme de 66 55 à 66 80. Le 4 1/2 0/0 a monté de 15 à 92 50. La Banque a fléchi de 20 à 2,850; le Crédit foncier, de 5 à 550. Le Crédit mobilier a monté de 10 à 957 50; Orléans, de 2 50 à 1,447 50; le Nord ancien, de 2 50 à 852 50. Le Nord nouveau s'est tenu à 705. L'Est ancien a fléchi de 5 à 695; l'Est nouveau, de 2 50 à 680. Lyon fusionné a monté de 3 75 à 933. Les actions non libérées se sont tenues à 907 50. Le Midi a fléchi de 7 50 à 680; Genève, de 10 à 685. L'Ouest a monté de 2 50 à 732 50; les Autrichiens, de 2 50 à 678 75. Saint-Rambert s'est tenu à 560. Les Russes ont fléchi de 2 50 à 515. Les Lombards ont monté de 1 25 à 615.

LATOUR.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale	Versements effectués	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque du paiement des revenus	Dernier cours connu
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer	C	100.000	500	tout	71 65	janv. et juil.	410 50
Banque de l'Algérie	A	6.000	500	id.	37 65	...	620 ..
Omnium lyonnais	Cn	7.500	1/7500	id.	.. ..	...	500 ..
VOITURES ET OMNIBUS							
Compagnie génér. des Omnibus	A	30.000	(1) 500	tout.	55 ..	janv. juil.	410 ..
Omnibus des chemins de fer	C	1.200	300	id.	21 ..	février	175 ..
Omnibus de Londres	C	250.000	100	id.	12 50	...	97 50
Comp. imp. des voitures de Paris	A	400.000	100	id.	1 65	mars	07 50
Gondoles parisiennes	C	1.700	80	id	9 50	févr. août	100 ..
Omnibus de Lyon	C	..	100	tout.	.. ..	.	67 50
CANAUX ET EAUX							
Quatre Canaux, act. de capital	A	02.1??	1.000	tout	50 ..	avril. oct.	1125 ..
— act. de jouiss.	A	6?.100	1/6?500	id.	8 [illegible]	1er juin	85 ..
Bourgogne, action de capital	A	[illegible]	1.000	id.	50 ..	avril. oct.	12? ..
— action de jouiss.	A	27.2??	1/2?.?00		12 50	1er juin	135 ..
Arles à Bouc, act. de capital	A	6.?00	1.000		50 ..	avril. oct.	925 ..
Trois canaux, act. de capital	A	12.000	1.000	id.	50 ..	id.	1130 ..
Roanne à Digoin	A	11.000	1.000	id	11 ..	mai	...
Aire à la Bassée	A	?00	5.000	id	400 ..	févr. août	7200 ..
Sambre à l'Oise	A	11.?00	1.000	id.	70 ..	...	900 ..
Scarpe inférieure	C	2.?00	1.000	id	112 ..	...	1?00 ..
Sambre française canalisée	A	4.?00	1.000	id.	116 25	...	13?0 ..
[illegible]	A	6.000	400	id	4 0.0	...	... ..
Compagnie générale des Eaux	A	80.000	250	id.	4 0.0	...	505 ..
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	C	100000 part	1/100000	150	4 0.0	avril, oct	168 75
Pont, gare et port de Grenelle	A	7.000	1.000	id.	10 ..	...	... ..
Pont de Rouen	A	900	1.000	id.	44 ..	janv. juil.	... ..
Ponts réunis	C	3.000	1.000	id	51.20	...	... ..
Nouveaux Ponts réunis	C	4.000	1.000	id	31 4 0	...	... ..
Pont de Bordeaux	A	2.300	1.000	id.	.. ..	...	1500 ..
Pont de Beaucaire	A	1.000	1/1000	id.	.. ..	...	1000 ..
Pont sur le Rhone	.	..	.	.	.. ..	...	1000 ..
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Ce	C	10.000	500	tout	73 50	janv. juil.	4?? ..
Compagnie franco-amér. Est	C	..	500	tout.	131 25	juin, déc.	315 ..
Messageries Imp. Serv. marit.	A	40.000	500	tout	50 ..	janv. juil.	8?0 ..
Ce cent. de transp. et de nav.	C	8.000	250	id	6 ..	...	50 ..
Compagnie générale maritime	A	80.000	500	350	.. ..	janv. juil.	300 ..
Marc Fraissinet père et fils	C	..	500	id.	.. ..	.	470 ..
Armand Touche fr. et Ce	C	..	500	id.	.. ..	.	380 ..
Armements marit. Barbey et Ce	C	..	500	tout	0?0	.	.. ..
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)	C	24000 parts	300	tout	15 ..	avril. oct	300 ..
Centre-du-Flénu	Civ.	3.000	1.000	id.	20 .	...	245 ..
Pont-de-Loup-Sud	Civ.	2.000	1.000	id.	70 ..	avril	410 ..
Monceaux-Saint-Etienne	Civ.	2.000	500	id.	.. ..	...	... ..
Blanzy	C	30.000	500	id.	36 ..	févr. août	725 ..
Azincourt	A	1.500	1/1500	id.	150 ..	...	1450 .
Chazotte	A	3.500	1/3500	id	65 ..	...	790 ..
Layon-et-Loire	A	1.800	1/1800	id	.. ..	...	400 ..
Loire (quatre groupes)	A	80.000	1/80000	id.	58 ..	avril oct	707 50
Loire	A	80.000	[illegible]	id.	12 ..	id.	138 75
St-Etienne	A	80.000	[illegible]	id.	8 50	id.	140 ..
Mont-Rambert	A	80.000	1/80000	id.	16 ..	id.	150 ..
Rive-de-Gier	A	80.000	1/80000	id.	27 50	id.	287 50
Mayenne et Sarthe	A	13.200	1/13.200	id	34 ..	...	625 ..
Grand Combe	A	24.000	1/24000	id	60 ..	janv. juil.	950 ..
Haute-Loire (anc. Société)	Civ.	5.200	500	id.	.. ..	avril oct.	260 ..
Carmaux-Toulouse	C	116.100	125	id.	11 ..	janv. juil.	121 75
Épinac	A	2.400	1/2400	id.	100 ..	...	.. ..
Houillères réunies-s-Quarégnon	A	6.750	250	id	.. ..	...	150 ..
Charbonnages belges	A	30.000	500	id	30 ..	...	410 ..
Compagnie générale. Asphalte	C	8.000	500	id	.. ..	...	.. ..
Bastennes	C	10.000	100	d	5 0.0	15 janv juil.	100 ..
Loire, obligations anciennes	.	4.100	1.250	id.	50 ..	...	1050 ..
— — nouvelles	.	15 0.0	1.250	id.	50 ..	févr. août	951 50
MINES DIVERSES.							
Vieille Montagne ... zinc	A	90.000	80	tout	25 ..	mai, nov.	390 ..
Nouvelle-Montagne ... zinc	A	3.000	1.000	id.	100 ..	...	1025 ..
Stolberg et Westphalie, priv. zinc	A	40.000	375	id.	5 0 0	octobre	300 ..
— non priv. zinc	A	40.000	375	id.	.. ..	id.	85 ..
Corphalie ... zinc	A	5.000	1.000	id	70 ..	...	1017 50
Eschweiler, priv. ... zinc	A	5.500	500	id.	.. .	1er juin	.. ..
— non priv ... zinc	A	8.500	375	id	5 0 0	janv. av.	... ..
Silésie ... zinc	A	50.000	375	id.	8 42	mai, nov.	241 25
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre	C	60.000	100	id.	1 50	août	30 ..
Tenez (Algérie) ... cuivre	C	21.000	100	id.	.. ..	...	40 ..
Pontgibaud ... plomb, argentif.	A	10.000	1/10000	id.	25 ..	...	2 0 ..
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Ce	C	14.000	500	tout	67 [illegible]	sept. mars	585 ..
Septèmes?	C	40.000	250	id.	.. ..	avril. oct.	.. ..
Caronte	C	70.000	100	90	1 75	...	35 ..
Chameroy	C	2.000	500	id.	34 ..	juin. déc.	750 ..
Gandrillot	C	2.?00	2?5	id.	35 ..	...	.. ..
Christofle	C	4.000	500	id.	75 ..	...	.. ..

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr

DÉNOMINATION.	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale	Versements	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)		28.000	500	tout.	80 ..	déc. juin.	835 ..
Loire et Ardèche	A	4.000	1/4000	id.	500 ..	...	4100 ..
Allevard	A	..	5.?00	id.	. ..	.	4?00 ..
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	3.000	id.	200 ..	juin, déc.	3??0 ..
Alais (Gard)	A	15.000	1/15000	id.	.. ..	...	5?0 ..
Basse-Indre	C	5.000	500	id.	91 ..	avril, oct	700 ..
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	id.	40 ..	mars, sep.	8?5 ..
Maubeuge (Nord)	A	6.000	1/6000	id.	.. ..	...	450 ..
Fourchambault	C	50.000	1/50000	id.	50 ..	...	420 ..
Marine et des Chemins de fer	C	54.000	1/54000	id.	60 ..	mai. nov	467 50
Hérault?	A	10.000	1/10000	id.	.. ..	...	510 ..
Côte-d'Or	C	6.000	500	id.	.. ..	...	530 ..
Franche-Comté	C	6.000	500	id.	.. ..	...	420 ..
Firminy	C	.	250	id.	.. ..	...	200 ..
Méditerranée (forges et chant.)	A	1000	1/1000	tout.	80 ..	..	1?40 ..
Espérance (Belgique)	A	1.000	1.000	id.	100 ..	janv juill	1 740 ..
Monceau-sur-Sambre (Belgique)	A	10.000	500	id	62 50	avril oct.	6?5 ..
Providence (Belgique)	A	5.000	1.000	id	150 ..	...	1.3?5 ..
[illegible] (Belgique)	A	60.000	3?5	id.	30 ..	janv. juill	450 ..
Sambre (Belgique)	A	10.000	500	id.	.. ..	...	... ..
Seraing	C	11.000	1.000	id.	70 ..	.	1.1?0 ..
Ougrée (Belgique)	A	12.000	1/12000	id.	60 ..	...	6?5 ..
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)	C	24000 part	1/24000	tout	8 ..	avril. oct.	. ..
Paris (éclairage et chauffage)	A	110.000	1/1?5??	id.	40 ..	...	657 50
Nord (Batignolles)	C	6.000	500	id.	40 ..	avril. oct	900 ..
Est (Vincennes)	C	1.000	500	id.	40 ..	...	.. ..
Versailles	C	1.200	500	id	35 ..	mars sept.	300 ..
Wazemmes	C	2.100	400	id.	7 [illegible]	1er octobre	175 .
Amiens	C	1.500	500	id	35 ..	janv. juill.	440 ..
Comp. centrale, Lebon 13 villes	C	15.000	500	id	35 16	janv. juill.	515 ..
Union des Gaz	C	40.000	250	id	20 ..	janvier	80 ..
Lyon	A	7.000	1/7000	id	170 ..	janv. juill.	2185 ..
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.400	1/2400	id	.. ..	.	1015 ..
Dijon	.	.	700	.	.. ..	...	1?50 ..
Metz	A	1.000	1/1000	id.	.. ..	...	.. ..
Naples	.	.	440	.	.. ..	...	.. ..
Saint-Étienne	A	1.050	1/1050	id.	.. ..	...	1500 ..
Venise	.	.	433	.	.. ..	...	1000 ..
Padoue, Vicence et Trévise	.	.	.	.	.. ..	...	450 ..
FILATURES.							
Maberly (Amiens)	A	8.000	500	tout.	47 ..	septembre	640 ..
Cohin	C	40.000	500	id	49 10	janv. juill.	500 ..
Trudon (Comp. continentale)	C	7.000	500	id.	20 ..	...	... ..
Lamière?	C	1.400	500	id	35 81	...	550 ..
Pont-Rémy	A	5.000	1/5000	id	34 ..	30 avril	4 0 ..
La Foudre (rouennaise)	C	10.000	250	125	.. ..	janv. juill	... ..
DIVERS							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	6.000	500	tout.	42 ..	janv. juill.	500 ..
Glaces de Saint-Gobain	A	1.152	1/1152	id.	.. ..	...	33.?00 ..
Glaces de Montluçon	C	24.000	500	id.	.. ..	...	2?0 ..
Glaces d'Oignies ... Belgique.	A	10.000	1.000	id.	62 15	juill. sept.	1.0?0 ..
Glaces d'Aix la-Chapelle. Prusse	A	2.000	875	id.	.. ..	avril, oct.	122 50
Palais de l'Industrie	A	120.000	100	id.	2 50	...	.. ..
Immeubles Rivoli	A	240.000	400	id	5 50	janv. juill	92 50
Rue impériale de Lyon	A	21.500	1/21500	id.	5 0.0	...	485 ..
Télégraphe sous-marin Manche	C	100.000	25	id.	1 0 0	mars, sept.	2. ..
— Méditerranée	C	50.000	250	id.	. ..	...	100 ..
Ce gén. de Vidanges, Richer et Ce	C	28.000	500	id.	25 ..	...	140 ..
Substances alimres, Chollet et Ce	C	40.000	100	id	20 ..	...	77 50
ASSURANCES.							
Générale ... mar.	A	400	12.500	5000	. ..	avril	26 0/0 b
Sécurité ... mar.	A	200	5.000	1/5	. ..	...	32 0 0 b
Union des ports ... mar.	A	1.000	5.000	750	229 50	avril	17 0/0 b
Lloyd français ... mar.	A	1.200	5.000	1/5	410 ..	février	22 0.0 b
Océan ... mar.	A	200	5.000	1000	. ..	...	25 0 0 b
Chambre d'assurances ... mar.	A	400	5.000	1/5	. ..	février	30 0 0 b
Neptune? ... mar.	A	400	5.000	1/5	. ..	mars	24 0.0 b
Vigie ... mar.	A	200	5.000	1000	020 ..	...	25 0.0 b
Sauvegarde ... mar.	A	200	5.000	1000	250 ..	février	16 0.0 b
Centrale ... mar.	A	1.000	5.000	1000	200 ..	février	22 0.0 b
Réunion ... mar.	A	1.200	5.000	1000	.. ..	id.	22 0 0 b
Générale ... inc.	A	400	5.000	tout.	.. ..	avril	720 0/0 b
Phénix ... inc	A	4.000	1.000	id.	200 ..	mai, nov.	250 0 0 b
Nationale ... inc	A	2.000	5.000	1/5	. ..	mars	170 0.0 b
Union ... inc.	A	2.000	5.000	1/5	400 ..	avril	80 0.0 b
Soleil ... inc.	A	1.000	5.000	1/5	400 ..	id.	12? 0.0 b
France ... inc	A	2.000	5.000	1/5	. ..	id.	40 0.0 b
Urbaine ... inc.	A	1.000	5.000	1/5	400 ..	id.	110 0.0 b
Providence ... inc	A	2.000	2.500	500	110 ..	id.	90 ..
Aigle ... inc.	A	400	5.000	2000	.. ..	id.	25 0.0 b
Paternelle ... inc	A	3.000	1.000	400	. ..	id.	5 0 0 b
Confiance ... inc.	A	800	5.000	1000	.. ..	id.	7 0 0
Nord ... inc.	A	2.000	1.000	200	20 ..	id.	12 0.0 b
Générale ... vie.	A	400	7.500	tout.	2725 ..	t. les 3 ans	1302 ?38 0
Nationale ... vie.	A	3.000	5.000	1/5	300 ..	t. les 4 ans	26 0.0 b
Union ... vie.	A	2.000	5.000	1/5	120 ..	t. les 5 ans	10 0 0 b
Phénix ... vie.	A	800	5.000	1000	150 ..	id.	3 0.0 p
Caisse Paternelle ... vie.	A	8.000	500	100	. ..	avril	10 0.0 b
Générale ... grêle	A	2.000	5.000	1000	. ..	avril	10 0.0 b

(1) Valeur d'émission 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. — ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. — COURS DU 25 AU 31 JUILLET

Longueur expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur nominale	Somme payée	Revenu ou dividende payé dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 25 Compt.	Samedi 25 Terme	Lundi 27 Compt.	Lundi 27 Terme	Mardi 28 Compt.	Mardi 28 Terme	Mercredi 29 Compt.	Mercredi 29 Terme	Jeudi 30 Compt.	Jeudi 30 Terme	Vendredi 31 Compt.	Vendredi 31 Terme
795	791	99	400.000	400	tout	28 fr. pour 1856	juillet 1856	Nord ancien	847 50	847 50	841 75	842 50	841 ..	840 ..	845 75	845 ..	845 ..	842 50	847 50	[illegible]
•	•	•	125.000	500	200	5 0/0	•	Nord nouveau	692 50	692 50	695 ..	690 50	695 ..	•	700 ..	700 ..	705 ..	705 ..	705 ..	707 50
900	1071	99	300.000	500	tout	40 fr. pour 1856	avril 1857	Ouest	730 ..	730 ..	730 ..	•	730 ..	•	735 ..	730 ..	735 ..	730 ..	732 50	•
1434	1774	99	400.000	500	tout	84 fr. pour 1856	avril 1857	Orléans	1440 ..	1440 ..	1440 ..	1437 50	1440 ..	1435 ..	1445 ..	1441 25	1440 ..	1447 50	1452 50	1450 ..
1132	1823	99	250.000	500	tout	26 fr. pour 1856	mai 1857	Est ancien	700 ..	695 ..	685 ..	688 75	686 ..	685 ..	700 ..	695 ..	697 50	700 ..	697 50	695 ..
•	•	•	250.000	500	tout	5 0/0	nov. mai	Est nouveau	680 ..	677 50	675 ..	670 ..	677 50	677 50	678 75	676 25	681 25	682 50	676 25	680 ..
664	666	99	265.000	400	tout	43 fr. pour 1856	juillet 1856	Paris à Lyon	1090 ..	•	•	•	1065 ..	•	1085 ..	•	1085 ..	•	1090 ..	•
551	624	99	90.000	500	tout	17 fr. pour 1856	mai 1857	Lyon à la Méditerr.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	3170	•	577.500	500	tout	•	•	Paris-Méditerr. ancien.	915 ..	918 75	918 75	918 75	922 50	917 50	927 50	925 ..	932 50	931 25	932 50	935 ..
•	•	•	115.500	500	250	•	•	Paris-Méditerr. nouv.	865 ..	863 75	862 50	865 ..	865 ..	863 75	860 ..	900 ..	897 50	897 50	907 50	910 ..
175	231	99	90.000	500	tout	5 0/0	juillet 1857	Lyon à Genève	675 ..	675 ..	672 50	675 ..	672 50	675 ..	•	•	•	•	685 ..	685 ..
713	850	99	250.000	500	tout	4 0/0	janv. juillet	Midi	685 ..	685 ..	687 50	685 ..	690 ..	681 25	690 ..	690 ..	687 50	687 50	690 ..	684 ..
735	1058	99	225.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Grand-Central	605 ..	605 ..	600 25	601 25	605 ..	603 ..	605 25	605 ..	605 ..	605 ..	605 ..	605 ..
56	98	99	50.000	500	300	4 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Gren.	567 50	•	•	•	•	•	560 ..	•	562 50	560 ..	562 50	•
•	54	99	36.000	500	tout	4 0/0	avril	Béziers à Graissessac	480 ..	475 ..	475 ..	480 ..	485 ..	480 ..	457 50	481 25	470 ..	•	465 ..	•
30	140	99	42.000	500	tout	1 fr. 25	janvier 1857	Ardennes ancien.	480 ..	482 50	•	•	•	•	457 50	•	457 50	•	•	•
•	•	•	42.000	500	250	•	•	Ardennes nouv.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
1077	1178	90	400.000	500	425	11 fr. 90	juillet 1856	Chemins autrichiens	670 ..	671 50	670 ..	670 ..	670 ..	670 ..	676 25	676 25	673 ..	670 25	677 50	678 75
•	1042	90	240.000	500	150	4 1/2 0/0	•	François-Joseph	490 ..	•	482 50	•	480 ..	•	477 50	•	480 ..	•	475 ..	•
402	1004	90	312.500	500	200	•	•	Lombards-Vénitiens	665 ..	•	647 50	•	642 50	•	615 ..	•	613 75	•	618 75	515 ..
•	4102	95	600.000	500	100	5 0/0	•	Russes	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
278	615	99	210.000	500	125	•	janvier 1857	Saragosse	492 50	•	487 50	•	485 ..	•	495 ..	•	495 ..	•	495 ..	•
•	619	99	175.000	500	150	5 0/0	•	Romains	502 50	•	•	•	500 ..	•	500 ..	•	502 50	•	502 50	•
•	85	10	[illegible]	500	200	5 0/0	[illegible]	Victor-Emmanuel	515 ..	520 ..	515 ..	515 ..	512 50	•	515 ..	•	520 ..	•	520 ..	•
64	326	99	72.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Central suisse	•	•	515 ..	•	•	•	•	•	•	•	•	•
46	225	99	30.000	500	250	•	juin 1856	Ouest suisse	•	•	463 25	•	463 75	•	475 ..	•	•	•	455 ..	•
111	152	•	57.385	500	tout	4 0/0	1er janvier	Nord-Est suisse	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
14	14	99	7.950	500	tout	[illegible]	[illegible]	Tarragone à Reus	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'oblig.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somme payée à ce jour	Prix de remboursem.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements
1851-52-54	325.000	75 ans	325	tout.	500	avril	15 ..	janvier juillet.
1854	2.363	18 —	335	tout.	500	D°	21 ..	août
•	11.418	88 —	•	tout.	162 50	•	16.87 1/2	janvier juillet
1852.	80.000	50 —	1.000	tout	1.250	avril.	50 ..	avril octobre
1855.	160.000	98 —	280	tout.	500	avril	15 ..	D°
1852	120.000	99 —	500	tout.	625	D°	25 ..	D°
1853.	187.333	99 —	350	tout.	500	D°	15 ..	janvier juillet.
1852.	265.028	98 —	500	tout.	650	avril.	25 ..	juin décembre
1854.	120.000	94 —	270	200	500	mars.	15 ..	janvier juillet.
•	2.775	41 —	•	tout.	1.250	•	50 ..	avril octobre.
•	24.000	50 —	•	tout.	625	•	25 ..	janvier juillet
1855.	600.000	74 —	280	tout	500	1853	15 ..	D°
1842.	[illegible]	47 —	1.125	tout.	1.250	décembre	50 ..	D°
1848	13.333	90 —	•	tout.	1.250	D°	50 ..	D°
1852.	410.000	97 —	•	tout.	500	•	15 ..	D°
1853.	131.000	99 —	300	tout	500	décembre	15 ..	D°
1855.	134.000	98 —	280	tout.	500	décembre.	15 ..	D°
1853	102.814	99 —	500	tout.	625	D°	25 ..	D°
1853	63.043	99 —	500	tout.	500	D°	15 ..	D°
1855	81.780	99 —	285	tout	500	D°	15 ..	D°
1856	100.000	99 —	275	•	500	septembre.	15 ..	septembre mars
1856	100.500	98 —	285	tout	500		15 ..	janv. juillet.
1856	180.000	97 —	285	•	500		15 ..	janv. juillet.
1854	4.700	82 —	250	•	500	15 janvier.	15 ..	1er avril 1er octobre
1854	400	82 —	250	•	500	•	15 ..	1er février 1er [illegible]

Noms des compagnies	25	27	28	29	30	31
Nord	277 50	277 50	277 50	277 50	277 50	276 50
Nord-Boulogne						
Nord-Charleroy (anciennes actions)	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..
Paris à Lyon	975 ..	975 ..	• ..	975 ..	975 ..	• ..
D° (nouvelles)	275 ..	273 75	275 ..	275 ..	275 ..	272 50
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	477 50	477 50	478 75	478 75	• ..	• ..
D° Nouvelles 3 0/0	290 ..	290 ..	• ..	290 ..	290 ..	290 ..
Est	450 ..	450 ..	448 75	450 ..	448 75	448 75
D° (nouvelles)	263 75	263 75	262 50	263 75	263 75	263 75
Strasbourg à Bâle	445 ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..
D°	• ..	• ..	• ..	445 ..	• ..	• ..
Ouest (nouvelles)	285 ..	285 ..	285 ..	284 75	285 ..	285 ..
Paris à Orléans 1842	• ..	• ..	965 ..	965 ..	965 ..	965 ..
D° (Nouvelles 1845)	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..
D° 1852 3 0/0	288 75	288 75	288 75	288 25	• ..	288 25
Grand-Central	287 50	• ..	287 50	• ..	• ..	• ..
D° (nouvelles)	281 75	281 50	285 ..	284 75	• ..	287 50
Rhône-et-Loire	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..
D° 3 0/0	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..
Lyon à Genève	285 ..	287 50	288 75	285 ..	289 ..	288 75
Autrichiens	272 50	272 50	270 25	271 25	270 ..	270 ..
Midi	272 50	• ..	• ..	274 50	271 25	271 25
Lyon-Bourbonnais	285 ..	283 75	285 ..	288 25	285 25	285 ..
Tarragone à Reus	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..
D°	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 24 au 30 juillet 1857. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	24	25	27	28	29	30
Nord	830 .. à 835 ..	842 50 à 845 ..	842 50 à 847 50	845 .. à 848 25	840 .. à 842 75	836 25 à 842 50
Est	680 .. à 690 ..	675 .. à 681 25	675 .. à 681 25	665 .. à 675 ..	675 .. à 681 25	675 .. à 687 50
Est nouvelles	670 .. à 675 ..	665 .. à 670 ..	665 .. à 675 ..	662 .. à 665 ..	665 .. à 665 ..	670 .. à 665 ..
Orléans	1440 .. à 1440 ..	1400 .. à 1430 ..	1400 .. à 1410 ..	1400 .. à 1420 ..	1400 .. à 1420 ..	1400 .. à 1400 ..
Lyon	1320 .. à 1340 ..	1362 50 à 1362 50	1350 .. à 1362 25	1330 .. à 1355 25	1325 .. à 1370 ..	1370 .. à 1391 25

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination	Samedi 25 Comptant	Samedi 25 Terme	Lundi 27 Comptant	Lundi 27 Terme	Mardi 28 Comptant	Mardi 28 Terme	Mercredi 29 Comptant	Mercredi 29 Terme	Jeudi 30 Comptant	Jeudi 30 Terme	Vendredi 31 Comptant	Vendredi 31 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0	66 90	66 90	66 70	66 70	66 60	66 60	66 70	66 80	66 70	66 65	66 65	[illegible]
Rentes 4 1/2 0/0	93 ..	.. ..	93 ..	.. ..	92 75	.. ..	92 75	92 75	92 75	.. ..	92 90	[illegible]
Banque de France, jouiss., juillet 1856	2900 ..	•	2900 ..	•	2900 ..	•	2910 ..	•	2870 ..	•	2850 ..	•
Banque de France, nouvelle émission	2900 ..	•	2900 ..	•	2900 ..	•	2900 ..	•	2900 ..	•	• ..	•
Comptoir national d'escompte, jouiss. février 1857	700 ..	•	705 ..	•	700 ..	•	695 ..	•	692 50	•	700 ..	•
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1857	540 ..	•	• ..	•	540 ..	•	• ..	•	535 ..	•	540 ..	•
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1857	425 ..	•	425 ..	•	435 ..	•	425 ..	•	425 ..	•	427 ..	•
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	• ..	•	• ..	•	390 ..	•	• ..	•	390 ..	•	390 ..	•
— 1/10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	.. ..	•	87 50	•	87 50	•	87 50	•	88 25	•	87 50	•
— 1/10e d'Obligat. 3 0/0 d° d°	.. ..	•	80 ..	•	.. ..	•	80 ..	•	80 ..	•	80 ..	•
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai	• ..	•	•	•	90 ..	•	• ..	•	•	•	• ..	•
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1857	940 ..	940 ..	935 ..	940 ..	930 ..	930 ..	932 50	930 ..	930 ..	917 50	920 ..	[illegible]
Ville de Paris, obligations 1849, jouissance avril 1857	• ..	•	1050 ..	•	• ..	•	• ..	•	• ..	•	1070 ..	•
d° d° 1852, jouiss. juillet 1857	1025 ..	•	• ..	•	• ..	•	1025 ..	•	1010 ..	•	• ..	•
d° d° 1855, tout payé jouiss. mars 1857	490 ..	•	480 ..	•	490 ..	•	487 50	•	485 ..	•	391 25	•
Département de la Seine, obligations 1857, jouiss. juillet 1857	190 ..	•	190 ..	•	190 ..	•	190 ..	•	190 ..	•	192 50	•
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	91 3/4	•	91 3/4	•	91 1/8	•	91 1/4	•	90 3/8	•	90 1/8	•
Belge — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1857	98 5/8	•	.. ..	•	98 5/8	•	98 5/8	•	.. ..	•	98 3/4	•
Piémontais, 5 0/0 jouiss. juin 1857	87 50	•	88 ..	•	88 75	•	88 ..	•	89 ..	•	89 ..	•
— 3 0/0 jouiss., juillet 1857	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•
Autrichien, 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1857	88 ..	•	88 ..	•	89 ..	•	89 ..	•	89 ..	•	88 ..	•
Emprunt Romain, jouiss., juin 1857	85 3/4	•	.. ..	•	86 ..	•	86 ..	•	87 ..	•	86 ..	•
Espagne différ. consent. jouiss., juillet 1857	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1857	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•
d° intérieure d°	.. ..	•	.. ..	•	36 7/8	•	36 7/8	•	36 7/8	•	.. ..	•

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

LE DIRECTEUR, C. DEVINA.

Digitized by Google

N° 883 — 16e ANNÉE. — N° 32 — SAMEDI, 8 AOUT 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

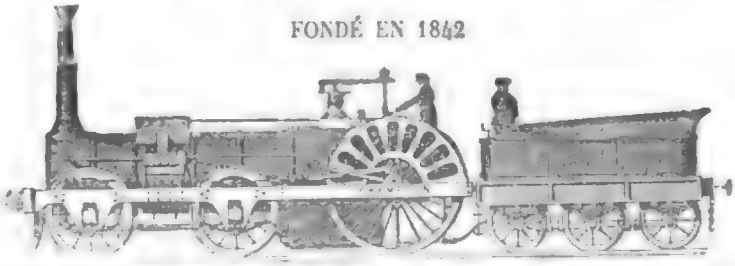
DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :
Paris.. ..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger ..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :
Corps du Journal (la ligne) 2fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
99, Rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELLEY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, 1, Norfolk street, Strand, and 4, Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Le Conseil de gérance de la Caisse générale des chemins de fer prévient les actionnaires qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le jeudi 10 septembre prochain, à huit heures du soir, rue de Richelieu, 99, conformément à l'article 37 des statuts.

Cette assemblée a pour but de recevoir communication de la démission de M. J. Mirès, l'un des membres du Conseil de gérance, et de prendre, s'il y a lieu, toutes mesures conformes à l'art. 44 des statuts.

Aux termes de l'art. 35 des statuts, l'assemblée extraordinaire doit être composée des deux cents plus forts actionnaires qui se seront fait inscrire sur le registre de la Société, en déposant leurs actions dans la Caisse sociale, dans les deux mois qui précèdent la confection de la liste, laquelle doit être arrêtée, par le conseil de gérance, un mois avant le jour fixé pour la convocation.

En conséquence, ceux de MM. les actionnaires qui désirent faire partie de l'assemblée générale, sont invités à se faire inscrire et à déposer leurs titres avant le lundi 10 août prochain, tous les jours, de dix heures à quatre heures, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99.

MM. les actionnaires, dont les titres sont *déposés en compte* dans la caisse de la Société, qui désirent assister à l'assemblée convoquée pour le 10 septembre, sont invités à se faire inscrire, *avant le* 10 *août*, sur le registre ouvert au siége social.

Passé ce délai, leur inscription ne pourra plus être admise.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Paiement semestriel des intérêts.

MM. les porteurs d'actions sont invités à déposer leurs coupons contre récépissé, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99, afin de prévenir tout retard dans le paiement des intérêts, qui a lieu depuis le 1er juillet, à raison de 12 50 par action.

Les caisses sont ouvertes de 10 à 3 heures.

J. MIRÈS ET Cie.

SOCIÉTÉ DES JOURNAUX RÉUNIS.

LE CONSTITUTIONNEL *et* LE PAYS, *Journal de l'Empire.*

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon d'intérêt de 12 50 du 1er semestre de 1857 est payé, depuis le 1er juillet, à la Caisse générale des chemins de fer, chez MM. J. Mirès et Cie, 99, rue de Richelieu, de 10 à 3 heures.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 841. — Chemins romains, 842. — Les recettes des chemins de fer, 843.—Ministère des travaux publics, 843. — Banque de France, 844. —Chemin de fer de Paris à la Méditerranée, 844.— Comptoir d'escompte de Londres, 844. — Vœux des Conseils d'arrondissement, 844. — Crédit foncier de France, 845. — Commission des monnaies et médailles, 845.—Ville de Paris. Cinquième tirage, 845. — Nominations, 845. — Compagnie de l'hôtel et des immeubles de la rue de Rivoli. Recettes, 845. — Comptoir national d'escompte. Compte-rendu des opérations, 845. Actes officiels. Chemins de fer de l'Est Décret et convention, 847. — Chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, Décret, 847. — Chemin de fer de Bessèges à Alais. Decret, 848. - Avis aux actionnaires, 848.—Forges, 849. — Bulletin des recettes de la semaine, 849. — — Recettes, 850, 851. — Annonces, 852, 853. — — Chronique de la Bourse, 854. — Tableau des valeurs industrielles, 855. — Bourse, 856.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

L'événement financier le plus important de la semaine, c'est la démission de M. Vernes, le sous-gouverneur de la Banque de France, qui a été remplacé par M. Audouillé, chef du mouvement des fonds au ministère des finances.

La retraite de M. Vernes a fait une profonde impression. M. Vernes n'était pas seulement une intelligence pratique très considérable, mais il possédait la connaissance, précieuse à un très haut degré, de la valeur effective de tout le commerce. Il laisse donc à la Banque de France un véritable vide, car une connaissance aussi spéciale, basée sur une longue pratique et sur une expérience consommée, ne peut pas s'improviser ni se deviner. Toutefois le nouveau sous-gouverneur, grâce à son intelligence et à ses habitudes laborieuses, est tout à fait digne de la mission que le gouvernement lui a confiée.

— Les nouvelles de l'Inde ont eu cette semaine moins d'influence sur notre marché, et la rente s'est soutenue dans les prix de

Digitized by Google

67 fr. 10 à 67 fr. 20. Il est vrai que la liquidation a été excellente : le report sur la rente est descendu de 30 à 25 c.; sur les Chemins il a été nul; sur le Mobilier il y a eu du déport, et enfin le seul chemin sur lequel le report ait été élevé c'est sur le Lyon fusionné. Sur cette dernière ligne il a atteint au début de la bourse de lundi 4 fr., ce qui, en définitive, ne représentait net que du 7 0/0; mais, à la fin de la bourse, le report est tombé à 1 fr. 50, ce qui indique que ces titres, un moment déclassés, sont de nouveau recherchés.

Sous l'impression des diverses nouvelles tour à tour accréditées et détruites parmi les négociants de la cité de Londres, les consolidés anglais ont subi de singulières fluctuations, qui forment un contraste bien frappant avec le calme ordinaire de ce grand marché. Samedi, 1er août, le 3 0/0 anglais avait fait 90 3/4; lundi, 3 août, on a coté le cours de 90 1/2; mardi, le cours de 90 1/4; mercredi, le cours de 89 7/8 : c'était 7/8 de baisse en quatre jours; mais dans la bourse de jeudi il y a eu 3/8 d'amélioration, et l'on a coté 90 1/4 fin août.

Pendant ce temps le 3 0/0 français variait de 67 15 à 67 35, pour s'arrêter vendredi soir à 67 15.

Le 4 1/2 1/0, dont le coupon approche, a dépassé plusieurs fois le cours de 93 fr., mais sans pouvoir s'y maintenir; fermé samedi à 93 fr., il a fait 93 30 lundi et mardi, et ferme à 93 10.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	31 juillet.	7 août.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0	66 80	67 15	» 35	» »
CONSOLIDÉS	90 5/8	91 »	» 3/8	» »
CRÉDIT FONCIER	» »	» »	» »	» »
CRÉDIT MOBILIER	957 50	957 50	» »	» »
COMPT. D'ESCOMP. (1)	700 »	667 50	» »	32 50
ORLÉANS	1850 »	1847 50	» »	2 50
NORD	855 »	870 »	15 »	» »
ACTIONS NOUVELLES	707 50	717 50	10 »	» »
EST ANCIEN	695 »	693 75	» »	1 20
EST NOUVEAU	680 »	677 50	» »	2 50
LYON	1380 »	1390 »	10 »	» »
PARIS-MEDIT. (ANC.)	935 »	936 25	» »	8 25
PARIS-MÉDIT. (NOUV.)	955 »	910 »	» »	45 »
MÉDITERRANÉE	» »	» »	» »	» »
MIDI	680 »	675 »	» »	5 »
OUEST	735 »	725 »	» »	10 »
GRAND-CENTRAL	605 »	608 75	3 75	» »
GENÈVE	685 »	686 25	1 25	» »
CH. AUTRICHIENS	677 50	676 25	» »	11 25
SAINT-RAMBERT	562 50	» »	» »	7 50
VICTOR-EMMANUEL	515 »	513 75	» »	1 25

(1) Coupon détaché.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Lyon-Genève,	21.0 0/0.
Midi,	10.0 0/0.

Diminution kilométrique.

Méditerranée,	24.4 0/0.
Lyon,	19.0 0/0.
Orléans,	10.4 0/0.
Bourbonnais,	10.2 0/0.
Est,	6.9 0/0.
Ouest,	5.6 0/0.
Nord,	1.1 0/0.

C. DEVINA.

CHEMINS DE FER ROMAINS.

Le tribunal de commerce de la Seine, dans son audience du 5 août, a prononcé sur les demandes en dommages-intérêts intentées par quelques souscripteurs mécontents de la répartition telle que l'avaient faite MM. J. Mirès et Ce.

On se souvient que par jugement du tribunal de commerce du 14 mai, il avait été ordonné que la répartition aurait lieu au prorata des souscriptions arrêtées au 8 avril, et le tribunal avait nommé, à cet effet, comme arbitre M. Delahode.

Par suite des vérifications auxquelles s'est livré M. Delahode, il a été constaté que, le 8 avril le nombre des actions souscrites était de 232,000, et que, par suite, la répartition arrêtée à cette date donnait à chaque souscripteur une proportion de 45 0/0.

Les réclamants ont repoussé les conclusions de l'arbitre en soutenant qu'on avait compris à tort dans la répartition la souscription par compte des administrateurs de la Caisse générale des chemins de fer et des administrateurs et fondateurs des chemins Romains.

L'arbitre du tribunal, M. Delahode, à repoussé cette prétention des réclamants et maintenu à 232,000 le chiffre des souscriptions arrêtées au 8 avril.

Enfin, les réclamants demandaient des dommages-intérêts, attendu, disaient-ils, que MM. J. Mirès et Ce, n'ayant pas attribué, le 8 avril, les actions au prorata, comme l'a décidé le tribunal, ils leur avaient causé un préjudice en les empêchant de vendre leurs actions et, en conséquence, ils demandaient, à titre de dommages-intérêts, que le tribunal leur allouât une prime de 58 fr. 75 c. par action, comme représentation du cours des actions, le jour où leur demande en dommages-intérêts a été formée.

Pour justifier cette demande, ils se sont exprimé ainsi : « lorsqu'un négociant a vendu » des farines livrables à telle époque et qu'il » ne les livre pas, le prix de la mercuriale » sert de base aux dommages-intérêts auxquels » est assujetti le négociant qui n'a pas exécuté » son engagement. Par analogie, MM. J. Mirès » et Ce ayant fait une répartition reconnue arbitraire par le tribunal, ils nous doivent une » réparation, et nous prenons pour base le » cours de la bourse. »

MM. J. Mirès et Ce ont répondu « qu'il n'y » avait aucune analogie entre une souscription » d'actions, c'est-à-dire une offre d'association, » et une vente de marchandises. Que dans le » premier cas, c'est purement une offre d'association qui laisse supposer que le souscripteur veut suivre la fortune de l'entreprise; tandis que dans l'autre cas, c'est une » opération ferme, qui n'a pas de lien commun, et qui laisse chaque partie libre, » moralement, de faire de la chose acquise » l'usage qu'elle préfère. »

Sur la question du préjudice éprouvé par les réclamants, MM. J. Mirès et Cie établissent que non-seulement ils n'ont fait aux réclamants aucun préjudice, mais encore qu'ils n'ont pas éprouvé un manque à gagner. MM. J. Mirès et Cie ajoutent même que les réclamants ont échappé à une perte importante qui eût été de leur fait, si la répartition eût eu lieu le 8 avril au prorata. Voici sur cet objet quelques lignes du mémoire présenté par MM. J. Mirès :

« Pour résumer nos observations, nous dirons que » les mesures condamnées par le tribunal, ou critiquées par nos adversaires, étaient toutes à l'avantage de ces derniers, puisqu'elles ont amené, à » leur profit, la hausse des actions, en ayant pour » résultat de réduire le nombre des titres flottants » sur le marché.

» La prorogation de la souscription, en augmentant considérablement le nombre des souscripteurs, a fait » une meilleure division des titres.

» La répartition, telle qu'elle a été faite, a érité la » concentration des titres dans une même main, a » par conséquent diminué le nombre d'actions sur le » marché, et déterminé, en grande partie, la plus-» value qui a eu lieu.

» L'avance des 100 fr. complémentaires du premier versement a eu également pour effet de réduire encore le nombre d'actions flottantes sur le marché, » et de livrer ce marché aux souscripteurs qui n'avaient pas immobilisé, et qui ont pu ainsi profiter » de la plus-value résultant de la rareté des titres.

» Pour apprécier les conséquences de ces mesures » sur le cours des actions, il faut se rendre compte de » l'état du marché sur ces sortes d'affaires.

» Il y a, à la Bourse, deux marchés, l'un de spéculation, où les gros capitaux abondent, et qu'on appelle le marché à terme; l'autre est le marché au » comptant, c'est-à-dire celui qui s'alimente des petites épargnes; ce marché est très-étroit, et souvent il » suffit d'une vente de dix actions pour amener une » baisse sensible.

» Or, les chemins romains ne se négocient qu'au » comptant; et, comme à la plupart des valeurs » étrangères, le marché à terme ne lui est pas encore » ouvert. Qu'on juge dès lors ce qui serait arrivé si les » gros souscripteurs avaient reçu au prorata 500, » 1,000, 2,000 et 4,000 actions? Nous affirmons que, » dans ce cas, les actions seraient tombées infailliblement, et peut-être la baisse eût-elle atteint 50 » à 60 fr. de perte par action.

» Pour mieux exprimer notre pensée, nous allons » simuler le résultat d'une opération résultant de la répartition telle que nous l'avons faite, et des mesures que nous avons prises; nous indiquerons ensuite le résultat qu'eût présenté la même opération, dans les termes prescrits par le jugement du » 14 mai, et sans l'avance de 100 fr. que nous avons » consentie.

» M. Dolfus, l'un de nos adversaires, a souscrit » 1,000 actions, par conséquent il a droit, à raison » de 5 0/0, à 50 actions. D'après son assignation, il » eût vendu ses actions au cours de 508 fr. 75 c., et, » par conséquent, réalisé 58 fr 75 c. de bénéfice par » action; soit, pour 50 actions, un bénéfice de » 2,937 fr. 50 c., pour un débours de 60,000 fr. pendant 15 jours.

» Si, au contraire, le 8 avril, la souscription eût été » close et la répartition faite au prorata, les souscripteurs auraient reçu 45 0/0, et M. Dolfus aurait » eu pour sa part 450 actions, soit 9 fois le nombre » d'actions attribuées. Si, en outre, on considère que » l'offre d'avancer 100 fr. par action a été postérieure » au 8 avril, et que les actions immobilisées par » cette mesure ont été écartées du marché, il est » permis de conclure que la hausse qui a eu lieu ne » se serait pas produite, et qu'au contraire l'offre sur » le marché au comptant d'une quantité de titres » neuf fois plus grande, eût amené une baisse consi-

Digitized by Google

» dérable, et, peut-être même, une dépréciation au-
» dessous du pair.

» Dans ce cas, M. Dolfus eût perdu une somme
» importante sur les 450 actions qui lui auraient été
» attribuées.

» En appréciant l'effet des mesures dont il s'agit,
» la réduction importante des titres attribués à la
» spéculation, on acquiert la certitude que la plus-
» value des actions en a été le résultat, et il est évi-
» dent que cette plus-value ne peut profiter à ceux
» qui ont attaqué et poursuivi ces mesures comme
» leur faisant grief. Sans cela, ils auraient le bénéfice
» de la rareté des titres, alors qu'ils demandent et
» poursuivent un système qui eût produit l'abon-
» dance des titres, et, par suite, la baisse des ac-
» tions. »

Frappé des observations présentées par M. Mirès, le tribunal de commerce a cru devoir s'adresser au syndic des agents de change, pour connaître l'influence qu'aurait eue sur le cours des actions des chemins romains la répartition faite le 8 avril au prorata.

Cette question a été soumise à la chambre syndicale et, à l'*unanimité*, elle a déclaré que, si la répartition des actions des chemins romains avait été faite le 8 avril au prorata, le cours des actions serait probablement tombé au-dessous du pair, ou au moins n'aurait éprouvé aucune plus-value.

C'est à la suite de cette communication que le tribunal de commerce a rendu les jugements suivants, qui repoussent la demande des dommages et intérêts, et ordonnent, conformément au jugement du 14 mai et à l'avis de l'arbitre, que la proportion revenant aux réclamants serait de 45 0/0 du montant de leur souscription.

Sur les plaidoiries de Me Schayé, agréé de MM. Mirès et Ce, et de Me Victor Dillais, agréé de MM. Daubigny et consorts, le tribunal a statué en ces termes :

« Reçoit Mirès et Ce opposants en la forme au jugement par défaut rendu contre eux le 28 mai dernier, et statuant sur le mérite de leur opposition ;

» Sur la demande en remise de 250 actions des chemins de fer romains :

» Attendu que, par le jugement en date du 14 mai dernier, il a été décidé que Mirès et Ce seraient tenus de faire la répartition desdites actions au prorata des souscriptions ; que pour connaître le chiffre exact de ces souscriptions, le tribunal a commis Delahodde comme arbitre rapporteur, afin de vérifier les livres de Mirès et Ce et constater le nombre des souscriptions ;

» Qu'il résulte du travail de l'arbitre qu'il y a lieu de fixer à 45 0/0 des souscriptions primitives le nombre d'actions qui, aux termes du jugement précité, doit être attribué aux souscripteurs ; que si, au délibéré, Daubigny a prétendu que c'est à 55 0/0, et non à 45 0 0, que la répartition doit être fixée, parce que parmi les souscriptions on aurait compté pour un chiffre important celles du conseil de surveillance de la Caisse des chemins de fer et des administrateurs et fondateurs des chemins de fer romains, cette prétention ne saurait être admise ;

» Qu'en effet, il résulte des documents produits que cette souscription, discutée par Daubigny, est sérieuse ; qu'on ne peut refuser aux membres du Conseil de surveillance de la Société Mirès et Cie, et aux fondateurs des chemins de fer romains le droit de souscrire, du moment où ils remplissaient toutes les conditions imposées aux souscripteurs ; que s'il est vrai qu'ils n'ont pas versé 50 francs par action, il résulte du rapport de l'arbitre que ce versement est à la charge et sous la garantie de la maison de banque Mirès et Cie, qui s'est chargée, à ses risques et périls, de l'émission des actions des chemins de fer romains ; que, dans ces conditions, les souscriptions qu'on voudrait voir rejetées doivent être assimilées à celles dont le versement est fait en compte-courant, et doivent être acceptées dans la souscription générale ;

» Qu'il s'ensuit que le chiffre d'actions à attribuer à Daubigny doit être, non de 250 comme il le prétend, mais seulement de 112 ;

» Sur la demande en dommages-intérêts :

» Attendu que Daubigny, à l'appui de sa demande, allègue que le jour où il a fait sommation à Mirès et Cie de lui livrer les actions souscrites par lui, les actions des chemins de fer romains se vendaient à la Bourse de Paris avec prime de 58 francs 75 c. ; que Mirès et Cie lui doivent donc cette somme par chaque action souscrite ;

» Attendu qu'en matière de préjudice résultant de la non-exécution d'un contrat par une des parties contractantes, et sans vouloir établir de distinction entre une association par souscription publique et la vente ferme d'une marchandise, il est de principe absolu que les dommages-intérêts qui peuvent en être la conséquence ne doivent être que la représentation exacte dudit préjudice ; qu'il s'agit donc d'examiner quel dommage a pu être causé au demandeur ;

» Attendu que, pour établir le chiffre de dommages-intérêts qu'il réclame, Daubigny prend pour base le chiffre de 568 fr. 75 c., se fondant sur l'assimilation qu'il prétend exister entre le cours des valeurs industrielles cotées à la Bourse et celui des marchandises arrêté sur le marché ;

» Mais attendu que le cours des marchandises a pour base leurs demandes et offres sur tous les marchés et les besoins de la consommation ; que le cours des valeurs industrielles, fixé seulement à la Bourse de Paris, ressort au contraire de circonstances autres qui déterminent des oscillations constantes, alors surtout qu'il s'agit, comme dans l'espèce, de la fondation du crédit d'une grande entreprise ;

» Que d'ailleurs le cours de 568 fr. 75 c. ne saurait être pris pour base du dommage causé au demandeur ;

» Qu'en effet, le cours résulte des conditions restreintes dans lesquelles Mirès et Ce avaient distribué leurs titres ; que si, au contraire, leur répartition avait eu lieu dès le 8 avril, conformément aux prescriptions du jugement du 14 mai, il est constant que le cours n'eût pas été le même ; qu'il y a lieu de penser, conformément à l'avis émis par la chambre syndicale des agents de change, que cette répartition, en mettant un grand nombre de titres dans des mains impuissantes à les conserver, et à raison des offres abondantes qui en eussent été la conséquence, aurait déterminé une baisse de cours dont il est impossible de fixer la limite ; qu'il s'ensuit donc qu'en présence du cours de 568 fr. 75, qui n'exprime pas la véritable valeur des actions, et de l'impossibilité de fixer, même hypothétiquement, quel eût été le cours réel, toute base d'appréciation est impossible, et qu'il en résulte que Daubigny ne justifiant d'aucun préjudice appréciable, sa demande ne saurait être accueillie ;

» Par ces motifs,

» Vu le rapport de l'arbitre, dit que, dans la quinzaine de ce jour, Mirès et Ce seront tenus de remettre à Daubigny 112 actions de chemins de fer romains contre le second versement de 100 francs par action, sinon et faute par eux de ce faire dans ledit délai et icelui passé, dit qu'il sera fait droit ;

» Déclare Daubigny mal fondé en sa demande en dommages-intérêts, l'en déboute et le condamne aux dépens. »

Le tribunal a rendu des jugements dans les mêmes termes, sur les demandes de MM. Guillautet, Dubois, Desprez, Fontaine, Bourguignat, Dolfus, Prevost-Brelon, Chenu et Rossignol.

Même audience.

MM. Boncompagne, Begrand, J. Cohen, de Peyronnet et Pollonais, souscripteurs d'actions des chemins de fer romains, avaient assigné MM Mirès et Ce en résiliation de leur souscription et en paiement de dommages-intérêts, en se fondant sur le refus de MM. Mirès et Ce de leur délivrer des actions au prorata des souscriptions.

Sur cette demande le tribunal a rendu le jugement suivant (plaidants Mes Dillais et Schayé, agréés) :

« Le tribunal,

» Sur la demande en résiliation de souscription :

» Attendu que, par jugement rendu en ce tribunal, le 14 mai dernier, il a été décidé que Mirès et Ce feraient la répartition des actions des chemins de fer romains, au prorata des souscriptions ;

» Que, pour fixer le chiffre définitif auquel chaque souscripteur aurait droit, le tribunal a commis Delahodde afin de vérifier le nombre de souscriptions reçues ; qu'il résulte du travail de l'arbitre, que la répartition doit être fixée à 45 0/0 ;

» Que si, pour motiver la demande en résiliation de sa souscription, Boncompagne se base sur le refus de Mirès de lui livrer la totalité de ses actions et sur la condition potestative imposée par Mirès et Ce, cette prétention ne saurait être admise ; qu'en effet, le refus de Mirès et Ce a pu être motivé jusqu'au moment où le débat engagé entre lui et d'autres actionnaires, sur le même fait, serait jugé en dernier ressort ;

» Qu'on n'apporte d'ailleurs aucun motif sérieux devant entraîner la nullité du contrat librement accepté par le demandeur ;

» Sur les dommages-intérêts :

» (Mêmes motifs que pour le jugement Daubigny) ;

» Par ces motifs,

» Dit que la souscription des chemins de fer romains devait être close le 8 avril dernier ; fixe à 45 0/0 la répartition à faire aux souscripteurs desdits chemins ; déclare Boncompagne mal fondé en sa demande en résiliation et en remboursement des sommes versées ; le déclare mal fondé en sa demande en dommages-intérêts, et partage les dépens. »

(Mêmes jugements dans les affaires Begrand, J. Cohen, de Peyronnet et Pollonais.)

Lorsque MM. J. Mirès et Ce adoptèrent les mesures qui ont été critiquées, lorsqu'ils prorogèrent le délai de souscription, lorsqu'ils arrêtèrent une répartition différente selon la quotité des souscriptions, mais uniforme pour chacune de ces quotités, ils ne croyaient pas excéder la limite de leurs droits, et ils n'avaient en vue que de protéger le crédit de l'entreprise et les souscripteurs sérieux, en repoussant, autant que possible, ceux qui ne voulaient que revendre en réalisant des primes et non point s'associer à l'entreprise.

Le tribunal de commerce, en réformant, à l'égard des réclamants, la répartition par catégorie pour y substituer une répartition au prorata, mais en leur refusant des dommages-intérêts, a fixé la répartition à 45 0/0 du montant de la souscription.

Nonobstant la situation faite aux demandeurs par ces jugements, MM. J. Mirès et Cie persistent dans le devoir qu'ils se sont imposé d'agir uniquement en vue des intérêts des associés sérieux de l'entreprise des chemins de fer romains, et n'entendent pas se prévaloir du jugement qui fixe à 45 0/0 le nombre proportionnel d'actions revenant aux souscripteurs. En conséquence, ils continuent d'offrir à ceux qui n'ont pas retiré leurs fonds, le chiffre de leur première répartition, telle qu'elle a été publiée le 27 avril.

C. Devina.

LES RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Les chemins de fer ont cessé, depuis quelques semaines, de présenter ces accroisse-

Digitized by Google

ments de recettes auxquels on s'était habitué, non-seulement les augmentations ont cessé, mais il y a une baisse sensible sur les lignes suivantes :

L'Orléans, le Lyon, la Méditerranée, l'Est et l'Ouest.

Cette diminution est plus sensible sur le produit des marchandises que sur le produit des voyageurs. Nous reproduisons les recettes publiées la semaine dernière, et nous mettons en regard celles correspondantes de l'exercice 1856, divisées par voyageurs et marchandises :

Orléans.

Recettes de 1857.		Recettes de 1856.
1,234 kilom.		1,234 kilom.
109,475 voyag.	436,111	477,752
Marchandises..	562,701	763,623
	998,812	1,241,375

Lyon.

634 kilom.		617 kilom.
97,848 voyag.	375,655	93,109 v. 389,289
Marchandises..	443,908	516,623
	819,563	905,912

Méditerranée.

531 kilom.		523 kilom.
63,504 voyag.	222,433	81,321 v. 255,840
Marchandises..	301,782	421 563
	524,215	677,403

Ouest.

950 kilom.		876 kilom.
327,865 voyag.	504,624	283,500 v. 424,793
Marchandises..	367,336	384,502
	871,960	809,295

Est.

1,330 kilom.		1,069 kilom.
108,511 voyag.	395,942	356,990
Marchandises..	532,072	521,420
	928,014	878,410

On remarquera que pour le chemin d'Orléans la baisse sur les marchandises est de 200,000 fr. sur 763,623, soit 26 0/0.

Sur le Lyon, elle est de 73,000 fr. sur 516,623, quoique l'étendue exploitée soit augmentée de 67 kilomètres.

Sur la Méditerranée, la baisse, toujours en marchandises, est de 120,000 f. sur 421,563, malgré une augmentation de parcours de 28 kilomètres.

Sur l'Ouest, la diminution des recettes n'est que de 17,000 fr., mais l'étendue exploitée est augmentée de 74 kilomètres.

Enfin sur l'Est, la recette des marchandises n'est augmentée que de 11,000 fr., et cependant l'étendue exploitée a été accrue de 261 kilomètres.

Il est évident qu'un résultat semblable indique un temps d'arrêt dans le mouvement des affaires commerciales. Tout en espérant que la situation va bientôt s'améliorer et que les recettes reprendront leur mouvement ascensionnel, il nous paraît à désirer que les administrations des chemins de fer s'en préoccupent et fassent désormais entrer dans leurs prévisions la possibilité de voir les recettes éprouver un affaiblissement pendant une certaine période.

Les administrateurs de chemins de fer, en se plaçant en face d'éventualités qui ne sont pas toujours relativement très-favorables, comprendront l'utilité de modérer leurs tendances ordinaires vers les dividendes élevés. La distribution des bénéfices doit être faite avec un certain esprit de prévoyance. Si par exemple, pendant une période, les recettes ont éprouvé une amélioration due à une circonstance accidentelle, il conviendrait que les administrateurs en tinssent compte dans leurs appréciations, afin d'éviter un cours exagéré des actions, cours qui ne peut se maintenir lorsqu'il résulte d'une capitalisation faite d'après un revenu purement accidentel ou exceptionnel.

Nous croyons que dans l'intérêt du classement des actions de chemins de fer, il serait sage de donner aux revenus une régularité progressive, à l'abri de toute déception : de cette façon, le rentier, le père de famille s'habitueraient à employer leurs capitaux dans les actions comme ils le font pour les obligations.

Puisque nous avons reproduit plus haut les recettes de voyageurs, nous ferons remarquer que, pendant la semaine que nous avons relevée, le prix des places a été en moyenne :

Sur l'Orléans,	de fr. 4	par voyageur
Sur le Lyon,	de 4	—
Sur la Méditerranée,	de 3 50	—
Sur l'Est,	de 3 65	—
Sur l'Ouest,	de 1 60	—

La très-grande différence qui existe au préjudice de l'Ouest provient du développement considérable donné à l'exploitation de la banlieue, et explique pourquoi, sur cette ligne, les frais d'exploitation sont plus considérables que sur les autres chemins.

C. Devins.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Par décret impérial en date du 5 août 1857, M. Magne, ministre des finances, est chargé de l'intérim du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, pendant l'absence de M. Rouher.

BANQUE DE FRANCE.

L'article 7 de la loi du 9 juin 1857 portant prorogation du privilége de la Banque de France, ayant disposé que la faculté accordée à la Banque de faire des avances sur effets publics français, sur actions et obligations de chemins de fer français et sur obligations de la ville de Paris, serait étendue aux obligations émises par le Crédit foncier de France, le Conseil général de la Banque a décidé que cette disposition recevrait son exécution tant à Paris que dans les succursales.

3 août 1857.

Le secrétaire général de la Banque,

Marsaud.

BANQUE DE FRANCE.

Par décret impérial en date du 1er août 1857, rendu sur la proposition du ministre secrétaire d'Etat au département des finances, M. Mondouillé, directeur du mouvement général des fonds au ministère des finances, a été nommé sous-gouverneur de la Banque de France, en remplacement de M. Vernes, démissionnaire.

Par le même décret, M. Vernes a été nommé sous-gouverneur honoraire.

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET DE PARIS A LA MÉDITERRANÉE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon, qu'à partir du 20 courant il sera établi, rue de Provence, 47, un bureau de compensation pour la vente et l'achat des demi-actions provenant de l'échange des anciennes actions de Paris à Lyon contre les nouveaux titres.

Les prix seront ceux du cours moyen de la bourse de la veille, ainsi que cela a lieu pour les fractions provenant de la souscription des 115,500 actions récemment émises.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE LONDRES.

La Société du Comptoir d'escompte de Londres, constituée en 1856, a tenu sa première assemblée le 5 août. Le capital est composé de 35,647 actions, sur lesquelles 5 liv. sterling ou 125 fr. sont versés. Les quelques mois de cet exercice n'ont pas réuni un nombre d'opérations suffisant pour permettre la distribution d'un dividende ; le bénéfice net de 3,832 l. st., soit 95,800 fr., a été porté au compte des bénéfices de l'exercice 1857.

VŒUX DES CONSEILS D'ARRONDISSEMENT.

Nord. — Le Conseil de Lille, après avoir entendu un rapport sur le chemin de fer de Lille à Tournay, et après avoir pris communication de l'avant projet, a émis, à l'unanimité, le vœu que le gouvernement donne un avis favorable sur la concession de cette ligne sollicitée depuis si longtemps par l'arrondissement de Lille.

Digitized by Google

Doubs. — Le Conseil a recommandé à toute la sollicitude du gouvernement et de l'administration la conclusion de l'importante affaire du chemin de fer de Besançon en Suisse.

Les lignes de Mouchard à Jougne et de Montbéliard à Delle ne sauraient desservir les intérêts de Besançon, chacun le proclame. Il en est de même pour ce qui touche le complément du réseau de l'Est, et le Conseil a vivement insisté pour que la métropole centrale de l'Est, entrepôt naturel et immémorial de tout le commerce de la Suisse, obtint enfin la légitime satisfaction qui lui est due dans la création de la ligne la plus directe de Paris à Berne.

Le Conseil d'arrondissement a insisté aussi pour que la ligne de Bourg, dont le prolongement est concédé, se soudât à Besançon même ou au point du railway en exploitation le plus rapproché de cette cité.

Saone-et-Loire. — Le conseil d'arrondissement de Mâcon a émis le vœu qu'il fût donné suite au projet d'exécution d'un embranchement du chemin de fer du Bourbonnais à Mâcon. Cet embranchement du chemin de fer « relierait l'est à l'ouest de la France, vivifierait le Charollais, si pauvre en voies de communication pour l'écoulement de ses riches produits, et lui permettrait de donner plus de développement à son agriculture, qui ne peut se procurer qu'à grands frais les moyens d'amélioration. »

Ain. — Le conseil d'arrondissement de Bourg a émis un vœu semblable pour la création du complément du chemin de fer de Genève destiné à mettre en communication l'est et le centre de la France, la Suisse et les ports de l'Océan.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Dépôts en compte courant.

L'intérêt des fonds déposés en compte courant au Crédit foncier de France reste fixé, pour le 2e semestre 1857, à 3 o/o.

Les récépissés délivrés par les titulaires de compte courant, et jusqu'à concurrence de 20,000 fr., continueront à être payé *a vue*, si la *demande d'escompte* s'y trouve formulée par le signataire.

Les sommes plus élevées seront payées le lendemain du jour de la présentation.

La caisse des comptes courants est ouverte de dix heures à deux heures.

COMMISSION DES MONNAIES ET MÉDAILLES.

Les matières d'or et d'argent apportées aux changes des monnaies sont payées aux porteurs d'après un tarif établi en exécution des décrets des 15 septembre 1849 et 8 avril 1851.

Ce tarif fixe le prix des matières suivant leur titre, exprimé en demi-millièmes pour l'or et en millièmes pour l'argent.

Le ministre des finances a décidé, le 28 juillet dernier, sur la proposition de la commission des monnaies, que les titres des matières seront exprimés à l'avenir en dixièmes de millième, tant pour l'or que pour l'argent; que le tarif sera complété en conséquence, et qu'il sera tenu compte aux porteurs de matières de la valeur des fractions indiquées ci-dessus, à partir du 1er septembre prochain.

VILLE DE PARIS.

1er août 1857.

Cinquième tirage de l'amortissement de l'emprunt de 60 millions.

Ordre des sorties.	Numéros sortis.	Montant des primes.
1	39,771	100,000 fr.
2	53,079	10,000
3	77,652	10,000
4	100,174	10,000
5	134,797	10,000
6	149,303	1,000
7	67,929	1,000
8	36,500	1,000
9	103,838	1,000
10	62,522	1,000
11	56,070	1,000
12	24,252	1,000
13	117,951	1,000
14	118,915	1,000
15	109,207	1,000

NOMINATION.

Par décret de Sa Majesté impériale en date du 30 juillet 1857, M. Martini (Georges-Edouard-Hercule) a été nommé agent de change près la Bourse de Paris, en remplacement de M. Duval-Destains, démissionnaire.

COMPAGNIE DE L'HOTEL ET DES IMMEUBLES DE LA RUE DE RIVOLI.

Recettes du grand hôtel du Louvre, sans y comprendre le produit de la location des boutiques, ni les locations des autres immeubles de la Compagnie :

1857.	*Recettes brutes.*	*Moyenne par jour.*
Mois de juillet.....	211,076 58	6,808 92
6 premiers mois.....	1,236,760 16	6,832 92
Recette totale des sept premiers mois de 1857	1,447,836 74	6,829 41
Recette totale de la période correspond. 1856	1,172,834 84	5,532 24
Différence en fav. de 1857.	275,001 90	
Accroissement en moyenne par jour de		1,297 17

COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE.

COMPTE RENDU

DES OPÉRATIONS DU COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS

I. — *Nominations.*

Messieurs,

Notre premier soin est toujours de vous faire connaître les nominations auxquelles vous aurez à procéder dans cette séance.

MM. Gillet, Lavesalère et Niel, membres du Conseil d'administration, ont atteint le terme de leur mandat. M. Ledagre, censeur, est dans le même cas.

Nous avons, en outre, perdu un collègue dont vous aviez apprécié comme nous l'attachement au Comptoir, le zèle, l'aptitude aux affaires et le caractère honorable. La mort de M. Melon avait rendu vacante une place d'administrateur, que votre Conseil, en vertu du droit qui lui a été conféré par les statuts, a cru devoir remplir en l'offrant à M. Denière, que vous aviez déjà honoré de votre choix à deux reprises, comme censeur. De son côté, le comité de censure, usant du même droit, a remplacé M. Denière par M. Berthier, juge au Tribunal de commerce. Nous vous demandons de vouloir confirmer ces deux nominations, auxquelles votre suffrage est nécessaire pour être définitives.

En ce qui concerne MM. Gillet, Lavesalère, Niel et Ledagre, il est sans doute inutile de vous rappeler qu'aux termes de vos statuts ils sont rééligibles tous les quatre.

II. — *Opérations du Comptoir.*

Le Comptoir a pour objet, comme vous le savez, d'escompter le papier du commerce et celui des Sous-Comptoirs de garantie établis près de lui, d'encaisser les valeurs qui lui sont remises seulement pour être recouvrées à l'échéance et de faire des avances sur fonds publics.

Nos escomptes présentent cette année un total de 611,897,142 fr. 72 c. pour 722 265 effets sur Paris, la province et l'étranger. L'année dernière, ils avaient monté au chiffre de 649,822,782 fr. 15 c. pour 736,380 effets. La différence en moins est de 34,925,649 fr. 43 c.

Nos encaissements se sont élevés à 67,073,123 fr. 08 c. et à 220,481 effets. Ils n'étaient, l'année dernière, que de 55,123,534 fr. 81 c. et de 202,518 effets. La différence en plus est de 11,949,588 fr. 23 c.

Nos avances sur fonds publics, qui avaient été, l'année dernière, de 30,386,913 fr. 35 c., se sont élevées cette année à 50,066,996 fr. 29 c. La différence en plus est de 19,680,082 fr. 94 c.

Le montant de ces diverses opérations réunies est de 732,037,259 fr. 05 c. L'année dernière, il était de 735 383,233 fr. 31 c. C'est donc, sur la masse de nos affaires réelles, une diminution de 3,295,976 fr. 26 c.

Cette diminution est insignifiante, et, en vous reportant aux tableaux annexés à ce compte rendu, vous remarquerez que l'affaiblissement de nos escomptes porte sur un seul chapitre, celui relatif au papier des Sous-Comptoirs. Sur tous les autres points, le Comptoir continue d'être en progrès.

Les Sous-Comptoirs, qui figuraient l'année dernière dans le total de nos opérations pour une somme de 187,180,147 fr. 16 c., n'y figurent cette année que pour 149,360,436 fr. 45 c. La diminution est de 37,819,710 fr. 71 c., et elle est de 24,801,444 fr. 66 c. pour le Sous-Comptoir des denrées coloniales seulement. La cause de ce ralentissement d'affaires est dans le sinistre arrivé à ce Sous-Comptoir et dans le temps d'arrêt que les autres Sous-Comptoirs ont subi à l'occasion de leur renouvellement, qui a eu lieu dans le cours de cet exercice. Mais ce n'est là, Messieurs, qu'une situation momentanée, transitoire, qui ne compromet pas l'avenir.

III. — *Caisse.*

Le mouvement des fonds à la caisse est toujours considérable. Durant cet exercice, il a été, à son débit, de 703,328,873 62
et à son crédit de 702,849,064 55

Ensemble, 1,406,177,938 17

La moyenne des paiements par mois s'est élevée à 58,570,755 38

IV. — *Portefeuille.*

A la fin de l'exercice précédent, nous avions en portefeuille, 36,566 effets s'élevant à 43,092,548 82

Du 1er juillet 1856 au 30 juin 1857, il y est entré	942,746	—	681,970,262 76
Total,	979,312	—	725,062,811 58

Digitized by Google

Il en est sorti,	941,414	—	686,331,246 49
Il restait par conséquent, en portefeuille, au 30 juin dernier,	37,698	—	38,731,563 09

Comme à la même époque, les valeurs sorties du Comptoir avec son endossement, et en cours d'échéance, montaient à la somme de 25,448,671 76

Nos risques, au 30 juin 1857, étaient de 64,680,234 85

V. — *Comptes d'Espèces.*

Le mouvement des espèces versées en comptes courants a été, à l'entrée, de 185,688,587 22
et à la sortie de 184,959,546 43

Au 30 juin dernier le solde de ces comptes s'élevait à 18,389,460 28

L'année dernière, à la même date, il n'était que de 17,560,119 28

Cette augmentation, quoique très légère, tire une certaine importance de la situation financière que nous avons traversée, et pendant laquelle le montant des sommes déposées au Comptoir a très-peu varié.

VI. — *Contentieux.*

Le solde des effets entrés au contentieux dans le courant de cet exercice s'élevait au 30 juin dernier, à 57,865 19

Mais en faut déduire les recouvrements opérés, non-seulement sur le contentieux de cette année-ci, mais sur celui des années précédentes, et qui représentent une somme de 51,486 78

La différence, qui est de 6,378 41
a été, suivant nos précédents, passée par profits et pertes.

Nous ajouterons, à titre de renseignement, que les rentrées et les sorties ainsi compensées, nos pertes, depuis l'origine du Comptoir, montent aujourd'hui à 606,150 fr. 54 c., sur lesquels nous devons faire encore quelques recouvrements, et qui, en attendant, continuent de figurer au bilan du Comptoir pour 1 fr.

VII. — *Affaire du Sous-Comptoir des denrées coloniales.*

Vous connaissez tous, Messieurs, le désastre qui est survenu, et le procès qui s'en est suivi. Nous aurions voulu pouvoir comprendre cette affaire dans l'exposé du contentieux de cette année; mais la question soulevée par les emprunteurs de cet établissement est encore pendante et jusqu'à ce qu'elle ait été définitivement résolue, il nous est impossible d'apprécier exactement le dommage causé au Comptoir. Toutefois, quelle que soit l'issue du débat, nous aurons à supporter une perte assez considérable. Les malversations commises par le directeur du Sous-Comptoir des denrées coloniales ne nous laissent malheureusement aucun doute à cet égard. En cet état, votre Conseil a cru faire acte de bonne administration en vous proposant de faire face à une partie des pertes déjà prévues, au moyen d'une réserve spéciale prélevée sur les bénéfices de cet exercice.

VIII. — *Frais généraux.*

Les frais de cet exercice se sont élevés à 660,385 88

Ils se divisent ainsi :

Honoraires et appointements,	446,311 95
Droits de présence,	23,310 »
Ports et affranchissements de lettres,	51,655 20
Frais divers : loyer, contributions, assurances, fournitures des bureaux, impressions, annonces, etc., etc.	139,088 73
Somme égale,	660,385 88

Le chiffre total de nos affaires réelles étant de 732,037,257 fr. 05, la dépense est de 0 0902 0/0.

IX. — *Comptes de profits et pertes.*

Avant de vous faire connaître le résultat définitif du compte de profits et pertes, nous devons vous présenter séparément le compte du premier semestre, après lequel nos comptes ont été arrêtés une première fois et un premier dividende distribué, et celui du second semestre.

COMPTE DU PREMIER SEMESTRE.

Au 31 décembre dernier, toutes déductions faites, notre bénéfice était de 1,120,420 32
qui ont été répartis ainsi :

Intérêt du capital à 2 0/0 pour six mois	400,000 »
Réserve du quart sur l'excédant,	173,605 08
Dividende supplémentaire de 2 3/5 0/0	520,000 »
Pour gratifications aux employés,	18,000 »
Pour la caisse de prévoyance,	8,000 »
Reliquat,	815 24
Somme égale,	1,120,420 32

COMPTE DU DEUXIÈME SEMESTRE.

Au 30 juin dernier, crédit et débit balancés et compensés, le bénéfice était de 161,313 94
que nous vous proposons de répartir de la manière suivante :

Intérêt du capital à 2 0/0 pour six mois,	400,000 »
Prélèvement applicable au sinistre du Sous-Comptoir des denrées coloniales,	200,000 »
Réserve du quart sur l'excédant,	133,828 48
Dividende supplémentaire de 2 0/0,	400,000 »
Pour gratifications aux employés,	18,000 »
Pour la caisse de prévoyance,	8,000 »
Reliquat,	1,485 46
Somme égale,	1,161,313 94

RÉCAPITULATION.

L'ensemble des deux semestres porte nos bénéfices pour l'année entière au total de 2,281,734 26
dont la répartition a été faite comme suit :

1° Réserve du premier semestre,	173,605 08	
2° Réserve du 2me semestre,	133,828 48	307,433 56
2e Réserve spéciale à l'affaire du Sous-Comptoir des denrées coloniales		200,000 »
3e Distribution aux actionnaires d'un intérêt de 4 0/0,	800,000 »	
Et d'un dividende supplémentaire de 4 3/5 0/0,	920,000 »	1,720,000 »
Gratifications aux employés,		36,000 »
Caisse de prévoyance,		16,000 »
Soldes non distribués,		2,300 70
Somme égale au bénéfice de l'année,		2,281,734 26

X. — *Dividende.*

En résumé, Messieurs, vous avez déjà reçu 23 fr. par action sur les bénéfices du premier semestre, et vous avez à recevoir 20 fr. sur les bénéfices du second. Le dividende pour l'année entière est donc de 43 fr., soit 8 3/5 0/0 par action de 500 fr.

Nous vous rappellerons, Messieurs, pour mémoire, que la part faite à notre réserve statutaire est de 307,433 fr. 56 c., ce qui la porte à 3,464,802 fr. 22 c.

Si vous approuvez les comptes que nous venons de vous soumettre au nom du Conseil d'administration, les 20 fr. afférents au second semestre seront payables à la caisse du Comptoir à partir du 1er août prochain.

XI. — *Conclusions.*

Messieurs,

Avant de terminer, nous aurions voulu pouvoir vous apprendre l'émission prochaine des vingt millions qui doivent compléter notre capital. Mais, à notre grand regret, nous n'avons encore aucune nouvelle positive à vous donner à cet égard. M. le ministre des finances, à qui les circonstances n'ont pas semblé favorables, n'a pas cru devoir se rendre à nos instances. Toutefois, il n'a pas cessé de nous assurer de son bon vouloir; il nous en renouvelait encore le témoignage il y a très-peu de jours; car il nous a permis de croire que, à la première occasion propice, l'autorisation que nous attendons depuis si longtemps nous sera accordée.

RAPPORT DE MM. LES CENSEURS,

Fait par M. LEDAGRE, l'un d'eux.

Messieurs,

Le Rapport que vous venez d'entendre résume fidèlement la situation du Comptoir. Vos censeurs ont été mis à même de s'en assurer en assistant avec assiduité aux délibérations, par leur présence dans les comités, par leur participation même à la discussion de toute mesure proposée, ainsi que par la loyale mise à leur disposition des documents de comptabilité et autres, propres au développement de leur conviction. La lumière jetée sur l'exercice éclaire cette situation de la manière la plus nette et la plus susceptible d'inspirer toute confiance.

Les opérations du Comptoir comportent :

L'escompte du papier de commerce et des Sous-Comptoirs de garantie;

L'encaissement des valeurs remises en recouvrement;

Les avances directes sur titres de fonds publics.

Cette destination statutaire du fonds social, sur laquelle l'attention de la censure est appelée à se fixer particulièrement, est maintenue au Comptoir avec la volonté d'une habitude prise, dont nous croyons devoir faire approbativement mention, en présence de l'égarement presque général des capitaux sur des terrains plus productifs peut-être, mais beaucoup plus dangereux. Le Comptoir a su rester fidèle au but de son institution. Il a conservé son caractère d'utilité publique à l'égard du commerce, de l'industrie, et en même temps vous a donné des résultats satisfaisants. Au point de vue financier, comme à celui de la persévérance dans les idées qui ont présidé à sa fondation, il n'y a que des éloges à lui donner. Cette appréciation se trouve justifiée par un chiffre d'opérations montant à 732,037,259 fr. 05 c., et par un passage au portefeuille, pendant le cours de l'exercice, de 942,746 effets, représentant une valeur de 681,970,262 f. 76 c, soit une moyenne de 723 38 c. et une fraction par effet. Cette moyenne, qui était de 750 fr. 82 c. l'année dernière, constate une fois de plus le bienfait de l'escompte étendu au plus grand nombre et au petit papier étudié avec soin.

L'escompte, les encaissements et les avances donnent un total, disons-nous, de 732 037,259 fr. 05 c., 3 295,970 fr. 26 c. de moins que l'exercice précédent. Cette différence en moins n'a aucune signification défavorable au Comptoir. Elle résulte d'une diminution de 37,819,710 fr. 75 c. d'opérations avec les Sous-Comptoirs de garantie qui ont subi un temps d'arrêt par suite de leur renouvellement et de la situation embarrassée du Sous-Comptoir des denrées coloniales; par conséquent, elle établit, au contraire, eu égard à son peu d'importance, une marche progressive sur les autres branches d'exploitation.

Les frais généraux présentent une légère augmentation; ils ont été, l'année dernière, relativement aux affaires, de 0,08 94 0/0.
Ils sont, cette année, de 0,09,02 0/0.
C'est une différence insensible qui résulte uniquement de la nature et du nombre des opérations faites et non d'un abandon des principes d'économie suivis par la direction. Cette différence ne nous a paru mériter aucune observation.

Les effets entrés au contentieux cette année s'élèvent à un chiffre de 57,865 fr. 19 c. Il est sorti du contentieux général 51,486 fr. 98 c., ce qui fait ressortir l'élévation totale du contentieux de la Compagnie, depuis sa fondation, à 606,150 fr. 54 c., soit à 6,378 fr. 41 c. seulement de plus que l'exercice précédent, et établit

Digitized by Google

le soin apporté par le Conseil d'escompte dans l'examen des valeurs.

C'est ici le cas de vous parler, Messieurs, d'une affaire contentieuse d'une proportion plus grave que celles dont le Comptoir vous entretient ordinairement, de cette affaire qui vient de vous être dénoncée dans le compte rendu, et dont le Comptoir poursuit la liquidation, à la suite des malversations de la direction du Sous-Comptoir des denrées coloniales.

Il eût été naturel d'appliquer à la réparation des pertes qui en résulteront une partie de la réserve statutaire, à laquelle l'administration vous propose encore d'ajouter, nonobstant 307,433 fr. 56 c. Mais vos statuts ne le permettent pas et sont formels à cet égard. L'étendue de ce sinistre n'étant pas définitivement connue, et dépendant de l'issue d'un procès présentement en appel, l'administration a pensé qu'il était convenable d'en faire un article spécial du contentieux, et de prélever provisionnellement, cette année, 200,000 fr. sur vos bénéfices, pour les appliquer, sinon à sa complète extinction, du moins à une partie de son amortissement. Après avoir examiné avec attention la question au point de vue statutaire, nous nous sommes associés d'approbation à cette mesure, qui nous a paru évidemment prise dans votre intérêt le mieux combiné, et qui vous laisse encore un dividende de 43 fr. pour l'année.

Le chiffre des gratifications et celui de la caisse de prévoyance pour plus de deux cents employés sont restés fixés, l'un à 36,000 fr. et l'autre à 10,000 fr pour l'année. Vos employés sont généralement pleins d'un zèle que quelques-uns élèvent jusqu'au dévouement. Nous ne pouvons qu'approuver les propositions faites à cet égard, et nous nous croyons fondés, en ce qui les concerne, à espérer nous rencontrer avec vous, Messieurs, dans un même sentiment.

Les sommes versées en comptes courants attestent un encaisse supérieur à celui de l'année précédente à la même époque. Elles sont restées à un niveau des plus honorables pour le crédit du Comptoir pendant tout le cours de l'exercice, quelles qu'aient été les circonstances.

En définitive, Messieurs, la situation est satisfaisante; elle est même prospère. Cette prospérité résulte de l'ordre établi dans toutes les branches de l'administration, d'une appréciation intelligente des valeurs, d'une comptabilité parfaitement régulière, du respect aux statuts, d'une administration zélée, et d'une direction laborieuse et intelligente : toutes choses qui méritent qu'on leur rende justice et un éloge dont vos censeurs s'estiment heureux d'être les organes.

ACTES OFFICIELS.

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Décret impérial qui approuve la convention passée, le 2 juillet 1857, pour la concession, à la Compagnie des chemins de fer de l'Est, d'un chemin de fer desservant le camp de Châlons. Du 3 juillet 1857.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français, à tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu l'avant-projet d'un chemin de fer de Châlons-sur-Marne à Sainte-Menehould;

Vu les pièces de l'enquête à laquelle ce projet a été soumis, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête;

Vu le cahier des charges annexé au décret du 17 août 1853, relatif à la ligne de Paris à Mulhouse;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 22 juin 1857;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, article 4;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la convention provisoire passée, le 2 juillet 1857, entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie des chemins de fer de l'Est;

Notre Conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Est et demeure approuvée la convention provisoire passée, le 7 juillet 1857, entre notre ministre du commerce et des travaux publics, et la Compagnie de l'Est, pour la construction et l'exploitation d'une ligne de chemin de fer reliant le camp projeté près de Châlons-sur-Marne à un point de la ligne de Paris à Strasbourg, à déterminer aux abords de cette ville.

Ladite convention restera annexée au présent décret.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Plombières, le 3 juillet 1857.

Convention relative à la concession, à la Compagnie de l'Est, d'un chemin de fer desservant le camp de Châlons.

L'an 1857 et le 2 juillet,

Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, et sous la réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur, d'une part;

Et la Société anonyme établie à Paris, sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer de l'Est*, ladite Compagnie représentée par MM. le duc de Galliera, H. Jayr, baron d'Hervey, Baignères, Rouy, membres du conseil d'administration, agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été déférés par délibération de ce conseil, en date du 2 juillet 1857, et, en outre, sous la réserve de l'approbation des présentes, par l'assemblée générale des actionnaires dans sa plus prochaine réunion, d'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'Etat, concède, pour une durée égale à celle de la concession de son réseau, à la Compagnie de l'Est, qui l'accepte, un chemin de fer se détachant d'un point de la ligne de Paris à Strasbourg, à déterminer entre Saint-Gibrien et Châlons-sur-Marne, et aboutissant au camp dit *de Châlons*, en un point à déterminer vers Livry-sur-Vesle.

La Compagnie s'engage à exécuter ledit chemin à ses frais, risques et périls, et dans un délai de six mois, à partir du décret qui approuvera la présente convention.

Art. 2. Le chemin de fer énoncé à l'article précédent sera soumis aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret du 17 août 1853, relatif à la ligne de Paris à Mulhouse, sous la réserve des modifications suivantes.

Les ouvrages d'art et les terrassements ne seront exécutés que pour une seule voie, sauf des gares d'évitement à établir en un ou plusieurs points qui seront déterminés par l'administration, la Compagnie entendue, les terrains étant immédiatement acquis pour deux voies.

La Compagnie est autorisée à établir, pour la traversée de la rivière et de la vallée de la Marne, un pont et une estacade en charpente, l'administration se réservant la faculté d'exiger la reconstruction de ces ouvrages, suivant les conditions prescrites par le cahier des charges, dans le cas d'un prolongement sur Sainte-Menehould, ainsi qu'il sera dit ci-dessous.

La Compagnie est autorisée, en outre, à percevoir pour le transport des militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ainsi que pour les transports de leurs chevaux et bagages sur la ligne concédée par la présente convention, la moitié de la taxe du tarif fixé par le cahier des charges.

Art. 3. Pendant un délai de six ans, la Compagnie aura la préférence, à conditions égales, pour la concession d'un prolongement dudit chemin sur Sainte-Menehould.

Art. 4. La Compagnie sera autorisée, si elle en fait la demande, à suspendre l'exploitation aux époques où le camp ne serait pas occupé.

Art. 5. Si, à une époque quelconque et pour quelque cause que ce soit, le camp venait à être définitivement supprimé, la Compagnie aura le droit d'enlever les rails et de disposer des terrains ainsi qu'elle avisera, sauf le droit de rétrocession résultant, pour les anciens propriétaires, de l'article 60 de la loi du 3 mai 1841, si mieux n'aime le gouvernement reprendre le chemin, en remboursant les dépenses de premier établissement.

L'abandon dudit chemin par la Compagnie emportera renonciation de sa part au droit de préférence ci-dessus stipulé pour la concession d'un prolongement sur Sainte-Menehould.

Art. 6. La présente convention ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

CHEMINS DE FER DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

Décret impérial qui approuve la convention passée, le 21 juin 1857, entre le ministre de l'agriculture du commerce et des travaux publics, et la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne. Du 3 juillet 1857.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, empereur des Français, à tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu le cahier des charges annexé au décret du 24 août 1852, portant concession des embranchements de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan, et notamment le paragraphe 4 de l'article 2 dudit cahier des charges, portant que ce dernier embranchement aboutira sur la rive gauche de la Têt, près Perpignan;

Vu le mémoire descriptif et les plans et profils présentés par la Compagnie cessionnaire pour l'établissement de la gare de Perpignan, dans l'hypothèse de son emplacement sur la rive droite de la Têt;

Vu le registre de l'enquête ouverte à Perpignan sur ledit projet;

Vu la délibération de la commission d'enquête, du 29 septembre 1856;

Vu les rapports des ingénieurs du contrôle, des 14 novembre et 17 décembre 1856;

L'avis du préfet des Pyrénées-Orientales, du 23 décembre 1856;

L'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 19 février 1857;

L'avis de la commission mixte des travaux publics, du 20 avril 1857;

L'avis de notre ministre de la guerre, du 4 mai 1857;

Vu la loi du 3 mai 1841;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, art. 4;

Vu la convention provisoire passée, le 21 juin 1857, entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne;

Notre conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Est approuvée la convention provisoire passée, le 21 juin 1857, entre notre ministre secrétaire d'État de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie concessionnaire des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, ladite convention ayant pour objet de modifier le paragraphe 4 de l'article 2 susvisé du cahier des charges de la concession de l'embranchement de Narbonne à Perpignan.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au Bulletin des Lois.

Fait à Plombières, le 3 juillet 1857.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER DE BESSÉGES A ALAIS.

Décret impérial qui approuve une convention ayant pour objet la concession d'un embranchement du chemin de fer de Bességes a Alais sur les houillères de Trélys.

Du 24 juin 1857.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français, à tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu la loi du 3 mai 1844 ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, article 4 ;

Vu notre décret du 7 juin 1854, portant concession du chemin de fer de Bességes à Alais; ensemble la convention et le cahier des charges y annexés ;

Vu l'avant-projet d'un chemin de fer d'embranchement destiné à mettre les houillères de Trélys en communication avec le chemin de fer de Bességes à Alais ;

Vu les pièces de l'enquête à laquelle cet avant-projet a été soumis et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 7 juillet 1856 ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 9 octobre 1856 ;

Vu l'avis du comité consultatif des chemins de fer, en date du 8 novembre 1856 ;

Vu la convention provisoire passée le 24 juin 1857, entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Bességes à Alais; ladite convention ayant pour objet l'exécution et l'exploitation d'un embranchement du même chemin de fer sur les mines de houille de Trélys ;

Vu le certificat délivré le 20 juin 1857, par le directeur général de la caisse des dépôts et consignations, constatant le dépôt d'une somme de quinze mille francs (15,000 fr.) ;

Notre conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Est approuvée la convention passée, le 24 août 1857, entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Bességes à Alais.

En conséquence, toutes les clauses et conditions qui y sont stipulées recevront leur pleine et entière exécution.

Art. 2. Ladite convention ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Art. 3. Notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 24 juin 1857.

CONVENTION

Ayant pour objet la concession d'un chemin de fer d'embranchement du chemin de fer de Bességes à Alais sur les houillères de Trélys.

L'an 1857 et le 24 juin, entre le ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur,

D'une part ;

Et la Société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Bességes a Alais*,

D'autre part ;

Ladite Compagnie représentée par MM. Abeille (Adolphe) et Mailly (Jules), membres du Conseil d'administration,

Agissant en vertu d'une délibération dudit Conseil d'administration de ladite Société, en date du 29 novembre 1856,

Et des pouvoirs qui leur ont été donnés par l'assemblée générale des actionnaires, en date du 31 juillet de la même année,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède à la Compagnie du chemin de fer de Bességes à Alais, pour une durée de jouissance égale à celle de la concession dudit chemin de fer de Bességes à Alais, un chemin de fer d'embranchement qui, partant d'un point voisin de Robiac, aboutira aux mines de houille de Trélys, au lieu dit *la Valette*.

Art. 2. La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, tous les travaux de l'embranchement qui fait l'objet de la présente concession, dans un délai d'un an, à dater du décret de concession, de manière que le chemin soit praticable et exploité dans toutes ses parties à l'expiration dudit délai.

Sont applicables audit embranchement les dispositions du cahier des charges annexé à la convention et au décret de concession du chemin de fer de Bességes à Alais, en date du 7 juin 1854.

Toutefois le transport des marchandises y est seul autorisé quant à présent, l'administration se réservant expressément le droit d'exiger ultérieurement, si l'utilité en est reconnue après enquête, l'établissement d'un service de voyageurs. Ce service sera, dans ce cas, soumis aux conditions déterminées par le cahier des charges ci-dessus mentionné.

Art. 3. Avant la signature du décret de concession, les concessionnaires seront tenus de déposer une somme de 15,000 fr. en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées, conformément à l'ordonnance du 19 janvier 1825, en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme de 15,000 fr., formant le cautionnement de la nouvelle entreprise, sera rendue conformément à l'article 32 du cahier des charges précité.

Fait à Paris, les jours, mois et an que dessus.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Caisse générale des chemins de fer. — 10 septembre, assemblée générale extraordinaire à 8 heures du soir.

Charleroi à la frontière. — 28 août, à midi, assemblée à Charleroi.

Franco-Américain. — 31 août, assemblée à 3 heures à Lyon.

Phœnix (Mines et usines). — 8 août, assemblée générale à Cologne.

Gaz français d'Amiens. — 18 août, assemblée générale annuelle à 3 heures.

APPELS DE FONDS.

Caronte et Méditerranée. — 1er août au 20 octobre, 10 fr. par action, dernier versement. Le coupon de 1 75 sera déduit.

PAIEMENTS D'INTERÊTS ET DIVIDENDES.

Caisse générale des chemins de fer. — 1er juillet, 12 fr. 50 c. par action. Intérêts.

Banque de France. — 1er juillet, 160 fr. par action, premier semestre 1857.

Orléans. — 1er juillet, 25 fr. obligation 1843-44, 7 fr. 50 c. obligation 3 0/0 intérêts.

Nord. — 1er juillet, 40 fr. par action, solde du dividende 1856 de 56 fr.

Lyon. — 1er juillet, 43 fr. 40 c. complément du dividende 1856 de 81 fr. par action.

Méditerranée. — 1er juillet, 7 fr. 50 c. intérêts aux obligations 3 0/0 1852-55.

Grand-Central. — 1er juillet, 7 fr. 50 c. par obligation. — 1er juillet, 17 fr. 50 c. par action libérée intérêts des 2 1/3 obligations du rachat.
Paiement à la Compagnie d'Orléans.

Bourbonnais. — 1er juillet, intérêts aux obligations.

Ouest. — 1er juillet, intérêts 7 fr. 50 c. aux obligations 3 0/0.

Midi. — 1er juillet, 10 fr. par action ancienne; 10 fr. par action nouvelle en déduction du versement appelé ; 7 fr. 50 c. aux obligations.

Genève. — 1er juillet, 10 fr. actions ; 7 fr. 50 c. obligations, intérêts.

Saint-Rambert. — 5 juillet, 6 fr. par action, intérêts.

Ardennes et Oise. — 15 juillet, 7 fr. 90 c. par action intérêts, en déduction du versement appelé.

Crédit mobilier. — 1er juillet, 90 fr. solde du dividende 1856 de 115 fr.

Comptoir national d'escompte. — 1er août, 20 fr. par action, soit 43 fr. pour l'année.

Crédit foncier. — 1er juillet, 6 fr. 25 c., premier dividende provisoire.

Autrichiens. — 1er juillet, dividende 1856 en déduction du versement appelé.

Lombards-Vénitiens. — 1er juillet, 5 fr. 16 c., soit, avec 3 fr. 70 c. déjà distribués, 8 fr. 86 c. pour 1856. 7 fr. 50 c. par obligation, intérêts.

Rivoli. — 1er juillet, 90 cent. par action, dividende 1856 ; 2 fr. 50 c. intérêts.

Versailles (rive gauche). — 24 août, paiement des intérêts échus.

Pyrénées à Madrid. — 3 fr. 50 c. par action en même temps que l'échange des certificats.

Hainaut et Flandres. — 15 au 20 août, intérêts premier semestre.

Journaux réunis. — 1er juillet, 12 fr. 50 c. par action. Intérêts.

Compagnie générale des Eaux. — 1er juillet, 5 fr. par action intérêts.

Omnibus. — 1er juillet, solde du dividende de 35 fr. de 1856, soit 30 fr. par action.

François-Joseph. — 1er juillet, 3 fr. 75 c. par action, intérêts.

Guillaume-Luxembourg. — 1er juillet, 1 f. 85 par action, intérêts

Chemins de la ligne d'Italie. — 1er juillet, 2 fr. 50 c. par action. Intérêts.

Nord-Est suisse. — 2, 3 et 4 juillet, paiement des intérêts premier semestre.

Central suisse. — 10 juillet, 10 fr. par action. Intérêts, en déduction du versement.

Madrid à Saragosse. — 1er juillet, 5 fr. 15 c. par action, en déduction du versement.

Caisse du commerce et de l'industrie à Turin. — 15 juillet, 6 fr. 25 c. par action libérée, et 4 fr. 37 c. 1/2 par action de la nouvelle émission.

Comptoir de la Méditerranée. — 1er juillet, 10 fr. intérêts action.

Forges de l'Aveyron (Decazeville). — 200 fr. dividende 1856-57.

Banque de Darmstadt. — 1er juillet, 10 fr. 65 par action.

Union financière. — 1er juillet, 6 fr. 25 c. par action, intérêts.

Digitized by Google

Tarragone à Reus. — 1er juillet, intérêts aux obligations.

Forges de la Loire et de l'Ardèche. — 30 juin, 200 fr. ; 200 fr. le 31 décembre ; 50 fr. le 30 juin 1858 ; le dixième aux coupures.

Société mercantile à Madrid. — 1er juillet, 2 fr. 50 c. dividende, 7 fr. 50 c. intérêts, soit 10 fr. par action.

Ougrée. — 1er juillet, 20 fr. par action, première répartition.

Commentry, Montluçon, Imphy, — 15 juillet, intérêts aux obligations.

Mines de Santander. — 1er juillet, 25 fr. aux actions libérées ; 15 fr. 62 c. aux actions non libérées. Intérêts.

Houillères de Carmaux-Toulouse. — 1er juillet, 1 fr. 25 c. par action dividende, plus 3 f. 75 pour les intérêts.

Montataire. — 15 juillet, 25 fr. par action, premier à-compte 1856-57.

Sambre française. — 10 juillet, 2e à-compte 1857, 25 fr. par action.

Société générale de crédit en Espagne. — 1er juillet, 31 fr. 75 c. par action.

Nouvelle-Montagne. — 1er juillet, 50 fr. première moitié du dividende 1856 ; 31 décembre, deuxième moitié.

Phœnix. — 1er juillet, 15 fr., deuxième moitié du dividende 1856.

Emprunt de 50 millions (Seine). — 1er juillet, coupon d'intérêts en déduction du versement.

Gaz de Belleville. — 1er août, 45 fr. sur les bulletins de liquidation.

Gaz français du Havre. — 25 juillet, 30 fr. par action, soit avec 12 fr. 50 c. déjà payés, 42 fr. 50 c. pour 1856-57.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Ouest. — 6 juillet, remboursement du tirage du 15 décembre.

Nord. — 1er juillet 1857, remboursement du tirage du 1er mai. 1er janvier, remboursement du tirage des actions de Charleroy du 1er mai ; et 1er août, remboursement des obligations d'ancien Boulogne, sorties le 1er mai.

Versailles (rive gauche). — 18 août, à trois heures, tirage annuel des actions à rembourser.

Bourbonnais. — 1er juillet, amortissement des 117 obligations du tirage du 28 mai.

Mines de la Loire. — 1er février 1858, remboursement des obligations sorties au tirage du 31 mars dernier.

On lit dans un journal anglais, le *Mining journal*, du 25 juillet, quelques lignes sur l'usine anglaise de Tredegar (Galles du Sud), usine qui a fourni beaucoup de rails aux chemins de fer français :

« Nous avons jusqu'à présent peu parlé des usines. C'est dans le Monmouthshire que l'on trouve plusieurs des plus importants établissements. Parmi ces établissements figure l'usine de Tredegare, où il se fabrique immensément de rails, et c'est principalement pour cette branche de commerce des fers que cette usine est renommée. La Compagnie de Tredegar s'est acquis une haute réputation sous ce rapport, d'où il résulte qu'elle a toujours de fortes commandes en main, venant de diverses parties du monde.

» Dans le moment actuel, l'usine de Tredegar est très-occupée pour le continent, et cette activité, qui existe depuis longtempe, ne peut qu'avoir une longue durée. »

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi, 6 août :

Les affaires en fonte de forge sont excessivement restreintes, les derniers prix raisonnés sont de 150 à 155 fr. On nous a demandé le cours moyen du mois de juillet, nous le croyons de 155 fr.

Les cours de nos fers sont : laminés 325 à 340 fr., forgés 380 à 390. Les demandes sont abondantes, on comprend qu'elles dépassent en ce moment la production.

En mai dernier, 1,034,093 kilog. de fers et 603,919 kilog. de fontes à bâtiments ont été amenés à Paris. Comparés à ceux de mai 1856, ces chiffres présentent une augmentation de 257,700 kil. pour la fonte et une diminution de 88,180 kil. pour la fonte.

Pendant le 1er semestre de cette année, il est entré en France environ 3½ millions de kilogrammes de minerai de provenance belges; les années précédentes, l'importation de ce côté était nulle. Dans le même laps de temps, la Belgique a exporté chez nous 1½ millions de kilogrammes de fontes, c'est-à-dire la moitié environ de ce que ce pays a fourni dans le même semestre de 1856.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 2 août :

Cours nominaux : bonnes marques, numéros mélangés (warrants) 91 fr. 25; Gartsherrie n° 1, 98 fr. 75 ; Calder n° 1, 96 fr. 25 ; Glengarnock n° 1, 93 fr. 50 ; Blair, Eglinton, Muirkirk et Lugar, 91 fr. 85.

Fers en barres 225 fr., fers à clous 216 85, fers à angle 237 50, tôles fortes pour chaudière 275, dito pour navires 262 50, dito fines 287 50, cercles 262 50.

Fret de la fonte : Boulogne 15, Brest 15, Bordeaux 23 75 à 25 75, Calais 15, Charente 18 75, Cherbourg 15, Dieppe 14 35 à 15, Dunkerque 15, Fécamp 14 50 à 15, Havre 14 35, Marseille 31, Nantes 21 25, Rouen 13 50 à 13 80.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 2 août :

MÉTALLURGIE. — Fonte affinage 0 50; fonte moulage n°s 5, 4 et 3, fr. 11 50, 12 50 et 13 50 les 100 kil., pris en forge.

Fers marchands, fr. 22, 23 et 26 les n°s 1, 2 et 3, pris à l'usine. Les affaires en général continuent à être satisfaisantes. La demande des tôles est très-active, elle se cotent comme suit : 1 à 3 1/2 ép°, fr. 36 la 1re qualité ; 2e qual. fr. 32; 1/8 à 1 1/2 ép°, fr. 30; 1/3 et plus fr. 30, 31 à 32. On parle de la possibilité d'une hausse sur cet article.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

O. SAUPIQUE.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en moins.
								%	%
ORLÉANS (1)	Du 23 au 29 juillet.	1234	942,912 64	780 »	1234	1,075,357 91	871 »	»	10.4
Section de Coutras à Périgueux	»	76	15,346 13	201					
NORD (1)	23 — 29 —	795	914,868 65	1,157 »	795	930,263 47	1,171 »	»	1.1
OUEST (1)	23 — 29 —	950	837,726 10	881 »	876	818,812 08	934 »	»	5.6
EST (1)	23 — 29 —	1330	945,720 93	711 »	1069	817,137 38	764 »	»	6.9
LYON (1)	23 — 29 —	694	793,037 55	1,144 »	617	871,886 60	1,413 »	»	19.0
LYON-BOURBONNAIS (1)	23 — 29 —	271	227,340 63	839 »	255	238,879 55	934 »	»	10.2
MÉDITERRANÉE (1)	23 — 29 —	551	582,144 50	1,056 »	523	730,821 35	1,397 »	»	24.4
MIDI	23 — 29 —	716	300,870 »	419 »	372	141,422 »	389 »	10.0	»
GRAND-CENTRAL	23 — 29 —	135	41,810 45	302 »	»	»	»	»	»
LYON A GENÈVE	23 — 29 —	175	65,569 35	374 »	75	23,263 35	310 »	21 0	»
				» »	»	»	»	»	»

(1) PRÉLÈVEMENT FAIT DE L'IMPOT SUR LA GRANDE VITESSE.

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1856. id. 795 id.)

Du 23 au 29 juillet 1857.

134,068 voyageurs.....	381,563 10	
Bagages, marchandis,etc.	538,305 35	
Total..		919,868 45
Semaine correspondante de 1856.		
133,872 voyageurs.....	404,471 27	
Bagages, marchand., etc.	525,792 20	
Produit total.....		930,263 47
Différence...		10,395 02

Produit par kilomètre :

1857,	1,157
1856,	1,171

Recette totale depuis le 1er janvier		
1857.....	28,034,720 89	
1856.....	26,003,658 54	
Différence...		2,031,062 35

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :

En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1234 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :

En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1081 kil.

Du 23 au 29 juillet 1857.

107,597 Voyageurs...		421,556 17
Bagages, marchandises, etc.....		541,356 47
Total.....		962,912 64
Semaine correspondante de 1856 .		1,075,357 94
Différence...		112,445 30
Recettes depuis le 1er janvier 1857.		32,999,337 15
Recette correspondante de 1856		27,012,950 88
Différence...		5,985,416 27

(Section de Coutras à Périgueux)

Longueur légale exploitée : 76 kilomètres.

Voyageurs.....		6,621 10
Bagages, marchandises, etc.....		8,725 03
Total.....		15,346 13
Recettes antérieures.....		3,812 02
Total.....		19,158 15

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 950 kilomètres)
(1856. id. 870 id.)

Du 23 au 29 juillet 1857

314,856 voyageurs.....		478,890 10
Marchandises, etc., grande vitesse ...		54,789 70
— petite vitesse....		304,046 30
Total de la semaine.....		837,726 10
Semaine correspondante en 1856....		818,312 08
Différence...		19,414 02
Recettes depuis le 1er janvier 1857		23,168,422 66
id. id. 1856		20,437,245 61
Différence...		2,731,177 07

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

(1857. Longueur exploitée, 694 kilom.)
(1856. id. 617 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,144 90.
— 1856, 1,413 11.

Recettes du 23 au 29 juillet 1857

Grande vitesse) 95,731 voyageurs..	345,427 50	
Grande vitesse) marchand.....	132,079 70	
Petite vitesse) marchand.....	316,430 35	
Total.....		793,937 55
Semaine correspondante de 1856....		871,886 60
Différence...		77,949 05
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857		27,767,139 07
id. id. 1856		22,486,810 08
Différence...		5,280,328 99

CHEMINS DE FER DE L'EST.

(1857. Longueur exploitée,1330 kilomètres.)
(1856. id. 1060 id.)

8e année. — 30me semaine.

Du 23 au 29 juillet 1857.

101,914 Voyageurs.....	396,511 58	
Marchandises.....	549 209 35	
Total de la semaine.....		945,720 93
Recettes antérieures.....		25,004,419 58
Total général.....		25,950,140 51
30me semaine de 1857		945,720 93
Semaine correspondante de 1856.		817,137 36
Différence...		128,583 57
Exercice 1857.....		25,950,140 51
Id. 1856.....		23,806,571 03
Différence...		2,143,569 48

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont et prolongements.

Longueur exploitée : 135 kilomètres

Du 23 au 29 juillet 1857.

9,262 voyageurs.	22,805 30	
...,... tonnes de marchandises.....	19,005 15	
Total.....		41,810 45
Recettes antérieures...		1,215,938 41
Total des recettes.....		1,257,748 86

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 523 id.

Recettes du 23 au 29 juillet 1857

87,585 Voyageurs.....		286,028 65
Bagages et marchandises		296,115 65
Total de la semaine.....		582,144 30
Semaine correspondante de 1856.. .		730 821 35
Différence...		148,676 55
Total des recettes, à partir du 1er janvier 1857		17,497,735 49
Période correspondante de 1856.		15,465,162 19
Différence...		2,032,573 30

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

(1857. Longueur exploitée, 150 kilom.)

Du 23 au 29 juillet.

(Section de Lyon à Roanne.)

5,*** Voyageurs.....		34 466 90
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....		144 413 10
Total.....		178,880 10
Recettes antérieures.....5,587,183 11		
Total de l'exercice 1857.....5,766,063 21		
Recette correspondante 1856		201,307 33
Total de l'exercice 1856...		5,429,947 19

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).

1857. Longueur exploitée pendant la semaine, 121 k.
Longueur moyenne pendant l'année, 109 kil.

Voyageurs.....		20,630 62
Bagages, marchandises, etc.....		21,829 91
Total.....		48,460 53
Recettes antérieures		1,256,054 82
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857		1,304,515 35
Semaine correspondante en 1856.....		30,872 22
Recettes depuis le 1er janvier 1856....		981,853 07
Recettes totales de la semaine sur les deux sections		227,310 63
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....		6,843,237 96
Total.....		7,070,578 59

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 716 kilomètres.
Id. en 1856, 372 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 210 id.

Recettes du 23 au 29 juillet 1857

CHEMIN DE FER.

12,483 voyageurs	157,172 80
Bagages, marchandises, etc.	143 206 86
TOTAL	300,379 66
Recettes du CANAL LATÉRAL	12,381 67
Recettes antérieures	6,959,238 63
Total depuis le 1er janvier 1857	7,271,999 96
30e semaine de 1857. Chemin de fer	300,379 66
Id. Canal latéral	12,381 67
Total de la semaine en 1857	312,761 33
30e semaine de 1856. Chemin de fer	161,422 15
Id. Canal latéral	13,469 80
Total de la semaine en 1856	174,891 95
Différence	137,869 38

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857	7,271,999 96
1856	3,383,516 39
Différence	3,888,483 57

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1857,	419 52	58 96
1856,	360 16	152 36
Différence	59 36	100 42

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.)

Longueur exploitée : 175 kilomètres.

Du 23 au 29 juillet.

11,553 Voyageurs	42,992 40
Bagages, marchandises, etc.	22,596 95
Total	65,589 35
Semaine correspondante 1856 (sur 75 kil.)	23,263 25
Augmentation kilométrique sur les recettes	21 0/0
Total depuis le 1er janvier	1,117,285 10

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 19 au 25 juillet 1857

8,341 voyageurs fr.	8,332 65
Marchandises	534 45
Recettes antérieures	157,071 75
Erreur au relevé du 28 juin au 4 juillet	23 65
Total	162,915 20

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

Lignes de Bâle à Laufelfingen, Aarau-Olten-Lucerne Berne et Bienne. — 195 kilomètres dès le 16 juin.

Recettes du 1 au 30 juin 1857.

	Voyageurs	Marchandises quintaux à 50 kil.	Recettes.
Du 1er au 30	126,000	200,000	215,000 »
Mois précédents.	263,353	594,749	363,240 34
Totaux..	389,353	794,749	578,240 34

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 278 kilom.)

Du 18 au 24 juillet 1857.

8,369 Voyageurs	40,229 28
Bagages, marchandises, etc.	64,923 12
Total de la semaine	105,152 40
Recettes de la semaine correspondante de 1856	87,984 48
Différence	17,167 92
Recettes antérieures	2,931,805 26
Total	3,036,957 66

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée : 402 kilomètres.

Du 16 au 22 juillet 1857.

51,048 Voyageurs,	116,082 57
» » Bagages et marchandises,	70,532 14
Total,	186,614 71
Période correspondante de 1856,	169,062 54
Différence	17,552 17
Recette totale depuis le 1er janvier	4,190,150 74
Période correspondante de 1856,	3,732,748 92
Différence	457,401 82

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 23 au 29 juillet 1857.

Voyageurs	25,092 05
Bagages	1,167 70
Marchandises : grande vitesse	3,167 20
Id., petite vitesse	9,257 20
Exploitation de Biella	4,871 23
Exploitation de Casal (minimum garanti à Novare)	3,898 90
Ensemble	47,354 28
Recette correspondante de 1856	40,453 62
Différence	6,900 66

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. id. 1,039 id.

Du 23 au 29 juillet 1857.

	En francs, au change de 121 /
48,053 voyageurs	245,194 21
28,540 tonnes Marchandises	417,453 72
Total de la semaine	662,647 93
Semaine correspond. 1856	682,043 80
Différence	19,395 87
Recettes depuis le 1 janvier 1857	17,574,817 »
Recettes depuis le 1 janvier 1856	19,314,058 »
Différence	1,739,241 »

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

30e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 20 au 26 juillet

8,317 voyageurs — 13,183 quint. bagages, marchandises fr.	15,040 50
Recette correspondante de 1856	14,598 60
Différence	1,341 90
Recettes depuis le 1er janvier 1857	342,014 50
Recette correspondante de 1856	226,120 90
Différence	115,893 60

CHEMIN DE FER NORD-EST SUISSE.

1857. — Longueur exploitée : 144.4 kilomètres.
1856. — 106.0 —

Juillet 1857 (*)

116,000 voyageurs	176,000 »
280,000 quint. marchandises et bagages	86 000 »
Total du mois	262,000 »
Mois correspondant de 1856	171,989 »
Différence	90,011 »
Recettes depuis le 1er janvier 1857	1,289,612 »
Recettes correspondantes 1856	698,832 »
Différence	590,780 »

(*) Résultat approximatif.

CHEMIN DE FER D'ORSAY.

(1857. Longueur exploitée, 24 kilomètres 600 m.)

Juillet 1857.

112,808 Voyageurs	73,869 20
Bagages, marchandises, etc.	1,710 75
Total	75,579 95
Mois correspondant de 1856 :	
106,292 Voyageurs	66,721 00
Bagages, marchandises, etc.	1,629 75
Total	68,350 75
Différence	7,229 20
Recette totale depuis le 1er janvier 1857	339,650 80
Id. id. 1856	297,050 60
Différence	42,600 20

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (31e semaine)		Par journée de voiture d'omnibus.	Par journée de voiture de tramways.
Du 26 juillet au 1er août 1857	273,075 »	87 53	58 15
Semaine correspondante de 1856	244,349 60	82 77	50 99
Rec. depuis le 1er janv. 1857	7,002,668 10	79 68	47 38
Période correspondante de 1856	6,344,774 55	72 03	44 91
Différence	747,893 55	7 65	2 47

Digitized by Google

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon qu'à partir du 20 courant il sera établi rue de Provence, 47, un bureau de compensation pour la vente et l'achat des demi-actions provenant de l'échange des anciennes actions de Paris à Lyon contre les nouveaux titres.

Les prix seront ceux du cours moyen de la Bourse de la veille, ainsi que cela a lieu pour les fractions provenant de la souscription des 115,500 actions récemment émises.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans ses succursales les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,
G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Avis aux porteurs d'obligations 5 *et* 3 0/0. — Les coupons de ces obligations sont payables au choix des porteurs :

Sans frais, — dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, à Lyon et Marseille.

Moyennant une commission de un *quart pour cent*, dans toutes les succursales de la Banque.

CHEMIN DE FER DE

PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS

MM. les porteurs des obligations :

1° Paris à Lyon par le Bourbonnais 3 0/0 ;

2° Grand Central de France, emprunt 1853-1854 ;

3° Rhône-et-Loire, 1re série 3 0/0 ;

4° Rhône-et-Loire, 2me série 3 0/0 ;

5° Saint-Etienne à Lyon, emprunts réunis ;

6° Saint-Etienne à Lyon, emprunt 1850 ;

7° Saint-Etienne à la Loire, emprunt 1847 ;

8° Andrezieux à Roanne, 1er ordre ; sont prévenus que la Banque de France se charge de payer dans ses succursales les intérêts de ces différents titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,
LÉON SAY.

CHEMIN DE FER

DE ROME A FRASCATI ET A LA FRONTIERE DE NAPLES.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires n'ayant pas encore effectué les versements appelés le 4 novembre 1856 et le 1er mai 1857, qu'il recourra aux mesures de rigueur mises à sa disposition par l'art. 16 des statuts sociaux, pour les actions qui n'auraient pas été complétement libérées avant le 20 août courant.

Les versements sont reçus :

A Paris à la succursale de la Banque générale suisse, rue Louis-le-Grand, n° 30 ;

A Londres, à l'agence de la Banque générale.

CHEMIN DE FER

DE HAINAUT ET FLANDRES

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer *Hainaut et Flandres* a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le paiement des intérêts dûs pour le 1er semestre 1857, se fera du 5 au 20 août prochain, dans les bureaux de la Société,

A Paris, rue de Provence, 46 ;
A Bruxelles, rue Montoyer, 36 ;
Et à Gand, à la Banque de Flandres.

Le directeur général,
C. DE REGEL.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES MINES ET FONDERIES DE PLOMB ET DE ZINC, DE STOLBERG ET DE WESTPHALIE.

MM. les actionnaires qui n'auraient point reçu la circulaire publiée le 15 de ce mois, relative à l'emprunt voté par l'assemblée générale du 28 mai dernier, peuvent se la procurer au bureau de la Société, transféré boulevard Saint Denis, 6, où leur seront donnés tous les renseignements relatifs au dernier exercice.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES EAUX.

Les porteurs des actions dont les numéros suivent :

S. A.

De 4386 à 4390 — De 6836 à 6865

S. B.

1881 à 1890 — 4211 à 4220
4311 à 4320 — 6561 à 6570
10891 à 10910 — 14711 à 14720
16501 à 16520

S. C.

12026 à 12050 — 15401 à 15425
32826 à 32850 — 42326 à 42350
43026 à 43075 — 44101 à 44150
45226 à 45275
1 à 5 — 21 à 30
226 à 245 — 1076 à 1080
1082 à 1085 — 1151 à 1156
1160
2066 à 2075 — 2175 à 2184
2917 à 2921 — 3180 à 3205
3211 à 3235 — 3336 à 3340
3476 à 3485 — 3751 à 3755
3786 à 3790 — 3971 à 3977
4069 à 4073
4092 4093 4096
4101 à 4103 — 4186 à 4190
4316 à 4325
4542
4664 à 4670 — 4861 à 4865
4921 à 4925 — 5002 à 5011
5051 à 5055 — 5306 à 5310
5126 à 5131 — 5830 à 5845
5866 à 5869 — 5886 à 5890
5916 à 5925 — 5951 à 5960
5971 à 5975 — 6411 à 6415
6571 à 6575 — 6611 à 6615
6796 à 6805 — 6816 à 6820
6881 à 6885 — 6896 à 6899
6914 à 6918 — 6973 à 6975
7061 à 7063 — 7156 à 7160
7184 à 7188 — 7256 à 7260
7296 à 7305 — 7616 à 7665
7724 à 7728 — 8126 à 8145
8136 à 8225 — 8426 à 8440
8571 à 8575 — 8820 à 8834
8926 à 8932 — 9146 à 9155
9186 9187
9310 à 9333 — 9826 à 9835
9926 à 9929 — 10061 à 10070
10082 à 10086 — 10565 à 10574
10651 à 10700 — 10762 à 10766
10986 à 10998
11993 11994
12271 à 12279 — 12516 à 12520
12578 12579 12607 12608
12610 à 12612
12628 1 629
12631 à 12651 — 13086 à 13090
13201 à 13215
17511 à 17520 — 17606 à 17650
18131 à 18136 — 18161 à 18185
18231 à 18235 — 18521 à 18525
19536 à 19550 — 20656 à 20665
21021 à 21025 — 21201 à 21220
21396 à 21400 — 21581 à 21590
22136 à 22160 — 22206 à 22190
22221 à 22240 — 22326 à 22335
22881 à 22890 — 23236 à 23240
23256 à 23270 — 24291 à 24300
24586 à 24595
24966
25866 à 25875 — 25891 à 25895
26131 à 26135 — 27861 à 27865
27946 à 27970 — 28031 à 28035
29001 à 29035 — 29056 à 29080
29086 à 29100 — 29261 à 29280
29326 à 99335 — 29721 à 29725
30201 à 30240 — 30376 à 30400
30461 à 30465 — 31471 à 31490
31826 à 31830 — 32061 à 32070
32081 à 32085 — 32521 à 32640
32751 à 32810 — 32925 à 32931
33346 à 33355 — 34136 à 34285
34681 à 34685 — 34691 à 34695
35051 à 35155
35814 35815
36876 à 36895 — 37271 à 37285
37301 à 37310 — 37811 à 37850
38566 à 38590 — 39756 à 39760
39791 à 39800
43026 à 43100 — 45026 à 45025
45576 à 45600 — 46901 à 46925
47061 à 47070 — 47126 à 47150
49750 à 49775 — 50276 à 50350
51801 à 51825 — 51901 à 51925
52101 à 52125 — 54921 à 54925
56926 à 56975 — 62701 à 62750
63126 à 63225 — 65301 à 65325
69976 à 70000 — 71301 à 71325
71651 à 71700 — 71801 à 71875
71876 à 71882
71899 71900
75951 à 75975

Sur lesquelles les versements de 125 fr. par action sont en retard depuis le 5 janvier dernier, sont invités à les effectuer au plus tard le 25 août courant au siége de la Compagnie.

Dans le cas contraire lesdites actions seraient, conformément à l'art. 19 des statuts, déclarées non valables et vendues pour compte, aux risques et périls des actionnaires en retard.

Paris, le 7 août 1857.

Le secrétaire du Conseil.
Ernest BASSET.

COMPAGNIE DU

TÉLÉGRAPHE SOUS-MARIN DE LA MEDITERRANÉE.

Emission de 12,500 obligations à 100 fr., rapportant 7 fr. 50 d'intérêt annuel, et remboursable à 125 fr. en 25 ans au maximum.

Les garanties d'intérêt accordées à la Compagnie par le gouvernement piémontais et le gouvernement français sont spécialement affectées à la garantie de cet emprunt. Le montant de la garantie piémontaise, déjà définitivement acquise, est plus que suffisant pour le service des intérêts et de l'amortissement.

Les intérêts sont payés le 1er mars et le 1er septembre de chaque année.

On peut verser intégralement ou moitié en souscrivant, moitié au 15 août prochain. L'intérêt des sommes versées est bonifié jusqu'au 1er septembre, date de la jouissance des obligations.

On souscrit :

A Paris, à la succursale de la Banque générale Suisse, 30, rue Louis-le-Grand ;

A Londres, chez MM. Masterman, Peters, Mildred et Cie ;

A Genève, à la Banque générale Suisse ;

A Turin, chez MM. Pavia, Travi et Cie.

Paris, le 17 juillet 1857.

Le Secrétaire de la Compagnie,
James POWER.

COMPAGNIE

FRANCO-AMÉRICAINE.

SOCIÉTÉ

GAUTHIER frères et Cie.

MM. les actionnaires de la Compagnie Franco-Américaine sont convoqués en assemblée générale pour le 31 courant 1857, à 3 heures de relevée, dans la salle de la Bourse, à Lyon, siége de la Société.

La réunion a pour objet, notamment la communication de l'inventaire au 31 décembre 1856.

En retardant cette assemblée, les gérants ont espéré pouvoir annoncer une heureuse solution de la question des paquebots transatlantiques français. Ils feront, dans tous les cas, connaître les traités qu'ils ont fait pour le service postal du gouvernement espagnol de Cadix à la Havane.

Les actionnaires porteurs de dix actions au moins devront, pour assister

Digitized by Google

à la réunion, déposer leurs titres cinq jours à l'avance dans les bureaux de la Compagnie :

A Lyon, rue Constantine, 20 ;

A Paris, rue Drouot, 16.

Il en sera donné récépissé, qui vaudra carte d'admission.

Les Gérants,

GAUTHIER frères et Ce.

PARC DU RAINCY.

13e Vente par adjudication, dans ce parc, le dimanche 16 août 1857, à 1 heure de 30 lots de terrains magnifiquement boisés et de toutes contenances. Sites délicieux, vastes avenues, eaux abondantes, approvisionnements faciles.

Mise à prix, 1 fr. par mètre et plus; paiement du prix en deux ans. Plusieurs lots jouissent d'une remise d'un cinquième en cas de construction dans les six mois. 340 lots sont déjà vendus.

Station spéciale du chemin de fer de Strasbourg dans le parc même; 11 trains montants, 11 descendants; billets d'aller et retour; trajet en 25 minutes.

Plans et renseignements au Raincy; et à Paris, au siége de la Compagnie foncière du Raincy, 5 faubourg Poissonnière, et chez M. Dutreih, 12, rue de Ménars.

COMPAGNIE GÉNÉRALE
DES

OMNIBUS DE LONDRES

Recettes du 30 juillet au 2 août

30e semaine.

598 voitures ont circulé et ont produit 329,254 fr. 55 c., soit par jour 47,036 fr. 30 c. et par voiture 80 fr. 36 c.

La recette totale du 1er janvier au 2 août 1857 est de 8,930,483 fr. 15 c. La moyenne générale par jour et par voiture, comprenant le service de ville et de banlieue, est de 74 fr. 08 c.

Recettes comparatives :

1857, 30e semaine,
8,930,483 fr. 15 moyenne, 74 fr. 08

1856, 30e semaine,
5,780,737 fr. 25 moyenne, 72 fr. 88

Différence en faveur de 1857,
3,158,745 fr. 90 moyenne, 1 fr. 20

HAMEAU DE LA JONCHERE (Bois de la MAISON).

ADJUDICATION, au hameau de la Jonchère, près Rueil (chemin de fer de Saint-Germain), dimanche 9 août 1857, à 1 heure, de 25 lots de terrains boisés; mise à prix, de 75 c. à 1 fr. 50 par mètre. — Site délicieux, air salubre, promenades ravissantes, voisinage de la Seine, constructions et approvisionnements faciles.

Prix payable en deux ans par cinquièmes.

Plusieurs lots jouiront d'une réduction d'un cinquième en cas de construction dans les 6 mois.

COMMUNICATIONS par le chemin de fer de Saint-Germain et le chemin de fer américain de Rueil à Marly, station spéciale à la Jonchère.

RENSEIGNEMENTS : A Paris, chez Me Dutreih rue Ménars, 12 ;

Chez Me Ducloset, rue Neuve-des-Petits Champs, 95 ;

A Rueil, chez Me Tellier, notaire, chargé de la vente ;

A Saint-Cloud, chez Me Plucke, notaire ; et à la Jonchère, sur les lieux.

L'USINE DE BIACHE SAINT-VAAST (Pas-de-Calais)

achète toutes espèces de minerais de plomb, cuivre, or et argent.

S'adresser, à Paris, rue Saint-Paul, n° 28.

En vente chez GUILLAUMIN et Ce 14, rue Richelieu :

DES OPÉRATIONS DE BOURSE,

Mains des fonds publics et des Sociétés par actions dont ces titres se négocient en FRANCE, *en* BELGIQUE *et en* SUISSE, précédé d'une appréciation des opérations de bourse dites *de jeu*, et des rapports de la Bourse avec le Crédit public et les finances de l'Etat, par A. COURTOIS fils, membre de la *Société libre d'Economie politique de Paris*. — DEUXIÈME ÉDITION *revue et augmentée*.

Prix . . . . 4 fr.

En vente chez l'auteur, J. MERTENS, rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.

L'AIDE DU COMPTEUR

contenant 2,000 *Echelles de Multiplication* et *de Division* (d'après lesquelles la multiplication se réduit à l'addition, la division à la soustraction);—les *Racines carrées* et *cubiques* jusqu'à 2000; — un tableau donnant la Circonférence et la surface du Cercle jusqu'à 200 au Diamètre; — les principaux moyens d'obtenir la *superficie* ou le *volume* des objets, selon leurs différentes formes, etc. — Prix : 1 fr. 50

Franco par la poste, 1 fr. 75
(Affranchir).

TABLEAUX des SALAIRES ou Comptes-Faits des jours et des heures jusqu'à 31 jours de travail, du prix de 1 fr. à 6 fr. 75 c., la journée étant de 10, 11 ou 12 heures; avec les petites journées converties en journées ordinaires. — Prix : 75 c.

Franco par la poste : 1 fr. (Affr.

TABLE DE PYTHAGORE

BARÊME expliqué et élevé jusqu'à **99** fois **99**, suivi de deux tableaux **d'Intérêts simples** et **d'Intérêt composé**, aux taux 2 1/2, 3, 3 1/2, 4, 4 1/2, 5 et 6 0/0, et de quatre tableaux sur les **Rentes 3 et 4 1/2 0/0** (*aux divers cours de la Bourse*), à l'aide desquels on obtient, par une multiplication : la rente d'un capital, le capital d'une rente. — 6e édition. — Prix : 1 fr.

Franco par la poste, 1 fr. 25
(Affranchir)

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les jeudis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, provisoirement les lundis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine et le Pirée, traversée en 7 jours.

Correspondance au Pyrée pour Volo et Salonique toutes les deux semaines, le samedi, à dater du 11 juillet; pour Syra, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 4 juillet.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet. — *Voie de Smyrne :* chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 5 juillet.

MER NOIRE. — *Danube* pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique et des îles ioniennes.

ALGÉRIE
- ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi
- ORAN. — Départs tous les vendredi à midi.
- STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les mercredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription:

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 26

A Marseille, place Royale,

A Lyon, place des Terreaux

EN VENTE

A l'Imprimerie centrale des Chemins de fer

DE NAPOLÉON CHAIX ET Ce

RUE BERGÈRE, 20

GRAND ATLAS DES CHEMINS DE FER DU MONDE

Composé de 15 belles Cartes, papier grand-aigle

PARFAITEMENT COLORIÉES.

Ce travail, unique dans son genre vient d'être approuvé par MM. les Ingénieurs des Compagnies, et sera constamment tenu au courant des nouvelles Lignes en exploitation, en construction et concédées.

La manière dont les Cartes sont gravées et disposées permet à tous ceux qui les possèdent de les compléter très-facilement à mesure de l'ouverture des nouvelles Lignes.

Voici la nomenclature des Cartes dont l'Atlas se compose :

Carte générale de tous les Chemins de fer français et des Voies navigables;
Carte générale des Chemins de fer de la Grande-Bretagne, de l'Ecosse et de l'Irlande;
Carte générale des Chemins de fer de l'Europe centrale;
Carte générale des Chemins de fer des Etats-Unis d'Amérique;
Carte générale du réseau des Chemins de fer des Environs de Paris;
Plan de Paris, avec la situation de toutes les gares;
Carte spéciale des Chemins de fer d'Orléans;
Carte spéciale des Chemins de fer du Nord;
Carte spéciale des Chemins de fer de l'Est;
Carte spéciale des Chemins de fer du Midi;
Carte spéciale des Chemins de fer de l'Ouest;
Carte spéciale des Chemins de fer de Paris à Lyon;
Carte spéciale des Chemins de fer de Lyon à la Méditerranée;
Carte spéciale des Chemins de fer de Paris à Rouen, au Hâvre, à Dieppe et à Fécamp;
Carte spéciale du Chemin de fer Grand-Central de France.

Le *Grand Atlas des Chemins de fer du Monde* est indispensable à MM. les Fonctionnaires de chaque département à tous les Ingénieurs, aux Compagnies de Chemins de fer, aux Expéditeurs, et à toutes les personnes qui s'occupent de près ou de loin des grands intérêts de nos nouvelles voies de communication

Toutes les Cartes présentent, dans leur ensemble ou séparément, le réseau complet des travaux gigantesques qui vont changer les rapports économiques de tous les pays entre eux. C'est évidemment le travail qui offre aujourd'hui le plus d'intérêt à la méditation des hommes.

—

Prix de l'Atlas complet, relié avec luxe..... 36 fr.
— de chaque Carte séparément 2 fr.

L'Atlas sera expédié, dans une caisse et *franco*, à toutes les personnes qui adresseront à MM. Napoléon Chaix et Ce, un mandat de 40 francs sur Paris. — Et pour les Cartes séparées, 1 fr. 50 c. en sus du prix fixé.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La rente 3 0/0, qui avait été un moment demandé à 67 30 pour fin août, a reculé lentement à 67 05, et elle est restée à 67 15. Cette réaction a, comme on voit, bien peu d'importance, si on la compare au mouvement des fonds anglais, qui sont tombés de 91 à 90 en quelques jours.

La liquidation des chemins de fer a été remarquable, en ce sens que les reports sont tombés au pair sur presque toutes les lignes. Les actions de Lyon fusionné ont seules obtenu un report suffisant. Ces prix du report indiquent clairement la situation de la place. La spéculation avait fait d'assez forts achats sur les actions de Lyon; elle s'attendait à les voir arriver promptement au cours de 1,000. Il y a eu, par conséquent, quelques réalisations au moment de liquider, et les cours ont fléchi de 935 à 925. Mais il y avait au contraire du découvert sur presque tous les autres chemins Au reste, la plupart des chemins sont restés à peu près aux mêmes cours que la semaine dernière. Ainsi l'Orléans est sans changement à 1,450; l'Est ancien à 695, et le nouveau de 677 50 à 680; l'Ouest, de 730 à 732 50; le Genève, à 685; le Saint-Rambert, à 560.

Le Nord a été depuis quelques jours l'objet d'assez vives demandes. Les actions anciennes ont monté de 855 à 872 50, et les actions nouvelles de 707 50 à 722 50. On a fait, pendant quelque temps, de nombreux arbitrages en vendant des titres anciens et achetant des titres nouveaux, mais en ce moment les demandes portent généralement sur ces deux espèces de titres.

Les recettes des chemins de fer autrichiens n'ont pas répondu, depuis quelques jours, à l'attente des acheteurs, ce qui a décidé quelques offres et amené une réaction de 678 75 à 670. Cependant cette ligne est assez ferme. Les maisons allemandes ont continué à faire quelques achats. Mais ce qui prouve que le découvert est bien diminué, c'est que le report s'est tenu en liquidation de 4 25 à 4 75, et qu'il n'est pas tombé au pair comme pour la plupart des chemins français.

Les chemins de fer russes se soutiennent de 515 à 717 50.

Le Crédit mobilier a eu un fort mouvement de reprise en liquidation. Il a monté tout à coup de 950 à 985, et on a fait jusqu'à 2 fr. de déport. Mais les vendeurs à découvert ne se montrent pas disposés à abandonner leurs positions, et l'on est retombé à 960 et 955.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 31 juillet jusqu'à celle du 6 août.

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 66 70 à 67, elle est restée à 66 95; elle a varié à terme de 66 65 à 66 95, et pour fin août de 67 30 à 67 15.

Le 4 1/2 0/0 a varié de 92 75 à 93 25, il est resté à 92 75.

La Banque a fléchi de 2,870 à 2,750, elle est restée à 2,800.

Le Crédit foncier a varié de 555 à 550.

Le Crédit mobilier a monté de 947 50 à 987 50, il est resté à 960.

Orléans a monté de 1,447 50 à 1,460, il est resté à 1,450.

Le Nord ancien a monté de 847 50 à 875, il a fermé à 871 25. Le Nord nouveau a monté de 705 à 725, il est resté à 722 50.

L'Est ancien a varié de 700 à 695; l'Est nouveau, de 682 50 à 677 50.

Lyon fusionné a monté de 934 25 à 940, il est resté à 927 50. Les actions nouvelles ont varié de 907 50 à 947 50, elles sont restées à 902 50.

Le Midi a fléchi de 687 50 à 672 50, il est resté à 677 50.

L'Ouest s'est tenu de 732 50 à 730.

Le Grand-Central a monté de 605 à 607 50, il est resté à 605.

Genève a fléchi de 695 à 680, il est resté à 685.

Le Saint-Rambert s'est tenu de 560 à 562 50.

Béziers s'est tenu de 460 à 465.

Les Ardennes se sont tenues de 487 50 à 480.

Les Autrichiens ont fléchi de 676 25 à 670. Ils ont fermé à 673 75.

Le Victor-Emmanuel a varié de 515 à 520.

Les Lombards ont varié de 613 75 à 615.

Les Saragosse ont varié de 482 50 à 485.

Les François-Joseph ont varié de 480 à 477 50.

Les Romains ont varié de 502 50 à 505.

Les Russes ont varié de 515 à 517 50.

Samedi. — La liquidation de la rente s'est faite dans de bonnes conditions. Le report a fléchi de 40 c. à 32 1/2, et les cours étaient demandés à la clôture. Les chemins de fer se tenaient facilement avec des reports modérés. Le 3 0/0 a monté au comptant de 30 c. à 66 95, et en liquidation de 05 à 66 85; il est resté pour fin août à 67 15. Le 4 1/2 0/0 a monté de 10 c. à 93. La Banque a fléchi de 90 fr. à 2,760. Le Mobilier a monté pour la liquidation de 2 50 à 960; l'Orléans, de 2 50 à 1,452 50; le Nord ancien, de 12 50 à 867 50; le Nord nouveau, de 7 50 a 715; Lyon fusionné, de 2 50 à 937 50; les actions non libérées se sont tenus à 910. L'Est ancien a monté de 7 50 à 702 50. L'Est nouveau a fléchi de 2 50 à 677 50. Le Midi a monté de 5 à 685. Genève a fléchi de 2 50 à 682 50. L'Ouest s'est tenu à 732 50; le Saint-Rambert, à 560; les Béziers, à 460; les Ardennes, à 487 50; les Russes à 515. Les Autrichiens ont fléchi de 4 25 à 677 50. Les Lombards se sont tenus à 615; les Saragosse, à 485; les Romains, à 502 50. Les François-Joseph ont monté de 5 à 480.

Lundi. — Les cours étaient très-fermes, et les dispositions favorables. La liquidation des chemins de fer s'est faite avec des reports nuls, quelques valeurs ont même eu du déport. La rente a monté au comptant de 05 à 67, et pour fin août de 15 à 67 30. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 93. La Banque a fléchi de 10 à 2,750. Le Mobilier a varié en liquidation de 960 à 987 50: l'Orléans, de 1,447 50 à 1,453 75; le Nord ancien, de 860 à 870; le Nord nouveau, de 712 50 à 720; l'Est ancien, de 697 50 à 700; l'Est nouveau, de 675 à 680; Lyon, de 930 à 936; les actions non libérées, de 905 à 915; le Midi, de 680 à 682 50. Genève a monté de 2 50 à 685; le Grand-Central, de 1 25 à 605. Le Saint-Rambert s'est tenu à 560; le Béziers, à 460; les Russes, à 517 50; les Autrichiens, de 672 50 à 675; le Victor-Emmanuel, à 515; les Lombards, à 615; les Saragosse, à 485.

Mardi. — Les dispositions favorables de notre bourse ont été paralyées par la baisse de 1/4 sur les consolidés anglais. Toutes les valeurs sont restées faibles. La rente 3 0/0 est restée sans changement au comptant à 67, et à fléchi à terme de 05 à 67 50. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 93. La Banque de France a repris de 50 à 2,800. Le Crédit foncier s'est tenu à 550. Le Mobilier a fléchi de 15 à 970 pour le 15 août. Les actions d'Orléans se sont tenu à 1,455; Genève, à 685; le Saint-Rambert, à 560; le Béziers, à 460. L'Est ancien a fléchi de 2 50 à 697 50. L'Est nouveau a monté de 5 à 682 50; le Nord ancien, de 2 50 à 872 50; le Nord nouveau, de 2 50 à 722 50 Lyon fusionné a fléchi de 1 25 à 935; les actions non libérées ont monté de 1 25 à 916 25; le Grand-Central, de 1 25 à 606 25. Le Midi a fléchi de 2 50 à 682 50. L'Ouest s'est tenu à 730; les Russes, à 517 50. Les Autrichiens ont fléchi de 2 50 à 675. Le Victor-Emmanuel a monté de 2 50 à 520. Les Saragosse ont fléchi de 3 75 à 476 25. Les Lombards se sont tenus à 615; les Romains, à 502 50.

Mercredi. — Une nouvelle baisse de 1/8 à 3/8 sur les consolidés anglais a jeté un peu de perturbation au début de notre bourse. Il y avait plus de fermeté à la clôture. Le 3 0/0 a fléchi, au comptant, de 15 c. à 66 85, et à terme de 05 c. à 67 15; le 4 1/2 0/0, de 25 c. à 92 75 au comptant, et de 05 c., à terme, à 93 25. La Banque s'est tenue à 2,800; le Crédit foncier, à 550. Le Mobilier a fléchi de 875 à 961 25. Le Nord s'est tenu à 872 50; le Nord nouveau a monté de 2 10 à 725; le Grand-Central de 1 25 à 607 50. Orléans a fléchi de 5 à 1,450; l'Est ancien, de 2 50 à 695; l'Est nouveau, de 2 50 à 680; Lyon, de 7 50 à 927 50; les actions non libérées, de 3 75 à 908 75; le Midi, de 2 50 à 680; l'Ouest, de 2 50 à 727 50; Genève, de 2 50 à 682 50; les Ardennes, de 10 à 477 50; le Victor-Emmanuel, de 5 à 515; les Russes, de 25 à 516 25; les Autrichiens, de 1 25 à 673 75; les Lombards, de 1 25 à 613 75. Les Saragosse se sont tenus à 485. Les François-Joseph ont repris, de 1 25 à 477 50; les Romains, de 2 50 à 5 5.

Jeudi. — Bourse complétement nulle. Les cours se sont assez bien tenus et offrent peu de différence sur ceux de la veille. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 10 c. à 66 95, et fermée sans changement à terme à 67 15. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 92 75 la Banque, à 2,800; le Crédit foncier, à 550; le Mobilier a fléchi de 1 25 à 960. Orléans est resté sans changement à 1,450. Lyon s'est tenu à 927 50. Les actions non libérées ont fléchi de 1 25 à 907 50; l'Est nouveau, de 2 50 à 677 50. L'Est ancien est resté comme la veille à 695; Genève, à 685. Le Nord a fléchi de 1 25 à 871 25; le Nord nouveau, de 2 50 à 722 50; les Ardennes, de 2 50 à 475; le Grand-Central, de 2 50 à 605; le Midi, de 2 50 à 677 50. Les Autrichiens se sont tenus à 673 75; les Russes à 517 50; les François-Joseph à 477 50; les Saragosse, de 482 50 à 485.

Vendredi. — La bourse a été nulle malgré une reprise de 1/4 sur les consolidés. Les diminutions de recettes sur nos lignes de chemins de fer avaient jeté un peu de découragement parmi les acheteurs. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 05 à 66 90, elle est restée, comme la veille, à 67 15 à terme. Le Crédit mobilier a fléchi de 2 50 à 957 50; Orléans, de 2 50 à 1,447 50; le Nord ancien, de 1 25 à 874 25; le Nord nouveau, de 5 à 717 50; l'Est ancien, de 1 25 à 693 75. L'Est nouveau s'est tenu à 677 50. Lyon a fléchi de 1 25 à 926 25. Les actions non libérées ont monté de 2 50 à 910; Genève, de 1 25 à 686 25; le Grand-Central, de 3 75 à 608 75. Les Ardennes se sont tenues à 475; Béziers, à 460. L'Ouest a fléchi de 5 à 725; les Lombards, de 3 75 à 610; les Sardes, de 6 25 à 513 75. Les Autrichiens ont monté de 2 50 à 676 25.

LATOUR.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.[1]	Espèce des actions	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Derniers cours connus
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer.	C	100 000	500	tout	71 40	janv. juil.	410 25
Banque de l'Algérie	A	[illegible]	500	id.	37 05		[illegible]
Omnium lyonnais	Civ.	7 500	1/7 000	id.			500 ..
VOITURES ET OMNIBUS							
Compagnie génér. des Omnibus	A	30,000	(1) 500	tout	35 ..	janv. juil.	910 ..
Omnibus des chemins de fer.	C	[illegible]	100	id.	21 ..	février	[illegible]
Omnibus de Londres	C	250 000	100	id.	12 50		97 50
Comp. imp. des voitures de Paris	A	400 000	100	id.	1 65	mars	65 25
Gondoles parisiennes	C	1 700	100	id.	0 50	févr. août	100 ..
Omnibus de Lyon	C	..	100	tout.			47 ..
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital	A	60 120	1 000	tout	50 ..	avril, oct.	1125 ..
— act. de jouiss.	A	[illegible]	[illegible]	id.	8 40	1er juin	95 ..
Bourgogne, action de capital	A	[illegible]	1 000	id.	50 ..	avril, oct.	[illegible]
— action de jouiss.	A	[illegible]	1 250		12 50	1er juin	135 ..
Arles à Bouc., act. de capital	A	[illegible]	1 000		50 ..	avril, oct.	925 ..
Trois canaux, act. de capital	A	17 [illegible]	1 000	id.	50 ..	id.	1110 ..
Roanne à Digoin	A	13 [illegible]	1 000	id.	11 ..	mai	115 ..
Aire à la Bassée	A	[illegible]	5 [illegible]	id.	190 ..	févr. août	1250 ..
Sambre à l'Oise	A	11.550	1 000	id.	70 ..		[illegible]
Scarpe inférieure	C	2.200	1.000	id.	112 ..		1500 ..
Sambre française canalisée	A	[illegible]	1.000	id.	108 25		1100 ..
Canalisation de l'Ebre	A	[illegible]	100	id.	4 0 0		
Compagnie générale des Eaux	A	90.000	250	id.	6 0 0		295 ..
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	C	10000part	1 [illegible]	150	4 0 0	avril, oct.	168 75
Pont, gare et port de Grenelle	A	7 [illegible]	1 000	id.	10 ..		
Pont de Rouen	A	[illegible]	1 000	id.	41 ..	jan. juill.	
Ponts réunis	C	3 [illegible]	1 000	id.	51/2 0		
Nouveaux Ponts réunis	C	[illegible]	1 000	id.	51 [illegible]		
Pont de Bordeaux	A	2 [illegible]	1 000	id.			1500 ..
Pont de [illegible]	A	1 [illegible]	1 000	id.			[illegible]
Pont sur le Rhône		..					1050 ..
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Cie.	C	10 000	500	tout	73 50	janv. juill.	400 ..
Compagnie franco-amér. Est	C	..	500	tout.	[illegible]	[illegible]	350 ..
Messageries imp. Serv. marit	A	48,000	500	tout.	50 ..	janv. juil.	7 0 ..
Cie cent. de transp. et de nav.	C	[illegible]	250	id.	[illegible]		70 ..
Compagnie générale transatlant.	A	80 000	500	250		janv. juil.	400 ..
Marc Fraissinet père et fils	C	..	500				470 ..
Armand Touache fr. et Cie	C	..	500	id.			300 ..
Armements marit. Barbey et Cie	C	..	250	tout	[illegible]		
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)	C	24000parts	500	tout	15 ..	avril, oct.	300 ..
Centre-du-Flénu	Civ.	3.[illegible]	1 000	id.	20 ..		215 ..
Pont-de-Loup-Sud	Civ.	2.[illegible]	1 000	id.	70 ..	avril	400 ..
Monceaux-Saint-Etienne	Civ.	2 [illegible]	500	id.			
Blanzy	C	30 000	500	id.	30 ..	févr. août	725 ..
[illegible]	A	1.500	1 [illegible]	id.	120 ..		1450 ..
Chazotte	A	[illegible]	1 [illegible]	id.	65 ..		700 ..
Layon-et-Loire	A	1 [illegible]	1 [illegible]	id.			400 ..
Loire (quatre groupes)	A	[illegible]	1 [illegible]	id.	58 ..	avril, oct.	705 ..
Loire	A	80 000	1/80000	id.	12 ..	id.	148 75
Mont-Rambert	A	80 000	1/80 000	id.	10 ..	id.	170 ..
St-Etienne	A	[illegible]	1 [illegible]	id.	8 50	id.	140 ..
Rive-de-Gier	A	80 000	1 [illegible]	id.	27 50	id.	265 ..
Mayenne et Sarthe	A	11 [illegible]	1 [illegible]	id.	34 ..		425 ..
Grand'Combe	A	24 000	1/24000	id.	40 ..	janv. juil.	800 ..
Haute-Loire anc. Société	Civ.	5 [illegible]	500	id.		avril oct.	300 ..
Carmaux-Toulouse	C	110 [illegible]	100	id.	10 ..	janv. juil.	121 25
Épinac	A	2 [illegible]	1 2000	id.	190 ..		
Roche-la-Molière et Firminy	A						5 5 ..
Houillères réunies-de-Quaregnon	A	[illegible]	250	id.			175 ..
Charbonnages Belges	C	30 000	500	id.	30 ..		410 ..
Compagnie générale Asphalte	C	[illegible]	500	id.			
Bessèges		10.000	100	id.	5 0 0	janv. juil.	100 ..
Loire, obligations anciennes		4.[illegible]	1.250	id.	50 ..		[illegible]
— — nouvelles		18 0 0	1.250	id.	50 ..	févr. août	951 50
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne zinc	A	90 000	80	tout	25 ..	mai, nov.	385 ..
Nouvelle-Montagne zinc	A	3 000	1 000	id.	100 ..		1025 ..
Stolberg et Wesphalie,priv. zinc	A	45 000	375	id.	5 0 0	octobre	260 ..
— non priv. zinc	A	40.000	375	id.		id.	85 ..
Corphalie zinc	A	5 [illegible]	1 000	id.	70 ..		1065 ..
Eschweiler, priv. zinc	A	5 [illegible]	500	id.		1er juin	
— non priv. zinc	A	6 [illegible]	375	id.	5 0 0	janv. av.	
Silésie zinc	A	50 000	375	id.	8 42	mai, nov.	211 25
Mouzaïa (Algérie) cuivre	C	60 000	100	id.	1 50	mai	30 ..
Tenez (Algérie) cuivre	C	24 000	100	id.			60 ..
Pontgibaud plomb, argentif.	A	10.000	1/10000	id.	25 ..		210 ..
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Cie	C	14 000	500	tout	47 20	sept. mars	560 ..
Septèmes	C	40 000	250	id.		avril, oct.	
[illegible]	C	30 000	100	50	4 75		15 ..
[illegible]	C	2 000	500	id.	38 ..	juin, déc.	750 ..
Gandulot	C	2.300	255	id.	35 ..		
Bristolle	C	4 000	500	id.	75 ..		

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

DÉNOMINATION.	Espèce des actions	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Derniers cours connus
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)		25 [illegible]	500	tout.	60 ..	déc. juin.	862 50
Loire et Ardèche	A	4 [illegible]	1 000	id.	200 ..		1100 ..
Allevard	A	..	5.000	id.			1000 ..
Decazeville (Aveyron)	A	2.[illegible]	1 000	id.	25 ..	juin, déc.	500 ..
Alais (Gard)	A	18 [illegible]	1 [illegible]	id.			510 ..
Basse-Indre	C	6 000	500	id.	40 ..	avril, oct.	700 ..
Châtillon et Commentry	C	50.[illegible]	500	id.	45 ..	mars, sep.	355 ..
Maubeuge (Nord)	A	6 [illegible]	1 000	id.			450 ..
Fourchambault	C	50 [illegible]	1 [illegible]	id.	50 ..		490 ..
Forges et aciéries de Rive-de-Gier	E	51,000	1.[illegible]	id.	[illegible]	mai, nov.	[illegible]
Horme	A	[illegible]	1 [illegible]	id.			500 ..
Côte-d'Or	C	8 000	500	id.			510 ..
[illegible]	C	6 0 0	500	id.			412 50
[illegible]	C		250	id.			200 ..
Méditerranée (forges et chant.)	A	[illegible]	1/40000	tout.	80 ..		[illegible]
Espérance (Belgique)	A	6 [illegible]	1.000	id.	100 ..	janv. juil.	1 [illegible]
Monceau-sur-Sambre (Belgique)	A	10 [illegible]	[illegible]	id.	[illegible]	avril, oct.	[illegible]
Providence (Belgique)	A	5.[illegible]	1 000	id.	150 ..		1 [illegible]
Phœnix métallurgique	A	[illegible]	[illegible]	id.	[illegible]	janv. juil.	520 ..
Silésien	C	11 [illegible]	1 000	id.	50 ..		1.0 0 ..
Ougrée (Belgique)	A	12.[illegible]	1 [illegible]	id.	60 ..		[illegible]
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)	C	24000 part	1/24000	tout	6 ..	avril, oct.	
[illegible] (éclairage et chauffage)	A	140 000	[illegible]	id.	60 ..		760 ..
Nord (Batignolles)	C	6 000	500	id.	40 ..	avril, oct.	500 ..
Est (Vincennes)	C	1 [illegible]	500	id.	80 ..		
Versailles	C	1 [illegible]	500	id.	35 ..	mars, sept.	800 ..
Wazemmes	C	2 [illegible]	100	id.	7 50	1er octobre	175 ..
Amiens	C	1 [illegible]	500	id.	35 ..	janv. juil.	460 ..
Comp. centrale, Lebon 13 villes	C	15 000	500	id.	[illegible]	janv. juil.	515 ..
Union des Gaz	C	40 [illegible]	250	id.	[illegible]	janvier	82 50
[illegible]	A	7 [illegible]	1 [illegible]	id.	1 [illegible]	janv. juil.	2165 ..
[illegible], Vaise et Lyon	A	2.400	[illegible]	id.			1045 ..
[illegible]			500				1.500 ..
Metz	A	1 000	1 1 [illegible]	id.			
[illegible]			100				
Saint-Étienne	A	1.[illegible]	1.1 [illegible]	id.			1720 ..
[illegible]			[illegible]				1800 ..
[illegible] Venise et Trévise	Civ.	2 400	500	tout			450 ..
FILATURES.							
[illegible] Amiens	A	8.000	500	tout.	47 ..	septembre	610 ..
[illegible]	C	40 [illegible]	500	id.	40 00	janv. juil.	520 ..
[illegible]	C	1 400	500	id.	35 81		500 ..
Pont-Remy	A	5.000	1/5000	id.	31 ..	10 avril	450 ..
DIVERS.							
Fourneaux réunis (Constructions et [illegible])	C	6.000	500	tout.	62 ..	janv. juil.	520 ..
Glaces de Saint-Gobain	A	1 [illegible]	1 [illegible]	id.			21 000 ..
Glaces de Montluçon	C	21 000	500	id.			200 ..
Glaces d'Oignies (Belgique)	A	10.000	1 000	id.	62 15	avril, sept.	1.140 ..
Glaces d'Aix-la-Chapelle (Prusse)	A	2 000	375	id.		avril, oct.	122 50
Immeubles Rivoli	A	240 000	100	id.	5 90	janv. juill.	92 ..
Rue impériale de Lyon	A	21.500	1/21500	id.	5 0 0		485 ..
Télégraphe sous-marin Manche	C	100 000	25	id.	7 0 0	mars, sept.	25 ..
— Méditerranée	C	30 000	250	id.			100 ..
Cie [illegible] de Valenges, Roche et Cie	C	20 000	500	id.	25 ..		100 ..
Subsistances [illegible], Cholet et Cie	C	[illegible]	100	id.	20 ..		77 50
ASSURANCES.							
Générale mar.	A	400	12 500	5000		avril	4 0 0 p
Sécurité mar.	A	300	5.000	1 5			32 0 0 b
Union des ports mar.	A	1.000	5 000	1/5	220 50	avril	17 0 0 b
Lloyd français mar.	A	1 [illegible]	5 000	1/5	40 0	février	12 0 0 b
Océan mar.	A	200	5 000	1000			2 [illegible]
Chambre d'assurances mar.	A	[illegible]	5 000	1 5		février	[illegible]
Mélusine mar.	A	400	5 000	1 5		mars	24 [illegible]
Vigie mar.	A	200	5 000	1000	150 ..		5 0 0 b
Sauvegarde mar.	A	200	5 000	1000	250 ..	février	16 0 0 b
[illegible] mar.	A	1 [illegible]	5 000	1000	200 ..	février	22 0 0 b
Réunion mar.	A	1 200	5.000	1000		id.	21 0 0 b
Générale inc.	A	400	5.000	tout		avril	7 [illegible] 0 0 b
Phénix inc.	A	4.000	1 000	id.	205 ..	mai, nov.	2 [illegible] 0 0 b
Nationale inc.	A	2.[illegible]	5 000	1 5		mars	17 [illegible] 0 0 b
Union inc.	A	2 000	5.000	1/5	100 ..	avril	40 0 0 b
Soleil inc.	A	1 000	5 000	1/5	500 ..	id.	125 0 0 b
France inc.	A	2 000	5.000	1.5		id.	40 0 0 b
Urbaine inc.	A	1.000	5 000	1 5	100 ..	id.	110 0 0 b
Providence inc.	A	2.000	2 500	500	150 ..	id.	80 ..
Aigle inc.	A	400	5 000	2000		id.	25 0 0 b
Paternelle inc.	A	3 000	1 000	400		id.	5 0 0 b
[illegible] inc.	A	500	5.000	1000		id.	7 0 0
Nord inc.	E	2 000	1 000	200	[illegible]	id.	42 0 0 b
Générale vie.	A	400	7 500	tout	2025 ..	t. les 3 ans	110 0 0 b
Nationale vie.	A	3 000	5 000	1 5	100 ..	t. les 4 ans	25 0 0 b
Union vie.	A	2.000	5 000	1 5	100 ..	t. les 2 ans	10 0 0 b
Phénix vie.	A	800	5 000	1000	150 ..	id.	3 0 0 p
Caisse Paternelle vie.	A	6 000	500	100		avril	10 0 0 b
Générale grêle	A	2.000	5 000	1000		avril	10 0 0 b

(1) Valeur d'émission 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. — ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. — COURS DU 1er AU 7 AOUT

Longueur expl.	Longueur totale	Intérêt	Nombre d'actions	Valeur	Somme versée	Revenu de chaque act. dans la répartition du dernier exercice	Époque de jouissance	Noms des lignes	Samedi 1 Comp.	Samedi 1 Terme	Lundi 3 Comp.	Lundi 3 Terme	Mardi 4 Comp.	Mardi 4 Terme	Mercredi 5 Comp.	Mercredi 5 Terme	Jeudi 6 Comp.	Jeudi 6 Terme	Vendredi 7 Comp.	Vendredi 7 Terme
705	791	99	160.000	400	tout	40 fr. pour 1856	juillet 1856	Nord ancien	874 50	870 ••	875 ••	870 ••	870 ••	872 50	874 25	872 50	870 ••	871 25	871 25	870 ••
•	•	•	125.000	57	200	5 0/0	•	Nord nouveau	713 75	715 ••	718 25	720 ••	722 50	722 50	718 25	723 ••	722 50	721 25	718 25	717 50
950	1051	96	300.000	500	tout	26 fr. pour 1856	avril 1857	Ouest	732 50	732 50	732 50	•	730 ••	730 ••	730 ••	•	730 ••	730 ••	735 ••	735 ••
1134	1774	99	300.000	500	tout	74 fr. pour 1856	avril 1857	Orléans	1451 25	1455 ••	1455 ••	1455 ••	1455 ••	1455 ••	1450 ••	1450 ••	1450 ••	1450 ••	1445 ••	1447 50
153	1022	99	250.000	500	tout	34 fr. pour 1856	mai 1857	Est ancien	700 ••	•	700 ••	•	700 ••	697 50	7[illegible]	695 ••	695 ••	695 ••	697 50	693 75
•	•	•	250.000	400	tout	5 0/0	mai, nov.	Est nouveau	682 50	•	680 ••	680 ••	683 50	682 50	680 ••	680 ••	680 ••	677 50	677 50	677 50
496	508	97	265.000	500	tout	81 fr. pour 1856	juillet 1858	Paris à Lyon	1390 ••	•	1380 ••	•	1393 75	•	•	•	1400 ••	•	1400 ••	•
551	624	99	90.000	500	tout	47 fr. pour 1856	mai 1857	Lyon à la Méditerr.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	1770	•	577.500	500	tout	•	•	Paris-Méditerr. ancien	925 ••	927 50	935 ••	930 25	930 ••	935 ••	925 ••	927 50	902 50	927 50	928 75	938 ••
•	•	•	115.500	735	25	•	•	Paris-Méditerr. nouv.	910 ••	905 ••	915 ••	915 ••	912 50	910 25	908 75	908 ••	908 ••	907 50	905 ••	910 ••
175	231	99	50.000	500	tout	4 0/0	juillet 1857	Lyon à Genève	680 ••	•	685 ••	•	685 ••	•	685 ••	682 50	680 ••	685 ••	687 50	688 25
713	950	99	250.000	500	tout	4 0/0	janv. juillet	Midi	690 25	687 50	682 50	682 50	685 ••	682 50	680 ••	680 ••	675 ••	673 50	673 50	•
175	958	99	240.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Grand-Central	670 75	•	665 ••	•	665 ••	666 25	667 50	667 50	668 25	•	667 50	666 25
56	90	99	50.000	500	400	4 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Grenoble	•	•	•	•	465 ••	•	•	•	•	•	•	•
•	54	99	36.000	500	tout	4 0/0	avril	Béziers à Graissessac	•	•	•	•	451 ••	460 ••	461 ••	•	•	•	485 ••	500 ••
39	140	99	12.000	500	tout	1 fr. 25	janvier 1857	Ardennes ancien	487 50	•	•	•	492 50	•	495 ••	•	495 ••	•	495 ••	•
•	•	•	44.000	500	250	•	•	Ardennes nouveau	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
1071	1176	92	400.000	500	425	18 fr. 90	juillet 1856	Chemins autrichiens	678 75	678 75	677 50	677 50	678 75	675 ••	672 50	673 75	672 50	673 75	672 50	676 25
•	1052	90	300.000	500	400	1 1/2 0/0	•	François-Joseph	480 ••	•	•	•	478 75	•	477 50	•	477 50	•	477 50	•
401	1071	90	312.500	500	300		•	Lombards-Vénitiens	615 ••	•	615 ••	•	615 ••	•	613 75	•	•	•	610 ••	•
•	4162	95	600.000	500	150	5 0/0	•	Russes	•	515 ••	518 75	•	517 50	517 50	517 50	•	•	•	516 25	517 50
270	825	99	240.000	500	150	•	janvier 1857	Saragosse	485 ••	•	485 ••	•	485 ••	•	485 ••	•	485 ••	•	485 ••	•
•	669	99	170.000	500	150	5 0/0	•	Romains	502 50	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	85	99	[illegible].000	500	250	2 1/2	Mars	Victor-Emmanuel	515 ••	•	516 25	•	517 50	•	•	•	520 ••	•	515 ••	513 75
54	140	99	78.000	500	tout	5 0/0	juillet 1856	Central suisse	•	•	•	•	•	•	•	•	465 ••	•	463 ••	•
46	225	99	30.000	500	250	•	juin 1856	Ouest suisse	•	•	•	•	•	•	465 ••	•	457 50	•	•	•
111	162	•	67.365	500	tout	4 0/0	1 janvier	Nord-Est suisse	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
14	14	99	7.923	250	tout	6 0/0	15 oct.	Tarragone à Reus	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Durée de l'amortissement	Prix d'émission	Somme payée à ce jour	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêt par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	1	3	4	5	6	7
1851-52-4	373.000	75 ans	325	tout	500	avril	15 ••	janvier juillet.	Nord	• ••	277 50	278 75	278 75	278 75	276 25
1851	2.363	16 —	335	tout.	500	Dº	20 ••	août	Nord-Boulogne						
•	47.148	98 —	•	tout.	162 50	•	16.87 1/2	janvier juillet	Nord-Charleroy (anciennes actions)	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1852	80.000	50 —	1.000	tout.	1.250	avril.	50 ••	avril octobre	Paris à Lyon	• ••	•	• ••	975 ••	975 ••	975 ••
1855	110.000	99 —	290	tout.	500	avril	15 ••	Dº	Dº (nouvelles)	275 ••	275 ••	273 75	270 ••	275 ••	275 ••
1852	150.000	99 —	500	tout.	625	Dº	25 ••	Dº	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	478 75	478 75	• ••	• ••	•	480 ••
1853	182.333	99 —	350	tout.	500	Dº	15 ••	janvier juillet.	Dº Nouvelles 3 0/0	280 ••	277 50	278 75	• ••	277 50	277 50
1852	265.000	96 —	500	tout.	650	avril.	25 ••	juin décembre	Est	448 75	447 50	447 50	448 75	448 75	450 ••
1854	125.000	94 —	270	250	500	mars.	15 ••	janvier juillet.	Dº (nouvelles)	263 75	263 75	263 75	263 75	263 75	262 50
•	2.775	47 —	•	tout.	1.250	•	50 ••	avril octobre.	Strasbourg Bâle	467 ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
•	24.000	50 —	•	tout.	625	•	25 ••	janvier juillet	Dº	445 ••	• ••	445 •	• ••	• ••	• ••
1855	800.000	94 —	285	tout	500	1859	15 ••	Dº	Ouest (nouvelles)	265 ••	265 ••	263 75	265 ••	263 75	265 ••
1842	8.888	47 —	1.125	tout.	1.250	décembre	50 ••	Dº	Paris à Orléans 1842	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	990 ••
1848	13.333	90 —	•	tout.	1.250	Dº	50 ••	Dº	Dº (Nouvelles 1848)	• ••	• ••	• ••	985 ••	• ••	990 ••
1852	131.000	97 —	•	tout.	500	•	15 ••	Dº	Dº 1852 3 0/0	266 25	265 ••	263 75	270 25	262 ••	265 ••
1853	132.007	99 —	300	tout	500	décembre	15 ••	Dº	Grand-Central	268 75	• ••	• ••	• ••	267 50	• ••
1855	151.200	99 —	280	tout	500	décembre.	15 ••	Dº	Dº (nouvelles)	265 ••	265 ••	265 ••	265 ••	265 ••	• ••
1853	102.614	99 —	500	tout.	625	Dº	25 ••	Dº	Rhône-et-Loire	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1853	63.043	99 —	300	tout	500	Dº	15 ••	Dº	Dº 3 0/0	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1855	87.750	99 —	285	tout.	500	Dº	15 ••	Dº	Lyon à Genève	270 •	270 •	270 ••	270 25	267 50	270 ••
1855	400.000	90 —	275	•	500	septembre.	15 ••	septembre mars	Autrichiens	• ••	•	270 ••	• ••	268 75	270 ••
1856	100.560	99 —	285	tout	500		15 ••	janv. juillet.	Midi	• •	• ••	272 50	270 ••	• ••	271 50
1856	180.000	97 —	275	•	500		15 ••	janv. juillet	Lyon-Bourbonnais	265 ••	266 ••	265 ••	263 75	265 ••	268 25
1854	4.200	62 —	250	•	500	25 janvier	15 ••	1er avril 1er octob.	Tarragone à Reus	• ••	• ••	• ••	• ••	• •	• •
1856	667	62 —	250	•	500	—	15 ••	1er février 1er juillet	Dº	• •	• ••	• ••	• ••	• ••	• •

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 31 juillet au 6 août 1857. Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.

Noms des lignes.	31	1	3	4	5
Nord	870 •• à 873 75	870 •• à 871 25	872 •• à 872 50	870 •• à 876 25	866 •• à 866 25
Est	680 •• à 687 50	680 •• à 687 50	687 50 à 693 75	687 50 à 693 75	680 •• à 685 ••
Est nouvelles	655 •• à 670 ••	660 •• à 670 ••	675 •• à 680 ••	675 •• à 680 ••	675 •• à 680 ••
Orléans	1400 •• à 1400 ••	1400 •• à 1450 ••	1400 •• à 1450 ••	1400 •• à 1450 ••	1400 •• à 1450 ••
Lyon	1375 •• à 1381 25	1415 •• à 1372 50	915 •• à 925 ••	915 •• à 925 ••	915 •• à 925 ••

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

DÉNOMINATION.	Samedi 1 Comptant	Samedi 1 Terme	Lundi 3 Comptant	Lundi 3 Terme	Mardi 4 Comptant	Mardi 4 Terme	Mercredi 5 Comptant	Mercredi 5 Terme	Jeudi 6 Comptant	Jeudi 6 Terme	Vendredi 7 Comptant	Vendredi 7 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0	66 95	66 85	67 ••	67 10	67 ••	67 20	66 85	67 15	66 95	67 15	66 90	67 1
Rentes 4 1/2 0/0	93 ••	•• ••	93 ••	•• ••	93 50	93 25	92 25	93 20	93 25	•• ••	93 ••	93 [illegible]
Banque de France, jouiss., juillet 1856	2950 ••	• •	2950 ••	• •	2950 ••	• •	2950 ••	• •	2950 ••	• •	2950 ••	• •
Banque de France, nouvelle émission	2940 ••	• •	2940 •	• •	2940 ••	• •	2940 ••	• •	2940 ••	• •	2940 ••	• •
Comptoir national d'escompte, jouiss. février 1857	770 ••	• •	687 50	• •	692 50	• •	692 50	• •	672 50	• •	667 50	• •
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss. juillet 1857	• ••	• ••	550 ••	• ••	550 ••	• •	550 •	• •	550 ••	• ••	• ••	• ••
— Oblig. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1857	• ••	• •	• ••	• •	435 •	• •	425 ••	• •	425 ••	• •	425 ••	• •
— Oblig. 500 fr., 3 0/0 dº • dº	390 ••	• •	• ••	• •	380 ••	• •	• ••	• •	• ••	• •	385 ••	• •
— 10e d'Oblig. 4 0/0 dº • dº	95 ••	• •	• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	90 25	• •
— 10e d'Oblig. 3 0/0 dº • dº	80 ••	• •	•• ••	• •	80 ••	• •	•• ••	• •	80 ••	• •	•• ••	• •
— Promesses d'Oblig. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouis. mai	• •	• •	• •	• •	• ••	• •	• •	• •	• •	• •	100 •	• •
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1857	970 ••	965 ••	960 ••	967 50	967 50	970 ••	955 ••	961 25	960 ••	960 ••	967 5	967 [illegible]
Ville de Paris, obligations 1849, jouissance avril 1857	1030 ••	• •	• ••	• •	1030 ••	• ••	• ••	• •	• ••	• •	• •	• •
dº dº 1852, jouiss. juillet 1857	1045 ••	• •	1045 ••	•	1040 ••	• •	• ••	• •	1045 ••	• •	1045 ••	• •
dº dº 1855, tout payé jouiss. mars 1857	390 ••	• •	385 ••	• •	385 ••	• •	385 ••	• •	385 ••	• •	387 50	• •
Département de la Seine, Obligations 1857, jouiss. juillet 1857	190 ••	• •	190 ••	• •	190 ••	• •	192 50	• •	192 50	• •	192 50	• •
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	91 •/•	• •	90 5/8	• •	90 3/8	• •	90 7/8	• •	90 3/4	• •	91 •/•	• •
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1857	99 5/8	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• ••	•	99 3/4	• •	99 ••	• •
Piémontais. 5 0/0 jouiss. juin 1857	89 50	• •	89 50	• •	•• ••	• •	89 ••	• •	89 ••	• •	89 ••	• •
— 3 0/0 jouiss., juillet 1857	54 75	• •	•• ••	•	•• ••	• •	•• ••	• •	54 50	• •	54 50	• •
Autrichien, 5 0/0 tout payé, jouiss., juillet 1857	89 •/•	• •	89 ••	•	89 1/2	• •	89 •/•	• •	89 •/•	• •	•• •/•	• •
Emprunt Romain, jouiss., juin 1857	86 3/4	• •	85 1/4	• •	•• •/•	• •	86 3/4	• •	87 •/•	• •	87 •/•	• •
Espagne différ. convert. jouiss., juillet 1857	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •
dº 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1857	39 3/4	• •	40 1/2	• •	40 1/4	• •	40 1/2	• •	40 3/8	• •	•• ••	• •
dº intérieure dº	36 7/8	• •	37 1/4	• •	•• •/•	• •	37 1/4	• •	37 3/8	• •	37 1/4	• •

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

LE DIRECTEUR, C. DEVINA.

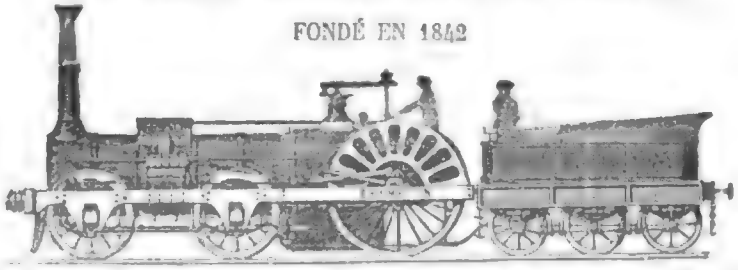
Digitized by Google

N° 884 — 16e ANNÉE. — N° 33 — SAMEDI, 15 AOUT 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 2fr. »
Aux Annonces... — 1 50

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELEY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, 4, Norfolk street, Strand, and 4, Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 857.—Les chemins de fer, 858. —Chemins de fer de l'Est, 858 —L'impôt mobilier. Avis aux porteurs d'actions et d'obligations, 860. — — Chronique des chemins de fer, 860. — Déclaration de la chambre de commerce de Nantes, 860.— Situation de la Banque de France et de ses succursales, 860. — Décret rendu par le gouvernement prussien, 861. — Avis aux actionnaires, 861. — Bulletin des recettes de la semaine, 861. — Actes officiels. Construction de ponts sur le Rhin. Décret, 862. — Chemins de fer du Nord et de l'Ouest. Traité, 862. — Recettes brutes de l'exploitation des chemins de fer français, 863. — Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses. Rapport, 864. Comptoir d'escompte de Paris. Bilan, 865.—Chemin de fer de Manage à Erquelinnes. Inauguration du chemin de fer du Centre, 865. — Forges, 866. — — Recettes, 867, 868. — Annonces, 869. — Chronique de la Bourse, 870. — Tableau des valeurs industrielles, 871. — Bourse, 872.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

L'influence de la saison continue, et les transactions sont nulles. La rente subit des fluctuations de quelques centimes; les chemins de fer se soutiennent et sont très-fermes. La solution du différend survenu à Constantinople, solution qui indique la prépondérance de la France, n'a exercé aucune influence sur les cours, parce que cette affaire n'avait nullement préoccupé et que chacun était certain d'avance que le voyage de Sa Majesté à Londres amènerait une solution pacifique.

Les nouvelles de l'Inde sont passées inaperçues. En résumé, notre marché est, pour ainsi dire, atteint d'inanition; cette situation est assez ordinaire dans cette saison.

Le bilan de la Banque de France constate une diminution de 17 millions sur l'encaisse métallique; mais, en compensation, le portefeuille s'est accru de 16 millions; les avances aux chemins de fer ont augmenté de 6 millions. Les avances sur effets publics ont diminué d'un million, et les comptes-courants des particuliers de 5 millions. La circulation des billets s'est élevée d'un million, et le compte-courant du Trésor de 5 millions. Les avances sur les actions et obligations du Crédit foncier de France figurent, pour la première fois, sur les comptes de la Banque; elles se sont élevées à 32,300 fr.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 67 10 ferme à 67 20.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 93 40, ferme à 93 60.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Lyon-Genève,	16.0 0/0.

Diminution kilométrique.

Méditerranée,	24.2 0/0.
Lyon,	20.3 0/0.
Bourbonnais,	12.4 0/0.
Est,	12.3 0/0.
Ouest,	7.2 0/0.
Nord,	4.8 0/0.
Midi,	4.6 0/0.

C. DEVINS.

Résultats comparés du bilan de la Banque de France.

1857.	Espèces.	Portefeuille.	Avances sur effets publics	Avances sur chemins de fer.	Avanc. au trésor et bons.	Billets en circulation.	Comptes-courants du Trésor.	Comptes-courants particuliers.
mois.	millions.	millions.	millions.	millions.	millions	millions.	millions.	millions
Janvier 1857,	191	566	31	23	40	612	76	161
Février,	195	520	28	21	40	595	80	141
Mars,	222	501	25	20	40	580	103	129
Avril,	235	519	29	20	40	594	69	130
Mai,	233	533	30	19	»	583	81	146
Juin,	284	499	26	17	»	569	113	142
Juillet,	262	585	29	20	»	608	114	161
Août,	**245**	**601**	**28**	**26**	»	**609**	**119**	**159**
Augmentation :	»	16	»	6	»	1	5	»
Diminution :	17	»	1	»	»	»	»	5

Digitized by Google

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	7 août.	14 août.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0	67 15	67 20	» 05	» »
CONSOLIDÉS	91 »/»	90 7/8	» »/»	» 1/8
CRÉDIT FONCIER	» »	550 »	» »	» »
CRÉDIT MOBILIER	257 50	976 25	18 75	» »
COMPT. D'ESCOMP.	667 50	670 »	2 50	» »
ORLÉANS	1387 50	1400 »	12 50	» »
NORD	870 »	877 50	7 50	» »
ACTIONS NOUVELLES	717 50	722 50	5 »	» »
EST ANCIEN	693 75	700 »	6 25	» »
EST NOUVEAU	677 50	682 50	5 »	» »
LYON	1390 »	» »	» »	» »
PARIS-MEDIT. (anc.)	916 25	920 »	» »	0 25
PARIS-MÉDIT. (nouv.)	910 »	903 75	» »	6 25
MÉDITERRANÉE	» »	» »	» »	» »
MIDI	675 »	667 50	» »	7 50
OUEST	735 »	730 »	5 »	» »
GRAND-CENTRAL	608 75	615 »	6 25	» »
GENÈVE	696 25	690 »	6 75	» »
CH. AUTRICHIENS	676 25	685 »	8 75	» »
SAINT-RAMBERT	» »	560 »	» »	» »
VICTOR-EMMANUEL	513 75	493 75	» »	20 »

LES CHEMINS DE FER.

Il y a longtemps déjà que nous signalons aux Compagnies de chemins de fer la nécessité d'adopter une méthode unique de comptabilité applicable à chacune d'elles, afin de permettre aux actionnaires intéressés à la fois dans plusieurs lignes de juger en connaissance de cause les comptes qui leur sont soumis. Jusqu'à présent nos exhortations n'ont abouti à aucun résultat, au grand détriment des Compagnies elles-mêmes, car, à défaut d'une comptabilité unique, on voit commettre chaque jour les plus étranges erreurs, non-seulement par les actionnaires, mais aussi par les hommes spécialement voués aux études industrielles, et notamment par tous les organes de la publicité, sans exception. Nous croyons donc remplir un devoir en insistant de nouveau sur la nécessité d'une réforme devenue d'autant plus urgente, que l'industrie des chemins de fer subit dans ce moment une épreuve difficile. Ainsi les Compagnies ont accepté, sous forme d'embranchement, de nouvelles charges sans subvention ni garantie d'intérêt, et en même temps la négociation des obligations, qui se faisait il y a quelques années à 340 fr., ne peut plus s'effectuer au-dessus de 260 à 270 fr., ce qui représente avec l'amortissement du 6 0/0.

Pendant que ce changement se produit dans le crédit des Compagnies, les recettes éprouvent sur la plupart des lignes une sensible diminution, qu'on les considère comme recettes brutes totales ou comme recettes kilométriques.

Cette diminution des recettes doit être attribuée plus particulièrement aux transports de céréales, qui sont devenus beaucoup moins considérables depuis que la nouvelle récolte, en amenant la baisse, a décidé les détenteurs de grains à les écouler avant que les nouveaux grains vinssent leur faire concurrence: aussi a-t-on vu surgir sur tous les marchés de grandes quantités de grains qui étaient mis en réserve dans la prévision que la récolte de 1857 serait, comme les précédentes, insuffisante. L'abondance dont nous sommes favorisés a suspendu les arrivages de la mer d'Azoff et des principautés danubiennes; en même temps, dans la plupart des localités, les quantités disponibles mises en vente ont suffi pour les besoins, de sorte que les chemins de fer ont perdu une partie importante des transports qui avaient contribué à l'accroissement de leurs recettes.

Il est évident que si, en même temps que des embranchements onéreux ont été acceptés par les Compagnies, leur crédit s'affaiblit et leurs recettes baissent, et qu'on considère les impôts nouveaux dont les Compagnies sont grevées, on reconnaîtra que tous ces faits réunis constituent une situation qui demande à être très-sérieusement étudiée, afin de combattre les tendances de découragement que l'on remarque déjà parmi les porteurs d'actions des chemins de fer.

Ces tendances ne peuvent être combattues que par une extrême sincérité dans les rapports entre les Compagnies et les actionnaires. Quand nous disons une grande sincérité, nous voulons uniquement exprimer cette pensée, qu'il faut combattre le découragement en provoquant la confiance des actionnaires par la forme claire et saisissable des comptes qu'on présente aux assemblées. Or ces comptes ne doivent pas seulement être vrais; il faut encore qu'ils soient facilement compréhensibles, et qu'on puisse en connaissance de cause les comparer les uns avec les autres. Par ce moyen, chacun pourra faire le compte des Compagnies suivant la marche des recettes; l'avenir sera dégagé des craintes que la confusion des comptes entretient, et nous reverrons les beaux jours de la plus belle et de la plus riche de nos industries nationales.

Pour montrer par un exemple l'utilité de pour les Compagnies de s'entendre afin d'adopter une comptabilité uniforme, qui distingue parfaitement le compte d'établissement du compte d'exploitation, afin de permettre d'apprécier surtout la différence dans l'importance des frais d'exploitation, nous allons estimer approximativement les recettes totales et kilométriques de l'année 1857, et nous rapprocherons ces résultats des frais d'exploitation généralement présumés et qu'on applique aveuglément dans les calculs des revenus probables.

Nous prenons pour base les recettes jusqu'au 29 juillet, et nous ajouterons pour les 22 semaines complémentaires de l'année, 22 fois la recette obtenu du 23 au 29 juillet, de façon à rester plutôt en dessus qu'au-dessous de la probabilité.

On remarquera que cette manière de procéder conduit, malgré l'accroissement des recettes du 1er semestre 1857, à un résultat presque identique avec ceux de l'année 1856, quoique les kilomètres exploités soient plus considérables sur plusieurs lignes.

Chemin de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée. — Recette au 29 juillet ..... 47,265,000 fr.
22 semaines à 1,376,000 f. chacune..... 30,272,000

Total présumé de l'année 1857..... 75,537,000

L'étendue exploitée étant de 1,245 kilomètres, la recette kilométrique est de 60,000 francs.

Chemin du Nord. — Recette au 29 juillet..... 28,034,000 fr.
22 semaines à 920,000 fr. 20,240,000

Total présumé de l'année 1857..... 48,274,000

L'étendue exploitée étant de 795 kilomètres, la recette kilométrique et de 60,000 francs.

Chemin d'Orléans. — Recette du 29 juillet..... 32,998,000 fr.
22 semaines à 963,000 fr. 21,186,000

Total présumé de l'année 1857..... 54,184,000

L'étendue exploitée étant de 1,234 kilomètres, la recette kilométrique est de 44,000 francs.

Ouest. — Recette au 29 juillet..... 23,168,000 fr.
22 semaines à 838,000 f. 18,436,000

Total présumé de 1857. 41,604,000

L'étendue exploitée étant de 950 kilomètres, la recette kilométrique est de 44,000 f.

Est. — Recettes au 29 juillet..... 25,950,000 fr.
22 semaines à 945,000 fr. 20,790,000

Total présumé en 1857. 46,740,000

L'étendue exploitée étant de 1,330 kilomètres, la recette kilométrique est de 36,000 fr.

Chemins autrichiens. — Recettes au 29 juillet..... 17,575,000 fr.
22 semaines à 662,650 fr. 14,578,000

Total présumé de 1857.. 32,153,000

L'étendue exploitée étant de 1,077 kilomètres, la recette kilométrique est de 30,000 francs.

Digitized by Google

Midi. — Pour ce chemin, l'exploitation n'a été que partielle pendant le courant de l'exercice 1857, et son exploitation entière de 716 kilomètres ne date que depuis peu de mois, de sorte que les recettes obtenues jusqu'au 29 juillet, qui s'élèvent à 7,271,000 fr., ne représentent pas le chiffre effectif. Nous allons mieux exprimer la vérité en admettant pour toute l'année 1857 une recette semblable à celle du 23 au 29 juillet, qui a été de 312,400 fr., ce qui, pour 52 semaines, donnera 16,244,000 fr., soit pour 716 kilomètres, une recette de 22,700 fr. par kilomètre.

Nous résumons ainsi les résultats qui précèdent :

		Par kilom.
Paris à Marseille.	Recette ...	60,000 fr.
Nord.	— ..	60,000
Orléans.	— ..	44,000
Ouest.	— ..	44,000
Est.	— ..	36,000
Autrichiens.	— ..	30,000
Midi.	— ..	22,700

Ces résultats présentent une analogie bien grande avec les recettes totales de 1856, qui ont été :

Sur Paris à Lyon.	44,392,000	
» la Méditerranée	30,236,000	74,628,000
» le Nord.....		47,966,000
» l'Orléans.....		54,523,000
» l'Ouest.....		42,498,000
» l'Est.....		41,439,000

Pour faire apprécier les difficultés que doivent éprouver les actionnaires pour connaître, même approximativement, les revenus probables, il suffit de remarquer qu'en général, on évalue les frais d'exploitation à 40 0/0, lorsque, en réalité, ils sont sur la plupart des chemins beaucoup plus considérables. Ainsi, par exemple, sur Paris à Marseille et le Nord, les recettes sont également de 60,000 fr. par kilomètre ; mais sur le Nord les tarifs sont plus affaiblis, notamment pour les houilles, qui sont transportées sur le Nord à environ 4 centimes ; de plus, une recette de 60,000 fr., sur un parcours de 1,245 kilomètres, permet d'exploiter à meilleur marché que sur une étendue de 795 kilomètres.

Pour l'Orléans, les recettes étant de 44,000 fr., il n'est pas possible que la dépense ne soit que de 40 0/0 comme pour le chemin de Paris à Marseille ; si les frais étaient les mêmes, c'est-à-dire si tous deux dépensaient environ 40 0/0, il y aurait évidemment mauvaise administration sur l'une des lignes, ou défaut de sincérité dans les comptes de l'autre.

Sur l'Ouest, avec une recette de 44,000 f. par kilomètre, dont une forte partie est obtenue par l'exploitation d'une banlieue très-productive, il est vrai, mais qui occasionne des frais de plus de 70 0/0, les frais d'exploitation ne peuvent évidemment se calculer à 45 0/0. Cependant, si les frais étaient à ce chiffre, ce serait une critique à l'adresse des chemins du Nord, de Lyon, d'Orléans, qui ayant de plus grands avantages que l'Ouest, dépenseraient relativement beaucoup plus.

Pour l'Est, la recette kilométrique est de 36,000 fr. Peut-on admettre que les frais d'exploitation soient de 40 0/0 sans que ce résultat ne soit une vive critique du Lyon, du Nord et de l'Orléans?

Pour les chemins autrichiens, la recette est de 30,000 fr. par kilomètre ; mais la dépense pour l'année dernière a été de 53 0/0, chiffre relativement bien faible.

Pour le Midi, la dépense, cette année, atteindra certainement plus de 60 0/0 des recettes ; mais il faut considérer qu'une exploitation récente est toujours plus coûteuse, et que les recettes sont, au contraire, extrêmement réduites.

Nous avons indiqué à grands traits les embarras, les difficultés que doivent éprouver les actionnaires pour se rendre compte de la situation et de la marche effective des Compagnies des chemins de fer ; nous avons démontré que nul ne peut comprendre ni comparer, et nous concluons de cette situation qu'il en résultera une tendance dans les esprits à se retirer des chemins de fer, parce qu'on ne peut se rendre un compte exact du présent et de l'avenir. Nous reviendrons sur cette question, et nous pensons que la Conférence des chemins de fer, qui a déjà fait d'utiles choses, justifierait sa constitution en mettant cette question à l'étude et surtout en la résolvant favorablement.

C. Devins.

CHEMINS DE FER DE L'EST.

L'affaiblissement du cours des actions est un fait assez fâcheux sans qu'il soit aggravé par des bruits et des suppositions que rien ne justifie, et qui seraient de nature à décourager les hommes éminents qui sont à la tête de notre grande industrie des chemins de fer. Depuis quelques jours, la Compagnie des chemins de l'Est est l'objet des préoccupations de quelques esprits malveillants ou chagrins, et l'on colporte des suppositions qui n'ont pas même l'apparence de fondement. Les uns prétendent que la Compagnie n'est pas en mesure d'accomplir ses travaux, d'autres soutiennent qu'elle sera mise sous le sequestre ; et cependant rien, absolument rien ne justifie ce langage. Nous devons même dire au contraire que la Compagnie des chemins de l'Est est peut-être la Compagnie qui offre, comme travaux effectués et comme capital, des garanties commanditaires les plus larges et les plus puissantes. En voici la preuve :

Les concessions faites aux chemins de l'Est s'élèvent à 1,804 kilomètres ; le nombre d'actions émises est de 500,000, représentant un capital effectif de 250 millions, sans compter 120 millions de travaux effectués par l'Etat.

Le chemin de l'Ouest, pour une étendue de plus de 2,000 kilomètres, n'a qu'un capital actions ou commanditaire de 300,000 actions, ou 150 millions fr.

Le chemin d'Orléans, pour des concessions qui dépassent 3,000 kilomètres, n'a qu'un capital de 300,000 actions, soit 150 millions.

La situation financière des chemins de l'Est est donc, sous le rapport des garanties, meilleure que la plupart des autres chemins, et par conséquent nulle préoccupation ne devrait exister sous ce rapport.

A l'égard des dividendes, la Compagnie de l'Est subit la conséquence fâcheuse d'une disposition qui n'a été imposée à aucune autre Compagnie. Ainsi, aux termes du décret de concession de la ligne de Mulhouse, les 250,000 actions nouvelles doivent entrer en partage des dividendes à partir du 1er janvier 1857, sans qu'il ait été stipulé que cette entrée en jouissance dût être précédée de la mise en exploitation de la ligne, de sorte que les chemins anciens doivent, pour 1857, presque exclusivement fournir le revenu des 500,000 actions de la Compagnie.

Cette expérience fâcheuse que subit la Compagnie de l'Est, a profité aux autres Compagnies. Pour le chemin du Nord, par exemple, il a été stipulé que l'entrée en jouissance des nouvelles actions n'aurait lieu que successivement, de manière à ce que cette entrée en jouissance corresponde à la mise en exploitation des sections équivalente au capital nouveau.

Tout ceci expliqué, nous allons examiner la situation effective de la Compagnie et les produits pour l'année 1857, produits exceptionnels, parce que l'exploitation n'est que partielle et ne date que de la fin d'avril.

Le réseau de l'Est tel qu'il est constitué, comprendra lorsqu'il sera achevé 1,804 kilomètres, dont la dépense totale est évaluée à 620 millions, capital presque entièrement réalisé, soit 343,680 fr. par kilomètre.

Dans ce moment, l'exploitation s'étend sur 1,330 kilomètres et, par conséquent, le capital dépensé afférent, s'élève à 457 millions, divisé comme suit :

250,000,000 en actions.
207,000,000 en obligations.

En supposant les produits de l'année 1857 à 47 millions, on aura un résultat suivant :

Recette brute,	47,000,000
Frais d'exploitation à 42 0/0,	29,800,000
	27,200,000
Service des obligations,	10,000,000
Reste net,	17,200,000

Soit environ 35 fr. par action.

Mais, ainsi que nous l'avons dit, l'année 1857 est la plus mauvaise, d'abord parce que l'exploitation n'a été que partielle, et qu'au début les recettes sont toujours la moitié et quelquefois le tiers des produits effectifs ; de sorte que si le revenu pour 1857 ne s'élève qu'à 35 fr., il est probable qu'il atteindra pour 1858 40 à 45 fr., et que les recettes s'élèveront graduellement à un produit moyen de 40 à 50,000 fr. par kilomètre ; or, avec une recette de 40,000 fr. par kilomètre et 40 0/0

Digitized by Google

de frais d'exploitation, le revenu atteindra 45 fr. par action. Avec une recette de 50.000 fr. par kilomètre, et les frais réduits à 36 0/0, le revenu sera d'environ 60 à 65 fr. par action. Ce résultat ne se produira certainement pas dès la première ni la seconde année de l'exploitation ; il faut attendre que les habitudes de locomotion soient développées et que les marchandises aient opéré leur détournement habituel ; mais, en définitive, lorsqu'une valeur a un tel avenir, il est insensé de se préoccuper d'un présent qui n'a, d'ailleurs, rien d'extraordinaire ni de fâcheux.

C. Devinck.

L'IMPOT MOBILIER.

Avis aux porteurs d'actions et d'obligations des Compagnies de chemins de fer français.

Nous recevons de la Conférence des chemins de fer la lettre suivante :

Monsieur le rédacteur en chef du Journal des Chemins de fer,

Voulez-vous me permettre de recourir à la publicité de votre journal pour porter à la connaissance du public l'avis suivant sur les effets de la loi du 23 juin, en ce qui concerne les actions et obligations des compagnies de chemins de fer français ?

Nature du droit.

Aux termes de l'article 6 de cette loi, les titres (actions et obligations) des sociétés financières et industrielles sont assujettis, à partir du 1er juillet 1857, à un droit différent, suivant qu'ils sont au porteur ou nominatifs.

S'ils sont au porteur, ils doivent payer une taxe annuelle de 12 centimes par 100 francs de capital desdites actions et obligations, évalué par leur cours moyen pendant l'année précédente;

S'ils sont nominatifs, ils sont exempts de tout impôt annuel ; mais ils sont assujettis à un droit de transmission de 20 centimes par 100 francs de la valeur négociée.

Conversion des titres.

L'article 4 de la loi du 23 juin est ainsi conçu :

« Dans les sociétés qui admettent les titres au » porteur, tout propriétaire d'actions et d'obli» gations a toujours la faculté de convertir ses » titres au porteur en titres nominatifs, et ré» ciproquement.

» Dans l'un et l'autre cas, la conversion donne » lieu à la perception du droit de transmission. » Néanmoins, pendant un délai de trois mois, » à partir de la mise à exécution de la loi, la » conversion des actions au porteur en actions » nominatives sera affranchie de tout droit. »

Par conséquent, le porteur des titres (actions ou obligations) a le choix, ou de payer la taxe annuelle de 12 centimes par 100 francs de la valeur réelle en conservant ses titres au porteur tels qu'ils sont aujourd'hui, ou bien de ne rester assujetti qu'au droit de transmission de 20 centimes de la valeur négociée, lorsque la transmission aura lieu, en convertissant ses titres au porteur en titres nominatifs.

Il a jusqu'au 1er octobre prochain pour opérer cette conversion, sans payer aucun droit.

A cette époque, les titres au porteur qui n'auront pas été convertis en titres nominatifs devront la taxe annuelle depuis le 1er juillet, c'est-à-dire pour un trimestre, soit 3 centimes par 100 fr. de la valeur réelle.

Les porteurs de titres qui voudront user de la faculté de concession, doivent s'adresser à la Compagnie d'où émanent leurs titres.

S'il s'agit de la conversion de titres au porteur en titres nominatifs, ils n'auront pas d'autres formalités à remplir que celles qui sont exigées aujourd'hui pour obtenir un certificat de dépôt.

S'il s'agit, au contraire, soit de transférer des titres nominatifs, soit de les convertir contre des titres au porteur, le titulaire devra signer lui-même ou par procuration sur les registres de la Compagnie, et avoir sa signature certifiée par un agent de change ou par un officier ministériel.

Transferts de garantie.

Les transferts à titre de garantie et n'entraînant pas transmission de propriété, comme ceux notamment qui devront accompagner toute demande d'emprunt faite à la Banque de France sur dépôt de titres nominatifs, ne donneront pas lieu à la perception du droit de 20 centimes.

Recours des Compagnies.

Le droit payable par trimestre sera avancé au Trésor par les Sociétés industrielles et financières, sauf recours contre les porteurs de titres.

Ce recours s'exercera de la part des Compagnies de chemins de fer, pour les titres au porteur, au moment des paiements semestriels d'intérêts ou de dividendes, et pour les transferts et conversions au moment où chacune de ces opérations aura lieu.

Le Secrétaire de la Conférence des chemins de fer,

V. Bonnet.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

On nous annonce l'ajournement au mois de septembre de la ligne de Tergnier à Reims.

— Le directeur général de la construction des chemins du Midi, M. Rommart, a passé à Mont-de-Marsan pour prendre les dispositions nécessaires à la construction du chemin de Mont-de-Marsan à Tarbes.

— Un arrêté vient de donner les moyens de terminer les études définitives de la ligne de Rouen à Amiens et Saint-Quentin.

— Les journaux de la Rochelle annoncent l'inauguration du chemin de fer de Poitiers à la Rochelle et Rochefort pour le 30 août, et l'ouverture pour le lendemain.

— La section de Nantes à Saint-Nazaire a été ouverte à la circulation le 10 août. Les stations de service seront Chatenay, Basse-Indre, Coueron, Saint-Etienne de Montluc, la Forgerie, Savenay, Dongos et Montois.

— Une décision, datée du 11 juillet, autorise le préfet de la Lozère à faire faire les études d'un embranchement de Mende à la ligne de Brioude à Alais.

DÉCLARATION DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE NANTES.

La Chambre de commerce de Nantes, délibérant sur la question des paquebots transatlantiques, après un examen approfondi et l'étude préalable de la question par une commission prise dans son sein, s'est convaincue que l'entreprise des paquebots de la ligne des Antilles, par Saint-Nazaire, *présente tous les éléments d'une grande et fructueuse affaire*, tant au point de vue de l'intérêt général qu'à l'égard des bénéfices qu'en pourront recueillir ceux qui s'y intéresseront.

En conséquence, la Chambre déclare prendre sous son patronage la souscription que le comité d'organisation de la Compagnie est chargé d'ouvrir, et les démarches que le comité devra faire pour obtenir la concession de la ligne; elle réclame en faveur de cette souscription les adhésions du commerce et des habitants du département de la Loire-Inférieure.

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 13 juillet 1857.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots	110,537,904	34
Numéraire dans les succursales	131,616,292	»
Effets échus hier à recevoir ce jour	701,475	31
Portefeuille de Paris, dont 112,310,028 fr. 21 c. provenant des succursales	308,112,160	48
Portefeuille des succursales, effets sur place	293,283,474	91
Avances sur lingots et monnaies	619,600	»
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales	1,890,900	»
Avances sur effets publics français	22,745 730	10
Avances sur effets publics français dans les succursales	5,616,570	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer	17,246,100	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales	8,758,100	»
Avances sur obligations du Crédit foncier	32,300	»
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848	50,000,000	»
Rentes de la réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750	14
Rentes, fonds disponibles	52,189,360	83
Actions nouvelles non libérées	89,116,775	»
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000	»
Immeubles des succursales	5,693,402	»
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales	465,353	49
Primes payées pour achats de matières d'or et d'argent	631 068	77
Divers	1,040,477	69
	1,119,620,390	98

PASSIF.

Capital de la Banque	91,250,000	»
Capital nouveau	91,250,000	»
Réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750	14
Réserve nouvelle	9,125,000	»
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000	»

Digitized by Google

Billets au porteur en circulation de la Banque	554,512,600	»
Billets au porteur en circulation des succursales	55,056,900	»
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales	5,116,948	87
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales	4,803,773	»
Compte courant du Trésor, créditeur	118,886,966	72
Comptes courants de Paris	130,545,719	22
Comptes courants dans les succursales	22,856,187	»
Dividendes à payer	1,470,114	25
Arrérages de valeurs transférées ou déposées	1,357,773	77
Escompte et intérêts divers à Paris et dans les succursales	6,348,690	28
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	2,268,387	91
Excédant de rentrées sur les effets en souffrance	2,457	24
Divers	1 748,322	08
	1,119,620,390	98

Certifié conforme aux écritures.

Le gouverneur de la Banque de France,

Comte DE GERMINY.

Voici un décret rendu par le gouvernement prussien le 25 mai dernier :

« Art. 1er. Les billets des banques étrangères ou autres obligations nominatives, et ne portant pas intérêt, de corporations, de sociétés ou de particuliers étrangers quelle que soit la monnaie qui y est inscrite ou la valeur de chaque billet, ne seront pas reçus en paiement.

« L'échange desdits effets étrangers contre du numéraire prussien ou autre admis dans la circulation n'est pas soumis à cette interdiction.

» Art. 2 Celui qui, contrairement à l'interdiction ci-dessus, remettra ou offrira, pour effectuer un paiement, lesdits effets étrangers (art. 1er), sera puni d'une amende de 50 thalers (187 fr. 50 c.) au maximum.

» Art. 3. La présente loi entrera en vigueur le 1er janvier 1858.

» Elle pourra être suspendue par ordonnance royale pour certaines parties de la monarchie. »

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Caisse générale des chemins de fer. — 10 septembre, assemblée générale extraordinaire à 8 heures du soir.

Charleroi à la frontière. — 28 août, à midi, assemblée à Charleroi.

Franco-Américain. — 31 août, assemblée à 3 heures à Lyon.

Phœnix (Mines et usines). — 8 août, assemblée générale à Cologne.

Gaz français d'Amiens. — 18 août, assemblée générale annuelle à 3 heures.

APPELS DE FONDS.

Franco-Suisse. — 15 au 30 septembre, 50 fr. par action.

Caronte et Méditerranée. — 1er août au 20 octobre, 10 fr. par action, dernier versement. Le coupon de 1 75 sera déduit.

PAIEMENTS D'INTERÊTS ET DIVIDENDES.

Caisse générale des chemins de fer. — 1er juillet, 12 fr. 50 c. par action. Intérêts.

Banque de France. — 1er juillet, 160 fr. par action, premier semestre 1857.

Orléans. — 1er juillet, 25 fr. obligation 1842-48, 7 fr. 50 c. obligation 3 0/0 intérêts.

Nord. — 1er juillet, 40 fr. par action, solde du dividende 1856 de 56 fr.

Lyon. — 1er juillet, 43 fr. 40 c. complément du dividende 1856 de 81 fr. par action.

Méditerranée. — 1er juillet, 7 fr. 50 c. intérêts aux obligations 3 0/0 1852-55.

Grand-Central. — 1er juillet, 7 fr. 50 c. par obligation. — 1er juillet, 17 fr. 50 c. par action libérée intérêts des 2 1/3 obligations du rachat.
Paiement à la Compagnie d'Orléans.

Bourbonnais. — 1er juillet, intérêts aux obligations.

Ouest. — 1er juillet, intérêts 7 fr. 50 c. aux obligations 3 0/0.

Midi. — 1er juillet, 10 fr. par action ancienne; 10 fr. par action nouvelle en déduction du versement appelé; 7 fr. 50 c. aux obligations.

Genève. — 1er juillet, 10 fr. actions; 7 fr. 50 c. obligations, intérêts.

Saint-Rambert. — 5 juillet, 6 fr. par action, intérêts.

Ardennes et Oise. — 15 juillet, 7 fr. 90 c. par action intérêts, en déduction du versement appelé.

Crédit mobilier. — 1er juillet, 90 fr. solde du dividende 1856 de 115 fr.

Comptoir national d'escompte. — 1er août, 20 fr. par action, soit 43 fr. pour l'année.

Crédit foncier. — 1er juillet, 6 fr. 25 c., premier dividende provisoire.

Autrichiens. — 1er juillet, dividende 1856 en déduction du versement appelé.

Lombards-Vénitiens. — 1er juillet, 5 fr. 18 c., soit, avec 3 fr. 70 c. déjà distribués, 8 fr. 80 c. pour 1856. 7 fr. 50 c. par obligation, intérêts.

Rivoli. — 1er juillet, 90 cent. par action, dividende 1856; 2 fr. 50 c. intérêts.

Versailles (rive gauche). — 24 août, paiement des intérêts échus.

Pyrénées à Madrid. — 3 fr. 50 c. par action en même temps que l'échange des certificats.

Hainaut et Flandres. — 15 au 20 août, intérêts premier semestre.

Journaux réunis. — 1er juillet, 12 fr. 50 c. par action. Intérêts.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en moins.
								%	%
ORLÉANS (1)	Du 30 juillet au 5 août	1234	1,021,071 »	»	1234	1,166,713 »	»	»	»
Section de Coutras à Périgueux	30 — 5 —	76	8,928 »	»	»	»	»	»	»
NORD (1)	30 — 5 —	795	953,970 »	1,200 »	795	1,002,896 »	1,261 »	»	4.8
OUEST (1)	30 — 5 —	950	851,578 »	866 »	876	846,777 »	966 »	»	7.2
EST (1)	30 — 5 —	1330	968,628 »	728 »	1069	888,939 »	831 »	»	12.3
LYON (1)	31 — 5 —	694	839,752 »	1,210 »	617	936,675 »	1,518 »	»	20.3
LYON-BOURBONNAIS (1)	30 — 5 —	271	220,309 »	813 »	255	236,923 »	929 »	»	12.4
MÉDITERRANÉE (1)	30 — 5 —	551	553,945 »	1,005 »	523	693,831 »	1,326 »	»	24.2
MIDI	30 — 5 —	716	322,372 »	450 »	372	169,137 »	430 »	»	4.0
GRAND-CENTRAL	30 — 5 —	135	39,630 »	293 »	»	»	»	»	»
LYON A GENÈVE	30 — 5 —	175	67,663 »	386 »	75	24,809 25	331 »	10 0	»
				» »	»	»	»	»	»

(1) PRÉLÈVEMENT FAIT DE L'IMPOT SUR LA GRANDE VITESSE.

Digitized by Google

Compagnie générale des Eaux.—1er juillet, 5 fr. par action intérêts.

Omnibus. — 1er juillet, solde du dividende de 85 fr. de 1856, soit 30 fr. par action.

François-Joseph. — 1er juillet, 3 fr. 75 c. par action, intérêts.

Guillaume-Luxembourg.— 1er juillet, 1 f. 85 par action, intérêts

Chemins de la ligne d'Italie. — 1er juillet, 2 fr. 50 c. par action. Intérêts.

Nord-Est suisse. — 2, 3 et 4 juillet, paiement des intérêts premier semestre.

Central suisse. — 10 juillet, 10 fr. par action. Intérêts, en déduction du versement.

Madrid à Saragosse. — 1er juillet, 5 fr. 15 c. par action, en déduction du versement.

Caisse du commerce et de l'industrie à Turin. — 15 juillet, 6 fr. 25 c. par action libérée, 1 à fr. 37 c. 1/2 par action de la nouvelle émission.

Comptoir de la Méditerranée. — 1er juillet, 10 fr. intérêts action.

Forges de l'Aveyron (Decazeville). — 200 fr. dividende 1856-57.

Banque de Darmstadt.—1er juillet, 10 fr. 65 par action.

Union financière. — 1er juillet, 6 fr. 25 c. par action, intérêts.

Tarragone à Reus. — 1er juillet, intérêts aux obligations.

Forges de la Loire et de l'Ardèche. — 30 juin, 200 fr.; 200 fr. le 31 décembre; 50 fr. le 30 juin 1858; le dixième aux coupures.

Société mercantile à Madrid.— 1er juillet, 2 fr 50 c. dividende, 7 fr. 50 c. intérêts, soit 10 fr. par action.

Ongrée. — 1er juillet, 20 fr. par action, première répartition.

Commentry, Montluçon, Imphy,— 15 juillet, intérêts aux obligations.

Mines de Santander. — 1er juillet, 25 fr. aux actions libérées; 15 fr. 62 c. aux actions non libérées. Intérêts.

Houillères de Carmaux-Toulouse. — 1er juillet, 1 fr. 25 c. par action dividende, plus 3 f. 75 pour les intérêts.

Montataire. — 15 juillet, 25 fr. par action, premier à-compte 1856-57.

Sambre française. — 10 juillet, 2e à-compte 1857, 25 fr. par action.

Société générale de crédit en Espagne. — 1er juillet, 31 fr. 75 c. par action.

Nouvelle-Montagne. — 1er juillet, 50 fr. première moitié du dividende 1856; 31 décembre, deuxième moitié.

Phœnix. — 1er juillet, 15 fr., deuxième moitié du dividende 1856.

Emprunt de 50 millions (Seine). — 1er juillet, coupon d'intérêts en déduction du versement.

Gaz de Belleville. — 1er août, 45 fr. sur les bulletins de liquidation.

Gaz français du Havre. — 25 juillet, 30 fr. par action, soit avec 12 fr. 50 c. déjà payés, 42 fr. 50 c. pour 1856-57.

Long-Pendu. — 25 août, premier dividende 1857.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Ouest. — 6 juillet, remboursement du tirage du 15 décembre.

Nord. — 1er juillet 1857, remboursement du tirage du 1er mai. 1er janvier, remboursement du tirage des actions de Charleroy du 1er mai; et 1er août, remboursement des obligations d'ancien Boulogne, sorties le 1er mai.

Versailles (rive gauche). — 16 août, à trois heures, tirage annuel des actions à rembourser.

Bourbonnais. — 1er juillet, amortissement des 117 obligations du tirage du 28 mai.

Mines de la Loire. — 1er février 1858, remboursement des obligations sorties au tirage du 31 mars dernier.

ACTES OFFICIELS.

CONSTRUCTION DE PONTS SUR LE RHIN.

Décret impérial portant promulgation de la convention conclue le 2 juillet 1857 entre la France et le grand-duché de Bade, pour la construction de ponts sur le Rhin.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des affaires étrangères,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

ARTICLE 1er.

Une convention ayant été signée le 2 juillet 1857, entre la France et le grand-duché de Bade, pour la construction de ponts sur le Rhin, et les ratifications de cet acte ayant été échangées à Carlsruhe le 21 du présent mois de juillet, ladite convention, dont la teneur suit, recevra sa pleine et entière exécution.

CONVENTION.

Sa Majesté l'empereur des Français et Son Altesse Royale le grand-duc de Bade, également animés du désir de faciliter et d'accroître les relations entre leurs Etats, convaincus de l'urgente nécessité d'augmenter, à cet effet, le nombre des moyens de communication actuellement existants sur le Rhin, dans son parcours entre les frontières respectives, et voulant, sous ce rapport, assurer l'exécution des prévisions expresses de l'article 21 de la convention de limites signée à Carlsruhe le 5 avril 1840, sont convenus de régler, par un accord mutuel reposant sur le principe d'une exacte réciprocité et d'une parfaite égalité d'avantages, l'établissement des nouveaux ponts, bacs, ou passages réclamés par les besoins commerciaux des deux pays.

Dans ce but, ils ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté l'empereur des Français, le sieur Hercule, vicomte de Serre, officier de son ordre impérial de la Légion d'honneur, grand officier de l'ordre impérial du Medjidié, commandeur des ordres de Léopold d'Autriche, de Charles III d'Espagne et de la Conception de Portugal, etc., etc., son ministre plénipotentiaire près Son Altesse Royale le grand-duc de Bade;

Et Son Altesse Royale le grand-duc de Bade, le sieur Guillaume, baron de Meysenbug, chevalier grand-croix de son ordre du Lion de Zæhringen, grand officier de l'ordre impérial de la Légion d'honneur, etc., etc., son ministre d'Etat au département de sa maison et des affaires étrangères;

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs respectifs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

Art. 1er. Une commission mixte spéciale, formée de délégués des deux Etats, se réunira à Carlsruhe ou à Strasbourg, dans le plus bref délai possible, pour fixer et déterminer, sous réserve de la sanction des gouvernements respectifs, les divers points où l'intérêt des deux Etats réclame le plus impérieusement l'établissement, sur le Rhin, de nouveaux passages, ponts fixes ou volants, bacs, etc., etc.

Art. 2. Les deux hautes parties contractantes, considérant dès aujourd'hui l'établissement d'un pont fixe, entre Strasbourg et Kehl, comme une mesure absolument indispensable pour étendre les relations commerciales entre la France et l'Allemagne, et donner aux transports internationaux des chemins de fer respectifs tout le développement qu'ils comportent, conviennent de procéder immédiatement à la construction de ce pont.

Art. 3. La présente convention sera ratifiée, et les ratifications en seront échangées à Carlsruhe dans le délai de six semaines, ou plus tôt, si faire se peut.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs l'ont signée et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Carlsruhe, le deuxième jour du mois de juillet de l'an de grâce 1857.

ARTICLE 2.

Notre ministre secrétaire d'Etat au département des affaires étrangères est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Plombières, le 24 juillet 1857.

CHEMINS DE FER DU NORD ET DE L'OUEST

Traité entre les Compagnies des chemins du Nord et de l'Ouest.

Entre les soussignés, MM. le baron James de Rothschild, président du Conseil; Germain-Joseph Delebecque, vice-président; Armand-André-Anne de Saint-Didier, administrateur de la Compagnie du chemin de fer du Nord, représentant tous trois ladite Compagnie,

Et MM. Joseph François-Casimir, baron de l'Espée, président du Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, et le vicomte Napoléon Duchâtel, tous deux représentant la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest,

Il a été convenu ce qui suit :

Il sera construit par les Compagnies du Nord et de l'Ouest un chemin de fer se détachant de la ligne d'Amiens à Argenteuil, en un point qui sera déterminé par le gouvernement, pour se rattacher, par une double courbe de raccordement, au chemin du Nord près de la station d'Ermont. Une nouvelle station d'Argenteuil sera établie sur la rive droite de la Seine.

La ligne d'Ermont à la nouvelle station d'Argenteuil sera construite par la Compagnie du Nord, et la partie de la ligne à construire entre ladite station et le chemin de fer de Paris à Argenteuil sera exécutée par la Compagnie de l'Ouest; toutefois, la dépense totale de l'ensemble des travaux, y compris le double raccordement sur la ligne du Nord et la nouvelle station d'Argenteuil, sera répartie entre les deux Compagnies proportionnellement à la longueur construite par chacune d'elles.

Les prix de péage dont les deux Compagnies auront à se tenir compte pour le transport en transit sur la partie de la ligne du Nord comprise entre Argenteuil et Pontoise, et sur la partie de la ligne de Rouen au Havre ou à Dieppe, comprise entre les points de raccordement avec la ligne de Rouen à Amiens, déterminés par le ministre, seront fixés, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, aux six dixièmes des taxes qui seront réellement perçues par kilomètre, déduction faite de l'impôt dû à l'État.

Toutefois, si la ligne d'Amiens à Rouen aboutit à la gare Saint-Sever, la Compagnie de l'Ouest renoncera à tout péage entre la gare de la rue Verte et la gare Saint-Sever.

Fait double entre les parties, à Paris, le 11 juin 1857.

Digitized by Google

Ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics.

DIRECTION GÉNÉRALE DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES CHEMINS DE FER. — BUREAU DE STATISTIQUE.

Recettes brutes de l'Exploitation des Chemins de fer français

PREMIER SEMESTRE DES ANNÉES 1857 ET 1856

NOM des CHEMINS.	1857. Longueur totale exploitée au 30 juin	1857. Longueur moyenne exploitée pendant le semestre	1857. Recettes 1er trimestre	1857. Recettes 2e trimestre	1856. Longueur totale exploitée au 30 juin	1856. Longueur moyenne exploitée pendant le semestre	1856. Recettes 1er trimestre	1856. Recettes 2me trimestre	Total du semestre 1857	Total du semestre 1856	Différence en plus 1857	Différence en plus 1856	Par kilomètre. Recette totale 1857	Recette totale 1856	Différence de 1857 à 1856 totale en plus	totale en moins	pour cent en plus	pour cent en moins
	k.	k.	fr.	fr.	k.	k.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Nord	793	793	11,806,939	12,400,480	793	793	10,848,791	11,212,328	24,207,419	22,061,119	2,146,310	»	30,526	27,820	2,706	»	9,73	»
Est	1.269	1.160	10,485,351	11,670,059	1.050	1.050	9,804,026	10,365,728	22,155,350	20,209,857	1,845,528	»	19,166	19,305	»	139	»	0,72
Ouest	940	901	8,927,756	10,682,249	876	832	7,721,465	9,477,330	19,610,005	17,198,801	2,411,204	»	21,765	20,186	1,579	»	7,82	»
Orléans et prolongements	1.273	1.230	13,998,532	14,756,927	1.149	1.070	11,516,325	10,914,963	28,746,459	22,451,287	6,295,072	»	23,314	20,985	2,341	»	11,11	»
Paris à Lyon	693	665	12,938,157	12,192,439	616	592	8,686,377	10,474,010	25,130,596	19,160,387	5,270,009	»	36,748	32,361	4,372	»	13,51	»
Bourbonnais	271	254	2,919,395	3,163,980	253	253	2,874,828	2,560,325	6,083,051	5,435,153	667,931	»	23,855	21,481	2,374	»	11,04	»
Méditerranée	574	551	7,829,258	7,577,725	525	525	5,925,994	6,835,018	15,306,983	12,761,012	2,545,971	»	27,780	24,353	3,427	»	14,07	»
Lyon à Genève	175	99	268,061	526,969	74	»	»	»	795,030	*a*	795,030	»	8,010	»	»	»	»	»
St-Rambert à Grenoble	56	56	110,607	151,977	»	»	»	»	262,584	»	262,584	»	4,689	–	»	»	»	»
Grand-Central	137	128	359,110	552,002	125	121	372,124	328,759	991,112	700,883	290,229	»	7,743	5,792	1,951	»	33,68	»
Midi	711	57	2,066,276	3,098,554	372	319	920,704	1,147,827	5,164,830	2,068,532	3,096,298	»	8,982	6,484	2,498	»	38,53	»
Paris à Orsay	25	25	79,419	156,414	25	25	76,842	127,433	235,833	204,275	31,558	»	9,433	8,171	1,262	»	15,41	»
Anzin à Somain	19	19	90,042	94,830	19	19	79,504	82,743	184,872	162,247	22,625	»	9,730	8,539	1,191	»	13,95	»
Ceinture	17	17	445,598	381,789	17	17	327,268	281,207	827,387	608,535	218,852	»	48,670	35,796	12,874	»	35,96	»
Totaux et moyennes	6.896	6.473	71,693,603	77,305,855	5.903	5.632	59,155,516	63,927,737	148,999,458 *b*	123,082,253 *b*	25,917,205	»	23,019	21,842	1,177	»	5,39	

OBSERVATIONS.

Les sections ouvertes du 1er juillet 1856 au 30 juin 1857 ont une étendue de 993 kilomètres, savoir :

Est. — Noisy à Nogent (7 juillet 1856)	7	
Nogent à Nangis (9 février 1857)	53	
Nangis à Flamboin (5 avril 1857)	25	
Troyes à Chaumont id.	96	
Doujeux à Chaumont id.	34	215
Ouest. — Laval à Rennes (1er mai 1857)		73
Orléans. — Poitiers à Niort (7 juillet 1856)		74
Paris à Lyon. — Vaise à Perrache (10 oct. 1856)	5	
Auxonne à Gray (10 nov. 1856)	34	
Dole à Salins (16 mai 1857)	38	77
Bourbonnais. — St-Germain-Palisse (13 juin 1857)		18
Méditerran. — Perrache à la Guillotière (16 oct.)	1	
Rognac à Aix (11 octobre 1856)	25	
Raccordem. de Givors (6 juin 1857)	4	30
Genève. — Ambérieux à Seyssel (7 mai 1857)	65	
Bourg à Mâcon (1 juin 1857)	36	101
Grenoble. — Saint-Rembert à Rives (5 nov. 1856)		56
Grand-Central. — Arvant à Brioude (1er mai 1857)		10
Midi. — Valence d'Agen à Toulouse (29 août 1856)	95	
Morcens à St-Martin d'Oney (12 janv. 1857)	25	
Toulouse à Cette (22 avril 1857)	219	339
Total		993 k.

Longueur exploitée au 31 mars 1856 . . . 5,903

Total exploité au 30 juin 1857 . 6,896

(*a*) Recettes trop peu importantes, vu la date d'ouverture, pour qu'il en soit tenu compte.

(*b*) Déduction faite des détaxes et non compris l'impôt du dixième, qui s'élève :

Pour le premier semestre de 1857, à 6,821,936 fr.
— — 1856, à 6,186,519 fr.

(1) Les comptes du deuxième trimestre de 1857 n'étant pas encore définitivement arrêtés, les chiffres qui se rapportent à cette période peuvent être susceptibles de quelques modifications.

COMPAGNIE DE L'OUEST DES CHEMINS DE FER SUISSES.

RAPPORT

Présenté à l'assemblée générale des actionnaires par le Conseil d'administration, le 27 juin 1857, à Morges.

PRÉSIDENCE DE M. J. SCHOPFER, PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

(*Suite.*) (1)

Deuxième section. Morges-Versoix.

Cette section, de 38 kilomètres de longueur, est en pleine voie d'exécution. Sur toute son étendue, les travaux de terrassement et d'art se poursuivent avec activité. Notre entrepreneur, chez lequel nous aurions désiré parfois trouver plus d'activité, a fait ces derniers mois des efforts pour développer ses chantiers, et l'achèvement de la section Villeneuve-Bex va lui permettre de transporter sur la section Morges-Versoix les moyens d'exécution qu'il avait dû accumuler sur la première. La pose de la voie définitive, qui s'opère déjà en quelques parties de la ligne, augmentera les facilités de transport pour le ballast et les matériaux.

Entre Morges et Versoix, nous avons à exécuter 800,000 mètres cubes de terrassements. Nous en avons 400,000 de faits; il nous en reste donc 400,000 à faire, ce qui, à raison de 60,000 par mois, exigerait sept mois à peu près, et porterait, sauf des circonstances particulières, à la fin de janvier 1858, l'achèvement des travaux de terrassement.

Quant aux travaux d'art, nous en avons en tout 155, ainsi répartis :

1 viaduc de 135 mètres de longueur, 23 de hauteur, cubant 11,000 mètres cubes : il est en pleine voie d'exécution;

2 ponts sur rivières, terminés;

31 ponts sur chemins, dont 18 ne sont pas commencés, 8 sont en cours d'exécution, 5 sont terminés;

43 ponceaux de plus de 1 mètre d'ouverture, dont 8 ne sont pas commencés encore, 4 en voie d'exécution, 11 sont terminés;

103 aqueducs et ponceaux de 1 mètre ou au-dessous, dont 51 ne sont pas commencés, 8 en cours d'exécution, 44 sont terminés.

Nous avons en outre 31 siphons ou tuyaux de conduite. Les tuyaux sont commandés.

D'après cela, nous voyons que les maçonneries seront aussi terminées à la même époque que les terrassements.

Nous avons donc la ferme espérance que dès le printemps prochain la section entière de Morges-Versoix pourra être livrée à la circulation.

Nous nous mettons en mesure d'avoir sur cette section, lorsque ce moment viendra, des stations déjà organisées, ce qui nous sera possible, eu égard au temps dont nous aurons pu disposer, et ce qui nous a été impossible sur la section Villeneuve-Bex, à cause du court intervalle qui s'est écoulé entre le commencement des travaux et l'ouverture de l'exploitation.

Quant au coût kilométrique de cette portion de nos lignes, nous sommes assez avancés dans les travaux, pour prévoir que nos premières estimations ne seront pas dépassées, et que nous resterons plutôt en dessous, pourvu, toutefois, que le prix des matériaux de toute nature que nous devons employer, ne continue pas à suivre la marche ascendante qu'il a suivie pendant cette dernière année.

(1) Voir le *Journal des Chemins de fer* du 1er août 1857.

Sections à l'étude.

Les études de la section Yverdon-Vaumarcus sont terminées, l'avant-projet est prêt; il va être soumis à l'approbation du conseil d'Etat, et dès que nous aurons reçu cette approbation, nous nous empresserons de le mettre à exécution.

L'avant-projet de la section Jougne est aussi terminé; on s'occupe maintenant de la vérification du travail, qui pourra bientôt être soumis aussi au conseil d'Etat.

Les études de la section Lausanne-Villeneuve sont moins avancées; l'obligation où nous avons été à plusieurs reprises d'interrompre les travaux sur le terrain, par suite des dommages que les ingénieurs pouvaient occasionner aux vignes, a été cause de ce retard. Nous sommes en instance auprès du conseil d'Etat pour obtenir l'autorisation de suivre ces études sans désemparer, désireux que nous sommes de pouvoir, sans tarder, mettre à exécution cette ligne entière de Jougne à Villeneuve.

CHAPITRE IV.

POSITION FINANCIÈRE.

Messieurs, nous avons l'honneur de vous soumettre le compte de recettes et dépenses, du 1er octobre au 31 décembre 1856, ainsi que le bilan de la Compagnie à cette dernière date.

Le rapport de MM. vos commissaires vérificateurs vous fera connaître le résultat de leurs investigations.

Lors de l'assemblée générale du 27 octobre 1856, des circonstances particulières nous avaient engagés à vous soumettre les comptes de la Compagnie, arrêtés au 30 septembre précédent. Aujourd'hui, nous avons jugé convenable de vous soumettre le compte du précédent exercice, arrêté au 31 décembre dernier; de telle sorte que, dorénavant, dans l'assemblée ordinaire de juin, prévue par l'article 39 des statuts, nous aurons à vous rendre régulièrement compte d'un exercice complet, allant du 1er janvier au 31 décembre.

Néanmoins, comme il est de règle dans notre administration d'établir tous les mois la balance des écritures des différents services, nous nous ferons un devoir de vous mentionner quelques chiffres du bilan arrêté au 30 avril dernier, de manière à vous mettre parfaitement au courant de l'emploi de nos fonds à cette époque, et des ressources actuelles de la Compagnie.

Nous avions, au 30 septembre 1856, un solde disponible de,	9,558,961 51
Nos recettes, du 1er octobre au 31 décembre, se sont élevées à,	259,357 29
Formant un total de,	9,818,321 80
Nos dépenses pendant ce trimestre, du 1er octobre au 31 décembre, se sont élevées, y compris les travaux, achat de mobilier, outillage et matériel roulant, à,	2,768,458 24
Restait net disponible, au 31 décembre 1856,	7,049,863 56
A cette époque, restait à appeler 250 fr. sur 4,370 actions nouvelles,	10,937,500 »
non versés sur un emprunt de 8 millions	530,200 »
Formant un total de,	18,517,563 56

Ainsi, d'une part, notre actif était représenté :

1° Par dépense totale au 31 décembre dernier, (déduction faite des obligations remboursées en 1856).	21,441,636 44
2° Disponible ou à recevoir,	18,517,563 56
Total de l'actif,	39,959,200 »

D'autre part, le passif était représenté par

1° Fonds social : 60,000 actions de 500 fr.	30,000,000
2° Emprunt de 1854 : 4,898 obligations de 400 fr.,	1,959,200
3° Emprunt de 1856 : 20,000 obligations de 400 fr.,	8,000,000
Total du passif,	39,959,200

Dès lors, soit du 1er janvier au 30 avril de cette année, nos recettes ont été de 469,729 08
qui, ajoutées à la somme disponible au 1er janvier, savoir : 7,049,863 56
donnent un total de 7,519,592 64

Nos dépenses, pendant ce laps de temps, y compris les paiements de terrains de la section Morges-Versoix, se sont élevées à 3,157,654 35

Nous laissant disponible, au 30 avril 1857, 4,361,938 29

Ces ressources et celles que nous aurions pu nous procurer par des appels successifs, sur les 43,750 actions non libérées de la Compagnie, auraient été, comme nous l'avons fait observer dans le courant de ce rapport, suffisantes pour l'achèvement de la ligne de Versoix à Vaumarcus, et de la section Villeneuve-Bex. Mais au moment où la décision du gouvernement français assurait la construction de la ligne de Jougne à Villeneuve, et où nous devions nous mettre sans tarder à l'œuvre, pour l'exécution de cette partie importante de nos concessions, nous avons cru devoir nous assurer dès à présent les fonds nécessaires.

Ce devoir nous était d'ailleurs tracé par la décision prise par vous, dans votre réunion du 30 avril dernier.

Dans ce but, nous avons en premier lieu décidé la création de 20,000 actions nouvelles, dont 16,250 sont mises à la disposition des porteurs d'actions anciennes, pour être échangées contre leurs actions, à raison de deux actions nouvelles, libérées, de 250 fr. seulement, contre une action ancienne, libérée, de 500 fr. Cette mesure, que nous avions projetée depuis longtemps, et qui, nous le savions, était appuyée par un grand nombre de vous, Messieurs, aura l'avantage, en complétant les ressources à venir de notre Compagnie, de faire disparaître les inconvénients attachés à l'existence de deux titres différents; le solde des 20,000 actions créées ainsi, sera négocié par les soins du Conseil d'administration, qui choisira pour cela un moment où cette négociation pourra se faire avec avantage pour la Compagnie.

Nous avons en même temps conclu, avec une réunion de maisons de banque et d'établissements de crédit public suisses, un emprunt de dix millions à des conditions favorables, portant ainsi à 19,959,200 fr. la somme totale des emprunts contractés par notre Compagnie.

A l'aide de ces mesures, nous sommes dès à présent assurés des ressources qu'exigera l'établissement complet de notre réseau; nous pouvons achever notre ligne Morges-Versoix et entreprendre hardiment les travaux d'Yverdon-Vaumarcus et de Jougne-Villeneuve, sans avoir à faire de nouveaux appels sur nos actions; et nous avons la certitude que d'ici au printemps prochain, l'accroissement sensible de nos recettes sur la ligne Morges-Lausanne-Yverdon, l'ouverture de la section Morges-Versoix, la jonction de notre réseau avec celui de Genève-Lyon Marseille, viendront mettre enfin nos actions à un taux en harmonie avec l'avenir qui est réservé à notre entreprise.

Nous vous demandons, Messieurs, d'accorder votre approbation aux mesures que nous avons prises, et dont nous venons de vous rendre compte.

RAPPORT

DE LA COMMISSION DE VÉRIFICATION DES COMPTES.

Messieurs,

Le rapport de votre Conseil d'administration que vous venez d'entendre, par les renseignements nombreux et intéressants qu'il donne sur toutes les parties de notre entreprise, par les tableaux détaillés des recettes et des dépenses, ainsi que par le bilan au 31 décembre dernier qu'il met sous vos yeux, nous dispense d'entrer dans des explications nouvelles sur la nature de la comptabilité, dont vous nous avez chargés de vérifier l'exactitude.

La même clarté que vous remarquerez dans ces tableaux pour le classement des comptes et des divers chapitres de dépenses et de recettes, se retrouve sur les livres de la Compagnie avec beaucoup plus de détails encore, et notre tâche a été grandement facilitée, quelque inaccoutumés que nous fussions à ce

Digitized by Google

genre de travail, par l'ordre et la régularité qui règnent dans toutes les parties de cette comptabilité si compliquée.

C'est ainsi que, dans l'impossibilité de tenir une à une les milliers de pièces que renferment les nombreux dossiers de titres à l'appui des recettes et dépenses, toutes celles que nous avons demandées, en les indiquant au hasard d'après les écritures faites sur les livres, ont été à l'instant mises sous nos yeux ; et nous sommes complétement édifiés sur la parfaite exactitude des comptes qui vous sont présentés sommairement dans le rapport de l'administration.

Un article qui deviendra de plus en plus important à mesure que les services de la Compagnie s'étendront davantage, a fixé un moment notre attention. Nous voulons parler des objets mobiliers et du matériel roulant appartenant à l'entreprise. Suivant la manière dont les comptes en seraient établis, il pourrait en résulter quelques déceptions pour les actionnaires, si l'administration n'avait pas le soin de ramener, dans ses inventaires ou bilans annuels, ces objets à leur valeur réelle. Nous avons donc provoqué, sur la méthode que se propose d'adopter à cet égard votre Conseil d'administration, des explications qui nous ont paru de nature à vous satisfaire. Les inventaires détaillés et exactement dressés sont reconnus et vérifiés tous les six mois ; le coût des objets existants reste seul en compte ; celui des objets détruits, détériorés ou manquants est passé en dépenses de service, ainsi que tous les frais d'entretien.

En continuant à suivre cette marche, le mobilier et le matériel se trouveront tout naturellement rétablis, chaque semestre, à leur valeur réelle, sur les livres de la Compagnie, et aucune illusion fâcheuse ne pourra se produire dans ces comptes, comme on a eu à le reprocher quelquefois à d'autres entreprises.

Par les motifs qu'il vous a exposés, le Conseil d'administration a arrêté au 31 décembre dernier l'exercice dont il vous est rendu compte ; c'est donc seulement sur les écritures des trois derniers mois de 1856 qu'ont porté nos investigations ; mais nous devons ajouter que la comptabilité, jusqu'à la fin d'avril, régulièrement tenue et réglée, mois par mois, nous a été produite officieusement, et que, sans avoir procédé à une vérification complète pour cette période de 18.7, qui sortait de notre mandat, comme nous l'avons fait pour le bilan qui vous est présenté, nous y avons trouvé le même ordre et la même régularité que dans les exercices définitivement clos.

Nous vous proposons en conséquence, Messieurs, d'adopter les comptes jusqu'au 31 décembre dernier, tels qu'ils sont établis et qu'ils vous sont présentés par votre Conseil d'administration.

Morges, le 27 juin 1857.

J. Covelle.
J. Boiceau.
S. Martin.

PROCÈS-VERBAL DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE.

Présidence de M. J. Schopper, président du Conseil d'administration.

La séance est ouverte à midi et demi, à Morges, dans la grande salle de l'Hôtel de Ville.

M. le président annonce que le contrôle tenu à l'entrée de la salle, a constaté la présence de 61 actionnaires, porteurs ou mandataires des porteurs de 19,198 actions donnant droit à 683 voix.

L'assemblée, qui d'ailleurs a été régulièrement convoquée, se trouve ainsi en nombre suffisant, aux termes des statuts.

Les deux plus forts actionnaires présents, après MM. les membres du Conseil d'administration, sont M. Rivoire, porteur de 1,922 actions, et M. S. Pache, porteur de 1,550 actions. Ils sont appelés à remplir les fonctions de scrutateurs, et prennent place au bureau.

M. le notaire Chappuis est désigné comme secrétaire.

Le rapport ordinaire du Conseil d'administration, sur la marche, les opérations et l'état actuel de la Société, est lu par M. Aubert, président du comité de direction.

La commission de vérification des comptes, composée de MM. Covelle, Boiceau et Sigismond Martin, présente son rapport sur les comptes de service des trois derniers mois de l'année 1856. Ce rapport est lu par M. Covelle. Il conclut à l'adoption des comptes jusqu'au 31 décembre 1856, tels qu'ils sont établis et présentés par le Conseil d'administration.

Cette proposition est adoptée à l'unanimité sans discussion, l'Assemblée ayant probablement décidé, sur la demande d'un membre, qu'il ne serait pas procédé au scrutin.

Les propositions du Conseil d'administration sont ensuite mises en discussion.

En voici le texte :

« L'Assemblée générale approuve et ratifie l'emprunt de dix millions conclu par les soins du Conseil d'administration, avec une réunion de maisons de banque et d'établissements de crédit suisses.

» Elle approuve et ratifie la décision du Conseil d'administration, de porter à 80,000 le nombre des actions dont se compose le fonds social, et d'offrir aux porteurs d'actions anciennes la faculté d'échanger leurs actions libérées de 500 francs à raison d'une action ancienne contre deux actions nouvelles de 500 fr., libérées de 250 fr. seulement.

» Elle autorise le Conseil d'administration à choisir pour négocier le solde des actions ainsi créées, un moment qui lui permette de les placer d'une manière avantageuse pour la Compagnie, lui donnant dès à présent tous pouvoirs à cet égard. »

Personne ne demandant la parole, il est procédé à la votation. Le dépouillement du scrutin constate l'adoption des trois propositions du Conseil d'administration par 672 voix contre 9.

MM. les membres de la commission de vérification des comptes (MM. Covelle, Boiceau et Martin), sont réélus par acclamation pour l'exercice de l'année 1857.

Le procès-verbal est lu et approuvé sans observations, et la séance est levée à une heure et demie.

Le président,
J. Schopper.
Le secrétaire,
L. Chappuis.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS

Bilan au 30 juin 1857

ACTIF.

Caisse :		
Espèces en caisse.	2,273,260 97	
Espèces à la Banque.....	1,125,070 74	3,398,331 71
Portefeuille :		
Paris.....	25,656,898 16	
Province.....	9,468,883 23	
Étranger.....	3,161,877 01	37,287,658 41
Actions de la Banque de France....		»
Immeubles.....		633,072 66
Avances sur fonds publics et actions diverses.....		4,912,503 45
Correspondants :		
De province	10,198,394 58	
Étrangers.....	825,606 10	11,020,000 68
Frais de premier établissement....		»
Frais généraux.....		60,262 22
Effets en souffrance. — Exercice courant.....		4,162 68
Actions à émettre.....		20,000,000 »
Divers.....		3,100,127 76
		79,312,104 56

PASSIF.

Capital :		
Actions réalisées..	20,000,000 »	
Actions à émettre	20,000,000 »	40,000,000 »
Capital des Sous-Comptoirs.....		4,120,794 85
Réserve.....		3,4[illegible],802 22
Comptes courants d'espèces		19,555,161 14
Acceptations à payer.....		362,001 19
Dividendes à payer.....		820,235 15
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers.....	5,131,695 90	
Par faillites du Tribunal de Comm.	46,407 44	5,178,102 34
Correspondants :		
De province.....	4,349,219 37	
Etrangers.....	677,430 »	5,026,649 37
Profits et pertes.....		352,025 33
Rentrées. — Effets en souffrance des exercices clos.....		8,813 26
Divers.....		417,696 68
		79,312,104 56

Risques en cours au 31 juillet 1857 :

Effets à échoir restant en portefeuille	37,297,658 41
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir.....	24,367,005 11
	61,664,663 52

Certifié conforme aux écritures :
Le Directeur,
Hipp. Biesta.

CHEMIN DE FER DE MANAGE A ERQUELINNES.

Inauguration du chemin de fer du Centre.

L'ouverture du chemin de fer du Centre, de Baume à Erquelinnes, s'est faite hier avec beaucoup de solennité. A neuf heures du matin, un train d'honneur, dans lequel ont pris place MM. Dumon, ministre des travaux publics; Matthieu et Licot de Nismes, membres de la Chambre des représentants; Poncelet et Van Espen, ingénieurs, et de nombreux invités, est parti de la station du Midi se dirigeant vers Charleroi, et de là sur Erquelinnes. Arrivé à Charleroi, le convoi fit une courte halte pour recevoir beaucoup d'invités. Le chemin de fer du Centre, admirablement construit dans le bassin de la Sambre, traverse une des régions les plus pittoresques et les plus riches de la Belgique. Les hôtes de la Compagnie du railway du Centre ne purent consacrer que quelques instants à visiter la station d'Erquelinnes, qui est destinée, grâce à sa position au milieu des districts houillers, à un grand avenir.

L'importante commune de Bonne-Espérance, dotée d'une station et d'une des meilleures maison d'éducation religieuse du pays, avait envoyé une députation formée des professeurs et des élèves de son séminaire, pour remercier M. le ministre des travaux publics et M. le prince de Chimay, qu'une circonstance douloureuse a seule empêché d'assister à cette fête, du bienfait de posséder une voie ferrée, l'un des plus rapides messagers de civilisation et de progrès, comme l'a fort bien dit M. Michet, directeur du collége de Bonne-Espérance, dans un discours chaleureusement applaudi. Des cris frénétiques de : *Vive le roi!* retentissaient encore que le train volait déjà à toute vapeur vers Binche.

A une heure, le convoi d'honneur pénétrait dans la station de Binche, où l'exquise affabilité de M. Wanderpepen, bourgmestre, de M. Decamps, vicaire général, et les joyeuses fanfares de trois sociétés musicales : les *Chas-*

Digitized by Google

seurs, les *Pélissiers* et l'*Harmonie*, leur préparaient une belle réception. Un second train d'honneur, parti de la station du chemin de fer de Baume, ne tarda pas à grossir le nombre des étrangers qui ont envahi Binche.

Nous remarquons en ce moment dans les rangs des personnes chargées de recevoir le duc de Brabant, outre celles que nous avons déjà nommées, M. Ansiau, membre de la Chambre des représentants et l'un des directeurs de la ligne du Centre; M. Roelants, également un des directeurs de la ligne; MM. Coureur, curé-doyen, et Plissaert, directeur du collége de Binche; Decamps, vicaire général de Tournay; Derbay, juge de paix; différents ingénieurs, entre autres, MM. Jenard et Stevens; c'est ce dernier qui posa le premier rail en Belgique, le 5 octobre 1834, dans la tranchée de Vilvorde.

A une heure et demie, un train spécial a été signalé. Il amenait S. A. R. le duc de Brabant. L'auguste voyageur a été vivement acclamé à sa descente de voiture.

L'héritier présomptif du trône a été harangué par MM. Wanderpepen, Faignart et Decamps, vicaire général. S. A. R. a répondu de la manière la plus heureuse aux discours qui lui étaient adressés.

Le clergé du canton de Binche procéda ensuite à la bénédiction des locomotives, après quoi le prince royal inaugura la nouvelle voie ferrée au milieu de l'allégresse générale. M. et Mme Vanderpepen eurent alors l'honneur de recevoir le duc de Brabant dans leur campagne, située à Battignies-lez-Binche.

Le banquet, qui a eu lieu dans le local dit le Grand-Salon, situé sur la Grande Place, et qui était honoré de la présence de S. A. R. le duc de Brabant, a été magnifique. Des toasts ont été portés.

S. A. R., en réponse au toast au roi porté par M. Faignart, membre de la Chambre, a prononcé les paroles suivantes, qui ont été couvertes d'un tonnerre d'applaudissements :

« Messieurs, je suis profondément touché du » toast que vient de prononcer M. Faignart, et » je crois interpréter fidèlement la pensée du » roi en buvant à la prospérité du chemin de » fer du Centre. » M. le bourgmestre a proposé ensuite un toast à la santé du duc de Brabant; il a été accueilli par des applaudissements universels. Vers cinq heures, le prince a repris le chemin de Bruxelles, pour assister au concert du Jardin Zoologique et retourner le soir même à Ostende.

Un incident qui a vivement ému les personnes qui en ont été témoins, a signalé le court séjour du duc de Brabant à Binche. Les chevaux de la voiture de S. A. R., effrayés par des décharges d'artillerie, se sont emportés. Sans hésiter, la foule s'est élancée au devant d'eux et leur a opposé une barrière infranchissable. Le prince est descendu de voiture et cet épisode du voyage n'a pas eu d'autre suite.

Après le banquet, qui était de 150 couverts, les invités se sont promenés dans Binche. Les maisons étaient parfaitement pavoisées, et les hommes les plus impartiaux s'accordaient à faire un vif éloge d'un bal et d'un feu d'artifice qui devaient clore la première journée des fêtes de Binche.

Vers minuit, les invités rentraient à Bruxelles par un train spécial, fort satisfaits de la ligne du Centre et de ses directeurs.

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi, 13 août :

Les prix se maintiendront probablement : 150 à 155 fr. suivant la qualité; fonte de seconde fusion 180 fr. le n° 1.

Les fers sont fermes au prix de 330 à 340 fr. les laminés, 370 à 390 les fers forgés, machines de tréfilerie n° 21 400, n° 20 420. Le prix des laminés pourra bien s'affermir à 360 fr.

La fabrication des petits ronds et des fils de fer, chaque jour plus restreinte, donne à ces articles une tendance de hausse.

La pointe est ramenée à son tarif de 59 fr. le n° 18; il y a une grande rareté.

La chaîne est tenue bien fermement à 75 fr. les numéros mélangés.

COMMERCE EXTÉRIEUR.

Importations.

		En juin 1857
Fonte brute d'Angleterre,	32,792	
Belgique,	20,978	
Autres provenance	26,728	
Total,		80,498
Fers étirés en barres,		9,096
Rails,		4,150
Acier,		1,009
Cuivre,		5,008
Etain,		871
Plomb,		21,702
Zinc,		26,510
Houilles de Belgique,	2,357,095	
d'Angleterre,	1,301,572	
des assoc. allemand.	520,897	
Autres provenances,	4,106	
Total,		4,183,670

Situation des entrepôts (1er juillet)

Quintaux métriques.

Fonte brute,	98,670
Cuivre brut,	11,577
Etain brut,	2,396
Plomb brut,	31,547
Zinc première fusion,	523

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 6 août :

Pendant la semaine écoulée, l'exportation a été de 9,000 tonnes; jusqu'à ce jour elle s'est élevée à 310,000 tonnes.

Cours actuels : numéros mélangés (warrants) 90 fr.; Gartsherrie n° 1, 98 fr. 10; Calder n° 1, 95 fr.; Glengarnock n° 1, 92 85 à 93 10; Blair, Eglinton, Murkirk et Lugar, 90 85 à 91 25; dito n° 3, 85 30 à 85 fr. 60.

Les navires sont abondants et le fret reste à peu près sans changement : Abbeville 17 50 Bordeaux 22 50 Boulogne 13 10, Brest 17 50, Calais 13 10, Charente 21 25, Cherbourg 15, Dieppe 13 10, Dunkerque 13 10, le Havre 13 10, Lorient 17 50, Marseille 37 50, Nantes 21 25, Rochefort 21 25, Rouen 13 75 à 15 fr.

Les fers d'Ecosse se paient, en dimensions et marques ordinaires, de 218 75 à 231 fr.

Pas de changement dans la situation ou dans les prix des charbons.

Newcastle. — Charbon pour foyers, 1re qual., 25 sh. 6 d., par chaldron (fr. 12 la tonne); id. 2e qual., 23 6 (fr. 11); charbon pour machines à vapeur, 1re qual., 23 10 à 24 6 (fr. 11 à 11 50); id. 2e qual., 18 sh. 6 à 22 (8 70 à 10 50); pour gaz et coke non criblé, 1re qual., 18 6 à 21 6 (fr. 8 66 à 10); id. 2e qual., 17 6 (fr. 8 19); non criblé, pour usages divers, 17 6 (fr. 8 19); pour forges, menu deux fois criblé, 10 à 17 (fr. 7 50 à 8); id. menu une fois criblé, 12 6 à 14 (fr. 5 04 à 6 56).

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 9 août :

Métallurgie. — Rien de nouveau. Les demandes se suivent en fers laminés et en tôles, et il en est venu quelques-unes aussi en fontes affinages et fonte moulage. La bonne fonte affinage se cote fr. 9 5%, et en moulage n° 3, 4 et 3 on vend fr. 11 50, 12 50 et 13 50, pris à l'usine. Les fers marchands n°s 1, 2 et 3 se tiennent par continuation à fr. 22, 24 et 26, également pris aux forges.

Il est question qu'un laminoir soit ajouté à un haut-fourneau, d'autre part qu'un haut-fourneau soit ajouté à un laminoir.

Minerais. — Les bons minerais hydratés se vendent à des prix soutenus.

Charbons. — La situation est bonne. On parle d'affaires importantes pour la réouverture de la navigation.

PRIX DES CHARBONS.

Couchant de Mons. — Houille flenu et demi-grasse, 1 fr. 90 c. par 80 kil.; gailletteries, 1 fr. 80 c.; tout-venant, 1 fr. 35 c. par hectol. ras; fines, fr. 100 id.; houilles fines à forges, 1 fr. 55 c. par hectol. — Coke pour locomotives, fr. 24 à 28.

Charleroi. — Charbons, tout-venant : gras, fr. 14 à 15 par 1,000 kil.; demi-gras, 1re qual. fr. 12 à 13, id. 2e qual. fr. 11 à 12; maigre fr. 7 à 8; gailletteries bonnes qualités fr. 20 à 22; flambantes fr. 15 à 16; maigres fr. 13 à 14. — Coke fr. 22 à 23.

Centre. — Charbons gailleteux pour forges, foyers et machines, fr. 15 25 par mètre cube; charbon pour coke fr. 15 25 par mètre cube; charbon pour locomotives, fr. 25 par tonne; coke fr. 25 à 29 par tonne.

MÉTAUX.

Cours à Paris, 9 août :

Cuivre de Russie, suivant les marques,	320	340	»
— d'Angleterre,	300	310	»
— du Chili,	280	290	»
Minerai Corocoro,	290	295	»
Etain Banca,	385	387 50	
— des Détroits,	370	375	»
— Anglais,	360	365	»
Plomb de France,	66	»	»
— d'Espagne,	66	67	»
— laminé,	78	»	»
Zinc de Silésie,	78	79	»
— laminé,	95	»	»

BOIS.

Nous avons reçu les dates des adjudications de coupes de bois dans la Haute-Marne, la Meuse, la Meurthe, la Côte-d'Or, la Haute-Saône et le Haut-Rhin, que nous donnons ci-dessous :

Haute-Marne : Vassy, 14 septembre; Chaumont, 17; Langres, 21.

Meuse : Bar-le-Duc, 2 octobre; Commercy, 6 (pour Saint-Mihel et Commercy); Verdun, 10; Montmédy, 13.

Meurthe : Toul, 12 septembre; Nancy, 15; Château-Salins, 22; Sarrebourg, 19 (pour Sarrebourg et Abreschwiller); Lunéville, 26.

Côte-d'Or : Dijon, 29 août; Beaune, 8 septembre; Châtillon, 5; Semur, 7.

Haute-Saône : Lure, 12 septembre; Vesoul, 15; Gray, 19.

Haut-Rhin : Altkirch, 8 septembre; Colmar, 24; Belfort, 5 octobre.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

O. Saupique.

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1856. id. 795 id.)

Du 30 juillet au 5 août 1857.

135 590 voyageurs.....	433 672 59	
Bagages, marchandis,etc.	520,298 22	
Total..		953,970 81
Semaine correspondante de 1856.		
148,682 voyageurs.....	470.676 20	
Bagages, marchand., etc.	531,830 47	
Produit total.....		1,002,506 73
Différence...		48,535 92
Produit par kilomètre :		
1857,	1,200	
1856,	1,261	
Recette totale depuis le 1er janvier		
1857.....	28.068 691 70	
1856.....	27,006,165 27	
Différence...		1,062,526 43

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLEANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :

En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1234 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :

En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1081 kil.

Du 30 juillet au 5 août 1857.

109,945 Voyageurs...	476,738 91	
Bagages, marchandises, etc.....	549 312 56	
Total.....		1,026 071 47
Semaine correspondante de 1856 .		1,100,713 68
Différence...		142.642 21
Recettes depuis le 1er janvier 1857.		35,022,423 62
Recette correspondante de 1856		28,179,674 56
Différence...		5,842,774 06

(Section de Coutras à Périgueux)

Longueur légale exploitée : 70 kilomètres.

Voyageurs.....	4,066 69	
Bagages, marchandises, etc.....	3,962 03	
Total.....	8,028 72	
Recettes antérieures.....	19 158 15	
Total.....		28,066 89

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 930 kilomètres)
(1856. id. 876 id.)

Du 30 juillet au 5 août 1857

322,616 voyageurs.....	502.909 96	
Marchandises, etc., grande vitesse ...	56.237 81	
— petite vitesse....	292,430 65	
Total de la semaine.....		851,578 42
Semaine correspondante en 1856....		846,777 63
Différence...		4,800 79
Recettes depuis le 1er janvier 1857		24 020.001 10
id. id. 1856		21,284,023 24
Différence...		2,735,977 86

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

(1857. Longueur exploitée, 696 kilom.)
(1856. id. 617 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,210 02.
— 1856, 1,518 11.

Recettes du 30 juillet au 5 août 1857

Grande vitesse) 103,196 voyageurs..	402,159 25	
Grande vitesse) marchand.....	109,331 75	
Petite vitesse) marchand.....	328,261 40	
Total.....		839,752 40
Semaine correspondante de 1856....		936.675 02
Différence...		96,922 62
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857		28,606,891 47
id. id. 1856		23,423,485 10
Différence...		5,183,406 37

CHEMINS DE FER DE L'EST.

(1er 7. Longueur exploitée 1330 kilomètres.)
(1856. id. 1060 id.)

8e année. — 31me semaine.

Du 30 juillet au 5 août 1857.

97,644 Voyageurs.....	390,375 27	
Marchandises.....	578 252 97	
Total de la semaine.....		968 628 24
Recettes antérieures.....		25,950,140 51
Total général.....		26,918,768 75
31me semaine de 1857		968.628 24
Semaine correspondante de 1856.		888,939 74
Différence...		79,688 50
Exercice 1857.....		20,918,769 75
Id. 1856.....		24,695,516 77
Différence...		2,223,257 98

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont et prolongements.

Longueur exploitée : 135 kilomètres

Du 30 juillet au 5 août 1857.

9,436 voyageurs.	22,252 25	
..... tonnes de marchandises.....	17,378 23	
Total.....		39,630 48
Recettes antérieures...		1,257,748 86
Total des recettes.....		1,297,379 34

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 523 id.

Recettes du 30 juillet au 5 août 1857

61,163 Voyageurs.....	243 004 70	
Bagages et marchandises	310 938 78	
Total de la semaine.....		553 943 48
Semaine correspondante de 1856.. .		693 831 75
Différence...		139,888 27
Total des recettes, à partir du		
1er janvier 1857.....		18,051,678 97
Période correspondante de 1856.		16,188,993 94
Différence...		1,862,685 03

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

(1857. Longueur exploitée, 188 kilom.)

Du 30 juillet au 5 août.

(Section de Lyon à Roanne.)

9,xxx Voyageurs.....	37 499 51	
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	132,453 94	
Total.....	169.953 45	
Recettes antérieures.....	5,766,063 24	
Total de l'exercice 1857.....	5,936,016 69	
Recette correspondante 1856	193,685 38	
Total de l'exercice 1856...	5,623,632 57	

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).

1857. Longueur exploitée pendant la semaine, 121 k.
Longueur moyenne pendant l'année, 109 kil.

Voyageurs.....	29,511 15	
Bagages, marchandises, etc.....	21,044 68	
Total.....	50,555 83	
Recettes antérieures	1,304,515 35	
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857		1,355,071 18
Semaine correspondante en 1856.....		43,237 63
Recettes depuis le 1er janvier 1856....		1,015,080 70
Recettes totales de la semaine sur les deux sections		220,569 28
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....		7,070,578 39
Total.....		7,291,087 67

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 716 kilomètres.
Id. en 1856, 372 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 210 id.

Recettes du 30 juillet au 5 août 1857

CHEMIN DE FER.

46,295 voyageurs.....	179,461 70
Bagages, marchandises, etc.....	122,911 15
TOTAL.....	322,372 85
Recettes du CANAL LATÉRAL.....	10,699 98
Recettes antérieures.....	7,271,999 96
Total depuis le 1er janvier 1857	7,605,272 79
31e semaine de 1857. Chemin de fer..	322,372 85
Id. Canal latéral...	10,899 98
Total de la semaine en 1857	333,272 83
31e semaine de 1856. Chemin de fer..	160,137 70
Id. Canal latéral...	23,681 82
Total de la semaine en 1856	183,819 52
Différence...	149,453 31

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857.....	7,605,272 79
1856.....	3,567,335 91
Différence...	4,037,936 88

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1857,	450 24	51 90
1856,	430 47	112 77
Différence..	19 77	60 87

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.)

Longueur exploitée : 175 kilomètres.

Du 30 juillet au 5 août.

11,187 Voyageurs.....	41,063 65
Bagages, marchandises, etc.....	23,000 70
Total.....	67,663 75
Semaine correspondante 1856 (sur 75 kil.)	24,899 45
Augmentation kilométrique sur les recettes	16 0/0
Total depuis le 1er janvier.....	1,185,968 85

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 26 juillet au 1 août 1857

7,080 voyageurs..... fr.	4,780 15
Marchandises.....	302 66
Recettes antérieures.....	162,915 20
Total.....	168,057 95

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

Juillet 1857

	1857.	1856	1855.
Voyageurs...	44,757 80	43,595 80	35 014 80
Bagages.....	1,903 85	1,869 90	1,759 57
Bétail.....	920 30	866 25	666 [illegible]
Marchandises	16,154 85	16,552 60	16,502 94
	63,736 80	62,884 55	53,643 61

Différence.. 852 25 sur 1856
Différence.. 10,093 19 sur 1855

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 278 kilom.)

Du 25 au 31 juillet 1857.

8,807 Voyageurs.....	39,675 79
Bagages, marchandises, etc.....	67,992 66
Total de la semaine.....	107,668 45
Recettes de la semaine correspondante de 1856.....	78,650 34
Différence...	29,018 11
Recettes antérieures....	3,036,957 66
Total.....	3,144,626 11

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée : 402 kilomètres.

Du 9 au 15 juillet 1857.

51,048 Voyageurs,	116,082 57
[illegible] t Bagages et marchandises,	70,532 14
Total,	186,614 71
Période correspondante de 1856,	169,062 54
Différence...	17,552 17
Recette totale depuis le 1er janvier	4,190,150 74
Période correspondante de 1856,	3,732,748 92
Différence...	457,401 82

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 30 juillet au 5 août 1857.

Voyageurs.....	33,402 50
Bagages.....	1,384 35
Marchandises : grande vitesse.....	3,078 78
Id., petite vitesse.....	13,332 75
Exploitation de Biella	4,971 23
Exploitation de Casal (minimum garanti à Novare..	3,898 90
Ensemble.....	60,268 51
Recette correspondante de 1856..	46,305 92
Différence...	13,962 59

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. Id. 1,039 Id.

Du 30 juillet au 5 août 1857.

	En francs, et charge de 121 1/2
50,240 voyageurs.....	258,665 35
27,950 tonnes Marchandises.....	427,351 05
Total de la semaine.....	686,016 40
Semaine correspond. 1856.....	590,413 25
Différence...	95,603 15
Recettes depuis le 1 janvier 1857.....	18,048,236 »»
Recettes depuis le 1 janvier 1856.....	19,670,834 »»
Différence...	1,622,598 »»

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

31e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 27 juillet au 2 août

7,007 voyageurs — 12,845 quint. bagages, marchandises..... fr.	14,876 45
Recette correspondante de 1856.. ..	14,646 20
Différence...	180 25
Recettes depuis le 1er janvier 1857	356,840 95
Recette correspondante de 1856	240,767 10
Différence...	116,073 85

CHEMIN DE FER PAR LE JURA INDUSTRIEL

Section Locle-Chaux-de-Fonds.

(Longueur exploitée : 8 kilomètres.)

Recettes du 2 au 31 juillet.

42,402 Voyageurs	18,517 60
Bagages, marchandises, etc.....	257 15
Total.....	18,774 75

Recettes du 1er au 7 août.

10,256 Voyageurs.....	4,426 70
Marchandises.....	54 45
Total de la semaine.....	4,481 15

CHEMIN DE FER D'ORSAY.

(1857. Longueur exploitée, 24 kilomètres 690 m.)

Juillet 1857.

112,808 Voyageurs	73,869 20
Bagages, marchandises, etc.....	1,710 75
Total.....	75,579 95

Mois correspondant de 1856 :

106,292 Voyageurs.....	66,721 80
Bagages, marchandises, etc.....	1,629 75
Total.....	68,350 75
Différence.....	7,229 20
Recette totale depuis le 1er janvier 1857	339 650 80
Id. id. 1856	297,050 60
Différence.....	42,600 20

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (31e semaine)		Par journée de voiture (Comptes. définitives.	
Du 2 au 8 août 1857	266,782 40	86 42	53 99
Semaine correspondante de 1856 . .	241,837 80	81 66	50 82
Rec. depuis le 1er janv. 1857 . . .	7,359,650 50	79 90	47 61
Période correspondante de 1856 . .	6,587,177 30	72 35	45 13
Différence.	772,273 20	7 55	2 48

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

D'ORLEANS.

Conversion des titres. — Exécution de la loi du 23 juin 1857. — Le directeur a l'honneur d'informer les porteurs des actions et obligations de la Compagnie d'*Orléans* et de l'ancienne Compagnie du chemin de fer *Grand-Central* de France, que la *conversion* de ces titres en *titres nominatifs* pourra être opérée à partir du 20 *août* courant.

Cette conversion, *si elle est faite avant le 30 septembre* prochain sera, aux termes de la loi, *affranchie de l'impôt.*

Les actions et obligations à convertir devront être présentées dans les bureaux du service central de la Compagnie d'Orléans, *rue de la Chaussée-d'Antin*, n° 11, où les porteurs trouveront des bordereaux qu'ils auront à remplir et à signer, et où il leur sera donné un récépissé indiquant le jour de la remise des titres nominatifs.

En ce qui concerne les actions et obligations de la Compagnie d'Orléans, *actuellement déposées* dans les caisses de ladite Compagnie, et pour en faciliter la *conversion* en titres *nominatifs* aux noms des *titulaires* des certificats de dépôt; les porteurs desdits certificats seront admis à demander cette conversion en se *portant-fort* pour les titulaires.

Paris, le 14 août 1857.

Le Directeur de la Compagnie d'Orléans,

C. DIDION.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon qu'à partir du 20 courant il sera établi rue de Provence, 47, un bureau de compensation pour la vente et l'achat des demi-actions provenant de l'échange des anciennes actions de Paris à Lyon contre les nouveaux titres.

Les prix seront ceux du cours moyen de la Bourse de la veille, ainsi que cela a lieu pour les fractions provenant de la souscription des 115,500 actions récemment émises.

CHEMIN DE FER

FRANCO-SUISSE.

MM. les actionnaires du chemin de fer Franco-Suisse sont prévenus, aux termes de l'art. 7 des statuts que, suivant décision du Conseil d'administration, en date du 9 juillet 1857, un quatrième versement de 50 fr. par action est appelé du 15 au 30 septembre prochain; passé ce délai, l'intérêt à raison de 5 0/0 par an pour chaque jour de retard sera dû par MM. les actionnaires depuis le 15 septembre.

Ce versement aura lieu à Neuchâtel (Suisse), à l'administration centrale (de neuf heures du matin à midi, et de deux heures à quatre heures du soir), et à Paris, rue de Provence, 47, à la caisse centrale du chemin de fer de Paris à Lyon (de dix à deux heures).

C. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DU CENTRE.

Ecaussines à Erquelinnes.

Avis aux actionnaires.

L'ouverture de la ligne du Centre rendant nécessaire l'apurement des comptes, MM. les actionnaires dont les titres n'ont pas encore été libérés sont priés de faire compléter leurs versements dans les huit jours à partir de la date du présent avis, chez les banquiers de la Compagnie : MM. Noël et C°, faubourg Poissonnière, 0, à Paris, et MM. Delloye-Tiberghien et C°, rue des Long-Chariots, à Bruxelles.

Les numéros des actions qui n'auront pas été libérées à l'expiration de l'époque susmentionnée seront publiés par la voie de la presse, et après le délai fixé par l'art. 17 des statuts, les titres seront vendus à la Bourse par le ministère d'un agent de change.

Bruxelles, le 11 août 18. 7.

Pour le Conseil d'administration,

Le directeur,
F. ROELANTS.

CHEMIN DE FER

DE CHARLEROI A LA FRONTIÈRE DE FRANCE.

MM. les actionnaires sont prévenus que les registres et les pièces relatives aux comptes qui seront soumis à l'approbation de l'assemblée générale convoquée pour le 28 août 1857, sont déposés à Charleroi dans les bureaux de l'exploitation.

CAISSE COMMERCIALE DE SAINT-QUENTIN.

LECUYER et C°.

L'assemblée générale du 6 de ce mois ayant décidé à l'unanimité la conversion des actions au porteur en actions nominatives, MM. les actionnaires qui ne l'ont déjà fait sont priés de déposer immédiatement leurs titres au siége de la Société, à Saint-Quentin, ou à la succursale de Paris, pour qu'il puisse leur être prochainement remis en échange des certificats d'inscriptions d'actions. Il sera donné récépissé des titres déposés.

LECUYER et C°.

PROPRIÉTÉ A VENDRE.

Cette propriété, située à 24 kilomètres (six lieues) d'Orléans, se compose de maison d'habitation, vestibule, calorifère, salle à manger, salon, salle de billard, cuisine, buanderie, cabinets de bains, caves, greniers, écurie, remise, colombier, poulailler.

Dépendances, verger, potager, vignes, pré, bois, pièce d'eau empoissonnée, petite rivière, le tout de la contenance de 4 hectares, pouvant convenir à un industriel ou un horticulteur; la petite rivière qui est dans la propriété fait tourner deux moulins.

Prix : 30,000 fr. Facilités pour le paiement.

Pour renseignements, s'adresser au bureau du journal.

PARC DU RAINCY.

13e Vente par adjudication, dans ce parc, le dimanche 16 août 1857, à 1 heure de 30 lots de terrains magnifiquement boisés et de toutes contenances. Sites délicieux, vastes avenues, eaux abondantes, approvisionnements faciles.

Mise à prix, 1 fr. par mètre et plus; paiement du prix en deux ans. Plusieurs lots jouissent d'une remise d'un cinquième en cas de construction dans les six mois. 3/0 lots sont déjà vendus.

Station spéciale du chemin de fer de Strasbourg dans le parc même; 11 trains montants, 11 descendants; billets d'aller et retour; trajet en 25 minutes.

Plans et renseignements au Raincy; et à Paris, au siége de la Compagnie foncière du Raincy, 5, faubourg Poissonnière, et chez M. Dutreih, 12, rue de Ménars.

HAMEAU DE LA JONCHÈRE (Bois de la MAISON).

ADJUDICATION, au hameau de la Jonchère, près Rueil (chemin de fer de Saint-Germain), dimanche 23 août 1857, à 1 heure, de 22 lots de terrains boisés. Mise à prix, de 75 c. à 1 fr. 50 par mètre. — Site délicieux, air salubre, promenades ravissantes, voisinage de la Seine, constructions et approvisionnements faciles.

Prix payable en deux ans par cinquièmes.

Plusieurs lots jouiront d'une réduction d'un cinquième en cas de construction dans les 6 mois.

COMMUNICATIONS par le chemin de fer de Saint-Germain et le chemin de fer américain de Rueil à Marly; station spéciale à la Jonchère.

RENSEIGNEMENTS : A Paris, chez Me Dutreih, rue Ménars, 12;

Chez Me Duclosel, rue Neuve-des-Petits Champs, 95;

A Rueil, chez Me Tellier, notaire, chargé de la vente;

A Saint-Cloud, chez Me Pluche, notaire; et à la Jonchère, sur les lieux.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

OMNIBUS DE LONDRES

Recettes du 3 au 9 août

31e semaine.

598 voitures ont circulé et ont produit 3 9,821 fr. 75 c., soit par jour 45,688 fr. 82 c. et par voiture 77 fr. 04 c.

La recette totale du 1er janvier au 9 août 1857 est de 9,259,304 fr. 90 c. La moyenne générale par jour et par voiture, comprenant le service de ville et de banlieue, est de 74 fr. 19 c.

Recettes comparatives :

1857, 31e semaine,
9,259,304 fr. 90 moyenne, 74 fr. 19

1856, 31e semaine,
6,058,477 fr. » moyenne, 73 fr. 09

Différence en faveur de 1857,
3,200,827 fr. 90 moyenne, 1 fr. 10

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les jeudis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, provisoirement les lundis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine et le Pirée, traversée en 7 jours.

Correspondance au Pirée pour Volo et Salonique toutes les deux semaines, le samedi, à dater du 11 juillet; pour Syra, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 4 juillet.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 5 juillet.

MER NOIRE. — *Danube* pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla.

Trébizonde par Inebolî, Sinope, Samsoun et Kerasounde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique et des îles ioniennes.

ALGÉRIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi
ORAN. — Départs tous les vendredi à midi.
STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les mercredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau des inscription:

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale,

A Lyon, place des Terreaux

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La bourse est restée à peu près dans le même état que la semaine dernière. Tout semble être préparé pour une reprise sérieuse des valeurs.

Notre 3 0/0 a eu à peine 25 c. de variation pendant toute cette semaine. Il a touché aux cours de 67 et de 67 25.

Jamais la Bourse n'a été aussi déserte qu'en ce moment; jamais on n'a pu mieux constater l'effet fâcheux produit par les tourniquets. Les grandes chaleurs donnent lieu tous les ans à un ralentissement des affaires, par suite de l'absence des principaux spéculateurs, qui sont en voyage ou aux eaux; mais il y avait toujours un certain nombre de petits spéculateurs qui restent à Paris et qui maintenaient un courant d'affaires à la Bourse; mais cette année, les uns sont loin de Paris, et les autres ne viennent plus à la Bourse depuis qu'ils sont obligés de payer 1 fr. d'entrée.

Les variations n'ont guère été plus nombreuses sur les chemins que sur la rente. Il n'y a eu quelques rares affaires que sur deux ou trois lignes privilégiées. Les actions du Nord anciennes et nouvelles ont une fermeté remarquable.

Les actions de la fusion, dont les cours étaient restés très-fermes pendant quelques jours, ont légèrement fléchi, ce que l'on attribue à la diminution qui a lieu depuis trois semaines sur les recettes des lignes de Lyon et de la Méditerranée. Les Lyon fusionnés ont fléchi de 927 50 à 920.

Les actions du Midi ont été continuellement offertes et en baisse. Elles ont fléchi lentement mais sans aucune reprise sérieuse, de 677 50 à 665. Les résultats de l'exploitation depuis l'ouverture de la grande ligne de Bordeaux à Cette n'a pas justifié jusqu'à présent les espérances qui avaient fait monter les cours de cette ligne à 885. Il est vrai que l'exploitation est encore incomplète, et que la Compagnie du Midi doit se ressentir des causes générales qui affectent en ce moment les recettes de tous nos chemins de fer.

Les autres lignes ont éprouvé peu de variations; mais l'absence totale d'affaires a rendu les prix lourds. Les chemins de fer autrichiens ont provoqué une spéculation plus suivie que nos propres lignes.

Les actions du Mobilier ont obtenu un peu de hausse. Il existe depuis longtemps une forte spéculation à la baisse sur cette valeur, et quelques rachats suffisent pour maintenir les prix: mais la plupart des vendeurs à découvert semblent vouloir persister dans leurs opérations; c'est ce qui indique l'annulation du report à chaque liquidation, et la nécessité où se sont même trouvés les vendeurs de payer jusqu'à 2 fr. de déport à la liquidation du 1er août.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 6 jusqu'à celle du 13 août :

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 66 25 à 67 05; elle est restée à 66 95. Elle a varié à terme de 67 à 67 25; elle est restée à 67 15.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 92 75 à 93 75, elle est restée à 93 75.

La Banque de France a varié de 2,800 à 2,825, elle est restée à 2,800.

Le Crédit foncier s'est tenu sans variations à 550.

Le Crédit mobilier a monté à terme de 960 à 975, il est resté à 972 50.

L'Orléans a varié de 1,450 à 1,445, il est resté à 1,455.

Le Nord a varié de 871 25 à 875, il a fermé à 872 50.

Le Nord nouveau a monté de 722 50 à 725, il est resté à 720.

L'Est ancien a varié de 700 à 695, il est resté à 697 50. L'Est nouveau a repris de 677 50 à 682 50, il a fermé à 682 50.

Les Lyon fusionnés ont fléchi de 927 50 à 920, ils ont fermé à 920. Les actions non libérées ont varié de 907 50 à 900, elles sont restées à 903 75.

Le Midi a fléchi de 676 25 à 665, il est resté à 666 25.

L'Ouest a fléchi de 730 à 725, il est resté à 725.

Le Grand Central a monté de 605 à 610, il est resté à 610.

Genève s'est soutenu de 682 50 à 687 50, il est resté à 687 50.

Béziers a varié de 460 à 457 50; Saint-Rambert, de 565 à 560; les Ardennes, de 480 à 475.

Le Victor-Emmanuel a fléchi tout-à-coup de 517 50 à 490; il est resté à 492 50.

Les Autrichiens ont monté de 675 75 à 685 75, ils ont fermé à 685 75.

Les Russes ont varié de 547 50 à 515; les Romains, de 502 50 à 505; les Saragosse de 485 à 477 50; les Lombards, de 613 75 à 606 25; les François-Joseph, de 475 à 477 50.

Samedi. — Les cours de toutes les valeurs étaient faibles au début de la Bourse. Ils se sont pourtant bien tenus, malgré l'absence des affaires. Le 3 0/0 a monté au comptant de 05 c. à 66 95, et fléchi à terme de 05 c. à 67 10. Le 4 1/2 0/0 a monté de 10 c. à 93 50. La Banque s'est tenue à 2,800; le Crédit foncier, à 550. Le Mobilier a monté à terme de 2 50 à 960; l'Orléans, de 2 50 à 1,450; le Nord, de 2 50 à 872 50; l'Est ancien, de 1 25 à 695. L'Est nouveau s'est tenu à 657 50; Lyon fusionné, à 926 25. Les actions non libérées ont fléchi de 2 50 à 907 50; le Midi, de 5 fr. à 670. Saint-Rambert a monté de 6 25 à 566 25. Les Ardennes se sont tenus à 475; Genève, à 685. Les Victor-Emmanuel ont fléchi de 3 75 à 510. Les Autrichiens ont monté de 3 75 à 680. les Russes, de 1 25 à 547 50. Les Saragosse ont fléchi de 5 fr. à 480; les Lombards, de 1 25 à 608 75. Les Romains se sont tenus à 502 50; le François-Joseph, à 477 50.

Lundi. — Les cours sont restés à peu près les mêmes que la veille. Les affaires étaient nulles et difficiles. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 05 à 66 90, et il reste, sans variation à terme, à 67 10. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 20 c. à 93 30. La Banque s'est tenue à 2,800. Le Crédit mobilier a fléchi de 1 25 à 958 75; l'Orléans, de 2 50 à 1,447 50; le Nord ancien, de 3 75 à 868 75; le Nord nouveau, de 1 25 à 718 25; l'Est ancien, de 1 25 à 693 75. L'Est nouveau a monté de 1 25 à 678 25. Le Béziers a fléchi de 2 50 à 457 50; Lyon fusionné a fléchi de 3 75 à 922 50; les actions nouvelles, de 5 à 902 50; l'Ouest, de 5 à 725. Le Grand-Central s'est tenu à 707 50; Genève, à 685; les Ardennes, à 475. Le Midi a monté de 2 50 à 672 50. Les Autrichiens se sont tenus à 680. Les Sardes ont fléchi de 15 à 490. Les Russes ont monté de 1 25 à 547 50; les Lombards, de 1 25 à 610. Les Saragosse ont fléchi de 5 à 475; le François-Joseph, de 2 50 à 475.

Mardi. — Le bruit que les difficultés de la question moldo-valaque avaient été aplanies, a donné un peu plus de fermeté aux valeurs. La physionomie de la bourse était satisfaisante. Le 3 0/0 a monté au comptant de 15 à 67 05, et à terme de 10 c. à 67 20. Le 4 1/2 0/0, de 10 c. à 93 50; la Banque, de 25 à 2,825. Le Crédit foncier s'est tenu à 550. Le Mobilier a monté de 13 75 à 972 50; l'Orléans, de 3 75 à 1,451 25; le Nord ancien, de 6 25 à 875; le Nord nouveau, de 1 25 à 720; l'Est ancien, de 3 75 à 697 50. L'Est nouveau a fléchi de 1 25 à 677 50. Lyon fusionné a monté de 1 25 à 923 25; les actions nouvelles, de 3 75 à 906 25. Le Midi a fléchi de 5 à 665; les Autrichiens, de 1 25 à 678 75; les Lombards, de 2 50 à 607 50; les Russes, de 1 25 à 546 25. Les Saragosse ont monté de 5 à 480; les François-Joseph, de 2 50 à 477 50. Les autres valeurs sont restées comme la veille.

Mercredi. — Les prix ont été très-lourds par suite d'une nouvelle baisse de 1/4 sur les consolidés. Le 3 0/0 a fléchi de 05 au comptant à 67, et de 05 à terme à 67 05. Le 4 1/2 0/0 a monté de 05 à 93 55. La Banque s'est tenue à 2,825; le Crédit foncier, à 550. Le Crédit mobilier a fléchi de 2 50 à 970 Orléans s'est tenu à 1,451 25; l'Ouest, à 727 50; Genève, à 685; les Autrichiens, à 678 75; les François-Joseph, à 477 50. Le Nord ancien a fléchi de 2 50 à 872 50. Le Nord nouveau s'est tenu à 720. L'Est ancien a fléchi de 1 25 à 698 75. L'Est nouveau a monté de 2 50 à 680. Lyon fusionné à fléchi de 2 50 à 921 25; les actions nouvelles, de 3 75 à 902 50. Le Midi s'est tenu à 665. Le Grand-Central a monté de 1 25 à 608 75. Béziers a fléchi de 2 50 à 455; les Sardes, de 2 50 à 492 50; les Saragosse, de 5 à 475.

Jeudi. — La bourse n'a pas été plus animée que les précédentes; cependant les derniers cours étaient fermes. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 05 à 66 95; il est resté sans changement à terme à 67 15. Le 4 1/2 0/0 a monté de 20 c. à 93 75. La Banque a fléchi de 25 à 2,800. Le Crédit foncier s'est tenu à 550. Le Crédit mobilier a monté de 2 50 à 972 50; Orléans, de 3 75 à 1,455; le Midi, de 1 25 à 666 25; les Russes, de 1 25 à 546 25; Genève, de 2 50 à 687 50; Béziers, de 2 50 à 457 50; les Autrichiens, de 5 à 683 75; Lyon nouveau, de 1 25 à 903 75; le Grand-Central, de 1 25 à 610. L'Ouest a fléchi de 2 50 à 725. L'Est nouveau a monté de 2 50 à 682 50. Les autres valeurs sont restées comme la veille.

Vendredi. — Les consolidés anglais sont venus avec 1/2 de hausse; mais cette reprise n'a pas suffi pour galvaniser nos fonds, qui sont restés fermes, mais presque sans variations. Le mouvement des chemins était contrarié par les recettes peu favorables de la semaine dernière. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 05 à 67, et à terme de 05 à 67 20. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 93 75. La Banque a monté de 20 à 2,820; le Crédit mobilier, de 7 50 à 980; Orléans, de 5 à 1,460; le Nord ancien, de 5 à 875. Le Nord nouveau s'est tenu à 720; Lyon fusionné à 920; les actions nouvelles, à 903 75. L'Est ancien a monté de 2 50 à 700. L'Est nouveau s'est tenu à 682 50. Genève a monté de 5 à 690; le Grand-Central, de 5 à 615; les Autrichiens, de 1 25 à 685; les Sardes, de 1 25 à 493 75.

LATOUR.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Nature	Nombre de parts ou d'actions	Valeur nominale	Versé	Dernier dividende	Époque du paiement des revenus	Dernier cours connu
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer	C	100.000	500	tout	21 41	janv. juil	10? ..
Banque de l'Algérie	A	[illegible]	[illegible]	id	33 15		620 ..
Omnibus lyonnais	C.v.	[illegible]	1/7 (1)	id	.. ..		5.. ..
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	30 000	1,500	tout	75 ..	janv. juil	810 ..
Omnibus des chemins de fer	C	4 200	500	id	25 ..	janvier	475 ..
Omnibus de Londres	C	250 000	100	id	12 50		91 50
Comp. imp. des voitures de Paris	A	400 000	100	id	1 65	mars	67 50
Gondoles parisiennes	C	1 500	500	id	9 50	févr. nov	100 ..
Omnibus de Lyon	C	..	100	tout	.. ..	•	50 ..
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital	A	01.120	1 000	tout	50 ..	avril, oct.	1150 ..
— act. de jouiss.	A	68 000	1 000	id	8 10	1er juin	92 50
Bourgogne, action de capital	A	27 000	1 000	id.	50 ..	avril, oct.	12.. ..
— action de jouiss.	A	27 000	1,272 00		13 30	1er juin	135 ..
Arles à Bouc, act. de capital	A	6 000	1 000		50 ..	avril, oct.	925 ..
Trois canaux, act. de capital		47 000	1 000	id.	50 ..	id.	11.. ..
Roanne à Digoin	A	13 000	1 000	id	11 ..	mai	.15 ..
Aire à la Bassée	A	500	5 ..	id	49 ..	[illegible]	720 ..
Sambre à l'Oise	A	11 500	1 000	id.	20 ..		900 ..
Scarpe inférieure	C	2 500	1 000	id.	112 ..	•	1500 ..
Société française canalisée	A	8 000	1 000	id	115 25		13.0 ..
Canalisation de l'Èbre	A	61,000	400	id	4 0 0		... ..
Compagnie générale des Eaux	A	80 000	250	id	4 0 0		200 ..
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	C	12000 parts	1/1000	150	8 0 0	avril, oct.	168 75
Pont, gare et port de Grenelle	A	7 000	1 000	id	10 ..		... ..
Pont de Rouen	A	500	1 000	id	14 ..	janv. juill	... ..
Ponts réunis	C	3.000	1 000	id	51/2 0 0		... ..
Nouveaux Ponts réunis	C	4 000	1 000	id	51 0 0 0		... ..
Pont de Bordeaux	A	2 300	1 000	id.	.. ..		1580 ..
Pont de Beaucaire	A	5 000	1 000	id.	.. ..		400 ..
Pont sur le Rhône	•	..	•	•	.. ..		1000 ..
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Ce	C	10 000	500	tout	71 50	janv. juill	100 ..
Compagnie franco-améric. Est	C	..	500	tout.	154 21	juin, déc	37 ..
Messageries imp. Serv. marit	A	48,000	500	tout	50 ..	janv. juill	725 ..
Ce génl. de transp. et de nav.	C	8 000	250	id	0 ..		50 ..
Compagnie générale maritime	A	60 000	500	250	.. ..	janv. juill	400 ..
Marc Fraissinet père et fils	C	..	500	id.	.. ..	•	4.. ..
Arnaud Touache fr. et Ce	C	..	500	id	.. ..	•	201 ..
Armements marit. Bordes? et Ce	C	..	500	tout	0.0	•	.. ..
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)	C	11600 parts	300	tout	15 ..	avril, oct.	300 ..
Centre-du-Flénu	C.v.	1 000	1 000	id	20 ..		245 ..
Bois-le-Loup-Sud	C.v.	2,000	1 000	id.	70 ..	avril	400 ..
Monceaux Saint-Étienne	C.v.	2 000	500	id	.. ..		... ..
Blanzy	C	30 000	500	id.	50 ..	févr. août	725 ..
Vrincourt	A	1,500	1/1500	id	150 ..		1650 ..
Chazotte	A	3,500	1/1250	id	65 ..		780 ..
Rive-de-Gier? (Layon-et-Loire)	A	1 800	1 1250	id	.. ..		400 ..
Loire (quatre groupes)	A	80 000	1 000	id	50 ..	avril oct	707 50
Loire	A	80 000	1 000	id	12 ..	id	137 50
Mont-Rambert	A	80 000	250 00	id	10 ..	id	1.. ..
St-Étienne	A	80 000	1,000	id.	8 50	id	1.. 1.
Rive-de-Gier	A	80 000	1,000	id.	27 50	id	257 50
Mayenne et Sarthe	A	11,20	1,11 00	id.	5 ..		125 ..
Grand'Combe	A	24 000	1/1000	id	40 ..	janv. juil	840 ..
Haute-Loire (anc. Société)	C.v.	5 000	500	id	.. ..	avril oct	500 ..
Carmaux-Toulouse	C	11500	475	id.	16 ..	janv. juill	12? 25
Bolnac	A	2 000	1 2000	id	100 ..		.. ..
Roche-la-Molière et Firminy	A	..	..	•	.. ..		3.5 ..
Houillères réunies-Quaregnon	A	6,125	250	id	.. ..		150 ..
Charbonnages belges	C	30 000	500	id	35 ..		410 ..
Compagnie générale. Asphalte	C	8 000	500	id	.. ..		..
Bostennes	•	40 0 0	100	id	5 0 0	15 janv juil	50
Loire, obligations anciennes	•	4.150	1 2..	id.	50 ..		1.5 ..
— — nouvelles		10.0 0	1.250	id.	50 ..	févr. août	965 ..
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne ... zinc	A	50 000	80	tout	25 ..	mai, nov	375 ..
Nouvelle-Montagne ... zinc	A	3 000	1 000	id.	100 ..		1025 ..
Stolberg et Westphalie priv. zinc	A	40 000	375	id.	5 0 0	octobre	360 ..
— non priv. zinc	A	40,000	300	id	.. ..	id.	85 ..
Corphalie ... zinc	A	5 000	1 000	id	70 ..		1025 ..
Eschweiler, priv. ... zinc	A	5 500	500	id.	.. ..	1er juin	.. ..
— non priv. ... zinc	A	8 500	375	id.	5 0 0	janv. av.	... ..
Silésie ... zinc	A	50 000	375	id.	5 42	mai, nov	245 ..
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre	C	60 000	100	id.	1 50	août	30 ..
Tenez (Algérie) ... cuivre	C	24 000	100	id.	.. ..		40 ..
Pontgibaud, ... plomb, argentif	A	10 000	1 1000	id	25 ..		2 0 ..
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Ce	C	16 000	500	tout	47 30	sept. mars	.. ..
Septèmes	C	40 000	200	id	.. ..	avril, oct	.. ..
Caronte	C	7 000	100	50	1 75		35 ..
Chenneroy?	C	2 000	500	id.	58 ..	juin, déc	770 ..
Gandilhon?	C	2,500	250	id.	15 ..		.. ..
Brisinoff?	C	4 000	500	id.	75 ..		.. ..

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

DÉNOMINATION.	Nature	Nombre de parts ou d'actions	Valeur nominale	Versé	Dernier dividende	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)		24 000	500	tout.	80 ..	déc. juin.	825 ..
Loire et Ardèche	A	4 000	1 000	id.	500 ..		1110 ..
Allevard	A	..	5,000	id	• ..	•	1500 ..
Hauts-fourneaux Aveyron?	A	2 000	1,000	id	30 ..	juin, déc	510 ..
Alais (Gard)	A	18 000	1 1500	id	.. ..		510 ..
Basse-Indre	C	5 000	500	id	16 ..	avril, oct.	10 ..
Châtillon et Commentry	C	30 000	500	id.	40 ..	mars, sep	2.5 ..
Maubeuge (Nord)	A	8 000	1 1000	id	.. ..		450 ..
Fourchambault	C	50 000	1 1000	id	50 ..		600 ..
Forges et aciéries de Rive-de-Gier	C	54 000	1,500	id	10 ..	mai, nov	10. ..
Commentry?	A	10 000	1 1000	id	.. ..		510 ..
Côte-d'Or	C	0 000	500	id	.. ..		5.0 ..
Franche-Comté	C	0 000	500	id	.. ..		400 ..
Fatoumy?	C	•	250	id.	.. ..		200 ..
Méditerranée (forges et chant.)	A	1 000	1,1000	tout	80 ..	..	1?? ..
Espérance (Belgique)	A	4 000	1 000	id	100 ..	janv. juill	1.085 ..
Marcinelle et Couillet (Belgique)	A	10 000	500	id	62 50	avril, oct.	6?? ..
Providence (Belgique)	A	5,000	1 000	id	150 ..		1 425 ..
Phénix métallurgique	A	4 000	375	id.	50 ..	janv. juill.	150 ..
Seraing	C	11 000	1 000	id.	50 ..	•	1 0 0 ..
Ougrée (Belgique)	A	12 000	1 1200	id.	60 ..		630 ..
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)	C	24000 part	1/2400	tout.	8 ..	avril oct	• ..
[illegible] (éclairage et chauffage)	A	110 000	1/500	id.	40 ..		65. ..
Nord (Batignolles)	C	0 000	500	id	40 ..	avril, oct	501 ..
Est (Vincennes)	C	1 000	500	id.	40 ..		.. ..
Versailles	C	1 200	500	id.	35 ..	mars sept	300 ..
Wazemmes	C	2 100	400	id.	7 50	1er octobre	175 ..
Amiens	C	1 000	500	id	35 ..	janv. juill	440 ..
Comp. centrale, Lebon (5 villes)	C	15 000	500	id	35 16	janv. juill.	515 ..
Union des Gaz	C	40 000	250	id	6 ..	janvier	80 ..
Lyon	A	7 000	1 000	id.	1 0 ..	janv. juill	2165 ..
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2 400	2400	id	.. ..		1045 ..
Dijon	•	•	500	•	.. ..		1500 ..
Metz	A	1 000	1.1000	id.	.. ..		.. ..
Naples	•	•	400	•	.. ..		.. ..
Saint-Étienne	A	1,000	1 1000	id.	.. ..		1500 ..
Venise	•	•	400	•	.. ..		1800 ..
Padoue, Vicence et Trévise	[illegible]	2.400	500	tout	.. ..		450 ..
FILATURES.							
Malétry (Amiens)	A	8,000	500	tout.	47 ..	septembre	600 ..
Colom?	C	40 000	500	id.	46 10	janv. juill.	550 ..
Lumière	C	1 000	500	id	35 41		550 ..
Pont-Rémy	A	5 000	1/1000	id	31 ..	30 avril	4.0 ..
DIVERS.							
[illegible] (Constructeurs de l'Ind. journ. de l'Empire)	C	6 000	500	tout.	62 ..	janv. juill	500 ..
Glaces de Saint-Gobain	A	1 1??	1 41 2	id	.. ..		31 000 ..
Glaces de Montluçon	C	24 000	500	id	.. ..		2 0 ..
Glaces d'Oignies (Belgique)	A	10 000	1 000	id.	81 15	juill sept	1.140 ..
Glaces d'Aix-la-Chapelle (Prusse)	A	2 000	375	id	.. ..	avril, oct.	122 50
Immeubles Rivoli	A	240,000	100	id	5 00	janv. juill	97 ..
Rue impériale de Lyon	A	21 000	1,2500	id.	5 0 ..		4?5 ..
Télégraphe sous-marin Manche	C	40 000	25	id	1 0 0	mars, sept	2. ..
— Méditerranée	C	10 000	250	id	• ..		400 ..
Ce gén. de Filoages, Huber et Ce	C	28 000	500	id.	25 ..		160 ..
Substances alimres, Cintlet et Ce	C	60 000	100	id.	20 ..		77 50
ASSURANCES.							
Générale ... mar	A	400	12 500	5000	• ..	avril	58 0/0 b
Sécurité ... mar	A	500	5 000	1 5	• ..		22 0 0 b
Union des ports ... mar	A	1 200	5 000	750	220 50	[illegible]	17 0 0 b
Lloyd français ... mar	A	1 000	5 000	1?5	1 0 ..	février	12 0 0 b
Océan ... mar	A	200	5 000	1000	• ..		2? 0 0 b
Chambre d'assurances ... mar	A	1000	5 000	1 5	• ..	février	20 0 0 b
Mélusine ... mar	A	400	5 000	1 5	• ..	mars	24 0 0 b
[illegible] ... mar	A	200	5 000	1000	0.. ..		25 0 0 b
Sauvegarde ... mar	A	200	5 000	1000	250 ..	février	6 0 0 b
Centrale ... mar	A	1,000	5 000	1000	200 ..	février	29 0 0 b
Réunion ... mar	A	1 20	5 000	1000	.. ..	id.	21 0 0 b
Générale ... inc	A	400	5 000	tout	.. ..	avril	2?0 0/0 b
Phénix ... inc	A	4 000	1 000	id	1?? ..	mai, nov.	2 0 0 0 b
Nationale ... inc	A	2 400	5 000	1/5	• ..	mars	170 0 0 b
Union ... inc	A	2 000	5 000	1/5	100 ..	avril	60 0 0 b
Soleil ... inc	A	1 000	5 000	1/5	100 ..	id.	12? 0 0 b
France ... inc	A	2 000	5 000	1 5	• ..	id.	40 0 0 b
Urbaine ... inc	A	1,000	5 000	1 5	100 ..	id.	140 0 0 b
Providence ... inc	A	2,000	2 500	500	110 ..	id.	90 ..
Aigle ... inc	A	400	5 000	2000	.. ..	id.	25 0 0 b
Paternelle ... inc	A	3 000	1 000	400	• ..	id.	5 0 0 b
Confiance ... inc	A	800	5 000	1000	.. ..	id	1 0 0
Nord ... inc	A	2 000	1 000	200	20 ..	id.	12 0 0 b
Générale ... vie	A	400	7 500	tout	2025 ..	t. les 3 ans	140 0 0 b
Nationale ... vie	A	3 000	5 000	1/5	100 ..	t. les 4 ans	25 0 0 b
Union ... vie	A	2 000	5 000	1/5	120 ..	t. les 2 ans	60 0 0 b
Phénix ... vie	A	4 000	5 000	1000	150 ..	id.	3 0 0 p
Caisse Paternelle ... vie	A	8 0 0	500	1 0	• ..	avril	10 0 0 b
Générale ... grêle	A	2 000	5 000	1000	• ..	avril	10 0 0 b

(1) Valeur d'émission 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. — ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. — COURS DU 8 AU 14 AOUT

Longueur expl.	Longueur totale	Durée conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Revenu de chaque act. dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 8 Compt.	Samedi 8 Terme	Lundi 10 Compt.	Lundi 10 Terme	Mardi 11 Compt.	Mardi 11 Terme	Mercredi 12 Compt.	Mercredi 12 Terme	Jeudi 13 Compt.	Jeudi 13 Terme	Vendredi 14 Compt.	Vendredi 14 Terme
705	704	99	400.000	500	tout	58 fr. pour 1856	juillet 1856	Nord ancien	873 50	872 50	870 »	868 75	875 --	875 --	873 --	872 50	873 75	872 50	877 50	877 50
»	»	»	123.000	57	200	4 0/0	»	Nord nouveau	717 50	720 --	718 75	718 75	719 75	720 --	720 --	720 --	719 75	720 --	720 --	723 20
930	1032	96	300.000	500	tout	19 fr. pour 1856	avril 1857	Ouest	730 --	730 --	730 --	725 --	732 50	727 50	730 --	727 50	727 50	»	727 50	730 --
1334	1774	99	400.000	500	tout	84 fr. pour 1856	avril 1857	Orléans	1445 --	1450 --	1448 25	1447 50	1450 --	1451 25	1452 50	1451 »	1445 --	1435 --	1400 --	1410 --
1330	1823	99	250.000	500	tout	76 fr. pour 1856	mai 1857	Est ancien	700 --	695 --	700 --	»	700 --	»	704 75	»	690 75	»	710 --	»
»	»	»	150.000	500	tout	4 0/0	mai, nov.	Est nouveau	680 --	677 50	678 50	678 75	681 50	677 50	680 --	680 --	685 --	682 50	685 --	»
604	1000	99	285.000	500	tout	41 fr. pour 1856	janvier 1857	Paris à Lyon	1300 --	»	1302 50	»	1300 --	»	1300 --	»	»	»	»	»
»	3776	»	377.340	500	tout	»	»	Paris-Méditerr. ancien.	925 --	926 25	922 50	921 50	922 50	923 75	920 --	918 75	917 50	920 --	920 --	920 --
»	»	»	115.340	475	25	»	»	Paris-Méditerr. nouv.	907 20	907 10	905 --	902 50	902 50	906 25	902 50	902 25	901 25	900 --	901 25	903 75
175	231	99	50.000	500	tout	4 0/0	juillet 1857	Lyon à Genève	»	»	»	»	665 --	665 --	»	»	665 --	667 50	665 --	670 --
713	804	99	250.000	500	tout	4 0/0	janv., juillet	Midi	672 75	670 --	672 50	672 50	670 --	665 --	665 --	665 --	667 50	668 25	670 --	670 50
136	1150	99	240.000	500	tout	25 fr.	juillet 1857	Grand-Central	607 50	601 50	607 10	607 50	606 75	607 50	606 75	605 75	610 --	610 --	615 --	615 --
36	90	99	50.000	500	350	4 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Grenob.	502 50	»	510 --	508 25	500 --	»	505 --	»	505 --	»	503 50	»
»	54	99	28.000	500	tout	4 0/0	avril	Béziers à Graissessac	»	»	400 --	»	400 --	»	400 --	415 --	418 75	»	400 --	»
30	100	99	42.000	500	tout	1 fr. 25	janvier 1857	Ardennes ancien	»	»	475 --	»	»	»	480 --	»	»	»	475 --	»
»	»	»	42.000	500	125	»		Ardennes nouveau	»	»	485 --	»	»	»	»	»	»	»	485 --	»
»	»	»	»	»	»	»	»	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1077	1176	92	400.000	500	425	11 fr. 90	juillet 1856	Chemins autrichiens	677 50	680 --	678 25	680 --	677 50	678 75	677 50	678 75	682 50	680 75	685 --	685 --
»	1042	90	300.000	500	150	4 1/2 0/0	»	François-Joseph	472 50	»	475 --	»	477 50	»	475 --	»	475 --	»	477 50	»
462	1074	90	301.500	500	300		»	Lombardo-Vénitiens	648 75	»	640 --	»	607 50	»	608 75	»	608 »	»	614 75	»
»	4100	99	600.000	500	150	5 0/0	»	Russes	517 50	»	510 25	»	»	»	515 --	515 --	517 50	»	»	»
220	845	99	240.000	500	150		janvier 1857	Saragosse	460 --	»	475 --	»	480 --	»	477 50	»	480 --	»	»	»
»	679	99	170.000	500	150	6 0/0	»	Romains	502 50	»	»	»	»	»	505 --	»	»	»	505 --	»
»	85	99	.000	500	200	2 1/2	décemb. 1856	Victor-Emmanuel	512 10	510 --	490 --	495 --	495 --	495 --	497 50	»	495 --	492 50	495 --	493 25
64	250	99	72.000	500	tout	5 0/0	juillet 1856	Central suisse	»	»	470 --	»	»	»	»	»	470 --	»	»	»
48	224	99	30.000	500	250		juin 1856	Ouest suisse	465 --	»	460 --	»	»	»	467 50	»	465 --	»	465 --	»
161	172	»	47.365	500	tout	4 0/0	1 janvier	Nord-Est suisse	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
14	14	99	7.900	250	tout	4 0/0	1er oct. 1er avril	Tarragone à Reus	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Dates des emprunts	Nombre d'Obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	8	10	11	12	13	14
1851-52-4	325.000	75 ans	335	tout.	500	avril.	15 --	janvier juillet.	Nord	278 25	277 50	277 50	277 50	276 25	277 50
1854.	2.363	10 —	335	tout.	500	D°	24 --	août	Nord-Boulogne						
»	17.416	86 —	»	tout.	262 50	»	16.87 1/2	janvier juillet	Nord-Charleroy (anciennes actions)	»	»	»	»	»	»
1852.	80.000	50 —	1.000	tout.	1.250	avril.	50 --	avril octobre.	Paris à Lyon	975 --	»	980 --	990 --	980 --	990 --
1855.	160.000	99 —	290	tout.	500	avril	15 --	D°	D° (nouvelles)	275 --	275 --	275 --	275 --	275 --	275 »
1852.	130.000	90 —	500	tout.	625	D°	25 --	D°	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	490 --	485 --	485 --	490 --	485 --	»
1853.	151.333	99 —	350	tout.	500	D°	15 --	janvier juillet.	D° Nouvelles 3 0/0	277 50	278 75	280 --	278 75	280 --	280 »
1852.	265.010	96 —	500	tout.	650	avril.	25 --	juin décembre.	Est	449 75	448 75	449 75	448 75	452 50	451 25
1854.	136.000	94 —	270	250	500	mars.	15 --	janvier juillet.	D° (nouvelles)	265 --	263 75	263 25	263 75	263 75	263 75
»	2.775	47 —	»	tout.	1.250	»	50 --	avril octobre.	Strasbourg-Bâle	»	»	»	»	»	»
»	24.000	50 —	»	tout.	625	»	25 --	janvier juillet	D°	»	»	»	»	»	»
1855.	600.000	94 —	240	tout	500	1855	15 --	D°	Ouest (nouvelles)	»	268 25	268 25	268 75	269 75	268 75
1842.	5.888	47 —	1.125	tout.	1.250	décembre.	50 --	D°	Paris à Orléans 1842	985 --	»	»	985 --	»	»
1848	13.333	90 —	»	tout.	1.250	D°	50 --	D°	D° (Nouvelles 1848)	»	»	»	965 --	»	»
1852.	450.000	97 —	»	tout.	500	»	15 --	D°	D° 1852 3 0/0	265 --	265 --	265 --	263 --	263 75	263 75
1853.	141.667	99 —	300	tout.	500	décembre.	15 --	D°	Grand-Central	270 --	»	267 50	267 50	»	»
1855.	134.280	99 —	280	tout.	500	décembre.	15 --	D°	D° (nouvelles)	265 --	261 75	264 75	265 --	268 25	266 25
1853.	102.614	90 —	500	tout.	625	D°	25 --	D°	Rhône-et-Loire	455 --	455 --	455 --	»	455 --	455 --
1843.	63.643	99 —	300	tout.	500	D°	15 --	D°	D° 3 0/0	»	»	265 --	»	»	»
1855.	67.719	90 —	285	tout.	500	D°	15 --	D°	Lyon à Genève 1857	266 25	266 25	266 25	267 50	»	268 75
1855	300.000	90 —	275	»	500	septembre.	15 --	septembre mars	Autrichiens	270 --	266 75	270 --	270 --	270 --	270 --
1856.	100.540	90 —	285	tout	500		15 --	janv. juillet.	Midi	272 50	271 25	271 25	271 25	266 75	264 75
1856.	175.000	97 —	285	»	500		15 --	janv. juillet.	Lyon-Bourbonnais	267 50	265 --	266 25	266 25	263 --	268 25
1854.	4.200	62 —	250	»	500	25 janvier.	15 --	1er avril 1er octobre	Tarragone à Reus	»	»	»	»	»	»
1856	667	63 —	250	»	500	»	15 --	1er février 1er juillet	D°	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 7 au 13 août 1857. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	7	8	10	11	12	13
Nord	865 -- à 867 50	865 -- à 862 50	865 -- à 862 50	865 -- à 862 50	861 75 à 866 --	866 25 à 868 75
Est	685 -- à 690 --	682 50 à 687 50	682 50 à 687 75	675 -- à 687 50	675 -- à 687 50	681 25 à 687 50
Est nouvelles	675 -- à 680 --	670 -- à 675 --	670 -- à 675 --	665 -- à 672 50	665 -- à 672 50	670 -- à 675 --
Orléans	1410 -- à 1430 --	1400 -- à 1450 --	1400 -- à 1410 --	1400 -- à 1450 --	1425 -- à 1440 --	1425 -- à 1430 --
Lyon	917 50 à 922 35	920 -- à 925 --	910 -- à 915 --	907 50 à 912 50	905 -- à 910 --	906 25 à 908 75

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination	Samedi 8 Comptant	Samedi 8 Terme	Lundi 10 Comptant	Lundi 10 Terme	Mardi 11 Comptant	Mardi 11 Terme	Mercredi 12 Comptant	Mercredi 12 Terme	Jeudi 13 Comptant	Jeudi 13 Terme	Vendredi 14 Comptant	Vendredi 14 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0 jouiss. 22 juin 1857	66 95	67 15	66 93	67 10	67 05	67 20	67 --	67 15	66 95	67 15	67 --	67 20
Rentes 4 1/2 0/0, jouiss. 22 mai 1857	94 10	94 40	93 10	-- --	92 50	-- --	93 55	-- --	93 75	93 65	93 75	-- --
Banque de France, jouiss., juillet 1857	2905 --	» »	2905 --	» »	2925 --	» »	2925 --	» »	2900 --	» »	2900 --	» »
Banque de France, nouvelle émission	2900 --	» »	2900 --	» »	2925 --	» »	2925 --	» »	2900 --	» »	2900 --	» »
Comptoir national d'escompte, jouiss. août 1857	687 50	» »	680 --	» »	672 50	» »	672 50	» »	672 50	» »	670 --	» »
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss. juillet 1857	550 --	» »	» --	» »	550 --	» »	550 --	» »	550 --	» »	550 --	» »
— Oblig. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1857	435 --	» »	430 --	» »	435 --	» »	422 50	» »	422 50	» »	422 50	» »
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	385 --	» »	385 --	» »	385 --	» »	» --	» »	387 50	» »	» --	» »
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	-- --	» »	87 50	» »	86 25	» »	86 25	» »	87 50	» »	-- --	» »
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° d°	-- --	» »	80 --	» »	80 --	» »	81 25	» »	-- --	» »	-- --	» »
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai	»	» »	»	» »	»	» »	»	» »	»	» »	»	» »
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juill. 1857	982 50	980 --	980 --	981 75	975 --	972 50	970 --	970 --	972 50	972 50	980 --	976 25
Ville de Paris, obligations 1849, jouissance avril 1857	» --	» »	1050 --	» »	» --	» »	1050 --	» »	» --	» »	1050 --	» »
d° d° 1852, jouiss. juillet 1857	1010 --	» »	1040 --	» »	1010 --	» »	1000 --	» »	1010 --	» »	1010 --	» »
d° d° 1855, tout payé jouiss. mars 1857	390 --	» »	391 25	» »	391 25	» »	390 --	» »	391 25	» »	391 25	» »
Département de la Seine, obligations 1857, jouiss. juillet 1857	192 50	» »	193 75	» »	195 --	» »	195 --	» »	195 --	» »	195 --	» »
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	90 7/8	» »	90 5/8	» »	90 1/2	» »	90 1/4	»	90 3/8	» »	90 7/8	» »
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1857	-- »/»	» »	98 »/»	» »	99 »/»	» »	99 1/8	» »	-- »/»	» »	-- »/»	» »
Piémontais. 5 0/0 jouiss. juin 1857	89 --	» »	89 --	» »	89 --	» »	89 --	» »	89 10	» »	89 10	» »
— 3 0/0 jouiss., juillet 1857	-- --	» »	-- --	»	53 50	» »	-- --	» »	-- --	» »	-- --	» »
Autrichien, 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1857	89 1/2	» »	-- »/»	»	89 1/8	» »	89 1/8	» »	89 1/8	» »	89 1/8	» »
Emprunt Romain, jouiss., juin 1857	87 »/»	» »	87 »/»	» »	87 »/»	» »	86 3/4	» »	-- »/»	» »	86 3/4	» »
Espagne différ. convert. jouiss., juillet 1857	-- »/»	» »	-- »/»	» »	-- »/»	» »	-- »/»	» »	-- »/»	» »	-- »/»	» »
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1857	-- »/»	» »	-- »/»	» »	39 1/2	» »	40 »/»	» »	-- »/»	» »	-- »/»	» »
d° intérieure d°	37 1/4	» »	37 1/4	» »	37 1/4	» »	37 1/4	» »	-- »/»	» »	-- »/»	» »

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20.

LE DIRECTEUR, C. DEVINA

Digitized by Google

N° 885 — 16e ANNÉE. — N° 34 — SAMEDI, 22 AOUT 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

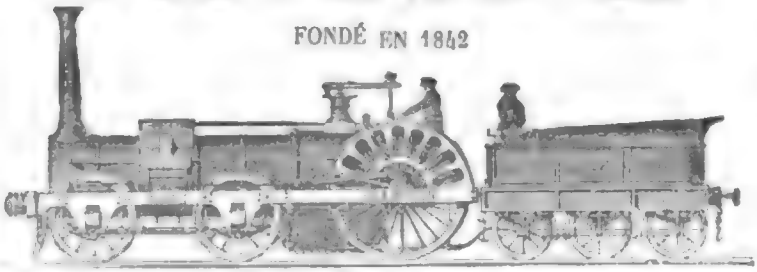
DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :
Paris..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :
Corps du Journal (la ligne) 2fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
99, Rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, 1, Norfolk street, Strand, and 1, Finch lane cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS

A NOS ABONNÉS DE PARIS.

MM. les Abonnés de Paris qui désirent recevoir leur journal dans les Départements sont priés d'acquitter le supplément dû pour frais de port. A défaut de ce supplément, le journal continuera à leur être adressé à leur domicile de Paris.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 873.—Recettes brutes des chemins de fer français pendant le 1er semestre de 1857, 874. — Chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble; 875—Chemin de fer de Paris à Orsay, 875 — L'impôt foncier, conversion des titres, 875. — Circulaire de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, 875. — Ministère des finances, 875. — Emprunt de 50 millions du département de la Seine, 875. — Emprunt grec, 876. — Nominations, 876. — Avis aux actionnaires, 876. — Statistique des chemins de fer, 877. — Bulletin des recettes de la semaine, 877. — Situation financière des Compagnies au 31 décembre 1856, 878, 879. — Gaz de Calais et de Saint-Pierre, 880. — Chemin de fer Don Pédro II, 880. — Banque d'Angleterre, 880. — Chemin de fer du Nord. Cahier des charges, 881.— Chemins de fer Suisses, tableaux, 885, 886, 887. — Ordonnances rendues par M. le Préfet de police pendant le courant du mois d'avril, 887. — Jurisprudence, 888. — Forges, 889. — Recettes, 890, 891. — Annonces, 892, 893. — Chronique de la Bourse, 894. — Tableau des valeurs industrielles 895. — Bourse, 896.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Pendant que le marché anglais se raffermit malgré les fâcheuses nouvelles de l'Inde, les fonds français restent frappés d'une stagnation sans exemple depuis bien longtemps. En reportant ses souvenirs aux mois de mars et avril 1856, époque où le 3 0/0 était à 74 fr., on se demande quelles causes ont pu contribuer à cet affaiblissement du crédit public, lorsque tout, au contraire, semblerait favoriser son expansion. Ainsi, en 1856, et jusqu'au mois de février 1857, les versements mensuels pour l'emprunt pesaient sur le marché. Les craintes d'une récolte insuffisante étaient aussi une cause grave de préoccupation. Or, les versements de l'emprunt sont terminés, la récolte est magnifique, et cependant le 3 0/0 est stéréotypé au prix de 67 fr.

Si l'on considère l'abondance de l'argent à la Bourse, la nullité des reports sur la plupart des chemins, ce qui indique une situation de place qui faciliterait la hausse, et enfin la baisse des reports sur la rente, qui atteignent le prix équitable de 30 à 35 centimes, on ne comprend plus la langueur du marché et la lourdeur des fonds. On cherche alors une cause à cette situation, et ce qui se présente le plus facilement à l'esprit, c'est de supposer une vaste opération à la baisse; mais en y réfléchissant, on comprend que lorsque l'affaiblissement des cours provient d'une absence d'affaires, une grosse opération n'est pas possible, car si on avait l'imprudence de l'essayer, elle serait bientôt connue de tous, et par suite compromise.

Nous ne nous livrerons pas à un nouvel examen rétrospectif des causes générales qui ont pu contribuer à l'état actuel du marché; mais en voyant l'abandon à peu près complet de cette enceinte de la Bourse naguère si étroite pour contenir l'affluence des spéculateurs, on comprend que le droit d'entrée a dû exercer une grande influence sur la situation. Ce droit, en éloignant du marché des fonds publics la classe la plus riche, a pour ainsi dire livré la Bourse à l'influence funeste des baissiers, qui ne trouvent plus dans la multitude des rentiers et commerçants qui achetaient ou spéculaient, un contre-poids à leurs opérations. Quant aux grandes influences financières, leur action est nécessairement limitée, quand elles n'entraînent pas le public à leur suite.

Or, si les grandes influences financières sont forcées de s'abstenir, si le public riche s'est retiré de la Bourse, il est évident que les transactions doivent se borner à des emplois d'argent et à quelques opérations peu importantes. et, règle générale, lorsqu'il n'y pas beaucoup d'affaires, la baisse est inévitable.

Du reste, il suffit de visiter la Bourse pour comprendre l'effet du droit d'entrée : on ne voit que des commis d'agent de change, ou des intermédiaires de toute nature, mais pas de clients; les agents de change eux-mêmes causent ou se promènent et ne font pas d'affaires.

Toute cette semaine le 3 0/0 est resté de 67 à 67 fr. 20 c., et s'il a un instant franchi ce dernier prix pour atteindre 67 fr 30 c., c'était pour retomber de suite à 67 fr. 15 c.

Les chemins de fer. sous l'influence de l'affaiblissement des recettes, deviennent chaque jour plus lourds.

Le chemin de Paris à la Méditerranée est surtout affecté par suite de la diminution des recettes. En suivant l'ordre ordinaire des choses et en comparant les recettes du premier semestre aux recettes probables du deuxième semestre, on avait estimé à 84 et même à 90 millions les recettes totales. Mais actuellement, on ne compte plus que sur un chiffre de 76 à 78 millions, et l'on ne pense pas que le revenu pour 1857 atteigne 55 fr. qui représenterait 110 fr. pour une action ancienne de la Méditerranée, et 82 fr. 50 c. pour l'ancienne action de Lyon. Or, il ne faut pas oublier que pour 1857 les charges seront

Digitized by Google

augmentées de l'intérêt de 25 à 30 millions, correspondant aux nouvelles sections exploitées.

Pour 1858, il y aura 115,000 actions nouvelles, qui entreront en partage et qui réduiront d'une manière sensible le dividende.

Mais il faut espérer que pour 1858 les recettes reprendront leur mouvement ascensionnel, et qu'elles viendront successivement compenser le partage du dividende entre un plus grand nombre d'actions.

Les chemins de l'Est sont très-faibles à 680 fr.; l'Ouest est mieux tenu, mais cependant le marché est étroit. L'Orléans est plus ferme, malgré la diminution de ses recettes, qui réduit à environ 95 fr. les probabilités de revenu pour 1857.

Ce qui contribue à soutenir les actions d'Orléans, c'est qu'on espère qu'il y aura bientôt une nouvelle émission d'actions; mais nous ne croyons pas que cette émission soit prochaine.

Le Nord est ferme grâce à ses recettes qui se maintiennent.

Les chemins autrichiens ont eu une tendance à monter : mais du cours de 685 fr. ils sont lourdement retombé à 665 fr.

Les chemins russes, lombards, romains, Saragosse, donnent lieu à peu d'affaires.

Le Crédit mobilier, après avoir fait en liquidation, comme cours de compensation, 987 fr. 50 c., a rétrogradé à 950 fr., pour reprendre à 960 fr.

Ce n'est plus l'espérance d'un dividende qui retient les cours sur cette valeur, c'est le découvert qui, par ses rachats, empêche la baisse.

Depuis quelques semaines les places d'Allemagne ont une tendance à élever le taux de l'intérêt, et par suite, il n'est pas probable que la Banque de France puisse, comme on l'avait espéré, réduire le taux de l'escompte.

Le 3 0/0, qui avait fermé lundi à 67 20 ferme à 67 05.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé lundi à 93 50, ferme à 93 50.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Lyon-Genève,	31.0 0/0.
Autrichiens,	22.9 0/0.
Sarragosse,	11.7 0/0.
Midi,	9.0 0/0.
Nord,	3.3 0/0.

Diminution kilométrique.

Méditerranée,	22.2 0/0.
Est,	12.7 0/0.
Lyon,	12.1 0/0.
Orléans,	1.9 0/0.
Ouest,	0.3 0/0.
Bourbonnais,	0.7 0/0.

C. Devina.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	14 août.	21 août.	DIFFÉRENCE en plus	DIFFÉRENCE en moins
RENTE 3 0/0	67 20	67 05	» »	» 15
CONSOLIDÉS	90 7/8	91 »/»	» 1/8	» »/»
CRÉDIT FONCIER	550 »	» »	» »	» »
CRÉDIT MOBILIER	976 25	965 »	» »	11 25
COMPT. D'ESCOMP.	670 »	672 50	2 50	» »
ORLÉANS	1460 »	1448 75	» »	11 25
NORD	877 50	877 50	» »	» »
ACTIONS NOUVELLES	722 50	717 50	» »	5 »
EST ANCIEN	700 »	690 »	» »	10 »
EST NOUVEAU	682 50	672 50	» »	10 »
LYON	» »	» »	» »	» »
PARIS-MEDIT. (anc.)	920 »	905 »	» »	15 »
PARIS-MÉDIT. (nouv.)	903 75	892 50	» »	11 25
MÉDITERRANÉE	» »	1330 »	» »	» »
MIDI	667 50	655 »	» »	12 50
OUEST	730 »	725 »	» »	5 »
GRAND-CENTRAL	615 »	615 »	» »	» »
GENÈVE	690 »	675 »	» »	15 »
CH. AUTRICHIENS	685 »	668 75	» »	16 25
SAINT-RAMBERT	560 »	542 50	» »	17 50
VICTOR-EMMANUEL	493 75	505 »	11 25	» »

RECETTES BRUTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS PENDANT LE PREMIER SEMESTRE DE 1857.

La longueur totale des chemins de fer français exploitée au 13 juin 1857 était de kilom. 6,896

Elle n'était, au 30 juin 1856, que de kilom. 5,903

La longueur du réseau s'est donc accrue, d'une année à l'autre, de kil. 993

Voici comment se répartit cet accroissement :

L'Est a ouvert 5 sections, d'une étendue de kilom	215
L'Ouest, une section de	73
L'Orléans, id.	74
Le Lyon, 3 sections de	77
Le Bourbonnais, 1 section de	18
La Méditerranée, 3 sections de	30
Le Genève, 2 sections de	101
Le Saint-Rambert, 1 section de	56
Le Grand-Central, 1 section de	10
Le Midi, 3 sections de	339
Total égal, kilom.	993

La longueur moyenne exploitée sur laquelle se calcule le produit kilométrique a été, pour le premier semestre de 1857 de kil. 6,473

Elle avait été pour le premier semestre de 1856, de kilom. 5,635

Différence en faveur de 1857. . . 838

Les recettes brutes s'élèvent, pour les six premiers mois de 1857, à fr. . 148,999,458

Elles n'étaient, pour les six premiers mois de 1856, que de fr. 123,082,253

Augmentation pour 1857, fr. . 25,917,205

Ces chiffres, répartis selon la longueur moyenne exploitée, donnent une augmentation totale moyenne de 1,177 fr. par kilom., représentant une augmentation proportionnelle de 5.39 0/0.

Ces chiffres sont satisfaisants, mais il ne s'en faut pas exagérer la portée. Le premestre de l'année 1856, sur lequel s'établit la comparaison, avait été exceptionnellement faible, car il avait présenté sur le premier semestre de 1855 une diminution de 1,449 fr., soit 6.18 0/0 par kilomètre. L'augmentation qui résulte des comptes du premier semestre 1857 n'est donc qu'une compensation partielle du recul opéré en 1856, ainsi que le démontre la comparaison suivante entre le premier semestre de trois années :

1855. 4,748 kil. exploités.	Recettes par kil. :	23,447 fr.
1856. 5,633 id.	id. . . .	21,842
1857. 6,473 id.	id. . . .	23,019

Ainsi l'augmentation kilométrique de 5.39 0/0 comparativement à 1856, disparaît comparativement à 1855, et se remplace au contraire par une légère diminution de 428 fr. par kilomètre, soit environ 2 0/0.

Nous extrayons ces chiffres du tableau officiel du ministère des travaux publics tel que nous l'avons reproduit dans notre dernier numéro, et qui comprend les 26 premières semaines de 1857. Les recettes nouvellement connues, comprenant le mois de juillet et les 12 premiers jours d'août, ensemble 32 semaines, ont déjà sensiblement modifié les résultats des 6 premiers mois, en ralentissant ou même en atténuant les excédants de recettes. En voici le tableau pour les principales Compagnies :

Noms des Compagnies.	Excédant des recettes au 30 juin.	Excédant des recettes au 12 août.
Nord	2,143,310	2,014,198
Est	1,885,528	2,298,618
Ouest	2,411,204	2,803,739
Orléans	6,295,072	5,943,549
Lyon	5,270,609	5,173,446
Méditerranée.	2,545,971	1,777,667

Ces variations rapides dans les résultats comparés des deux derniers exercices démontrent combien il y a lieu de se montrer réservé sur les calculs hypothétiques des revenus probables, surtout lorsqu'on est à peine parvenu aux deux tiers de l'exercice courant.

C. Devina.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

Nous publions pour la première fois cette semaine les recettes du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble, exploité sur 70 kilomètres. Ce chemin a été ouvert d'abord de Saint-Rambert à Rives; la section complémentaire de Rives à Grenoble a été ouverte dans le courant du mois de juillet.

Les recettes que nous publions présentent une moyenne d'environ 4,000 francs par jour, soit par an 16,000 fr. environ par kilomètre, chiffre correspondant à celui des recettes de plusieurs de nos lignes au début, dont les produits sont aujourd'hui très-satisfaisants.

La section de Saint-Rambert, cependant, n'est pas terminée entièrement, et l'exploitation ne comprend qu'une section de 90 kilomètres du réseau du Dauphiné qui embrasse 265 kilomètres. Les correspondances sont à peine établies, les concurrences n'ont pas été toutes supprimées, et le service des marchandises qui commence est encore limité.

Les travaux sont poussés avec activité, et la ligne de Saint-Rambert sera terminée en même temps que celle de Lyon à Bourgoin, dont l'exploitation commencera au mois de juin 1858.

C. Devina.

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORSAY.

L'assemblée générale qui a eu lieu le 5 août dernier était appelée à approuver les conventions des 27 mars et 21 novembre 1856, prorogeant d'abord au 31 décembre 1856, puis au 31 mars 1857, le délai accordé par l'art. 7 du traité du 18 juin 1855.

Ces conventions ont été approuvées à l'unanimité par les 44 actionnaires présents, ainsi que le traité du 18 juin 1855, qui, on le sait, avait pour objet la cession et l'abandon complet, à la Compagnie d'Orléans, du chemin d'Orsay, des concessions résultant pour elle des conventions, cahier des charges, lois et décrets, avec les droits et avantages, obligations et charges y attachés.

Voici les conditions de ce rachat telles qu'elles résultent du traité :

La Compagnie d'Orléans remettra à la Compagnie d'Orsay 5,000 obligations portant intérêt à 15 fr. par an et remboursables, par voie de tirage au sort, en 96 ans, au taux de 500 fr. Ces obligations portent jouissance du 1er janvier 1855.

Ces 5,000 obligations seront distribuées aux actionnaires de la Compagnie d'Orsay à raison de 5 obligations pour 6 actions, répartition qui aura lieu dans le courant du mois prochain.

Nous serons à même de publier la semaine prochaine le rapport lu dans cette assemblée.

C. Devina.

L'IMPOT MOBILIER.

Conversion des titres.

Nous publions aux annonces les avis par lesquels les compagnies d'Orléans, de l'Est, du Nord, de Lyon à la Méditerranée et de l'Ouest indiquent aux actionnaires qui voudraient user du droit de conversion de leurs titres au porteur en titres nominatifs, les formalités à remplir dans ce but.

On sait qu'aux termes de la loi du 22 juin 1857, cette conversion est exempte d'impôt jusqu'au 30 septembre prochain.

La Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée vient d'adresser aux personnes qui ont des titres déposés dans ses caisses de dépôt, la circulaire suivante, qui indique la marche à suivre pour échanger les titres déposés contre des titres nominatifs.

La plupart des Compagnies de chemins de fer ont adopté également pour leur usage soit la circulaire elle-même, soit les règles mêmes qui s'y trouvent exposées, et que tous les porteurs de titres ont un grand intérêt à connaître.

Paris, 17 août 1855.

Sous le régime qui a précédé la loi du 23 juin 1857, la forme au porteur, adoptée d'une manière à peu près exclusive pour les titres des grandes Compagnie industrielles, avait déterminé la plupart de ces Compagnies à constituer des caisses de dépôt de leurs titres. Les certificats de dépôt *nominatifs* mettaient les déposants à l'abri des risques inhérents à la forme *au porteur*, et les avantages de l'institution des caisses de dépôt avaient prévalu jusqu'ici contre les dangers et les charges résultant de ce service et signalés par l'expérience.

La loi du 23 juin devait avoir pour conséquence nécessaire de modifier cet état de choses. L'article 8 de cette loi porte que « tout propriétaire d'actions ou « d'obligations a toujours la faculté de convertir ses « titres au porteur en titres nominatifs, et réciproquement. » Or, le titre nominatif remplace complétement le certificat de dépôt nominatif, et remplit mieux encore les conditions de sécurité pour le titulaire et pour la Compagnie. Le service des caisses et des certificats de dépôt ne serait plus, dès lors, qu'un rouage à peu près inutile, et ajouterait une complication nouvelle à toutes celles qui vont résulter, pour les porteurs de titres et pour les Compagnies, de l'exécution de la loi de 1857.

La plupart des Conseils d'administration se sont donc prononcés pour la suppression des caisses de dépôt, et notre Compagnie, en ce qui la concerne, a décidé qu'à dater du 1er octobre prochain, il ne serait pas reçu de nouveaux dépôts, et que les titres actuellement déposés devraient être retirés avant le 1er janvier prochain.

Nous avons l'honneur, M , de vous donner avis de ces dispositions.

Nous croyons utile de vous rappeler en même temps, qu'aux termes de la nouvelle loi, les titres au porteur actuellement déposés dans les caisses de la Compagnie, sont passibles, à partir du 1er juillet dernier, de la taxe d'abonnement de 12 centimes par cent francs et par an. Mais il résulte d'une autre disposition de la loi, que la conversion des titres au porteur en titres nominatifs sera affranchie de tout droit de mutation, pourvu que cette conversion s'opère avant le 1er octobre prochain. Le certificat de dépôt dont vous êtes titulaire peut donc être échangé, *sans frais*, contre un titre nominatif, et si vous optez, *en temps utile*, pour la forme nominative, vos titres seront affranchis de la nouvelle taxe, tant qu'ils ne seront pas transférés ou convertis de nouveau en titre au porteur. C'est seulement en cas de transfert, ou de retour à la forme au porteur, que ces titres auront à payer le droit de mutation de vingt centimes par cent francs.

Si vous jugez convenable, M. , de faire usage de l'option qui vous est accordée par la loi, et d'échanger vos titres au porteur déposés dans la caisse de la Compagnie, contre des titres nominatifs, vous aurez à prendre les dispositions suivantes :

Vous voudrez bien nous faire connaître votre intention à cet égard, *par écrit*, avant le 15 septembre prochain. Vous nous remettrez en même temps votre certificat de dépôt, signé : « *pour décharge*, » et dûment *certifié* comme pour un retrait.

Nous mettrons à votre disposition, dans nos bureaux, les imprimés et les formules propres à vous faciliter l'opération, jusqu'à délivrance du titre nominatif auquel vous avez droit. Mais, dans le cas où vous ne seriez pas en mesure de vous présenter vous-même dans nos bureaux en temps utile (ou de vous y faire représenter par un mandataire), il suffira, provisoirement, que vous nous adressiez, par la voie que vous jugerez convenable, votre certificat de dépôt, avec cette formule écrite et signée de votre main à la place réservée pour la décharge : « *Bon pour décharge, à condition de la conversion en titres nominatifs.* » Il vous sera provisoirement accusé réception de cet envoi, et la Compagnie opérera d'office, suivant vos instructions. Vous pourrez ensuite, quand vous le jugerez convenable, et même postérieurement au 1er octobre, retirer ou faire retirer dans les bureaux de la Compagnie le titre créé sous votre nom, et qui vous sera remis sur la présentation de l'accusé de réception à vous adressé, et contre une décharge régulière.

Agréez, M. , l'assurance de nos sentiments distingués,

PAR DÉLÉGATION :

Le secrétaire général,
G. Real.

Nota. — Les bureaux de la Compagnie, à Lyon et à Marseille, pourront servir d'intermédiaires pour l'opération qui fait l'objet de la présente circulaire.

MINISTÈRE DES FINANCES.

L'administration croit devoir rappeler aux sociétés, compagnies et entreprises étrangères qui ont été autorisées à faire coter leurs actions et obligations, soit à la Bourse de Paris, soit aux Bourses départementales, que le décret du 17 juillet, inséré au *Moniteur* du 21, a fixé à *deux mois*, à partir de la promulgation de la loi du 23 juin précédent, le délai dans lequel elles sont tenues, sous peine de se voir retirer cette autorisation :

1° De désigner et de faire agréer par le ministre des finances un agent responsable chargé de les représenter en France;

2° De remettre, pour l'établissement de la taxe à percevoir, une déclaration, dûment certifiée, de leurs actions et obligations, sans distinction des titres nominatifs et des titres au porteur.

EMPRUNT DE 50 MILLIONS DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE.

Les porteurs d'obligations sont prévenus que ces titres sont reçus gratuitement en dépôt chez MM. Saint-Paul et Ce, 8, rue Saint-Arnaud, concessionnaires de l'emprunt.

MM. Saint-Paul et Ce ont aussi l'honneur d'informer les porteurs d'obligations libérées des deux premiers versements, qui désireraient avoir des titres entièrement libérés, qu'ils sont en mesure de faire cet échange sans frais, moyennant la bonification des intérêts courus.

Digitized by Google

EMPRUNT GREC.

MM. de Rothschild frères ont l'honneur d'informer les porteurs d'obligations grecques qu'ils peuvent déposer, à partir de ce jour, les coupons d'intérêts échéant le 1er septembre prochain.

Paris, le 21 août 1857.

NOMINATIONS.

De nombreuses nominations viennent d'être faites, dans l'ordre impérial de la Légion d'honneur, parmi lesquelles nous constatons avec empressement les noms de plusieurs administrateurs et ingénieurs de nos compagnies de chemins de fer.

Par décret du 5 août, M. Polonceau, directeur-ingénieur de la traction au chemin de fer d'Orléans, chevalier depuis 1845, a été promu au grade d'officier. M. Rey de Foresta, administrateur du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, a été nommé officier.

Voici les noms des ingénieurs attachés à nos grandes Compagnies qui ont été nommés officiers dans l'ordre impérial :

Heiller, inspecteur principal de l'exploitation commerciale, attaché au service du contrôle des chemins de fer de l'Est, services exceptionnels; Deniel, ingénieur civil, attaché aux travaux des chemins de fer de l'Est;

Lecomte, ingénieur civil, chargé du service du matériel et de la traction sur le chemin de Paris à Lyon; Lamé-Fleury, ingénieur ordinaire de deuxième classe des mines, attaché au service de l'exploitation des chemins de fer de l'Est et du chemin de Ceinture, services exceptionnels; Decomble, ingénieur ordinaire de première classe, attaché au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, services exceptionnels; Rasompierre-Sewrin, ingénieur ordinaire de première classe, attaché au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, services exceptionnels; Caduel, ingénieur ordinaire de première classe, attaché au service de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève, services exceptionnels; Simon, ingénieur ordinaire de première classe, attaché au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, services exceptionnels; Bréart de Boisanger, ingénieur ordinaire de première classe, attaché au service ordinaire et au service du chemin du Mans à Sablé, services exceptionnels; Crouzet, ingénieur ordinaire de première classe, au service hydraulique et au service et contrôle des chemins du Midi dans les Landes, services exceptionnels.

Par décret du même jour, 5 août, ont été nommés dans le même ordre :

Au grade de commandeur, M. Avril, inspecteur général des ponts et chaussées de première classe, directeur de l'École des ponts et chaussées, 39 ans de services; chevalier le 26 août 1833, officier le 1er mai 1843.

Au grade d'officier : M. Charié, inspecteur général des ponts et chaussées de deuxième classe, 34 ans de services, chevalier depuis le 9 mai 1830.

M. Louiche-Desfontaines, ingénieur en chef de première classe, chargé du service de la navigation de la Marne et du canal de l'Aisne à la Marne, 32 ans de services, chevalier depuis le 7 mai 1840.

M. Jégou, ingénieur en chef de première classe, chargé du service ordinaire du département de la Loire-Inférieure et des travaux du port de Saint-Nazaire, 30 ans de services, chevalier depuis le 26 avril 1854.

M. Colignard, ingénieur en chef de première classe, chargé du service du département de Maine-et-Loire, 30 ans de services, chevalier depuis le 27 avril 1845.

M. Clapeyron, ingénieur en chef de première classe des mines, professeur à l'École des ponts et chaussées, 38 de service, chevalier dès avant 1830.

M. Piérard, ingénieur en chef de deuxième classe, secrétaire du conseil général des mines, chevalier depuis le 31 octobre 1849.

M. de Ruolz, inspecteur général des chemins de fer.

Au grade de chevalier : M. Terret, gérant de la Compagnie des fonderies et forges de la Loire et de l'Ardèche;

M. Callon, professeur à l'École centrale des arts et manufactures, président de la Société des ingénieurs civils.

M. Sirodot, ingénieur en chef des ponts et chaussées, chargé du service du département du Jura, 30 ans de services.

M. Dujardin, ingénieur en chef des ponts et chaussées, chargé du service ordinaire et des ports de commerce du département des Côtes-du-Nord, 25 ans de services.

M. Dorr, ingénieur ordinaire de première classe, attaché au service de la navigation dans le département de l'Aube, 22 ans de services.

M. Voimerange, ingénieur ordinaire de première classe, attaché au service ordinaire du département de la Meurthe, 22 ans de services.

M. Harduin, ingénieur ordinaire de première classe, attaché au service du département du Pas-de-Calais, 22 ans de services.

M. Delaperche, ingénieur ordinaire de première classe, attaché au service municipal de Paris, 21 ans de services.

M. Conte, ingénieur ordinaire de première classe, attaché au service du département de Vaucluse, 21 de services.

M. Durtetelé, ingénieur ordinaire de première classe, attaché au service ordinaire et au service de la navigation dans le département de la Manche, 20 ans de services.

M. Conte Grandchamps, ingénieur ordinaire de première classe, attaché au service du département de la Loire, 20 ans de services.

M. Watine (Alexandre), ingénieur ordinaire de première classe, attaché aux travaux du port de Saint-Nazaire, services exceptionnels.

M. Botton, ingénieur ordinaire de première classe, attaché au service ordinaire et au service des ports de commerce et des phares dans le département de la Charente-Inférieure, services exceptionnels.

M. Durbach, ingénieur ordinaire de deuxième classe, attaché au service ordinaire du département du Calvados et aux travaux du canal de Caen à la mer, services exceptionnels.

M. Leblanc (Edouard), ingénieur ordinaire de première classe, attaché aux travaux du port de Calais, services exceptionnels.

M. Cacarrié, ingénieur ordinaire de première classe des mines, chargé du sous-arrondissement minéralogique de Montpellier, services exceptionnels.

M. Lobbé, conducteur principal des ponts et chaussées, remplissant les fonctions d'ingénieur ordinaire au service du canal de l'Aisne à la Marne, 33 ans de services.

M. de Saint-Martin, conducteur principal des ponts et chaussées, attaché au service du département de la Moselle, 44 ans de services.

M. Calley de Saint-Paul, ancien administrateur des chemins de fer.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Caisse générale des chemins de fer. — 10 septembre, assemblée générale extraordinaire à 8 heures du soir.

Victor-Emmanuel. — 6 septembre, assemblée générale à 9 heures, à Chambéry.

Charleroi à la frontière. — 28 août, à midi, assemblée à Charleroi.

Franco-Américain. — 31 août, assemblée à 3 heures à Lyon.

Mines d'Azincourt. — 30 août, assemblée générale à 10 heures, à Aniche.

APPELS DE FONDS.

Franco-Suisse. — 15 au 30 septembre, 50 fr. par action.

Union-Suisse. — 31 août au 10 septembre, 50 fr. par action. Le coupon sera déduit.

Caronte et Méditerranée. — 1er août au 20 octobre, 10 fr. par action, dernier versement. Le coupon de 1 75 sera déduit.

ÉCHANGE DE TITRES. — CONVERSION.

Orléans. — Conversion des titres au porteur en titres nominatifs. (Voir aux annonces).

Est. — Conversion des titres au porteur en titres nominatifs. (Voir aux annonces).

Ouest. — Conversion des titres au porteur en titres nominatifs. (Voir aux annonces).

Houillères et chemin d'Epinac. — Conversion des titres au porteur en titres nominatifs.

Union-Suisse. — Echange des actions libérées contre des certificats provisoires libérés.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

Bességes à Alais. — 1er au 15 septembre, émission de 2,000 actions nouvelles sur les 4,000 actions créées en vertu de la décision du 23 mars 1857.

Premier versement, 100 fr.; les autres versements seront annoncés par un avis ultérieur.

Les 2,000 autres actions seront émises au moment des besoins futurs de la Compagnie.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Caisse générale des chemins de fer. — 1er juillet, 12 fr. 50 c. par action. Intérêts.

Banque de France. — 1er juillet, 160 fr. par action, premier semestre 1857.

Orléans. — 1er juillet, 25 fr. obligation 1842-43, 7 fr. 50 c. obligation 3 0/0 intérêts.

Nord. — 1er juillet, 40 fr. par action, solde du dividende 1856 de 56 fr.

Lyon. — 1er juillet, 43 fr. 40 c. complément du dividende 1856 de 81 fr. par action.

Méditerranée. — 1er juillet, 7 fr. 50 c. intérêts aux obligations 3 0/0 1852-55.

Grand-Central. — 1er juillet, 9 fr. 50 c. par obligation. — 1er juillet, 17 fr. 50 c. par action libérée intérêts des 2 1/3 obligations du rachat.

Paiement à la Compagnie d'Orléans.

Bourbonnais. — 1er juillet, intérêts aux obligations.

Ouest. — 1er juillet, intérêts 7 fr. 50 c. aux obligations 3 0/0.

Midi. — 1er juillet, 10 fr. par action ancienne; 10 fr. par action nouvelle en déduction du versement appelé; 7 fr. 50 c. aux obligations.

Digitized by Google

Genève. — 1er juillet, 10 fr. actions ; 7 f. 50 c obligations, intérêts.

Saint-Rambert. — 5 juillet, 6 fr. par action, intérêts.

Ardennes et Oise. — 15 juillet, 7 fr. 90 c. par action intérêts, en déduction du versement appelé.

Crédit mobilier. — 1er juillet, 90 fr. solde du dividende 1856 de 115 fr.

Comptoir national d'escompte. — 1er août, 20 fr. par action, soit 43 fr. pour l'année.

Crédit foncier. — 1er juillet, 6 fr. 25 c., premier dividende provisoire.

Autrichiens. — 1er juillet, dividende 1856 en déduction du versement appelé.

Lombards-Vénitiens. — 1er juillet, 5 fr. 16 c., soit, avec 3 fr. 70 c. déjà distribués, 8 fr. 80 c. pour 1856. 7 fr. 50 c. par obligation, intérêts.

Rivoli. — 1er juillet, 00 cent. par action, dividende 1856 ; 2 fr. 50 c. intérêts.

Versailles (rive gauche). — 24 août, paiement des intérêts échus.

Pyrénées à Madrid. — 3 fr. 50 c. par action en même temps que l'échange des certificats.

Hainaut et Flandres. — 15 au 20 août, intérêts premier semestre.

Docks réunis. — 1er juillet, 12 fr. 50 c. par action. Intérêts.

Compagnie générale des Eaux. — 1er juillet, 6 fr. par action intérêts.

Omnibus. — 1er juillet, solde du dividende de 85 fr. de 1856, soit 30 fr. par action.

François-Joseph. — 1er juillet, 3 fr. 75 c. par action, intérêts.

Guillaume-Luxembourg. — 1er juillet, 1 f. 85 par action, intérêts

Chemins de la ligne d'Italie. — 1er juillet, 2 fr. 50 c. par action. Intérêts.

Nord-Est suisse. — 2, 3 et 4 juillet, paiement des intérêts premier semestre.

Central suisse. — 10 juillet, 10 fr. par action. Intérêts, en déduction du versement.

Madrid à Saragosse. — 1er juillet, 5 fr. 15 c. par action, en déduction du versement.

Caisse du commerce et de l'industrie à Turin. — 15 juillet, 6 fr. 25 c. par action libérée, et 4 fr. 37 c. 1/2 par action de la nouvelle émission.

Comptoir de la Méditerranée. — 1er juillet, 10 fr. intérêts action.

Forges de l'Aveyron (Decazeville). — 200 fr. dividende 1856-57.

Banque de Darmstadt. — 1er juillet, 10 fr. 65 par action.

Union financière. — 1er juillet, 6 fr. 25 c. par action, intérêts.

Tarragone à Reus. — 1er juillet, intérêts aux obligations.

Forges de la Loire et de l'Ardèche. — 30 juin, 200 fr. ; 200 fr. le 31 décembre ; 50 fr. le 30 juin 1858 ; le dixième aux coupures.

Société mercantile à Madrid. — 1er juillet, 2 fr. 50 c. dividende, 7 fr. 50 c. intérêts, soit 10 fr. par action.

Orgrée. — 1er juillet, 20 fr. par action, première répartition.

Commentry, Montluçon, Imphy, — 15 juillet, intérêts aux obligations.

Mines de Santander. — 1er juillet, 25 fr. aux actions libérées ; 15 fr. 62 c. aux actions non libérées. Intérêts.

Montilères de Carmaux-Toulouse. — 1er juillet, 1 fr. 25 c. par action dividende, plus 3 f. 75 pour les intérêts.

Montataire. — 15 juillet, 25 fr. par action, premier à-compte 1856-57.

Nambre française. — 10 juillet, 2e à-compte 1857, 25 fr. par action.

Société générale de crédit en Espagne. — 1er juillet, 31 fr. 75 c. par action.

Nouvelle-Montagne. — 1er juillet, 50 fr. première moitié du dividende 1856 ; 31 décembre, deuxième moitié.

Phœnix. — 1er juillet, 15 fr., deuxième moitié du dividende 1856.

Emprunt de 50 millions (Seine). — 1er juillet, coupon d'intérêts en déduction du versement.

Gaz de Belleville. — 1er août, 45 fr. sur les bulletins de liquidation.

Gaz français du Havre. — 25 juillet, 30 fr. par action, soit avec 12 fr. 50 c. déjà payés, 42 fr. 50 c. pour 1856-57.

Long-Pendu. — 25 août, premier dividende 1857.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Ville de Paris. — (Emprunt 25 millions, 1849. — 1er septembre, tirage de 2184 numéros.

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER.

ÉTABLISSEMENT DES CHEMINS DE FER.

La partie financière et administrative que nous avons publiée précédemment résume les conditions générales d'établissement des chemins de fer et les diverses combinaisons que leur construction a nécessitées. Elle n'offrait que des résultats généraux. La situation suivante arrêtée au 31 décembre 1854, dans les documents officiels, présente les chiffres ci-contre ; il faut ajouter qu'ils ont été bien modifiés depuis ; toutefois la situation générale à une date bien déterminée et dressée sur les documents les plus authentiques ne peut manquer de servir à l'étude des chemins de fer. Voici cette situation : (Voir le tableau ci-contre, page 878.)

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE pour 1856 en plus	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE pour 1856 en moins
ORLÉANS (1).	Du 6 au 12 août	1260	1,077,303 »	855 »	1224	1,076,528 »	972 »	»	1.9
Id. Section de Coutras à Périgueux.	6 — 12 —	76	9,378 »	123	»	»	»	»	»
NORD (1).	6 — 12 —	795	970,631 »	1,221 »	795	938,919 »	1,181 »	3.8	»
OUEST (1).	6 — 12 —	950	900,444 »	947 »	876	832,683 »	950 »	»	0.3
EST (1).	6 — 12 —	1339	962,647 »	723 »	1069	887,257 »	829 »	»	12.7
LYON (1).	6 — 12 —	694	895,708 »	1,290 »	617	905,668 »	1,467 »	»	12.1
LYON-BOURBONNAIS (1).	6 — 12 —	268	225,931 »	»	255	214,319 »	840 »	»	9.7
MÉDITERRANÉE (1).	6 — 12 —	551	518,704 »	941 »	533	633,722 »	1,211 »	»	12.3
MIDI.	6 — 12 —	716	338,101 »	472 »	372	160,793 »	432 »	9.0	»
GRAND-CENTRAL.	6 — 12 —	135	45,970 »	340 »	»	»	»	»	»
LYON A GENÈVE.	6 — 12 —	175	71,739 »	409 »	75	23,536 »	313 »	31 0	»
ST-RAMBERT A GRENOBLE.	6 — 12 —	90	28,136 »	312 »	»	»	»	»	»
SARRAGOSSE.	1 — 7 —	278	94,311 »	»	278	81,372 »	»	11.7	»
AUTRICHIENS.	6 — 12 —	1077	660,203 »	613 »	1030	656,159 »	899 »	22.9	»

Digitized by Google

SITUATION FINANCIERE DES

Compagnies.	Capital social					Emprunts				Prêts de l'Etat			
	Nombre d'actions.	Capital social Nominal.	Réalisé.	Actions amorties.	Intérêt fixe.	Obligations amorties.	Nombre d'obligations	Montant de l'émission	Montant réalisé.	Montant nominal.	Montant réalisé.	Taux d'intérêt.	Remboursements effectués.
Nord	400.000	160.000.000	160.000.000	—	4 0/0	1826	227.363	86.421.347	86.421.347	—	—	—	—
Est	500.000	250.000.000	187.500.000	—	4 0/0	339	279.903	140.083.500	93.808.500	15.000.000	15.000.000	4 0/0	2.000 000
Saint-Germain	54.000	13.500.000	13.500 000	—	5 0/0	1000	14.358	14.000.000	14.000.000	—	—	—	—
Paris à Rouen	72.000	36.000.000	36.000.000	—	5 0/0	378	32.750	32.000.000	21.782.000	18.000.000	1.800.000	3 0/0	12.545.856
Havre	40.000	20.000.000	20.000.000	—	5 0/0	201	20.000	20.000.000	20.000.000	10.000.000	10.000.000	3 0/0	—
Dieppe	30.000	18.000.000	15.300.000	—	4 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—
Ouest	70.000	35.000.000	21.000.000	—	4 0/0	1000	61.222	47.222.000	47.222.000	5.000.000	5.000.000	3 0/0	—
Caen à Cherbourg	60.000	30.000.000	19.500.000	—	4 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—
Orsay	6.000	3.000.000	3.000.000	—	div.	8	7.200	4.200.000	4.129.500	—	—	—	—
Orléans	300.000	150.000.000	150.000.000	1575	3 0/0	1433	302.221	106.748.750	93.748.750	—	—	—	—
Lyon	265.000	132.500.000	92.750.000	—	5 0/0	—	80.000	80.000.000	80.000.000	—	—	—	—
Genève	80.000	40.000.000	20.000.000	—	4 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—
Méditerranée	90.000	40.500.000	22.500.000	—	4 0/0	—	302.333	128.375.000	128.375.000	6.000.000	6.000.000	—	6.000 000
Saint-Rambert	50.000	25.000.000	12.500.000	—	4 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—
Grand-Central	180.000	90.000.000	45.000.000	—	4 0/0	618	297.264	109.702.000	109.702.000	4.000.000	4.000.000	4 0/0	—
Midi	134.000	67.000.000	46.900.000	—	5 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—
La Teste	10.000	5.000.000	5.000.000	—	—	92	941	1.000.000	999.596	—	—	—	—
Graissessac	36.000	18.000.000	9.000.000	—	4 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—
Ceinture	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Anzin à Somain	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mulhouse à Thann	5.200	2.600.000	2.600.000	233	—	178	400	400.000	400.000	—	—	—	—
Provins aux Ormes	3.300	1.650.000	330.000	—	5 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—
Dôle-Salins (salines)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaux	2.391.500	1,137,750,000	882.380.000	1808	—	7103	1.625.956	770,782.597	700.588.693	58.600.000	58.600.000	—	20.545.856

Dans ce tableau n'ont pas été publiés les documents officiels concernant les chemins : d'Hautmont à la frontière, construit par une Compagnie belge ; des Ardennes, Compagnie non encore constituée ; de Vireux à la frontière, construit par une Compagnie étrangère ; de Bessèges à Alais, de Carmaux à Albi, de Moulins à Montluçon, Compagnies non encore constituées.

Conditions d'établissement.

C'est à la suite de cette situation que doit se placer l'étude sur les conditions et les dépenses d'établissement des chemins de fer.

Au commencement de 1854, le 1er janvier, les dépenses d'établissement des chemins de fer, sur 4,063 kilom., s'élevaient à 1,595,968,858 fr., soit en moyenne 392,739f. par kilomètre. Mais ces dépenses d'établissement se répartissent sur un nombre assez grand de chapitres différents ; tels que les travaux incorporés au sol ; tels que : chemins à voie simple et construits pour deux voies, les travaux et dépenses des pentes et rampes, courbes, etc., la superficie de terrains acquise, les passages de routes sur ou sous le chemin, les stations ; le matériel roulant, tel que les locomotives, les voitures à voyageurs, wagons de toute sorte pour les marchandises, le service, etc., enfin le personnel avec tout son détail d'administration, du mouvement et du trafic, des services de la traction, de la voie, etc. Il est nécessaire d'étudier en détail les sommes pour lesquelles chacune de ces dépenses concourt au compte de premier établissement. Nous prenons les chiffres arrêtés au 31 décembre 1853.

Dépenses d'établissement.

Le prix de revient en moyenne de chaque kilomètre n'est pas le même à toutes les époques : au 31 décembre 1836, 142 kilom. exploités coûtaient 20 millions, soit 150,000 fr. le kilomètre, soit 99,000 fr. par kilomètre sur Andrezieux à Saint-Etienne ; 260,000 fr. le kilomètre sur Saint-Etienne à Lyon ; et 90,000 fr. le kilomètre sur Andrezieux à Roanne. Mais en 1841 le prix du kilomètre montait à 190,000 fr. et avait dépassé 400,000 fr. en 1855. Les chemins exceptionnels de Versailles rive droite et rive gauche et de Saint-Germain coûtaient environ 800,000 fr. le kilomètre. Les chemins à une seule voie ont varié de 109,000 à 276,000 fr. par kilomètre. Le chemin d'Orsay coûte plus de 470,000 fr. le kilomètre.

Voici les dépenses de quelques lignes ou sections établies à une seule voie ; la ligne de Dieppe doit l'élévation de son prix de revient à ses travaux énormes de remblai et de souterrains.

Digitized by Google

COMPAGNIES AU 31 DÉCEMBRE 1854.

Subventions (montant) de l'Etat. nominal.	Subventions (montant) de l'Etat. réalisé.	Subventions (montant) Autres. nominal.	Subventions (montant) Autres. réalisé.	Travaux. Avances de l'Etat. Total.	Travaux. Remboursements effectués.	Emprunts autorisés à émettre.	Garantie de l'Etat. Taux.	Garantie de l'Etat. Maximum. Annuité.	Garantie de l'Etat. Maximum. Capital.	Rentrées diverses.
—	—	4.500.000	—	89.089.198	78.858.750	27.260.153	—	—	—	—
3.000.000	750.000	—	—	817.500	817.500	—	—	—	—	—
1.800.000	1.790.500	235.000	157.500	—	—	—	—	—	—	2.954.712
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8.000.000	8.000.000	1.000.000	1 000.000	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14.000.000	—	—	—	3.000.000	3.000.000	15.500.000	4 0/0	3.000.000	75.000.000	1.491.002
16.000.000	12.250.000	—	—	—	—	16.000.000	4 0/0	14.400.000	36.000.000	—
800.000	800.000	—	—	—	—	—	3 0/0	126.000	4.200.000	—
—	—	4.000.000	—	16.000.000	13.333.333	43.500.000	4 0/0	6.000.000	150.000.000	447.551
—	—	—	—	122.000.000	94.583.335	80.000.000	4 et 5 0/0	8.939.600	222.190.000	9.338.171
15.000.000	—	2.000.000	—	—	—	9.000.000	3 0/0	1.500.000	50.000.000	941.902
98.000.000	86.187.859	1.000.009	—	1.426.197	7.892.864	31.000.000	4 et 5 0/0	6.975.000	159.375.000	5.163.376
7.000.000	—	—	—	—	—	—	3 0/0	750.000	25.000.000	188.085
—	—	—	—	—	—	—	4 0/0	3.628.000	90.700.000	—
51.500.000	15.050.000	—	—	—	—	51.000.000	4 0/0	4.720.000	118.000.000	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	363.900
—	—	—	—	5.337.746	5.337.746	—	—	—	—	5.827.680
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.282.461
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	4 0/0	280.000	7.000.000	—
207.100.000	124.828.359	12.735.000	1.157.500	237.690.641	203.843.328	275.260.153	—	37.358.000	937.375.000	28.999.018

Lignes ou sections établies à une voie.	Longueurs.	Dépenses d'établissement. Totales.	Par kilomètre.
St-Etienne à Andrézieux.	18	3.421.938	190 109
Andrézieux à Roanne....	67	11.945.829	178.296
Amio à Somain.	19	2.237.576	117.767
Montpellier à Cette. . .	27	5.273.976	195.332
Mulhouse à Thann . . .	21	2.869.096	136.623
Beaucaire à la Gr.-Combe.	89	20.176.525	226.702
Bordeaux à la Teste. . .	53	5.988.417	112.989
Embr. de Montrambert .	8	1.392.954	174.119
Montereau à Troyes . .	100	22.143.428	221.434
Dieppe et Fécamp . . .	51	14.110.210	276.671
Asnières et Argenteuil. .	4	435.829	108.957
Ensemble. .	457	89.995.790	196.927

Les chemins construits à double voie au 31 décembre 1853 revenaient en moyenne à 319,679 fr. le kilomètre. Voici un résumé qui donnera un aperçu pour quelques lignes et sections. Les lignes de Saint-Etienne à Lyon et de Tours à Nantes ont nécessité de très-fortes dépenses en ouvrages d'art importants.

Lignes ou sections à deux voies.	Longueurs.	Dépenses d'établissement. Totales.	Par kilomètre.
St-Etienne à Lyon . . .	57	22.122.111	388.107
Strasbourg à Bâle. . . .	139	43.996.593	316.522
Montpellier à Nimes. . .	52	16.217.444	311.876
Orléans à Bordeaux . . .	461	150.764.363	327.039
Amiens à Boulogne . . .	123	37.031.912	301.072
Centre.	320	100.096.480	312.802
Creil à Saint-Quentin . .	102	24.559.525	240.779
Lille à Calais et Dunkerque	145	38.245.687	263.763
Tours à Nantes.	195	81.618.536	418.557
Frouard à Saarbruck . .	122	33.917.950	278.016
Ensemble . . .	1716	548.770.593	319.679

Décomposition du prix de revient du kilomètre.

Les divers chapitres qui composent le compte total d'établissement concourent pour des parts bien différentes dans l'établissement; c'est cette part qu'il est curieux de pouvoir déterminer d'une manière presque fixe en moyenne pour tous les chemins. C'est le but de ce résumé, dont voici le premier chapitre, frais généraux.

Les frais généraux représentent environ de 3 à 7 0/0 de la dépense totale. Ils s'élèvent en moyenne à 11,399 fr. par kilomètre pour les lignes à une seule voie et à 16,486 fr. pour les lignes à double voie.

Ainsi sur le chemin du Nord, les frais généraux, comprenant les frais d'études, les frais et charges de la concession, l'administration, la direction et la conduite des travaux et les frais divers, sur 707 kilomètres,

Digitized by Google

atteignaient 8,723,526 fr.; ils étaient de 200,000 fr. sur le chemin d'Anzin à Somain, 19 kilom.; de 10,670,120 fr. sur les chemins de l'Est, 624 kilom.; de 925,318 fr. sur le chemin de Montereau à Troyes, 101 kilom.; de 772,683 fr. sur la ligne de Saint-Germain, 25 kilom.; de 1,847,301 fr. sur la ligne de Rouen, 131 kilom.; de 3,311,793 fr. sur le Havre, 92 kilom.; de 961,441 fr sur Dieppe à Fécamp, 51 kilom.; de 4,779,861 fr. sur l'Ouest, 147 kilom.; de 501,146 fr. sur le chemin d'Orsay, 11 kilom.; de 23,111,296 fr. sur le chemin d'Orléans, 1,109 kilom.; de 5,658,802 fr. sur le chemin de Lyon, 383 kilom.; de 1,541,846 fr. sur le Grand-Central, 150 kilom.; de 54,805 fr. sur le chemin de Ceinture, sur 7 kilom.

Après les frais généraux se groupent les intérêts des sommes versées à payer pendant la construction; il est généralement au-dessous de 4 0/0 du capital de premier établissement. Les sommes payées en intérêts pendant la construction sont pour les diverses lignes résumées ci-dessous :

Intérêts payés.

Nord	624,214
Montereau à Troyes	982,984
Paris à Rouen	2,119,483
Rouen au Havre	2,252,278
Dieppe et Fécamp	760,299
Paris à Orsay	169,688
Orléans, etc.	4.318,200
Grand-Central	2,231,567

— L'acquisition des terrains, les frais accessoires, indemnités, frais judiciaires pour un nombre équivalant à celui indiqué dans les frais généraux, s'élèvent à 33,473,821 fr. pour le Nord (707 kilom.); 291,500 fr. pour Anzin à Somain; 33,214,059 fr. pour l'Est; 2,661,753 fr. pour Montereau à Troyes; 2,081,226 fr. pour Paris à Saint-Germain; 5,725,435 fr. pour Paris à Rouen; 9,501,751 fr. pour Rouen au Havre; 1,813,378 fr. pour Dieppe et Fécamp; 9,015.591 fr. pour l'Ouest; 1,058,936 f. pour Paris à Orsay; 36,718,246 f. pour Orléans et ses prolongements; 26,389,970 fr. pour Paris-Lyon; 6,343,505 fr. pour Rhône-et-Loire; et 639,281 fr. pour le chemin de Ceinture.

Le tableau suivant fait connaître ces chiffres pour quelques-uns de nos chemins de fer.

Désignation des lignes ou section de lignes.	Longueurs.	Superficie des terrains occupés. totale.	Superficie des terrains occupés. par kil.	Prix de revient des terrains. Total.	Prix de revient des terrains. par kilom.	Prix moyen de l'hectare.
	kil.	hectares.	hectares.	fr.	fr.	fr.
Andrézieux à Roanne	67	130	179	1.325.947	18.298	10.222
Gard	89	287	322	1.754.097	19.709	6.121
Montpellier à Nimes	52	167	321	1.750.755	33.668	10.488
Orléans à Bordeaux	461	1.615	351	12.009.555	26.181	7.459
Creil à Saint-Quentin	102	389	381	4.044.973	39.657	10.409
Amiens à Boulogne	123	467	341	5.089.515	41.378	12.136
Centre	330	748	232	6.775.713	21.174	9.127
Dieppe et Fécamp	51	198	390	1.813.378	35.556	9.117
Montereau à Troyes	100	370	370	2.661.753	26.617	7.194
Tours à Nantes	194	731	375	8.608.788	44.609	11.896
Lille à Dunkerque	145	546	376	5.834.814	40.241	10.702
Frouard à Saarbruck	122	532	436	4.383.794	35.953	8.242
Asnières à Argenteuil	4	11	275	110.177	27.544	10.016
Totaux et moyennes	1.830	6.176	337	56.213.259	30.718	9.102

(La suite prochainement.)

GAZ DE CALAIS ET DE SAINT-PIERRE.

Messieurs les actionnaires du Gaz de Calais et de Saint-Pierre sont prévenus qu'en exécution de la décision de l'assemblée générale, toutes les actions au porteur doivent être échangées contre des titres nominatifs, et que par suite de la loi récente sur les droits de mutation des actions, il est à désirer que cet échange s'effectue le plus promptement possible.

Ils sont, en conséquence, invités à déposer leurs titres au porteur, *sous le plus bref délai*, au siége de la Société à Saint-Pierre-lez-Calais, ou à Paris, chez MM. Sautter frères, 14, boulevard Montmartre (de 10 heures à 4 heures), où ils trouveront les bordereaux à remplir pour régulariser le dépôt.

La Compagnie du chemin de fer de Don Pedro II (Brésil), qui a fait appel aux entrepreneurs étrangers pour l'achèvement des travaux de cette ligne, publie les détails suivants sur la situation financière de l'affaire.

1° Le chemin de fer de don Pedro II, avec environ quarante milles anglais déjà terminés, a encore en sommes disponibles 4,800 contos de réis (14,400,000 fr.), provenant de sa première émission. Quand ce capital sera épuisé, il disposera de la garantie de l'Etat pour un emprunt égal au tiers de son capital, soit 12,666 contos de réis, ou 38 millions de francs.

2° Sur la première section qui est en construction, la Compagnie a déjà payé intégralement à M. Edward Price 1,402,700 fr. d'après la première clause du contrat, soit le prix total de la ligne depuis la banlieue de la ville jusqu'à l'intérieur, et en outre 867,500 fr., comprenant le prix des travaux jusqu'à la place d'acclamation, aux termes de la troisième clause. Il ne reste plus à payer que l'embranchement de la cité qui n'est pas encore commencé.

3° La Compagnie n'a aucun engagement pris soit avec M. Price, soit avec aucune autre personne, pour la continuation de l'entreprise.

BANQUE D'ANGLETERRE.

SITUATION AU 18 JUILLET 1857.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Billets émis	26,665,490	641,637,250
Actif.		
Avances à l'Etat	11,015,100	275,377,500
Autres créances	3,459,900	86,497,500
Espèces et lingots (or)	11,190,490	279,762,250
Somme égale	25,665,490	641,637,250

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque	14,553,000	363,825,000
Réserve	3,499,707	87,492,675
Compte-courant de l'Etat créditeur	3,610,956	85,498,900
Comptes particuliers	10,861,098	271,527,450
Billets à sept jours et autres	784,310	19,607,975
	33,118,080	827,952,000
Actif.		
Créances sur l'Etat	10,596,581	264,914,525
Créances particulières	16,183,647	401,596,175
Billets de banque en portefeuille	5,687,490	142,187,250
Numéraire	650,162	16,254,050
	33,118,080	827,952,000
Augmentation :		
Réserve métallique	248,492	6,212,300
Portefeuille	232,707	5,817,675
Compte-courant de l'Etat	312,034	7,800,850
Créances	106,533	2,663,325
Billets en circulation	59,416	1,235,400
Réserve	41,168	1,029,200
Diminution :		
Comptes particuliers	57,593	1,439,825

Digitized by Google

CHEMIN DE FER DU NORD.

CAHIER DES CHARGES

De la concession de chemins de fer à la Compagnie du Nord, résultant du décret du 26 juin 1857.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION DES CHEMINS.

Art. 1er. La concession de la Compagnie du Nord comprend les chemins de fer ci-après, savoir :

1° De Paris à la frontière de Belgique, par Lille et par Valenciennes, avec embranchement sur Beauvais ;

2° De Lille à Calais et Dunkerque ;

3° D'Amiens à Boulogne, avec embranchement à Nesle à Saint-Valery ;

4° De Creil à Saint-Quentin et à Erquelines, avec raccordement de Busigny à Somain, par Cambrai ;

5° De Tergnier à Laon ;

6° De Paris à Creil ;

7° De Villers-Cotterets au Port-aux-Perches ;

8° De Paris à Soissons ;

9° De Boulogne à Calais, avec embranchement sur Marquise ;

10° De Rouen à Amiens (pour deux tiers);

11° D'Amiens à la ligne de Creil à Saint-Quentin ;

12° Des houillères du Pas-de-Calais ;

13° De Chantilly à Senlis ;

14° De Pontoise vers la ligne de Belgique ;

15° D'Ermont à Argenteuil.

Les tracés des lignes exécutées ou en cours d'exécution sont maintenus conformément aux projets approuvés.

Les tracés des lignes à exécuter sont définis ainsi qu'il suit :

Le chemin de fer de Paris à Soissons se détachera de la ligne de Belgique entre Paris et Saint-Denis, et sera dirigé sur Soissons, en passant par ou près Dammartin.

Le chemin de Boulogne à Calais se détachera de la ligne d'Amiens à Boulogne entre les stations de Neufchâtel et de Pont-de-Briques, desservira Marquise par un embranchement passant par ou près Landrethun et se raccordera avec la ligne de Lille à Calais vers la station de Saint-Pierre-les-Calais.

Le chemin de fer de Rouen à Amiens partira d'un point à déterminer de la ligne de Rouen au Havre ou à Dieppe, passera entre Forges et Neufchâtel, et se raccordera à la ligne d'Amiens à Boulogne entre Ailly-sur-Somme et Amiens.

Le chemin de fer d'Amiens à la ligne de Creil à Saint-Quentin se détachera de la ligne de Belgique en un point qui sera déterminé par l'administration, sur la proposition de la Compagnie, passera à ou près Hesdin et se raccordera en un point de la ligne de Creil à Saint-Quentin, à déterminer de Tergnier à Saint-Quentin.

Le chemin de fer des houillères du Pas-de-Calais partira d'un point à déterminer de la ligne de Lille à Calais entre Dunkerque, près d'Hazebrouck, passera par ou près Lillers, Béthune et Lens, et aboutira à la ligne de Paris à Lille en deux points à déterminer, d'une part d'Arras à Douai, et de Douai à Lille.

Le chemin de Chantilly à Senlis sera dirigé par la vallée de la Nonette ;

L'embranchement de Pontoise partira d'un point à déterminer de la ligne de Belgique, près de Saint-Ouen-l'Aumône, et aboutira à ou près Pontoise, sur la rive droite de l'Oise.

Le chemin d'Ermont à Argenteuil se détachera, par une double branche, de la ligne de Belgique en des points à déterminer près de la station d'Ermont, et se raccordera avec la ligne de l'Ouest à la station d'Argenteuil, qui sera établie en un point à déterminer sur la rive droite de la Seine.

Un décret rendu en Conseil d'État déterminera les tracés :

1° Entre Dammartin et Soissons ;

2° Entre Ham et Amiens.

Art. 2. Les travaux devront être exécutés dans les délais ci-après fixés, savoir :

1° Pour le chemin de Paris à Soissons, trois ans ;

2° Pour le chemin de fer de Boulogne à Calais avec embranchement sur Marquise, trois ans ;

3° Pour le chemin de Rouen à Amiens et pour retour d'Amiens à la ligne de Creil à Saint-Quentin, six ans ;

4° Pour le chemin des houillères du Pas-de-Calais, cinq ans ;

5° Pour l'embranchement de Chantilly à Senlis, trois ans ;

6° Pour l'embranchement sur Pontoise, deux ans ;

7° Et enfin, pour le chemin d'Ermont à Argenteuil, quatre ans.

Ces délais commenceront à courir à dater du décret de concession.

Les chemins ci-dessus énoncés devront être mis en exploitation sur toute leur étendue à l'expiration du délai respectivement fixé pour chacun d'eux.

Art. 3. Aucun travail ne pourra être entrepris pour l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances, qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure, à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du ministre, qui prescrira, s'il y a lieu, les instructions et les modifications qu'il croira devoir y introduire. L'une de ces expéditions sera remise à la Compagnie avec le visa du ministre, l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

Avant comme pendant l'exécution, la Compagnie aura la faculté de proposer, aux projets approuvés, les modifications qu'elle jugerait utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration supérieure.

Art. 4. La Compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'État.

Art. 5. Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production d'un projet d'ensemble comprenant pour chaque ligne ou pour chaque section de ligne :

1° Un plan général à l'échelle de 1/10000 ;

2° Un profil en long à l'échelle de 1/5.000 pour les longueurs, et de 1/100 pour les hauteurs, dont les côtes seront rapportées au niveau moyen de la mer pris pour plan de comparaison ; au-dessous de ce profil on indiquera, au moins en trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, prises à partir de son origine ;

La longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe ;

Les longueurs des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières ;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie ;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis estimatif dans lequel seront répandues, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déblais et aux courbes, déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversées par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long : le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Art. 6. Les terrains seront acquis et les ouvrages d'art seront exécutés immédiatement pour deux voies ; les terrassements pourront être exécutés et les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

La Compagnie sera tenue d'ailleurs d'établir la deuxième voie soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui lui seront désignées lorsque l'insuffisance d'une seule voie, par suite du développement de la circulation, aura été constatée par l'administration.

Les terrains acquis par la Compagnie pour l'établissement de la seconde voie ne pourront recevoir aucune autre destination.

Art. 7. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre quarante-quatre centimètres (1m,44) ou un mètre quarante-cinq centimètres (1m,45). Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de deux mètres (2m,00).

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté, entre le bord extérieur de rail et l'arête supérieure du ballast, sera de un mètre (1m,00) au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de cinquante centimètres (0m,50) de largeur.

La Compagnie établira le long du chemin de fer les fossés et rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la Compagnie.

Art. 8. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 500 mètres. Une partie droite de 100 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 10 millimètres par mètre.

Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La Compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, et à celles de l'article précédent, les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration supérieure.

Art. 9. Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la Compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux dérisions qui seront prises par l'administration, la Compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la Compagnie, après une enquête spéciale.

La Compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet de dites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de 1/500, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure ainsi que la disposition de leurs abords ;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de un millimètre par mètre ;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Art. 10. A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes impériales ou départementales, devra passer soit au-dessous, soit au-dessus de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 11. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route impériale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales ; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8m 00) pour la

Digitized by Google

route impériale, à sept mètres (7m,00) pour la route départementale, à cinq mètres (5m,00) pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4m,00) pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de cinq mètres (5m,00) au moins. Pour ceux qui seront formés en poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutre sera de quatre mètres trente centimètres (4m,30) au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de huit mètres; la hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à quatre-vingts centimètres.

Art. 12. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route impériale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres pour la route impériale, à sept mètres pour la route départementale, à cinq mètres pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres pour un chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de huit mètres, et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres au moins.

Art. 13. Dans le cas où des routes impériales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle moindre de 45°.

Chaque passage à niveau sera muni de barrières; il y sera, en outre, établi une maison de garde, toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

La Compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration les projets types de ces barrières.

Art. 14. Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder trois centimètres par mètre pour les routes impériales et départementales, et cinq centimètres pour les chemins vicinaux.

L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

Art. 15. La Compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques, auront au moins huit mètres (8m,00) de largeur entre les parapets, sur les chemins à deux voies, et quatre mètres cinquante centimètres (4m,50) sur les chemins à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à quatre-vingts centimètres (0m,80).

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration suivant les circonstances locales.

Art. 16. Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins huit mètres (8m,00) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et six mètres (6m,00) de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres (4m,80). L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2m,00) de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 16 bis. Les articles 7, 8, 11, 12, 13, 14, 15 et 16 ci-dessus, relatifs aux conditions d'établissement du chemin de fer, ne s'appliquent pas aux voies, travaux et ouvrages d'art des lignes qui sont actuellement en exploitation ou en construction, et pour lesquels les dispositions des projets approuvés sont maintenues.

Les parties de seconde voie et autres ouvrages qu'il pourrait être nécessaire d'établir ultérieurement sur ces lignes seront exécutés conformément aux dispositions des projets précédemment approuvés pour les mêmes lignes.

Art. 17. A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la Compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes impériales et départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires par les soins et aux frais de la Compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 18. La Compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers, seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Art. 19. Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera au moins de 35 kilogrammes par mètre courant sur les voies de circulation, si ces rails sont posés sur traverses, et de 30 kilogrammes dans le cas où ils seraient posés sur longrines.

La Compagnie pourra être autorisée à réduire les poids ci-dessus fixés pour les embranchements et les parties de seconde voie à poser sur les sections des lignes actuelles où le poids des rails est inférieur à 35 kilogrammes.

Art. 20. Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies, ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

Art. 21. Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la compagnie concessionnaire.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la Compagnie.

Art. 22. L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition de terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc.; et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

Art. 23. Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la Compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 24. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et, réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la Compagnie.

Art. 25. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières, ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la Compagnie.

Art. 26. Pour l'exécution des travaux, la Compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

Art. 27. La Compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 28. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la Compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, la Compagnie pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes ci-après déterminées.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 29. Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la Compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés; ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous lesdits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas, sera dressée, aux frais de la Compagnie, et déposée dans les archives du ministère.

Les terrains acquis par la Compagnie, postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 30. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires sont entièrement à la charge de la Compagnie.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de la Compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 40.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen des rôles que le préfet rendra exécutoires.

Digitized by Google

Art. 31. La Compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie, et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins.

Art. 32. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles ; elles devront consumer leur fumée, et satisfaire, d'ailleurs, à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins.

Les voitures de première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces.

Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces et auront des banquettes rembourrées.

Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres et munies de banquettes à dossier.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé dans les trains de voyageurs aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes et, en général, toutes les parties du matériel roulant seront de bonne et solide construction.

La Compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures et wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art 33. Des règlements d'administration publique, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la Compagnie.

La Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non-seulement pour la Compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le ministre déterminera, sur la proposition de la Compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, et des convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet.

Art. 34. Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

En outre de la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 35. La durée de la concession, pour les différentes lignes mentionnées à l'article premier du présent cahier des charges, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans (99 ans) à partir du 1er janvier 1852, et finira le 31 décembre 1950.

Art. 36. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

La Compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garde, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eaux, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le gouvernement aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'Etat sera tenu, si la Compagnie le requiert de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si l'Etat le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, l'Etat ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 37. A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie pendant les sept années qui auront précédé celles où le rachat sera effectué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La Compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 36 ci-dessus.

Art. 38. La Compagnie est dispensée de tout cautionnement, à raison de la concession des lignes nouvelles.

Art. 39. Faute par la Compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2 ; faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux, qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la Compagnie, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle Compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la Compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois ; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront à l'Etat.

Art. 40. Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la Compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le ministre. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer et toutes ses dépendances seront mis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

Art. 41. Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatée.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 42. Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.

1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.

Grande vitesse.

Voyageurs.	PRIX. Péage. fr. c.	Transp. fr. c.	Total. fr. c.
Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).....	0,067	0,033	0,10
Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe).....	0,050	0,025	0,075
Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)..... ...	0,037	0,018	0,055

Enfants.

Au-dessous de trois ans, les enfants ne paient rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.

De trois à sept ans, ils paient demi-place et ont droit à une place distincte ; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.

Au-dessus de sept ans, ils paient place entière.

Chiens transportés dans les trains de voyageurs.....	0,010	0,005	0,015

Sans que la perception puisse être inférieure à 0 fr. 30 c.

Petite vitesse.

Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait	0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs	0,025	0,015	0,04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0,01	0,01	0,02

Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.

Digitized by Google

2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.

Marchandises transportées à grande vitesse.

Huitres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédants de bagage et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0,20	0,16	0,36

Marchandises transportées à petite vitesse.

1re *classe.* — Spiritueux, huiles, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, produits chimiques non dénommés, œufs, viande fraîche, gibier, sucre, café, drogues, épiceries, tissus, denrées coloniales, objets manufacturés, armes	0,09	0,07	0,16
2e *classe.* — Blés, grains, farines, légumes farineux, riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires, chaux et plâtre, charbon de bois, bois à brûler dit *de corde*, perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, à bâtir, bitumes, cotons, laines, vins, vinaigres, boissons, bières, levûre sèche, coke, fers, cuivres, plomb et autres métaux ouvrés ou non, fontes moulées.	0,08	0,06	0,14
3e *classe.* — Houille, marne, cendres, fumiers et engrais, pierres à chaux et à plâtre, paves et matériaux pour la construction et la réparation des routes, pierres de taille et produits de carrières, minerais de fer et autres, fonte brute, sel, moellons, meulières, cailloux, sable, argiles, briques, ardoises....	0,06	0,04	0,10

3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.

Par pièce et par kilomètre.

Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes	0,09	0,06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes	0,12	0,08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)..	1,80	1,20	3,00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)....	2,25	1,50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes	0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes...	1,35	0,90	2,25

Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.

Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.

Voitures à 2 ou 4 roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0,15	0,10	0,25
Voitures à 4 roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc....	0,18	0,14	0,32

Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.

Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc.; les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de 2e classe.

Voitures de déménagement à 2 ou à 4 roues, à vide	0,12	0,08	0,20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, paieront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre	0,08	0,06	0,14

4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.

Grande vitesse.

Une voiture des pompes funèbres, renfermant un ou plusieurs cercueils, sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes	0,36	0,28	0,64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de	0,18	0,12	0,30

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le poids de la tonne est de 1,000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes paiera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies: 1° de 0 à 5 kilogrammes; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes; 3° au-dessus de 10 kilogrammes par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 40 centimes.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur les marchés régulateurs d'Arras à 20 fr. ou au-dessus, le gouvernement pourra exiger de la Compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à 7 centimes par tonne et par kilomètre.

Art. 43. A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera sur la proposition de la Compagnie; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

Art. 44. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 20 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Art. 45. Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 46 et 47 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie; mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

Art. 46. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3,000 kilog.

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 3,000 à 5,000 kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de 5,000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration sur la proposition de la Compagnie.

Art. 47. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif, et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5,000 francs;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs;

5° Et en général à tous paquets, colis ou excédants de bagage pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous.

Toutefois les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de 40 kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent en ce qui concerne les paquets et colis ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage, et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la Compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5 ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

Art. 48. Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises.

(*La suite au prochain numéro.*)

Digitized by Google

Compte des Recettes et des Dépenses de l'administration du chemin de fer de l'Ouest suisse, du 1er octobre au 31 décembre 1856.

RECETTES.

Solde du compte précédent.		9.558.964 51
Versements sur l'emprunt de 8 millions..		137.200 »
Intérêts de placements temporaires. Rentrées diverses. . .	99.709 61	
Produit net de l'exploitation..	22.447 68	122.157 29
		9.818.321 80

DÉPENSES.

Intérêts payés		448.097 50
Direction générale.		52.316 06
Construction de lignes :		
Personnel des ingénieurs.	114.059 05	
Achats de terrains.	42.380 85	
Terrassements, travaux d'art, etc.	730.643 27	
Rails, traverses, etc.	1.104.466 14	1.991.549 31
Bâtiments des stations..		191.893 51
Matériel roulant.		57.040 30
Mobilier..		26.661 56
Total des dépenses du trimestre.		2.768.458 24
Solde de capitaux disponibles à nouveau.		7.049.863 56
		9.818.321 80

Bilan général de la Compagnie de l'Ouest suisse, au 31 décembre 1856.

ACTIF.

Versements à recevoir :			
Versements non appelés, fr. 250 sur 43,750 actions nouvelles..		10.937.500 »	
Solde à recevoir sur l'emprunt de 8 millions.		530.200 »	11.467.700 »
Valeurs représentatives :			
Propriétés immobilières.	150.922 75		
Approvisionnements des divers services. .	214.863 87		
Matériel de construction..	157.965 85	523.752 47	
Comptes débiteurs :			
Caisse.	139.829 83		
Portefeuille. Valeurs disponibles.	3.612.367 36		
Banque cantonale vaudoise..	1.112.958 55		
Société générale de Crédit mobilier. . . .	1.152.414 24		
Cautionnements en main du gouvernement	225,300 »	6.242.869 98	
Débiteurs divers..	465.397 82		
A déduire :			
Comptes créanciers.	182.136 71	283.261 11	
Total des valeurs disponibles			7.049.863 56
Capitaux employés pour l'établissement du chemin :			
Total des dépenses jusqu'au 30 septembre 1856		18.822.933 49	
Dépenses brutes du 4e trimestre 1856. . .	2.768.458 24		
A déduire :			
Recettes diverses.	122.157 29		
	2.646.300 95		
69 obligations, remboursées aux tirages de 1855 et 1856..	27.600 »	2.618.700 95	
Total des travaux au 31 décembre 1856.			21.441.636 44
			39.959.200 »

PASSIF.

Fonds social :			
16.250 actions de fr. 500, première émission.		8.125.000 »	
43.750 » deuxième émission.		21.875.000 »	30.000.000 »
Emprunts par obligations :			
Emprunt de 8 millions..		8.000.000 »	
Emprunt de 2 millions.		1.959.200 »	9.959.200 »
			39.959.200 »

Digitized by Google

CHEMINS DE FER SUISSES

I. — COMPTES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT. — JUIN 1857

NOMS des chemins de fer.	INDICATION du réseau.	longueur totale kilométr.	FONDS SOCIAL. Nombre des actions.	Valeur nominale	Intérêts à desservir	Total du capital actions.	EMPRUNTS. Nombre des obligat.	Valeur nominale	Intérêts à desservir	Total du capital obligations	TOTAL du capital en actions et en obligations	Indication des sections en exploitation.	OBSERVATIONS.
Nord-Est.....	De Aarau à Romanshorn et Schaffhouse par Zurich et Winterthur.	162.25	57.365	500	4 0/0	28.682.500	4.674 4.508 2.626 444	175 500 1.000 5.000	3 0/0 5 0/0	7.917.950	36.600.450	kil. Romanshorn à Zurich, 82.4 Zurich-Brugg, 32.1 Schaffhouse à Winterthur, 29.7 144.3	La section d'Aarau à Brugg sera ouverte fin 1857.
Central.....	De Bâle par Olten à Aarau à Lucerne à Soleure et Bienne à Berne et à Thorishaus.	216	73.235	500	4 0/0	35.424.200	12.390 1.161	500 5.000	3 0/0 5 0/0	12.000.000	47.424.200	Bâle-Laufelfingen 30.0 Aarau-Lucerne, 64.3 Aarbourg-Herzogenbuchsee. id. à Bienne 37.8 id. à Berne, 39.5 kil. 195.4	L'ouverture du tronçon Laufelfingen-Olten aura lieu à la fin de 1857, et celle du tronçon Pont-de-l'Emme-Lucerne à la fin de 1858.
Ouest.....	De Versoix à Vaumarcus par Morges et Yverdon, de Jougne à Saint-Maurice par Lausanne.	170	60.000	500	4 0/0	30.000.000	24.898	400	5 0/0	9.959.200	39.959.200	Morges-Yverdon 38.0 Bussigny-Lausanne, 8.0 46.0	La section de Villeneuve-Bex (19 kil.) a été ouverte en juin 1857, et celle de Morges-Versoix (38 kil.) le sera au printemps de 1858.

II. — RESULTATS DE L'EXPLOITATION. — JUIN 1857

NOMS des chemins de fer.	1857 Longueur exploitée kilom.	Voyageurs. Nombre.	Produit.	Marchandises. Tonnes.	Produit.	Total des produits.	Recettes brutes par kilom.	1856 Longueur exploitée kilom.	Voyageurs. Nombre.	Produit.	Marchandises. Tonnes.	Produit.	Total des produits.	Recettes brutes par kilom.	Différence de 1857 sur 1856 Totale en plus.	Totale en moins.	Par kilomètre en plus.	Par kilomètre en moins.
Nord-Est.....	144.4	101.000	135.000	13.250	98.300	233.300	1.615	100.3	61.929	79.600	7.754	44.466	124.066	1.230	109.234	»	385	»
Central.....	167.0	126.000	155.000	10.000	60.000	215.000	1.272	65	56.701	42.013	2.286	11.554	53.567	824	161.433	»	448	»
Ouest.....	46.0	28.000	38.700	4.210	23.000	61.700	1.341	46	30.227	30.731	1.783	12.148	48.879	1.062	12.821	»	279	»

Digitized by Google

CHEMINS DE FER SUISSES. — RECETTES BRUTES DU PREMIER SEMESTRE 1857 COMPARÉ A 1856.

NOMS des chemins de fer.	1857							1856							Différenc. en plus		Par kilomètre					
	Longueur		Voyageurs.		Marchandises.		Total des produits du 1er semestre.	Longueur		Voyageurs.		Marchandises.		Total des produits du 1er semestre.	1857.	1856.	Recette totale		Différence			
	totale exploitée au 30 juin.	moyenne exploitée pendant le semestre	Nombre	Produit	Tonnes.	Produit		totale exploitée au 30 juin.	moyenne exploitée pendant le semestre	Nombre	Produit	Tonnes.	Produit				1857.	1856.	totale en plus.	totale en moins	0/0 en plus.	0/0 en moins
Nord-Est	144	126	387.584	494.848	69.935	537.423	1032.271	105	101	258.086	303.149	41.187	223.695	526.844	505.428	»	8.192	5.216	2.976	»	57 0/0	»
Central	195	109	385.395	375.000	38.920	204.000	579.000	84	28	164.229	111.965	11.448	56.285	168.250	411.370	»	5.317	6.008	»	691	»	11 0/0
Ouest suisse..	46	46	123.097	154.754	22.070	121.783	276.537	46	40.7	100.879	118.350	8.666	53.847	172.197	104.340	»	6.012	4.231	1.781	»	42 0/0	»

ORDONNANCES RENDUES PAR M. LE PRÉFET DE POLICE, EN MATIÈRE DE TARIFS, PENDANT LE COURANT DU MOIS D'AVRIL.

CHEMINS	DATES	TITRES DES ORDONNANCES	OBSERVATIONS
Est.	7 avril . . .	Ordonnance concernant les transports à grande et à petite vitesse sur la section de Paris à Nangis (ligne de Paris à Mulhouse).	Tarifs généraux de la grande et de la petite vitesse.
Est-Nord. . . .	8.	Ordonnance concernant la suppression du tarif spécial pour le transport des remplaçants militaires.	Suppression du tarif spécial pour le transport, à prix réduits, des remplaçants militaires se rendant de Metz et Nancy à Amiens, Arras, Valenciennes et Lille.
Nord.	9.	Ordonnance concernant la suppression du service de la petite vitesse à la gare de Paris.	Le service de la petite vitesse pour les expéditions, destinations et les provenances de l'intérieur de la France est supprimé à la gare de Paris, qui reste affectée spécialement aux expéditions et aux arrivages soumis au régime des douanes.
Est.	14.	Ordonnance concernant le transport des acides minéraux par wagon complet.	
Orléans. . .	14.	Ordonnance concernant les trafics spéciaux nos VIII-12, VIII-14, VIII-21, VIII-22 et VIII-26, pour le transport de diverses marchandises.	Cette ordonnance règle les délais d'expédition pour le transport des bois de chauffage et de construction, le plâtres et engrais, les charbons de bois écorces de chêne et foins.
Orléans. . .	15.	Ordonnance concernant le transport des enfants.	Au-dessous de trois ans, transport gratuit; de trois à six ans, demi-place; au-dessus de six ans, place entière.
Orléans-Midi.	16.	Ordonnance concernant une modification au tarif commun sur le transport des matières résineuses.	De Dax à Paris (Ivry), 36 fr. par tonne; de Bayonne à Paris (Ivry), 38 fr. par tonne, frais de manutention compris.
Ouest. . . . . Lyon.	16.	Ordonnance concernant un tarif commun pour le transport à petite vitesse de marchandises.	Tarif de la petite vitesse applicable aux marchandises expédiées d'une ligne sur l'autre
Est.	16.	Ordonnance concernant une modification au classement de la paille fine et tressée.	La paille fine et tressée passe de la série hors classe à la 1re classe des tarifs généraux de la petite vitesse.
Orsay-Sceaux	16.	Ordonnance concernant la suppression des billets d'aller et retour.	Suppression des billets d'aller et retour à partir du 1er mai.

Digitized by Google

Est-Nord*...	17 avril...	Ordonnance concernant l'addition des stations de Lunéville et Sarrebourg au tarif commun pour le transport de la houille et du coke par wagon complet de 10,000 kilogrammes.	Modification du tarif rendu exécutoire par l'ordonnance du 16 février 1856.
Orléans...	17.....	Ordonnance concernant un tarif spécial pour le transport des farines, issues et fécules.	0,10 c. et 0,05 c. par tonne et par kilomètre, suivant les parcours.
Est.....	24.....	Ordonnance concernant les tarifs des transports à grande et à petite vitesse.	Application immédiate et à titre provisoire des tarifs généraux de la grande et de la petite vitesse : 1° Sur la section de Paris à Chaumont (ligne de Paris à Mulhouse); 2° Sur la partie de la ligne de Montereau à Troyes, comprise entre Montereau et le point de raccordement de cette ligne avec celle de Paris à Chaumont ; 3° Sur la section de Donjeux à Chaumont (ligne de Blesmes à Gray). Suppression des tarifs en vigueur sur la section de Montereau à Troyes.
Est.....	25.....	Ordonnance concernant un tarif pour le transport des voyageurs dans la banlieue.	Billets d'aller et retour pour les transports, dans la même journée, des voyageurs de Paris à Noisy-le-Sec, Bondy, le Raincy, Villemomble, Gagny, Chelles, Lagny, Thorigny, Esbly et Meaux et réciproquement.
Est.....	27.....	Ordonnance concernant divers tarifs pour le transport des marchandises à petite vitesse.	1° Addition de certaines marchandises au tarif n° 24 ; 2° Manutention des marchandises ; 3° Conseil des distances du réseau ; 4° Suppression des tarifs n°s 10 et 34.
Est.....	28.....	Ordonnance concernant un tarif spécial pour le transport de certaines marchandises.	Tarif à 0,08 c., 0,07 c. et 0,06 c. suivant les parcours pour le transport de certaines marchandises sur la section de Paris à Nangis (ligne de Paris à Mulhouse).
Est.....	29.....	Ordonnance concernant un tarif spécial pour le transport de certaines marchandises par wagon complet.	Tarif à 0,05 c. Sur la section de Paris à Nangis (ligne de Paris à Mulhouse).
Est-Lyon.....	30.....	Ordonnance concernant : 1° des tarifs communs pour le transport de marchandises diverses à petite vitesse ; 2° un tarif spécial et commun pour le transport des fontes brutes par wagon complet.	1° Transport de marchandises expédiées de la ligne de Lyon sur celle de l'Est et *vice versâ* ; 2° Transport des fontes brutes par wagon complet de 4,000 à 5,000 kilogrammes.
Orléans-Ouest.....	30.....	Ordonnance concernant l'addition des stations de Saint-Maixent, Niort, la Souterraine et Limoges aux tarifs communs pour le transport des marchandises à petite vitesse.	Les Compagnies des chemins de fer d'Orléans et de l'Ouest sont autorisées à étendre aux stations dénommées ci-contre l'application des tarifs communs qui font l'objet de l'ordonnance de police du 22 août 1856.

JURISPRUDENCE.

COUR IMPÉRIALE DE PARIS (2e chambre).

Présidence de M. Eugène Lamy.

Audience du 29 juillet 1857.

COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. — TITRES AU PORTEUR. — OBLIGATIONS ET ACTIONS VOLÉES. — RÉCLAMATION DE DUPLICATA. — OFFRE DE CAUTION. — REJET. — DROITS DES TIERS.

Celui qui a perdu ou à qui ont été volées des actions ou obligations au porteur de Compagnies de chemins de fer ou autres, ne peut, dans le silence des statuts, exiger de ces Compagnies soit la délivrance de duplicata, soit le paiement des intérêts et dividendes, même en prouvant la perte ou le vol, et en offrant caution, aux termes de l'article 2280 du Code Napoléon, du paiement du prix que ces titres auraient coûté aux tiers de bonne foi qui se présenteraient ultérieurement comme acquéreurs.

Toutefois, après cinq années, pendant lesquelles les intérêts et dividendes afférents aux titres seront versés à la caisse des consignations, pour garantir les Compagnies contre les réclamations des tiers porteurs, et à partir du moment où la prescription édictée par l'art. 2277 du Code Napoléon sera acquise, le propriétaire reconnu a le droit de toucher les intérêts et dividendes à mesure des échéances.

Cette décision importante vient à l'appui d'une jurisprudence aujourd'hui consacrée par plusieurs arrêts de la Cour de Paris et de la Cour de cassation. (Voir : Paris, 23 juillet 1836 et 27 février 1854; Cassation, 5 décembre 1837, 15 novembre 1841.)

Le 21 novembre 1855, dans la soirée, Mme veuve Evesque a été victime d'un vol de quatre-vingt-huit actions et obligations de diverses Compagnies industrielles et de chemins de fer, dont elle était propriétaire et qui constituaient toute sa fortune.

Ce vol fut dénoncé de suite à l'autorité, publié par des insertions dans les journaux et par des affiches indiquant les numéros des actions et obligations volées, placardées à la Bourse et notifiées à tous les agents de change. De plus, Mme Evesque forma opposition au paiement de tous intérêts et dividendes échus et à échoir.

Une information judiciaire eut lieu, mais le voleur ne put être découvert.

Après des démarches infructueuses auprès des Compagnies pour obtenir le paiement des intérêts et dividendes échus et de nouveaux titres par duplicata, Mme Evesque se décida à actionner à cette fin la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest, celle du Palais de l'Industrie et le Sous-Comptoir d'escompte.

Sur cette demande, le Tribunal de commerce de la Seine, par jugement du 21 novembre 1855, a statué en ces termes :

« Attendu qu'il appert des documents produits et des débats que, le 23 janvier 1854, la demanderesse a été victime de la soustraction frauduleuse de quatre-vingt-huit actions et obligations, savoir (suit la désignation);

« Attendu que, par acte extra-judiciaire des 7, 8, 10 et 19 février et 23 avril 1854, la dame Evesque a formé des oppositions entre les mains des Compagnies défenderesses au paiement des intérêts et dividendes afférents aux titres précités, et que, jusqu'à ce jour, personne ne s'est présenté pour en revendiquer la propriété ou réclamer le paiement des dividendes ou intérêts échus; que dès-lors il y a lieu de déclarer la demanderesse propriétaire des valeurs dont s'agit;

« Attendu que, dans ces circonstances, et bien que la perte desdites valeurs provienne d'un événement de force majeure, la dame Evesque ne saurait avoir le droit d'exiger des Compagnies défenderesses la délivrance d'un *duplicata* sous caution, alors qu'aucun des statuts sociaux ne les y oblige;

Digitized by Google

» Que si cependant elle excipe de l'existence d'une disposition analogue à sa prétention dans les statuts de la Compagnie de Dieppe à Fécamp, ces statuts se trouvent abrogés par ceux de la Compagnie de l'Ouest, dans laquelle celle de Dieppe s'est légalement fusionnée; qu'ainsi, en l'absence de conventions statutaires, le droit commun doit servir de base au procès;

» Attendu que les titres dont il s'agit sont au porteur, et peuvent, à raison de la facilité de leur transmission, arriver aux mains de détenteurs sérieux; que si les droits de la demanderesse doivent être protégés, il convient aussi de sauvegarder les droits des Compagnies et de donner sécurité à tous dans les limites de leurs situations et droits respectifs;

» Attendu, quant au principal, que, quant à présent et avant qu'un ou plusieurs des titres se trouvent réalisés en espèces, dans la caisse de l'une ou de l'autre des Compagnies, par suite de remboursement résultant de tirage au sort, liquidation ou autrement, il n'y a lieu de se préoccuper de la question de prescription, qui, d'ailleurs, n'est pas soulevée au procès;

» Attendu, quant aux intérêts et dividendes échus produits par lesdits titres, qu'il y a lieu d'en ordonner le dépôt immédiat à la caisse des consignations, et, pour ceux à échoir, de dire qu'à chaque échéance les Compagnies défenderesses effectueront également la consignation des sommes à en provenir pour être touchées à mesure que la prescription édictée par l'art. 2277 du Code Napoléon sera acquise vis-à-vis de tous tiers-porteurs:

» Déclare la veuve Evesque propriétaire des quatre-vingt-huit titres dont il s'agit; ordonne que, dans la quinzaine du présent jugement, les Compagnies verseront à la Caisse des dépôts et consignations de Paris les intérêts et dividendes échus des actions et obligations susénoncées avec indication de la date du montant de chaque échéance, et consigneront ainsi, successivement et à mesure qu'ils écherront, les intérêts et dividendes qu'elles produiront par la suite; ordonne que le présent jugement vaudra titre à la veuve Evesque pour retirer de la caisse, cinq ans après leur échéance, lesdits intérêts et dividendes avec les intérêts qu'ils auront produits; déboute la veuve Evesque du surplus de ses demandes. »

Ce jugement, qui, tout en reconnaissant le droit de Mme Evesque à la propriété des quatre-vingt-huit actions et obligations volées, lui refuse pendant cinq ans le droit de toucher les intérêts et dividendes, plaçait cette dame dans l'impossibilité absolue de faire face aux frais d'un appel. Elle eut recours à l'assistance judiciaire qui lui vint en aide.

Devant la Cour, *Me Marie*, au nom de Mme Evesque, a soutenu qu'en présence du jugement qui reconnaît le droit de propriété de sa cliente, et de l'offre qu'elle fait d'une caution suffisante pour désintéresser les tiers de bonne foi qui pourraient se présenter ultérieurement, les Compagnies ne peuvent refuser à cette dame ni les intérêts et dividendes échus et à échoir, ni les duplicata par elle demandés.

Le défenseur estime que ni le droit commun, ni l'intérêt des Compagnies ne s'opposent à ce que, la preuve du vol et de la propriété étant faite, l'actionnaire qui a été ainsi spolié soit admis à jouir de tous les droits attachés à sa qualité en continuant de toucher les intérêts et dividendes, et reçoive de nouveaux titres annulant ceux qui ont été perdus ou volés. C'est même là une mesure d'ordre et de sûreté de nature à rassurer le public sur les inconvénients des titres au porteur et qui doit, par contre, tourner à l'avantage des Compagnies. D'ailleurs, la caution offerte par l'appelante pour le cas où des titres seraient présentés par des tiers de bonne foi, et les mesures conservatoires prises pour éviter toute vente loyale de ces actions, suffisent pour rassurer les Compagnies. Quant aux tiers porteurs frauduleux, ils ne peuvent servir de texte à une objection sérieuse: les Compagnies jouissent d'assez grands avantages pour qu'il leur soit imposé une vigilance sévère contre les porteurs frauduleux, dût-il en résulter quelques changements dans leurs habitudes d'administration et de comptabilité. Il est donc juste et équitable qu'à la propriété reconnue en la personne de l'appelante, la Cour ajoute par sa décision les prérogatives et les droits de cette même propriété.

On objecte, poursuit Me Marie, que la propriété du titre au porteur réside dans la possession même du titre et que les droits y attachés suivent ce titre dans quelques mains qu'il passe. C'est là un principe vrai, mais dont la rigueur disparaît devant les considérations générales qui viennent d'être rappelées, et dont plusieurs Compagnies, notamment celle de Dieppe, se sont écartées en autorisant, en cas de perte d'actions, la délivrance de duplicata. C'est l'application de cette règle que Mme Evesque demande notamment contre la Compagnie de l'Ouest, qui représente celle de Dieppe avec qui cette dame a contracté.

Me Paillard de Villeneure, au nom de la Compagnie de l'Ouest, soutient que le jugement attaqué, conforme en tous points à la jurisprudence de la Cour de Paris, est le seul mode possible de concilier les devoirs des Compagnies avec les droits des actionnaires. Quant aux statuts des Compagnies, et en particulier ceux de la Compagnie de l'Ouest, il interdisent expressément toute délivrance d'action par duplicata, et ceux de la Compagnie de Dieppe ne les autorisent qu'en remplacement de titres nominatifs perdus, mais (et c'est ce que n'ont pas remarqué les premiers juges) les refusent formellement pour les actions au porteur. Quant au droit commun, les principes généraux, en matière de titres au porteur, veulent qu'il en soit ainsi: les titres perdus ou volés n'en conservent pas moins leurs effets, dans les mains de ceux qui les détiennent, et après les trois années pendant lesquelles l'action publique et l'action civile restent ouvertes contre les détenteurs, ces titres pourront être et seront très-probablement produits. Créer des duplicata, ce serait donc créer de doubles titres, ce que les Compagnies ne peuvent faire sans violer les statuts et sans compromettre les intérêts généraux qu'elles ont à défendre. Quant à la caution offerte, c'est là une mesure impossible. Sur quelles bases fixera-t-on la caution, avec la mobilité des cours et la marche toujours ascendante de ces valeurs? A quelle époque s'arrêtera-t-on, quand on songe que les actions conservent leur effet aussi longtemps que durera la Société? Enfin, Mme Evesque se prévaut de ce que le jugement a reconnu son droit à la propriété des titres volés; sans doute, les Compagnies sont touchées de son malheur et disposées à reconnaître son droit, mais les véritables contradicteurs sur ce point, ce ne sont pas les Compagnies, mais les détenteurs des actions volées. Or, avec ceux-ci, rien n'a été jugé, et la question de propriété reste entière.

Me Busson, avocat du Comptoir d'escompte, soutient également le jugement attaqué. Les statuts de la Société du Comptoir ne contiennent aucune prescription spéciale pour le cas où des actions ont été perdues ou volées. Mais ils n'admettent que des actions au porteur; de là évidemment, comme conséquence, l'impossibilité de donner des duplicata; car la Société se devant au titre lorsqu'il lui est représenté, ne peut se trouver en présence de deux propriétaires pour le même titre. Les actions au porteur ont leurs avantages par la facilité de négociation qu'elles présentent, mais elles ont aussi leurs inconvénients. Les porteurs de ces valeurs ne peuvent l'ignorer, et ils ont à s'imputer les conséquences d'une perte et d'une situation dont ils pouvaient se préserver en déposant leurs actions, comme ils en ont le droit, en échange d'un récépissé nominatif.

Admettre la demande Mme Evesque, ce serait méconnaître le principe même de la création des titres au porteur et compromettre gravement les transactions qui s'opèrent sur ces valeurs.

La Cour, sur les conclusions conformes de M. l'avocat général Moreau, a statué en ces termes:

» Considérant que l'art. 9 des statuts de l'ancienne Compagnie de Dieppe, invoqué par l'appelante, n'obligeait la Compagnie au remplacement par duplicata des actions perdues qu'à l'égard des titres nominatifs et qu'il refusait formellement le droit d'exiger le remplacement des titres au porteur;

» Adoptant au surplus les motifs des premiers juges,

» Confirme. »

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi, 20 août:

Fonte affinage. — Toujours sans affaires; il est difficile d'établir un prix en ce moment; nous croyons qu'on le raisonnerait encore de 150 à 155, suivant qualité ou suivant l'importance du marché.

Fers laminés. — Commandes peu abondantes, mais le ralentissement de la production établit l'équilibre. Le prix reste ferme de 330 à 340 fr. rendu aux gares des chemins de l'Est. Machine 390 à 400 le n° 21, 410 le n° 20.

Fers battus. — En bonne position. Production limitée par les basses eaux, commandes nombreuses, prix soutenu de 370 à 390 fr. pris à l'usine ou franco à Saint-Dizier.

Douanes. — Il ressort du dernier tableau des douanes que, depuis le commencement de l'année, nous avons importé 60 millions de kilogrammes de fontes: c'est environ 8 millions de moins que l'an dernier, dans la même période. Six millions de kilogrammes ont été admis pour les constructions navales.

Pour les fers, on constate l'entrée de 14 millions de kilogrammes, dont 9 à 10 millions pour les constructions navales et 3 millions 800,000 kilogrammes de rails.

L'an dernier, pendant le même temps, nous avions reçu 31 millions de kilog. de fers.

On nous écrit de Rouen:

Voici nos cours:

Gartsherrie n° 1, 17 fr. 75; Calder n° 1, 17 fr. 50; Glengarnock n° 1, 17 fr. 10; Eglinton et Kinniel n° 1, 17 fr.; Clarence n° 3, 16 fr. 50; Cleveland n° 3, 16 fr. 25; Yorshire n° 3, 16 fr., escompte 3 0/0 ou parité.

MÉTAUX.

Cuivre. — Il n'y a pas de changement appréciable sur les marchés principaux de cuivre. Les cours de Paris se raisonnent: cuivre de Russie 320 à 335 suivant les sortes, cuivre d'Angleterre 300 à 307 50; selon les marques, cuivre du Chili 285 290.

Etain. — A Amsterdam, l'article s'est payé fl. 86. On vend à Paris le Banca 385 fr., l'étain des Détroits 375.

Plomb. — Cote de Paris: Plomb de France 66 à 67, d'Espagne 67 à 68; laminé 78.

Zinc. — Ce métal est en bonne situation sur la place de Hambourg, à prix ferme.

Paris cote le zinc brut de Silésie 80 fr., le laminé vaut de 95 à 100 fr.

Pendant le mois de juin dernier, il est entré à Paris:

Fers à bâtiments (kil.)	1,066,518
Fonte —	672,033

C'est une augmentation, en comparant avec l'entrée dans le mois de juin 1850, de 950 kil pour le fer et de 600 kil. pour la fonte.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 15 août:

Aujourd'hui on ne signale aucune affaire importante aux cours actuels:

Gartsherrie n° 1, 97 fr. 50; Calder n° 1, 93 fr. 10; autres bonnes marques ordinaires n° 1, 88 fr. 75.

Les fers n'ont eu aussi qu'une demande restreinte, au cours de 216 75 à 225 fr.

O. Saupique.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1856. id. 795 id.)

Du 6 au 12 août 1857.

131,618 voyageurs.....	637,310 65
Bagages, marchandis,etc.	533,380 53
Total..	970,691 18
Semaine correspondante de 1856.	
128,308 voyageurs.....	412,217 20
Bagages, marchand., etc.	526,802 40
Produit total.....	939,019 61
Différence...	31,671 57

Produit par kilomètre :

1857,	1,221
1856,	1,181

Recette totale depuis le 1er janvier	
1857.....	29,050,382 88
1856.....	27,945,184 88
Différence...	2,014,198 00

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLEANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :

En 1857, 1260 kil. — En 1856, 1234 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :

En 1857, 1235 kil. — En 1856, 1005 kil.

Du 6 au 12 août 1857.

118,979 Voyageurs...	510,491 68
Bagages, marchandises, etc.....	566 811 96
Total.....	1,077,303 64
Semaine correspondante de 1856 .	1,076,528 55
Différence...	775 09
Recettes depuis le 1er janvier 1857.	35,009,732 26
Recette correspondante de 1856	29,256,183 11
Différence...	5,753,549 15

(Section de Coutras à Périgueux)

Longueur légale exploitée : 76 kilomètres.

Voyageurs.....	5,878 05
Bagages, marchandises, etc.....	3,500 89
Total.....	9,378 94
Recettes antérieures...	28,086 89
Total.....	37,465 83

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 950 kilomètres)
(1856. id. 876 id.)

Du 6 au 12 août 1857

307,054 voyageurs.....	536,247 47
Marchandises, etc., grande vitesse ...	86,350 12
— petite vitesse....	309,857 25
Total de la semaine.....	900,444 84
Semaine correspondante en 1856....	837,683 48
Différence...	67,761 36
Recettes depuis le 1er janvier 1857	24 920,445 94
id. id. 1856	22,116,706 72
Différence...	2,803,739 22

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

(1857. Longueur exploitée, 695 kilom.)
(1856. id. 617 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,290 65.
— 1856, 1,467 86.

Recettes du 6 au 12 août 1857

Grande vitesse) 101,577 voyageurs..	423,220 50
Grande vitesse) marchand.....	117,423 55
Petite vitesse) marchand.....	356,855 80
Total.....	895,708 85
Semaine correspondante de 1856....	905,663 80
Différence...	9,959 95
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	20,502,600 32
id. id. 1856	24,329,153 90
Différence...	5,173,446 42

CHEMINS DE FER DE L'EST.

(1er T. Longueur exploitée 1330 kilomètres.)
(1855. id. 1069 id.)

8e année. — 32e semaine.

Du 6 au 12 août 1857.

103,899 Voyageurs.....	423,002 82
Marchandises.....	539 015 17
Total de la semaine.....	962 017 99
Recettes antérieures.....	26,918,768 75
Total général.....	27,881,416 74
32me semaine de 1857	962,017 99
Semaine correspondante de 1856.	887,257 83
Différence...	75,390 16
Exercice 1857.....	27,881,416 74
id. 1856.....	25,082,768 60
Différence...	2,798,648 14

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont et prolongements.

Longueur exploitée : 135 kilomètres

Du 6 au 12 août 1857.

9,794 voyageurs.....	23,145 25
..... tonnes de marchandises.....	22,824 07
Total.....	45,970 32
Recettes antérieures...	1,247,379 34
Total des recettes.....	1,293,349 66

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 523 id.

Recettes du 6 au 12 août 1857

56,985 Voyageurs.....	212,212 85
Bagages et marchandises	306,492 14
Total de la semaine.....	518,704 99
Semaine correspondante de 1856.. .	633,722 80
Différence...	115,017 81
Total des recettes, à partir du 1er janvier 1857.....	19,570,383 96
Période correspondante de 1856.	16,792,716 74
Différence...	1,777,667 22

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

(1857. Longueur exploitée, 156 kilom.)

Du 6 au 12 août.

(Section de Lyon à Roanne.)

2,[illegible]00 Voyageurs.....	37,919 74
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	136,388 57
Total.....	174,308 31
Recettes antérieures.....5,936,016 69	
Total de l'exercice 1857.....	6,110,325 00
Recette correspondante 1856	172,078 83
Total de l'exercice 1856...	5,795,711 40

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).

1857. Longueur exploitée pendant la semaine, 121 k.
Longueur moyenne pendant l'année, 110 kil.

Voyageurs.....	27,519 40
Bagages, marchandises, etc.....	24,103 90
Total.....	51,623 30
Recettes antérieures	1,855,071 18
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	1,906,694 48
Semaine correspondante en 1856.....	42,140 52
Recettes depuis le 1er janvier 1856....	1,007,221 22
Recettes totales de la semaine sur les deux sections	225,931 61
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....	7,291,087 87
Total.....	7,517,019 48

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 716 kilomètres.
Id. en 1856, 372 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 210 id.

Recettes du 6 au 12 août 1857

CHEMIN DE FER.

48,319 voyageurs	189,275 60
Bagages, marchandises, etc.	148,826 18
Total	339,101 78
Recettes du CANAL LATÉRAL	11,370 51
Recettes antérieures	7,605,272 79
Total depuis le 1er janvier 1857	7,955,745 08
32e semaine de 1857. Chemin de fer..	339,101 78
id. Canal latéral...	11,370 51
Total de la semaine en 1857	349,472 29
32e semaine de 1856. Chemin de fer..	160,701 05
id. Canal latéral...	33,126 25
Total de la semaine en 1856	193,919 90
Différence...	155,552 39

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier 1857	7,955,745 08
1856	3,761,255 81
Différence...	4,193,489 27

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1857,	472 20	54 14
1856,	422 28	157 74
Différence..	39 96	103 60

CHEMIN DE FER DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

(Première section des chemins du Dauphiné.)

1857. — 2e semestre. — Longueur exploitée : 90 kil.

Recettes du 6 au 12 août.

Voyageurs	18,518 79
Bagages, marchandises, etc.	9,618 10
Total	28,136 89
Recettes antérieures à partir du 16 juillet 1857	80,053 16
Total depuis le 16 juillet 1857.	108,190 05

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.)

Longueur exploitée : 175 kilomètres.

Du 6 au 12 août.

12,245 Voyageurs	49,958 10
Bagages, marchandises, etc.	21,781 80
Total	71,739 90
Semaine correspondante 1856 (sur 75 kil.)	23,576 65
Augmentation kilométrique sur les recettes	31 0/0
Total depuis le 1er janvier	1,256,688 75

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 278 kilom.)

Du 1er au 7 août 1857.

9,708 Voyageurs	45,071 18
Bagages, marchandises, etc.	49,240 21
Total de la semaine	94,311 39
Recettes de la semaine correspondante de 1856	84,372 38
Différence...	9,939 01
Recettes antérieures	3,144,626 11
Total	3,238,937 50

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée : 402 kilomètres.

Du 16 juillet au 5 août 1857.

162,661 Voyageurs,	378,688 25
» » t Bagages et marchandises,	186,828 14
Total (1),	565,516 39
Période correspondante de 1856,	529,949 56
Différence...	35,566 83
Recette totale depuis le 1er janvier	13,711,619 96
Période correspondante de 1856,	12,266,474 65
Différence...	1,445,145 31

(1) Cette recette s'applique à trois semaines, puisque le bulletin de la Compagnie indique du 16 juillet au 5 août, soit 21 jours.

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 6 au 12 août 1857.

Voyageurs	28,886 95
Bagages	1,381 20
Marchandises : grande vitesse	2,193 63
id. petite vitesse	11,807 75
Exploitation de Biella	4,671 23
Exploitation de Casal (minimum garanti à Novare)	3,898 90
Ensemble	53,039 66
Recette correspondante de 1856..	42,875 65
Différence...	10,163 01

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. id. 1,039 id.

Du 6 au 12 août 1857.

	En francs, au change de 121 1/2
46,309 voyageurs	266,170 09
27,404 tonnes Marchandises	413,733 93
Total de la semaine	680,203 93
Semaine correspond. 1856	556,159 80
Différence...	104,044 15
Recettes depuis le 1 janvier 1857	18,708,639 »
Recettes depuis le 1 janvier 1856	20,226,994 »
Différence...	1,518,355 »

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

32e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 3 au 9 août

7,899 voyageurs — 10,473 quint. bagages, marchandises	fr. 15,156 10
Recette correspondante de 1856	16,487 »
Différence...	1,330 90
Recettes depuis le 1er janvier 1857	371,997 05
Recette correspondante de 1856	257,254 10
Différence...	114,742 95

CHEMIN DE FER PAR LE JURA INDUSTRIEL

Section Locle-Chaux-de-Fonds.

(Longueur exploitée : 8 kilomètres.)

Recettes du 8 au 14 août.

2,229 Voyageurs	3,569 30
Marchandises	56 48
Total de la semaine	3,625 78

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

Lignes de Bâle à Laufelfingen, Aarau-Olten-Lucerne Berne et Bienne. — 195 kilomètres dès le 16 juin.

Recettes du 1 au 30 juin 1857.

	Voyageurs	Marchandises quintaux à 50 kil.	Recettes.
Du 1er au 30	126,000	200,000	215,000 »
Mois précédents.	263,353	594,749	363,240 38
Totaux..	389,353	794,749	578,240 38

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 2 au 8 août 1857

7,309 voyageurs	fr. 5,738 45
Marchandises	522 10
Recettes antérieures	168,057 95
Total	173,318 50

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

Juillet 1857

	1857.	1856	1855.
Voyageurs...	44,737 80	43,525 80	35 014 50
Bagages.....	1,903 65	1,869 90	1,259 57
Bétail.....	920 30	866 25	606 66
Marchandises	16,154 85	16,552 60	16,502 94
	63,736 80	62,884 55	53,443 61

Différence.. 852 25 sur 1856
Différence.. 10,293 19 sur 1855

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (33e semaine)		Par jour et par voiture de Paris.	de banlieue
Du 9 au 15 août 1857	279,014 09	89 98	57 75
Semaine correspondante de 1856 . .	254,396 75	85 01	55 86
Rec. depuis le 1er janv. 1857 . . .	7,636,494 50	80 23	47 94
Période correspondante de 1856 . .	6,835,198 40	72 71	46 46
Différence.	800,296 10	7 52	1 48

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

D'ORLEANS.

Conversion des titres. — Exécution de la loi du 23 juin 1857. — Le directeur a l'honneur d'informer les porteurs des actions et obligations de la Compagnie d'*Orléans* et de l'ancienne Compagnie du chemin de fer *Grand-Central* de France, que la *conversion* de ces titres en *titres nominatifs* pourra être opérée à partir du 20 *août* courant.

Cette conversion, *si elle est faite avant le 30 septembre* prochain sera, aux termes de la loi, *affranchie de l'impôt.*

Les actions et obligations à convertir devront être présentées dans les bureaux du service central de la Compagnie d'Orléans, *rue de la Chaussée-d'Antin*, n° 11, où les porteurs trouveront des bordereaux qu'ils auront à remplir et à signer, et où il leur sera donné un récépissé indiquant le jour de la remise des titres nominatifs.

En ce qui concerne les actions et obligations de la Compagnie d'Orléans, *actuellement déposées* dans les caisses de ladite Compagnie, et pour en faciliter la *conversion* en titres *nominatifs* aux noms des *titulaires* des certificats de dépôt; les porteurs desdits certificats seront admis à demander cette conversion en se *portant-fort* pour les titulaires.

Paris, le 14 août 1857.

Le Directeur de la Compagnie d'Orléans,
C. DIDION.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

AVIS IMPORTANT. — Loi du 23 juin 1857. — Conversion en titres nominatifs des obligations au porteur de l'ancienne Compagnie du chemin de fer Grand-Central.

MM. les porteurs des *obligations du Grand-Central* sont prévenus que celles de ces obligations qui doivent être présentées dans les bureaux de la Compagnie d'Orléans pour la *conversion en titres nominatifs*, sont *uniquement* les obligations émises par ladite Compagnie du Grand-Central, à partir de 1855 inclusivement.

Paris, le 19 août 1857.

Le Directeur de la Compagnie d'Orléans,
C. DIDION.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Conversion des titres au porteur en titres nominatifs.

La Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée sera en mesure, à partir du mardi 25 août courant, d'opérer la conversion des titres au porteur en titres nominatifs.

Le Conseil d'administration rappelle aux intéressés que cette conversion, *si elle est faite avant le 30 septembre prochain*, est affranchie de tout droit de mutation.

Les porteurs de titres qui désirent mettre à profit cette disposition de la loi devront, suivant la nature de leurs titres, les présenter dans les bureaux ci-après :

Rue de Provence, 47.

Actions libérées (anciennes actions de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, représentant chacune une action et demie de la fusion).

Actions libérées (titres provisoires uniques de la fusion, servant de monnaie pour la facilité des transactions, série P. L.).

Actions de l'émission de juillet 1857, libérées de 250 francs.

Obligations, 5 et 3 0/0, de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon.

Rue Laffitte, 23.

Actions libérées (anciennes actions de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, représentant chacune deux actions de la fusion).

Actions libérées (titres provisoires uniques de la fusion, servant de monnaie pour la facilité des transactions, série LLM).

Obligations 5 et 3 0/0, de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

Obligations non converties des deux emprunts, de trente millions chacun, (5 0/0), des anciennes Compagnies d'Avignon à Marseille et de Lyon à Avignon.

Obligations non converties (4 0/0), délivrées en échange des actions de l'ancienne Compagnie d'Avignon à Marseille.

Rue Taitbout, 57.

Obligations de l'ancienne Société du Bourbonnais.

Obligations de l'ancienne Compagnie du Grand-Central (emprunt de 1853-1855), non converties.

Obligations du Rhône-et-Loire (4 0/0 et 3 0/0).

Obligations de Saint-Etienne à Lyon (emprunts réunis. — Emprunt de 1850. — Reconnaissances de capitalisation).

Obligations de Saint-Etienne à la Loire (emprunts de 1843-1847).

Obligations d'Andrezieux à Roanne, de premier et second ordre.

A partir du lundi 31 août courant, les bureaux de la Compagnie établis à Lyon, (rue Lanterne, 8) et à Marseille (à la gare), seront en mesure de servir d'intermédiaires entre les porteurs de titres et l'administration centrale, pour la conversion en titres nominatifs.

Les bordereaux et les déclarations qui devront être remplis et signés par les porteurs de titres, seront mis à la disposition des intéressés, dans les bureaux ci-dessus désignés de Paris, Lyon et Marseille. Les actions et obligations au porteur à convertir doivent être présentées, et il en sera donné récépissé, indiquant le jour de la remise du titre nominatif.

Le Conseil d'administration invite les ayants droit à se présenter en personne dans les bureaux de la Compagnie, ou à se faire représenter, la plupart des opérations nécessitant des explications orales qu'il serait impossible de donner par correspondance.

NOTA. Une circulaire contenant des instructions particulières, pour les titres déposés dans les caisses de la Compagnie, a été adressée à MM. les déposants. Ceux d'entre eux à qui cette circulaire ne serait pas parvenue, sont invités à la faire retirer dans les bureaux de la Compagnie, rue de Provence, 47, et rue Laffitte, 23.

CHEMINS DE FER

DE L'EST.

Exécution de la loi du 23 juin 1857. — Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer les porteurs des actions et obligations de la Compagnie de l'Est que la conversion de ces titres en titres nominatifs pourra être opérée dès à présent.

Cette conversion, si elle est faite avant le 30 septembre prochain sera, aux termes de la loi, affranchie de l'impôt.

Les actions et obligations à convertir devront être présentées au siége de la Compagnie. Les porteurs trouveront des bordereaux qu'ils auront à remplir et à signer, et il leur sera donné un récépissé indiquant le jour de la remise des titres nominatifs.

En ce qui concerne les actions et les obligations de la Compagnie de l'Est actuellement déposées dans la caisse de la Compagnie et pour en faciliter la conversion en titres nominatifs au nom des titulaires des certificats de dépôt, les porteurs desdits certificats seront admis à demander cette conversion en justifiant d'un pouvoir écrit signé par les titulaires.

CHEMIN DE FER

DU NORD.

Avis aux actionnaires et aux porteurs d'obligations.

La loi du 23 juin 1857 a établi sur les titres au porteur, sans exception pour les titres déposés, un droit annuel de 0,12 c. pour 100 fr., que les Compagnies doivent prélever au moment du paiement des coupons de dividende et d'intérêt.

Les titres nominatifs sont affranchis de ce droit annuel.

Ils sont, par contre, assujettis à un droit de transmission de 0,20 c. par 100 fr.

La conversion des titres au porteur en titre nominatifs et réciproquement, est soumise au paiement de ce droit de transmission.

Les propriétaires des titres au porteur peuvent, néanmoins, d'ici au 1er octobre prochain, les convertir en titres nominatifs sans payer le droit de conversion qui vient d'être mentionné plus haut.

En conséquence, les porteurs des titres suivants de la Compagnie du chemin de fer du Nord :

Actions;
Actions nouvelles (émission de 1857);
Obligations;

Sont invités à se présenter dans les bureaux de la Compagnie, afin de profiter de la faveur accordée par la loi.

Ils trouveront au siége de la Compagnie des bordereaux qu'ils auront à remplir et à signer.

Ils déposeront leurs titres au porteur ou leurs certificats de dépôt dûment déchargés, et recevront en échange un récépissé indiquant le jour de la remise des titres nominatifs.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST,

124, rue Saint-Lazare. — *Conversion des titres. — Exécution de la loi du 23 juin 1857.*

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les porteurs des actions et obligations de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest et des anciennes Compagnies de Rouen, du Havre, de l'Ouest, de St-Germain et de Versailles (rive droite), que la conversion de ces titres en titres nominatifs est en cours d'exécution au siége de la Compagnie, à Paris, rue Saint-Lazare, n° 124 (bureaux des titres.)

Cette conversion, si elle est faite avant le 30 septembre prochain, sera, aux termes de la loi, affranchie de l'impôt.

Les actions et obligations à convertir devront être présentées au siége ci-dessus indiqué de la Compagnie, tous les jours, dimanches et fêtes exceptés, de 10 heures du matin à trois heures de l'après-midi. Les porteurs y trouveront des bordereaux qu'ils auront à remplir et à signer, et il leur sera donné un récépissé indiquant le jour de la remise des titres nominatifs.

En ce qui concerne les actions et obligations de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, actuellement déposées dans la caisse de la Compagnie, et pour en faciliter la conversion en titres nominatifs aux noms des titulaires des certificats de dépôt, les porteurs desdits certificats seront admis à demander cette conversion en justifiant d'un pouvoir écrit, signé par les titulaires.

Le directeur de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

G. DE LAPEYRIÈRE.

CHEMIN DE FER

DE BESSÈGES A ALAIS.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, en vertu de la décision de l'assemblée générale du 23 mars dernier, il est créé 4,000 actions nouvelles de la Compagnie.

2,000 actions sont dès à présent offertes au pair aux porteurs des actions anciennes, à raison de un quart d'action nouvelle pour chaque action ancienne.

La souscription sera ouverte dans les bureaux de la Compagnie, rue Laffite, 23, du 1er au 15 septembre prochain. 100 francs devront être versés en souscrivant.

Un avis ultérieur fera connaître les autres conditions de la souscription.

Les 2,000 actions restantes seront mises à la disposition de MM. les actionnaires, lors des futurs besoins de la Société.

CAISSE COMMERCIALE DE SAINT-QUENTIN.

LÉCUYER et Cie.

L'assemblée générale du 6 de ce mois ayant décidé à l'unanimité la conversion des actions au porteur en actions nominatives, MM. les actionnaires qui ne l'ont déjà fait sont priés de déposer immédiatement leurs titres au siége de la Société, à Saint-Quentin, ou à la succursale de Paris, pour qu'il puisse leur être prochainement remis en échange des certificats d'inscriptions d'actions. Il sera donné récépissé des titres déposés.

LÉCUYER et Cie.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

DE DON PEDRO II.

Pour la gouverne des entrepreneurs qui désirent soumissionner la construction de la seconde section et afin qu'ils aient la certitude de trouver à Rio-Janeiro des travaux préparés et des informations techniques suffisantes pour asseoir avec toute assurance leurs propositions, *on publie l'exposé contenant des résultats obtenus dans les études du trace*, au 1er du mois de juillet.

L'étendue totale de cette seconde section est de 90,200 pieds anglais ou 17 milles. Avec ce développement de la ligne, le mieux et le plus qu'on puisse obtenir sur le terrain accidenté de la rude rampe de la *Serra*, est une différence de niveau d'environ 1,700 pieds entre Belem et le point culminant de la montagne, ce point culminant se trouvant à une hauteur de 1,350 pieds au-dessus du niveau de la mer.

La pente a pour limite 1/100e avant de commencer la montée de la *serra*, et là, elle n'excède pas 1/35e; elle est plus faible dans les courbes d'un moindre rayon.

Dans le tracé, *on a généralement obtenu des courbes relativement favorables*; rarement elles ont un rayon moindre de 955 pieds.

Le tracé n'offre aucun croisement de chemin ordinaire à niveau.

Les ponts et viaducs sont en petit nombre; à peine y en a-t-il deux de quelque étendue. Voici ces ouvrages :

1° Un pont de 200 pieds de long pour traverser le rio *Sainte-Anna*. Le niveau de la voie est à 25 pieds au-dessus des eaux ordinaires;

2° Un pont pour passer au-dessus d'un chemin d'exploitation dans la ferme *do Machado* : 20 pieds de hauteur et 10 pieds de longueur;

3° Un viaduc de 18 pieds de longueur pour passer au-dessus du chemin dit du Président, à 4 milles au-delà de Belem; le niveau de la voie est de 35 pieds au-dessus de la voie ordinaire;

4° Un pont de 20 pieds de long pour passer au-dessus d'un bras du rio *sinzeco* et d'un chemin de halage près de *Joaquim do Alto*; niveau de la voie, 25 pieds au-dessus du lit du ruisseau;

5° Un viaduc de 300 pieds d'étendue pour traverser une gorge de montagnes presque à l'arrivée de l'entrée du tunnel qui traverse la *Serra*; élévation de la voie, 123 pieds au-dessus du lit du ruisseau.

Ce dernier viaduc est le plus important; les ingénieurs cherchent encore un moyen de l'éviter, et ils comptent pouvoir y substituer avec avantage et économie un grand *boeiro* (1) avec voute et remblais.

Par ce dernier moyen sont supprimées toutes les autres dépressions de la *Serra*. Les dimensions des *boeiros* sont encore un objet d'étude.

Outre les travaux mentionnés ci-dessus, le tracé comprend treize tunnels, presque tous de petite dimension, adoptés comme moyen d'économie pour éviter des courbes très-rudes, des constructions ou des remblais énormes.

(1) Système de voie à moteur hydraulique, qui est à l'étude au Brésil.

Tableau qui indique les positions et l'élévation des tunnels de la seconde section du chemin de fer de Don Pedro II, conformement aux études faites jusqu'au 1er juillet 1857.

Distance de Belem à l'entrée du tunnel, en pieds.	Plus grande hauteur du terrain, au centre du tunnel, au-dessus du niveau de la voie, en pieds.	Etendue en pieds.
33,000	296	900
39,600	340	1,000
41,800	85	300
46,600	135	500
47,075	170	400
54,370	110	350
55,875	126	325
60,225	290	1,450
66,000	132	310
67,325	198	650
69,125	180	600
71,875	254	2,175
83,000	475	7,200

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES.

MM. les actionnaires des anciennes Compagnies de chemins de fer de Saint-Gall, Appenzell, du Sud-Est et de la Glattthal sont prévenus qu'en vertu d'une décision prise, le 6 juillet dernier, par le Conseil d'administration de l'Union des chemins de fer suisses, ils auront à effectuer un versement de 50 fr. sur leurs actions libérées de 250 fr.

Ce versement sera reçu du 31 août au 10 septembre prochain :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte;

A Saint-Gall, à la Banque de crédit suisse-allemande;

A Zurich, chez MM. G. Schulthess et Cie;

A Coire, chez MM. S. et J.-B. Bavier;

A Coire, chez MM. Masmer et Braun;

A Rheineck, chez MM. Custer et Cie;

A Glaris, à la Banque cantonale.

Contre ce versement et contre la remise des actions des anciennes Compagnies, il sera délivré des certificats provisoires collectifs d'actions au porteur de la Compagnie de l'Union des chemins de fer suisses libérées de 300 fr.

Les actions complétement libérées seront échangées contre des certificats provisoires collectifs complétement libérés.

Ces certificats provisoires seront échangés contre les actions définitives dans le seul délai nécessaire à leur confection.

Conformément au traité de fusion, il sera remis contre 20 actions entièrement libérées de la Compagnie de Saint-Gall présentées ensemble, 21 actions complétement libérées de la Compagnie de l'Union des chemins de fer suisses.

Le montant des intérêts du semestre échu sur toutes les actions non libérées sera reçue en déduction de ce versement.

Les porteurs d'actions complétement libérées toucheront les intérêts du semestre échu en échangeant leurs actions contre les récépissés provisoires.

A partir du 10 septembre prochain les actions des anciennes Compagnies des chemins de fer de Saint-Gall, Appenzell, du Sud-Est et de la Glattthal cesseront d'être admises à la négociation.

CHEMIN DE FER

DE CHARLEROI A LA FRONTIÈRE DE FRANCE.

MM. les actionnaires sont prévenus que les registres et les pièces relatives aux comptes qui seront soumis à l'approbation de l'assemblée générale convoquée pour le 28 août 1857, sont déposés à Charleroi dans les bureaux de l'exploitation.

BANQUE GÉNÉRALE SUISSE DE CRÉDIT INTERNATIONAL MOBILIER ET FONCIER.

L'assemblée générale annuelle est convoquée pour le lundi 7 septembre 1857, à trois heures après midi, au siége social, à Genève.

Aux termes des statuts, pour pouvoir en faire partie, il faut être porteur de 15 actions libérées de 400 fr.; nul ne peut représenter un actionnaire s'il n'est actionnaire lui-même; 15 actions donnent droit à une voix, 30 à deux voix, et ainsi de suite jusqu'à dix voix, nombre qui ne peut être dépassé; un seul membre ne peut réunir plus de dix voix, tant en son nom que comme mandataire d'un ou de plusieurs actionnaires.

MM. les actionnaires qui désireront assister à l'assemblée générale annuelle du 7 septembre 1857, devront déposer leurs actions au siége social, à Genève, avant le 4 septembre prochain,

Et au moins cinq jours avant l'assemblée :

A Paris, à la succursale, 30, rue Louis-le-Grand;

A Londres, à l'agence, 2, Royal Exchange-buildings;

A Turin, chez M. Ch. de Fernex, banquier.

PARC DU RAINCY.

1re Vente par adjudication, dans ce parc, le dimanche 30 août 1857, à 1 heure de 30 lots de terrains magnifiquement boisés et de toutes contenances. Sites délicieux, vastes avenues, eaux abondantes, approvisionnements faciles.

Mise à prix, 1 fr. par mètre et plus; paiement du prix en deux ans. Plusieurs lots jouissent d'une remise d'un cinquième en cas de construction dans les six mois. 370 lots sont déjà vendus.

Station spéciale du chemin de fer de Strasbourg dans le parc même; 11 trains montants, 10 descendants; billets d'aller et retour; trajet en 25 minutes. Omnibus spécial dans l'intérieur du parc.

Plans et renseignements au Raincy; et à Paris, au siége de la Compagnie foncière du Raincy, 5, faubourg Poissonnière; chez Me Desforges, notaire, 1, rue d'Hauteville; Me Sebert, 4, rue de l'Ancienne Comédie, et chez M. Dutreih, 12, rue de Ménars.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

OMNIBUS DE LONDRES

Recettes du 10 au 16 août

32e semaine.

602 voitures ont circulé et ont produit 302,841 fr. 85 c., soit par jour 43,263 fr. 12 c. et par voiture 75 fr. 50 c.

La recette totale du 1er janvier au 16 août 1857 est de 9,562,146 fr. 75 c. La moyenne générale par jour et par voiture, comprenant le service de ville et de banlieue, est de 74 fr. 17 c.

Recettes comparatives :

1857, 32e semaine,
9,562,146 fr. 75 moyenne, 74 fr. 17

1856, 31e semaine,
6,326,267 fr. 80 moyenne, 73 fr. 16

Différence en faveur de 1857,
3,235,878 fr. 95 moyenne, 1 fr. 01

HAMEAU DE LA JONCHÈRE (Bois de la MALMAISON).

Adjudication, au hameau de la Jonchère, près Rueil (chemin de fer de Saint-Germain), dimanche 23 août 1857, à 1 heure, de 22 lots de terrains boisés. Mise à prix, de 75 c. à 1 fr. 50 par mètre. — Site délicieux, air salubre, promenades ravissantes, voisinage de la Seine, constructions et approvisionnements faciles.

Prix payable en deux ans par cinquièmes.

Plusieurs lots jouiront d'une réduction d'un cinquième en cas de construction dans les 6 mois.

Communications par le chemin de fer de Saint-Germain et le chemin de fer américain de Rueil à Marly; station spéciale à la Jonchère.

Renseignements : A Paris, chez Me Dutreih, rue Ménars, 12;

Chez Me Duclosel, rue Neuve-des-Petits-Champs, 95;

A Rueil, chez Me Tellier, notaire, chargé de la vente;

A Saint-Cloud, chez Me Pluche, notaire; et à la Jonchère, sur les lieux.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations;

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

L'USINE DE BIACHE SAINT-VAAST (*Pas-de-Calais*)

achète toutes espèces de minerais de plomb, cuivre, or et argent.

S'adresser, à Paris, rue Saint-Paul, n° 28.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La Bourse attend avec impatience le retour de ses spéculateurs, qui sont presque tous absents, soit pour se rendre aux eaux, soit pour assister à l'ouverture de la chasse, et l'on ne peut guère compter sur une reprise des affaires avant la fin de septembre.

La rente avait rétrogradé lentement de 67 15 à 66 95; mais elle est restée à 67 10, en sorte que le mouvement de baisse se trouve à peu près effacé. Les avis de Londres ont cessé d'exercer une influence fâcheuse sur notre marché

Les actions du Crédit mobilier se soutiennent passablement plutôt par les rachats du découvert que par des placements de capitaux. Cette valeur a fléchi de 990 à 950, et elle est revenue à 960.

Le marché des chemins de fer a été bien plus lourd que celui de la rente, et pourtant lors de la liquidation de quinzaine qui a eu lieu lundi dernier, presque toutes les lignes ont été reportées au pair. Ainsi l'annullation des reports, qui est ordinairement un symptôme de hausse et une preuve de l'abondance des capitaux, semblait indiquer seulement qu'il y avait fort peu d'affaires engagées, et que les vendeurs voulaient à tout prix conserver leurs positions. Aussi le lendemain même de la liquidation les offres avaient recommencé sur tous les chemins. On craignait la continuation des mauvaises recettes qui avaient déjà vivement affecté quelques porteurs sérieux. Les actions du Lyon fusionné ont baissé de 920 à 887 50, et elles étaient continuellement offertes. Cependant cette espèce de panique s'était calmée à la bourse d'hier lorsqu'on a su que le bulletin des recettes de la dernière semaine ne présentait plus qu'une légère diminution de moins de 40,000 fr. sur la ligne de Lyon, en sorte que les actions se sont raffermies tout à coup à 902 50. Les actions nouvelles, qui avaient été entraînées à 875, ont repris en même temps à 888 75.

La baisse n'a pas été moins rapide sur les actions du Midi. Cette ligne subit maintenant les conséquences du mouvement exagéré de hausse qui avait été artificiellement provoqué il y a quelques mois Les acheteurs qui ont payé leurs actions fort cher se dégoûtent peu à peu et vendent à forte perte. C'est ainsi que le Midi est tombé de 670 à 642 50. Il était un peu mieux tenu à la fin de la bourse d'hier et il a repris à 652 50.

Les actions du Nord sont tenues bien fermes; on les place facilement à 870 : c'est une réaction de 40 fr. sur les plus hauts cours. Les actions nouvelles sont recherchées de 717 50 à 720.

L'Orléans a baissé à peine de 1,455 à 1,445 et il est tenu de nouveau de 1,447 50 à 1,450.

Les autres chemins de fer ont généralement fléchi. L'Est ancien et nouveau est presque sans affaires. Il en est de même des actions de l'Ouest. Quant aux lignes secondaires, elles ne figurent guère que pour mémoire sur la cote.

Les actions du Victor-Emmanuel se sont un peu relevées, et elles se sont tenues aux environs du pair. Les chemins de fer autrichiens, qui avaient monté en liquidation à 685, sont tombés tout à coup à 665.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 14 jusqu'à celle du 20.

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 66 95 à 67 20, elle est restée à 67; elle a varié à terme de 67 35 à 66 95; elle est restée à 67 10.

Le 4 1/2 0/0 a varié de 93 75 à 93 50, il est resté à 93 50.

La Banque de France a fléchi de 2,800 à 2,785.

Le Crédit foncier est resté stationnaire à 550.

Le Crédit mobilier a monté de 972 50 à 990, il a rétrogradé à 950 et il est resté à 960.

Orléans a monté de 1,455 à 1,465, il est resté à 1,448 75.

Le Nord a monté de 872 50 à 883 75, il est resté à 870.

Le Nord nouveau a varié de 725 à 717 50.

L'Est ancien a varié de 700 à 685, il est resté à 690. L'Est nouveau a baissé de 682 50 à 670, il a fermé à 672 50.

Lyon fusionné a fléchi de 922 50 à 887 50, il est resté à 902 50.

Les actions nouvelles ont baissé de 903 75 à 875, elles sont restées à 888 75.

Le Midi a fléchi de 670 à 642 50, il a fermé à 652 50.

L'Ouest a baissé de 730 à 720, il est resté à 721 50.

Le Grand-Central a monté de 640 à 616 25.

Genève a fléchi de 690 à 675, il est resté à 680.

Saint-Rambert a fléchi de 560 à 540.

Béziers a fléchi de 460 à 455.

Les actions anciennes des Ardennes ont varié de 475 à 470, et les nouvelles de 480 à 485.

Les Autrichiens ont fléchi de 687 50 à 662 50, ils ont fermé à 667 50.

Le Victor-Emmanuel a repris de 492 50 à 500.

Les Russes ont varié de 517 50 à 515; les Lombards, de 640 à 606 25; les Saragosse, de 480 à 477 50; les François-Joseph, de 480 à 473 75; les Romains, de 502 50 à 505.

Samedi. — Bourse fermée à cause de la solennité de l'Assomption et de la fête de l'Empereur.

Lundi. — Les premiers cours de la rente étaient un peu en hausse, mais ils étaient offerts de nouveau à la clôture. La liquidation des chemins de fer s'est faite avec des reports au pair, ce qui n'a pas empêché de fléchir dès que les positions ont été liquidées. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 15 à 67 15; elle a varié à terme de 67 35 à 67 20. Le 4 1/2 a fléchi de 25 à 93 50; la Banque, de 20 à 2,000. Le Crédit mobilier a varié pour fin août de 990 à 975; l'Orléans, de 1,465 à 1,457 50; le Nord, de 983 75 à 940; l'Est ancien, de 700 à 697 50; l'Est nouveau, de 685 à 680 25; Lyon fusionné, de 922 50 à 912 50; les actions nouvelles, de 905 à 900; l'Ouest, de 730 à 727 50; le Grand-Central, de 617 50 à 615; Genève, de 690 à 687 50. Le Béziers s'est tenu à 460; le Saint-Rambert, à 560; les Ardennes anciennes, à 475; les Autrichiens, de 687 à 685; le Victor-Emmanuel, de 495 à 500; l'Ouest suisse, de 470 à 467 50; les Lombards, de 612 50 à 611 25; les Saragosse, de 480 à 477 50. Les Romains se sont tenus à 505.

Mardi. — Les valeurs étaient lourdes; les cours ont légèrement fléchi sur la rente. Il y avait quelques offres sur les principaux chemins. La rente a fléchi de 10 c. à 67 05 au comptant, et de 05 à 67 15 à terme. Le 4 1/2 s'est tenu à 93 50; la Banque, à 2,800. Le Crédit mobilier a fléchi de 7 50 à 967 50; le Nord, de 3 75 à 870 25; Orléans, de 5 à 1,452 50; l'Est ancien, de 5 à 692 50; l'Est nouveau, de 6 25 à 680; Lyon, de 6 25 à 906 25; les actions nouvelles, de 7 50 à 892 50; le Midi, de 10 à 655; l'Ouest, de 2 50 à 725; Genève, de 2 50 à 682 50; les Ardennes, de 5 à 470; les Autrichiens, de 12 50 à 672 50; les Victor-Emmanuel, de 2 50 à 497 50. Les Saint-Rambert se sont tenus à 560; les Béziers, à 460. Les Lombards ont fléchi de 3 75 à 607 50. Les Saragosse ont monté de 2 50 à 480; les Russes de 2 50 à 517 50. Les Romains se sont tenus à 505.

Mercredi. — La rente a été continuellement offerte et elle était en baisse à la clôture; mais il y avait surtout des ventes sur tous les chemins de fer. Le 3 0/0 s'est tenu, au comptant, à 67 05; il a fléchi, à terme, de 15 c. à 67. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 93 50. La Banque a fléchi de 10 c. à 2,790. Le Crédit mobilier a fléchi de 7 30 à 940; l'Orléans, de 1 25 à 1,451 25; le Nord ancien, de 6 25 à 870; le Nord nouveau, de 2 50 à 720; l'Est ancien, de 2 50 à 690; l'Est nouveau, de 5 à 675; Lyon, de 13 75 à 892 50; les nouvelles actions de Lyon, de 11 25 à 881 25; le Midi, de 7 50 à 647 50. L'Ouest s'est tenu à 725; le Grand-Central, à 615; les Ardennes anciens, à 470. Les Ardennes nouveaux ont monté de 5 à 490. Le Béziers s'est tenu à 460. Le Saint-Rambert a fléchi de 20 à 540. Les Autrichiens, de 7 50 à 665. Le Victor Emmanuel a monté de 2 50 à 500. Les Lombards se soutiennent à 607 50; le Saragosse, à 480; les Romains, à 505.

Jeudi. — Le début de la bourse était encore en baisse; mais les cours se sont raffermis sur toutes les valeurs. Le 3 0/0 a fléchi, au comptant, de 5 c. à 67; il a varié, à terme, de 60 95 à 67 40. Le 4 1/2 0/0 a monté de 25 c. à 93 75. La Banque a varié de 2,800 à 2,785. Le Crédit foncier s'est maintenu à 550. Le Crédit mobilier a varié de 950 à 960; Orléans, de 1,445 à 1,448 75; le Nord, de 865 à 870; l'Est ancien, de 685 à 690; l'Est nouveau, de 670 à 672 50; le Lyon fusionné, de 887 50 à 902 50; les nouvelles actions, de 875 à 888 75; l'Ouest, de 720 à 722 50; le Midi, de 642 50 à 652 50; le Grand-Central, de 615 à 616 25 Genève, de 675 à 680; les Autrichiens, de 662 50 à 667 50; le Victor-Emmanuel, de 495 à 500; les François Joseph, de 475 à 473 75; les Romains, de 505 à 502 50; les Saragosse, de 480 à 477 50.

Vendredi. — Les cours étaient tenus avec fermeté, malgré une baisse de 1/4 sur les consolidés et le bruit que de mauvaises nouvelles des Indes étaient arrivées à Londres. Les chemins de fer étaient très-fermes. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 67 à 67 05, et a fléchi à terme de 05 à 67 05. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 25 à 93 25; la Banque, de 10 à 2,775. Le Crédit mobilier a monté de 5 à 965; le Nord ancien, de 7 50 à 877 50. Le Nord nouveau s'est tenu à 717 50; l'Est ancien, à 690; l'Est nouveau, à 672 50. Lyon fusionné a monté de 2 50 à 905; les actions nouvelles, de 3 75 à 892 50; le Midi, de 2 50 à 6 5; l'Ouest, de 2 50 à 725; les Autrichiens, de 1 25 à 666 75; le Victor-Emmanuel, de 5 à 505; le Saint-Rambert, de 2 50 à 542 50. Genève a fléchi de 5 à 675; Béziers, de 5 à 450.

LATOUR.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	[illegible]	Nombre de parts ou actions	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer	C	[illegible]	500	tout	[illegible]	[illegible]	101 ..
Banque de l'Algérie	A	11.000	500	id	[illegible]		[illegible]
Omnium lyonnais	C.v	7.800	1.7[illegible]	15.	[illegible]		[illegible]
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	[illegible]	1 500	[illegible]	[illegible]	janv. juil.	8[illegible]
Omnibus des chemins de fer	A	[illegible]	[illegible]	id	21 ..	janvier	175
Omnibus de Londres	C	[illegible]	100	id	12 50		[illegible]
Comp. imp. des voitures de Paris	A	[illegible]	100	id	[illegible]	mars	[illegible]
Gondoles parisiennes	C	[illegible]	[illegible]	id	[illegible]	févr. août	[illegible]
Omnibus de Lyon	[illegible]	..	1[illegible]	tout	[illegible]		[illegible]
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital	A	[illegible]	1 [illegible]	tout	50	[illegible]	11[illegible]
— act. de jouiss.	A	[illegible]	[illegible]	id	[illegible]	1er janv.	[illegible]
Bourgogne, action de capital	A	[illegible]	1 000	id	[illegible]		[illegible]
— action de jouiss.	A	[illegible]	1 [illegible]		1[illegible]		[illegible]
Arles à Bouc, act. de capital	A	[illegible]	1 000		[illegible]		[illegible]
Trois canaux, act. de capital		17 000	1 [illegible]	id	[illegible]		11[illegible]
Roanne à Digoin	A	17,000	1 [illegible]	id	21 ..		[illegible]
Aire à la Bassée	A	[illegible]	5[illegible]	id	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	A	11	1 [illegible]		[illegible]		
[illegible]	A	[illegible]	1 [illegible]	id	11 [illegible]		1[illegible]
Sambre française canalisée	A	[illegible]	1 000	id	[illegible]		15[illegible]
[illegible]	A	[illegible]	100	id	[illegible]		
Compagnie générale des Eaux	A	80 000	2[illegible]	id	[illegible]		2[illegible]
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	C	[illegible]	1 [illegible]	150	[illegible]	avril, oct.	1[illegible]
Pont, gare et port de Grenelle	A	7 [illegible]	1 [illegible]	id	[illegible]		[illegible]
Pont de Rouen	A	[illegible]	1 [illegible]	id	51 ..	janv. juill.	[illegible]
Ponts réunis	[illegible]	[illegible]	1 [illegible]	12	[illegible]		[illegible]
Nouveaux Ponts réunis	[illegible]	[illegible]	1 [illegible]	id	[illegible]		[illegible]
Pont de Bordeaux	A	2 [illegible]	1 [illegible]	id			1[illegible]
Pont de Beaucaire	A	1 [illegible]	1 [illegible]	[illegible]			[illegible]
Pont sur le Rhône	[illegible]			[illegible]			[illegible]
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Cie	C	[illegible]	500	tout	13 50	janv. juill.	[illegible]
Compagnie franco-améric. [illegible]	C		500	tout	[illegible]		[illegible]
Messageries imp. Serv. marit.	A	[illegible]	500	tout	50 ..	janv. juill.	[illegible]
Cie gén. de transp. et de nav.	[illegible]	[illegible]	250				[illegible]
Compagnie générale maritime	[illegible]	[illegible]			[illegible]		[illegible]
Marc Fraissinet père et fils	[illegible]						[illegible]
Arnaud Touache fr. et Cie	[illegible]	[illegible]			[illegible]		[illegible]
Armements marit. Bazzey et Cie	C	[illegible]	[illegible]	tout	[illegible]		[illegible]
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)	C	[illegible]	[illegible]	tout	[illegible]	avril, oct.	[illegible]
Centre-du-Flénu	C.v	[illegible]	1 [illegible]		30 ..		[illegible]
Pont-du-Loup-Sud	C.v	[illegible]	1 [illegible]		30 ..	avril	460 ..
Montieux-Saint-Étienne	C.v	[illegible]	[illegible]	id.	[illegible]		[illegible]
Blanzy	C	[illegible]	[illegible]	id	[illegible]	févr. août	7[illegible]
Crespaert	A	[illegible]	1 [illegible]	id	[illegible]		12[illegible]
Chazotte	A	[illegible]	1	id	[illegible]		[illegible]
Lyon-et-Loire	A	[illegible]	1	id	[illegible]		[illegible]
Loire (quatre groupes)	A	[illegible]	1 [illegible]	id	[illegible]	avril oct.	[illegible]
Loire	A	[illegible]	1 [illegible]	id	12 ..	id	1[illegible]
Saint-Rambert	A	[illegible]	1 [illegible]		[illegible]	id	[illegible]
[illegible]	A	[illegible]	1 [illegible]	id	50	id	[illegible]
Rive-de-Gier	A	[illegible]	1 [illegible]	id.	[illegible]	id	[illegible]
Mayenne et Sarthe	A	[illegible]	1,010	id	[illegible]		6[illegible]
Grand'Combe	A	[illegible]	1,210	id	[illegible]		[illegible]
Haute-Loire (anc. Société)	Cie.	5 [illegible]	[illegible]	id	[illegible]	avril oct.	[illegible]
Carmaux-Toulouse	C	1[illegible]	[illegible]	[illegible]	10 ..	janv. juil.	121
[illegible]	A	2 [illegible]	1 [illegible]	id	1[illegible]		
Roche-la-Molière et Firminy	A	[illegible]		[illegible]	[illegible]		5[illegible]
[illegible]	A	[illegible]	250	id	[illegible]		1[illegible]
Charbonnages belges	C	[illegible]	[illegible]	id	[illegible]		1[illegible]
Compagnie générale. Asphalte	C	[illegible]	500	id	[illegible]		[illegible]
Bastennes	[illegible]	[illegible]	[illegible]	id	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Loire, obligations anciennes	[illegible]	[illegible]	1 2[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]
— — nouvelles		[illegible]	1 2[illegible]	id.	70 ..	[illegible]	[illegible]
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne … zinc	A	[illegible]	[illegible]	tout	5 ..	mai, nov.	[illegible]
Nouvelle-Montagne … zinc	A	[illegible]	1 [illegible]	id.	110 ..		[illegible]
Stolberg et Wesphalie priv. zinc	A	[illegible]	37[illegible]	id	[illegible]		[illegible]
— non priv. zinc	A	[illegible]	37[illegible]	id	[illegible]	id.	[illegible]
Corphalie … zinc	A	[illegible]	1 [illegible]	id	70 ..		1025 ..
Eschweiler, priv. … zinc	A	[illegible]	5[illegible]	id	[illegible]	1er juin.	[illegible]
— non priv. … zinc	A	[illegible]	[illegible]	id	50 [illegible]	[illegible]	[illegible]
Silésie … zinc	A	[illegible]	[illegible]	id.	[illegible]	mai, nov.	2[illegible]
[illegible] (Algérie) … cuivre	C	[illegible]	[illegible]	id.	1 50	[illegible]	[illegible]
[illegible] (Algérie) … cuivre	C	21 [illegible]	1[illegible]	id.	[illegible]		[illegible]
Poullaouen … plomb argentif.	A	10 [illegible]	[illegible]	id.	[illegible]		[illegible]
USINES MÉTALLURGIQUES.							
[illegible] et Cie	C	1[illegible]	[illegible]	tout	17 [illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	C	[illegible]	[illegible]	id	[illegible]	avril, oct.	[illegible]
[illegible]	C	7[illegible]	1[illegible]	[illegible]	1[illegible]		[illegible]
[illegible]	B	2 0[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	mai, déc.	[illegible]
[illegible]	C	2 [illegible]	2[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]
[illegible]	C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]

(1) Valeur d'émission, 4,000 fr.

DÉNOMINATION.	[illegible]	Nombre [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)		[illegible]	500	tout	60 ..	déc. juin.	[illegible]
Loire et Ardèche	A	[illegible]	1 [illegible]	id	[illegible]		[illegible]
Allevard	A	..	[illegible]	id.			1[illegible]
[illegible]	A	2 [illegible]	[illegible]	id	20 ..	juin, déc.	[illegible]
Aubin (Aveyron)	A	[illegible]	1 [illegible]	id			5[illegible]
Basse-Indre	C	[illegible]	500	id.	[illegible]		[illegible]
Châtillon et Commentry	C	[illegible]	500	id.	40 ..		[illegible]
Maubeuge (Nord)	A	[illegible]	1 [illegible]	id			1[illegible]
Fourchambault	C	[illegible]	1 [illegible]	id	50 ..		4[illegible]
Forges et aciéries de [illegible]	C	[illegible]	1 [illegible]	id.	[illegible]	mai, nov.	[illegible]
Horme	A	[illegible]	1 [illegible]	id			
[illegible]	A	[illegible]	500	id.			5[illegible]
[illegible]	C	[illegible]	500	id.	[illegible]		[illegible]
[illegible]	[illegible]		250	id.	[illegible]		2[illegible]
[illegible]	A	[illegible]	1 [illegible]	tout	[illegible]		[illegible]
[illegible]	A	[illegible]	1 [illegible]		[illegible]	janv. juill.	1 [illegible]
[illegible]	A	1 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril, oct.	[illegible]
[illegible]	A	[illegible]	1 [illegible]	id	[illegible]		1 [illegible]
[illegible]	A	[illegible]	[illegible]	id		janv. juil.	[illegible]
[illegible]	C	[illegible]	1 [illegible]	id	[illegible]		1 [illegible]
[illegible] (Belgique)	A	12 [illegible]	1 [illegible]	id.	[illegible]		[illegible]
GAZ.							
[illegible] (éclairage, chauffage et [illegible])	C	[illegible]	[illegible]	tout	[illegible]	avril, oct.	[illegible]
[illegible] (éclairage et chauffage)	A	[illegible]	[illegible]	id	[illegible]		[illegible]
[illegible]	A	[illegible]	[illegible]	id	40 ..	avril, oct.	500 ..
[illegible]	C	1 [illegible]	[illegible]	id.	[illegible]		[illegible]
[illegible]	C	1 [illegible]	[illegible]	id	[illegible]	[illegible] sept.	300 ..
[illegible]	C	2 [illegible]	[illegible]	id.	7 50	1er octobre	175 ..
Autun	C	1 [illegible]	[illegible]	id.	[illegible]	[illegible]	440 ..
Comp. centrale, [illegible]	C	[illegible]	[illegible]	id.	[illegible]	janv. août	[illegible]
Union des Gaz	C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	février	1[illegible]
[illegible]	A	7 [illegible]	1 [illegible]	[illegible]	1[illegible]	janv. juill.	9[illegible]
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2 [illegible]	[illegible]	id			10[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	7[illegible]		[illegible]		1[illegible]
[illegible]	A	1 [illegible]	1,[illegible]	id	[illegible]		
Naples	[illegible]		[illegible]				
Saint-Étienne	A	[illegible]	1 [illegible]	id		[illegible]	1[illegible]
[illegible]	[illegible]		[illegible]				1[illegible]
Pamiers, [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	tout			[illegible]
FILATURES.							
[illegible]	A	[illegible]	[illegible]	tout	4[illegible]	septembre	6[illegible]
[illegible]	A	[illegible]	500	id	[illegible]	janv. juill.	1[illegible]
[illegible]	C	1 [illegible]	500	id	[illegible]		[illegible]
[illegible]	A	[illegible]	1[illegible]	id	31	1er avril	1[illegible]
DIVERS.							
[illegible]	[illegible]	[illegible]	700	tout	12 ..	[illegible] juill.	500 ..
[illegible]	A	1 1[illegible]	1,[illegible]	id	[illegible]		[illegible]
Glaces de [illegible]	A	2[illegible]	[illegible]	id.	[illegible]		2[illegible]
[illegible] (Belgique)	A	[illegible]	1 [illegible]	id	[illegible]	[illegible] sept	1,[illegible]
[illegible]	A	2 [illegible]	[illegible]	id	[illegible]	avril, oct.	1[illegible]
[illegible]	A	210 [illegible]	100	id	5 [illegible]	[illegible], juill	97 50
[illegible]	A	21 [illegible]	1,25[illegible]	[illegible]	[illegible]		1[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	7 [illegible]	[illegible] sept.	1[illegible]
— [illegible]	[illegible]	[illegible]	2[illegible]	id.	[illegible]		1[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	id.	2[illegible]		1[illegible]
[illegible] et Cie	C	[illegible]	[illegible]	id.	[illegible]		1[illegible]
ASSURANCES.							
[illegible] … incen.	A	[illegible]	12 [illegible]	5000	[illegible]	avril	36 0,0 [illegible]
[illegible] … incen.	A	[illegible]	[illegible]	[illegible]			3[illegible]
[illegible] des [illegible] … incen.	A	1 [illegible]	[illegible]	750	[illegible]	avril	17 0 [illegible]
[illegible] … incen.	A	[illegible]	5 [illegible]	1[illegible]	1[illegible]	février	2[illegible]
[illegible] … incen.	A	2[illegible]	5 [illegible]	1000	[illegible]		[illegible]
[illegible] d'assurances … incen.	A	[illegible]	5 [illegible]	1	[illegible]	février	[illegible]
[illegible] … incen.	A	[illegible]	5 [illegible]	1	[illegible]	[illegible]	2[illegible]
[illegible] … incen.	A		5 [illegible]	[illegible]	[illegible]		2[illegible]
Sauvegarde … incen.	A	2[illegible]	5 [illegible]	[illegible]	[illegible]	février	[illegible]
Centrale … incen.	A	1 [illegible]	5,[illegible]	1[illegible]	2[illegible]	février	2[illegible]
[illegible] … incen.	A	1 [illegible]	5 [illegible]	[illegible]	[illegible]	id.	2[illegible]
Générale … incen.	A	[illegible]	5 [illegible]	tout	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible] … mar.	A	4 [illegible]	1 [illegible]	[illegible]	[illegible]	mai, nov.	2[illegible]
Nationale … mar.	A	2 [illegible]	[illegible]	1[illegible]	[illegible]	[illegible]	1[illegible]
[illegible] … mar.	A	2 [illegible]	5 [illegible]	1[illegible]	1[illegible]	avril	[illegible]
[illegible] … mar.	A	1 [illegible]	5,000	1[illegible]	1[illegible]	id.	1[illegible]
France … mar.	A	2 [illegible]	5 [illegible]	1[illegible]	[illegible]	id.	[illegible]
[illegible] … mar.	A	1 [illegible]	5 [illegible]	1[illegible]	1[illegible]	id.	1[illegible]
[illegible] … mar.	A	2 [illegible]	2 [illegible]	[illegible]	1[illegible]	id.	[illegible]
[illegible] … mar.	A	[illegible]	5 [illegible]	2[illegible]	[illegible]	id.	2[illegible]
Paternelle … mar.	A	[illegible]	1 [illegible]	[illegible]	[illegible]	id.	[illegible]
Confiance … mar.	A	[illegible]	5 [illegible]	[illegible]	[illegible]	id.	[illegible]
[illegible] … mar.	A	2 [illegible]	1 [illegible]	[illegible]	[illegible]	id.	[illegible]
Générale … vie.	A	[illegible]	[illegible]	tout	2[illegible]	[illegible] les 3 ans	[illegible]
Nationale … vie.	A	[illegible]	5 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible] les 4 ans	[illegible]
Union … vie.	A	2 [illegible]	5 [illegible]	[illegible]	1[illegible]	[illegible] les 2 ans	[illegible]
Phénix … vie.	A	[illegible]	5 [illegible]	[illegible]	1[illegible]	id.	[illegible]
Caisse Paternelle … vie.	A	6 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril	[illegible]
Générale … grêle	A	2 [illegible]	5 [illegible]	[illegible]	[illegible]	avril	[illegible]

(1) Valeur d'émission, 4,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 17 AU 21 AOUT

[illegible] (..pl.)	[illegible] (totale)	Durée des concess.	Nombre d'actions	[illegible]	[illegible]	Revenu de chaque act. dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 15 Compt	Samedi 15 Terme	Lundi 17 Compt	Lundi 17 Terme	Mardi 18 Compt	Mardi 18 Terme	Mercredi 19 Compt	Mercredi 19 Terme	Jeudi 20 Compt	Jeudi 20 Terme	Vendredi 21 Compt	Vendredi 21 Terme
165	701	99	400.000	500	tout	36 fr. pour 1856	juillet 1856	Nord ancien	•	•	[illegible]	880 ••	875 ••	870 25	870 ••	870 ••	870 ••	870 2[illegible]	870 ••	8[illegible]7 50
•	•	•	125.000	[illegible]	200	4 0/0	•	Nord nouveau	•	•	722 50	725 ••	721 25	722 50	717 50	720 ••	712 50	717 50	715 ••	717 50
200	1034	99	300.000	500	tout	4[illegible] fr. pour 1856	avril 1857	Ouest	•	•	732 50	727 50	730 ••	735 ••	725 ••	725 ••	722 50	722 50	725 ••	725 ••
1234	1771	99	300.000	500	tout	91 fr. pour 1856	avril 1857	Orléans	•	•	1460 ••	1457 50	1454 25	1452 50	1445 ••	1451 25	1445 ••	1448 75	1445 ••	1448 75
[illegible]	1821	99	250.000	500	tout	74 fr. pour 1856	mai 1857	Est ancien	•	•	700 ••	697 50	695 ••	692 50	692 50	•	690 ••	690 ••	695 ••	•
•	•	•	250.000	500	tout	4 0/0	mai, nov.	Est nouveau	•	•	685 ••	680 25	685 ••	684 ••	677 50	675 ••	672 50	672 50	675 ••	•
204	600	99	265.000	500	tout	91 fr. pour 1856	janvier 1857	Paris à Lyon	•	•	[illegible] 75	•	•	•	[illegible] 50	•	1135 ••	•	•	•
•	3776	•	577.500	500	tout	•	•	Paris-Méditerr. ancien	•	•	915 ••	912 50	905 ••	902 25	905 ••	902 50	905 ••	902 50	907 50	905 ••
•	•	•	115.500	500	250	•	•	Paris-Méditerr. nouv.	•	•	897 50	897 50	892 50	892 50	891 ••	891 25	891 ••	888 75	893 75	892 50
17	231	99	[illegible]	500	tout	4 0/0	juillet 1857	Lyon à Genève	•	•	•	•	685 ••	682 50	677 50	677 50	677 50	680 ••	680 ••	•
111	328	99	250.000	500	tout	4 0/0	janv. juillet	Midi	•	•	665 ••	665 ••	655 ••	655 ••	642 50	647 50	650 ••	652 50	647 50	655 ••
135	1153	99	224.000	500	tout	35 fr.	juillet 1857	Grand-Central	•	•	642 50	•	640 ••	645 ••	645 ••	645 ••	645 ••	646 25	647 50	645 ••
50	96	99	50.000	500	300	4 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Gren.	•	•	540 ••	•	541 ••	•	535 ••	540 ••	•	•	540 ••	•
•	54	99	36.000	500	tout	4 0/0	avril	Béziers à Graissessac	•	•	460 ••	•	460 ••	•	460 ••	—	475 ••	•	460 ••	•
34	140	99	42.000	500	tout	4 fr. 25	janvier 1857	Ardennes ancien	•	•	475 ••	•	475 ••	470 ••	470 ••	•	475 ••	•	472 50	•
•	•	•	42.000	500	250	•		Ardennes nouveau	•	•	•	•	•	•	•	•	485 ••	•	485 ••	490 ••
•	•	•	•	•	•		•	Bordeaux à la Teste	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
1077	1478	93	400.000	500	125	31 fr. 30	juillet 1857	Chemins autrichiens	•	•	[illegible]	682 50	670 ••	672 50	668 75	665 ••	662 50	661 25	667 50	668 75
••	1012	90	300.000	500	150	4 1/2 0/0	•	François-Joseph	•	•	477 50	•	477 50	•	•	•	473 75	•	475 ••	•
462	1071	90	212.500	500	300		•	Lombards-Vénitiens	•	•	611 25	•	607 50	•	607 50	•	605 ••	•	605 ••	•
•	4102	95	600.000	500	125	5 0/0		Russes	•	•	•	•	516 25	•	516 25	•	515 ••	•	515 ••	•
238	545	99	240.000	500	1[illegible]0	•	janvier 1857	Saragosse	•	•	477 50	•	480 ••	•	480 ••	•	477 50	•	475 ••	•
•	619	99	170.000	500	150	6 0/0	•	Romains	•	•	505 ••	•	505 ••	•	505 ••	•	502 50	•	505 ••	•
•	85	99	[illegible]	500	200	5 1/2	décemb. 1856	Victor-Emmanuel	•	•	497 50	500 ••	506 25	497 50	497 50	500 ••	500 ••	500 ••	505 ••	505 ••
84	126	99	72.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Central suisse	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	460 ••	•
46	22	90	30.000	500	250	•	juin 1856	Ouest suisse	•	•	467 50	•	465 25	•	465 ••	•	467 50	•	•	•
111	1[illegible]2	•	57.3[illegible]	500	tout	4 0/0	1er janvier	Nord-Est suisse	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
11	11	99	7.000	250	tout	5 0/0	[illegible] 15 [illegible]	Tarragone à Reus	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'Obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somme payée à ce jour	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	15	17	18	19	20	21
[illegible] 1852	375.000	35 ans	315	tout.	400	avril	15 ••	janvier juillet.	Nord	•	277 50	277 50	277 50	276 15	278 75
1851.	[illegible]	46 —	315	tout.	500	D°	20 ••	août	Nord-Boulogne						
•	17.118	89 —	•	tout.	562 50	•	16.87 1/2	janvier juillet	Nord Charleroy (anciennes actions)	•	•	•	•	•	•
1852.	80.000	50 —	1.000	tout	250	avril	50 ••	avril octobre.	Paris à Lyon	•	975 ••	•	980 ••	980 ••	980 ••
1855.	100.000	99 —	250	tout.	500	avril	15 ••	D°	D° (nouvelles)	•	•	275 ••	278 75	275 ••	273 75
1852.	120.000	99 —	500	tout.	625	D°	25 ••	D°	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	•	495 ••	495 ••	492 50	•	•
1853	183.333	50 —	350	tout.	500	D°	15 ••	janvier juillet.	D° Nouvelles 3 0/0	•	280 ••	280 ••	277 50	•	•
1852.	265.02[illegible]	96 —	500		650	avril.	25 ••	juin décembre.	Est	•	451 25	452 50	451 25	455 ••	455 ••
1854.	190.000	94 —	270	210	500	mars.	15 ••	janvier juillet.	D° (nouvelles)	•	268 25	265 ••	267 50	267 50	267 50
•	9.775	47 —	•	tout.	1.250	•	50 ••	avril octobre.	Strasbourg à Bâle	•	•	•	•	•	•
•	25.000	50 —	•	tout.	625	•	25 ••	janvier juillet	D°	•	147 50	•	•	•	•
1855.	600.000	[illegible] —	250	tout.	500	1858	15 ••	D°	Ouest (nouvelles)	•	267 50	268 75	268 75	[illegible] 75	268 75
1842.	[illegible]	47 —	1.125	tout.	1.250	décembre	50 ••	D°	Paris à Orléans 1842	•	[illegible]	•	•	[illegible]	•
1848	13.333	50 —	•	tout.	1.250	D°	50 ••	D°	D° (Nouvelles 1848)	•	•	•	•	•	•
1852	[illegible]	[illegible] —	•	tout.	500	•	15 ••	D°	D° 1852 3 0/0	•	[illegible]	268 75	268 75	270 ••	270 ••
1855.	151.000	99 —	300	tout.	500	décembre	15 ••	D°	Grand-Central	•	267 50	267 50	267 50	267 50	267 50
1855.	134.200	99 —	250	tout.	500	décembre.	15 ••	D°	D° (nouvelles)	•	266 25	267 50	265 [illegible]	267 50	266 25
1853	102.614	99 —	500	tout.	625	D°	25 ••	D°	Rhône-et-Loire	•	•	•	•	•	655 ••
1853	65.643	99 —	300	tout.	500	D°	15 ••	D°	D° 3 0/0	•	•	•	•	•	•
1855.	87.719	99 —	285	tout	500	D°	15 ••	D°	Lyon à Genève 1855 jouiss. juillet 1857	•	270 ••	270 ••	270 ••	270 ••	•
									D° 1857 jouiss. juillet 1857	•	•	•	•	267 50	•
1855	300.000	90 —	275	•	500	septembre.	15 ••	septembre mars	Autrichiens	•	268 75	270 ••	•	270 ••	268 75
1856.	100.500	99 —	250	tout	500		15 ••	janv. juillet.	Midi	•	268 75	262 50	265 ••	26[illegible] ••	263 75
1856.	150.000	97 —	275	•	500		15 ••	janv. juillet	Lyon-Bourbonnais	•	267 50	[illegible]	267 50	267 50	268 75
1854	4.200	62 —	250	•	500	25 janvier	15 ••	1er avril 1er octobre	Tarragone à Reus	•	•	•	•	•	•
1856	[illegible]	62 —	250	•	500	•	15 ••	1er février 1er juillet	D°	•	•	•	•	•	•

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 1[illegible] au 2[illegible] août 1857. Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.

Noms des lignes	1[illegible]	[illegible]	17	18	[illegible]	20
Nord	862 50 à 866 75	[illegible]	[illegible]	[illegible] à 872 50	[illegible] à 862 50	862 50 à 862 50
Est	680 •• à 687 50	685 •• à 691 25	680 •• à [illegible] 50	[illegible] à 681 25	[illegible] à 693 25	[illegible] à 687 50
Est nouvelles	675 •• à 680 ••	675 •• à 680 ••	[illegible] à 675 ••	670 •• à 680 ••	675 •• à 675 ••	645 •• à 645 ••
Orléans	1440 •• à 1450 ••	1435 •• à 1464 75	1445 •• à 1461 50	1440 •• à 1462 50	[illegible] à [illegible]	1425 •• à 1450 ••
Lyon	845 •• à 922 50	915 •• à 922 50	[illegible]	[illegible] à 902 25	[illegible] à 898 25	885 •• à 891 25

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination	Samedi 15 Comptant	Samedi 15 Terme	Lundi 17 Comptant	Lundi 17 Terme	Mardi 18 Comptant	Mardi 18 Terme	Mercredi 19 Comptant	Mercredi 19 Terme	Jeudi 20 Comptant	Jeudi 20 Terme	Vendredi 21 Comptant	Vendredi 21 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0 jouiss. 22 juin 1857	••	••	67 15	67 20	67 05	67 15	67 05	67 ••	67 ••	67 10	67 05	••
Rentes 4 1/2 0/0, jouiss. 22 mai 1857	••	••	93 50	••	93 50	••	93 75	••	93 50	••	93 25	••
Banque de France, jouiss. juillet 1857	•	•	2790 ••	•	2780 ••	•	2770 ••	•	2775 ••	•	2775 ••	•
Banque de France, nouvelle émission	•	•	2780 ••	•	[illegible]	•	2780 ••	•	2790 ••	•	2775 ••	•
Comptoir national d'escompte, jouiss. août 1857	•	•	[illegible]	•	[illegible]	•	665 ••	•	[illegible]	•	672 50	•
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss. juillet 1857	•	•	•	•	•	•	•	•	530 ••	•	•	•
— Obl. gnt. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1857	•	•	425 ••	•	425 ••	•	427 50	•	427 50	•	427 50	•
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	•	•	•	•	395 ••	•	•	•	•	•	•	•
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	•	•	87 50	•	87 50	•	•	•	87 50	•	87 50	•
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° d°	•	•	81 25	•	•	•	80 ••	•	•	•	[illegible]	•
— Promesses d'Oblignt. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouis. mai	•	•	•	•	930 ••	•	930 ••	•	•	•	930 ••	•
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1857	•	•	9[illegible]0 ••	•	9[illegible]0 ••	907 50	915 ••	910 ••	905 ••	901 ••	902 50	905 ••
Ville de Paris, obligations 1849, jouissance avril 1857	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
d° d° 1852, jouiss. juillet 1857	•	•	1045 ••	•	•	•	1045 ••	•	1045 ••	•	1045 ••	•
d° d° 1855 tout pay. jouiss. mars 1857	•	•	390 ••	•	391 25	•	392 50	•	391 25	•	395 ••	•
Département de la Seine obligations 1857, jouiss. juillet 1857	•	•	195 ••	•	195 25	•	195 25	•	195 ••	•	196 ••	•
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	•• •/•	•	91 3/8	•	91 3/8	•	91 1/2	•	91 1/4	•	[illegible]	•
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1857	••	•	90 1/8	•	90 1/8	•	90 1/4	•	••	•	••	•
Piémontais, 5 0/0 jouiss. juin 1857	••	•	89 [illegible]	•	89 50	•	89 25	•	••	•	89 25	•
— 3 0/0 jouiss., juillet 1857	••	•	••	•	54 ••	•	54	•	54	•	54 ••	•
Autrichien, 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1857	••	•	89 1/8	•	89 1/4	•	89 1/4	•	89 1/4	•	89 1/4	•
Emprunt Romain, jouiss., juin 1857	•• 3/8	•	••	•	87	•	86 3/4	•	86 1/2	•	86 3/4	•
Espagne dette active jouiss., juillet 1857	••	•	••	•	••	•	••	•	••	•	25 1/4	•
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1857	••	•	••	•	••	•	••	•	40 1/4	•	40 ••	•
d° intérieure d°	••	•	••	•	•• 3/8	•	••	•	37 3/8	•	37 1/4	•

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Ce, RUE BERGÈRE, 20

LE DIRECTEUR, C. DEVINA

Digitized by Google

N° 886 — 18e ANNÉE. — N° 35 — SAMEDI, 29 AOÛT 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

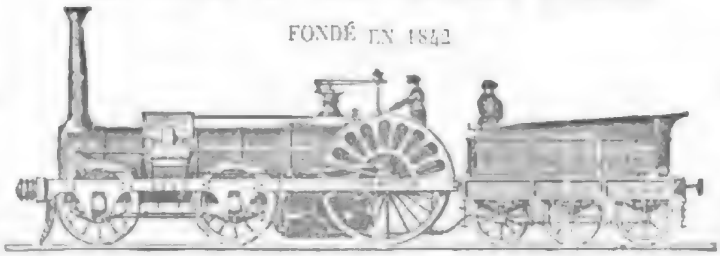
PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris.. ..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger ..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 2fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à Londres à l'Agence de Publicité DELAY, DAVIES et Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, 4, Norfolk street, Strand, and 1, Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les garder d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds. — L'administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS

A NOS ABONNÉS DE PARIS.

MM. les Abonnés de Paris qui désirent recevoir leur journal dans les Départements sont priés d'acquitter le supplément dû pour frais de port. A défaut de ce supplément, le journal continuera à leur être adressé à leur domicile de Paris.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 897. — Les chemins de fer d'embranchement, 898. — Les paquebots transatlantiques, 898. — Les chemins de fer et les routes impériales, 899. — Statistique des chemins de fer. Établissement (suite), 899. — Chemin de l'Est. Nomination, 900. — Crédit foncier de France, 900. — Avis aux actionnaires, 900. — Banque d'Angleterre, 901. — Bulletin des recettes de la semaine, 901. — Oukase impérial, 902. — Chemin de Paris à Orsay. Rapport, 902. — Compagnie impériale des voitures de Paris. Rapport, 902. — Forges, 904. — Recettes, 905, 906. — Annonces, 907, 908 909. — Chronique de la Bourse, 910. — Tableau des valeurs industrielles, 911. — Bourse, 912.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La stagnation de la bourse continue. Les différentes phases de la question d'Orient n'ont eu sur le marché aucune influence ni en bien ni en mal.

Les affaires de l'Inde n'ont pas davantage affecté le marché, et la bourse de Londres elle-même résiste assez aux bien fâcheuses nouvelles venues de Calcutta; mais elles suffisent à rendre pour le moment toute amélioration des cours extrêmement difficile. La puissance de la Grande Bretagne, appuyée sur son immense crédit, viendra sans doute à bout de la révolte des Cipayes; mais la métropole aura de grands sacrifices à s'imposer, et, de son côté, la Compagnie des Indes va se trouver dans une situation critique. Déjà chargée d'une dette d'un milliard et demi, qui s'accroissait d'année en année par le déficit permanent de ses budgets, la Compagnie se voit momentanément privée des 120 millions d'impôt que lui payaient les provinces insurgées, et dont le recouvrement n'est pas présumable dans les circonstances actuelles. C'est là une circonstance grave, qui atteint le commerce entier de la péninsule indienne, et dont la place de Londres recevra certainement le contre-coup. En attendant, les consolidés font assez bonne contenance et se maintiennent aux environs de 90 1/2 à 90 3/4.

La rente française, de son côté, flotte aux environ de 67, tantôt un peu au-dessus, tantôt un peu au dessous, malgré la concurrence des autres valeurs de placements. Ainsi dans l'état actuel, la rente 3 0/0, au cours de 67 fr., représente du. . . . 4 1/2 0/0

Les obligations de chemins de fer dans le prix moyen de 267 50, représentent, abstraction faite de la prime de remboursement, du. 5 1/2 0/0

Enfin, les obligations départementales de la Seine, au cours actuel de 195 fr., représentent du 3 0/0 à 65 25, avec 16 0/0 en plus de primes de remboursement et les chances des lots; et de plus, cette valeur, assimilée aux fonds publics, n'est pas atteinte par l'impôt mobilier qui frappe les obligations de chemins de fer.

Quant aux actions de chemins de fer, l'instabilité des recettes ne permet pas encore de calculer, même approximativement, les dividendes futurs. Les bulletins de cette semaine annoncent cependant une amélioration relative dans les revenus.

Ces actions n'ont subi, d'ailleurs, depuis huit jours, aucune fluctuation importante. Nous avons déjà répondu à des bruits fâcheux répandus avec insistance au sujet de la Compagnie de l'Est. Cette semaine, on avait annoncé que l'autorité administrative avait refusé à la Compagnie l'autorisation d'émettre les obligations dont le produit est destiné à couvrir les travaux de la campagne courante, et qu'elle se trouvait ainsi en proie aux plus fâcheux embarras. Ce bruit était absolument controuvé, car depuis six semaines l'émission de ces obligations est commencée et se poursuit au su et au vu du public.

Les moyens de communication se développent de plus en plus dans la Méditerranée, et l'on peut avoir dès à présent une idée de ce que deviendra cette mer intérieure lorsque l'isthme de Suez aura été enfin canalisé. Le *Lloyd* autrichien va, dit-on, ouvrir un nouveau service entre Trieste et Barcelone, avec escales à Bari, Messine, Palerme, Catane et Marseille. Cette ligne serait desservie par des vapeurs à hélice et d'une capacité de 860 tonneaux. Ce nouveau service, en établissant une communication directe entre les Etats autrichiens et l'Espagne, en touchant à l'Italie et au principal port français, doit avoir des résultats favorables pour les chemins de fer des deux péninsules, tout en procurant au chemin de fer de Vienne à

Digitized by Google

Trieste, récemment inauguré, de nouvelles relations et par conséquent de nouveaux produits.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 67 10 ferme à 66 95.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 93 50, ferme à 93 25.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Lyon-Genève,	17.0 0/0.
Midi,	16.2 0/0.
Autrichiens,	12.2 0/0.
Nord,	10.8 0/0.
Orléans,	9.4 0/0.
Lombard-Vénitiens,	8.1 0/0.
Ouest,	1.3 0/0.

Diminution kilométrique.

Méditerranée,	25.4 0/0.
Est,	12.0 0/0.
Lyon,	8.9 0/0.
Bourbonnais,	6.3 0/0.
Sarragosse,	5.7 0/0.

C. Devina.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	21 août.	28 août.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0	67 05	66 95	» »	» 10
CONSOLIDÉS	91 »/»	90 1/2	» »/»	» 1/2
CRÉDIT FONCIER	» »	» »	» »	» »
CRÉDIT MOBILIER	965 »	965 »	» »	» »
COMPT. D'ESCOMP.	672 50	670 »	» »	2 50
ORLÉANS	1548 75	1450 »	1 25	» »
NORD	877 50	872 50	» »	5 »
ACTIONS NOUVELLES	717 50	716 25	» »	1 25
EST ANCIEN	690 »	687 50	» »	2 50
EST NOUVEAU	672 50	672 50	» »	» »
LYON	» »	1340 »	» »	» »
PARIS-MÉDIT. (anc.)	905 »	896 25	» »	8 75
PARIS-MÉDIT. (nouv.)	892 50	883 75	» »	8 75
MÉDITERRANÉE	1330 »	» »	» »	» »
MIDI	655 »	650 »	» »	5 »
OUEST	725 »	727 50	2 50	» »
GRAND-CENTRAL	618 »	616 25	1 25	» »
GENÈVE	615 »	672 50	» »	2 50
CH. AUTRICHIENS	668 75	656 25	» »	12 50
SAINT-RAMBERT	542 50	550 »	7 50	» »
VICTOR-EMMANUEL	505 »	497 50	» »	7 50

LES CHEMINS DE FER D'EMBRANCHEMENT.

Les grandes lignes françaises sont pour la plupart achevées, et un assez grand nombre de lignes secondaires sont en voie d'achèvement. Lorsque l'ensemble des concessions actuelles sera terminé, les deux tiers environ des chefs-lieux de départements seront reliés entre eux et avec la capitale de l'empire. C'est beaucoup, c'est assez même pour la circulation des voyageurs et pour le facile parcours de tous les points du territoire ; mais c'est absolument insuffisant pour la circulation des produits agricoles et industriels. Le réseau actuellement concédé dessert principalement les centres de population. Il reste à établir des chemins spécialement destinés à plonger dans les centres de production. Ces ramifications secondaires, mais indispensables, sont ordinairement qualifiées de chemins de fer d'embranchement.

Il paraît que le gouvernement n'a pas perdu de vue cet ordre d'idées; nous en trouvons la preuve dans une mesure nouvelle digne de toute approbation. S. Exc. M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, a reconnu, conformément à l'avis du Conseil général des ponts et chaussées, qu'il était éminemment utile d'entreprendre le nivellement général de la France, pour faciliter et assurer les opérations relatives, soit à la construction des chemins de fer d'embranchement qui restent encore à exécuter, soit à celle des voies de terre, qui est loin d'être complète, soit au nivellement des cours d'eau considérés au point de vue tant de la navigation que de l'industrie, soit enfin aux études de drainage et d'irrigation.

La première partie de cette opération, qui a pour objet le réseau des bases formées par les principaux fleuves, les grandes lignes de chemins de fer, etc., sur un développement total d'environ 10,000 kilomètres, doit, à raison de son utilité générale, être exécutée entièrement aux frais de l'État ou avec le concours des Compagnies de chemins de fer.

La deuxième partie du travail, qui est relative au nivellement de détail, devra être exécutée à frais communs entre l'État et les départements.

M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics vient d'inviter les préfets à demander aux Conseils généraux, dans leur session actuelle, de voter les fonds nécessaires pour faire face à leur part contributive dans cette dépense, dont le chiffre pourra s'élever en moyenne pour chacun d'eux à environ 40,000 fr. répartis sur sept exercices.

La nécessité des chemins de fer d'embranchement étant démontrée, les grandes Compagnies qui ont déjà fusionné les lignes secondaires qui s'étaient juxta-posées à leur réseau, doivent nécessairement s'attendre à être chargées tôt ou tard de la construction de ces lignes de troisième ordre, analogues à celles des routes de terre qu'on appelle des chemins de grande communication, et qui assureront au territoire agricole le débouché facile et économique de ses produits.

Le nivellement général entrepris par le département de l'agriculture et des travaux publics sera d'un grand secours pour les études des embranchements, et comblera en peu d'années une lacune qui avait été bien des fois signalée dans la géodésie de la France.

C. Devina.

LES PAQUEBOTS TRANSATLANTIQUES.

En annonçant l'année dernière (numéro du 28 juin 1856) l'ajournement de la concession des paquebots transatlantiques, nous considérions ce regrettable retard comme un effet direct des rivalités financières. L'événement n'a que trop justifié ces prévisions. Bien que la loi votée par le Corps législatif dans sa dernière session ait mis le gouvernement en mesure de donner un concours efficace à cette grande entreprise, en lui laissant la latitude d'accorder une subvention supérieure de deux ou trois millions aux propositions des anciennes Compagnies soumissionnaires, ces Compagnies se sont, excepté une, successivement retirées; et ainsi la combinaison si sage et si prudente qui devait mettre tout les services transatlantiques aux mains d'une Compagnie unique, s'est trouvée forcément abandonnée.

Aujourd'hui chacun des ports de mer qui devaient servir de point d'attache à l'une des grandes lignes est abandonné à ses propres forces. Une Compagnie nantaise, appuyée sur la Compagnie Gaultier frères, et patronée par la chambre de commerce de Nantes, a ouvert une souscription pour la ligne des paquebots transatlantiques des Antilles, à laquelle est affectée près de la moitié de la subvention votée par le Corps législatif (6,200,000 fr. sur 14 millions). D'un autre côté, on assure que le gouvernement presse la constitution d'une Société havraise pour la ligne de New-York.

Certes, nous ne pouvons qu'applaudir à ces efforts intelligents, qui, dans tous les cas, auront un bon résultat, celui de déterminer au profit de nos ports une partie du trafic et des voyageurs monopolisés par la Grande-Bretagne. Nous admettons volontiers, avec la chambre de commerce de Nantes, que « l'entreprise du service des paquebots de la ligne des Antilles par Saint-Nazaire présente tous les éléments d'une grande et fructueuse affaire. »

Mais nous ne pouvons nous empêcher de penser que si cette ligne isolée peut être avantageuse pour les intéressés, toutes les lignes réunies eussent présenté des avantages bien supérieurs pour le commerce français comme pour les actionnaires des paquebots. Une administration unique, des travaux unitaires dirigés par un seul constructeur en chef, eussent sensiblement atténué les frais généraux des trois lignes; et s'il fût arrivé que l'une des trois eût été moins fructueuse que

Digitized by Google

les deux autres, la Compagnie unique aurait eu le bénéfice des compensations.

Il est d'autant plus regrettable que les puissances financières n'aient pu s'entendre dans une pareille question d'intérêt public, que depuis longtemps les nations modernes, et la France plus qu'une autre, semblaient entrer résolument dans la voie des grandes entreprises par association. Triste effet des rivalités que nous avons tant de fois signalées, puisqu'il en faut revenir aujourd'hui à l'isolement et à la lutte, c'est-à-dire à la dispersion de toutes les forces vives qui, réunies en faisceau, auraient pu donner à notre crédit industriel et maritime tant d'éclat et de grandeur!

C. Devina.

LES CHEMINS DE FER ET LES ROUTES IMPÉRIALES.

Les adversaires des chemins de fer, car ils en ont eu et ils en ont encore, n'ont cessé d'affirmer que ces grandes entreprises devaient avoir pour effet de réduire à l'inactivité les autres voies de communication, routes, rivières et canaux, et de ruiner ainsi une foule d'intérêts anciens et respectables. Des esprits plus sages et plus clairvoyants croyaient, au contraire, que les chemins de fer, en développant la circulation des produits, et par conséquent les forces productives, devaient donner aux diverses branches de l'activité sociale une impulsion profitable à tous les intérêts. L'expérience a démontré la justesse de cette opinion. Voici qu'aujourd'hui, un homme des plus compétents, M. Vallès, ingénieur en chef des ponts et chaussées du département de l'Aisne, adjure avec vivacité l'administration supérieure de donner les secours dont elles ont besoin aux routes impériales, ruinées non pas par l'abandon du commerce, mais au contraire par les transports de plus en plus considérables qu'elles ont à supporter, et qui se sont accrus en raison même du développement de notre réseau de chemins de fer.

On s'imagine assez généralement dans le public que les chemins de fer transportent au moins vingt ou trente fois plus que les routes ordinaires, et que celle-ci doivent être devenues pour ainsi dire désertes. Eh bien, il résulte des études faites par M. l'ingénieur en chef Vallès sur les transports du chemin de fer du Nord comparativement aux routes impériales des départements traversés par ce chemin de fer, qu'en 1854 le chemin de fer a transporté sur l'unité de distance de 1 kil., 268 millions de tonnes, et que pendant la même période, les routes impériales ont transporté sur la même unité 211 millions, c'est-à-dire les 4/5. En même temps, le nombre des voyageurs circulant sur le chemin de fer était, toujours pour la même unité d'un kilomètre, de 264 millions, tandis qu'il était pour les routes de 421 millions, c'est-à-dire les 3/5 en sus.

On objecte sur-le-champ qu'en 1854 le réseau du Nord n'avait pas acquis son développement actuel, et qu'il ne pouvait par conséquent rendre les mêmes services, et que le développement des chemins de fer doit correspondre à une diminution porportionnelle des transports effectués sur les routes. C'est le contraire qui est vrai. En voici la preuve :

En 1854, la longueur exploitée de la voie du Nord était de 710 kil.; elle était, en 1856, de 795 kil. Le nombre des tonnes de marchandises journellement transportées à distance entière était, en 1854, de 1,037; il s'est élevé, en 1856, à 1,179; c'est donc une augmentation de 142 tonnes, soit 1/7e d'augmentation.

Or, pendant la même période, la circulation journalière sur les routes de l'Aisne, par exemple, s'est élevée de 221 tonnes à 330, soit 109 tonnes d'augmentation ou 50 0/0.

Il est donc bien évident que les chemins de fer, loin de détruire la circulation sur les routes ordinaires, la développent au contraire à un très-haut degré, et nous pouvons ajouter qu'en tous pays et en toutes circonstances ils produisent des effets analogues.

Les chemins de fer n'atteignent pas partout; ils ne vont chercher ni la marchandise ni le voyageur, il faut que le voyageur et la marchandise aillent à eux. Par conséquent, si les chemins de fer activent la production et la circulation, ce dont personne ne doute, les routes de terre profitent d'abord et avant le chemin de fer lui-même de ce surcroît d'activité. C'était là une vérité générale et un peu théorique que M. l'ingénieur Vallès vient de faire passer dans la catégorie des faits pratiques et scientifiquement démontrés. C'est là un véritable service rendu à l'industrie. Aussi nous associons-nous bien vivement aux réclamations de M. Vallès en faveur des routes impériales, dont le bon entretien constitue une nécessité de premier ordre pour l'agriculture, l'industrie et le commerce, comme pour les chemins de fer eux-mêmes, qui ont tant d'intérêt à ce que leurs gares soient facilement accessibles à tous les voyageurs et à tous les produits.

C. Devina.

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER.

ÉTABLISSEMENT DES CHEMINS DE FER.

(*Suite.*) (1)

— Les terrassements, y compris les travaux de consolidation, les ouvrages d'art courants, élèvent de beaucoup les prix de revient. On en peut juger : Pour le Nord, ils coûtent 44,839,694 fr.; Anzin à Somain, 192,070 fr.; Est, 57,059,699; Montereau, 3,960,000 fr.; Saint-Germain, 3,860,099 fr.; Rouen, 6,235,116 fr.; Havre, 7,725,339 fr.; Dieppe, 3,033,714 fr.; Ouest, 28,488,036 fr.; Orsay, 1,245,542 fr.; Orléans, 113,600,539 fr.; Lyon, 75,912,126 fr.; Rhône-et-Loire, 5,251,326 fr.; Ceinture, 765,765 fr.

Voici un résumé de quelques-unes de ces dépenses :

(1) Voir le *Journal des Chemins de fer* du 22 août 1857.

Désignation des lignes ou sections de lignes.	Longueurs.	Dépenses en terrassements		Dépenses en ouvrages d'art courants		Dépenses en terrassements et ouvrages d'art courants	
		totales.	par kil.	totales.	par kil.	totales.	par kil.
	kil.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Amiens à Boulogne.	123	5.473.839	44.503	2.092.212	17.000	7.566.051	61.512
Paris à Strasbourg :							
2e section.	132	6.477.950	42.618	2.675.217	17.600	9.153.167	60.218
3e section.	105	4.978.313	27.412	1.332.622	12.691	6.310.935	40.103
4e section.	141	9.611.063	68.164	2.939.688	20.849	12.550.751	89.013
5e section.	52	1.825.298	35.082	941.045	18.097	2.765.343	53.179
Centre.	320	23.603.387	73.761	9.241.818	28.881	32.845.235	102.642
Orléans à Bordeaux. . . .	461	31.684.107	68.729	9.678.231	20.994	41.362.338	89.723
Tours à Nantes (1)	195	20 787.106	106.001	5.124.840	26.281	25.911.946	132.882
Totaux et moyennes. .	1549	104.440.063	67.424	34.025.723	21.966	138.465.786	89.390

(1) L'importance des terrassements et des travaux de consolidation effectués sur cette section explique suffisamment l'élévation de ces dépenses.

Digitized by Google

— Les ouvrages d'art exceptionnels qui se divisent en ponts sur rivières navigables, viaducs, souterrains, absorbent sur certains points inévitables des sommes considérables et accroissent la moyenne kilométrique générale de tout le chemin : le Nord en compte pour 2,877,132 fr. Il comprend entre autres :

Sur la ligne d'Amiens à Boulogne, le pont de la baie de la Canche, long de 282 mètres, composé de quinze arches de 14 mètres, exécuté en un an. Il coûte 3,062 fr. par mètre courant, soit en tout 863,500 fr. Le pont de Montlouis sur la Loire, entre Orléans et Tours, a douze arches de 25 mètres; le pont de Cinq-Mars, sur la section de Tours à Nantes, est divisé en trois sections : la première a neuf arches de 10 mètres de largeur sur une longueur totale de 229 mètres : la deuxième section, sans arches, est longue de 189 mètres, et la troisième section, composée de dix arches de 10 mètres d'ouverture et 253 mètres de longueur totale, soit ensemble dix-neuf arches sur 671 mètres d'étendue. Le pont du Gardon, long de 230 mètres, sur le chemin du Gard, coûte 3,509 fr. par mètre courant, soit 807,146 fr.; il est composé de huit arches de 18m,60 de largeur, 16 mètres de largeur entre les têtes, et élevé de 10m,10 au-dessus des basses eaux. Voici un relevé fait par le ministère des principaux ponts construits à l'époque à laquelle s'arrête la publication des documents officiels.

Désignation du pont.	Désignation de la ligne.	Longueur du pont.	Dépense d'établissement totale.	Dépense d'établissement par mètre courant.
Pont de Chalifert (sur la Marne)	Strasbourg (1re section)	121	485.800	4.014
— d'Isles-lès-Villenoy	id.	99	300.500	3.020
— de Trilport	id.	122	533.700	4.374
— d'Armentières	Strasbourg (2e section)	106	325.000	3.066
— de Saussoy	id.	99	278 600	2.808
— de Courcelles	id.	97	271.400	2.800
— de Mantcuil	id.	97	267.400	2.550
— de Vitry-le-Français	id.	91	167.000	1.835
— d'Eauplet (sur la Seine)	Rouen au Havre	362	1.098.113	3 032
— sur la Loire	Orléans à Vierzon	454	2.965.960	6.533
— de Salbris (sur la Sauldre)	id.	57	146.800	2.553
— de Lamotte (sur le Beuvron)	id.	41	102.900	2.509
— sur la Loire	Embranch. de Nevers.	381	1.566.495	4.111
— du Cher	Vierzon à Châteauroux	142	495.038	3.486
— de l'Arnon	id.	46	144.604	3.143
— de Chambon	id.	28	106.412	3.800
— d'Issoudun	id.	40	154.431	3.860
— de l'Indre	id.	62	291.528	4.702
— de Montlouis (sur la Loire)	Orléans à Tours	377	1.604.000	4.254
— du Cher	Tours à Bordeaux	162	380.000	2.346
— de la Creuse	id.	151	680.000	4.503
— de la Vienne	id.	140	300.000	2.143
— de Cinq-Mars	Tours-Nantes (1re sect.)	671	2.478.166	3.693
— de Bouchemaine	id. (2e sect.)	185	780.000	5.032
— du Gardon	Gard	230	807.146	3.509
— du Rhône	Marseille à Avignon	386	6.032.948	10.295
— de la Durance	id.	533	3.632.823	6.815
— de la baie de la Canche	Amiens à Boulogne	282	863.500	3.063
Ensemble	—	5.532	27.341.166	4.943

Les viaducs les plus longs et les plus coûteux sont : le viaduc de l'Indre, sur la ligne de Tours à Bordeaux; il est long de 751 mètres et coûte 2,768 fr. par mètre courant, soit 2,078,761 fr.; sa hauteur maximum est de 22m,15; sa moyenne, de 21 mètres. Le viaduc d'Arles sur Marseille à Avignon, long de 769 mètres, coûte 1,931,965 fr., soit par mètre courant, 2,525 fr. Le viaduc de la Manse, de Tours à Bordeaux, n'est long que de 303 mètres, et coûte 4,006 fr. le mètre, soit 1,213,713 fr.

C. Devisa.

(La suite au prochain numéro.)

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Par décision ministérielle du 11 août 1857 :

M. Thoyot, ingénieur en chef des ponts et chaussées, est nommé ingénieur en chef du contrôle des chemins de fer de Paris à Lyon.

M. Conche, ingénieur en chef des mines, est nommé ingénieur en chef du contrôle des chemins de fer de l'Est.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Le troisième tirage trimestriel pour 1857, des lots attribués aux obligations foncières 3 et 4 0/0, aura lieu le 22 septembre prochain, au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, 19.

Le 1er numéro sortant gagnera		100,000 fr.
Le 2e	idem	50,000
Le 3e	idem	20,000

Les coupures de 500 fr. ont droit à la moitié, les coupures de 100 fr. au dixième du lot.

Il sera procédé en outre, dans la même séance, au tirage des 1,122 obligations 3 et 4 0/0, et de 129 obligations 5 0/0, appelées au remboursement.

Les personnes qui, dans les départements, désirent se procurer au cours de la bourse des obligations participant au tirage des lots, peuvent adresser leurs demandes d'achat à MM. les receveurs généraux et particuliers des finances.

Le sous-gouverneur,
A. Crépy.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Caisse générale des chemins de fer. — 10 septembre, assemblée générale extraordinaire à 8 heures du soir.

Victor-Emmanuel. — 4 septembre, assemblée générale à 9 heures, à Chambéry.

Banque générale suisse. — 7 septembre, assemblée générale annuelle à 3 heures, à Genève.

Digitized by Google

Franco-Américain. — 31 août, assemblée à 3 heures à Lyon.

Caill et Cie. — 24 septembre, assemblée générale annuelle à 1 heure.

Mines d'Azincourt. — 30 août, assemblée générale à 10 heures, à Aniche.

APPELS DE FONDS.

Franco-Suisse. — 15 au 30 septembre, 50 fr. par action.

Union-Suisse. — 31 août au 10 septembre, 50 fr. par action. Le coupon sera déduit.

Caronte et Méditerranée. — 1er août au 20 octobre, 10 fr. par action, dernier versement. Le coupon de 1 75 sera déduit.

ÉCHANGE DE TITRES. — CONVERSION.

Orléans. — Conversion facultative des titres au porteur en titres nominatifs. (Voir aux annonces).

Est. — Conversion facultative des titres au porteur en titres nominatifs. (Voir aux annonces).

Ouest. — Conversion facultative des titres au porteur en titres nominatifs. (Voir aux annonces).

Midi. — 5 septembre, conversion facultative des titres au porteur en titres nominatifs.

Ardennes et Oise. — 1er septembre, conversion facultative des titres au porteur en titres nominatifs.

Houillères et chemin d'Epinac. — Conversion facultative des titres au porteur en titres nominatifs.

Orsay. — 1er septembre, conversion facultative des titres au porteur en titres nominatifs.

Union-Suisse. — Echange des actions libérées contre des certificats provisoires libérés.

Comptoir d'escompte. — 1er septembre, conversion facultative des titres au porteur en titres nominatifs.

Decazeville. — Conversion facultative des titres au porteur en titres nominatifs.

Bessèges à Alais. — 10 septembre, conversion facultative des titres au porteur en titres nominatifs.

Commentry. — 1er septembre, conversion facultative des titres au porteur en titres nominatifs.

Caill et Cie. — Conversion facultative des titres au porteur en titres nominatifs.

Compagnie générale maritime. — 25 août, conversion facultative des titres au porteur en titres nominatifs.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

Bessèges à Alais. — 1er au 15 septembre, émission de 2,000 actions nouvelles sur les 4,000 actions créées en vertu de la décision du 23 mars 1857.

Premier versement, 100 fr. ; 150 fr. du 1er au 15 décembre ; 100 fr. du 15 au 28 février ; 150 fr. du 1er au 15 mai 1858.

Les actions sont offertes au pair aux porteurs des actions anciennes à raison de 1/4 d'action nouvelle par ancienne.

Les 2,000 autres actions seront émises au moment des besoins futurs de la Compagnie.

PAIEMENTS D'INTERÊTS ET DIVIDENDES.

Versailles (rive gauche). — 24 août, paiement des intérêts échus.

Hainaut et Flandres. — 15 au 20 août, intérêts premier semestre.

Chemins de fer de Dendre et Waes. — 1er septembre, 7 fr. par action intérêts.

Long-Pendu. — 25 août, premier dividende 1857.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Crédit foncier de France. — 22 septembre, tirage trimestriel.

Ville de Paris. — (Emprunt 25 millions, 1849. — 1er septembre, tirage de 2184 numéros.

Mines de la Loire. — 1er février 1858, remboursement des obligations sorties au tirage du 31 mars dernier.

BANQUE D'ANGLETERRE.

SITUATION AU 8 AOUT 1857.

ÉMISSION.

	LIV. ST	FRANCS.
Passif.		
Billets émis.	25,008,670	627,466,250
Actif.		
Avances à l'État . . .	11,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,639,900	90,997,500
Espèces et lingots (or).	10,353,050	26,091,250
Somme égale. .	25,008,650	627,466,250

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque. .	14,553,000	363,825,000
Réserve	3,530,360	90,764,150
Compte courant de l'État créditeur.	6,200,771	157,519,275
Comptes particuliers. .	10,263, 35	256,583,375
Billets à sept jours et autres.	736,152	18,403,800
	35,481,024	887,100,600
Actif.		
Créances sur l'État . .	10,503,634	264,841,350
Créances particulières.	18,679,050	466,976,300
Billets de banque en portefeuille.	5,551,210	138,780,250
Numéraire.	660,104	16,502,600
	35,494,024	887,100,600
Augmentation :		
Portefeuille.	310,112	81,035,500
Compte courant de l'État	9 5,651	23,766,350
Créances particulières.	459,105	11,477,625

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en moins
ORLÉANS (1)	Du 13 au 19 août.....	1293	1,196,532 »	9 3	1234	1,140,473 »	943 »	9.4	»
id. Section de Contras à Périgueux.	13 — 19 — ...	76	9,687 »	127	»	»	»	»	»
NORD (1)	13 — 19 — ...	795	1,065,702 »	1,339 »	795	981,915 »	1,208 »	10.8	»
OUEST (1)	13 — 19 — ...	950	1,073 841 »	1,130 »	876	977 582 »	1,115 »	1 3	»
EST (1)	13 — 19 — ...	1330	1,008 620 »	758 »	1069	922,534 »	862 »	» »	12.0
LYON (1)	15 — 19 — ...	694	968,163 »	1 395 »	617	945.368 »	1,533 »	»	8.9
LYON-BOURBONNAIS (1)	13 — 19 — ...	270	224,403 »	828 »	235	235 355 »	883 »	» »	6.3
MÉDITERRANÉE (1)	13 — 19 — ...	551	507,842 »	921 »	523	639,673 »	1,222 »	»	25.4
MIDI	13 — 19 — ...	716	360,122 »	502 »	372	161,255 »	432 »	16.2	»
GRAND-CENTRAL	6 — 12 — ...	135	45,970 »	340 »	»	»	»	»	»
LYON A GENÈVE	13 — 19 — ...	175	81,886 »	485 »	75	31,040 »	413 »	17 0	»
ST-RAMBERT A GRENOBLE	13 — 19 — ...	90	31,438 »	349 »	»	»	»	»	»
SARRAGOSSE	8 — 14 — ...	278	81,462 »	293	278	81,437	310	»	5.7
AUTRICHIENS	13 — 19 — ...	1077	702,862 »	652 »	1039	603,979 »	581 »	»	12.2
LOMBARDS VÉNITIENS	6 — 12 — ...	402	181,553 »	451 »	»	167,790 »	417 »	8.1	»

Digitized by Google

Diminution :		
Comptes particuliers. .	199,733	49,933,250
Billets en circulation. .	388,677	9,716,925
Réserve métallique. . .	18,398	459,950

SITUATION AU 15 AOUT 1857.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Billets émis.	25,075,765	626,894,125
Actif.		
Avances à l'Etat. . . .	11,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,459,900	86,497,500
Espèces et lingots (or) .	10,600,765	265,019,125
Somme égale. . .	25,075,765	626,894,125

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque .	14,553,000	363,825,000
Réserve	3,635,247	90,881,175
Compte-courant de l'Etat créditeur.	5,530,867	138,271,675
Comptes particuliers. .	10,686,829	267,170,725
Billets à sept jours et autres	733,090	18,327,250
	35,139,033	878,475,825
Actif.		
Créances sur l'Etat. . .	10,393,654	259,841,350
Créances particulières.	18,203,498	455,087,450
Billets de banque en portefeuille.	5,682,740	142,068,500
Numéraire.	859,141	21,478,525
	35,139,033	878,475,825
Augmentation :		
Réserve métallique. . .	130,567	3,264,175
Portefeuille.	4,681	117,025
Comptes particuliers. .	423,494	10,587,350
Diminution :		
Compte-courant de l'Etat	769,004	19,244,600
Créances.	475,558	11,888,950
Billets en circulation. .	157,077	3,991,925
Réserve.	23,848	596,200

L'oukase relatif à la réduction du taux des intérêts sur les dépôts dans les banques russes et sur les prêts vient de paraître ; voici en quels termes le gouvernement a motivé cette importante mesure :

OUKASE IMPÉRIAL.

« Dans le courant des dernières années, des capitaux fort considérables se sont accumulés dans les banques de l'Etat, qui, par la nature même des opérations qui leur sont attribuées, n'ont pu donner à ces capitaux la circulation nécessaire.

« Désirant, d'une part, écarter les dommages qui devaient en résulter pour les banques, et d'autre part, imprimer aux capitaux improductifs une circulation plus conforme au bien de l'Etat, nous avons jugé utile de réduire le taux des intérêts servis par lesdites banques sur les sommes qui y sont déposées.

« Nous avons, en même temps, reconnu pour juste de réduire en proportion le taux des intérêts prélevés par les banques sur les sommes qu'elles prêtent sous hypothèque d'immeubles, et d'accorder ainsi aux emprunteurs toutes les facilités possibles pour le remboursement de ces sommes.

« Un comité spécial a rédigé en conséquence un règlement relatif aux prêts et dépôts des banques, règlement que nous avons confirmé après l'avoir fait examiner au conseil de l'empire.

« En transmettant ce règlement au sénat dirigeant, nous ordonnons de prendre les mesures nécessaires pour sa mise à exécution.

« *Signé*, ALEXANDRE. »

« Krasnoïé-Sélo, le 20 juillet-1er août 1857. »

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORSAY.

RAPPORT

Messieurs,

Dans votre assemblée générale extraordinaire du 16 août 1855, vous avez bien voulu, sur notre proposition, approuver le projet de traité du 18 juin 1855, contenant cession du chemin de fer de Paris à Sceaux et de Bourg-la-Reine à Orsay à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, laquelle cession, nous croyons devoir le rappeler ici, était consentie : 1° moyennant la remise de 5,000 obligations de la Compagnie d'Orléans, produisant 15 fr. d'intérêts par an, remboursables au taux de 500 fr. l'une, par voie de tirage au sort dans une période de 96 années, avec jouissance du 1er janvier 1855 ; 2° et à la charge par elle d'acquitter toutes les dettes du chemin de fer d'Orsay. Mais ce traité ne devait être définitif et exécutoire qu'après l'assentiment des actionnaires de la Compagnie d'Orléans et la sanction du gouvernement.

Aux termes du paragraphe 3 de l'art. 7 du même traité, la Compagnie d'Orléans était obligée d'en soumettre les conditions à l'appréciation de ses actionnaires, dans l'assemblée générale annuelle du mois de mars suivant :

Les choses en étaient là, lorsque, à la veille de la réunion, le conseil de la Compagnie d'Orléans nous ayant informés qu'il ne se croyait pas encore en mesure de réaliser cet engagement, et nous ayant en même temps adressé une demande de prorogation jusqu'au 1er décembre suivant du délai réciproquement arrêté et qui allait expirer, nous avons, attendu l'urgence, adhéré avec d'autant moins de répugnance à ce vœu, que l'ajournement ne changeait absolument rien au fond des choses ; mais nous ne l'avons fait que sous la réserve de la déférer ultérieurement à votre approbation.

Il était clair qu'un refus de notre part pouvait à la fois entraîner le refus d'approbation du traité, et placer de nouveau la Compagnie d'Orsay en présence d'un arriéré auquel elle était hors d'état de faire face.

Ainsi, Messieurs, votre propre intérêt nous commandait d'accorder le sursis réclamé ; car si vous deviez avoir à souffrir d'un retard dans la répartition des titres qui vous sont attribués par le traité, vous trouviez une compensation à ce retard dans les intérêts que ces titres continuaient de produire et qui vous seront payés à l'époque même où leur remise aura lieu.

De son côté, la Compagnie d'Orléans ne cessait pas de subvenir à toutes les dépenses de l'exploitation ; elle s'obligeait, envers les porteurs d'obligations, au paiement des intérêts échus et à échoir, ainsi qu'au remboursement intégral de celles qui deviendraient exigibles après tirage, en sorte qu'à l'aide de ces mesures par nous prises et des sacrifices loyalement supportés par la Compagnie d'Orléans, plus nous semblions attendre, plus cependant nous recueillions des gages de la ratification prochaine et positive du traité.

C'est en présence de cette situation, et après avoir pris l'avis du ministre des travaux publics, que nous avons signé avec la Compagnie d'Orléans, à la date du 27 mars 1856, un traité additionnel aux termes duquel le délai à elle imposé pour soumettre la convention du 18 juin 1855 à l'approbation de ses actionnaires a été reporté au 1er décembre 1856.

Le 21 novembre 1856, sur une deuxième demande de la Compagnie d'Orléans, nous avons consenti de nouveau à proroger le délai jusqu'au 31 mars 1857, époque de l'assemblée annuelle de ses actionnaires, et cette assemblée a donné à son Conseil d'administration les pouvoirs les plus étendus pour ratifier le traité passé avec la Compagnie d'Orsay.

C'est le 19 juin 1857 que le décret qui approuve le traité du 18 juin 1855 a été promulgué.

De tous les faits que nous venons de vous exposer, il résulte, Messieurs, que la Compagnie d'Orléans n'attend plus désormais que la résolution de votre assemblée générale et l'approbation que nous vous prions de donner aux prorogations que nous venons de vous signaler pour entrer définitivement en possession.

La réalisation du traité du 18 juin 1855 vous dégageant de toute participation aux résultats de l'exploitation de notre chemin de fer, qui reste au compte de la Compagnie d'Orléans à partir du 1er juin 1855, nous n'avons pas à entrer ici dans les détails de cette exploitation pendant les deux années qui se sont écoulées depuis.

Nous terminons en conséquence, Messieurs, en vous proposant de prendre la résolution suivante :

« Les conventions des 27 mars et 21 novembre 1856, contenant prorogation, d'abord, jusqu'au 1er décembre 1856, ensuite, jusqu'au 31 mars 1857, du délai accordé par le paragraphe 3 de l'art. 7me du traité du 18 juin 1855, à la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, pour soumettre ce traité à l'approbation de ses actionnaires, sont approuvées. »

COMPAGNIE IMPÉRIALE DES VOITURES DE PARIS.

RAPPORT

Présenté le 30 juillet à l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires, au nom de la commission spéciale nommée dans les assemblées du 15 avril et du 25 mai 1857.

Messieurs,

Nous avons eu l'honneur de vous exposer, dans l'assemblée générale du 25 mai dernier, le résultat sommaire de nos investigations et de nos études. Nous vous avons indiqué les réformes urgentes, les améliorations possibles, et nous vous avons proposé de solliciter en votre nom d'importantes concessions nouvelles.

Nous venons aujourd'hui vous rendre compte des démarches que nous avons poursuivies sans relâche depuis deux mois, afin de remplir, aussi promptement que possible le mandat de confiance dont vous nous avez honorés.

Nos demandes, nous sommes heureux de vous l'annoncer, ont été accueillies par l'autorité supérieure

Digitized by Google

avec une bienveillance et un empressement qui témoignent de l'intérêt qu'elle prend à la réorganisation et au succès de notre grande entreprise.

Les faits acquis vont vous en donner la meilleure de toutes les preuves.

Les conclusions de notre précédent rapport, approuvées par vous, nous traçaient la marche à suivre. Nous avons donc demandé en votre nom :

1° La suppression de la faculté laissée aux loueurs étrangers à la Compagnie de faire racheter leur matériel à toute époque ;

2° Le remaniement immédiat des tarifs et l'admission du compteur comme base de la perception ;

3° L'exonération du droit municipal de 365 fr. par voiture de remise ;

4° La création d'un certain nombre de numéros mobiles ;

5° Une nouvelle réglementation pour le service de la remise, et la révision de son tarif ;

6° L'autorisation de placer sur les voitures de régie un numéro apparent, permettant d'exercer un contrôle sur le travail des voitures ;

7° La conversion de la Société en Compagnie anonyme.

Examinons rapidement, pour chacune de ces demandes, les résultats obtenus ou les promesses faites.

Nous avons obtenu la suppression de la faculté laissée aux loueurs de demander le rachat de leur matériel. Notre premier rapport vous a signalé le danger de cette faculté, qui mettait la Compagnie impériale à la discrétion des loueurs, et l'obligeait, sous peine de déchéance, à se trouver constamment en mesure de payer en espèces un matériel inutile. Par une décision récente, notifiée aux ayants-droit, M. le sénateur, préfet de police, a supprimé cette charge ruineuse pour la Compagnie.

Le nouveau mode de tarification avait été soumis, avant nos instances, à de longues et sérieuses enquêtes. Le problème à résoudre était celui-ci : — Proportionner la rémunération au service rendu, afin d'accroître les revenus de la Compagnie par l'emploi plus fréquent de ses voitures. L'administration ne pouvait sacrifier les intérêts du public à ceux de la Compagnie ; mais il lui était facile de servir les uns et les autres en donnant aux tarifs une base plus équitable : c'est ce qu'elle a fait

Nous n'avons pas eu l'initiative de cette mesure, dont nous attendons avec confiance l'application. Remarquons, dès à présent, que le nouveau tarif, fixant un droit de perception sur le transport des bagages, ouvre notamment, sous ce rapport, une source féconde de profits pour la Compagnie.

Quant au compteur, le mode de tarification adopté par l'administration supérieure en détermine la base. Son but, vous le savez, est d'assurer à la Compagnie la perception intégrale des recettes. Une nouvelle réglementation des cochers sera la conséquence logique de cette innovation, si précieuse pour nos intérêts. Plusieurs compteurs très-ingénieux ont été soumis à l'examen de l'administration et de la commission ; la gérance n'aura donc que l'embarras du choix et pourra par suite obtenir en faveur de la Compagnie des concessions importantes sur les conditions portées au projet de cahier des charges.

L'exonération du droit municipal de 365 francs par voiture de remise n'a cessé de nous préoccuper et a motivé nos démarches les plus actives.

Cette importante décision, qui retiendra dans les caisses de la Compagnie une somme annuelle de 433,000 francs, ne peut être prise que par le Conseil municipal de Paris, et va être soumise à ses délibérations. Une lettre de Son Excellence M. le ministre de l'intérieur, adressée au président de la Commission, nous annonce officiellement que M. le préfet de police vient d'être autorisé à instruire régulièrement notre demande d'exonération et à la soumettre à l'examen du Corps municipal.

La décision que nous sollicitons sera un acte de justice : nous ne pouvons donc pas plus douter du succès de nos vœux auprès des conseillers municipaux, que nous ne doutons de l'appui chaleureux, en cette grave occurence, de M. le ministre de l'intérieur et de M. le préfet de police.

Nous avons reçu la promesse de la création d'un certain nombre de numéros mobiles, permettant de mettre en circulation toutes nos voitures, quel que soit le nombre des numéros en réparations ; — de l'application aux voitures de régie du nouveau tarif des grands fiacres, et enfin de l'autorisation de placer sur ces voitures un numéro apparent qui donnera aux agents de l'autorité et aux employés de la Compagnie la facilité d'exercer un contrôle efficace sur le travail de la remise, aujourd'hui ruineux pour nos intérêts.

La conversion de la Société en Compagnie anonyme aura lieu très-prochainement. L'enquête administrative ordonnée à cet effet par l'administration supérieure est terminée et ses résultats vont être soumis à Son Excellence M. le ministre de l'agriculture et du commerce. Le travail des experts désignés par l'autorité ne peut être publié, mais nous croyons savoir que ses conclusions sont très-favorables à la Compagnie impériale.

Il serait téméraire d'apprécier aujourd'hui en chiffres les bénéfices qui résulteront des réformes proposées et des réglementations nouvelles. Cependant, nous pouvons vous communiquer les renseignements que nous avons recueillis et les appréciations que nous ont fournies les hommes réputés les plus habiles dans l'exploitation des services de voitures.

En calculant la moyenne des mouvements de chaque voiture et de la durée des courses, et en comparant l'ancien tarif au nouveau pour chaque prise de voiture, on trouve une augmentation de 12 0/0 dans les recettes brutes.

Le transport des bagages donnera lieu également à une recette importante. En admettant que la moitié seulement des colis qui passent dans les gares de chemins de fer, à la suite des voyageurs, soit transportée par les voitures de la Compagnie (et nous croyons être au-dessous de la vérité), les recettes provenant de ce chapitre s'élèveront à plus de 500,000 fr.

Le supplément des recettes résultant de l'emploi du compteur sera considérable. Chacun de vous peut être aussi bon juge que nous sur ce point délicat. Nous n'avons pas de chiffres à indiquer ; nous vous rappelons seulement que le nombre des journées de voitures en activité de service dépasse 90,000 chaque année.

Dans notre rapport du 25 mai, nous vous avions fait pressentir que des réformes importantes nous paraissaient réalisables dans l'achat, la manutention et la consommation des fourrages. M. Renaud, le savant directeur de l'École d'Alfort, qui allait en Angleterre, a bien voulu se charger d'y étudier un nouveau système d'alimentation pratiqué notamment par la Compagnie des Omnibus de cette capitale. Le rapport de cet éminent professeur nous promet une économie de 15 à 20 c. par cheval et par jour, équivalant à une réduction annuelle de 60,000 fr. environ.

La question des ateliers n'a pas encore reçu de solution.

Tous les éléments de réforme sont élaborés, et quelle que soit la conclusion de ce travail, nous pouvons vous assurer dès à présent que les prix futurs d'entretien de nos voitures seront considérablement réduits.

Nous ne parlerons que pour mémoire des réductions à opérer sur les loyers, sur le personnel, sur la maréchalerie et sur la surveillance.

Il nous paraît résulter de l'ensemble des produits nouveaux, la possibilité de rémunérer équitablement le capital de la Compagnie dans un délai maintenant très-prochain. Nous vous ferons remarquer, à ce propos, que nous laissons en dehors de nos calculs l'économie résultant de l'exonération du droit perçu sur les voitures de remise.

Maintenant, Messieurs, que l'exploitation des services confiés à la Compagnie impériale va entrer dans une voie nouvelle, et, nous l'espérons bien, dans une voie fructueuse, il importe de remettre la direction de notre vaste entreprise à une administration qui ait toute votre confiance, toutes vos sympathies, qui soit en parfaite communauté d'idées avec vos commissaires, et qui jouisse en outre de la bienveillance de l'administration supérieure.

Nous savons, par une expérience personnelle de plus de trois mois, combien il importe à la défense de vos intérêts et au succès de vos réclamations, que les administrateurs de la Compagnie réunissent toutes les conditions que nous venons d'indiquer.

En présence de l'opposition faite aux propositions de la gérance actuelle de la Compagnie, dans nos précédentes assemblées générales, nous devions nous attendre à la démission en masse des administrateurs-gérants et des membres du conseil de surveillance.

Voici en quels termes la démission des gérants est conçue :

« Messieurs,

» Après le rapport que vous avez présenté à la » dernière assemblée générale, notre premier mouve- » ment avait été de résigner nos fonctions ; mais un » sentiment de devoir, que vous apprécierez, nous » avait fait ajourner l'exécution de cette résolution. » Aujourd'hui, cependant, les modifications de tarifs » que nous sollicitons de l'autorité se font attendre ; » la question financière devient urgente ; la conver- » sion même en société anonyme paraît ajournée.

» Dans cette situation, nous pouvons craindre que » notre présence personnelle à la direction des affaires » de la Compagnie ne soit un obstacle à la solution » de ces graves questions ; il est dès lors de notre » devoir et de notre dignité de déposer nos démis- » sions entre vos mains, par suite des pleins pou- » voirs qui vous ont été conférés par l'assemblée gé- » nérale. C'est ce que nous faisons par la présente, » heureux si cette dernière preuve de notre dévoue- » ment à la Société peut amener un résultat favora- » ble à ses intérêts.

» Nous vous remettons, avec la présente, la démis- » sion que notre collègue, M. Gibiat, avait déposée » entre nos mains avant de quitter Paris, la semaine » dernière.

» Veuillez, etc.

» *Signé* : Ed. Caillard, C. Arnoux, » Barbier. »

La démission des membres du conseil de surveillance a été transmise ce matin à notre président, par M. Marc Caillard, dans les termes suivants :

« Monsieur le président,

» MM. Bourlon, Calvet-Rogniat et Lhuillier ont dé- » posé hier entre mes mains leur démission de » membres du conseil de surveillance de la Compa- » gnie impériale des Voitures de Paris ; j'ai l'hon- » neur de vous en faire part.

» Je vais suivre dans leur retraite les gérants et » les fondateurs de cette entreprise, qui avait pris » pour raison sociale le nom que je porte. Ce nom » disparaissant, je m'efface avec lui. Je me retire » avec la conscience d'avoir rempli jusqu'à la der- » nière heure les difficiles devoirs que m'imposait » ma position, et, — en m'y dévouant comme je l'ai » fait, — d'avoir aplani de graves complications.

» Agréez, etc.

» *Signé* : Marc Caillard. »

Notre devoir, Messieurs, était d'accepter, en votre nom, les démissions qui précèdent et de vous laisser le soin de pourvoir au remplacement des gérants démissionnaires et des membres du conseil de surveillance.

Plusieurs combinaisons se sont offertes. Toutes ont été examinées, discutées avec le plus grand soin. La Commission, fidèle à la pensée qui a dirigé ses travaux, a prié son honorable président, que les hautes fonctions qu'il a remplies désignaient à tous les suffrages, de vouloir bien se mettre à la tête de la combinaison qui serait soumise à votre approbation.

M. Ducoux a accepté notre proposition, et vous soumettra, lorsque le moment en sera venu, les noms proposés à votre acceptation. N'oubliez pas à ce propos, Messieurs, que notre entreprise ne ressemble à aucune autre, et que dans les choix que vous êtes appelés à faire, vous devez tenir le plus grand compte des exigences exceptionnelles de la position. Vos représentants ne doivent pas seulement avoir vos sympathies : ils doivent encore mériter toute la confiance de l'administration supérieure.

Digitized by Google

Vous comprendrez aussi combien il est indispensable à la bonne marche de l'entreprise et à la prompte réorganisation de tous les services, de placer à côté de la gérance un conseil de surveillance qui soit en parfaite harmonie d'idées administratives avec ceux qui acceptent la lourde responsabilité de relever la Compagnie.

Nous ne pouvons vous indiquer tous les changements, toutes les réformes dont l'exécution suivra la nomination de la nouvelle gérance. Ces détails nous mèneraient trop loin, et le temps pourrait manquer à l'examen des résolutions qui vont être soumises à votre vote. Soyez seulement convaincus que tous les hommes spéciaux que leur honorabilité recommande à nos choix viendront concourir à la réorganisation de l'entreprise.

Notre appui ne leur manquera pas si vos sympathies nous secondent.

Et maintenant, Messieurs, votre Commission dépose avec empressement les pouvoirs qui lui ont permis de sauver la Compagnie impériale d'une liquidation ruineuse, et d'obtenir en sa faveur des concessions vainement sollicitées jusqu'ici et qui feront sa fortune dans l'avenir.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE DU 30 JUILLET 1857.

Première résolution.

L'assemblée générale accepte, à partir du 1er août prochain, la démission de MM. Ed. Caillard, Arnoux, Barbier Sainte-Marie et Gibiat, administrateurs-gérants de la Compagnie, et modifiant le § 1er de l'art. 13 des statuts, elle nomme pour gérant et directeur de la Compagnie, M. Ducoux, auquel elle donne pouvoir de s'adjoindre deux co-gérants, mais, toutefois, avec l'assentiment du Conseil de surveillance.

Deuxième résolution.

Par modification à l'art. 2 des statuts, la raison sociale de la Compagnie, qui était : *E. Caillard et Cie*, sera dorénavant : DUCOUX ET Cie.

Aussitôt que le nombre des gérants aura été porté à trois, les engagements de la Société devront, pour leur validité, être signés par deux au moins d'entre eux, avec la formule suivante : *Les Administrateurs de la Société Ducoux et Cie*.

Troisième résolution.

L'assemblée autorise M. Ducoux, ainsi que les co-gérants qu'il s'adjoindra, à apporter toutes modifications aux traités existants entre l'autorité et la Compagnie, et elle leur transmet les pouvoirs spéciaux qu'elle avait conférés à la précédente gérance, dans l'assemblée générale du 25 mai dernier, relativement aux mesures financières. Ces pouvoirs comprennent celui de contracter tous emprunts temporaires, en donnant, à titre de nantissement, la totalité ou partie des actions disponibles.

Quatrième résolution.

L'assemblée accepte la démission de MM. Caillard aîné, Bourlon, Calvet-Rogniat, Lecomte et Lhuillier, membres du Conseil de surveillance de la Compagnie; et, modifiant l'article 18 des statuts, elle porte à neuf le nombre des membres de ce Conseil, et elle nomme, dès à présent, pour en remplir les fonctions, MM. Marc Caillard, Carteret, Barbier Sainte-Marie, Girard, Boncompagne, Mavas et Lestiboudois, lesquels pourront, à la majorité, se compléter jusqu'à neuf.

Cinquième résolution.

L'assemblée générale donne au Conseil de surveillance le pouvoir d'examiner et d'approuver, au nom de la Société, s'il y a lieu, les comptes des anciens gérants, s'appliquant à la période déjà écoulée de l'exercice de 1857.

Sixième et dernière résolution.

L'assemblée, modifiant l'article 44 des statuts, donne tous pouvoirs à M. Ducoux et aux co-gérants qu'il s'adjoindra, pour agir, conjointement avec les mandataires désignés en l'article 44 des statuts, ou avec ceux de ces mandataires qui demeureront en fonctions, à l'effet de soumettre au gouvernement les statuts de la Société anonyme, qui ont été dressés par Me Dufour et son collègue, notaires à Paris, suivant acte en date des 13, 17 et 24 avril 1855; de proposer et accepter toutes les modifications qui seront jugées nécessaires, et ce sans aucune exception; — d'indiquer, comme administrateurs de la Société anonyme, les membres de la gérance et du Conseil de surveillance ci-dessus nommés et ceux qu'ils s'adjoindront; de constater les changements et modifications, soit par actes additionnels, soit par voie de rédaction générale nouvelle; de passer et signer tous actes, et généralement faire tout ce qui sera nécessaire; le tout à la majorité d'entre eux.

Le décès ou la démission d'un ou de plusieurs d'entre eux n'apportera aucune altération au pouvoir des autres.

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi, 27 août :

FONTES. — La fonte de forge est toujours sans affaires, le prix nominal est de 150 à 155 fr.

Demande suivie en fonte pour deuxième fusion; les bonnes marques obtiennent par continuation : 180 fr. le n° 1, 170 fr. le n° 2, en gare de Saint-Dizier.

FERS. — Les cours de nos fers ne varient pas : fers laminés, 1re classe, de 330 à 340 fr., franco aux gares des chemins de fer de l'Est; ronds de tréfilerie n° 21 et au-dessus, 390 à 400, dito n° 20 410 fr.

Fers martelés, prix 370 à 390 fr., en gare la plus rapprochée de l'usine.

FERRONNERIE. — Cours précédents : pointe 54 fr. le n° 20, chaînes 75 fr. en numéros mélangés, les 100 kilog.; poids à peser à 90 le poids de 20 kilog. et proportion gardée pour le reste de la série, franco Paris.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Londres, 23 août :

L'effet s'est fait sentir dans les lieux de production où les prix ont acquis un peu plus de fermeté : les barres de Galles se cotent 190 et 195 fr., les marques ordinaires, 195 et 200 fr. les bonnes marques à bord de Cardiff et de Newport; les rails ont été recherchés depuis une dizaine de jours à 190 fr.

Les fers du Staffordshire restent à 215 et 220 fr. les marques ordinaires, rendu à Liverpool.

A Glascow, les fers ne varient pas au prix de 218 fr. 75 c. à 225 fr.

D'après nos avis de Glascow, la baisse a fait de nouveaux progrès. En fin de la semaine, on offrait, sans preneurs, à 86 fr. 25; cependant après quelques achats ce prix s'est affermi et a même gagné de 30 à 50 c.

On traiterait : numéros mélangés 86 fr. 25 à 86 fr. 60; Gartsherrie n° 1, 96 fr. 85; Calder n° 1, 94 fr. 25; Glengarnock n° 1, 90 fr. 30; autres bonnes marques n° 1, 87 fr. 50, à bord à Glascow, au comptant.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Liége, 14 août :

Affaires calmes en charbons et prix sans variation de fr. 26 à 30 les 25 hectol. suivant qualité. Coke lavé fr. 28, non lavé fr. 26 les 1,000 kil., prix aux usines.

La fonte d'affinage fer fort se cote fr. 10 les 100 kilog.

Les fontes de moulages valent fr. 12, 13, 14, 15 et 16 pour les nos 5 à 0.

Fers marchands, fr. 22, 24 et 26 les nos 1, 2 et 3. Tôles n° 2, fr. 34; n° 3, fr. 36 les 100 kil.

Les fils de fer sont demandés à fr. 39 pour pointes; fr. 44 pour quincaillerie; fr. 60 en qualité de fer au bois pour câbles, etc., dimension de 0 à 6, jauge anglaise.

Charleroi, 23 août :

MÉTALLURGIE. — Depuis une quinzaine on remarque une bonne activité dans la demande.

On a fait cette semaine quelques lots de fonte affinage à fr. 9 50. Le marché, par suite de la quantité des demandes, continue à se raffermir, sans apparence de hausse toutefois. Les fers laminés sont toujours cotés, bonne fabrication, fr. 22 24 et 26 les 0/0 kilos pris à l'usine. Quelques établissements font cependant un franc de moins, mais sans engagements. La fonderie a fait quelques approvisionnements de fonte moulage, que l'on cote fr. 11 50 à 12, 12 50 à 13, 13 50 à 14, 14 50 à 15, 15 50 à 16 les 5 numéros, suivant marchés et pris en forges. La production en tôles est toujours considérable.

BOIS.

Entrevous 130 à 135 fr., échantillon 175 à 180, suivant la qualité.

D'après les dernières ventes de charpentes, le prix de la bonne charpente ordinaire, en bois assortis, peut se raisonner de 6 à 7 fr.

Plusieurs ventes de bois de particuliers ont eu lieu depuis une quinzaine de jours, les taillis ont été payés dans les environs de 10 à 11 fr.

On écrit de Paris :

La bonne charpente ordinaire se vend 72 à 75 fr. dans Paris, 62 à 65 fr. en chantier hors barrière, et 58 à 60 fr. dans l'eau.

Les gros bois se placent toujours facilement à 80 fr. hors barrière.

La Compagnie des bois des Alpes, disions-nous dans notre avant dernier numéro, a mis les sapins au plus bas; la baisse qu'elle a faite est de 10 à 15 fr. par stère. Ses prix sont :

Petit bois de 0,27 et au-dessous 35 fr.; moyens bois de 0,27 — 0,30 à 0,36, 40 fr.; gros bois, de 0,36 et au-dessus, 45 fr.

Les dates des adjudications de coupes de bois, dans les Vosges sont arrêtées de la manière suivante : Epinal (pour Epinal et Rambervillers), 5 septembre; Remiremont, 7 dito; Saint-Dié (pour Fraises, Saint-Dié et Senones), 9 et 10 dito; Mirecourt, 12 octobre; Neufchâteau, 12 octobre.

La maison de M. le comte de Chambord nous fait connaître qu'elle vendra les coupes de cette année : dans la Haute Marne, le 9 septembre, à Vassy, et dans la Marne, le 12 du même mois, à Sainte-Menehould.

Par suite d'une décision ministérielle du 11 juillet 1857, rendue en exécution de la loi des finances de la même année, les frais de régie des bois communaux, dont l'Etat se remboursait jusqu'ici au moyen du prélèvement du vingtième du prix principal ou de la valeur des produits de ces bois, doivent désormais être acquittés par les receveurs municipaux. Le prix des coupes communales ne se composera donc plus que du prix principal, du décime et des frais de timbre, d'enregistrement et de vente.

Les acheteurs auront ainsi 5 0/0 de moins à supporter que par le passé.

ADJUDICATIONS NOUVELLES.

Aube : Bar-sur-Seine, 3 octobre; Bar-sur-Aube, 5; Troyes, 7.

Yonne : Avallon, 10 octobre; Tonnerre, 12; Joigny, 14; Sens, 15; Auxerre, 17.

SCIAGES. — Des propositions en entrevous sont faites à 130 fr. 10 et 10.

CHARPENTES. — Pas d'affaires récentes, les derniers prix ont marqué de 5 50 à 6 50 suivant qualité.

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1856. Id. 795 id.)

Du 13 au 19 août 1857.

130,516 voyageurs.....	557,486 68	
Bagages, marchandises, etc.	508,215 90	
Total..		1,065,702 58
Semaine correspondante de 1856		
136,635 voyageurs.....	487,712 60	
Bagages, marchand., etc.	473,303 19	
Produit total.....		961,015 79
Différence...		104,686 79

Produit par kilomètre :

1857,	1,339
1856,	1,208

Recette totale depuis le 1er janvier

1857.....	31,035,085 46
1856.....	28,906,200 67
Différence...	2,118,884 79

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLEANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :

En 1857, 1295 kil. — En 1856, 1236 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :

En 1857, 1237 kil. — En 1856, 1099 kil.

Du 13 au 19 août 1857.

148,673 Voyageurs...	640,031 17	
Bagages, marchandises, etc.....	555,[illegible]91 31	
Total.....		1,196 532 48
Semaine correspondante de 1856 .		1,140,474 80
Différence...		56,058 68
Recettes depuis le 1er janvier 1857.		36,290 2[illegible] 74
Recette correspondante de 1856		30,[illegible]96,656 91
Différence...		5,[illegible]93 607 83

(Section de Coutras à Périgueux)

Longueur légale exploitée : 76 kilomètres.

Voyageurs.....	6,739 48
Bagages, marchandises, etc.....	2,948 52
Total.....	[illegible],[illegible]87 96
Recettes antérieures.....	37 [illegible]03 83
Total.....	47,153 79

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 950 kilomètres)
(1856. Id. 876 id.)

Du 13 au 19 août 1857

333,233 voyageurs.....	709,1[illegible]1 52	
Marchandises, etc., grande vitesse ...	59,129 14	
— petite vitesse	305,580 90	
Total de la semaine.....		1,073,811 56
Semaine correspondante en 1856....		977,582 63
Différence...		96,228 93
Recettes depuis le 1er janvier 1857		25 094 287 50
Id. Id. 1856		23,[illegible]95,289 35
Différence...		2,899,998 15

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

(1857. Longueur exploitée, 694 kilom.)
(1856. Id. 617 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,395 02.
— 1856, 1,532 17.

Recettes du 13 au 19 août 1857

Grande vitesse) 110,061 voyageurs..	500,216 30	
Grande vitesse) marchand.....	112,800 70	
Petite vitesse) marchand.....	355,126 55	
Total.....		968,143 55
Semaine correspondante de 1856....		945,348 19
Différence...		22,795 36
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857		30,470,763 87
Id. Id. 1856		25,274,532 09
Différence...		5,196,231 78

CHEMINS DE FER DE L'EST.

(1er 7. Longueur exploitée 1330 kilomètres.)
(1856. Id. 1069 id.)

8e année. — 33me semaine.

Du 13 au 19 août 1857.

133,629 Voyageurs.....	526,067 69	
Marchandises.....	482 553 40	
Total de la semaine.....		1,008 620 89
Recettes antérieures.....		27,881,416 [illegible]
Total général.....		28,890 037 63
33me semaine de 1857		1,008 620 [illegible]9
Semaine correspondante de 1856.		922,[illegible]31 65
Différence...		86,[illegible]86 [illegible]4
Exercice 1857.....		28,990,037 63
Id. 1856.....		26,[illegible]05,303 25
Différence...		2,384,734 38

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont et prolongements.

Longueur exploitée : 135 kilomètres

Du 6 au 12 août 1857.

9,795 voyageurs.	23,145 25	
..... tonnes de marchandises.....	22,824 07	
Total.....		45,970 32
Recettes antérieures...		1,343,399 66
Total des recettes.....		1,297,370 34

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. Id. 523 id.

Recettes du 13 au 19 août 1857

68,566 Voyageurs.....	237,549 20	
Bagages et marchandises	270,293 13	
Total de la semaine.....		507 852 33
Semaine correspondante de 1856.. .		630 433 60
Différence...		131,591 27
Total des recettes, à partir du 1er janvier 1857.....		19,079,226 29
Période correspondante de 1856.		17,432,150 34
Différence...		1,646,975 95

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

(1857. Longueur exploitée, 186 kilom.)

Du 13 au 19 août.

(Section de Lyon à Roanne.)

[illegible],[illegible]88 Voyageurs.....	49 877 95	
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	124,933 47	
Total.....		174 811 42
Recettes antérieures.....		6,110,[illegible]25 00
Total de l'exercice 1857.....		6 285,[illegible]36 42
Recette correspondante 1856		180,[illegible]18 40
Total de l'exercice 1856...		5 975,729 80

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).

1857. Longueur exploitée pendant la semaine, 121 k.
Longueur moyenne pendant l'année, 110 kil.

Voyageurs.....	29,718 10	
Bagages, marchandises, etc.....	19,8[illegible]3 70	
Total.....		49,[illegible]91 80
Recettes antérieures		1,[illegible]06,694 48
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857		1,456,286 28
Semaine correspondante en 1856.....		45,137 [illegible]2
Recettes depuis le 1er janvier 1856....		1,112,358 70
Recettes totales de la semaine sur les deux sections		224,403 22
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....		7,517,019 48
Total.....		7,741,422 70

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.
Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :
Chemin de fer, en 1857, 716 kilomètres.
Id. en 1856, 372 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 210 id.

Recettes du 13 au 19 août 1857

CHEMIN DE FER.

54,567 voyageurs	219,314 45
Bagages, marchandises, etc	140,808 50
TOTAL	360,122 95
Recettes du CANAL LATÉRAL	13,255 17
Recettes antérieures	7,954,745 08
Total depuis le 1er janvier 1857	8,328,123 20
33e semaine de 1857. Chemin de fer	360,122 95
Id. Canal latéral	13,255 17
Total de la semaine en 1857	373,378 12
33e semaine de 1856. Chemin de fer	161,255 65
Id. Canal latéral	26,660 84
Total de la semaine en 1856	187,990 49
Différence	185,682 63

Chemin de fer et canal
Recettes totales depuis le 1er janvier

1857	8,328,123 20
1856	3,958,946 30
Différence	4,379,176 90

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1857,	502 96	63 11
1856,	432 87	126 95
Différence	70 09	63 84

CHEMIN DE FER DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

(Première section des chemins du Dauphiné.)

1857. — 2e semestre. — Longueur exploitée : 90 kil.
Recettes du 13 au 19 août.

Voyageurs	21,035 35
Bagages, marchandises, etc	10,403 20
Total	31,138 55
Recettes antérieures à partir du 16 juillet 1857	108,190 05
Total depuis le 16 juillet 1857.	139,628 60

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.)

Longueur exploitée : 175 kilomètres.

Du 13 au 19 août.

15,041 Voyageurs	63,157 25
Bagages, marchandises, etc	21,729 30
Total	84,886 55
Semaine correspondante de 1856	31,040 »»
Augmentation kilométrique sur les recettes	17 0/0
Total depuis le 1er janvier	1,341,575 30

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 278 kilom.)
Du 8 au 14 août 1857.

9,578 Voyageurs	38,830 »»
Bagages, marchandises, etc	42,632 20
Total de la semaine	81,462 20
Recettes de la semaine correspondante de 1856	86,437 05
Différence	4,974 85
Recettes antérieures	3,238,937 50
Total	3,320,399 70

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée : 402 kilomètres.
Du 6 au 12 août 1857.

52,926 Voyageurs,	122,152 69
,,,, t. Bagages et marchandises,	59,401 11
Total,	181,553 80
Période correspondante de 1856,	167,790 91
Différence	13,762 89
Recette totale depuis le 1er janvier	4,937,220 97
Période correspondante de 1856,	4,430,489 41
Différence	506,731 56

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 13 au 19 août 1857.

Voyageurs	37,620 05
Bagages	1,320 90
Marchandises : grande vitesse	2,238 85
Id., petite vitesse	10,555 30
Exploitation de Biella	4,871 23
Exploitation de Casal (minimum garanti à Novare)	3,898 90
Ensemble	60,514 23
Recette correspondante de 1856	46,077 92
Différence	14,436 31

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. id. 1,039 id.

Du 13 au 19 août 1857.

	En francs, au change de 121 7/8
57,136 voyageurs	281,565 09
30,257 tonnes Marchandises	421,097 59
Total de la semaine	702,662
Semaine correspond. 1856	603,979 83
Différence	98,682 85
Recettes depuis le 1 janvier 1857	19,411,102 »»
Recettes depuis le 1 janvier 1856	20,830,975 »»
Différence	1,419,873 »»

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

33e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 10 au 16 août

7,180 voyageurs — 11,979 quint. bagages, marchandises	fr. 14,897 45
Recette correspondante de 1856	14,740 05
Différence	157 40
Recettes depuis le 1er janvier 1857	386,895 50
Recette correspondante de 1856	271,994 15
Différence	114,901 35

CHEMIN DE FER PAR LE JURA INDUSTRIEL

Section Locle-Chaux-de-Fonds.

(Longueur exploitée : 8 kilomètres.)
Recettes du 15 au 21 août.

6,082 Voyageurs	3,086 75
Marchandises	60 20
Total de la semaine	3,146 95

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

Lignes de Bâle à Laufelfingen, Aarau-Olten-Lucerne Berne et Bienne. — 195 kilomètres dès le 16 juin.
Recettes du 1 au 30 juin 1857.

	Voyageurs	Marchandises quintaux à 50 kil.	Recettes.
Du 1er au 30	126,000	200,000	215,000 »»
Mois précédents.	263,353	594,749	363,240 34
Totaux..	389,353	794,749	578,240 34

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)
Recettes du 9 au 15 août 1857

5,162 voyageurs	fr. 3,550 50
Marchandises	1,078 90
Recettes antérieures	173,318 50
Total	177,947 90

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

Juillet 1857

	1857.	1856	1855.
Voyageurs	44,757 80	45,895 80	35,014 50
Bagages	1,903 85	1,869 90	1,259 57
Bétail	920 30	866 25	606 60
Marchandises	16,154 85	16,552 60	16,562 94
	63,736 80	62,884 55	53,443 61
Différence..	852 25 sur 1856		
Différence..	10,293 19 sur 1855		

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (34e semaine)		Par journée de voiture de Paris.	de Lafayette
Du 16 au 22 août 1857	267,318 75	86 37	51 37
Semaine correspondante de 1856	226,221 35	76 21	47 85
Rec. depuis le 1er janv. 1857	7,905,913 25	80 42	48 15
Période correspondante de 1856	7,069,224 85	72 87	45 56
Différence	836,588 40	7 55	2 5

Digitized by Google

CHEMINS DE FER

DE L'EST.

Exécution de la loi du 23 juin 1857. — Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer les porteurs des actions et obligations de la Compagnie de l'Est que la conversion de ces titres en titres nominatifs pourra être opérée dès à présent.

Cette conversion, si elle est faite avant le 30 septembre prochain sera, aux termes de la loi, affranchie de l'impôt.

Les actions et obligations à convertir devront être présentées au siége de la Compagnie. Les porteurs trouveront des bordereaux qu'ils auront à remplir et à signer, et il leur sera donné un récépissé indiquant le jour de la remise des titres nominatifs.

En ce qui concerne les actions et les obligations de la Compagnie de l'Est actuellement déposées dans la caisse de la Compagnie et pour en faciliter la conversion en titres nominatifs au nom des titulaires des certificats de dépôt, les porteurs desdits certificats seront admis à demander cette conversion en justifiant d'un pouvoir écrit signé par les titulaires.

Conformément à la circulaire adressée à tous les déposants, la Compagnie ne recevra plus de titres au porteur en dépôt à partir du 1er octobre prochain, et les titres *actuellement* déposés devront être retirés avant le 1er janvier 1858, à moins que les propriétaires de ces titres ne demandent leur conversion en titres nominatifs.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

AVIS IMPORTANT. — Loi du 23 juin 1857. — Conversion en titres nominatifs des obligations au porteur de l'ancienne Compagnie du chemin de fer Grand-Central.

MM. les porteurs des *obligations du Grand-Central* sont prévenus que celles de ces obligations qui doivent être présentées dans les bureaux de la Compagnie d'Orléans pour la *conversion en titres nominatifs*, sont *uniquement* les obligations émises par ladite Compagnie du Grand-Central, à partir de 1855 inclusivement.

Paris, le 19 août 1857.

Le Directeur de la Compagnie d'Orléans,

C. DIDION.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Conversion des titres au porteur en titres nominatifs.

La Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée sera en mesure, à partir du mardi 25 août courant, d'opérer la conversion des titres au porteur en titres nominatifs.

Le Conseil d'administration rappelle aux intéressés que cette conversion, *si elle est faite avant le 30 septembre prochain*, est affranchie de tout droit de mutation.

Les porteurs de titres qui désirent mettre à profit cette disposition de la loi devront, suivant la nature de leurs titres, les présenter dans les bureaux ci-après :

Rue de Provence, 47.

Actions libérées (anciennes actions de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, représentant chacune une action et demie de la fusion).

Actions libérées (titres provisoires unitaires de la fusion, servant de monnaie pour la facilité des transactions, série P. L.).

Actions de l'émission de juillet 1857, libérées de 250 francs.

Obligations, 5 et 3 0/0, de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon.

Rue Laffitte, 23.

Actions libérées (anciennes actions de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, représentant chacune deux actions de la fusion).

Actions libérées (titres provisoires unitaires de la fusion, servant de monnaie pour la facilité des transactions, série LLM).

Obligations 5 et 3 0/0, de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

Obligations non converties des deux emprunts, de trente millions chacun, (5 0/0), des anciennes Compagnies d'Avignon à Marseille et de Lyon à Avignon.

Obligations non converties (4 0/0), délivrées en échange des actions de l'ancienne Compagnie d'Avignon à Marseille.

Rue Taitbout, 57.

Obligations de l'ancienne Société du Bourbonnais.

Obligations de l'ancienne Compagnie du Grand Central (emprunt de 1853-1854), non convertics.

Obligations de Rhône-et-Loire (4 0/0 et 3 0/0).

Obligations de Saint-Etienne à Lyon (emprunts réunis. — Emprunt de 1850. — Reconnaissances de capitalisation).

Obligations de Saint-Etienne à la Loire (emprunts de 1843-1857).

Obligations d'Andrezieux à Roanne, de premier et second ordre.

A partir du lundi 31 août courant, les bureaux de la Compagnie établis à Lyon, (rue Lanterne, 8) et à Marseille (à la gare), seront en mesure de servir d'intermédiaires entre les porteurs de titres et l'administration centrale, pour la conversion en titres nominatifs.

Les bordereaux et les déclarations qui devront être remplis et signés par les porteurs de titres, seront mis à la disposition des intéressés, dans les bureaux ci-dessus désignés de Paris, Lyon et Marseille. Les actions et obligations au porteur à convertir doivent être présentées, et il en sera donné récépissé, indiquant le jour de la remise du titre nominatif.

Le Conseil d'administration invite les ayants droit à se présenter en personne dans les bureaux de la Compagnie, ou à se faire représenter, la plupart des opérations nécessitant des explications orales qu'il serait impossible de donner par correspondance.

NOTA. Une circulaire contenant des instructions particulières, pour les titres déposés dans les caisses de la Compagnie, a été adressée à MM. les déposants. Ceux d'entre eux à qui cette circulaire ne serait pas parvenue, sont invités à la faire retirer dans les bureaux de la Compagnie, rue de Provence, 47, et rue Laffitte, 23.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE,

Section de Paris à Lyon.

MM. les porteurs d'obligations 5 0/0 sont prévenus que le mardi 29 septembre 1857, à midi et demi, il sera procédé publiquement, dans une des salles de l'administration centrale, rue de Provence, 47, au tirage au sort des 585 obligations de l'emprunt de 1852.

Le capital de chacune des obligations dont les numéros auront été désignés par le sort, sera remboursé à raison de 1,250 fr., au siége de la Compagnie, à partir du 1er octobre 1857.

Le secrétaire général,

G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE BESSÈGES A ALAIS.

La Compagnie du chemin de fer de Bessèges à Alais sera en mesure, à partir du 10 septembre prochain, d'opérer la conversion des titres au porteur en titres nominatifs.

Le Conseil d'administration rappelle aux intéressés que cette conversion, *si elle est faite avant le 30 septembre prochain*, est affranchie de tout droit de mutation.

Les porteurs de titres qui désirent mettre à projet cette disposition de la loi, devront se présenter dans les bureaux, rue Laffitte, 23, à Paris, et à Alais, chez M. Labbé, ingénieur de la Compagnie.

Les bordereaux et les déclarations qui devront être remplis et signés par les porteurs de titres, seront mis à la disposition des intéressés dans les bureaux ci-dessus désignés de Paris et d'Alais. Les actions et obligations au porteur à convertir doivent être présentées, et il en sera délivré récépissé indiquant le jour de la remise du titre nominatif.

CHEMIN DE FER

DE BESSÈGES A ALAIS.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, en vertu de la décision de l'assemblée générale du 23 mars dernier, il est créé 4,000 actions nouvelles de la Compagnie.

2,000 actions sont dès à présent offertes au pair aux porteurs des actions anciennes, à raison de un quart d'action nouvelle pour chaque action ancienne.

La souscription sera ouverte du 1er au 15 septembre prochain, à Paris, rue Laffitte, 23, au siége de l'administration ; et à Alais, chez M. Labbé, ingénieur de la Compagnie.

Les actions nouvelles auront, à partir de leur entière libération, les mêmes droits que les actions anciennes ; jusqu'à cette époque, l'intérêt sera payé à raison de 4 0/0 l'an sur les sommes versées.

Les versements auront lieu, savoir :

100 fr. en souscrivant ;

150 fr. du 1er au 15 décembre prochain ;

100 fr. du 15 au 28 février 1858 ;

150 fr. du 1er au 15 mai 1858.

Les souscripteurs auront le droit d'anticiper leurs versements ; il leur sera tenu compte de l'intérêt de l'argent avancé à raison de 5 0/0 l'an.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST,

126, rue Saint-Lazare. — *Conversion des titres. — Exécution de la loi du 23 juin 1857.*

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les porteurs des actions et obligations de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest et des anciennes Compagnies de Rouen, du Havre, de l'Ouest, de St-Germain et de Versailles (rive droite) que la conversion de ces titres en titres nominatifs est en cours d'exécution au siége de la Compagnie, à Paris, rue Saint-Lazare, n° 124 (bureaux des titres.)

Cette conversion, si elle est faite avant le 30 septembre prochain, sera, aux termes de la loi, affranchie de l'impôt.

Les actions et obligations à convertir devront être présentées au siége ci-dessus indiqué de la Compagnie, tous les jours, dimanches et fêtes exceptés, de 10 heures du matin à trois heures de l'après-midi. Les porteurs y trouveront des bordereaux qu'ils auront à remplir et à signer, et il leur sera donné un récépissé indiquant le jour de la remise des titres nominatifs.

En ce qui concerne les actions et obligations de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, actuellement déposées dans la caisse de la Compagnie, et pour en faciliter la conversion en titres nominatifs aux noms des titulaires des certificats de dépôt, les porteurs desdits certificats seront admis à demander cette conversion en justifiant d'un pouvoir écrit, signé par les titulaires.

Le directeur de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

G. DE LAVEYRIÈRE.

CHEMIN DE FER

DE GRAISSESSAC A BÉZIERS,

rue Taitbout, 45. — *Conversion des titres au porteur en titres nominatifs.*

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'actions et d'obligations que la conversion des titres au porteur en titres nominatifs est en cours d'exécution. (Loi du 23 juin 1857.)

Elle peut être faite gratuitement jusqu'au 30 septembre. (Art. 8.)

Les actions et obligations à convertir doivent être présentées au siége de la Compagnie, tous les jours, dimanches et fêtes exceptés, de dix heures du matin à deux heures de l'après-midi.

Afin de rendre plus facile la conversion des actions et obligations actuellement déposées dans la caisse de la Compagnie, les porteurs des certificats de dépôt seront admis à demander cette conversion en justifiant d'un pouvoir notarié donné par les titulaires.

L'administrateur directeur,

J. BOUCARDC.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans ses succursales les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,
G. RÉAL.

CHEMIN DE FER DE

PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS

MM. les porteurs des obligations :

1° Paris à Lyon par le Bourbonnais 3 0/0 ;

2° Grand Central de France, emprunt 1853-1854 ;

3° Rhône-et-Loire, 1re série 4 0/0 ;

4° Rhône-et-Loire, 2me série 3 0/0 ;

5° Saint-Etienne à Lyon, emprunts réunis ;

6° Saint-Etienne à Lyon, emprunt 1850 ;

7° Saint-Etienne à la Loire, emprunt 1847 ;

8° Andrezieux à Roanne, 1er ordre ;

sont prévenus que la Banque de France se charge de payer dans ses succursales les intérêts de ces différents titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,
LÉON SAY.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

AVIS. Le public est prévenu que la Banque de France admet les actions de la Compagnie de Saint-Rambert à Grenoble au privilége des prêts sur dépôts de valeurs.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A ORSAY.

Exécution de la loi du 23 juin 1857.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer les porteurs d'obligations de la Compagnie d'Orsay que la conversion de ces titres en titres nominatifs, pourra être opérée à partir du 1er septembre prochain.

Cette conversion, si elle est faite avant le 30 septembre prochain, sera, aux termes de la loi, affranchie de l'impôt.

Les obligations à convertir devront être présentées au siége de la Compagnie, *rue Neuve-des-Petits-Champs*, 35, *de midi à deux heures*, où les porteurs trouveront des bordereaux qu'ils auront à remplir et à signer, et où il leur sera donné un récépissé indiquant le jour de la remise des titres nominatifs.

Le secrétaire du Conseil,
A. BARLATIER.

CHEMIN DE FER

DES ARDENNES.

Conversion des titres. — Exécution de la loi du 23 juin 1857.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que la conversion des titres au porteur en titres nominatifs pourra être opérée à partir du 1er septembre.

Cette conversion, si elle est faite avant le 30 septembre prochain, sera, aux termes de la loi du 23 juin 1857, affranchie de l'impôt.

Les actions à convertir devront être présentées dans les bureaux de la Compagnie, rue de Provence, 68, de onze heures à trois heures ; il sera remis aux porteurs des bordereaux qu'ils auront à remplir et à signer, et il leur sera délivré un récépissé indiquant le jour de la remise des titres nominatifs.

Le Secrétaire du Conseil,
Arthur BAIGNIÈRES.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE.

(*Exécution de la loi du 23 juin 1857.*)

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer les porteurs des actions et obligations de la Compagnie de Lyon à Genève que la conversion de ces titres en titres nominatifs pourra être opérée à partir du 1er septembre.

Cette conversion, si elle est faite avant le 30 septembre prochain, sera, aux termes de la loi, affranchie de l'impôt.

Les actions et obligations à convertir devront être présentées au siége de la Compagnie, 23, rue Laffitte. Les porteurs trouveront des bordereaux qu'ils auront à remplir et à signer, et il leur sera donné un récépissé indiquant le jour de la remise des titres nominatifs.

Le bureaux de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, établi à Lyon (rue Lanterne, 2), sera en mesure de servir d'intermédiaire entre les porteurs de titres de la Compagnie de Lyon à Genève et l'administration centrale pour la conversion en titres nominatifs.

En ce qui concerne les actions et obligations de la Compagnie de Lyon à Genève actuellement déposées dans la caisse de la Compagnie, et pour en faciliter la conversion en titres nominatifs au nom des titulaires des certificats de dépôts, les porteurs desdits certificats seront admis à demander cette conversion en justifiant d'un pouvoir écrit signé par les titulaires.

COMPTOIR

D'ESCOMPTE DE PARIS.

Loi du 23 juin 1857. — Conversion en titres nominatifs des actions du Comptoir d'escompte et des obligations de l'emprunt de 20 millions pour la liquidation des dettes de l'ancienne liste civile et du domaine privé de la famille d'Orléans.

MM. les actionnaires du Comptoir d'escompte et MM. les propriétaires d'obligations de l'emprunt de la famille d'Orléans sont prévenus que la conversion de leurs titres au porteur en titres nominatifs pourra être opérée à partir du 1er septembre prochain.

Cette conversion sera affranchie du droit de transmission établi par la loi du 23 juin 1857, si elle est faite avant le 1er octobre prochain.

Les actions et obligations à convertir devront être présentées au siége de la Société, rue Bergère, 14 ; les porteurs y trouveront des bordereaux qu'ils auront à remplir et à signer.

Ils déposeront leurs titres au porteur, ou leurs certificats de dépôt dûment déchargés, et recevront en échange un récépissé indiquant le jour de la remise des titres nominatifs.

COMPAGNIE

DES HOUILLÈRES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX-TOULOUSE.

(*Conversion des titres. — Exécution de la loi du 23 juin 1857.*

Les administrateurs-gérants ont l'honneur d'informer MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie, que la conversion de ces titres en titres nominatifs aura lieu, à partir du 5 septembre prochain, dans les bureaux de la Compagnie, 16, place Vendôme, à Paris.

Les titres dont la conversion aura été faite avant le 30 septembre prochain, seront, aux termes de la loi, affranchis de l'impôt.

Les actions et obligations à convertir devront être présentées dans les bureaux de la Compagnie, tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés, de 11 heures du matin à 3 heures. Il sera remis aux porteurs des bordereaux qu'ils auront à remplir et à signer, et il leur sera délivré un récépissé indiquant le jour de la remise des titres nominatifs.

SOCIÉTÉ

DES HOUILLÈRES DE COMMENTRY ET DES FORGES ET FONDERIES DE FOURCHAMBAULT, MONTLUÇON ET IMPHY.

MM. Boignes, Rambour et Cie, ont l'honneur d'informer MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Société que la conversion de ces titres en *titres nominatifs* pourra être opérée à partir du 1er septembre prochain.

Cette conversion, si elle est faite *avant le 30 septembre prochain*, sera, aux termes de la loi du 23 juin 1857, *affranchie de l'impôt.*

Les actions et obligations à convertir, ou les certificats de dépôt de ces titres, devront être présentés dans les bureaux de la Société, place Vendôme, 16, de dix à deux heures ; il sera remis aux porteurs des bordereaux qu'ils auront à remplir et à signer, et il leur sera délivré un récépissé indiquant le jour de la remise des titres nominatifs.

SOCIÉTÉ I. R. AUTRICHIENNE

PRIVILÉGIÉE DE CRÉDIT POUR LE COMMERCE ET L'INDUSTRIE.

Les porteurs des titres provisoires suivants de notre Société,

SAVOIR :

TITRES DE 25 ACTIONS CHACUN.

1,006	1,202	1,425	1,648
4,634			

TITRES DE 10 ACTIONS CHACUN.

301	814	1,991	2,484
4,362	4,930	4,995	

TITRES DE 5 ACTIONS CHACUN.

631	1,060	3,331	4,062
4,063	4,072	4,426	4,919

TITRES DE 1 ACTION CHACUN.

2,281	2,419	2,646	3,770
4,446	5,709	8,566	8,835
12,599	14,628	15,626	16,749
15,615	19,763	21,061	21 664
21 784	24 215	24,949	24,950
24,951	24,952	24,953	24,954
24,955	24,956	24,957	24,958
25,263	25,273	25,304	25 305
25,966	27,080	27,082	27,083
27,086	27,833	27,834	30,013
30,014	30,015	30, 31	30 032
3 ,034	31,744	32,858	32,859
37,366	41,793	43,542	43,543
	43,544		

Sur lesquels les versements sont en retard à partir du troisième versement, sont invités à les effectuer, au plus tard d'ici au 8 septembre prochain, *à la caisse de notre Société, à Vienne.*

Dans le cas contraire, lesdits titres provisoires seraient, conformément aux termes des paragraphes 19 et 20 de nos statuts, déclarés non valables, et les actions qu'ils représentent seraient vendues pour compte et aux risques et périls des actionnaires retardataires.

Vienne, 24 août 1857.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES OMNIBUS DE LONDRES.

Ceux de MM. les actionnaires qui, aux termes de la loi du 23 juin 1857, désireraient faire l'échange des titres au porteur contre ces titres nominatifs, sont invités à se faire inscrire, à partir du 1er septembre prochain :

A Paris, 14, rue Vivienne ;

A Londres, 456, West-strand.

Digitized by Google

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES.

MM. les actionnaires des anciennes Compagnies de chemins de fer de Saint-Gall, Appenzell, du Sud-Est et de la Glatthal, sont prévenus qu'en vertu d'une décision prise le 6 juillet dernier, par le Conseil d'administration de l'Union des chemins de fer suisses, ils auront à effectuer un versement de 50 fr. sur leurs actions libérées de 250 fr.

Ce versement sera reçu du 31 août au 10 septembre prochain :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ;

A Saint-Gall, à la Banque de crédit suisse-allemande ;

A Zurich, chez MM. G. Schulthess et Ce ;

A Coire, chez MM. S. et J.-B. Bavier ;

A Coire, chez MM. Masmer et Braun ;

A Rheineck, chez MM. Custer et Ce ;

A Glaris, à la Banque cantonale.

Contre ce versement et contre la remise des actions des anciennes Compagnies, il sera délivré des certificats provisoires collectifs d'actions au porteurs de la Compagnie de l'Union des chemins de fer suisses libérées de 300 fr.

Les actions complétement libérées seront échangées contre des certificats provisoires collectifs complétement libérés.

Ces certificats provisoires seront échangés contre les actions définitives dans le seul délai nécessaire à leur confection.

Conformément au traité de fusion, il sera remis contre 20 actions entièrement libérées de la Compagnie de Saint-Gall présentées ensemble, 21 actions complétement libérées de la Compagnie de l'Union des chemins de fer suisses.

Le montant des intérêts du semestre échu sur toutes les actions non-libérées sera reçue en déduction de ce versement.

Les porteurs d'actions complétement libérées toucheront les intérêts du semestre échu en échangeant leurs actions contre les récépissés provisoires.

A partir du 10 septembre prochain les actions des anciennes Compagnies des chemins de fer de Saint-Gall, Appenzell, du Sud-Est et de la Glatthal cesseront d'être admises à la négociation.

COMPAGNIE DES HOUILLÈRES ET CHEMINS DE FER DE

CARMAUX-TOULOUSE

Situation au 30 juin 1857,

Extraction.	Recettes brutes.
77,675 ton. 603 k.	1,.0.,096 16

Mois de juillet,

Extraction.	Recettes brutes.
10,987 595	203,288 12

Situation au 31 juillet 1857.

Extraction.	Recettes brutes.
88,462 998	1,3o9,38[illegible] 28

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES EAUX.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer les porteurs des actions de la Compagnie que la conversion de ces titres en titres nominatifs aura lieu à partir du 1er septembre prochain.

Cette conversion, si elle est faite avant le 30 septembre 1857, sera, aux termes de la loi, affranchie de l'impôt.

Les actions à convertir devront être présentées au siége de la Compagnie, rue Basse-du-Rempart, 50, où les porteurs trouveront des bordereaux qu'ils auront à signer, et où il leur sera donné un récépissé qu'ils échangeront ultérieurement contre des titres nominatifs.

Paris, le 22 août 1857.

Par ordre du Conseil :

Le secrétaire du Conseil,

Ernest Basset.

PARC DU RAINCY.

14e Vente par adjudication, dans ce parc, le dimanche 30 août 1857, à 1 heure de 30 lots de terrains magnifiquement boisés et de toutes contenances. Sites délicieux, vastes avenues, eaux abondantes, approvisionnements faciles.

Mise à prix, 1 fr. par mètre et plus ; paiement du prix en deux ans. Plusieurs lots jouissent d'une remise d'un cinquième en cas de construction dans les six mois. 370 lots sont déjà vendus.

Station spéciale du chemin de fer de Strasbourg dans le parc même ; 11 trains montants, 10 descendants ; billets d'aller et retour ; trajet en 25 minutes. Omnibus spécial dans l'intérieur du parc.

Plans et renseignements au Raincy ; et à Paris, au siége de la Compagnie foncière du Raincy, 5, faubourg Poissonnière ; chez Me Desforges, notaire, 1, rue d'Hauteville ; Me Sebert, 4, rue de l'Ancienne Comédie, et chez M. Dutreih, 12, rue de Ménars.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

OMNIBUS DE LONDRES

Recettes du 17 au 23 août

33e semaine.

601 voitures ont circulé et ont produit 30[illegible],862 fr. 45 c., soit par jour 42,986 fr. 35 c. et par voiture 71 fr. 34 c.

La recette totale du 1er janvier au 23 août 1857 est de 9,86[illegible],00[illegible] fr. [illegible]0 c. La moyenne générale par jour et par voiture, comprenant le service de ville et de banlieue, est de 71 fr. 13 c.

Recettes comparatives :

1857, 33e semaine,

9,863,000 fr. [illegible]0 moyenne, 71 fr. 15

1856, 33e semaine,

6,5[illegible]7,763 fr. [illegible] moyenne, 72 fr. 81

Différence en faveur de 1857,

3,305,246 fr. 20 moyenne, 1 fr. 34

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES OMNIBUS DE PARIS.

Un bureau de transfert et de conversion des titres sera ouvert à l'administration centrale, rue Saint-Honoré, 155, tous les jours non fériés, de onze heures à deux heures. MM. les actionnaires et propriétaires d'obligations qui désireraient convertir leurs titres au porteur en certificats nominatifs, pourront se présenter, avec ces titres, à partir du mercredi 19 août, pour faire leur déclaration. La conversion peut être faite gratuitement jusqu'au 30 septembre.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPERIALES.

En établissant un impôt sur la transmission des actions et obligations, la loi du 23 juin 1857, affranchit de tout droit la conversion des titres au porteur en titres nominatifs opérée avant le 1er octobre prochain.

Le Conseil d'administration des services maritimes des messageries impériales invite ceux de MM. les actionnaires ou porteurs d'obligations de la Compagnie, qui voudraient profiter de cette disposition, à présenter leurs titres au siége de la Société, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28 (bureau des actions), du 1er au 30 septembre.

NOTA. — Une circulaire a été adressée à cette occasion à MM. les actionnaires ou porteurs d'obligations qui ont déposé leurs titres dans la caisse de la Compagnie, ceux d'entre eux qui ne l'auraient pas reçue sont invités à la retirer en s'adressant au bureau des actions.

En vente chez GUILLAUMIN et Ce 14, rue Richelieu :

DES OPÉRATIONS DE BOURSE,

Manuel des fonds publics et des Sociétés par actions dont les titres se négocient en FRANCE, *en* BELGIQUE *et en* SUISSE, précédé d'une appréciation des opérations de bourse dites *de jeu*, et des rapports de la Bourse avec le Crédit public et les finances de l'État, par A. COURTOIS fils, membre de la *Société libre d'Économie politique de Paris*. — DEUXIÈME ÉDITION *revue et augmentée*.

Prix. . . . 4 fr.

L'USINE DE BIACHE SAINT-VAAST

(*Pas-de-Calais*) achète toutes espèces de minerais de plomb, cuivre, or et argent.

S'adresser, à Paris, rue Saint-Pau n° 28.

En vente chez l'auteur, J. MERTENS, rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.

TABLEAUX des SALAIRES ou Comptes-Faits des jours et des heures jusqu'à 31 jours de travail, du prix de 1 fr. à 6 fr. 75 c., la journée étant de 10, 11 ou 12 heures ; avec les petites journées converties en journées ordinaires. — Prix : 75 c.

Franco par la poste : 1 fr. (Affr.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versemon appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les jeudis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, les lundis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine et le Pirée, traversée en 7 jours.

Correspondance au Pyrée pour Volo et Salonique toutes les deux semaines, le samedi, à dater du 11 juillet ; pour Syra, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 4 juillet.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Latraquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 5 juillet.

MER NOIRE. — *Danube* pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraila.

Trébizonde par Inebolu, Sinope, Samsoun et Kerasounde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique et des îles ioniennes.

ALGÉRIE
- ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi
- ORAN. — Départs tous les jeudi à midi.
- BONA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 38

A Marseille, place Royale,

A Lyon, place des Terreaux

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Nous pourrions presque renvoyer à la cote de la semaine dernière pour les cours de la rente et des principaux chemins, tant les variations ont été minimes et les affaires nulles depuis huit jours. On n'a pas d'exemple, de mémoire d'habitués de la Bourse, d'une stagnation pareille à celle qui se prolonge depuis plusieurs mois à la Bourse. Tous les ans, il est vrai, il est une époque de morte-saison, mais l'absence des affaires n'avait jamais été aussi complète qu'en ce moment. La rente depuis le commencement du mois n'a pas pu s'élever au dessus de 67 35 ni descendre au dessous de 66 90; elle se tient aux environs de 67, sans que personne fasse aucun effort pour provoquer un mouvement dans l'un des deux sens. On a tant de peine à placer quelques primes à de minimes écarts, qu'on a essayé de vendre des primes dont 50 c. à 68 pour fin octobre, c'est-à-dire à deux mois de date, sans pouvoir trouver de preneurs; le report est cependant modéré; il est à peine de 30 à 35 c., et s'il ne se tend pas davantage pour la liquidation, il y aura beaucoup de capitaux qui ne pourront pas être employés sur la rente, et qui pourront encore moins être utilisés sur les chemins, dont les reports ne s'élèveront guère au dessus du pair.

Notre marché paraît enfin s'habituer à ne pas trop se préoccuper de la baisse provoquée à Londres par les mauvaises nouvelles des Indes. La cote des consolidés n'a eu depuis quelques jours aucune influence sur nos fonds.

Le marché des chemins de fer a été très-lourd, quoique les variations des principales lignes aient été assez insignifiantes. Outre les causes générales qui arrêtent les transactions sur ces valeurs comme sur la rente, la spéculation est paralysée par l'approche du moment où la loi sur le nouvel impôt doit être mise en vigueur. Les actions de Lyon fusionné ont fléchi de 905 à 890; cependant l'amélioration des recettes a amené quelques nouveaux achats de 895 à 897 50. L'Orléans conserve une fermeté remarquable; il a été continuellement demandé à 1,445, et il a repris à 1,450. Le Nord a lutté aussi avec avantage contre la torpeur de la spéculation et il s'est bien tenu aux environs de 870. Le Midi a continué à fléchir, il est tombé de 655 à 640.

Les actions de l'Est ancien sont à 690, les nouvelles, de 675 à 670. L'Ouest se soutient plus facilement de 722 50 à 725.

Les autres lignes ont éprouvé peu de variations, mais leurs cours étaient continuellement offerts et leur tendance était à la baisse.

Un mouvement rapide de baisse a eu lieu sur les chemins de fer autrichiens, qui ont fléchi de nouveau de 668 75 à 645 par suite de ventes considérables effectuées pour le compte des spéculateurs allemands. Les cours sont pourtant mieux tenus depuis deux jours. On a repris à 654 25.

Voici quelles ont été les variations depuis la bourse du 20 jusqu'à celle du 27 août :

La rente 3 0/0 a varié au comptant de 67 10 à 66 95, elle est restée à 67; elle a varié à terme de 67 15 à 66 90, elle a fermé à 66 95.

Le 4 1/2 0/0 a varié de 93 50 à 93 75, il est resté à 93 3 .

La Banque a varié de 2,795 à 2,800, elle a fermé à 2,795.

Le Crédit foncier s'est tenu sans variations à 550.

Le Crédit mobilier a fléchi de 960 à 950; il est resté à 957 50.

Orléans a varié de 1,445 à 1,450, il a fermé à 1,450.

Le Nord ancien a varié de 867 50 à 877 50, il est resté à 870; le Nord nouveau, de 720 à 717 50.

L'Est ancien a fléchi de 690 à 685; l'Est nouveau, de 672 50 à 671 25.

Lyon fusionné a varié de 895 à 905, il est resté à 893 75; les actions nouvelles, de 888 75 à 877 50, elles ont fermé à 882 50.

Le Midi a baissé de 652 50 à 640, il est resté à 645.

L'Ouest a varié de 722 50 à 725.

Le Grand-Central a varié de 615 à 617 50.

Genève a fléchi de 680 à 667 50, il est resté à 670.

Les Ardennes anciennes ont varié de 475 à 470; les nouvelles, de 485 à 490.

Béziers a fléchi de 455 à 440.

Saint-Rambert a varié de 540 à 545.

Les Autrichiens ont fléchi de 667 50 à 645, ils ont fermé à 652 50.

Le Victor-Emmanuel a varié de 507 50 à 500; les Russes, de 517 50 à 515; les Lombards, de 606 25 à 605; les François Joseph, de 473 75 à 470; les Saragosse, de 477 50 à 472 50.

Samedi. — Les cours de la rente étaient sans variations, mais tenus avec fermeté. Les chemin de fer étaient plus faibles, mais il y avait quelques achats à la clôture. La rente 3 0/0 s'est tenue au comptant à 67 05; elle a monté à terme à 67 05. Le 4 1/2 0/0 a monté de 25 c. à 93 50. La Banque a varié de 2,780 à 2,775. Le Crédit mobilier s'est tenu de 957 50 à 965; l'Orléans, de 1,446 25 à 1,448 75; le Nord, de 868 75 à 872 50; le Nord nouveau, de 717 50 à 720; l'Est ancien, de 690 à 692 50; l'Est nouveau, de 672 50 à 675; Lyon fusionné, de 900 à 905; Lyon nouveau, de 887 50 à 891; le Midi, de 652 50 à 647 50; l'Ouest, de 722 50 à 725; le Grand-Central, de 617 50 à 615; Genève, de 675 à 680; Saint-Rambert, de 542 50 à 545; les Ardennes nouveaux, de 485 à 490; Béziers, de 444 à 450; les Autrichiens, de 670 à 686 25; l'Emmanuel, de 506 25 à 505; les Russes, de 516 25 à 515; les Lombards, de 607 50 à 606 25; les Saragosse, de 477 50 à 476 25.

Lundi. — Les cours de la rente étaient à peu près les mêmes que la veille, mais il y avait quelques ventes sur les chemins. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 05 à 67 10, et fléchi à terme de 05 à 67 05. Le 4 1/2 a monté de 25 c. à 93 75; la Banque, de 25 à 2,800. Le Crédit mobilier a fléchi de 10 à 955; le Nord, de 5 à 867 50. Le Nord nouveau s'est tenu à 720; l'Orléans, à 1,448 75. L'Est ancien a fléchi de 2 50 à 690; l'Est nouveau, de 2 50 à 672 50; le Lyon fusionné, de 7 50 à 897 50; les actions nouvelles, de 2 50 à 887 50; le Midi, de 2 50 à 645; le Genève, de 2 50 à 677 50; Béziers, de 5 à 445; les Autrichiens, de 11 25 à 655. L'Ouest a monté de 2 50 à 727 50; le Victor-Emmanuel, de 1 25 à 506 25; le Saint-Rambert, de 5 à 550. Les Russes ont fléchi de 1 25 à 515; les Lombards, de 2 50 à 603 75; les Saragosse, de 1 25 à 475.

Mardi. — Les cours étaient restés calmes jusqu'à 2 heures 1/2, mais ils ont fléchi à la clôture sur toutes les valeurs. Le 3 0/0 a baissé au comptant de 10 c. à 67, et à terme de 15 c. à 66 90; le 4 1/2 0/0, de 20 c. à 93 55. La Banque s'est tenue à 2,800; le Crédit foncier, à 550. Le Crédit mobilier a fléchi de 2 50 à 952 50; l'Orléans, de 2 50 à 1,446 25; Lyon fusionné, de 6 25 à 891 25; les actions nouvelles, de 6 25 à 881 25; le Midi, de 5 à 640; l'Ouest, de 2 50 à 722 50; Genève, de 5 à 672 50; St-Rambert, de 5 à 545; Béziers, de 5 à 445; les Autrichiens, de 8 75 à 646 25; le Victor-Emmanuel, de 3 75 à 502 50. Le Nord s'est tenu à 867 50. Le Nord nouveau a fléchi de 2 50 à 717 50; l'Est nouveau, de 2 50 à 670. L'Est ancien s'est tenu à 690; le Grand-Central, à 615. Les Ardennes nouveaux ont monté de 5 à 495. Les Russes ont fléchi de 2 50 à 512 50; le François-Joseph, de 2 50 à 472 50. Les Lombards se sont tenus à 603 75; les Saragosse, à 475.

Mercredi. — La bourse a été tout à fait inanimée. Les cours étaient cependant un peu mieux tenus que la veille sur toutes les valeurs. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 10 c. à 66 90, et à terme il a monté de 05 à 66 95. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 25 à 93 30. La Banque s'est tenue à 2,800; le Crédit foncier, à 550. Le Crédit mobilier a fléchi de 5 à 950. Orléans s'est tenu à 1,446 25; les Ardennes nouvelles, à 490; le Grand-Central, à 615. Le Nord ancien a monté de 2 50 à 870. Le Nord nouveau a fléchi de 1 25 à 716 25; l'Est ancien, de 7 50 à 685. L'Est nouveau s'est tenu à 670. Lyon fusionné a monté de 3 75 à 895; les actions nouvelles, de 1 25 à 881 25; le Midi, de 1 25 à 641 25; l'Ouest, de 2 50 à 725. Genève a fléchi de 5 à 667 50; Béziers, de 5 à 440; le Victor-Emmanuel, de 1 25 à 500. Les Autrichiens ont repris de 2 50 à 648 75; les Russes, de 2 50 à 515.

Jeudi. — Les cours ont été bien tenus, et la tendance était à la hausse, quoiqu'il y eût bien peu d'affaires. Le 3 0/0 a monté au comptant de 10 c. à 67, il est resté sans variations à terme à 66 95; le 4 1/2 0/0, à 93 30. La Banque a fléchi de 5 à 2,795. Le Crédit foncier s'est tenu à 550. Le Crédit mobilier a monté de 5 à 957 50; Orléans, de 3 75 à 1,450. Le Nord ancien s'est tenu à 870. Le Nord nouveau a monté de 1 25 à 717 50. L'Est ancien a fléchi de 1 25 à 685. L'Est nouveau a monté de 1 25 à 671 25. Lyon fusionné a fléchi de 1 25 à 893 75. Les actions nouvelles se sont tenues à 882 50. Le Midi a monté de 3 75 à 645. L'Ouest s'est tenu à 725. Genève a monté de 2 50 à 670. Béziers a fléchi de 1 25 à 440. Les Autrichiens ont monté de 3 75 à 652 50.

Vendredi. — La rente s'est tenue pendant toute la bourse à 66 95. On a coté 67 au début, mais ce cours a été immédiatement offert. Il y avait quelques affaires sur les actions en vue de se préparer à la liquidation. Le Crédit mobilier a varié de 955 à 965; les Autrichiens, de 652 50 à 656 25. Les autres chemins se sont soutenus, mais avec peu de variations. Orléans a varié de 1,447 50 à 1,450; le Nord ancien, de 870 à 872 50; le Nord nouveau, de 717 50 à 716 25; l'Est ancien, de 685 à 687 50; Lyon fusionné, de 895 à 896 25; les actions nouvelles, de 883 à 883 75; le Midi, de 645 à 650; l'Ouest, de 7 25 à 727 50; le Grand-Central, de 615 à 616 25; Béziers, de 437 50 à 440; Saint-Rambert, de 550 à 560. Les Russes se sont tenus à 512 50; les Lombards, à 606 25. Le Victor-Emmanuel, de 495 à 497 50. Les François-Joseph se sont tenus à 470; les Saragosse, à 472 50.

LATOUR.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Anonyme ou commandite	NOMBRE DE PARTS OU ACTIONS	VALEUR NOMINALE DES ACTIONS	VERSEMENTS effectués	DERNIERS INTÉRÊT ET DIVIDENDE PAYÉS	ÉPOQUE DE PAIEMENT DES REVENUS	DERNIER COURS CONNU
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer	C	100 000	500	tout	11 40	janv. juil.	[illegible]
Banque de l'Algérie	A	6 000	500	id	37 65		[illegible]
Omnium lyonnais	C.r	7 000	1 700	id	.. ..		500 ..
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	30 000	1 500	tout	55 ..	janv. juil	844 ..
Omnibus des chemins de fer	C	1 500	500	id	21 ..	janvier	475 ..
Omnibus de Londres	C	250 000	100	id	12 50		[illegible]
Comp. imp. des voitures de Paris	A	400 000	100	id	[illegible]		[illegible]
Gondoles parisiennes	C	1 500	50	id	9 50	févr. [illegible]	[illegible]
Omnibus de Lyon	C	..	[illegible]	tout	.. ..		[illegible]
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital	A	82 120	1 000	tout	50 ..	avril oct	1117 ..
— act. de jouiss.	A	82 000	1 000	id	8 30	1er juin	40 ..
Bourgogne, action de capital	A	27 200	1 000	id	50 ..	avril, oct	520 ..
— action de jouiss.	A	27 200	1 270		12 50	1er juin	145 ..
Arles à Bouc, act. de capital	A	[illegible]	1 000		50 ..	avril, oct	925 ..
Trois canaux, act. de capital		13 000	1 000	id	50 ..	id	1100 ..
Roanne à Digoin	A	13 000	1 000	id	11 ..	mai	[illegible]
Aire à la Bassée	A	[illegible]	5 000	id	400 ..	févr. août	[illegible]
Sambre à l'Oise	A	11 500	1 000	id	70 ..		[illegible]
Scarpe inférieure	C	2 200	1 000	id	112 ..		1000 ..
Sambre française canalisée	A	6 000	1 000	id	110 25		1110 ..
Canalisation de l'Èbre	A	61 000	500	id	[illegible]		......
Compagnie générale des Eaux	A	80 000	250	id	[illegible]		480 ..
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	C	10000 part	[illegible]	150	[illegible]	avril, oct.	158 75
Pont, gare et port de Grenelle	A	[illegible]	1 000	id	10 ..		.....
Pont de Rouen	A	500	1 000	id	15 ..	janv. juil	.....
Ponts réunis	C	1 000	1 000	id	51 25		[illegible]
Nouveaux Ponts réunis	C	1 000	1 000	id	51 40 0		[illegible]
Pont de Bordeaux	A	2 000	1 000	id	....		1500 ..
Pont de Beaucaire	A	1 000	1 000	id	....		600 ..
Pont sur le Rhône	.	..	.	.	....		1000 ..
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Cie	C	10 000	500	tout	71 50	janv. juil	425 ..
Compagnie franco-améric. transp.	C	..	500	tout	151 25	juin, déc	34 ..
Messageries imp. Serv. marit.	A	60 000	500	tout	50 ..	janv. juil	[illegible]
Cie cent. de transp. et de rem.	C	8 000	500	id	0 ..		[illegible]
Compagnie générale maritime	A	80 000	500	250	.. ..	janv. juil	400 ..
Marc Fraissinet père et fils	C	..	500	id	.....		400 ..
Arnaud Touache fr. et Cie	C	..	[illegible]	id	.....		400 ..
Armements marit. Barbey et Cie	C	..	500	tout	[illegible]		......
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas, Gard	C	24000 parts	[illegible]	tout	15 ..	avril oct	[illegible]
Centre-du-Flénu	C.r	1 600	[illegible]	id	20 ..		[illegible]
Pont-de-Loup-Sud	C.r	2 000	1 000	id	30 ..	avril	400 ..
Monthieux-Saint-Etienne	C.r	2 000	500	id	.. ..		......
Blanzy	C	30 000	500	id	35 ..	févr. août	[illegible]
Azincourt	A	1 500	1 500	id	150 ..		[illegible]
Chazotte	A	3 500	1 500	id	65 ..		790 ..
Layon-et-Loire	A	4 800	1 000	id	.....		400 ..
Loire (quatre mines)	A	80 000	1 000	id	50 ..	avril oct	700 ..
Loire	A	80 000	1 000	id	12 ..	id	140 ..
Mont-Rambert	A	80 000	1 000	id	10 ..	id	150 ..
St-Etienne	A	80 000	1 000	id	5 50	id	142 75
Rive-de-Gier	A	80 000	1 000	id	27 50	id	[illegible]
Mayenne et Sarthe	A	15 000	1 1100	id	36 ..		425 ..
Grand'Combe	A	25 000	1 250	id	40 ..	janv. juil	[illegible]
Haute-Loire (anc. Société)	C.r	5 000	250	id	.. ..	avril oct	400 ..
Carmaux-Toulouse	C	11 250	[illegible]	id	30 ..	janv. juil	115 ..
[illegible]	A	2 000	1 250	id	150 ..		.. ..
Roche-la-Molière et Firminy	A	..	.	.	. ..		[illegible]
Houillères [illegible]	A	6 720	250	id	.. ..		[illegible]
Charbonnages belges	C	[illegible]	500	id	[illegible]		401
Compagnie générale Asphalte	C	8 000	500	id	.. ..		.
Bastennes	.	10 000	100	id	5 0 0	[illegible]	400 ..
Loire, obligations anciennes	.	4 000	1 250	id.	70 ..		1100 ..
— — nouvelles		1 000	1 250	id.	70 ..	févr. août	241 50
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne ... zinc	A	10 000	500	tout	25 ..	mai, nov.	[illegible]
Nouvelle-Montagne ... zinc	A	1 000	1 000	id.	100 ..		1010 ..
Stolberg et Wesphalie, priv. zinc	A	40 000	450	id.	5 0 0	octobre	350 ..
— non priv. zinc	A	40 000	375	id	.. ..	id.	80 ..
Corphalie ... zinc	A	5 000	1 000	id.	70 ..		1037 50
Eschweiler, priv. ... zinc	A	5 500	500	id.	.. .	1er juin	.. ..
— non priv. ... zinc	A	8 500	375	id.	5 0 0	janv. av.	.. ..
Silésie ... zinc	A	[illegible]	[illegible]	id.	8 43	mai, nov.	215 ..
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre	C	60 000	500	id.	1 50	août	22 ..
Tenez (Algérie) ... cuivre	C	21 000	500	id.	.. ..		10 ..
Pontgibaud ... plomb, argentif.	A	10 000	1 000	id.	25 ..		[illegible]
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Cie	C	14 000	500	tout	17 20	sept. mars	640 ..
Septèmes	C	40 000	250	id	.. ..	avril, oct.	.....
[illegible]	C	70 000	100	(a)	1 75		35 ..
Chameroy	C	2 000	500	id	50 ..	juin, déc	750 ..
Gandillot	C	7 500	125	id.	35 ..		.. ..
Christofle	C	4 000	500	id	25 ..		.. ..

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr

DÉNOMINATION.	Anonyme ou commandite	NOMBRE DE PARTS OU ACTIONS	VALEUR NOMINALE DES ACTIONS	VERSEMENTS effectués	DIVIDENDES INTÉRÊTS PAYÉS	ÉPOQUE DE PAIEMENT DES REVENUS	DERNIER COURS CONNU
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot, Saône-et-Loire		[illegible] 000	500	tout.	10 ..	déc. juin	830 ..
Loire et Ardèche	A	4 000	1 000	id.	500 ..		1200 ..
[illegible]	A	..	5 000	id.	.. ..		1600 ..
Decazeville (Aveyron)	A	2 400	1 000	id.	20 ..	juin, déc	. ..
[illegible]	A	18 000	1 000	id.	.. ..		570 ..
Basse-Indre	C	5 000	500	id.	[illegible]	avril, oct.	700 ..
Châtillon et Commentry	C	30 000	500	id	40 ..	mars, sep	315 ..
Maubeuge (Nord)	A	[illegible]	1 000	id	.. ..		450 ..
[illegible]	C	30 000	1 500	id.	50 ..		[illegible]
Forges et aciéries de Rive-de-Gier	C	50 000	1 500	id	[illegible]	mai, nov	187 50
[illegible]	A	10 000	1 1000	id.	.. ..		300 ..
[illegible]	C	[illegible]	500	id.	.. ..		500 ..
Franche-Comté	C	6 000	500	id	.. ..		590 ..
[illegible]	C	.	250	id.	.. ..		200 ..
Méditerranée (forges et chant.)	A	1000	1 1000	tout	80 ..	..	[illegible]
[illegible] (Belgique)	A	4 000	1 000	id	100 ..	janv. juil	1 230 ..
[illegible] Sambre (Belgique)	A	10 000	500	id	62 50	avril, oct.	650 ..
[illegible] (Belgique)	A	5 000	1 000	id	150 ..		1 200 ..
[illegible] métallurgique	A	60 000	125	id	10 ..	janv. juil	150 ..
[illegible]	C	11 000	1 000	id.	50 ..	..	1 100 ..
[illegible] (Belgique)	A	12 000	1 1000	id.	10 ..		125 ..
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)	C	24000 part	1/24000	tout.	0 ..	avril, oct	. ..
Paris (éclairage et chauffage)	A	110 000	500	id.	40 ..		660 ..
Nord (Belgique)	C	6 000	500	id.	40 ..	avril, oct	600 ..
Est, Vincennes	C	1 000	500	id.	80 ..		.. ..
Versailles	C	1 200	500	id	35 ..	mars sept	700 ..
[illegible]	C	2 000	400	id.	7 50	1er octobre	175 .
Amiens	C	1 000	500	id.	35 ..	janv. juil	440 ..
Comp. centrale, [illegible] 13 villes	C	15 000	500	id.	35 16	janv. juil	542 ..
Union des Gaz	C	40 000	250	id	10 ..	janvier	[illegible] 75
Lyon	A	7 000	1 000	id	130 ..	janv. juil	2100
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2 000	[illegible]	id	.. ..		1010 ..
Dijon	.	.	700	.	.. ..		1550 ..
Metz	A	1 000	1 1000	id.	.. ..		......
Naples	.	.	440	.	.. ..		.. ..
Saint-Etienne	A	1 000	1 1060	id.	....		1500 ..
[illegible]	.	.	[illegible]	.	....		1500 ..
[illegible]	C.r	2 000	500	tout	....		250 ..
FILATURES.							
[illegible] (Alsace)	A	[illegible]	500	tout	47 ..	septembre	6 0 ..
[illegible]	C	40 000	500	id.	40 16	janv. juil	550 ..
[illegible]	C	1 000	500	id	[illegible]		500 ..
Pont-Remy	A	5 000	1 000	id	24 ..	1er avril	400 ..
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journal de l'Empire)	C	6 000	500	tout.	12 ..	janv. juil	300 ..
Glaces de Saint-Gobain	A	[illegible]	[illegible]	id	.. ..		[illegible]
Glaces de Montluçon		24 000	500	id	.. ..		250 ..
Glaces d'Oignies (Belgique)	A	10 000	1 000	id	82 15	avril sept	1 150 ..
Glaces d'Aix-la-Chapelle (Prusse)	A	2 000	375	id	.. ..	avril, oct.	125 ..
Immeubles Rivoli	A	240 000	100	id	5 00	janv. juil	[illegible]
Rue impériale de Lyon	A	24 000	1 2500	id	[illegible]		[illegible]
Télégraphe sous-marin Manche	C	100 000	25	id	7 0 0	mars, sept.	10 ..
— Méditerranée	C	30 000	250	id	.. ..		125 ..
Cie gén. de Vidanges, Richer et Cie	C	38 000	500	id	25 ..		10 ..
Substances alimres, Chollet et Cie	C	40 000	100	id	50 ..		5 ..
ASSURANCES.							
Générale ... mer	A	400	12 500	5000	. ..	avril	[illegible]
Sécurité ... mer	A	200	5 000	1/5	. .		32 0 0 fr
[illegible] ... mer	A	1 000	5 000	750	[illegible]	avril	17 0 0 fr
Lloyd français ... mer	A	1 500	5 000	1	1 0 ..	février	[illegible]
Océan ... mer	A	200	5 000	1000	.. ..		[illegible]
[illegible] d'assurances ... mer	A	800	5 000	1/5	....	[illegible]	[illegible]
[illegible] ... mer	A	400	5 000	1/5	. ..	mars	24 0 0 fr
[illegible] ... mer	A	200	5 000	1000	[illegible]		20 0 0 fr
[illegible] ... mer	A	200	5 000	1000	250 ..	février	[illegible]
Centrale ... mer	A	1 000	5 000	1000	200 ..	février	22 0 0 fr
[illegible] ... mer	A	1 200	5 000	1000	.. ..	id.	23 0 0 fr
Générale ... inc.	A	[illegible]	5 000	tout.	.. ..	avril	720 0/0 fr
[illegible] ... inc.	A	4 000	1 000	id	50 ..	mai, nov.	[illegible]
Nationale ... inc.	A	2 000	5 000	1/5	. ..	mars	170 0 0 fr
[illegible] ... inc.	A	2 000	5 000	1/5	100 ..	avril	100 0 0 fr
Soleil ... inc.	A	1 000	6 000	1/5	100 ..	id.	120 0 0 fr
France ... inc.	A	2 000	5 000	1/5	. ..	id	55 0 0 fr
Phénix ... inc.	A	1 000	5 000	1/5	100 ..	id.	110 0 0 fr
Providence ... inc.	A	2 000	2 500	500	100 ..	id.	80 ..
Aigle ... inc.	A	400	5 000	2000	.. ..	id.	25 0 0 fr
Paternelle ... inc.	A	3 000	1 000	400	. ..	id.	5 0 0 fr
Confiance ... inc.	A	800	5 000	1000	.. ..	id.	7 0 0
Nord ... inc.	A	2 000	1 000	200	20 ..	id.	12 0 0 fr
Générale ... vie.	A	400	7 500	tout	2025 ..	1 fois 3 ans	140 1 0 fr
Nationale ... vie	A	3 000	5 000	1/5	100 ..	[illegible]	[illegible]
Union ... vie.	A	2 000	5 000	1/5	120 ..	1. février.	10 0 0 fr
Phénix ... vie	A	800	5 000	1000	[illegible]	id.	3 0 0 fr
Caisse Paternelle ... vie	A	8 000	500	100	. ..	avril	10 0 0 fr
Générale ... grêle	A	2 000	5 000	1000	. ..	avril	10 0 0 fr

(1) Valeur d'émission 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 22 AU 28 AOUT

Longueur expl.	Longueur à expl.		Nombre des actions			Revenu (dernier exercice)	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 22 Comp.	Samedi 22 Terme	Lundi 24 Comp.	Lundi 24 Terme	Mardi 25 Comp.	Mardi 25 Terme	Mercredi 26 Compt.	Mercredi 26 Terme	Jeudi 27 Compt.	Jeudi 27 Terme	Vendredi 28 Compt.	Vendredi 28 Terme
706	94	99	100.000	..	tou	5 fr. pour 1856	juillet 1856	Nord ancien	877 ..	872 ..	[illegible]	867 5	850 ..	861 5	867 5	870 ..	873 5	870 ..	[illegible] 50	872 5
.	.	.	25.000	51	500	1 0/0	.	Nord nouveau	710 ..	710 ..	715 75	.	.	713 ..	717 5	718 2	714 2	717 5	716 25	715 25
[illegible]	10.1	.	300.000	.	.	1 fr. pour 1857	avril 1857	Ouest	725 ..	725 ..	[illegible]	727 5	722 50	[illegible] 5	721 50	725 ..	.	7.5 ..	.	717 5
1156	1774	99	600.000	.	tout	4 fr. pour 1857	avril 1857	Orléans	1445 ..	1448 7	1450 ..	1448 ..	1447 50	1460 2	1445 ..	1445 ..	1445 ..	1451 ..	1447 50	1450 ..
1334	1822	99	[illegible]	500	tout	4 fr. pour 18..	.. 1857	Est ancien	[illegible]	[illegible] 5	682 ..	680 .	682 10	.	685 ..	685 25	[illegible] 7	[illegible]	685 ..	.
.	.	.	250.000	.	tout	1 0/0	mai, nov.	Est nouveau	677 50	[illegible]	[illegible]	672 50	675 ..	670 ..	[illegible] 75	670 ..	[illegible] 25	[illegible] 25	674 50	.
491	[illegible]	99	[illegible]	.	tout	1 fr. pour 1856	janvier 1857	Paris à Lyon	.	.	1425 ..	.	1425 ..	.	1340 .	.	[illegible]	.	1340 ..	.
.	3	.	[illegible]	300	.	.	.	Paris-Méditerr. ancie.	[illegible]	905 .	[illegible]	[illegible] 5	[illegible]	[illegible]	865 ..	[illegible]	897 50	[illegible] 75	[illegible] 75	[illegible]
.	.	.	115.340	75	.	.	.	Paris-Méditerr. nouv.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	867 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
17	.	.	[illegible]	.	tou	5 0/0	juillet 1853	Lyon à Genève	[illegible]	680 ..	677 5	677 50	670 ..	[illegible]	[illegible]	657 5	671 25	670 ..	671 25	674 50
789	950	99	250.000	.	.	5 0/0	janv. juillet	Midi	[illegible]	647 5	647 50	645 .	[illegible]	640 ..	642 5	641 2	[illegible]	645 .	[illegible]	[illegible]
115	[illegible]	99	224..	500	tou	1 fr.	juillet 1857	Grand-Central	[illegible]	[illegible]	[illegible] 2	.	640 .	645 .	645 .	.	645 .	640 25	615 ..	[illegible]
50	.	.	50.000	.	.	5 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Gren.	.	545 .	.	[illegible]	[illegible]	.	.	.	.	.	[illegible]	.
.	.	.	35.000	500	tout	5 0/0	avril	Béziers à Graissessac	.	.	450 .	.	515 .	465 .	440 .	.	440 .	.	440 .	440 .
3	140	9	12.0..	500	tout	1 fr. 25	janvier 1856	Ardennes anciennes	475 .	.	[illegible]	.	[illegible]	.	410 .	.	474 50	.	470 .	.
.	.	.	42.000	500	.	.	.	Ardennes nouvelles	.	.	485 .	.	490 .	.	[illegible]	.	.	.	[illegible]	.
.	.	.	.	.	.	.	.	Bordeaux à la Teste	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
677	1171	.	165.000	500	.	31 fr. 90	juillet 1856	Chemins autrichiens	[illegible] 7	[illegible]	[illegible] 7	[illegible]	[illegible]	[illegible] 25	640 .	[illegible] 75	650 .	651 25	655 .	[illegible]
.	1012	.	[illegible]	.	.	1 1/2 0/0	.	François-Joseph	.	.	435 .	.	472 ..	.	.	.	470 .	.	470 .	.
4.3	1074	.	312.500	.	300	.	.	Lombardo-Vénitiens	[illegible] 2	.	603 75	.	603 75	.	603 75	.	[illegible]	.	[illegible] 25	.
.	4.62	.	[illegible]	.	.	5 0/0	.	Russes	[illegible]	516 .	[illegible]	515 .	513 75	.	[illegible]	.	515 .	515 .	[illegible]	513 .
228	[illegible]	.	240.000	.	15	.	janvier 1857	Saragosse	470 2	.	475 .	.	475 .	.	473 75	.	474 5	.	472 50	.
.	810	.	170.000	.	.	5 0/0	.	Romains	.	.	502 50	.	501 25	.	.	.	.	.	[illegible]	.
.	[illegible]	.	[illegible]	.	.	4 1/2	déc. 1848	Victor-Emmanuel	[illegible] 25	[illegible] 5	[illegible]	516 .	[illegible] 25	502 5	500 .	.	.	.	500 .	497 50
84	[illegible]	.	71.000	.	tout	4 0/0	juillet 1854	Central suisse	.	.	[illegible]	.	.	.	.	.	.	.	.	.
46	22	.	30.000	.	.	.	juin 1856	Ouest suisse	455 .	.	455 .	.	.	.	.	.	.	.	.	.
141	1 2	.	[illegible]	500	tout	4 0/0	1 janvier	Nord-Est suisse	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
16	11	10	[illegible]	.	tout	[illegible]	15 oct. [illegible]	Tarragone à Reus	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Durée	Prix d'émission	Somme payée à ce jour	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	22	24	25	26	27	28
[illegible]	[illegible]	75 ans	335	tout.	500	avril	[illegible]	janvier juillet.	Nord 4 0/0	277 50	278 75	278 75	277 50	276 25	275 ..
1851	3.361	10 —	335	tout.	500	D°	21 ..	août	Nord-Boulogne						
.	17.445	99 —	.	out.	562 50	.	16.87 1/2	janvier juillet	Nord-Charleroy (anciennes actions)	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..
1852.	80.000	50 —	1.000	out.	250	avril.	50 ..	avril octobre.	Paris à Lyon 5 0/0	976 25	. .	976 25	977 50	. ..	976 25
1855.	100.000	99 —	280	tout.	500	avril	15 ..	D°	D° (nouvelles)	275 ..	275 ..	275 ..	273 75	275 ..	275 ..
1852.	120.000	99 —	500	tout.	625	D°	25 ..	D°	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	. ..	102 50	. ..	. ..	[illegible]	. ..
1853	182.351	99 —	350	tout.	500	D°	15 ..	janvier juillet.	D° Nouvelles 3 0/0	278 7	278 75	278 75	277 50	277 50	. ..
1852.	265.029	98 —	500		650	avril.	25 ..	juin décembre	Est 1852 1854 1856	. ..	432 50	435 ..	455 ..	435 ..	435 ..
1854.	125.000	94 —	270	200	500	mars.	15 ..	janvier juillet.	D° (nouvelles) 3 0/0	268 75	266 25	265 ..	267 50	265 ..	265 ..
.	2.775	—	.	tout.	1.250	.	50 ..	avril octobre.	Strasbourg-Bâle	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..
.	25.000	50 —	.	tout.	625	.	25 ..	janvier juillet	D°	. ..	. ..	447 50	. ..	. ..	447 50
1855	600.000	94 —	280	tout.	500	1859	15 ..	D°	Ouest 1857	268 75	268 75	268 75	267 50	267 50	267 50
1842	8.888	47 —	1.125	tout.	1.250	décembre	50 ..	D°	Paris à Orléans 1842 5 0/0	. ..	. ..	. ..	990 ..	. ..	. ..
1848	12.333	90 —	.	tout.	1.250	D°	50 ..	D°	D° (Nouvelles 1848)	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..
1852.	131.000	97 —	.	tout.	500	.	15 ..	D°	D° 1852 3 0/0	270 ..		270 ..	270 ..	270 ..	270 ..
1853	131.007	99 —	300	tout.	500	décembre.	15 ..	D°	Grand-Central 1844	267 10	. ..	267 5	. ..	. ..	267 50
1855.	135.200	99 —	280	tout.	500	décembre.	15 ..	D	D° (nouvelles) 1855	266 25	266 25	265 ..	266 25	268 25	266 25
1853	102.614	99 —	500	tout.	625	D°	25 ..	D°	Rhône-et-Loire 5 0/0	. ..	455 ..	. ..	. ..	455 ..	. ..
1853	63.643	99 —	500	tout.	500	D°	15 ..	D°	D° 3 0/0	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..
1855.	87.719	99 —	285	tout.	500	D°	15 ..	D°	Lyon à Genève 1855 jouiss. juillet 1857	. ..	. ..	270 ..	270 ..	270 ..	. ..
									D° 1857 jouiss. juillet 1857	266 25	268 25	266 25	. ..	265 ..	265 ..
1855	106.300	90 —	275	.	500	septembre.	15 ..	septembre mars	Autrichiens	270 ..	270 ..	270 ..	. ..	270 ..	270 ..
1856.	100.500	90 —	285	tout	500		15 ..	janv. juillet.	Midi	266 2	265 ..	265 ..	266 25	[illegible]	265 25
1856.	146.000	97 —	285	.	500		15 ..	janv. juillet.	Lyon-Bourbonnais	268 75	270 ..	268 75	270 ..	267 50	268 75
1854	4.200	62 —	250	.	500	25 janvier.	15 ..	1er avril 1er octobre	Tarragone à Reus	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..
1855	667	62 ..	250	.	500	.	15 ..	1er février 1er juillet	D°	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 21 au 27 août 1857. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	21	22	24	25	26	27
Nord	870 .. à 875 ..	[illegible] à [illegible]	865 .. à 870 ..	863 5 à 868 75	[illegible] à 868 50	[illegible] 25 à [illegible] 75
Est	677 50 à 682 50	[illegible] à [illegible] 70	675 .. à 681 25	682 50 à 687 50	675 .. à 681 25	675 .. à 687 50
Est nouvelles	665 .. à 670 ..	665 .. à 670 ..	665 .. à 672 50	670 .. à 675 ..	670 .. à 672 50	665 .. à 675 ..
Orléans	1425 .. à 1450 ..	1425 .. à 1440 ..	1425 .. à 1450 ..	1425 .. à 1440 ..	1425 .. à 1440 ..	1425 .. à 1440 ..
Lyon	887 50 à 905 ..	[illegible] à 900 ..	[illegible] à 900 ..	887 50 à 893 75	[illegible] à [illegible]	[illegible] 25 à 893 75

COURS DES FONDS PUBLICS FRANCAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination	Samedi 22 Comptant	Samedi 22 Terme	Lundi 24 Comptant	Lundi 24 Terme	Mardi 25 Comptant	Mardi 25 Terme	Mercredi 26 Comptant	Mercredi 26 Terme	Jeudi 27 Comptant	Jeudi 27 Terme	Vendredi 28 Comptant	Vendredi 28 Terme
FONDS FRANCAIS.												
Rentes 3 0/0 jouiss. 22 juin 1857	67 65	67 10	67 10	67 05	67 ..	66 90	66 90	66 95	67 ..	66 95	66 95	66 95
Rentes 4 1/2 0/0 jouiss. 22 mai 1857	93 50	.. ..	93 75	94 70	93 50	.. ..	93 50	.. ..	91 30	.. ..	93 25	.. ..
Banque de France, jouiss. juillet 1857	2775 ..	. .	2800 ..	. .	2800 ..	. .	2800 ..	. .	2790 ..	. .	2800 ..	. .
Banque de France, nouvelle émission	[illegible] ..	. .	2800 ..	. .	2800 ..	. .	2800 ..	. .	2790 ..	. .	2800 ..	. .
Comptoir national d'escompte, jouiss. août 1857	672 50	. .	672 50	. .	673 ..	. .	672 50	. .	. ..	. .	670 ..	. ..
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss. juillet 1857	. ..	. ..	. ..	. ..	570 ..	. .	570 ..	. .	570 ..	. ..	. ..	. ..
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1857	430 ..	. .	430 ..	. .	427 50	. .	430 ..	. .	430 ..	. .	428 75	. .
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	. ..	. .	385 ..	. .	. ..	. .	. ..	. .	. ..	. .	385 ..	. ..
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	87 50	. .	87 50	. .	.. ..	. .	87 50	. .	87 50	. .	87 50	. .
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° d°	80 ..	. .	80 ..	. .	.. ..	. .	80 ..	. .	80 ..	. .	80 ..	. .
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouis. mai.	. ..	. .	. ..	. .	540 ..	. .	. ..	. .	950 .	. .	930 ..	. .
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1857	965 ..	965 ..	957 50	955 .	955 ..	951 50	950 ..	952 50	957 50	957 50	960 ..	965 ..
Ville de Paris, obligations 1849, jouissance avril 1857	. ..	. .	. ..	. ..	. ..	. ..	. ..	. .	1110 ..	. .	. ..	. .
d° d° 1852, jouiss. juillet 1857	1045 ..	. .	. ..	. .	1040 ..	. .	1045 ..	. .	1045 ..	. .	1040 ..	. .
d° d° 1855, tout payé jouiss. mars 1857	391 25	. .	391 25	. .	391 25	. .	392 50	. .	390 ..	. .	391 25	. ..
Département de la Seine, obligations 1857, jouiss. juillet 1857	195 ..	. .	195 ..	. .	193 ..	. .	193 75	. .	195 ..	. .	195 ..	. .
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	90 5/8	. .	90 3/4	. .	91 ..	. .	90 7/8	.	90 3/4	. .	90 1/2	. .
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1857	99 1/4	. .	.. ..	. .	.. ..	. .	99 1/4	.	.. ..	. .	99 1/4	. .
Piémontais. 5 0/0 jouiss. juin 1857	90 ..	. .	89 50	. .	90 ..	. .	89 50	. .	89 50	. .	89 75	. .
— 3 0/0 jouiss., juillet 1857	.. ..	.	.. ..	.	54 ..	. .	54 ..	. .	.. ..	. .	.. ..	. .
Autrichien, 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1857	89 1/4	. .	89 1/4	. .	.. ../..	. .	.. ..	. .	89 ../..	. .	89 1/4	. .
Emprunt Romain, jouiss. juin 1857	87 ../..	. .	88 3/4	. .	.. ../..	. .	88 3/4	. .	88 5/8	. .	88 1/2	. .
Espagne différ. convert. jouiss., juillet 1857	.. ../..	. .	25 1/2	. .	.. ../..	. .	.. ../..	. .	25 1/8	. .	25 1/2	. .
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1857	.. ../..	. .	.. ../..	. .	.. ../..	. .	.. ..	. .	37 1/2	. .	37 1/2	. .
d° intérieure d°	37 5/8	. .	.. ../..	. .	37 1/2	. .	.. ../..	. .	.. ../..	. .	.. ../..	. .

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET C°, RUE BERGÈRE, 20

LE DIRECTEUR, C. DEVINA.

Digitized by Google

N° 887 16e ANNEE. — N° 36 SAMEDI, 5 SEPTEMBRE 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

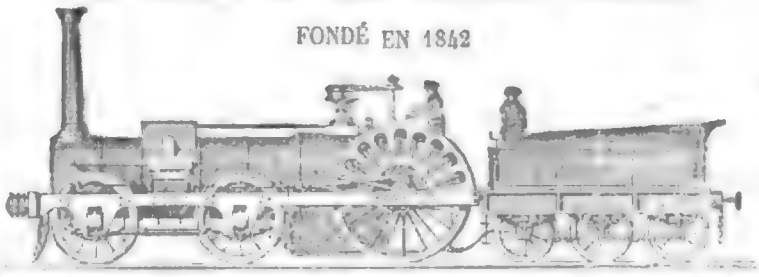
DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :
Paris..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :
Corps du Journal (la ligne) 2fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIEV, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, 1, Norfolk street, Strand, and 9, Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS

A NOS ABONNÉS DE PARIS.

MM. les Abonnés de Paris qui désiren recevoir leur journal dans les Départements sont priés d'acquitter le supplément dû pour frais de port. A défaut de ce supplément, le journal continuera à leur être adressé à leur domicile de Paris.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 913. — Chemins de fer des Ardennes, 914. — Chemin de fer Victor-Emmanuel, 914. — Chronique des chemins de fer, 915. — Compagnie Franco-Américaine, 915. — Conseils généraux. Adresse présentée à l'Empereur, 915. — Avis aux actionnaires, 916. — Crédit foncier de France, 917. — Ville de Paris, 17e tirage des obligations, 917. — Statistique des chemins de fer (suite), 917. — Banque d'Angleterre, 919. — Compagnie de l'hôtel et des immeubles de la rue de Rivoli. Recettes, 919. — Chemins du Midi. Décret, 920. — Chemin de fer d'Orléans. Décret, 922. — Chemin de fer du Nord. Cahier des charges, 923. — Société des ingénieurs civils, 925. — Ordonnances rendues par M. le préfet de police, 928. — Recettes, 929, 930. — Annonces, 931, 932, 933. — Chronique de la Bourse, 934. — Tableau des valeurs industrielles, 935. — Bourse, 936.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Nous lisions l'autre jour, dans la correspondance de Paris d'un journal étranger, un éloge court, mais énergique, du droit d'entrée à la Bourse: c'est la spéculation moralisée, disait cette correspondance. Aussi désormais ce lieu de perdition n'est plus fréquenté par ces pauvres diables qui jouaient aveuglément et se ruinaient bêtement en achetant des actions à deux sous le tas ou au poids.

Les commerçants qui se détournaient de leurs affaires pour spéculer n'osent plus entrer à la Bourse de 1 à 3 heures, parce que le droit d'entrée, en restreignant le libre accès du marché des fonds publics, en a fait une maison de jeu. Aussi la Bourse continue-t-elle à être déserte; on n'y rencontre que des intermédiaires, et les affaires sont nulles. La moralisation est une belle chose, mais il ne faudrait pas abuser de ce mot en l'appliquant au hasard.

Nous nous souvenons qu'à l'époque de la loterie, on voulut aussi moraliser le jeu, et les plus petites mises, qui étaient de 60 c., furent portées à 2 fr. Ce changement suffit pour réduire considérablement le produit de la loterie; plus tard la loterie fut supprimée, et le gouvernement perdit à cette suppression un revenu insignifiant. A cette époque, il existait au Palais Royal des maisons de jeu autorisées, dont le produit alimentait en partie la caisse municipale. Dans un sentiment de moralité également bien entendu, ces maisons furent supprimées et la caisse municipale perdit les quelques millions qu'elle recevait de la cession de ce privilége. C'était moral et c'était logique. Une fois entré dans cette voie, le dernier mot était la suppression du jeu.

Mais le droit d'entrée à la Bourse n'a cependant pas été établi pour détruire la spéculation sur les fonds publics, et cependant c'est ce que tendent à faire croire les journaux qui prétendent que l'on veut, comme pour la loterie et les maison de jeu, moraliser la Bourse. Cette comparaison n'est d'ailleurs pas flatteuse pour les officiers ministériels préposés à la négociation des fonds publics, dont elle assimile les fonctions à celles des anciens croupiers du Palais-Royal.

Faut-il relever sérieusement de pareilles niaiseries? Et ne nous exposons-nous pas nous-mêmes à faire rire des gens raisonnables et sensés, ceux qui reconnaissent l'utilité, la nécessité de conserver et d'entretenir la puissance du marché des fonds publics, ceux, enfin, qui savent que ce marché n'est en définitive qu'un marché de capitaux, et que le capital est la matière première qui seule facilite et développe le travail sous toutes ses formes?

Mais nos adversaires ont les poches pleines de réponses préparées pour toutes les objections. Ainsi, par exemple, est-ce que les agents de change n'ont pas leurs bureaux ouverts toute la journée, et tout individu qui a un placement à faire ne peut-il pas aller y donner son ordre en déposant ses fonds ou ses titres? Il n'est donc pas nécessaire d'aller à la Bourse pour vendre ou acheter, et à la rigueur on se demanderait pourquoi on ne se bornerait pas à déterminer les cours du jour sur les diverses valeurs en rapprochant les offres des demandes. De cette façon on éviterait plus complétement encore ces opérations scandaleuses, qui consistent à acheter pour une somme plus forte qu'on ne peut payer, ou à vendre des titres qu'on ne possède pas.

Il est vraiment regrettable que ces salutaires principes, si utiles au crédit public, ne soient pas appliqués au commerce et qu'on ne trouve pas le moyen d'empêcher, par exemple pour les grains, la spéculation factice, parce qu'en effet il est immoral de voir des gens spéculer sur l'augmentation du prix du pain; il est vrai qu'il y a, par contre, les spéculateurs à la baisse qui pousseront à la diminution du pain; qu'importe! ce serait sup-

Digitized by Google

primer le jeu, et si jamais quelque moraliste parvenait à obtenir ce bienheureux résultat, nous lui reconnaîtrions des droits incontestables au prix Monthyon.

Mais nous n'en sommes pas encore arrivés, grâce à Dieu, à ce degré de perfection et de vertu, et la Bourse subsiste. Elle n'est pas très-animée, il est vrai; mais les capitalistes sont, dit-on, à la chasse, et, après tout, la baisse n'a pas fait de grands progrès. L'argent est abondant; mais faute d'affaires il ne trouve plus d'emploi, même à 5 0/0.

La liquidation de la fin du mois a présenté le même symptôme que les précédentes : abondance d'argent, absence de reports productifs sur la plupart des chemins et le Mobilier; quant à la rente, le report est tombé à 25 centimes. Cette situation si favorable à la hausse, n'a cependant déterminé aucune opération importante, et les cours se sont affaissés ; en deux jours le report a été perdu, et la rente est tombée à 67 fr. fin septembre, prix auquel elle était fin août.

On espère que vers le mois d'octobre le marché sera plus animé, et que les chemins comme la rente atteindront des cours plus élevés. En attendant, notre marché, comparativement au marché anglais, présente un singulier spectacle : celui-ci est ferme et le nôtre est faible.

Ce n'est cependant pas la France qui est menacée de perdre les Indes !

Quelle nation que cette nation anglaise! Comme la puissance de son crédit aide sa puissance politique !

La liberté des transactions, l'absence de toute intervention des pouvoirs publics dans les affaires des particuliers, voilà tout le secret de cette force qui nous étonne.

La France a une tendance contraire : de tout temps on a réglementé, organisé, légiféré sur tout et à propos de tout. C'est une faiblesse de notre tempérament. Heureux le gouvernement qui aura la volonté et le talent de nous en guérir !

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 66 95 ferme à 67 05.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 93 50, ferme à 92 90.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Lyon-Genève,	25.0 0/0.
Lombard-Vénitiens,	18.0 0/0.
Midi,	9.9 0/0.
Nord,	5.1 0/0.
Sarragosse,	4.5 0/0.
Bourbonnais,	2.6 0/0.

Diminution kilométrique.

Méditerranée,	22.2 0/0.
Est,	16.3 0/0.
Lyon,	13.2 0/0.
Orléans,	6.6 0/0.
Ouest,	0.3 0/0.

C. Devinck.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	28 août.	4 septemb	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0.....	66 95	67 05	» 10	» »
CONSOLIDÉS.....	90 1/2	90 1/2	» »	» »
CRÉDIT FONCIER...	» »	» »	» »	» »
CRÉDIT MOBILIER..	965 »	865 »	» »	100 »
COMPT. D'ESCOMP...	670 »	» »	» »	» »
ORLÉANS	1450 »	1426 25	» »	23 75
NORD.....	872 50	867 50	» »	5 »
ACTIONS NOUVELLES	716 25	712 50	» »	3 75
EST ANCIEN.....	687 50	680 »	» »	7 50
EST NOUVEAU.....	672 50	660 »	» »	12 50
LYON.....	1340 »	1320 »	» »	20 »
PARIS-MÉDIT. (1857.)	896 25	877 50	» »	18 75
PARIS-MÉDIT. (1857.)	883 75	865 »	» »	18 75
MÉDITERRANÉE....	» »	» »	» »	» »
MIDI	650 »	636 25	» »	13 75
OUEST	727 50	725 »	» »	2 50
GRAND-CENTRAL...	616 25	612 50	» »	3 75
GENÈVE.....	672 50	670 »	» »	2 50
CH. AUTRICHIENS..	656 25	646 25	» »	10 »
SAINT-RAMBERT....	550 »	540 »	» »	10 »
VICTOR-EMMANUEL.	497 50	495 »	» »	2 50

CHEMINS DE FER DES ARDENNES

Nous apprenons que l'exploitation d'une première section du réseau des Ardennes a commencé le 1er septembre dernier; c'est la section de Laon à Reims, celle qui formera le prolongement de la section de Tergnier, échangée contre le tronçon de Creil à Beauvais avec la Compagnie du Nord. Nous avons déjà longuement entretenu nos lecteurs de cet échange.

C. Devinck.

CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL.

L'inauguration du chemin de fer Victor-Emmanuel a eu lieu le 1er septembre dernier, à Chambéry. S. A. I. le prince Napoléon, parti de Paris le 29 août pour complimenter, à Chambéry, le roi de Sardaigne, représentait la France dans ces fêtes.

Le chemin Victor-Emmanuel, qui part de Culoz, passe par Aix-les-Bains, Chambéry, en côtoyant le lac du Bourget, Saint-Pierre-d'Albigny, Aiguebelle, Saint-Jean-de-Maurienne et Modane, au pied du Mont-Cenis, où il est interrompu jusqu'à ce que le tunnel à travers le Mont-Cenis permette de rejoindre à Suse le tronçon de Suse à Turin, qui est déjà en exploitation, et dont nous publions chaque semaine les produits.

Le chemin Victor-Emmanuel étant construit d'Aix-les-Bains à Saint-Jean-de-Maurienne, représente un parcours de 160 kilomètres; mais le réseau dit du Victor-Emmanuel ne sera véritablement terminé qu'après le percement gigantesque du Mont-Cenis et la construction du pont de Culoz.

C'est à Modane, le 31 août, que se sont rencontrés S. M. le roi de Sardaigne et S. A. I. le prince Napoléon, au pied du Mont-Cenis. Le roi de Sardaigne était accompagné de M. le comte de Cavour, président du conseil des ministres, M. Paléocapa, ministre des travaux publics, et de nombreux et hauts personnages.

S. A. I. le prince Napoléon était accompagné de M. le comte de Castel-Borgha, de M. le duc de Grammont, de M. le préfet de l'Ain et de plusieurs officiers d'ordonnance.

Le roi de Sardaigne et le prince Napoléon ont été reçus par les administrateurs de la Compagnie Victor-Emmanuel, MM. Ch. Laffitte, Bixio, L. André, Dailly, Odier, et le comte d'Avigdor; MM. Banco, ingénieur sarde; Le Provost, secrétaire de la Compagnie; MM. Mayer, ingénieurs du chemin.

La première cérémonie à Modane fut la mise en feu, par le roi de Sardaigne, au moyen d'une mèche électrique, de la première mine qui devait entamer le flanc du Mont-Cenis. La précision où la science en est arrivée a démontré par la réussite de cette grande opération l'autorité de ses prévisions. Mais le percement du Cenis exige le forage de 12 kilomètres de longueur dans des couches de quartz et de grès, et quelques couches qui présenteront moins de dureté. Les travaux sont dirigés de façon à éviter les inondations du lac supérieur du Cenis qui a 120 mètres de profondeur, tandis que le Cenis à 2,000 mètres de hauteur. Une machine due à MM. Sommelier et Grandis, ingénieurs piémontais, broiera la pierre au moyen de séries de marteaux mus par l'air comprimé, et remplacera la mine. La Compagnie contribuera dans les frais de ces travaux pour 20 millions, le gouvernement sarde pour le surplus; mais la Compagnie ne paiera le premier à-compte que lorsque 4 kilomètres auront été forés.

De Modane, les augustes personnages se rendirent en chaise de poste à Saint-Jean-de-Maurienne, où attendait le train royal de l'inauguration qui eut lieu à Chambéry, ainsi que la bénédiction des locomotives. De Saint-Jean-de-Maurienne, le chemin parcourt les vallées de l'Isère et de l'Arc, à travers les monts de la Tarentaise et de la Maurienne, les uns stériles, les autres boisés, d'autres enfin couverts de pâturages situés au-dessus des neiges et des nuages. Bien souvent ces monts, en se rapprochant, ne laissent que la place nécessaire au chemin de fer.

Le mardi 1er septembre, le roi de Sardaigne, le prince Napoléon et les personnages de leur suite furent transportés à Culoz en bateau à vapeur, sur le lac du Bourget, qui est joint au Rhône par un canal. Là, reçu par les administrateurs du chemin,

Digitized by Google

le roi, accompagné du prince, a scellé la première pierre du pont de Culoz sur le Rhône, pont destiné à relier le chemin sarde à notre chemin de fer de Lyon à Genève. Le pont de Culoz sera tubulaire et situé dans un endroit profond, mais peu large, du Rhône.

Cette dernière cérémonie terminait l'inauguration du Victor-Emmanuel, qui a été l'objet de fêtes splendides à Chambéry et à Aix, fêtes offertes au souverain par les populations de ces villes.

C. Devisa.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

L'ingénieur chargé de la direction du chemin de Toulouse à Nice est, dit on, établi à Cannes. Le chemin devra être achevé en quatre années, à partir du commencement des travaux.

— Les propriétaires limitrophes des lignes de chemins de fer, notamment les cultivateurs, se plaignaient depuis longtemps des incendies occasionnés par les étincelles de coke qui s'échappent des locomotives. Ces plaintes ont été entendues.

M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics vient d'adresser, à la date du 26 août dernier, une circulaire à MM. les préfets dont les départements sont traversés par des chemins de fer, pour leur faire connaître les nouvelles dispositions dont l'exécution vient d'être prescrite par un arrêté ministériel.

A l'avenir, les machines locomotives devront être pourvues d'un appareil destiné à arrêter les flammèches et à les empêcher de se répandre au delà de la voie. Les cendriers, pour surcroît de précaution, seront protégés par des feuilles de tôle placées sur les côtés et à l'arrière du foyer; ces feuilles descendront à 12 centimètres du sol, de manière à ne laisser aucune prise au vent qui emportait au loin les étincelles de coke, au grand danger des bâtiments d'exploitation recouverts en chaume et des meules disséminées dans les plaines.

Ces appareils devront être appliqués à toutes les machines, sans exception, le 1er janvier 1858 au plus tard. Les cultivateurs riverains des chemins de fer pourront donc espérer de voir passer désormais, sans péril pour leurs bâtiments et leurs récoltes, les locomotives dans leurs champs.

— Les travaux de jonction du chemin de fer de Genève avec celui de la Méditerranée se poursuivent depuis quelque temps avec un redoublement d'activité. Le viaduc du Rhône est terminé, ainsi que le viaduc composé de dix petites arches en terre ferme qui lui fait suite, et dont la destination est de favoriser l'écoulement du trop plein des eaux dans les grandes crues.

On s'occupe maintenant à poser les garde-fous de ces deux importants ouvrages qui, en réalité, n'en font qu'un. La chaussée qui doit leur faire suite est commencée. Les remblais exécutés à l'aide de graviers extraits du lit du Rhône, en aval du pont, sont commencés. Ils atteignent déjà la levée en terre de la Tête-d'Or, et la dépasseront bientôt.

Ces travaux, joints à ceux du nouveau quai qui doit continuer celui d'Albret jusqu'au chemin de fer, et à ceux du parc de la Tête-d'Or, jettent dans cette localité auparavant déserte une animation extraordinaire.

— La date, longtemps incertaine, de l'inauguration du chemin de fer de Niort à La Rochelle et Rochefort, est officiellement et irrévocablement fixée : cette solennité aura lieu le dimanche 6 septembre à la Rochelle; le lundi 7, à Rochefort.

— Dans le courant de ce mois la gare de Caen doit être livrée au service.

De Caen à Cherbourg les terrassements sont très-avancés. Une voie est même posée de Venoit à Bretteville-l'Orgueilleuse, de Condé à Bayeux et de Bayeux à Coupigny, sur 8 kilomètres. Le ballast est posé sur les 8 kilomètres suivants. Les ouvrages d'art souterrains sont presque tous terminés. Les grands viaducs sur la Sculles, l'Aure et la Drôme, sont élevés jusqu'à la naissance des voûtes; la traversée de Caen, les ponts de l'Orne et de la Vire sont commencés.

— Les travaux du chemin de fer de Bessèges à Alais sont terminés; la voie sera livrée à l'exploitation dans le commencement du mois d'octobre. On sait que ce chemin de fer relie aux lignes de la Méditerranée un bassin houiller et métallurgique.

—Sur la ligne de Mézidon au Mans, les quatre premiers kilomètres sont exécutés à partir de Mézidon; mais l'embranchement conditionnel de l'approbation du tracé de Mézidon au Mans, de Damblainville à Falaise, embarrasse encore. De Lisieux à Honfleur les terrassements sont à plus de moitié d'avancement sur tous les points de Lisieux à Pont-l'Evêque. De Pont-l'Evêque à Honfleur, il y a encore des expropriations à faire, mais le souterrain d'Hebertot a onze puits ouverts. Les ouvrages d'art s'exécutent au fur et à mesure de l'avancement et sont peu importants. Le souterrain de Lisieux est percé, mais non terminé.

— D'un autre côté nous apprenons la marche active des travaux préparatoires sur la grande ligne de Bretagne. De Rennes à Brest, les expropriations se poursuivent vivement.

C. Devisa.

COMPAGNIE FRANCO-AMÉRICAINE.

L'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie Franco-Américaine a eu lieu le 31 août, à Lyon, sous la présidence de M. Lodoix Monnier, président du conseil de surveillance.

La réunion était très-nombreuse et avait un grand intérêt. Il s'agissait non-seulement du compte rendu de la gestion de MM. les directeurs pendant les années 1856 et 1857, il s'agissait aussi des deux grandes opérations faites par la Compagnie avec l'approbation du conseil de surveillance, et qu'elle venait soumettre à la sanction de l'assemblée générale.

Ces deux opérations sont : 1° la concession obtenue par la Compagnie du service des malles de l'Espagne avec ses riches colonies des Antilles; 2° le traité conclu avec la Chambre de Commerce de Nantes pour l'établissement des services de paquebots transatlantiques français, de Saint-Nazaire aux Antilles.

L'adjudication des services espagnols est faite pour neuf ans, moyennant une subvention de 23,400 piastres par voyage. Les trois premiers voyages faits par les steamers de la Compagnie ont donné un bénéfice net de plus de 300,000 fr.

Quant à la ligne des Antilles, elle a une importance de premier ordre, puisqu'elle aboutit au chemin de fer de Panama, par lequel arriveront les voyageurs et les marchandises de la Californie, du Mexique, du Pérou, du Chili et de toutes les républiques à l'ouest des deux Amériques.

En présence de ces faits, l'assemblée a donné son entière approbation à la gestion de MM. les directeurs-gérants. Elle a voté à l'unanimité toutes les propositions qui lui ont été soumises.

Nous publierons la semaine prochaine le rapport du conseil.

C. Devisa.

CONSEILS GÉNÉRAUX.

Voici l'adresse présentée à l'Empereur, le 30 août, par le président du conseil général de la Marne :

« Sire,

» Je viens, au nom du conseil général du département de la Marne offrir à Votre Majesté l'expression de sa respectueuse reconnaissance pour l'honneur qu'Elle veut bien lui faire en lui permettant aujourd'hui de lui présenter ses hommages et l'assurance de son profond dévouement.

» L'exécution du camp de Châlons, vaste projet conçu par Votre Majesté, va créer de nouveaux débouchés à toutes nos productions, développer nos intérêts agricoles et commerciaux, et ouvrir au département de la Marne des sources de richesse et de prospérité; veuillez donc me permettre, Sire, de me rendre l'organe du conseil général pour exprimer à Votre Majesté les sentiments de reconnaissance du département tout entier.

» Votre Majesté a récemment concédé à la Compagnie de l'Est un chemin de fer destiné à rattacher le camp à la ville de Châlons; il va être incessamment livré à la circulation.

» Je crois me rendre l'interprète des vœux les plus ardents du conseil général et des populations du département de la Marne en suppliant Votre Majesté d'autoriser, dans le plus court délai possible, le prolongement de ce chemin de fer jusqu'à Metz, en passant par Sainte-Menehould et Verdun.

Digitized by Google

» Cette ligne, dont un décret récent consacre déjà l'exécution ultérieure jusqu'à Sainte-Menehould, se recommande tout particulièrement à la haute bienveillance de Votre Majesté ; elle abrégerait de 74 kilomètres la distance de Paris à Metz, qui serait, ainsi que Verdun, mis en communication avec le camp ; elle lui procurerait des approvisionnements de toute nature qu'exige l'agglomération permanente d'un grand nombre d'hommes ; elle ouvrirait d'importants débouchés aux forêts de l'Argonne et à celles qui entourent Sainte-Ménehould ; elle faciliterait le transport de riches matériaux de construction et de nombreux produits de l'agriculture de ces contrées jusqu'à ce jour déshéritées.

» Je prends également la liberté de signaler à l'attention toute particulière de Votre Majesté le projet conçu depuis longtemps de dériver au profit de la ville de Paris les eaux de la Somme, de la Soude, ainsi que de la Coole et des sources des Vertus.

» Les travaux d'irrigation que veulent accomplir les communes intéressées sont suspendus en ce moment par les appréhensions que fait naître ce projet. Son exécution serait ruineuse pour une partie du département de la Marne, en déshéritant complétement les localités traversées par ces cours d'eau ; il enlèverait à d'importantes usines la force motrice qui les alimente, et il causerait enfin un préjudice irréparable à l'agriculture et à l'industrie du département sur lesquelles le conseil général appelle la protection efficace de Votre Majesté, en la suppliant de ne point autoriser l'accomplissement de ce projet.

» J'ose espérer que Votre Majesté daignera accueillir ces vœux.

» J'ai l'honneur d'être, avec un profond respect, Sire, de Votre Majesté, le très-humble et très-fidèle serviteur et sujet.

» MONTAUD,

» *Conseiller d'État, président du conseil général du département de la Marne.*

» Châlons-sur-Marne, le 30 août 1857. »

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Caisse générale des chemins de fer. — 10 septembre, assemblée générale extraordinaire à 8 heures du soir.

Victor-Emmanuel. — 4 septembre, assemblée générale à 9 heures, à Chambéry.

Banque générale suisse. — 7 septembre, assemblée générale annuelle à 3 heures, à Genève.

Caill et Ce. — 24 septembre, assemblée générale annuelle à 1 heure.

APPELS DE FONDS.

Franco-Suisse. — 15 au 30 septembre, 50 fr. par action.

Union-Suisse. — 31 août au 10 septembre, 50 fr. par action. Le coupon sera déduit.

Caroute et Méditerranée. — 1er août au 20 octobre, 10 fr. par action, dernier versement. Le coupon de 1 75 sera déduit.

ÉCHANGE DE TITRES. — CONVERSION.

Orléans. — Conversion facultative des titres au porteur en titres nominatifs. (Voir aux annonces).

Est. — Conversion facultative des titres au porteur en titres nominatifs. (Voir aux annonces).

Ouest. — Conversion facultative des titres au porteur en titres nominatifs. (Voir aux annonces).

Midi. — 5 septembre, conversion facultative des titres au porteur en titres nominatifs.

Saint-Rambert. — 10 septembre, conversion facultative des titres au porteur en titres nominatifs.

Ardennes et Oise. — 1er septembre, conversion facultative des titres au porteur en titres nominatifs.

Houillères et chemin d'Epinac. — Conversion facultative des titres au porteur en titres nominatifs.

Orsay. — 1er septembre, conversion facultative des titres au porteur en titres nominatifs.

Union-Suisse. — Echange des actions libérées contre des certificats provisoires libérés.

Comptoir d'escompte. — 1er septembre, conversion facultative des titres au porteur en titres nominatifs.

Decazeville. — Conversion facultative des titres au porteur en titres nominatifs.

Bazin et Ce. — 10 septembre, conversion facultative des titres au porteur en titres nominatifs.

Chantiers de la Méditerranée. — Conversion facultative des titres au porteur en titres nominatifs.

Bessèges à Alais. — 10 septembre, conversion facultative des titres au porteur en titres nominatifs.

Commentry. — 1er septembre, conversion facultative des titres au porteur en titres nominatifs.

Caill et Ce. — Conversion facultative des titres au porteur en titres nominatifs.

Compagnie générale maritime. — 25 août conversion facultative des titres au porteur en titre nominatifs.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

Bessèges à Alais. — 1er au 15 septembre, émission de 2,000 actions nouvelles sur les 4,000 actions créées en vertu de la décision du 23 mars 1857.

Premier versement, 100 fr. ; 150 fr. du 1er au 15 dé

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en moins.
								%	%
ORLÉANS (1).	Du 20 au 26 août.....	1295	1,138,570 »	879	1234	1,102,557 »	942	»	6.6
id. Section de Coutras à Périgueux.	20 — 26 — ...	76	10,918 »	142	»	»	»	»	»
NORD (1).	20 — 26 — ...	795	1,041,535 »	1,310	795	990,594 »	1,246	5.1	»
OUEST (1).	20 — 26 — ...	950	1,000,445 »	1,053	876	926,270 »	1,057	»	0 3
EST (1).	20 — 26 — ...	1330	1,008,248 »	758	1060	962,848 »	907	»	16.3
LYON (1).	20 — 26 — ...	694	967,766 »	1,394	617	991,016 »	1,606	»	13.2
LYON-BOURBONNAIS (1).	20 — 26 — ...	260	242,693 »	893	255	222,405 »	872	2.6	»
MÉDITERRANÉE (1)	20 — 26 — ...	551	546,331 »	991	523	665,964 »	1,275	»	22.2
MIDI.	20 — 26 — ...	716	373,514 »	521	372	176,568 »	474	9.9	»
GRAND-CENTRAL.	6 — 12 — ...	135	45,970 »	340	»	»	»	»	»
LYON A GENÈVE.	20 — 26 — ...	175	75,381 »	430	75	23,827 »	344	25.0	»
ST-RAMBERT A GRENOBLE.	20 — 26 — ...	90	29,268 »	325	»	»	»	»	»
SARRAGOSSE.	15 — 21 — ...	278	90,596 »	325	278	86,666	311	4.5	»
AUTRICHIENS.	13 — 19 — ...	1077	702,662 »	652	1039	603,970 »	581	»	12.2
LOMBARDS VÉNITIENS.	13 — 19 — ...	402	192,158 »	478	»	162,871 »	405	18.0	»

Digitized by Google

cembre ; 100 fr. du 15 au 28 février ; 150 fr. du 1er au 15 mai 1858.

Les actions sont offertes au pair aux porteurs des actions anciennes à raison de 1/4 d'action nouvelle par ancienne.

Les 2,000 autres actions seront émises au moment des besoins futurs de la Compagnie.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Versailles (rive gauche). — 24 août, paiement des intérêts échus.

Hainaut et Flandres. — 15 au 20 août, intérêts premier semestre.

Chemins de fer de Dendre et Waes. — 1er septembre, 7 fr. par action intérêts.

Long-Pendu. — 25 août, premier dividende 1857.

Barbey. — 10 septembre, 20 fr. dividende provisoire actions de la 1re et 2e série ; 12 fr. 50 c. intérêts à la 3e série.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Crédit foncier de France. — 22 septembre, tirage trimestriel.

Ville de Paris. — (Emprunt 25 millions, 1849. — 1er septembre, tirage de 2184 numéros.

(Voir les résultats dans le journal.)

Mines de la Loire. — 1er février 1858, remboursement des obligations sorties au tirage du 31 mars dernier.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Le troisième tirage trimestriel pour 1857, des lots attribués aux obligations foncières 3 et 4 0/0, aura lieu le 22 septembre prochain, au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, 19.

Le 1er numéro sortant gagnera		100,000 fr.
Le 2e	idem	50,000
Le 3e	idem	20,000

Les coupures de 500 fr. ont droit à la moitié, les coupures de 100 fr. au dixième du lot.

Il sera procédé en outre, dans la même séance, au tirage des 1,122 obligations 3 et 4 0/0, et de 129 obligations 5 0/0, appelées au remboursement.

Les personnes qui, dans les départements, désirent se procurer au cours de la bourse des obligations participant au tirage des lots, peuvent adresser leurs demandes d'achat à MM. les receveurs généraux et particuliers des finances.

Le sous-gouverneur,

A. Crépy.

VILLE DE PARIS.

Dix-septième tirage au sort des obligations de l'emprunt de 25 millions.

Le 1er septembre a eu lieu à l'Hôtel-de-Ville, dans la salle du Trône, à dix heures du matin, le dix-septième tirage au sort des obligations à rembourser pour l'amortissement de l'emprunt de 25 millions, contracté en 1849 par la ville de Paris.

2,184 numéros devaient être extraits de la roue, et des primes diverses étaient affectées aux 34 premiers numéros sortants.

Voici quel a été le résultat du tirage pour les numéros ayant droit aux primes.

Le 1er numéro sortant :	4,700	30,000 fr.
Le 2e —	13,606	15,000
Le 3e —	14,132	10,000
Le 4e —	22.978	7,000
Les numéros 23,101 — 1,062 — et 20,635 chacun		3,000
Les numéros 14,084 — 7,121 — 8,960 — et 21,710, chacun		2,000
Les numéros 23,944 — 20,248 — 13,038 — 23,175 — 15,105 — et 3,429, chacun		1,000
Les numéros 12.873 — 14,365 — 12.721 — 16,277 — 22,544 — 17,914 — 3,898 — 24,664 — 24,339—12,891—9,061—12,442— 14,708 — 12,924 — 15,997 — et 15,499, chacun		500
Le 34e et dernier numéro, 14,106		344

Le remboursement en capital des obligations désignées au tableau ci-dessus, ainsi que le paiement des primes attachées à chacune d'elles, aura lieu à présentation *à la caisse municipale, à l'Hôtel-de-Ville*, le 4er octobre prochain, en même temps que s'opérera le paiement des arrérages sur le pied de 5 0/0.

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER.

ÉTABLISSEMENT DES CHEMINS DE FER.

(*Suite.*) (1)

Voici un tableau du prix de revient des viaducs :

Désignation du viaduc.	Désignation de la ligne.	Longueur.	Dépense d'établissement totale.	Dépense d'établissement par mètre courant	Hauteur minima.	Hauteur moyenne	Prix par mètre superficiel de projection verticale (vide et plein compris).
		mètres	fr.	fr.	mètres.	mètres.	fr.
Viaduc de Waleck.....	Strasbourg (5e section).	87	100.180	1.151	—	—	—
— de la Souffel.....	—	34	40.148	1.181	—	—	—
— du Val de la Loire	Orléans à Vierzon....	135	220.000	1.629	—	—	—
— de Beaugency....	Orléans à Tours.....	274	608.000	2.219	17.70	16.40	135 27
— de Tavers.....	—	147	259.500	1.758	19.00	17.30	102 05
— de Mer.....	—	57	125.000	2.162	»	13.66	161 96
— de l'Indre.....	Tours-Bordeaux (1re s.)	751	2.078.761	2.768	23.15	21.00	131 80
— de la Manse.....	—	303	1.213.713	4.006	31.00	27.30	146 72
— de Couteaubières.	Tours-Bordeaux (2e s.).	200	472.470	2.362	—	—	—
— du canal de Beaucaire	Marseille à Avignon ..	35	100.000	2.857	—	—	—
— de Tarascon.....	—	370	501.360	1.355	—	—	—
— d'Arles.....	—	769	1.931.965	2.525	—	—	—
— de Saint-Chamas..	—	385	789.459	2.051	22.00	13.70	147 52
— de l'Arc.....	—	85	204.521	2.406	—	—	—
— de Baou.....	—	74	75.515	1.000	—	—	—
— de la Cadière.....	—	64	86.598	1.332	—	—	—
— des Riaux.....	—	79	108.014	1.367	—	—	—
— de Château-Fallet.	—	55	79.647	1.448	—	—	—
— d'Aygalades.....	—	30	135.667	4.522	—	—	—
Ensemble.....	—	3.934	9.130.508	2.321	—	—	—

Nous comptons bien des souterrains d'une longueur célèbre, percés après des travaux prodigieux et coûtant des sommes énormes. On connaît celui de Rolleboise, de Paris à Rouen, 2 kil. 642 m.; celui de Rilly, d'Epernay à Reims, 3 kil. 450 m.; celui de Blaisy, de Paris à Lyon, 4 kil. 100 m.; celui de la Verthe, sur la ligne de la Méditerranée, 4 kil. 620 m.

Dans les tableaux ci-dessous sont relevés par séries les souterrains de nos lignes de fer, avec le prix de leur établissement.

(1) Voir le *Journal des Chemins de fer* du 29 août 1857.

Digitized by Google

Désignation du souterrain.	Désignation de la ligne.	Longueur.	Dépense d'établissement. totale.	Dépense d'établissement. par mètre courant.
Souterrains de moins de 500 mètres de longueur.				
Souterrain des Folies-Siffiet..	Tours à Nantes.....	20	18.000	900
— de la Tour-Magne.....	Gard.....	22	7.450	339
— de Boucoiran.....	Gard.....	69	119.702	1.711
— de Saulsaie.....	Tours.....	80	41.000	512
— de Clermont.....	Tours.....	100	126.000	1.260
— des Etangs-Gobert.....	Versailles à Chartres.....	140	199.653	1.426
— de la place de l'Europe.	Paris à Versailles (r. d.) ...	160	239.851	1.497
— de Fesc.....	Gard.....	166	211.689	1.305
— de Chalifert.....	Paris à Strasbourg.....	168	408.032	2.422
— de la place de l'Europe	Paris à Saint-Germain.....	184	315.560	1.717
— de Haut-Barr.....	Paris à Strasbourg.....	304	252.414	831
— de Beaucaire.....	Gard.....	308	135.605	434
— de Poitiers.....	Tours à Bordeaux.....	320	407.019	1.272
— des Batignolles (1re v°).	Paris à Saint-Germain.....	333	525.122	1.577
— de Batignolles (2me v°).	Paris à Saint-Germain.....	333	396.852	1.192
— de Sempanges.....	Embranchement de Nevers...	359	563.650	1.570
— de Ners.....	Gard.....	392	253.057	645
— de Saverne (1re voûte)..	Paris à Strasbourg.....	399	282.660	707
— de Vénable.....	Paris à Rouen.....	399	459.425	1.150
— de Chézy-l'Abbaye... .	Paris à Strasbourg.....	452	1.034.689	2.285
— de Saint-Louis.....	Marseille à Avignon.....	460	883.993	1.921
— de Saverne (2me voûte).	Paris à Strasbourg.....	493	364.890	740
	Ensemble.....	5.661	7.245.403	1.280
Souterrains de 500 à 1,000 mètres de longueur.				
Souterrain de Tourville.....	Paris à Rouen.....	501	576.725	1.150
— de Pagny-sur-Meuse...	Paris à Strasbourg.....	572	777.002	1.289
— d'Armentières.....	Paris à Strasbourg.....	656	1.038.243	1.583
— d'Angoulême..... .	Tours à Bordeaux.....	731	732.781	1.001
— de Nanteuil.....	Paris à Strasbourg.....	944	1.556.152	1.648
	Ensemble.....	3.404	4.680.903	1.375
Souterrains de plus de 1,000 mètres de longueur.				
Souterrain de l'Alouette.....	Orléans à Vierzon.....	1.235	2.134.850	1.729
— de Livernau.....	Tours à Bordeaux	1.464	1.641.988	1.122
— de Saint-Pierre.....	Rouen à Dieppe.....	1.643	1.643.000	1.000
— du Roule.....	Paris à Rouen.....	1.726	1.984.670	1.150
— de Rolleboise.....	Paris à Rouen.....	2.642	3.037.725	1.150
— de Rilly.....	Embranchement de Reims....	3.450	2.570.000	745
— de Blaizy	Paris à Lyon.....	4.100	9.000.000	2.195
— de la Nerthe.....	Marseille à Avignon	4.620	10.499.311	2.272
	Ensemble.....	20.280	32.511.544	1.557
	Total général.....	29.945	44.437.850	1.484

Les clôtures des chemins, clôtures sèches et vives, maisons de gardes et de cantonniers, les passages à niveau, coûtent au Nord 6,902,755 fr.; à Anzin, 31,800 fr.; à l'Est, 2,874,064 fr.; à Saint-Germain, 17,066 fr.; à l'Ouest (ancien), 367,311 fr ; à l'Orléans, 8,285,747 fr.; au Grand-Central, 267,701 fr.; et sur le chemin de Ceinture, 35,700 fr.

Ces dépenses représentent, en moyenne, pour nos chemins, 7,358 fr. par kilomètre, dont 3,604 fr. pour les clôtures, 2,932 fr. pour les maisons de garde, et 828 fr. pour les passages à niveau.

On verra, du reste, quel est le détail de ces dépenses, pour quelques lignes dans le tableau que voici :

Désignation des lignes.	Longueurs.	Dépenses pour clôtures. totale.	Dépenses pour clôtures. par kilomètre.	Dépenses pour maisons de gardes. totale.	Dépenses pour maisons de gardes. par kilomètre.	Dépenses pour passages à niveau. totale.	Dépenses pour passages à niveau. par kilomètre.	Dépenses pour clôtures, maisons de gardes et passages à niveau. totale.	Dépenses pour clôtures, maisons de gardes et passages à niveau. par kilomètre.
Paris-Strasbourg.	502	1.532.797	3.052	733.583	1.461	318.076	634	2.584.456	5.147
Centre.....	320	691.387	2.160	1.248.597	3.902	265.140	829	2.205.12	6.891
Orléans-Bordeaux	461	2.325.000	5.043	1.503.576	3.262	280.399	608	4.108.905	8.913
Tours à Nantes...	195	684.810	3.512	730.481	3.746	206.184	1.057	1.621.473	8.315
Marseille-Avignon	126	536.058	4.261	486.602	3.862	259.218	2.057	1.283.778	10.180
Ensemble. . .	1604	5.770.952	3.598	4.703.839	2.932	1.328.947	828	11.802.738	7.358

Les bâtiments, gares, stations, ateliers et remises de matériel ont été l'objet de grandes dépenses pour certaines lignes d'un très-grand trafic. Ces dépenses ont atteint :

Sur le Nord	23,663,289
Anzin à Somain	151,000
Est	17,530,611
Montereau	951,906
Saint-Germain	6,505,963
Rouen	5,347,639
Havre	8,283,665
Dieppe	978,331
Ouest	13,660,644

Digitized by Google

Orsay.	709,777
Orléans.	25,687,154
Lyon.	15,885,239
Grand-Central.	1,847,242

Aujourd'hui, ces bâtiments ont pris une extension prodigieuse, et, chacun le sait, tous les ans, pour ainsi dire, de nouveaux sont annexés, surtout autour des gares de Paris, toujours développées par un trafic croissant. La commission de statistique a dressé le tableau suivant qui donne la superficie des terrains occupés, le nombre des passages, des bâtiments, etc., par myriamètre exploité.

Numéros d'ordre.	Désignation des chemins.	Longueurs livrées à l'exploitation au 31 décembre.	Par myriamètre exploité.					
			Superficie de terrains occupés.	Nombre de passages à niveau.	Nombre de stations pour voyageurs et marchandises	Nombre de dépôts de machines.	Nombre de remises de voitures.	Nombre de prises d'eau.
		kil.						
1	Nord.	707	36.3	7.9	1.2	0.3	0.2	0.5
2	Anzin à Somain. . . .	19	15.8	12.0	2.1	1.6	1.0	2.1
3	Est, Paris-Strasbourg. .	626	34.5	4.8	1.2	0.5	0.5	0.5
4	Strasbourg à Bâle. . .	139	17.0	18.0	2.0	0.1	»	0.4
5	Mulhouse à Thann. .	21	»	11.0	1.0	»	»	»
6	Montereau à Troyes. .	100	37.0	4.0	1.4	0.4	0.4	0.6
7	Paris à Saint-Germain.	25	26.4	5.6	3.6	0.4	0.4	1.2
8	Paris à Rouen.	131	38.5	3.1	1.3	0.4	0.7	0.9
9	Rouen au Havre. . . .	92	38.2	3.5	1.4	0.5	0.8	0.8
10	Dieppe et Fécamp. . .	51	39 0	5.3	1.0	0.4	0.4	0.6
11	Ouest.	147	26.5	2.9	1.9	0.1	0.5	0.7
12	Paris à Orsay.	11	23.6	7.3	4.5	0.9	0.9	0.9
13	Orléans et prolongem[ts]	1.109	31.4	6.0	1.3	0.2	0.3	0.5
14	Paris à Lyon.	383	52.3	6.1	1 2	0.3	0.2	0.5
15	Lyon à la Méditerranée	294	38.7	5.4	2.1	0.1	0.1	1.1
16	Gr.-Central (Rh.-et-L.)	150	15.6	17.2	2.0	0.5	0.6	1.2
17	Midi (Bordeaux-Teste).	51	18 0	17.7	2.3	0.4	0.2	0.6
18	Ceinture.	7	17.1	10.0	»	»	»	»
	Totaux et moyennes.	4.063	33.9	6.8	1 4	0.3	0.3	0.6

Les bâtiments coûtent généralement de 8 à 25,000 fr. par kilomètre, lorsqu'il n'y a pas de bâtiments hors classe. Les bâtiments hors classe coûtent en moyenne 5 millions.

Les gares de 1re classe coûtent de 200,000 à 900,000 fr., soit, en moyenne, 400,000 fr., ou 6,000 fr. par kilomètre.

Les bâtiments de 2e classe varient de 80 à 200,000 fr., soit, en moyenne, 100,000 fr., ou 1 500 fr. par kilomètre.

Les bâtiments de troisième classe vont de 10 à 60,000 fr., soit 40,000 fr. en moyenne ou 4,400 fr. par kilomètre : la moyenne pour les trois classes réunies est de 11,900 f. par kilomètre.

— Le mobilier, qui comprend le mobilier des gares et stations, l'outillage des ateliers et dépôts, coûte de 1,500 à 3,800 fr. par kilomètre : ces dépenses par kilomètre à deux voies sont, en moyenne, de 2,700 fr., et de 2,400 fr. par kilomètre à une seule voie. Les Compagnies avaient dépensé pour cet objet au 31 décembre 1853 :

Le Nord	5,977,047
Anzin.	7,000
L'Est.	1,527,548
Montereau	338,732
Saint-Germain	1,227,280
Rouen	457,910
Havre	229,256
Dieppe.	30,129
L'Ouest.	1,511,464
Orsay	117,492
Orléans.	3,496,736
Lyon.	1,536,978
Grand-Central. . . .	199,862

C. Devina.

(*La suite au prochain numéro.*

BANQUE D'ANGLETERRE.

SITUATION AU 22 AOUT 1857.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Billets émis.	25,039,490	625,987,250
Actif.		
Avances à l'Etat. . . .	11,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,459,900	86,497,500
Espèces et lingots (or).	10,564,490	264,112,250
Somme égale. . .	25,039,490	625,987,250

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque.	14,553,000	363,825,000
Réserve	3,598,867	89,971,675
Compte-courant de l'Etat créditeur.	5,798,203	144,955,075
Comptes particuliers. .	9,765,893	244,145,075
Billets à sept jours et autres	727,692	18,192,300
	34,443,565	861,089,125
Actif.		
Créances sur l'Etat. . .	10,393,654	264,841,350
Créances particulières.	17,353,365	433,834,625
Billets de banque en portefeuille.	5,830,885	145,7 2,125
Numéraire.	665,661	16,641,025
	34,443,565	861,089,125
Augmentation :		
Portefeuille.	151,645	3,866,125
Compte-courant de l'Etat	257,336	6,083,400
Diminution :		
Comptes particuliers..	921,026	23,025,650
Réserve.	36,380	909,500
Créances.	850,113	21,252,825
Billets en circulation..	189,818	4,745,450
Réserve métallique.. .	29,775	744,375

COMPAGNIE DE L'HOTEL ET DES IMMEUBLES DE LA RUE DE RIVOLI.

Recettes du grand hôtel du Louvre, sans y comprendre le produit de la location des boutiques, ni les locations des autres immeubles de la Compagnie :

1857.	*Recettes brutes.*	*Moyenne par jour.*
Mois d'août	253,450 50	8,175 80
7 premiers mois.	1,447,836 78	6,829 41
Recette totale des premiers mois de 1857	1,701,287 28	7,901 17
Recette totale de la période correspond. 1856	1,382,907 28	5,691 22
Différence en fav. de 1857.	318,380 00	
Accroissement en moyenne par jour de		1,209 95

Digitized by Google

CHEMINS DU MIDI.

DÉCRET

Qui approuve la convention passée, le 1er août 1857, entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu la loi du 21 juillet 1856, portant autorisation de traiter, moyennant une subvention de 26 millions de francs et la garantie d'un intérêt minimum de 4 0/0 sur un capital n'excédant pas 112 millions de francs, pour la concession des chemins de fer ci-après :

De Toulouse à Bayonne, par Montrejeau, le plateau de Lannemezan, Tarbes et Pau, avec embranchements sur Foix et Dax;

D'Agen à Tarbes, par Auch et Rabastens;

De Mont-de-Marsan à ou près Rabastens;

Vu notre décret en date du 23 octobre 1856, déclarant d'utilité publique l'exécution desdites lignes;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 article 4;

Vu la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la convention provisoire passée, le 1er août 1857, entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, pour la concession des chemins de fer dénommés à l'art. 1er de la loi susvisée;

Notre Conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Est approuvée la convention provisoire passée, le 1er août 1857, entre notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, pour la concession des chemins de fer : 1° de Toulouse à Bayonne, par Montrejeau, le plateau de Lannemezan, Tarbes et Pau, avec embranchements sur Foix et sur Dax; 2° d'Agen à Tarbes, par Auch et Rabastens; 3° de Mont-de-Marsan à ou près Rabastens.

Une copie certifiée de ladite convention restera annexée au présent décret.

Art. 2. Pour le paiement de la somme de vingt-quatre millions de francs (24,000,000 fr.) allouée à la Compagnie par l'art. 4 de la convention énoncée à l'article précédent, il sera prélevé sur les vingt-six millions de francs (26,000,000 fr.) affectés à titre de subvention par la loi du 21 juillet 1856 à l'exécution des chemins de fer pyrénéens, une somme de six millions de francs (6,000,000 fr.). Les dix-huit millions de francs (18,000,000 fr.) formant le surplus seront, jusqu'à due concurrence, soldés au moyen de la somme de vingt-quatre millions de francs à verser au trésor par les Compagnies d'Orléans et de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux articles 12 et 10 des conventions du 11 avril 1857, approuvés par nos décrets du 19 juin de la même année.

Art. 3. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 1er août 1857.

CONVENTION

Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

L'an mil huit cent cinquante-sept et le premier août,

Entre les soussignés :

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur, d'une part;

Et la Société anonyme établie à Paris sous la dénomination de Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne;

Ladite Compagnie représentée par M. Émile Pereire, président du Conseil d'administration, spécialement autorisé par délibération dudit Conseil, en date du 20 mars 1857,

Elisant domicile au siége de ladite Société, à Paris, place Vendôme, n° 15, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés par les assemblées générales des actionnaires, en date des 30 mai 1855 et du 24 juin 1856, d'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'Etat, concède à la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, qui l'accepte, les chemins de fer ci-après désignés :

1° De Toulouse à Bayonne, par Montrejeau, le plateau de Lannemezan, Tarbes et Pau, avec embranchements sur Foix et sur Dax;

2° D'Agen à Tarbes, par Auch et Rabastens;

3° De Mont-de-Marsan à ou près Rabastens.

La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, les chemins de fer ci-dessus dénommés dans un délai de huit ans, à partir du décret qui doit ratifier la présente convention.

Art. 2. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'Etat, s'engage à concéder, sans subvention ni garantie d'intérêt, à la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, un embranchement dirigé de Castres sur un point de la ligne de Bordeaux à Cette, à déterminer de Villefranche à Castelnaudary.

La Compagnie s'engage à exécuter ledit embranchement à ses frais, risques et périls, dans un délai de huit années, à partir du décret qui en rendra la concession définitive.

Les engagements énoncés au présent article seront considérés comme nuls et non avenus, dans le cas où leur exécution n'aurait pas été réclamée, soit par l'Etat, soit par la Compagnie, dans un délai de deux ans, à partir du décret qui ratifiera la présente convention.

Les obligations résultant pour la Compagnie de l'article 2 de la convention du 16 août 1854, en ce qui concerne le prolongement de l'embranchement d'Agde à Pézenas au delà de cette dernière ville, sont modifiées ainsi qu'il suit :

Ledit embranchement sera prolongé de Pézenas jusqu'à Clermont, et la Compagnie exécutera les travaux de ce prolongement à ses frais, risques et périls, dans un délai de quatre ans à partir du décret qui ratifiera la présente convention.

Art. 3. La Compagnie sera autorisée, sur sa demande, à établir sur le quai de la Grave, à Bordeaux, la gare du chemin de fer de Bordeaux à Cette, conformément au projet, et moyennant les conditions qui seront arrêtées par l'administration, la Compagnie entendue.

Les travaux seront terminés dans le délai de trois ans à partir de la décision définitive à intervenir.

La clause énoncée au premier paragraphe du présent article sera considérée comme nulle et non avenue, dans le cas où son exécution n'aurait pas été réclamée dans le délai d'un an à partir du décret qui ratifiera la présente convention.

Art. 4. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, au nom de l'Etat, à payer à la Compagnie, à titre de subvention pour l'exécution des chemins et embranchements mentionnés à l'article 1er ci-dessus, une somme de vingt-quatre millions de francs (24,000,000 fr.)

Ladite subvention sera soldée en huit termes égaux de trois millions chacun, dont le premier sera payé le 15 février 1858, et les autres à pareille époque de chacune des sept années suivantes, de la manière énoncée ci-après :

Sur les fonds versés par les Compagnies d'Orléans et de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

1,750,000 fr. au 15 février 1858;
1,750,000 au 15 février 1859;
1,750,000 au 15 février 1860;
1,750,000 au 15 février 1861;
2,750,000 au 15 février de chacune des quatre années suivantes.

Sur les fonds du Trésor :

1,250,000 fr. au 15 février 1858;
1,250,000 au 15 février 1859;
1,250,000 au 15 février 1860;
1,250,000 au 15 février 1861;
250,000 au 15 février de chacune des quatre années suivantes :

Les sommes à verser sur les fonds du Trésor seront payées en obligations de l'Etat, ainsi qu'il sera dit à l'article 15 ci après.

La Compagnie devra justifier, avant chaque paiement, de l'emploi sur les lignes auxquelles ladite subvention s'applique, en achat de terrains, en travaux et approvisionnements sur place, d'une somme triple du montant de chaque versement.

Le dernier versement ne sera fait qu'après l'ouverture de l'ensemble des chemins et embranchements dont il s'agit.

Art. 5. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, en outre, à garantir, au nom de l'Etat, pendant cinquante ans à dater de l'époque fixée pour l'achèvement total des travaux et de la manière qu'il jugera la plus propre à concilier les intérêts de l'Etat et ceux de ladite Compagnie, un intérêt annuel de quatre pour cent (4 0/0) sur le capital employé par elle, déduction faite de la subvention mentionnée en l'article qui précède pour l'établissement des lignes concédées par l'article 1er de la présente convention, sans que ce capital puisse en aucun cas excéder la somme de cent douze millions 112,000,000 fr.).

En conséquence, l'intérêt garanti annuellement par l'Etat ne pourra excéder quatre millions quatre cent quatre-vingt mille francs (4,480,000 fr.).

Art. 6. A dater du premier janvier mil huit cent soixante-six, si le produit net de l'exploitation des lignes concédées par l'article premier de la présente convention excède huit pour cent (8 0/0) du capital dépensé par la Compagnie pour l'établissement desdites lignes, moitié de l'excédant sera attribuée à l'Etat.

Art. 7. La garantie d'un minimum d'intérêt de quatre pour cent (4 0/0) et le partage au profit de l'Etat des bénéfices excédant huit pour cent (8 0/0) du capital dépensé par la Compagnie, seront appliqués d'une manière distincte en ce qui concerne, d'une part, les lignes comprises dans l'article 1er de la présente convention, et, de l'autre, celles qui forment le réseau actuel des chemins de fer du Midi.

Art. 8. Un règlement d'administration publique déterminera, en ce qui concerne la garantie d'intérêt accordée à la Compagnie, les formes suivant lesquelles elle sera tenue de justifier vis-à-vis de l'Etat et sous le contrôle de l'administration supérieure, d'une part, pour les lignes dénommées à l'article 1er de la présente convention, et, d'autre part, pour celles qui forment le réseau actuel des chemins de fer du Midi

Digitized by Google

1° des frais de construction ; 2° des frais annuels d'entretien et d'exploitation ; 3° des recettes.

Ne seront pas comptés dans les frais annuels les intérêts et l'amortissement des emprunts que la Compagnie pourrait contracter pour l'achèvement des travaux, en cas d'insuffisance du capital garanti par l'Etat.

Le même règlement d'administration publique déterminera, pour les lignes mentionnées au paragraphe 1er ci-dessus, les dispositions destinées à régler l'exercice du droit de partage des bénéfices au delà de 8 0/0 du capital dépensé par la Compagnie sur lesdites lignes.

Le compte de premier établissement sera arrêté, pour ces lignes, cinq ans après les époques respectivement fixées pour l'achèvement de chacune d'elles.

Toutefois, après l'expiration de ce délai de cinq ans, la Compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décret délibéré en conseil d'Etat, à ajouter auxdits comptes les dépenses qui seraient faites pour l'exécution de travaux qui seraient reconnus être de premier établissement.

Dans tous les cas, et lors même que ces dépenses s'appliqueraient à des lignes soumises à la clause du partage au delà de 8 0/0, la Compagnie n'aura droit qu'au prélèvement sur les produits nets des intérêts et de l'amortissement desdites dépenses.

Art. 9. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'Etat, concède pour moitié, sans subvention ni garantie d'intérêt, à la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, qui l'accepte, un raccordement à Bordeaux du chemin de fer de Paris à Bordeaux avec le chemin de fer du Midi, ledit raccordement étant concédé pour l'autre moitié à la Compagnie de Paris à Orléans.

En conséquence, la dépense de construction sera supportée et les produits seront partagés par moitié entre lesdites deux Compagnies. Les travaux dudit raccordement devront être terminés dans un délai de deux ans, à partir du décret qui approuvera la présente convention.

Les Compagnies sont autorisées à percevoir, pour le passage sur le pont de la Garonne, en sus du parcours réel, la taxe d'un kilomètre par chaque somme de 300,000 fr employée à la construction de ce pont, sans que, dans aucun cas, le nombre de kilomètres auquel s'appliquera cette taxe puisse être supérieur à cinq.

Les conditions de la construction et de l'exploitation du raccordement mentionné au présent article seront réglées de concert entre les deux Compagnies, et, en cas de désaccord, par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Art. 10. Les travaux partiels approuvés par décisions spéciales du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, sur l'avis du conseil général des ponts et chaussées, et entrepris antérieurement au décret qui ratifiera la présente convention, sur différents points des lignes mentionnées à l'article 1er ci-dessus, seront continués par les entrepreneurs actuels jusqu'à leur complet achèvement.

Les comptes de ces travaux seront définitivement arrêtés par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Les dépenses excédant la somme de deux millions cinq cent mille francs (2,500,000 fr.) seront payées par la Compagnie. Ladite somme de 2,500,000 fr., avancée par l'Etat, lui sera remboursée le 15 février 1858, par compensation avec le montant du premier terme de la subvention qui sera due à la Compagnie, conformément à l'art. 3 ci-dessus; ladite compensation devant s'opérer jusqu'à concurrence de 750,000 fr. sur les fonds du Trésor, et pour le surplus sur les fonds versés par les Compagnies d'Orléans et de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Art. 11. Les obligations que la Compagnie pourrait avoir à émettre, tant pour l'exécution des travaux mis à sa charge par la présente convention que pour l'achèvement des chemins qui lui ont été concédés par des actes antérieurs, ne pourront être émises qu'en vertu d'une autorisation du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, qui déterminera l'époque, le mode et la forme de ces émissions et fixera les époques et les quotités des versements jusqu'à complète réalisation.

Art. 12. La durée de la concession pour l'ensemble du réseau formé par les lignes précédemment concédées à la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne et par les lignes concédées en vertu de la présente convention, à titre soit définitif, soit éventuel, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir du premier janvier mil huit cent soixante-deux; en conséquence, ladite concession prendra fin le trente et un décembre mil neuf cent soixante (31 décembre 1960).

Art. 13. La faculté de rachat, stipulée au profit de l'Etat, ne pourra être exercée que sur l'ensemble des lignes concédées à la Compagnie, soit en vertu de la présente convention, soit en vertu d'actes antérieurs, et après un délai de quinze ans à partir de l'origine de la concession, telle qu'elle est fixée par l'article ci-dessus.

Art. 14. Les lignes concédées à la Compagnie des chemins de fer du Midi, et du canal latéral à la Garonne en vertu de la présente convention, celles qui forment son réseau actuel, ainsi que le chemin de fer de Bordeaux à la Teste, seront régis par le cahier des charges ci-annexé. Toutefois, les dispositions du titre IV dudit cahier des charges ne seront applicables qu'à partir du premier janvier mil huit cent cinquante huit.

Art. 15. Sont maintenues les subventions montant ensemble à cinquante et un millions cinq cent mille francs (51,500,000 fr.) allouées à la Compagnie par l'art. 4 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852, l'art. 2 de la convention du 24 août suivant et l'art. 4 du cahier des charges annexé à cette convention; ledit article approuvé par la loi du 28 mai 1853.

Le dernier terme desdites subventions, tel qu'il sera réglé en vertu de la convention du 13 février 1855, sera transformé à l'époque de son échéance, c'est-à-dire à la date du 15 janvier 1859, en obligations négociables de l'Etat, de cinq cents francs chacune. Ces obligations porteront intérêt à cinq pour cent (5 0/0), et seront remboursables en trente ans, par voie de tirage au sort.

La portion de subvention à payer sur les fonds du Trésor, conformément à l'art. 4 ci-dessus, pour l'exécution des chemins de fer énoncés à l'art. 1er, et montant à la somme totale de six millions, sera payée, à mesure des échéances, en obligations de même nature.

Art. 16. Sont maintenus :

1° La garantie d'intérêt de 4 0/0, avec amortissement également calculé à 4 0/0 pendant cinquante ans, sur un emprunt de cinquante et un millions de francs (art. 66 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852, et art. 7 du cahier des charges annexé à la convention du 24 août 1852, ledit article approuvé par la loi du 23 mai 1853);

2° La garantie d'intérêt à 4 0/0 pendant cinquante ans, sur un capital de soixante-sept millions de francs (art. 67 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852, et art. 7 susdaté du cahier des charges annexé à la convention du 24 août 1852);

3° La disposition des articles 3 et 5 de ladite convention portant que les garanties énoncées aux deux paragraphes qui précèdent ne seront exercées que dans le cas où les produits des entreprises ci-après :

a Chemin de fer de Bordeaux à Cette (avec embranchement sur Pézenas);

b Canal latéral à la Garonne;

c Chemin de fer de Lamothe à Bayonne;

d Embranchement de Mont-de-Marsan;

e Chemin de fer de Narbonne à Perpignan,

ne s'élèveraient pas à une somme suffisante pour faire face auxdits intérêts et amortissements garantis;

4° Le paragraphe 3 de l'art. 7 du cahier des charges annexé à la convention du 24 août 1852, ledit paragraphe portant que, pour calculer le produit net du chemin de fer entre Lamothe et Bayonne, le péage pour la circulation des trains de la ligne de Bordeaux à Bayonne, entre Bordeaux et Lamothe, sera calculé par kilomètre à raison de moitié des taxes réellement perçues sur les voyageurs et marchandises de toute nature par la Compagnie de Bayonne;

5° Le partage au profit de l'Etat des bénéfices au delà de 8 0/0 stipulé, en ce qui concerne le chemin de fer de Bordeaux à Cette, par l'art. 69 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852, et, en ce qui concerne le chemin de fer de Lamothe à Bayonne, avec embranchement sur Mont-de-Marsan, et l'embranchement de Narbonne à Perpignan, par l'art. 8 du cahier des charges supplémentaire annexé à la convention du 24 août 1852;

6° Le titre II du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852 et relatif au canal latéral à la Garonne.

Art. 17. Lorsque l'Etat aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité d'intérêt, il sera remboursé avec les intérêts à 4 0/0 sur les bénéfices nets de l'entreprise excédant les intérêts garantis, dans quelque année qu'ils se produisent, et avant tout prélèvement de dividendes au profit de la Compagnie.

La clause énoncée au paragraphe précédent s'appliquera d'une manière distincte : d'une part, à l'ensemble des lignes constituant le réseau actuel des chemins de fer du Midi; et, d'autre part, à l'ensemble des lignes concédées en vertu de la présente convention.

Si, à l'expiration de la concession, l'Etat est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la Compagnie pour la reprise du matériel, s'il y a lieu, aux termes de l'art. 36 du cahier des charges ci-annexé.

Art. 18. Sont abrogés, dans toutes les dispositions dont le maintien ne résulte pas de la présente convention, les lois, décrets, conventions et cahiers des charges relatifs à la concession des chemins de fer de Bordeaux à Cette, avec embranchement sur Pézenas de Bordeaux à la Teste et à Arcachon, de Lamothe à Bayonne, avec embranchement sur Mont-de-Marsan, et de Narbonne à Perpignan.

Art. 19. La présente convention ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Fait à Paris, les jours, mois et an que dessus.

DÉCRET

Qui approuve la convention passée, le 1er août 1857, entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu les avant projets de routes agricoles à exécuter dans les départements de la Gironde et des Landes;

Vu les pièces de l'enquête sur ces avant-projets, et notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête, en date des 7 et 18 mai 1855;

Vu les avis du Conseil général des ponts et chaussées, en date des 5 mars 1855, 18 février 1856 et 13 juillet 1857;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, art. 4;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, et le décret du 18 février 1854, sur la forme des enquêtes;

Vu la loi du 19 juin 1857, sur l'assainissement et la mise en culture des landes de Gascogne;

Digitized by Google

Vu la convention provisoire passée le 1er août 1857, entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, ensemble les cahiers des charges annexés à ladite convention ;

Notre Conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

ART. 1er. Est déclaré d'utilité public l'établissement, dans les départements de la Gironde et des Landes, sur un développement total de cinq cents kilomètres (500 kil.) environ, des routes agricoles ci-après :

GIRONDE.

De la station de Pierroton à Martignas ;
— Pierroton à Saucats ;
— Marcheprime à Saumos ;
— Marcheprime à Hostens ;
— Facture à Arès ;
— Facture à Bélict ;
— La Hume à Sanguinet ;
— Caudos à Sanguinet ;
— Caudos à Salles ;
— Salles à Belin.

LANDES.

De la station de Ichoux à Biscarosse ;
— Ichoux à Sore ;
— Labouheyre à Sainte-Eulalie avec embranchement de Pontenx à Mimizan ;
— Labouheyre à Trensacq ;
— Sabres à Escource ;
— Sabres à Labrit ;
— Morcens à Mimizan, avec embranchement d'Onesse à Mézos ;
— Rion à Saint-Julien-en-Born, avec embranchement d'Uza à Lit ;
— Rion à Tartas ;
— la Luque à Saint-Girons ;
— la Luque à Pontonx ;
— Dax à Castets.

ART. 2. Est approuvée la convention provisoire passée, le 1er août 18.7, entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, ladite convention ayant pour objet l'exécution des routes agricoles désignées à l'article qui précède, moyennant une somme fixée à forfait de quatre millions (4,000,000 fr.), et imputable jusqu'à due concurrence sur la somme de 24,000,000 fr. à verser au Trésor par les Compagnies d'Orléans et de Paris à Lyon à la Méditerranée, conformément aux art. 10 et 12 des conventions du 11 avril 1857, approuvées par nos décrets et ratifiées par les lois du 19 juin 1857.

Ladite convention et les deux cahiers de charges qui y sont joints seront annexés au présent décret.

Art. 3. Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 1er août 1857.

CONVENTION

Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

L'an mil huit cent cinquante-sept et le 1er août,

Entre les soussignés :

Le ministre de l'agriculture du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, sous réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur,

D'une part,

Et la Société anonyme établie à Paris sous la dénomination de Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne,

Ladite Compagnie représentée par M. Emile Pereire, président du conseil d'administration, spécialement autorisé par délibération du conseil, en date du 20 mars 1857 ;

Elisant domicile au siége de ladite Société, à Paris, place Vendôme, n° 15, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés par l'assemblée générale des actionnaires, en date du 30 mai 1855,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. La Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne s'engage à exécuter, moyennant le paiement par l'Etat d'une somme totale de quatre millions de francs (4,000,000 fr.), à prélever jusqu'à due concurrence sur la somme de vingt-quatre millions de francs (24,000,000 fr.), qui doit être versée au Trésor par les Compagnies d'Orléans et de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux articles 10 et 12 des conventions du 11 avril 1857, approuvées par nos décrets et ratifiées par les lois du 19 juin 1857, les routes agricoles à établir dans les départements de la Gironde et des Landes, sur un développement total de cinq cents kilomètres (500 kil.) environ, lesdites routes déterminées ainsi qu'il suit :

GIRONDE.

De la station de Pierroton à Martignas ;
— Pierroton à Saucats ;
— Marcheprime à Saumos ;
— Marcheprime à Hostens ;
— Facture à Arès ;
— Facture à Bélict ;
— la Hume à Sanguinet ;
— Caudos à Sanguinet ;
— Caudos à Salles ;
— Salles à Belin.

LANDES.

De la station de Ichoux à Biscarosse ;
— Ichoux à Sore ;
— Labouheyre à Sainte-Eulalie, avec embranchement de Pontenx à Mimizan ;
— Labouheyre à Trensacq ;
— Sabres à Escource ;
— Sabres à Labrit ;
— Morcens à Mimizan, avec embranchement d'Onesse à Mézos ;
— Rion à Saint-Julien-en-Born, avec embranchement d'Uza à Lit ;
— Rion à Tartas ;
— la Luque à Saint-Girons ;
— la Luque à Pontonx ;
— Dax à Castets.

La Compagnie s'engage à terminer les travaux dans un délai de quatre ans, à partir du décret qui ratifiera la présente convention.

Art. 2. La somme de quatre millions énoncée à l'article précédent sera payée par l'Etat en quatre termes égaux de un million (1,000,000 fr.) chacun, savoir : un million (1,000,000 fr.) le 15 février 1858, et les autres termes, à la même date des trois années suivantes.

La Compagnie devra justifier, avant chaque paiement, que le montant de la dépense faite excède de un quart le chiffre de l'à-compte à payer.

Dans le cas où la Compagnie ne serait pas en mesure de recevoir un terme à l'échéance fixée, ce terme pourra être payé partiellement dans le cours de l'exercice auquel il appartient, au fur et à mesure des justifications faites par la Compagnie, sans toutefois que chaque paiement puisse être inférieur à deux cent mille francs (200,000 fr.)

Art. 3. La Compagnie sera soumise, pour l'exécution des travaux énoncés à l'article 1er ci-dessus, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Art. 4. Les travaux entrepris par l'Etat, antérieurement au décret qui ratifiera la présente convention, sur différents points des routes agricoles du département des Landes, seront continués par les entrepreneurs actuels jusqu'à leur entier achèvement. Les comptes de ces travaux seront définitivement arrêtés par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Les dépenses excédant cent cinquante mille francs (150,000 fr.) seront payées par la Compagnie.

La somme de cent cinquante mille francs (150,000 f.) avancée par l'Etat lui sera remboursée par la Compagnie le 10 septembre 1857.

Art. 5. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'Etat, s'engage à concéder à la Compagnie, après l'accomplissement des formalités voulues par les lois et règlements pour constater l'utilité publique, l'autorisation d'établir des chemins à rails de bois ou de fer le long de tout ou partie des routes agricoles énoncées à l'article 1er ci-dessus.

Les conditions de cette autorisation sont réglées par le cahier des charges ci-annexé.

L'engagement énoncé au paragraphe 1er du présent article sera considéré comme nul et non avenu, en ce qui concerne les routes pour lesquelles un décret d'autorisation définitive ne sera pas intervenu dans un délai de quatre ans, à partir du décret qui ratifiera la présente convention.

Art. 6. La présente convention ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

DÉCRET

Qui approuve la convention passée le 1er août 1857, entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie d'Orléans.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics :

Vu la loi du 11 juin 1842, relative au classement de grandes lignes de chemins de fer, et notamment d'une ligne de Paris sur la frontière d'Espagne, par Tours, Poitiers, Angoulême, Bordeaux et Bayonne ;

Vu la convention du 1er août 1857, portant concession, pour moitié, à la Compagnie du chemin de fer du Midi, d'un raccordement à Bordeaux avec ledit chemin de fer ; ensemble notre décret du 1er août 1857, approbatif de la convention ci-dessus visée ;

Vu l'avant-projet du raccordement susénoncé, et l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 11 mai 1857 ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, article 4 ;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu la convention provisoire passée le 1er août 1857, entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie du chemin de fer d'Orléans ;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Est approuvée la convention provisoire passée le 1er août 1857, entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie d'Orléans, ladite convention portant concession, pour moitié, à cette Compagnie, d'un raccordement, à Bordeaux, de la ligne de Paris à Bordeaux avec le chemin de fer du Midi.

La convention ci-dessus mentionnée restera annexée au présent décret.

Digitized by Google

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des Lois*.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 1er août 1857.

CONVENTION

Entre le ministre des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans.

L'an mil huit cent cinquante-sept et le premier août.

Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'État et sous la réserve de l'approbation des présentes, par décret de l'Empereur,

D'une part,

Et la Société anonyme établie à Paris sous le nom de *Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans*, ladite Compagnie, représentée par M. Jean-François Bartholony, président du Conseil d'administration de cette Compagnie,

Élisant domicile au siége de ladite Société, à Paris, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération dudit Conseil d'administration, en date du 11 avril 1857, conformément à la délibération de l'assemblée générale des actionnaires du 30 mars 1857,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède pour moitié, sans subvention ni garantie d'intérêt, à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, qui l'accepte, un raccordement, à Bordeaux, du chemin de fer de Paris à Bordeaux avec le chemin du Midi, ledit raccordement étant concédé, pour l'autre moitié, à la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

En conséquence, la dépense de construction sera supportée et les produits seront partagés par moitié entre lesdites deux Compagnies. Les travaux dudit raccordement devront être terminés dans un délai de deux ans, à partir du décret qui approuvera la présente convention.

Les Compagnies sont autorisées à percevoir pour le passage sur le pont de la Garonne, en sus du parcours réel, la taxe d'un kilomètre par chaque somme de trois cent mille francs (300,000 fr.) employée à la construction de ce pont, sans que, dans aucun cas, le nombre de kilomètres auquel s'appliquera cette taxe puisse être supérieur à cinq.

Les conditions de la construction et de l'exploitation du raccordement mentionné au présent article seront réglées de concert entre les deux Compagnies, et, en cas de désaccord, par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Art. 2. La concession mentionnée à l'article qui précède est rattachée au réseau de la Compagnie d'Orléans, tel qu'il est constitué par la convention du 11 avril 1857, et elle sera soumise, tant activement que passivement, à toutes les clauses et conditions qui régissent ce réseau.

Art. 3. La présente convention ne sera passible que du droit fixe de un franc.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

CHEMIN DE FER DU NORD.

CAHIER DES CHARGES

De la concession de chemins de fer à la Compagnie du Nord, résultant du décret du 26 juin 1857.

Suite (1).

Toute modification de tarif proposée par la Compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches. La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration supérieure, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le gouvernement et la Compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la Compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 49. La Compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur les registres de la gare de départ, du prix total dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la Compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur.

Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la Compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Art. 50. Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare, dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à grande vitesse, seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes, et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à petite vitesse, seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois, l'administration supérieure pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la Compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de 125 kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la Compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le ministre, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la Compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration supérieure déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

Art. 51. Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration sur la proposition de la Compagnie.

Art. 52. La Compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage, pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient soit une population agglomérée de moins de cinq mille habitants, soit un centre de population de cinq mille habitants situé à plus de cinq kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

Art. 53. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la Compagnie, conformément à l'art. 14 de la loi du 5 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

L'administration, agissant en vertu de l'article 33 ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 54. Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé illimité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

Art. 55. Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer, seront transportés gratuitement dans les voitures de la Compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 56. Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la Compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe ou un espace équivalent pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la Compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la Compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Un train spécial régulier, dit *train journalier de la poste*, sera mis gratuitement chaque jour, à l'aller et au retour, à la disposition du ministre des finances, pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne.

(1) Voir le *Journal des Chemins de fer* du 22 août 1857.

Digitized by Google

4° L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi, sont réglés par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et le ministre des finances, la Compagnie entendue.

5° Indépendamment de ce train, il pourra y avoir tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée à la Compagnie pour chaque convoi ne pourra excéder soixante-quinze centimes par kilomètre parcouru pour la première voiture, et vingt-cinq centimes pour chaque voiture en sus de la première.

6° La Compagnie pourra placer, dans les convois spéciaux de la poste, des voitures de toutes classes, pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises.

7° La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche et le stationnement de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue, par écrit, quinze jours à l'avance.

8° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police.

Le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts entre l'administration et la Compagnie.

9° L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation, par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas 8,000 kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais ces voitures spéciales; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la Compagnie.

10° La Compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués, lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-poste ou des voitures spéciales en réparation.

11° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes ne pourra être moindre de quarante kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris; l'administration pourra consentir une vitesse moindre, soit à raison des pentes, soit à raison des courbes à parcourir, ou bien exiger une plus grande vitesse, dans le cas où la Compagnie obtiendrait plus tard, dans la marche de son service, une vitesse supérieure.

12° La Compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel, et porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes.

Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voiture de deuxième classe.

13° La Compagnie sera tenue de fournir à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôts des dépêches, et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-poste. Les dimensions de cet emplacement seront, au maximum, de soixante-quatre mètres carrés dans les gares des départements, et du double à Paris.

14° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la Compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts.

15° La position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits, aux frais de l'administration des postes, ne puissent entraver en rien le service de la Compagnie.

16° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la Compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches, sans arrêt de trains, à la condition que ces appareils, par leur nature ou par leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

17° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations, pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la Compagnie.

Art. 57. La Compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir, par convoi ordinaire, les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État ou des départements; leurs formes et dimensions seront déterminées de concert par le ministre de l'intérieur et par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, la Compagnie entendue.

Les employés de l'administration, les gardiens et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires, ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de troisième classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier des charges.

Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne paieront que le quart de la même taxe.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures de la Compagnie, celle-ci sera tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voitures de deuxième classe à deux banquettes. Le prix de location en sera fixé à raison de vingt centimes par compartiment et par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans des établissements d'éducation.

Art. 58. Le gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La Compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et les appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la Compagnie seront tenus de rétablir provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie, voyageant pour le service de la ligne électrique, auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit, et il devra être effectué dans des conditions telles, qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu aux frais de la Compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La Compagnie pourra être autorisée, et, au besoin, requise par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant de concert avec le ministre de l'intérieur, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La Compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la Compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 59. Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes impériales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient les lignes objet de la présente concession, la Compagnie ne pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la Compagnie.

Art. 60. Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où sont situés les chemins de fer, objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la Compagnie.

Art. 61. Le gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Les Compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur les chemins de fer objet de la présente concession, pour lesquels cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses Compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une Compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant les lignes qui font l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur ces lignes, comme aussi dans le cas où la Compagnie concessionnaire de ces dernières lignes ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les Compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des Compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété, paiera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les Compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La Compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant ceux qui lui sont concédés, à accorder aux Compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres, dix pour cent (10 0/0) du prix perçu par la Compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, quinze pour cent (15 0/0);

Digitized by Google

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, vingt pour cent (20 0/0);

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 0/0).

Art. 62. La Compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un nouvel embranchement; à défaut d'accord, le gouvernement statuera sur la demande, la Compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines et d'usines, et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin aux frais de leurs propriétaires et sous le contrôle de l'administration. La Compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

L'administration pourra, à toute époque, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie des embranchements, et ces changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

La Compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés, destinés à faire communiquer des établissements de mines ou d'usines avec la ligne principale du chemin de fer.

La Compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais. Ces wagons ne pourront, d'ailleurs, être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus d'un kilomètre. Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées nonobstant l'avertissement spécial donné par la Compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons, pour chaque période de retard après avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par l'administration seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par la Compagnie, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, la Compagnie entendue.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte de la Compagnie et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'administration supérieure et sans préjudice de tous dommages-intérêts que la Compagnie serait en droit de répéter pour la non-exécution de ces conditions.

Pour indemniser la Compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix fixe de douze centimes (0 fr. 12 c.) par tonne pour le premier kilomètre, et en outre quatre cent mes (0 fr. 04 c.) par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la Compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais feront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration supérieure, sur la proposition de la Compagnie.

Tout wagon envoyé par la Compagnie sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complétement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. La Compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de trois mille cinq cents kilogrammes déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons. Le maximum sera révisé par l'administration, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la Compagnie.

Les embranchements particuliers actuellement construits sur le réseau concédé sont maintenus, à la charge par les propriétaires d'embranchements de se pourvoir, dans un délai de six mois, pour obtenir une autorisation régulière.

Art. 63. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances; la taxe en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, ainsi bien que la contribution foncière, à la charge de la Compagnie.

Art. 64. Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 65. Un règlement d'administration publique désignera, la Compagnie entendue, les emplois dont la moitié devra être réservée aux anciens militaires de l'armée de terre et de mer libérés du service.

Art. 66. Il sera institué près de la Compagnie un ou plusieurs inspecteurs ou commissaires, spécialement chargés de surveiller les opérations de la Compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Art. 67. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par la Compagnie. Ces frais comprendront le traitement des inspecteurs ou commissaires dont il a été question dans l'article précédent.

Afin de pourvoir à ces frais, la Compagnie sera tenue de verser chaque année à la caisse centrale du Trésor public une somme de 120 fr. par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à 50 fr. par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans lesdites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée en exécution de l'article 58 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la Compagnie par les agents de l'État.

Si la Compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées, aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 68. La Compagnie devra faire élection de domicile à Paris.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine.

Art. 69. Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 70. Le présent cahier des charges, la convention du 21 juin 1857 et les actes passés ou à passer en exécution des articles 4, 7 et 9 de ladite convention, ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

Arrêté à Paris, le 21 juin 1857.

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 15 mai 1857.

(SUITE)

Présidence de M. Faure, vice-président.

M. Baude, invité à assister à la séance, dit que si le tracé direct est possible dans de bonnes conditions de durée, il est sans contredit le meilleur et le plus économique, et doit être adopté à l'exclusion de tout autre. Mais de sérieuses raisons lui font penser que le point de la côte choisi comme débouché du canal de la Méditerranée est exposé à des changements qui peuvent rendre très précaire l'établissement d'un port à Peluze. Les travaux hydrographiques exécutés attestent la possibilité de la construction d'un port dans d'assez bonnes conditions; mais cet état de la côte durera-t-il, et ne peut-il pas, dans un temps plus ou moins long, être modifié de manière à rendre l'entretien de ce port très-difficile et très-coûteux? Il suffit de jeter un coup d'œil sur les changements qui se sont produits sur les côtes de l'Océan et de la Méditerranée pour se convaincre que ces craintes sont très-fondées et méritent d'être prises en très-sérieuse considération. Ainsi, à l'embouchure de la Seine, un levé fait en 1834 indiqua, à la pointe de Hogue, une profondeur de 14 mètres, et, cinq ans plus tard, il y avait au même endroit un banc de sable visible aux basses eaux. Le dernier levé fait en 1856, comparé à celui de 1834, fait voir les bouleversements que les courants et les vents ont produits à l'embouchure de la Seine.

Si l'on examine d'une manière particulière ce qui se passe dans la Méditerranée, on constate facilement la présence d'un courant qui, partant de Gibraltar, suit les rivages d'Afrique, puis ceux d'Asie et d'Europe pour revenir à son point de départ. Un observateur placé sur les bords de la mer le verrait donc aller de gauche à droite. Ce courant rejette à la droite de l'embouchure de tous les fleuves de la Méditerranée les sables et débris que ces fleuves entraînent, et comble peu à peu tous les ports situés de ce côté. Il est facile de citer des exemples. Ainsi, en commençant par la France, les ports de Cannes et de Fréjus sont ensablés par le Var; à la droite du Rhône le littoral est aussi ensablé, et certainement le port de Marseille aurait été comblé si, au lieu d'être sur la gauche du Rhône, il s'était trouvé sur sa droite. Il en est de même en Espagne pour les points situés à la droite de l'Ebre.

Dans l'Adriatique, Trieste, qui est un bon port, est à gauche du Tagliamento et de la Piave, tandis que Venise, placée à droite, est ensablée. A la droite du Pô tout est envasé jusqu'au mont Gargan. Les mêmes phénomènes se reproduisent en Algérie et sur tout le littoral de la Méditerranée.

En Egypte, le Nil est soumis à cette loi générale depuis les temps les plus reculés. Hérodote dit en effet qu'à la droite du fleuve se trouve une mer de boue, et le témoignage de nos marins constate qu'il en est encore ainsi. On a prétendu que le Nil ne jette pas de sables à la mer; mais la branche pélusiaque qui a été comblée par les envasements prouve suffisamment le contraire. On ne peut donc avoir

Digitized by Google

une confiance absolue sur l'état de la côte, et tout tend à démontrer que cet état se modifiera tous les jours.

M. Baude fait ensuite remarquer que nous sommes à peine au commencement des études de ce grand projet. Il pense que si, dans l'intérêt de la navigation et de la mise en culture des terres, le pacha d'Égypte voulait faire dans le désert un canal de dérivation du Nil, ce serait l'acheminement le plus sérieux vers l'exécution de l'entreprise, et il croit que sans ce canal il sera très-difficile, au milieu d'un désert pestilentiel, d'effectuer ces immenses travaux.

M. Baude ajoute que les évaluations des recettes du canal sont très-hypothétiques, et qu'on se trompe généralement à ce sujet. Il cite l'opinion d'un ancien gouverneur hollandais des Indes orientales, qui a habité longtemps l'Inde et est revenu en Europe par Suez et Alexandrie, afin d'étudier sur les lieux la question au point de vue économique. Selon lui, les rapports entre l'Australie et l'Europe par le canal seront nuls, parce qu'au sud du cap de Bonne-Espérance et du cap Horn les vents soufflent d'une manière régulière, et qu'un navire parti d'Europe ira toujours en Australie par le cap de Bonne-Espérance et reviendra par le cap Horn. Le tonnage serait ainsi diminué pour le canal; mais il est probable qu'il y aura des compensations d'un autre côté.

M. Baude signale ensuite un article de l'acte de concession qui lui paraît très-grave. Il y est dit que sur le produit de l'entreprise le pacha prélèvera 10 0/0, et les premiers souscripteurs 15 0/0, à titre d'inventeurs. Il ne se rend pas bien compte de ce que peut être la propriété d'une idée qui date de Sésostris et qui a préoccupé les empereurs romains et les kalifes; mais, dans tous les cas, il voit là un prélèvement de 25 0/0 difficile à supporter pour une entreprise quelconque fondée sur le crédit public.

Quant à la mer Rouge, on a, depuis l'établissement des paquebots à vapeur anglais, des détails très-complets sur sa navigation. Ainsi on peut dire d'une manière générale que sur toute sa longueur, qui est de 3,300 kilom. environ, il y a au milieu un chenal de 20 lieues de large, avec une profondeur de 400 mètres au minimum. Ce chenal est bordé à droite et à gauche de lignes d'écueils fort dangereux, et entre ces écueils et la côte il y a deux autres chenaux encore assez réguliers, sur lesquels se fait la navigation des Arabes. Les vents du nord soufflent huit mois de l'année et se font sentir jusqu'aux deux tiers de la mer Rouge en descendant vers le sud. Au delà il règne des vents variables. L'entrée du détroit Bab el-Mandeb (Porte des Larmes) est assez difficile quand les vents sont opposés; mais ce n'est pas un obstacle sérieux, surtout avec la navigation à vapeur.

M. Baude insiste de nouveau sur l'état de la côte du côté de Péluze. Il craint que l'attérage ne soit difficile. Il fait remarquer que les anciens partageaient sans doute les mêmes craintes; car, certainement, Alexandre aurait placé à Péluze, plus au centre de sa puissance, le port qu'il est allé fonder à Alexandrie, à l'autre extrémité de l'Égypte. Il termine en disant qu'il serait très-heureux si une étude plus approfondie venait démontrer que ces craintes sont exagérées.

M. ALEXIS BARRAULT partage l'opinion de M. Baude sur la difficulté d'établir un port à la droite du Nil. Or la première condition d'un canal servant à relier les deux mers, c'est que ses débouchés soient commodes et sûrs. Il est bien certain qu'un esprit pratique comme celui de M. Talabot ne serait pas allé placer à Alexandrie le port de la Méditerranée, si des raisons sérieuses et une étude approfondie ne lui avaient prouvé l'impossibilité de l'établir à Péluze. La Commission a pensé que le trajet direct était possible, et par conséquent le meilleur. Mais il est à craindre que son examen des lieux n'ait pas été suffisant, et que sa décision à ce sujet n'ait été prise un peu trop vite. Des changements importants qu'elle a été obligée de faire à son projet primitif autorisent à penser qu'elle sera peut-être forcée de revenir sur sa première détermination. Ainsi dans le premier projet il y avait à Suez un port, un brise-lame et d'autres constructions, des devis avaient été établis; mais des objections sérieuses ont bientôt prouvé que les idées de la Commission étaient irréalisables, et celle-ci, pour trancher la difficulté, n'a rien trouvé de mieux que de supprimer tout port dans la mer Rouge.

Du reste, il est permis de croire que dans son examen et dans sa décision la Commission n'a pas eu sa liberté entière d'action; elle a dû subir l'influence de vice-roi, et si elle a choisi Péluze pour port de la Méditerranée, c'est parce que ce point était pour ainsi dire imposé par Said Pacha. Il est bien évident que ce dernier ne pouvait accepter Alexandrie. En effet, le port choisi comme débouché doit être un port neutre; or, pour qui connaît les idées de Méhémet-Ali et de ses fils, Alexandrie, qui est le port militaire de l'Égypte, ne sera jamais neutralisé, et c'est certainement pour ce motif que l'on a choisi Péluze.

M. A. Barrault ajoute qu'on a voulu faire du percement de l'isthme une affaire commerciale. Pour cela il fallait nécessairement que les devis fussent très-réduits pour laisser quelques bénéfices aux actionnaires. On est arrivé ainsi au chiffre de 200 millions. Mais on s'est bien gardé de faire les évaluations de dépenses avec la rigueur nécessaire, et dans l'état actuel des études cette évaluation est même impossible approximativement. Peut-on se rendre compte, en effet, du prix de revient des matériaux nécessaires pour le port et les autres constructions, lorsqu'on pense qu'on sera obligé d'aller en chercher une grande partie à Suez ou dans l'île de Rhodes? Évidemment le chiffre de 200 millions est beaucoup trop faible; MM. Flachat et Molinos trouvent un minimum de 260 millions; d'autres estimations donnent 320 millions; et dans ces conditions toute affaire commerciale est impossible, car, en admettant un trafic de 2 millions de tonneaux, les actionnaires ne recevraient pas 3 0/0, tous prélèvements faits.

Une autre raison vient encore augmenter ces difficultés. La Commission espère achever ce grand travail et dépenser par suite 200 à 300 millions en 6 ans; mais ce résultat n'a jamais été obtenu ni en France ni en Angleterre. Il faudra 15 à 20 ans pour l'exécuter, et il est peu probable que des actionnaires veuillent attendre si longtemps des bénéfices hypothétiques. L'affaire commerciale est donc impossible. Les gouvernements, qui peuvent seuls exécuter les grands travaux dans les ports, peuvent seuls aussi mener à bien cet immense travail.

A toutes ces difficultés pratiques viennent se joindre encore des difficultés politiques. L'Angleterre, qui à toutes les époques s'est opposée à la réalisation des idées des ingénieurs français en Égypte, s'oppose encore au percement de l'isthme, et fait étudier un chemin de fer par la vallée de l'Euphrate. L'autorisation du sultan n'est donc pas accordée et peut être encore longtemps différée. Du reste, il y a tout avantage à ces retards. Comme l'a fait remarquer M. Baude, les études commencent à peine, et on aura ainsi le temps nécessaire pour les continuer, et donner aux devis une base plus sérieuse et plus exacte.

La Société a reçu :

1° De M. Charles Laurent, membre de la Société, une note sur l'appareil à chute libre, employé pour les sondages à de grandes profondeurs;

2° Du journal *The Engineer*, les numéros des 1er et 8 mai 1857;

3° De MM. Eugène Flachat et Molinos, membres de la Société, une note sur le rapport de la commission internationale pour le percement de l'isthme de Suez.

Séance du 5 juin 1857.

Présidence de M. CALLON.

A l'occasion du procès-verbal de la dernière séance, un membre fait remarquer que l'une des principales objections qui ont été faites contre le projet présenté par la Commission du percement de l'isthme de Suez est l'ensablement probable du port qui serait établi près de Péluze dans la Méditerranée. Cette objection aurait une très-grande valeur, si l'on n'avait pas de moyens de résister à cet ensablement. Heureusement que les recherches faites en Italie sur la construction des ports antiques, par M. de Fazio, recherches qui ont été publiées en français dans les *Annales des ponts et chaussées* des années 1832, 1837 et 1839, fournissent des renseignements circonstanciés sur la méthode suivie par les anciens pour la construction de leurs ports. Cette méthode est la suivante :

Chaque port était fermé par un ou deux môles partant de la terre ferme; mais au lieu d'être pleins, ces môles étaient formés de piles et d'arceaux dont l'intrados était au niveau des eaux de la basse mer. Le rétrécissement formé par les piles augmentant la vitesse du courant littoral, les matières entraînées ne pouvaient pas se déposer dans le port, qui demeurait ainsi libre de tout ensablement.

Un grand nombre de passages de divers auteurs anciens qui font la description des ports existants de leur temps, ne sont compréhensibles qu'en admettant ce système de construction. Souvent pour préserver les ports des vents venant du large, les anciens élevaient en avant de l'entrée une île artificielle, qui laissait aux navires deux passages pour entrer et sortir, et facilitaient ainsi beaucoup les manœuvres en cas de gros temps.

Il appelle donc sur ce sujet fort important l'attention des ingénieurs qui auront à étudier le port projeté aux environs de Péluse.

M. LE PRÉSIDENT, présentant diverses publications adressées à la Société, signale à son attention d'abord un Mémoire de M. Émile Barrault sur la prolongation du chemin de fer projeté dit de l'Euphrate à Constantinople et à

Digitized by Google

Bassora. Cette ligne de 2,600 kilomètres, reliée au réseau européen, serait alors d'un intérêt universel égal à celui du canal de Suez lui-même.

Dans le dernier *Bulletin de la Société centrale d'agriculture*, M. le président signale un article relatif aux nodules de phosphate de chaux dont la découverte importante pour l'amendement des terres a déjà fait à notre Société l'objet de diverses communications. Dans cet article, les objections élevées contre ce nouveau produit perdent toute leur force. Il résulte, en effet, des discussions et des études de plusieurs chimistes que la composition des modules, rendant de 10 à 70 0/0 de phosphate, n'est pas plus variable ni plus incertaine que celle de tous autres amendements usités, et que la compacité de ces mêmes nodules fût-elle un obstacle réel à l'emploi, il y a divers moyens connus pour les broyer ou les désagréger en grand. M. Elie de Beaumont a cité comme exemple, les opérations de ce genre auxquelles se livre constamment l'usine sise à la Villette.

L'ordre du jour appelle la lecture d'une note de M. Yvert sur la réparation du pont suspendu de Châtillon-sur-Loire, dont une des culées, une obélisque porte-câble et une partie du tablier avaient été déjetés lors des dernières inondations. M. Yvert, après avoir décrit les circonstances de l'événement, détaille les moyens par lesquels il est parvenu à tout remettre en état en trois mois, sans accident, sans interrompre la circulation des piétons et des bateaux.

L'ordre du jour appelle ensuite la discussion sur les nouveaux projets de matériel roulant de M. Roy pour les chemins de montagne à petites courbes, dont il a été question dans une précédente séance.

M. ROY, prenant l'exemple d'une des sections nouvelles de la ligne du Grand-Central, établit la comparaison des frais de l'établissement qui ont été faits avec des courbes minima de 500 mètres, et de ceux auxquels on aurait pu se limiter avec des courbes de 120 mètres et l'application de son matériel roulant. On se souvient que le principe de celui-ci consiste en ce que 1° les essieux sont brisés et, par suite, les roues à roulement indépendant; 2° les essieux peuvent se déplacer latéralement par rapport aux châssis du véhicule, entre des glissières en arc de cercle, de manière à ce que l'axe des essieux reste toujours normal aux rails, quel que soit le rayon de courbure; 3° l'attelage et le refoulement du train se font par un organe particulier dans l'axe des voitures.

Suivant M. Roy, le matériel roulant doit être fait pour la voie et non la voie pour le matériel. Or si, avec les tracés ordinaires, l'utilité du matériel qu'il propose ne s'explique pas, il est d'autre part évident qu'en certaines localités les chemins de fer ne peuvent être tracés à grandes courbes qu'avec des frais hors de proportion avec les revenus; ce qu'il convient alors de faire est de réduire le rayon des courbes, du moins jusqu'à la limite extrême de 100 mètres, au-dessous de laquelle la vitesse à faire prendre aux trains devient vraiment trop restreinte, et de demander au matériel roulant les conditions de service sur ces lignes exceptionnelles. C'est de cette idée que M. Roy est parti dans ses projets de modification d'attelage et de glissières des plaques de garde; il développe la théorie de ces glissières, il relate les formules par lesquelles il a déterminé leur arc de courbure, et il termine en communiquant à la Société un numéro du journal anglais *l'Artisan*, en date du 1er mai dernier, dans lequel un M. Strong décrit un système de glissière exactement semblable au sien, dont la priorité d'invention ne saurait lui être contestée, puisque son brevet est daté du 28 mai 1856.

UN MEMBRE croit devoir, au début de cette discussion, s'élever en général contre une idée trop souvent émise au sujet des tracés de voies, et qu'on pourrait indirectement conclure de ce que vient de dire M. Roy : c'est qu'un chemin de fer ne doit être tracé que là où il y a de suite bénéfice assuré pour les actionnaires, et que la voie doit être établie en raison de ces bénéfices, largement dans les contrées riches, économiquement dans les contrées pauvres offrant peu ou point d'industrie. Si ces économies de tracé restreignent les moyens d'exploitation et limitent le trafic, elles sont un malheur public; car, avant d'être une industrie privée, source de bénéfices actuels pour des actionnaires, les voies de transport existent dans un intérêt général et pour des avantages à venir évidents. Que des voies s'ouvrent là même où il n'y a pas d'industrie; que ces voies facilitent l'exploitation des richesses qui existent presque partout dans le sol, et l'industrie naîtra sur son parcours.

Les faits à citer pour preuve de cette assertion abondent en France et à l'étranger. Mais c'est surtout en France, où, par notre position géographique, les lignes sont les voies naturelles du transit européen, que cette préoccupation première de bénéfices immédiats et à tout prix est une idée funeste.

M. ROY répond qu'il partage cet avis; mais que s'il y a lieu de créer des chemins de fer sur une simple éventualité de bénéfices qui ne sont pas tout d'abord assurés, il y a bien des localités où les dépenses de tracé sont telles qu'on reculera indéfiniment tout projet d'établissement, tant qu'on ne trouvera pas un système de railway plus économique que celui qu'on pratique, et tel est le but qu'il s'est proposé de réaliser en étudiant son projet de matériel roulant.

UN AUTRE MEMBRE fait ensuite deux objections au système de M. Roy : 1° Contrairement au système bien connu de M. Arnoux, les rails dirigent les roues, et, par conséquent, le moindre obstacle sur la voie, une de ces dénivellations sensibles qu'on ne peut pas toujours relever de suite sur un chemin de fer, suffiront pour amener un déraillement; 2° la mobilité latérale du véhicule sur ses essieux, joint à l'attelage par l'axe sans tampon d'appui, fait craindre que le lacet ne soit très-violent. Cet attelage par l'axe a existé à Saint-Germain dans l'origine; on a dû le remplacer.

M. ROY répond que, contrairement à ce qui existait dans l'attelage de Saint-Germain, les wagons, dans son système, sont rigidement reliés dans le sens transversal, et que dans son petit modèle (au 10e de la grandeur réelle), qui a passé sous les yeux des ingénieurs, le déraillement ne s'est pas produit plus que le serpentement, et cependant les petits rails étaient loin d'être bien nivelés. Sans doute, l'essai en petit est insuffisant pour asseoir un jugement; mais ces petits essais ont été si multipliés, et tant de soins ont été mis à les comparer avec les résultats probables sur une grande ligne en service courant, qu'il croit pouvoir compter sur une sécurité et une stabilité égales à celles des véhicules ordinaires.

UN AUTRE MEMBRE cite en Angleterre et en Allemagne des attelages de wagons très-libres et dans des conditions certainement inférieures au système de M. Roy, qui, même en grande vitesse se comportent bien; l'exemple d'essieu ayant une sensible liberté de se mouvoir latéralement dans les plaques de garde est fréquent aussi. Les objections qui viennent d'être faites ne sont donc pas celles qui le frappent; mais il reproche à M. Roy de créer un matériel trop spécial pour une voie elle-même exceptionnelle. Les chemins de fer devraient être tels, dit-il, que tout wagon pût rouler d'un bout à l'autre du réseau sans transbordement de colis. Ce résultat est à peu près atteint en France; mais si les projets de M. Roy prévalaient, il arriverait que, sur certains tronçons, les marchandises devraient être transbordées et subir toutes les chances fâcheuses que l'on connaît.

M. ROY répond que la question du transbordement n'a d'intérêt que pour les marchandises; que les wagons à marchandises de son système peuvent sans inconvénient circuler sur toutes les voies et que pour aller desservir, de tous les coins de la France, les lignes exceptionnelles qu'il propose en raison des conditions locales, il voudrait voir approprier selon son système tous les wagons à marchandises des autres lignes au fur et à mesure du renouvellement du matériel.

UN MEMBRE critique, dans les wagons de M. Roy, la brisure des essieux comme n'étant pas pratique, et, dans sa locomotive, l'accouplement des roues par une seule bielle, reliant en leur milieu les essieux, qui sont tous coudés et à tourillon sphérique d'une exécution difficile.

UN AUTRE MEMBRE répond, en ce qui touche ce dernier point, qu'on a souvent exécuté chez M. Cavé de semblables parties sphériques, au moins dans les coussinets et pour les plus grosses machines, locomotives ou marines.

Quant aux deux autres critiques, M. Roy répond que la brisure des essieux et l'accouplement des roues, dans la locomotive, par l'axe de la machine, loin d'être une condition *sine qua non*, ne sont que de simples solutions de détails que la réflexion lui a fait juger moins impossibles qu'elles ne paraissent, et auxquelles, d'ailleurs, il ne tient pas, bien convaincu qu'on peut en trouver d'autres pour atteindre le même but.

La Société a reçu :

1° De M. Alexis Barrault, membre de la Société, un exemplaire d'une Note sur la Russie et ses chemins de fer, par M. M. Emile Barrault, et un exemplaire d'une Note sur le chemin de fer de Constantinople à Bassora, par MM. Emile et Alexis Barrault;

2° De la Société centrale d'agriculture, un numéro de son dernier bulletin;

3° De la Société des Ingénieurs civils anglais, les résumés des séances des 21 et 28 avril et du 5 mai 1857;

4° De M. H. Barnoult, architecte, un exemplaire d'une note sur un système rationnel de navigation aérienne;

5° De la Société d'encouragement, son bulletin du mois d'avril 1857;

6° De M. Ebray, membre de la Société, une Note sur l'âge des calcaires à chailles des départements de la Nièvre, du Cher et de l'Yonne;

7° De M. Oppermann, les numéros de mai,

Digitized by Google

du *Portefeuille économique des machines* et des *Nouvelles Annales de la construction* ;

8° De M. César Daly, les numéros 11 et 12 de la *Revue d'architecture;*

9° Du journal *the Engineer*, le numéros des 15, 22 et 29 mai 1857 ;

Séance du 19 juin 1857.

Présidence de M. Ch. Callon.

M. Alcan entretient la Société de la machine à peigner les chanvre, lin, laine et coton de M. Josué Heilman, à laquelle la Société d'encouragement vient d'attribuer cette année le prix de 12,000 fr. fondé par le marquis d'Argenteuil pour récompenser la découverte industrielle la plus importante. Ce prix, qui se décerne de six en six ans, a été donné déjà deux fois depuis l'institution du legs : la première à M. Vicat, pour ses travaux hydrauliques, et la seconde à M. Chevreul pour ses études sur les corps gras. La peigneuse de M. Josué Heilman n'a pas eu de moins grands résultats que les deux premières découvertes.

Longtemps on fut obligé de pratiquer à la main cette opération préparatoire si importante du peignage des matières premières destinées à être filées et tissées ; de nombreuses recherches ont été faites pendant trente ans pour créer une bonne peigneuse mécanique. On était à peine arrivé à un système de peignage spécial à chaque sorte de fil, quand, en 1844, M. Josué Heilman, déjà créateur de machines aujourd'hui employées dans toutes les filatures, imagina sa peigneuse mécanique universelle, travaillant la laine comme le lin, le chanvre comme le coton, les déchets comme les plus longs fils de première main, avec une égale perfection et une économie de moitié sans réduire cependant en rien le salaire des ouvriers. Cette peigneuse est aujourd'hui d'un emploi universel. Son introduction dans la filature n'est rien moins qu'une révolution ; une seule maison d'Alsace lui a dû plus de 10 millions de bénéfices; enfin, si vous ajoutez que le cessionnaire anglais du brevet d'Heilmann a fait une bonne affaire en ne remboursant que 3 millions pour prix de la cession, c'est dire que peu d'inventions ont eu autant de résultats que la peigneuse mécanique d'Heilman. Il est triste, ajoute M. Alcan, d'apprendre que cet illustre inventeur, dont le nom peut prendre place à côté de ceux de Philippe de Girard, Vaucanson et Jacquard, est mort pauvre et endetté. La Société d'encouragement a donc été heureuse de pouvoir au moins attribuer le prix à sa famille, aujourd'hui d'ailleurs riche de ses droits de brevet et par conséquent en possession des bénéfices recueillis trop tardivement pour que leur auteur en ait pu jouir lui-même.

Husquin de Rhéville.

(*La suite prochainement.*)

ORDONNANCES RENDUES PAR M. LE PRÉFET DE POLICE, EN MATIÈRE DE TARIFS, PENDANT LE COURANT DU MOIS DE MAI.

CHEMINS	DATES	TITRES DES ORDONNANCES	OBSERVATIONS
Orléans Ouest Est-Nord Lyon Orsay-Sceaux	7 mai....	Ordonnance concernant la tarification des colis pesant isolément moins de 50 kilog. et des objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas 200 kilog.	Transports à grande ou à petite vitesse.
Ouest.....	12.....	Ordonnance concernant les tarifs des transports à grande et à petite vitesse sur la section de Laval à Rennes.	Tarifs généraux. 1° Voyageurs, excédants de bagages, articles de messagerie, marchandises, finances et valeurs, voitures, pompes funèbres, chevaux et autres animaux, à la grande vitesse. 2° Marchandises à la petite vitesse. 3° Tarifs spéciaux. Billets d'aller et retour, denrées destinées aux halles et marchés. 4° Transports à la grande et à la petite vitesse des voyageurs et des marchandises des stations de la ligne de Laval à Rennes, sur l'embranchement du Mans à Alençon, et *vice versâ*. 5° Transport des marchandises de la ligne de Rouen, le Havre, Dieppe et Fécamp, sur la section de Laval à Rennes. 6° *Idem*, sur la ligne de Paris à Caen, et *vice versâ*.
Est.	19.....	Ordonnance concernant divers tarifs spéciaux pour le transport des marchandises à petite vitesse.	1° Tarif à 0,12° par tonne et par kilomètre pour le transport des cotons filés, au départ de la Villette pour les stations au delà de Strasbourg. 2° Tarif à 5, 6 et 7 fr. par 1,000 kilog. pour le transport de certaines marchandises entre Mulhouse, Bennwhir, Ribeauvillé et Schelestadt. 3° Addition des huiles en fûts et des oléines au tarif, à 4 fr. 50 c. par tonne, entre Colmar et Mulhouse. 4° Tarif à 0,07° pour le transport des meules à émoudre, au départ de Lutzelbourg et Saverne en destination de Colmar et des stations situées au delà vers Bâle et Thann compris.
Lyon.....	22.....	Ordonnance concernant le tarif des vins, vinaigres et vermouths en fûts.	Tarifs à 5, 6, 7 et 8 centimes suivant les parcours.

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1856. id. 795 id.)

Du 20 au 26 août 1857.

141,830 voyageurs.....	462 071 60	
Bagages, marchandis,etc.	579 463 83	
Total..		1,041,535 43
Semaine correspondante de 1856.		
131,660 voyageurs.....	450,136 10	
Bagages, marchand., etc.	540,368 26	
Produit total.....		990,504 36
Différence...		51,031 07
Produit par kilomètre :		
1857,	1,310	
1856,	1,246	
Recette totale depuis le 1er janvier		
1857.....	32,066 620 80	
1856.....	29,890,705 03	
Différence...	2,160,915 86	

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLEANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :

En 1857, 1295 kil. — En 1856, 1238 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :

En 1857, 1234 kil. — En 1856, 1103 kil.

Du 20 au 26 août 1857.

121,063 Voyageurs...	527,041 33	
Bagages, marchandises, etc.....	611 528 81	
Total.....	1,138 570 16	
Semaine correspondante de 1856 .	1,102,557 75	
Différence...	23,987 59	
Recettes depuis le 1er janvier 1857.	37,4[illegible],814 90	
Recette correspondante de 1856	31,559,214 66	
Différence...	5,875,620 24	

(Section de Coutras à Périgueux)

Longueur légale exploitée : 76 kilomètres.

Voyageurs.....	6,988 34
Bagages, marchandises, etc.....	2,[illegible]9 75
Total.....	10,818 09
Recettes antérieures.....	47,153 79
Total.....	57 971 88

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 950 kilomètres)
(1856. id. 876 id.)

Du 20 au 26 août 1857

328,086 voyageurs.....	613,769 51	
Marchandises, etc., grande vitesse ...	60,691 06	
— petite vitesse....	326,076 40	
Total de la semaine.....	1,000,445 97	
Semaine correspondante en 1856....	926,276 56	
Différence...	74,169 51	
Recettes depuis le 1er janvier 1857	26 996,731 47	
id. id 1856	24,020,563 91	
Différence...	2,974,167 56	

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

(1857. Longueur exploitée, 694 kilom.)
(1856. id. 617 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,394 48.
— 1856, 1,606 18.

Recettes du 20 au 26 août 1857

Grande vitesse) 110,267 voyageurs..	455,030 95	
Grande vitesse) marchand.....	121,265 40	
Petite vitesse) marchand.....	393,470 30	
Total.....	967,706 65	
Semaine correspondante de 1856....	991,016 10	
Différence...	23,249 45	
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	31,438,510 52	
id. id. 1856	26,265,518 19	
Différence...	5,172,992 33	

CHEMINS DE FER DE L'EST.

(1er 7. Longueur exploitée 1330 kilomètres.)
(1856. id. 1069 id.)

3e année. — 34me semaine.

Du 20 au 26 août 1857.

124,028 Voyageurs.....	476,059 54	
Marchandises.....	532 189 40	
Total de la semaine.....	1,008,248 94	
Recettes antérieures.....	28,890,037 63	
Total général.....	29,898,286 57	
34me semaine de 1857	1,008,248 94	
Semaine correspondante de 1856.	969,848 12	
Différence...	38,400 82	
Exercice 1857.....	29,898,286 57	
Id. 1856.....	27,475,151 37	
Différence...	2,423,135 20	

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Section de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont et prolongements.

Longueur exploitée : 133 kilomètres

Du 6 au 12 août 1857.

9,794 voyageurs.....	23,145 25	
..... tonnes de marchandises.....	22,824 07	
Total.....	45,970 32	
Recettes antérieures...	1,343,349 66	
Total des recettes.....	1,207,379 34	

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 523 id.

Recettes du 20 au 26 août 1857

64,667 Voyageurs.....	224,610 45	
Bagages et marchandises	321,720 76	
Total de la semaine.....	546 331 21	
Semaine correspondante de 1856.. .	665 964 95	
Différence...	119,633 74	
Total des recettes, à partir du		
1er Janvier 1857.....	19,624,557 50	
Période correspondante de 1856.	18 008,115 29	
Différence...	1,526,442 21	

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

(1857. Longueur exploitée, 186 kilom.)

Du 20 au 26 août.

(Section de Lyon à Roanne.)

9,222 Voyageurs.....	39,126 55
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	151,406 25
Total.....	190,532 80
Recettes antérieures.....	6,285,136 42
Total de l'exercice 1857.....	6,475,669 22
Recette correspondante 1856	182,171 82
Total de l'exercice 1856...	6,158,101 62

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).

1857. Longueur exploitée pendant la semaine, 121 k.
Longueur moyenne pendant l'année, 110 kil.

Voyageurs.....	24,564 53
Bagages, marchandises, etc.....	27,598 91
Total.....	52,164 44
Recettes antérieures	1,456,286 28
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	1,508,448 72
Semaine correspondante en 1856.....	40,293 35
Recettes depuis le 1er janvier 1856....	1,132,652 14
Recettes totales de la semaine sur les deux sections	242,695 21
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....	7,741,422 70
Total.....	7,994,117 94

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 716 kilomètres.
Id. en 1856, 372 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 210 id.

Recettes du 20 au 26 août 1857

CHEMIN DE FER.

46,048 voyageurs.....	206,949 70
Bagages, marchandises, etc.....	166 665 15
TOTAL.....	373.514 85
Recettes du CANAL LATÉRAL...	13.392 10
Recettes antérieures.....	8,328,123 20
Total depuis le 1er janvier 1857	8,715 030 19
34e semaine de 1857. Chemin de fer..	373.514 85
Id. Canal latéral...	13.392 16
Total de la semaine en 1857	386,906 99
34e semaine de 1856. Chemin de fer..	176 568 00
Id. Canal latéral...	18,423 26
Total de la semaine en 1856	194,991 26
Différence...	191,915 73

Chemin de fer et canal
Recettes totales depuis le 1er janvier

1857.....	8,715.030 19
1856.....	4,143,937 56
Différence...	4,571,092 63

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1857,	521 66	63 77
1856,	474 64	87 72
Différence..	47 02	23 95

CHEMIN DE FER DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

(Première section des chemins du Dauphiné.)

1857. — 2e semestre. — Longueur exploitée : 90 kil.

Recettes du 20 au 26 août.

Voyageurs	19,715 30
Bagages, marchandises, etc.....	9,553 55
Total.....	29,268 85
Recettes antérieures à partir du 16 juillet 1857.....	139,628 60
Total depuis le 16 juillet 1857.	168,897 45

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.)

Longueur exploitée : 175 kilomètres.

Du 20 au 26 août.

13,396 Voyageurs.....	53,949 »
Bagages, marchandises, etc.....	21,432 60
Total.....	75,381 60
Semaine correspondnte de 1856.....	25,827 50
Total depuis le 1er janvier.....	1,410,956 90

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 278 kilom.)

Du 15 au 21 août 1857.

10,383 Voyageurs.....	37,514 20
Bagages, marchandises, etc.....	53,083 95
Total de la semaine.....	90,598 15
Recettes de la semaine correspondante de 1856.....	86,666 15
Différence...	3,932 10
Recettes antérieures....	3,320,399 70
Total.....	3,410,997 85

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée : 402 kilomètres.

Du 13 au 19 août 1857.

61,857 Voyageurs,	139,634 27
»,»»» t Bagages et marchandises,	52,523 79
Total,	192,159 06
Période correspondante de 1856,	162,571 05
Différence...	29,287 01
Recette totale depuis le 1er janvier	5,129,379 05
Période correspondante de 1856,	4,593,360 47
Différence...	536,018 57

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 20 au 26 août 1857.

Voyageurs.....	37,620 05
Bagages.....	1,370 90
Marchandises : grande vitesse.....	2,238 85
Id., petite vitesse.....	10,555 30
Exploitation de Biella	4,871 23
Exploitation de Casal (minimum garanti à Novare.....	3,898 90
Ensemble.....	60,514 23
Recette correspondante de 1856..	46,077 92
Différence...	14,436 31

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. Id. 1,039 id.

Du 13 au 19 août 1857.

	En francs. Le change à 121 7 8
57,136 voyageurs.....	281,565 09
30,257 tonnes Marchandises.....	421,997 59
Total de la semaine.....	702,062
Semaine correspond. 1856.....	603,979 83
Différence...	98,682 85
Recettes depuis le 1 janvier 1857.....	19,411,102 »
Recettes depuis le 1 janvier 1856.....	20,830,975 »
Différence...	1,419,873 »

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

34e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 17 au 23 août

7,577 voyageurs — 13,835 quint. bagages, marchandises.....	fr. 15.053 75
Recette correspondante de 1856.....	16,053 50
Différence...	1,009 76
Recettes depuis le 1er janvier 1857	401.939 25
Recette correspondante de 1856	288 047 65
Différence...	113,891 60

CHEMIN DE FER PAR LE JURA INDUSTRIEL.

Section Locle-Chaux-de-Fonds.

(Longueur exploitée : 8 kilomètres.)

Recettes du 22 au 28 août.

6,982 Voyageurs.....	3,086 75
Marchandises.....	60 20
Total de la semaine.....	3,146 95

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

Lignes de Bâle à Lanfelfingen, Olten à Emmenbrucke, Aarau à Berne et Herzogenbuchsée à Bienne. — 195 kilomètres dès le 16 juin.

Recettes du 1 au 31 juillet 1857.

	Voyageurs	Marchandises quintaux à 50 kil.	Recettes.
Du 1er au 30	183 769	192,000	422,000 »
Mois précédents.	389,353	794,749	578,240 34
Totaux..	573,122	986,749	1,000,240 34

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 16 au 22 août 1857

5,162 voyageurs.....	fr. 3,550 50
Marchandises.....	1,078 90
Recettes antérieures.....	177,967 90
Total.....	173,318 50

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

Juillet 1857

	1857.	1856	1855.
Voyageurs...	44,757 80	43,595 80	35.014 50
Bagages.....	1,903 85	1,869 90	1,259 57
Bétail.....	920 30	866 25	666 60
Marchandises	16,154 85	16,552 60	16,502 94
	63,736 80	62,884 55	53,443 61
Différence..	852 25 sur 1856		
Différence..	10,293 19 sur 1855		

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (35e semaine)		Par Journée de voiture de Paris.	de Banlieue
Du 23 au 29 août 1857	272,557 50	87 57	56 56
Semaine correspondante de 1856 . .	232,809 55	78 21	49 80
Rec. depuis le 1er janv. 1857 . . .	8,178,373 75	80 63	48 42
Période correspondante de 1856 . .	7,301,796 55	73 02	45 70
Différence.	876,590 70	7 61	2 72

Digitized by Google

CHEMINS DE FER

DE L'EST.

Exécution de la loi du 23 juin 1857. — Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer les porteurs des actions et obligations de la Compagnie de l'Est que la conversion de ces titres en titres nominatifs pourra être opérée dès à présent.

Cette conversion, si elle est faite avant le 30 septembre prochain sera, aux termes de la loi, affranchie de l'impôt.

Les actions et obligations à convertir devront être présentées au siége de la Compagnie. Les porteurs trouveront des bordereaux qu'ils auront à remplir et à signer, et il leur sera donné un récépissé indiquant le jour de la remise des titres nominatifs.

En ce qui concerne les actions et les obligations de la Compagnie de l'Est actuellement déposées dans la caisse de la Compagnie et pour en faciliter la conversion en titres nominatifs au nom des titulaires des certificats de dépôt, les porteurs desdits certificats seront admis à demander cette conversion en justifiant d'un pouvoir écrit signé par les titulaires.

Conformément à la circulaire adressée à tous les déposants, la Compagnie ne recevra plus de titres au porteur en dépôt à partir du 1er octobre prochain, et les titres *actuellement* déposés devront être retirés avant le 1er janvier 1858, à moins que les propriétaires de ces titres ne demandent leur convers on en titres nominatifs.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

AVIS IMPORTANT. — Loi du 23 juin 1857. — Conversion en titres nominatifs des obligations au porteur de l'ancienne Compagnie du chemin de fer Grand-Central.

MM. les porteurs des *obligations du Grand-Central* sont prévenus que celles de ces obligations qui doivent être présentées dans les bureaux de la Compagnie d'Orléans pour la *conversion en titres nominatifs*, sont *uniquement* les obligations émises par ladite Compagnie du Grand-Central, à partir de 1855 inclusivement.

Paris, le 19 août 1857.

Le Directeur de la Compagnie d'Orléans,

C. DIDION.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE,

Section de Paris à Lyon.

MM. les porteurs d'obligations 5 0/0 sont prévenus que le mardi 29 septembre 1857, à midi et demi, il sera procédé publiquement, dans une des salles de l'administration centrale, rue de Provence, 47, au tirage au sort des 545 obligations de l'emprunt de 1852.

Le capital de chacune des obligations dont les numéros auront été désignés par le sort, sera remboursé à raison de 1,250 fr., au siége de la Compagnie, à partir du 1er octobre 1857.

Le secrétaire général,

G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans ses succursales les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,

G. RÉAL.

CHEMIN DE FER DE

PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS

MM. les porteurs des obligations :

1° Paris à Lyon par le Bourbonnais 3 0/0 ;

2° Grand Central de France, emprunt 1853-1855 ;

3° Rhône-et-Loire, 1re série 4 0/0 ;

4° Rhône-et-Loire, 2me série 3 0/0 ;

5° Saint-Etienne à Lyon, emprunts réunis ;

6° Saint-Etienne à Lyon, emprunt 1830 ;

7° Saint-Etienne à la Loire, emprunt 1847 ;

8° Andrezieux à Roanne, 1er ordre ;

sont prévenus que la Banque de France se charge de payer dans ses succursales les intérêts de ces différents titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,

LÉON SAY.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

AVIS. — Le public est prévenu que la Banque de France admet les actions de la Compagnie de Saint-Rambert à Grenoble au privilége des prêts sur dépôts de valeurs.

CHEMIN DE FER

DES ARDENNES.

Conversion des titres. — Exécution de la loi du 23 juin 1857.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que la conversion des titres au porteur en titres nominatifs pourra être opérée à partir du 1er septembre.

Cette conversion, si elle est faite avant le 30 septembre prochain, sera, aux termes de la loi du 23 juin 1857, affranchie de l'impôt.

Les actions à convertir devront être présentées dans les bureaux de la Compagnie, rue de Provence, 68, de onze heures à trois heures ; il sera remis aux porteurs des bordereaux qu'ils auront à remplir et à signer, et il leur sera délivré un récépissé indiquant le jour de la remise des titres nominatifs.

Le Secrétaire du Conseil,

Arthur BAIGNIÈRES.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES.

MM. les actionaires des anciennes Compagnies de chemins de fer de Saint-Gall, Appenzell, du Sud-E.t et de la Glattthal, sont prévenus qu'en vertu d'une décision prise, le 6 juillet dernier, par le Conseil d'administration de l'Union des chemins de fer suisses, ils auront à effectuer un versement de 50 fr. sur leurs actions libérées de 250 fr.

Ce versement sera reçu du 31 août au 10 septembre prochain :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ;

A Saint-Gall, à la Banque de crédit suisse-allemande ;

A Zurich, chez MM. G. Schulthess et Cie ;

A Coire, chez MM. S. et J.-B. Bavier ;

A Coire, chez MM. Masmer et Braun ;

A Rhenieck, chez MM. Custer et Cie ;

A Glaris, à la Banque cantonale.

Contre ce versement et contre la remise des actions des anciennes Compagnies, il sera délivré des certificats provisoires collectifs d'actions au porteurs de la Compagnie de l'Union des chemins de fer suisses libérées de 300 fr.

Les actions complétement libérées seront échangées contre des certificats provisoires collectifs complétement libérés.

Ces certificats provisoires seront échangés contre les actions définitives dans le seul délai nécessaire à leur confection.

Conformément au traité de fusion, il sera remis contre 20 actions entièrement libérées de la Compagnie de Saint-Gall présentées ensemble, 21 actions complétement libérées de la Compagnie de l'Union des chemins de fer suisses.

Le montant des intérêts du semestre échu sur toutes les actions non-libérées sera reçue en déduction de ce versement.

Les porteurs d'actions complétement libérées toucheront les intérêts du semestre échu en échangeant leurs actions contre les récépissés provisoires.

A partir du 10 septembre prochain les actions des anciennes Compagnies des chemins de fer de Saint-Gall, Appenzell, du Sud-Est et de la Glattthal cesseront d'être admises à la négociation.

COMPAGNIE DES HOUILLÈRES ET CHEMINS DE FER DE

CARMAUX-TOULOUSE

Situation au 30 juin 1857,

Extraction.	Recettes brutes.
72,475 ton. 603 k.	1,30.,096 16

Mois de juillet,

Extraction.	Recettes brutes.
10,987 395	20.,288 12

Situation au 31 juillet 1857.

Extraction.	Recettes brutes.
83,462 998	1,509,384 28

COMPAGNIE

DES HOUILLÈRES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX-TOULOUSE.

(*Conversion des titres. — Exécution de la loi du 23 juin 1857.*

Les administrateurs-gérants ont l'honneur d'informer MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie, que la conversion de ces titres en titres nominatifs aura lieu, à partir du 5 septembre prochain, dans les bureaux de la Compagnie, 16, place Vendôme, à Paris.

Les titres dont la conversion aura été faite avant le 30 septembre prochain, seront, aux termes de la loi, affranchis de l'impôt.

Les actions et obligations à convertir devront être présentées dans les bureaux de la Compagnie, tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés, de 11 heures du matin à 3 heures. Il sera remis aux porteurs des bordereaux qu'ils auront à remplir et à signer, et il leur sera délivré un récépissé indiquant le jour de la remise des titres nominatifs.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE.

(*Exécution de la loi du 23 juin 1857.*)

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer les porteurs des actions et obligations de la Compagnie de Lyon à Genève que la conversion de ces titres en titres nominatifs pourra être opérée à partir du 1er septembre.

Cette conversion, si elle est faite avant le 30 septembre prochain, sera, aux termes de la loi, affranchie de l'impôt

Les actions et obligations à convertir devront être présentées au siége de la Compagnie, 23, rue Laffitte. Les porteurs trouveront des bordereaux qu'ils auront à remplir et à signer, et il leur sera donné un récépissé indiquant le jour de la remise des titres nominatifs.

Le bureaux de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, établi à Lyon (rue Lanterne, 2), sera en mesure de servir d'intermédiaire entre les porteurs de titres de la Compagnie de Lyon à Genève et l'administration centrale pour la canversion en titres nominatifs.

En ce qui concerne les actions et obligations de la Compagnie de Lyon à Genève actuellement déposées dans la caisse de la Compagnie, et pour en faciliter la conversion en titres nominatifs au nom des titulaires des certificats de dépôts, les porteurs desdits certificats seront admis à demander cette conversion en justifiant d'un pouvoir écrit signé par les titulaires.

COMPAGNIE

FRANCO-AMÉRICAINE.

MM. les actionnaires de la Compagnie Franco-Américaine, Gauthier frères et Ce, sont prévenus que des exemplaires du rapport lu à l'assemblée du 31 août sont tenus à leur disposition au siége social à Paris et à Lyon.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

Conversion des titres. — Exécution de la loi du 23 juin 1857. — Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer les porteurs des actions de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble, que la *conversion* de ces titres en *titres nominatifs* pourra être opérée à partir du 10 septembre.

Cette conversion, *si elle est faite avant le 30 septembre prochain*, sera, aux termes de la loi, *affranchie de l'impôt*.

Les actions à convertir devront être présentées dans les bureaux de la Compagnie, où les porteurs trouveront des bordereaux qu'ils auront à remplir et à signer, et où il leur sera donné un récépissé indiquant le jour de la remise des titres nominatifs.

En ce qui concerne les actions *actuellement déposées* dans les caisses de la Société générale de Crédit mobilier et de la Compagnie pour en faciliter la *conversion* en titres *nominatifs* aux noms des titulaires des certificats de dépôt, les porteurs desdits certificats seront admis à demander cette conversion en se portant fort pour les titulaires.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'à partir du 10 septembre *le siége de l'administration sera transféré* RUE NEUVE-DES-MATHURINS, 46, SQUARE CLARY, 5.

COMPAGNIE

D'ARMEMENTS MARITIMES,

J.-T. BARBEY et Ce, *rue Drouot*, 20, *Paris*.

MM. les actionnaires de la Compagnie sont prévenus qu'il sera payé, au siége social, à dater du 10 septembre prochain :

Actions de première et deuxième série. — En prévision du dividende. . . . . 20 fr. » par action.

Actions de troisième série. — Pour intérêts. . 12 50 »

Le Gérant,

J.-T. BARBEY ET Ce.

COMPAGNIE

DES HOUILLÈRES ET FONDERIES DE L'AVEYRON

(forges de Decazeville). — Le comité d'administration de la Compagnie a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de l'Aveyron, qu'en exécution de la loi du 23 juin 1857, la Compagnie reçoit en dépôt les titres au porteur qui lui sont présentés pour être échangés contre des titres nominatifs.

COMPAGNIE LINIÈRE

DE PONT-REMY.

MM. les actionnaires sont prévenus que la conversion des actions au porteur en titres nominatifs peut s'opérer au siége de la Société, rue Montmartre, 174, à Paris, à dater du 5 septembre.

CHEMIN DE FER

DU CENTRE, MANAGE A ERQUELINNES.

Le gérant a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires porteurs d'actions non libérées qu'un dernier délai de huit jours, à partir du 1er septembre, leur est accordé pour effectuer les versements en retard. Passé ce délai, les numéros des titres seront publiés et la vente en sera faite à la Bourse de Bruxelles, dans la quinzaine qui suivra cette publication, conformément aux statuts.

SOCIÉTÉ NOUVELLE

DES FORGES ET CHANTIERS DE LA MÉDITERRANÉE.

Une des dispositions de la loi du 23 juin 1857, qui établit un droit sur la transmission des actions et obligations, affranchit de ce droit la conversion des titres au porteur en titres nominatifs qui sera opérée avant le 1er octobre prochain.

MM. les actionnaires qui désireraient profiter de cette disposition, sont invités à se présenter, munis de leurs titres, au siége de la Société, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires (bureau des actions), avant le 30 septembre prochain.

Les porteurs de certificats de dépôt qui n'auraient pas reçu la circulaire qui leur a été adressée à cette occasion, sont priés de la faire retirer :

1° Soit au siége de la Compagnie ;

2° Soit à la direction, 51 rue Saint-Féréol, à Marseille ;

3° Ou chez MM. P. Galline et Ce, à Lyon.

Pour le conseil d'administration.

Le Secrétaire général,

A. JOUET.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DE NAVIGATION A VAPEUR.

Conversion des titres. — Exécution de la loi du 23 juin 1857.

MM. Bazin, Léon Gay et Ce ont l'honneur d'informer MM. les actionnaires que la conversion des titres au *porteur* en titres *nominatifs* pourra être opérée à partir du 10 et jusqu'au 25 septembre.

Cette conversion, *si elle est faite avant le 30 septembre prochain*, sera, aux termes de la loi, *affranchie de l'impôt*.

Les porteurs de titres qui voudront profiter de cette faveur sont invités à se présenter, à dater du 10 septembre :

A Marseille, au siége de la Société ;

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et Ce ;

A Paris, chez MM. B. Paccard-Dufour et Ce.

Ils trouveront dans les bureaux ci-dessus indiqués des bordereaux qu'ils auront à remplir et à signer.

Ils déposeront leurs titres au porteur ou certificats de dépôt dûment déchargés, et recevront en échange un récépissé indiquant le jour de la remise des titres nominatifs.

COMPAGNIE DU

TELEGRAPHE SOUS-MARIN ENTRE LA FRANCE ET L'ANGLETERRE.

Les gérants ont l'honneur d'informer MM. les actionnaires que les actions de 500 fr. qui doivent, aux termes de la délibération de l'assemblée générale du 17 août dernier, remplacer les actions de 25 fr., seront à leur disposition à partir du 10 septembre prochain. La conversion de ces titres en titres nominatifs pourra être immédiatement opérée.

Si cette conversion est faite avant le 30 septembre, elle sera, aux termes de la loi du 23 juin 1857, affranchie d'impôt.

Les actions à changer et à convertir devront être présentées aux bureaux de la Société, 83, rue Richelieu, de midi à quatre heures.

COMPAGNIE DU

TELEGRAPHE ELECTRIQUE DE LA MEDITERRANEE.

Le gérant a l'honneur d'informer les porteurs d'actions que la conversion de ces titres en titres nominatifs pourra être opérée à partir du 15 septembre prochain.

Cette conversion, si elle est faite avant le 30 *septembre prochain*, sera, aux termes de la loi du 23 juin, *affranchie d'impôt*.

Les actions à convertir devront être présentées aux bureaux de la Société, 83, rue Richelieu, de midi à quatre heures.

SOCIÉTÉ NOUVELLE

D'ERSERANGE ET SAINT-NICOLAS.

La loi du 23 juin, en établissant un droit de transmission sur les actions et obligations, dispose qu'à l'avenir tous titres au porteur pourront être convertis en titres nominatifs, et accorde un délai de trois mois expirant le 1er octobre pour la conversion gratuite.

Le directeur gérant de la Société nouvelle d'Herserange et Saint-Nicolas a l'honneur de rappeler ces dispositions à MM. les actionnaires, et de les informer que la conversion est opérée sans frais au siége de la Société, rue d'Hauteville, 58.

COMPAGNIE

L'UNION DES GAZ.

Les administrateurs provisoires de la Compagnie invitent les personnes qui auraient des réclamations à faire contre elle à les adresser au siége social, rue Grange-Batelière, 28, avant le 12 septembre courant.

COMPAGNIE

L'UNION DES GAZ.

Emprunt de 7 millions en obligations émises à 220 fr., portant 15 fr. d'intérêt annuel payables par semestre, à partir du 1er janvier 1858, et remboursables en 30 ans à 250 fr.

Les administrateurs provisoires de la Compagnie ont l'honneur d'informer MM. les actionnaires et le public que, dans la réunion de l'assemblée générale du 1er septembre courant, la Société a été reconstituée et la gérance confiée à :

MM. Goldsmid, Panis et Grégory.

Sur les 5 millions d'obligations émises, il en reste à souscrire pour une somme de 1,500,000 fr., et la souscription est ouverte jusqu'au 15 septembre inclusivement. Si à cette époque le chiffre souscrit n'atteint pas 5 millions, MM. Goldsmid, Panis et Grégory seront libres de retirer leur acceptation de la gérance, et, dans ce cas, les versements reçus sur les obligation seraient remboursés intégralement.

Le porteur de chaque obligation émise à 220 fr. pourra la convertir, jusqu'au 31 décembre 1859, en une action nouvelle de 250 fr., sans aucun versement.

Les souscriptions accompagnées d'un premier versement de 75 fr. par obligations, seront reçues :

1° A Paris, à la succursale de la Banque générale suisse, 30, rue Louis-le-Grand ;

2° A Toulouse, chez MM. J.-P. Viguerie et Ce, banquiers ;

3° A Strasbourg, chez MM. Klose et Ce, banquiers ;

4° A Lyon, chez MM. J.-S. Simon, banquiers, quai Saint-Clair, 16 ;

5° A Bordeaux, chez MM. J.-J. Jemain, banquiers, allées de Tourny, n° 48 ;

6° A Genève, à la Banque générale suisse.

Les autres versements auront lieu :

75 fr. le 15 novembre 1857.
70 » le 15 février 1858.

COMPAGNIE DES

GLACES DE MONTLUÇON.

Avis à MM. les actionnaires. — La loi du 23 juin 1857 laisse à MM. les actionnaires l'option de faire transformer leurs titres au porteur en titres nominatifs.

Elle affranchit de tous droits les transformations dont la *Compagnie* aura fait la déclaration avant le 1er octobre prochain.

Ceux de MM. les actionnaires qui voudront jouir de cet avantage devront faire connaître, *par écrit*, leurs intentions à la Compagnie et déposer leurs titres actuels au siége social, à Paris, rue de la Douane, 22, *avant le 15 septembre prochain*.

F. BERLTOZ ET Ce.

MANUFACTURE

DE GLACES,

Verres à vitres, Cristaux et Gobeletteries,

3, *Rue de Jéricho, à Bruxelles.*

L'administration a l'honneur d'informer les actionnaires de la Société que, d'après le bilan arrêté le 30 juin dernier et approuvé par MM. les commissaires, chaque action a droit, indépendamment de l'intérêt à cinq pour cent, à un dividende de *vingt-trois francs vingt-cinq centimes*, payable à dater de ce jour, à la caisse de la Société, à Bruxelles, ou chez MM. Mallet frères et Ce, banquiers, rue de la Chaussée-d'Antin, 13, à Paris.

Bruxelles, le 1er septembre 1857.

Digitized by Google

SOCIÉTÉ DES

FORGES DE CHATILLON ET COMMENTRY.

La gérance a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'actions et d'obligations que la conversion des titres au porteur en titres nominatifs pourra être opérée à partir du 5 septembre courant, dans les bureaux de la Société, rue du Conservatoire, 11, de dix à trois heures.

Cette conversion, si elle est faite avant le 30 septembre courant, sera, aux termes de la loi du 27 juin 1857, affranchie de l'impôt.

Les obligations nominatives de 500 fr. remboursables à 625 fr. étant, d'après l'acte d'émission, transmissibles par voie d'endossement, sont considérées comme des titres au porteur, et doivent également être déposées pour leur conversion en titres nominatifs.

COMPAGNIE DES

HAUTS-FOURNEAUX, FORGES ET ACIÉRIES

De la marine et des chemins de fer.

JACKSON FRÈRES, PETIN, GAUDET, ETC.

Exécution de la loi du 28 juin 1857.

Les gérants ont l'honneur d'informer ceux de MM. les actionnaires qui désireraient user de la faculté d'option dont ils jouissent aux termes de la loi du 28 juin 1857, et convertir leurs actions au porteur en actions nominatives, qu'ils pourront effectuer à partir du 5 septembre prochain cette conversion, laquelle n'est assujettie à aucun droit jusqu'au 1er octobre 1857.

A cet effet, il leur suffira de remettre ou faire remettre par un fondé de pouvoirs, avant le 30 septembre prochain, leurs actions au porteur ou le certificat constatant leur dépôt dans la caisse sociale; ce dernier dûment déchargé, et avec les mots : « Bon pour décharge et pour conversion en actions nominatives » écrits de leur main au-dessus de leur signature, à Rive-de-Gier, au siége et dans les bureaux de la Société, où ils trouveront les bordereaux qu'ils auront à remplir et à signer.

En échange de leurs actions au porteur et après accomplissement des formalités voulues, il leur sera donné un récépissé provisoire, lequel leur tiendra lieu de titre jusqu'à la délivrance qui leur sera faite ultérieurement des actions nominatives.

Les gérants rappellent qu'à partir du 1er octobre prochain la conversion des actions au porteur en actions nominatives et réciproquement, donnera lieu à la perception d'un droit de 20 c. par 100 fr.

L'USINE DE BIACHE SAINT-VAAST (*Pas-de-Calais*)

achète toutes espèces de minerais de plomb, cuivre, or et argent.

S'adresser, à Paris, rue Saint-Pau n° 28.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

En établissant un impôt sur la transmission des actions et obligations, la loi du 23 juin 1857 affranchit de tout droit la conversion des titres au porteur en titres nominatifs opérée avant le 1er octobre prochain.

Le Conseil d'administration des services maritimes des messageries impériales invite ceux de MM. les actionnaires ou porteurs d'obligations de la Compagnie qui voudraient profiter de cette disposition, à présenter leurs titres au siége de la Société, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28 (bureau des actions), du 1er au 30 septembre.

NOTA. — Une circulaire a été adressée à cette occasion à MM. les actionnaires ou porteurs d'obligations qui ont déposé leurs titres dans la caisse de la Compagnie; ceux d'entre eux qui ne l'auraient pas reçue sont invités à la retirer en s'adressant au bureau des actions.

PARC DU RAINCY.

15e Vente par adjudication, dans ce parc, le dimanche 13 septembre, à 1 heure de 32 lots de terrains magnifiquement boisés et de toutes contenances. Sites délicieux, vastes avenues, eaux abondantes, approvisionnements faciles.

Mise à prix, 1 fr. par mètre et plus; paiement du prix en deux ans. Plusieurs lots jouissent d'une remise d'un cinquième en cas de construction dans les 9 mois. 405 lots sont déjà vendus.

Station spéciale du chemin de fer de Strasbourg dans le parc même; 11 trains montants, 10 descendants; billets d'aller et retour; trajet en 25 minutes. Omnibus spécial dans l'intérieur du parc.

Plans et renseignements au Raincy; et à Paris, au siége de la Compagnie foncière du Raincy, 5, faubourg Poissonnière; chez Me Desforges, notaire, 1, rue d'Hauteville; Me Sebert, 4, rue de l'Ancienne Comédie, et chez M. Dutreih, 12, rue de Ménars.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

OMNIBUS DE LONDRES

Recettes du 23 au 29 août

34e semaine.

601 voitures ont circulé et ont produit 301,187 fr. 90 c., soit par jour 43,026 fr. 84 c. et par voiture 73 fr. 12 c.

La recette totale du 1er janvier au 29 août 1857 est de 10,166,147 fr. 10 c. La moyenne générale par jour et par voiture, comprenant le service de ville et de banlieue, est de 74 fr. 12 c.

Recettes comparatives :

1857, 33e semaine,
10,166,197 fr. 10 moyenne, 74 fr. 12

1856, 33e semaine,
6,823,327 fr. 40 moyenne, 73 fr. 81

Différence en faveur de 1857,
3,340,869 fr. 70 moyenne, 1 fr. 31

COMPAGNIE DES

MINES ET FONDERIES DE LA PROVINCE DE SANTANDER.

Le gérant a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que ceux d'entre eux qui voudraient convertir leurs actions aux porteurs en titres nominatifs, devront les déposer, contre récépissé, et signer leur demande chez MM. Bechet, Dethomas et Ce, banquiers à Paris, boulevard Poissonnière, 17. Opérée avant le 1er octobre, la conversion est exempte du droit de transmission établi par la loi du 23 juin 1857.

COMPAGNIE FRANÇAISE DE

CABOTAGE INTERNATIONAL.

Le gérant de la Compagnie de cabotage international a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'actions de cette Société que la conversion des titres au porteur en titres nominatifs aura lieu à partir du 7 septembre dans les bureaux de la Compagnie, 1, rue de la Bourse, à Paris. Si cette conversion a lieu avant le 30 septembre courant, elle sera, aux termes de la loi, exempte du droit de mutation.

Paris, le 1er septembre 1857.

En vente chez GUILLAUMIN et Ce 14, rue Richelieu :

LES OPÉRATIONS DE BOURSE,

Mutte des fonds publics et des Sociétés privées dont les titres se négocient en FRANCE, *en* BELGIQUE *et en* SUISSE, précédé d'une appréciation des opérations de bourse dites *de jeu*, et des rapports de la Bourse avec le Crédit public et les finances de l'Etat, par A. COURTOIS fils, membre de la *Société libre d'Economie politique de Paris*. — DEUXIÈME ÉDITION *revue et augmentée*.

Prix. . . . 4 fr.

En vente chez l'auteur, J. MERTENS, rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.

TABLEAUX des SALAIRES ou Comptes-Faits des jours et des heures jusqu'à 31 jours de travail, du prix de 1 fr. à 6 fr. 75 c., la journée étant de 10, 11 ou 12 heures; avec les petites journées converties en journées ordinaires. — Prix : 75 c.

Franco par la poste : 1 fr. (Affr.

L'AIDE DU COMPTEUR

contenant 2,000 *Echees de Multiplication* et *de Division* (d'après les quelles la multiplication se réduit à l'addition, la division à la soustraction);—les *Racines carrées* et *cubiques* jusqu'à 2000; — un tableau donnant la Circonférence et la surface du Cercle jusqu'à 200 au Diamètre; — les principaux moyens d'obtenir la *superficie* ou le *volume* des objets, selon leurs différentes *formes*, etc. — Prix : 1 fr. 50

Franco par la poste, 1 fr. 75 (Affranchir).

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versemen appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les jeudis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, les lundis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine et le Pirée, traversée en 7 jours.

Correspondance au Pyrée pour Volo et Salonique toutes les deux semaines, le samedi, à dater du 11 juillet; pour Syra, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 4 juillet.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Latiaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 5 juillet.

MER NOIRE — *Danube* pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraila.

Trébizonde par Inebolu, Sinope, Samsoun et Kerasounde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique et des îles Ioniennes.

ALGÉRIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi ; ORAN. — Départs tous les jeudi à midi. ; STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi à midi. }

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription:

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale,

A Lyon, place des Terreaux

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Le mois d'août s'est terminé au milieu du marasme des affaires et de la stagnation des cours de la rente, et l'on s'attendait que le mois de septembre serait aussi nul, et que cet état de choses existerait jusqu'au retour des spéculateurs à Paris. Mais depuis quelques jours la rente a perdu encore une fois son report. Elle est revenue aux environs de 67 fr. pour fin septembre. Cependant, malgré la lourdeur des cours du 3 0/0, il faut bien reconnaître que la rente se maintient facilement, comparativement aux autres valeurs de spéculation. Il se fait toujours quelques achats au comptant qui arrêtent les progrès de la baisse; ce sont des capitaux qui ont abandonné les chemins et qui peu à peu reviennent à la rente.

Ce sont les actions du Crédit mobilier qui ont, depuis huit jours, dirigé les mouvements de notre Bourse. Elle a baissé rapidement et elle a entraîné dans son mouvement rétrograde toutes les actions, et la rente elle-même. Les actions du Mobilier, qui se tenaient encore la semaine dernière de 955 à 962 50, ont baissé en liquidation à 920, et quoiqu'il y eût 25 c. à 1 25 de déport, le mouvement a continué avec une nouvelle rapidité, et l'on est tombé à 890 et 885.

Les valeurs patronées par le Crédit mobilier ont souffert plus que toutes les autres. Les chemins de fer autrichiens, malgré l'amélioration de leurs recettes, sont tombés de 656 25 à 637 50. Il est vrai que l'appel de fonds de 75 fr. a été annoncé officiellement.

Les ventes ont continué aussi sans interruption sur le Midi, qui a fléchi à 640 et 637 50.

Les actions d'Orléans, dont nous avions signalé la semaine dernière la fermeté exceptionnelle, avaient conservé leurs prix de 1,450 à 1,455 jusqu'au jour de la liquidation. On ne pouvait pas les reporter au-dessus de 25, mais le report s'est élevé tout à coup à 4 fr. et les cours sont retombés en deux jours à 1,430.

Le Nord avait conservé également ses hauts prix de 875 et 880; mais il était offert à la Bourse d'hier et il a rétrogradé à 867 50.

La baisse a été un peu moins forte sur les actions de la fusion, qui cependant ont fléchi de 393 75 à 882 50.

L'Est nouveau, de 8 75 à 662 50. Le Genève a conservé son prix de 672 50; le St-Rambert, de 550; le Béziers, de 440 à 445.

Les Russes ont fléchi de 2 50 à 513. Les Romains se sont maintenus à 5 0/0. Les Lombards, de 602 50 à 605; les Saragosse de 470 à 465, et les François-Joseph, de 467 50 à 465.

Voici quelles ont été les principales variations depuis la Bourse du 27 août jusqu'à celle du 3 septembre.

La rente a fléchi au comptant de 20 c. à 66 80; elle a monté à terme de 05 à 67; comme les acheteurs ont eu à payer un report de 25 à 30, c'est une baisse de 20 à 25 c.

Le 4 1/2 0/0 a varié de 93 30 à 93 50, il est resté à 93 25.

Le Crédit foncier a monté de 5 à 555.

La Banque de France a fléchi de 20 à 2,775.

Les obligations de 9 fr. de rente de l'Emprunt départemental de la Seine ont été recherchées à 495 fr.

Le Crédit mobilier a fléchi de 957 50 à 882 50, il est resté à 890.

Les chemins de fer autrichiens ont fléchi de 652 50 à 637 50, ils ont fermé à 643 75.

Orléans a monté de 1,450 à 1,455; il a reculé à 1,427 50, et il est resté à 1,430.

Le Nord a monté de 870 à 880, il est resté à 868 75.

Le Nord nouveau a fléchi de 717 50 à 712 50, il est resté à 715.

L'Est ancien a fléchi de 685 à 677 50, et l'Est nouveau, de 671 25 à 662 50.

Lyon fusionné a monté de 893 75 à 897 50, il est resté à 882 50. Les actions nouvelles ont baissé de 882 50 à 870, elles ont fermé à 875.

Le Midi a baissé de 645 à 630, il est resté à 635

L'Ouest a varié de 725 à 727 50, il a fermé à 722 50.

Genève a monté de 670 à 677 50, il est resté à 672 50.

Saint-Rambert a varié de 555 à 543 75, il est resté à 547 50.

Béziers a varié de 440 à 445.

Le Grand-Central a fléchi de 617 50 à 612 50.

Les Ardennes nouveaux ont monté de 490 à 500.

Les Romains ont varié de 502 50 à 497 50; les Victor-Emmanuel, de 502 50 à 495; les Saragosse, de 472 50 à 467 50; les Lombards, de 607 50 à 605; les François-Joseph, de 470 à 460 25.

Samedi. — La bourse a été calme et sans beaucoup d'affaires, mais il y avait de la fermeté et même un peu de hausse sur toutes les valeurs. Le 3 0/0 a monté de 05 au comptant à 67, et est resté, comme la veille à terme, à 66 95. Le 4 1/2 0/0 a monté de 25 à 93 50. La Banque a fléchi de 5 à 2,795. Le Crédit mobilier a monté de 6 25 à 971 25 à terme; l'Orléans, de 3 75 à 1,453 75; le Nord, de 5 à 877 50; le Nord nouveau, de 3 75 à 720. L'Est ancien s'est tenu sans variation à 687 50; l'Est nouveau, à 672 50; le Lyon fusionné à 896 25; les actions nouvelles ont fléchi de 1 25 à 882 50. Le Midi a monté de 5 à 635; Genève, de 2 50 à 675; les Autrichiens, de 2 50 à 658 75; le Victor-Emmanuel, de 2 50 à 498 75. L'Ouest a fléchi de 1 25 à 726 25; le Saint-Rambert, de 10 à 550; le Béziers, de 2 50 à 437 50; le Lombard, de 1 25 à 605; les Russes, de 2 50 à 512 50. Les Romains se sont tenus à 500; les Saragosse, à 472 50; les François-Joseph, à 470.

Lundi. — La Bourse était faible. Toutes les valeurs étaient offertes surtout au moment de la clôture. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 05 à 66 95, et à terme de 10 c. à 66 85; le 4 1/2, de 10 c. à 93 40; la Banque, de 35 à 2,760. Le Crédit foncier a monté de 5 à 555. Le Crédit mobilier a fléchi de 18 75 à 952 50. L'Orléans s'est tenu à 1,455. Le Nord ancien à 877 50. Le Nord nouveau a monté de 2 50 à 720. L'Est ancien a fléchi de 2 50 à 685; l'Est nouveau, de 2 50 à 670; Lyon fusionné, de 3 75 à 892 50, les actions nouvelles ont monté de 3 75 à 886 25. Le Midi a varié de 657 55 à 642 50; l'Ouest, de 727 50 à 725. Genève s'est tenu à 677 50. Saint-Rambert a fléchi de 1 25 à 548 75. Les Autrichiens ont fléchi de 3 75 à 655. Le Victor-Emmanuel a monté de 2 50 à 502 50. Les Lombards ont fléchi de 2 50 à 602 50; les Saragosse, de 2 50 à 470; les Russes, de 1 25 à 511 25. Les Romains se sont tenus à 500; les François-Joseph, à 470.

Mardi. — La liquidation a été lourde sur la rente, quoique le report soit tombé de 33 1/2 à 25. Les chemins de fer étaient tous offerts. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 15 à 66 80; il a fait 66 90 en liquidation et 67 15 pour fin septembre. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 10 c. à 93 30. La Banque a repris de 45 à 2,775. Le Crédit foncier s'est tenu à 555. Le Crédit mobilier a fléchi de 1 25 à 951 25. L'Orléans s'est tenu à 1,455; l'Ouest, à 725; le Genève à 677 50. Le Nord a monté de 1 25 à 878 75. Le Nord nouveau s'est tenu à 720; l'Est ancien, à 685. L'Est nouveau a fléchi de 5 à 665; Lyon fusionné, de 1 25 à 891 25; les actions nouvelles, de 1 25 à 885. Le Midi a monté de 2 50 à 642 50. Saint-Rambert a fléchi de 2 50 à 547 50; Béziers, de 2 50 à 437 50; les Autrichiens de 5 à 650; le Victor-Emmanuel, de 2 50 à 500; les Saragosse, de 1 25 à 468 75. Les Lombards ont repris de 2 50 à 605; les François-Joseph, de 2 50 à 472 50.

Mercredi. — La Bourse a été fort agitée. Le Crédit mobilier a éprouvé une baisse rapide qui a entraîné toutes les autres valeurs. Le 3 0/0 a monté, au comptant, de 05 c. à 66 55; il a fléchi, pour fin septembre, de 15 c. à 67. Le 4 1/2 0/0 a monté de 05 c. à 93 35. La Banque s'est tenue à 2,775. Le Crédit mobilier a fléchi de 31 25 à 920; l'Orléans, de 12 50 à 1,440. Le Nord s'est tenu à 878 75. Le Nord nouveau a monté de 1 25 à 721 25. L'Est ancien s'est tenu à 685; l'Est nouveau, à 665. Lyon fusionné a fléchi de 10 à 883 75; les actions nouvelles, de 10 à 875; le Midi, de 10 à 637 50; le Genève, de 5 à 672 50; les Autrichiens, de 5 à 645. Le Victor-Emmanuel s'est tenu à 500; les Romains, à 500; les François-Joseph, à 470. Les Saragosse ont fléchi de 3 75 à 465; les Lombards, de 2 50 à 602 50.

Jeudi. — La baisse a continué lentement sur la rente; mais elle a fait de nouveaux progrès rapides sur le Mobilier, et les chemins de fer étaient tous offerts. Le 3 0/0 a fléchi, au comptant, de 05 c. à 66 80; il a varié, à terme, de 66 90 à 67. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 10 c. à 93 25. La Banque s'est tenue à 2,775; le Crédit foncier, à 555. Le mobilier a fléchi de 30 à 890; l'Orléans, de 10 à 1,430; le Nord, de 11 25 à 867 50; l'Est ancien, de 5 à 677 50; l'Est nouveau, de 2 50 à 662 50; Lyon, de 1 25 à 882 50. Les actions nouvelles de Lyon se sont tenues à 875; le Genève à 672 50; les Ardennes, à 500. Le Midi a fléchi de 2 50 à 635; l'Ouest, de 3 75 à 722 50. Les Autrichiens ont varié de 637 50 à 643 75; le Victor-Emmanuel, de 496 25 à 495; les Russes, de 511 25 à 512 50; les Lombards, de 602 50 à 605; les François-Joseph, de 470 à 466 25; les Saragosse, de 462 50 à 466 25; les Romains, de 500 à 497 50.

Vendredi. — La panique a continué au début de la Bourse sur le Crédit mobilier, et elle a entraîné les autres valeurs; mais les demandes avaient reparu à partir de deux heures et demie, et une reprise a eu lieu sur la rente et les chemins. Le 3 0/0 a fait 66 90 et est revenu à 67 05. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 92 75 à 92 50. La Banque s'est tenue à 2,775. Le Crédit foncier a fait 550 au comptant et 560 à terme. Le Crédit mobilier a baissé de 890 à 850, et il a repris à 865. Les Autrichiens ont repris de 640 à 646 25; Orléans, de 1,420 à 1,426 25; le Nord, de 860 à 867 50; le Nord nouveau, de 707 50 à 712 50; Lyon ancien, de 873 75 à 877 50; Lyon nouveau, de 860 à 865; le Midi, de 630 à 636 25; l'Ouest, de 722 50 à 725; les Béziers, de 435 à 440; les Lombards, de 601 25 à 602 50. Les Romains se tenaient à 500; les Russes, à 512 50; les Saragosse, à 465; les François-Joseph, à 467 50.

LATOUR.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Nature des actions	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale	Versés	Dividende	Époque du paiement	Dernier cours coté
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer.	C	[illegible]	500	tout	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Banque de l'Algérie	A	6.000	500	id.	37 15		[illegible]
Omnium lyonnais	C.v	7.800	1.700	id.	....	......	500 ..
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	30.000	[illegible]	tout	[illegible]	janv. juil.	[illegible]
Omnibus des chemins de fer.	C	3.200	100	id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Omnibus de Londres	C	[illegible]	100	id.	12 50		[illegible]
Comp. imp. des voitures de Paris	A	400.000	100	id.	[illegible]		[illegible]
Gondoles parisiennes	C	[illegible]	[illegible]	id.	0 50	[illegible]	400 ..
Omnibus de Lyon	C	..	[illegible]	tout.	[illegible]		[illegible]
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital	A	[illegible]	1.000	tout	[illegible]	[illegible]	1160 ..
— act. de jouiss.	A	[illegible]	1.000	id.	[illegible]	[illegible]	50 ..
Bourgogne, action de capital	A	27.000	1.000	id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]
— action de jouiss.	A	27.200	1.000		[illegible]	[illegible]	[illegible]
Arles à Bouc, act. de capital	A	[illegible]	1.000		[illegible]	avril, oct.	925 ..
Trois canaux, act. de capital		17.600	1.000	id.	[illegible]	[illegible]	1100 ..
Roanne à Digoin	A	[illegible]	1.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Aire à la Bassée	A	[illegible]	[illegible]	id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Sambre à l'Oise	A	14.000	1.000	[illegible]	[illegible]		[illegible]
Scarpe inférieure	[illegible]	2.200	1.000	id.	[illegible]		[illegible]
[illegible]	A	[illegible]	1.000	id.	[illegible]		1100 ..
Canalisation de l'Èbre	A	51.000	500	id.	[illegible]		[illegible]
Compagnie générale des Eaux	A	80.000	250	id.	[illegible]		112 50
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	C	20000 part	1.000	1/4	[illegible]	avril, oct.	[illegible]
Pont, gare et port de Grenelle	A	7.000	1.000	id.	10 ..		....
Pont de Rouen	A	800	1.000	id.	41 ..	janv. juil.	....
Ponts réunis	C	[illegible]	[illegible]	id.	51 20		[illegible]
Nouveaux Ponts réunis	[illegible]	1.000	1.000	id.	51 40		[illegible]
Pont de Bordeaux	A	2.500	1.000	id.			650 ..
Pont de Beaucaire	A	1.600	1.000	id.			600 ..
Pont sur le Rhône		..					1000 ..
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Cie	[illegible]	10.000	500	tout	[illegible]	janv. juil.	310 ..
Compagnie franco-amér. Estamp	[illegible]	[illegible]	500	tout.	151 25	janv. déc.	[illegible]
Messageries Imp. Serv. marit.	A	[illegible]	500	tout	50 ..	[illegible]	[illegible]
Cie cent. de transp. et de nav.	C	8.400	250	id.	[illegible]		[illegible]
Compagnie générale maritime	A	80.000	500	[illegible]	[illegible]	[illegible]	400 ..
Marc Fraissinet père et fils	C		500	id.	[illegible]		[illegible]
Arnaud Touache fr. et Cie	C		500	id.	[illegible]		[illegible]
Armements marit. Barbey et Cie	C	..	500	tout	[illegible]		[illegible]
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)	C	24000 parts	[illegible]	tout	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Sainte-du-Flénu	C.v	3.100	1.000	id.	20 ..		[illegible]
Saint-de-Loup-Sud	C.v	[illegible]	1.000	id.	[illegible]	[illegible]	400 ..
Monceau-Saint-Fiacre	C.v	2.800	500	id.	[illegible]		[illegible]
Blanzy	[illegible]	30.000	500	id.	[illegible]	[illegible]	725 ..
Courcelles	A	1.500	1.000	id.	150 ..		1200 ..
Chazotte	A	3.500	1.000	id.	65 ..		[illegible]
Layon-et-Loire	A	1.800	1.000	id.	[illegible]		[illegible]
Loire (quatre groupes)	A	80.000	1.000	id.	[illegible]	[illegible]	710 ..
Loire	A	80.000	[illegible]	id.	12 ..	[illegible]	141 75
Mont-Rambert	A	80.000	[illegible]	id.	10 ..	[illegible]	140 ..
Saint-Étienne	A	80.000	[illegible]	id.	[illegible]	[illegible]	130 25
Rive-de-Gier	A	80.000	[illegible]	id.	27 50	[illegible]	[illegible]
Mayenne et Sarthe	A	[illegible]	1.000	id.	14 ..		925 ..
Grand'Combe	A	21.000	1.000	id.	60 ..	janv. juil.	910 ..
Haute-Loire (anc. Société)	C.v.	5.000	[illegible]	id.	....	avril, oct.	[illegible]
Carmaux-Toulouse	C	116.000	150	id.	[illegible]	janv. juil.	111 20
Ronchamp	A	2.400	1.000	id.	100 ..		[illegible]
Roche-la-Molière et Firminy	A	..	..	..	....		[illegible]
Houillères réunies [illegible]	A	6.720	[illegible]	id.	[illegible]		[illegible]
Charbonnages belges	C	30.000	[illegible]	id.	[illegible]		[illegible]
Compagnie générale d'asphalte	C	8.000	[illegible]	id.	[illegible]		[illegible]
Bastennes	[illegible]	10.000	100	id.	[illegible]	15 janv. juil.	[illegible]
Loire, obligations anciennes	[illegible]	4.100	1.000	id.	0 ..		[illegible]
— — nouvelles		15.0..	1.250	id.	50 ..	févr. août	[illegible]
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne ....zinc	A	90.000	80	tout	25 ..	mai, nov.	385 ..
Nouvelle-Montagne ......zinc	A	[illegible]	1.000	id.	100 ..		1037 50
Stolberg et Westphalie, priv. zinc	A	40.000	375	id.	5 0/0	octobre	[illegible]
— non priv. zinc	A	[illegible]	375	id.	....	id.	85 ..
Corphalie ....zinc	A	[illegible]	1.000	id.	70 ..		1635 ..
Eschweiler, priv. ....zinc	A	5.500	500	id.	....	1er juin	....
— non priv. ....zinc	A	8.500	375	id.	[illegible]	janv. av.	....
Silésie ....zinc	A	50.000	375	id.	8 42	mai, nov.	215 ..
Mouzaïa (Algérie) ....cuivre	C	60.000	100	id.	1 50	août	22 ..
Tenez (Algérie) ......cuivre	C	24.000	100	id.	....		40 ..
Pontgibaud ....plomb, argentif.	A	10.000	1.000	id.	25 ..		[illegible]
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Cie	C	14.000	50	tout	47 20	sept. mars	847 50
Septèmes	C	40.000	250	id.	....	avril, oct.	....
Carnoté	C	70.000	400	80	1 75		35 ..
Chameroy	C	2.000	500	id.	58 ..	juin, déc.	750 ..
Gandillot	C	2.300	250	id.	35 ..		....
Christofle	C	4.000	500	id.	[illegible]		....

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

DÉNOMINATION.	Nature des actions	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale	Versés	Dividende	Époque et paiement des dividendes	Dernier cours coté
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)		[illegible]	500	tout.	90 ..	déc. juin	850 ..
Loire et Ardèche	A	6.000	1.000	id.	[illegible]	....	[illegible]
Allevard	A	..	[illegible]	id.	....		1610 ..
Decazeville (Aveyron)	A	[illegible]	3.000	id.	[illegible]	juin, déc.	.. ..
Commentry	A	[illegible]	1.000	id.	....		520 ..
Basse-Indre	C	[illegible]	[illegible]	id.	01 ..	avril, oct.	100 ..
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	id.	40 ..	[illegible]	315 ..
Maubeuge (Nord)	A	[illegible]	1.000	id.	....		150 ..
Fourchambault	A	[illegible]	[illegible]	id.	50 ..		185 ..
Forges-aciéries de [illegible]	A	[illegible]	1.000	id.	[illegible]	[illegible]	181 75
[illegible]	A	10.000	[illegible]	id.	....		52.
Côte-d'Or	C	10.000	500	id.	....		510 ..
Franche-Comté	C	[illegible]	[illegible]	id.	....		305 ..
[illegible]	C	..	[illegible]	id.	....		102 50
Méditerranée (forges et chant.)	A	10.000	1.000	tout	[illegible]	..	[illegible]
Espérance (Belgique)	A	1.000	1.000	id.	100 ..	janv. juill.	1.210 ..
Marcinelle-sur-Sambre (Belgique)	A	[illegible]	500	id.	62 50	avril, oct.	675 ..
Providence (Belgique)	A	[illegible]	1.000	id.	150 ..		1.250 ..
Phénix métallurgique	A	60.000	375	id.	30 ..	janv. juill.	120 ..
[illegible]	C	11.000	1.000	id.	....		1.000 ..
Ougrée (Belgique)	A	12.500	1.000	id.	[illegible]		[illegible]
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et haute-bourgogne)	C	2000 part	1.200	tout	[illegible]	avril, oct.	.. ..
Paris (éclairage et chauffage)	A	110.000	[illegible]	id.	40 ..		[illegible]
Nord (Batignolles)	C	[illegible]	500		40 ..	avril, oct.	500 ..
Est (Vincennes)	C	1.000	[illegible]		[illegible]		....
Versailles	C	1.200	500	id.	[illegible]	mars, sept.	300 ..
Wazemmes	C	2.400	[illegible]	id.	7 50	1er octobre	175 ..
Amiens	C	1.[illegible]	[illegible]	id.	35 ..	janv. juill.	[illegible]
Comp. centrale, Lebon (15 villes)	C	15.[illegible]	[illegible]	[illegible]	25 ..	janv. juill.	[illegible]
[illegible]	C	16.[illegible]	[illegible]	id.	[illegible]	janvier	75 ..
Lyon	A	7.100	1.[illegible]	id.	[illegible]	janv. juill.	2142 50
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.400	1000	id.	[illegible]		1000 ..
Dijon	A		700				1.50 ..
Metz	A	1.000	[illegible]	id.	[illegible]	....	
Naples	A		[illegible]				
Saint-Étienne	A	1.800	1.105			....	1590 ..
Venise	A		[illegible]				1500 ..
Padoue, Vicence et Trévise	C	2.100	[illegible]	tout	....		[illegible]
FILATURES.							
Malaurie [illegible]	A	[illegible]	500	tout	45 ..	septembre	640 ..
[illegible]	A	15.000	500	id.	19 10	janv. juill.	550 ..
Lannion	A	1.400	[illegible]	id.	35 ..		550 ..
Pont-Remy	A	[illegible]	17.400	id.	31 ..	30 avril	4.0 ..
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitutionnel [illegible])	C	6.100	500	tout.	42 ..	janv. juill.	500 ..
Glaces de Saint-Gobain	A	1.152	1.111	id.	....		21.000 ..
Glaces de Montluçon	C	24.000	500	id.	....		2.0 ..
[illegible]	A	10.000	1.000	id.	62 15	juill. sept.	1.140 ..
[illegible] d'Aix-la-Chapelle, Prusse	A	2.000	[illegible]	id.	....	avril, oct.	120 ..
Immeubles Rivoli	A	240.000	100	id.	5 ..	janv. juill.	101 2.
Rue Impériale de Lyon	A	21.[illegible]	1.125	id.	[illegible]		450 ..
[illegible]	C	[illegible]	25	id.	7 0/0	mars, sept.	[illegible]
— [illegible]	C	20.000	200	id.	....		125 ..
Cie gén. de Vidanges, Rube et Cie	C	28.000	200	id.	25 ..		100 ..
Substances alimres, Chollet et Cie	C	40.000	100	id.	20 ..		10 ..
ASSURANCES.							
Générale ....mar.	A	400	12.500	5000	....	avril	58 0/0 b
Sécurité ....mar.	A	300	5.000	1.5	....		[illegible]
Union des ports ....mar.	A	1.600	5.000	750	220 50	[illegible]	17 0/0 b
Lloyd français ....mar.	A	1.000	[illegible]	1.5	100 ..	février	[illegible]
[illegible] ....mar.	A	200	5.000	1000	....		2. 0/0 b
Chambre d'assurances ....mar.	A	120	5.000	1.5	....	[illegible]	70 0/0 b
Mélusine ....mar.	A	400	5.000	1.5	....	mars	24 0/0 b
[illegible] ....mar.	A	[illegible]	5.000	1000	12 ..		25 0/0 b
Sûreté générale ....mar.	A	200	5.000	1000	[illegible]	février	[illegible]
[illegible] ....mar.	A	1.000	5.000	1000	200 ..	février	22 0/0 b
Réunion ....mar.	A	1.200	5.000	1000	....	id.	23 0/0 b
[illegible] ....inc.	A	400	5.000	tout.	....	avril	720 0/0 b
Phénix ....inc.	A	4.000	1.000	id.	250 ..	mai, nov.	200 0/0 b
Nationale ....inc.	A	2.000	5.000	1.5	....	mars	1700 0/0 b
Union ....inc.	A	2.000	5.000	1.5	100 ..	avril	[illegible]
Soleil ....inc.	A	4.000	5.000	1.5	100 ..	id.	[illegible]
France ....inc.	A	2.000	5.000	1.5	....	id.	43 0/0 b
Urbaine ....inc.	A	1.000	5.000	1.5	400 ..	id.	110 0/0 b
Providence ....inc.	A	2.000	2.500	500	100 ..	id.	80 ..
Aigle ....inc.	A	400	5.000	2000	....	id.	25 0/0 b
Paternelle ....inc.	A	3.000	1.000	400	....	id.	5 0/0 b
Confiance ....inc.	A	800	5.000	1000	....	id.	7 0/0
Nord ....inc.	A	2.000	1.000	200	20 ..	id.	12 0/0 b
Générale ....vie.	A	400	7.500	tout	2025 ..	t. les 5 ans	140 0/0 b
Nationale ....vie.	A	3.000	5.000	1.5	300 ..	t. les 5 ans	22 0/0 b
Union ....vie.	A	2.000	5.000	1.5	120 ..	t. les 2 ans.	10 0/0 b
Phénix ....vie.	A	800	5.000	2000	150 ..	id.	30 0/0 p
Caisse Paternelle ....vie.	A	8.000	500	100	....	avril	40 0/0 b
Générale ....grêle	A	2.000	5.000	1000	....	avril	10 0/0 b

(1) Valeur d'émission 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 29 AOUT AU 4 SEPTEMBRE

Longueur expl.	Longueur totale	Durée	Nombre d'actions	Capital	Versé	Revenu de chaque action dans le dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 29 Compt.	Samedi 29 Terme	Lundi 31 Compt.	Lundi 31 Terme	Mardi 1 Compt.	Mardi 1 Terme	Mercredi 2 Compt.	Mercredi 2 Terme	Jeudi 3 Compt.	Jeudi 3 Terme	Vendredi 4 Compt.	Vendredi 4 Terme
796	994	99	400 000	500	tout	36 fr. pour 1856	juillet 1856	Nord ancien	877 [illegible]	877 [illegible]	878 75	871 25	877 50	877 50	880	878 75	880	880 75	880 50	880 75
•	•	•	225 000	500	200	5 0/0	•	Nord nouveau	[illegible]	•	790	790	707 50	710	717 50	721 25	715	715	706 75	712 50
1066	1664	99	300 000	500	tout	40 fr. pour 1857	avril 1857	Ouest	725	725 25	725	725	720	715	725	•	712 50	712 50	715	715
1231	1774	99	300 000	500	tout	71 fr. pour 1856	avril 1857	Orléans	1475	1450	1450	[illegible]	1425	1435	1410	1410	1430	1419	1420 50	1420
1314	1822	99	250 000	500	tout	24 fr. pour 1856	mai 1857	Est ancien	680	687 50	690	685	682 50	•	685	682 50	680	677 50	680	680
•	•	•	250 000	500	tout	5 0/0	nov.	Est nouveau	675	672 50	670	•	670	•	667 50	•	665	662 50	660	•
594	588	99	265 000	500	tout	54 fr. pour 1856	janvier 1857	Paris à Lyon	•	•	•	•	1315	•	•	•	1322 50	•	1320	•
•	3176	•	577 000	500	tout	•	•	Lyon à la Méditerranée	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	135 000	75	100	•	•	Paris-Méditer. anciennes	884	•	886 25	885	882 50	886	883 75	885	883	882 50	875	877 50
•	•	•	•	•	•	•	•	Paris-Méditerr. nouv.	883 75	882 50	882 50	880	882 50	885	880	885	872 50	875	865	865
175	411	99	70 000	500	tout	5 0/0	juillet 1857	Lyon à Genève	•	675	673 75	680	•	678 75	672 50	672 50	670	672 50	670	633
712	950	99	250 000	500	tout	5 0/0	[illegible]	Midi	651 25	655	650	642 50	642 50	647	640	637 50	635	635	635	636 25
135	650	99	240 000	500	tout	15 fr.	juillet 1857	Grand-Central	616	•	616 25	615	615	•	615	616 25	612 50	612 50	607 50	602 50
56	98	99	50 000	500	[illegible]	5 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Gren.	500	•	551 25	•	[illegible]	517	5	•	•	•	540	•
•	14	99	30 000	500	tout	5 0/0	avril	Bézier à Graissessac	•	•	450	•	445	•	442 50	•	445	•	442 50	440
90	140	99	12 000	500	tout	1 fr. 25	janvier 1857	Ardennes anciennes	470	•	•	•	•	•	•	•	•	•	474 50	•
•	•	•	12 000	500	25	•	•	Ardennes nouvelles	•	500	•	•	•	•	•	•	500	•	497 50	•
•	•	•	•	•	•	•	•	Bordeaux à la Teste	•	•	540	•	•	•	•	•	•	•	•	•
1072	1170	91	400 000	500	125	11 fr.	juillet 1856	Chemins autrichiens	169	664 75	162	655	650	650	643 75	645	642 50	635	638 75	640 25
•	1012	90	400 000	500	140	5 1/2 0/0	•	François-Joseph	470	•	479	•	471 50	•	470	•	466 25	•	467 50	•
492	1054	90	342 500	500	250	•	•	Lombards-Vénitiens	665	•	662 50	•	660	•	662 50	•	665	•	661 50	•
•	4162	99	600 000	500	150	5 0/0	•	Russes	500	•	•	511 25	•	•	512 50	512 50	510	512 50	512 50	•
278	[illegible]	99	200 000	500	125	•	juillet 1857	Saragosse	472 50	•	470	•	465 75	•	465	•	466 25	•	465	•
•	610	99	12 000	500	tout	5 0/0	•	Romains	500	•	500	•	500	•	500	•	497 50	•	•	•
•	[illegible]	99	000	500	200	5 1/2	[illegible]	Victor-Emmanuel	498	•	500	502 50	500	500	500	•	495	495	495	•
64	216	99	72 000	500	tout	5 0/0	juillet 1857	Central suisse	•	•	•	•	500	•	•	•	•	•	•	•
40	22	99	30 000	500	250	•	juin 1857	Ouest suisse	455	•	455	•	455	•	455	•	•	•	455	•
161	162	•	67 365	500	tout	4 0/0	1er janvier	Nord-Est suisse	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
[illegible]	11	99	7 950	500	tout	5 0/0	1er avril	Tarragone à Reus	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'oblig.	Durée de l'amortis.	Prix d'émission	Somme payée à ce jour	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	29	31	1	2	3	4
[illegible]	315 000	15 ans	310	tout.	500	avril.	15 ••	janvier juillet.	Nord 3 0/0	277 50	277 50	276 25	277 50	277 50	277 50
1851	2 663	16 —	350	tout.	500	D°	20 ••	août	Nord-Boulogne	•	•	•	•	•	•
•	17 418	85 —	•	tout.	502 50	•	16.87 1/2	janvier juillet	Nord-Charleroy anciennes actions	•	•	•	•	•	•
1852	80 000	50 —	1 000	tout.	250	avril.	50 ••	avril octobre	Paris à Lyon 5 0/0	•	976 25	976 25	•	976 [illegible]	976 25
1855	100 000	99 —	280	tout.	500	avril	15 ••	D°	D° nouvelles	275	275	275	273 75	275	275
1852	120 000	99 —	500	tout.	625	D°	25 ••	D°	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	487 50	490	490	490	490	490
1853	164 133	99 —	475	tout.	500	D°	15 ••	janvier juillet.	D° Nouvelles 3 0/0	277	•	275	275	•	275
1854	235 025	98 —	500	•	650	avril.	25 ••	juin décembre	Est 1852 1854 1856	451 25	452 50	452 50	455	452 50	455
1854	136 905	94 —	275	200	500	mars.	15 ••	janvier juillet.	D° nouvelles 3 0/0	266 25	265	261 75	265	265	265
•	2 775	47 —	•	tout	1 250	•	50 ••	avril octobre.	Strasbourg Bâle	•	•	•	•	•	•
•	24 000	—	•	tout.	625	•	25 ••	janvier juillet	D°	•	•	447 50	450	•	455
1855	600 000	91 —	80	tout.	500	1855	15 ••	D°	Ouest 1855	258 75	268	267 50	267 50	268 75	267 50
1842	8 888	47 —	1 125	tout.	1 250	novembre	50 ••	D°	Paris à Orléans 1842 5 0/0	•	•	•	•	•	•
1848	13 333	90 —	•	tout.	1 250	D°	50 ••	D°	D° (Nouvelles 1848)	985	•	•	985	985	•
1852	831 000	97 —	•	tout.	500	•	15 ••	D°	D° 1852 3 0/0	270	270	270	288 75	270	270
1853	131 997	99 —	400	tout.	500	décembre	15 ••	D°	Grand-Central 1854	270	270	270	270	268 75	•
1855	134 200	99 —	280	tout	500	décembre.	15 ••	D°	D° nouvelles, 1855	267 50	•	268 25	267 50	267 50	266 25
1853	102 614	99 —	500	tout.	625	D°	25 ••	D°	Rhône-et-Loire 5 0/0	•	•	•	•	455	•
1853	83 643	99 —	300	tout.	500	D°	15 ••	D°	D° 3 0/0	•	265	•	270	•	•
1855	87 719	99 —	285	tout.	500	D°	15 ••	D°	Lyon à Genève 1855 jouiss. juillet 1857	270	•	270	270	270	270
1855	180 000	99 —	275	•	500	septembre.	15 ••	septembre mars	D° 1857 jouiss. juillet 1857	265	265	•	265	265	•
1856	100 500	99 —	280	tout	500		15 ••	janv. juillet.	Autrichiens	270	268 75	263 50	261 25	261 25	263 50
1856	180 000	97 —	280	•	500		15 ••	janv. juillet.	Midi	265	265	265	263 75	265	263 75
1854	4 200	62 —	250		500	25 janvier.	15 ••	1er avril 1er octobre	Lyon-Bourbonnais	267 50	268 75	268 75	264 75	270	267 50
1855	667	62 —	250	•	500	•	15 ••	1er février 1er juillet	Tarragone à Reus	•	•	•	•	•	•
									D°	•	•	•	•	•	•

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 28 août au 3 septembre 1857. Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.

Noms des lignes	28	29	31	1	2	3
Nord	880 •• à 884 ••	880 •• à 885 ••	880 •• à 884 25	880 •• à 881 25	880 50 à 882 50	880 25 à [illegible]
Est	675 •• à 681 25	675 •• à 681 25	675 •• à 681 25	680 •• à 681 25	670 •• à 678 75	680 •• à 680 ••
Est nouvelles	665 •• à 665 ••	665 •• à 665 ••	665 •• à 665 ••	665 •• à 665 ••	665 •• à 672 50	665 •• à 665 ••
Orléans	1415 •• à 1440 ••	1425 •• à 1440 ••	1425 •• à 1440 ••	1425 •• à 1410 ••	1425 •• à 1440 ••	1425 •• à 1440 ••
Lyon	880 •• à 887 50	880 •• à 887 50	880 •• à 882 75	880 •• à 883 75	880 •• à 887 50	880 •• à 875 ••

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination	Samedi 29 Comptant	Samedi 29 Terme	Lundi 31 Comptant	Lundi 31 Terme	Mardi 1 Comptant	Mardi 1 Terme	Mercredi 2 Comptant	Mercredi 2 Terme	Jeudi 3 Comptant	Jeudi 3 Terme	Vendredi 4 Comptant	Vendredi 4 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0 jouiss. 22 juin 1857	67 ••	66 95	66 95	66 85	66 90	67 15	66 85	67 ••	66 90	67 ••	68 85	67 05
Rentes 4 1/2 0/0, jouiss. 22 mai 1857	93 90	•• ••	93 25	•• •	93 90	•• ••	93 25	•• ••	93 25	•• ••	93 75	•• ••
Banque de France, jouiss., juillet 1857 à 3	2800 ••	• •	2800 ••	• •	2775 ••	• •	2775 ••	• •	2775 ••	• •	2775 ••	• •
Banque de France nouvelle émission	2,92 ••	• •	2740 ••	• •	2775 ••	• •	2775 ••	• •	2775 ••	• •	2775 ••	• •
Comptoir national d'escompte, jouiss. août 1857	670 ••	• •	670 ••	• •	670 ••	• •	610 ••	• •	667 50	• •	• ••	• •
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss. juillet 1857	• ••	• •	• •	• •	• ••	• •	• ••	• •	555 ••	• •	550 ••	• •
— Obl. gat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1857	425 75	• •	425 75	• •	427 50	• •	427 50	• •	427 50	• •	424 75	• •
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	385 ••	• •	385 ••	• •	• ••	• •	• ••	• •	381 50	• •	380 ••	• •
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	•• ••	• •	87 50	• •	88 25	• •	87 50	• •	87 50	• •	87 50	• •
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° d°	•• ••	• •	80 ••	• •	80 ••	• •	80 ••	• •	80 ••	• •	80 ••	• •
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai	940 ••	• •	930 ••	• •	930 ••	• •	• ••	• •	• •	• •	930 ••	• •
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1857	971 50	971 25	950 ••	952 50	950 ••	951 25	920 ••	920 ••	897 50	890 ••	895 ••	895 ••
Ville de Paris, obligations 1849, jouissance avril 1857	1110 ••	• •	1110 ••	• ••	1110 ••	• ••	• ••	• •	• •	• •	1110 ••	• •
d° d° 1852, jouiss. juillet 1857	1045 ••	• •	1045 ••	•	1045 ••	• •	1045 ••	• •	1040 ••	• •	1040 ••	• •
d° d° 1855, tout payé jouiss. mars 1857	391 25	• •	391 25	• •	385 ••	• •	387 50	• •	387 50	• •	385 ••	• •
Département de la Seine, obligations 1857, jouiss. juillet 1857	195 ••	• •	195 ••	• •	195 ••	• •	195 ••	• •	195 ••	• •	195 ••	• •
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	90 3/8	• •	90 3/4	• •	90 7/8	• •	91 ••	•	90 3/4	• •	91 1/2	• •
Belge — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1857	99 3/8	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	99 1/4	•	•• ••	• •	99 1/4	• •
Piémontais 5 0/0 jouiss. juin 1857	89 75	• •	89 75	• •	89 75	• •	89 75	• •	89 75	• •	89 ••	• •
— 3 0/0 jouiss., juillet 1857	•• ••	• •	•• ••	•	54 ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	54 ••	• •
Autrichien, 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1857	89 1/4	• •	89 1/2	•	88 1/4	• •	89 1/4	• •	•• ••	• •	89 1/4	• •
Emprunt Romain, jouiss., juin 1857	86 3/4	• •	86 1/2	• •	86 1/2	• •	86 1/2	• •	86 1/2	• •	86 ••	• •
Espagne différ. convert. jouiss., juillet 1857	•• ••	• •	25 1/2	• •	25 1/2	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1857	•• ••	• •	•• ••	• •	40 ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •
d° intérieure d°	37 1/2	• •	•• ••	• •	37 3/4	• •	38 1/2	• •	•• ••	• •	•• ••	• •

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

LE DIRECTEUR, C. DEVINA.

Digitized by Google

N° 888 16e ANNEE. — N° 37 SAMEDI, 12 SEPTEMBRE 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

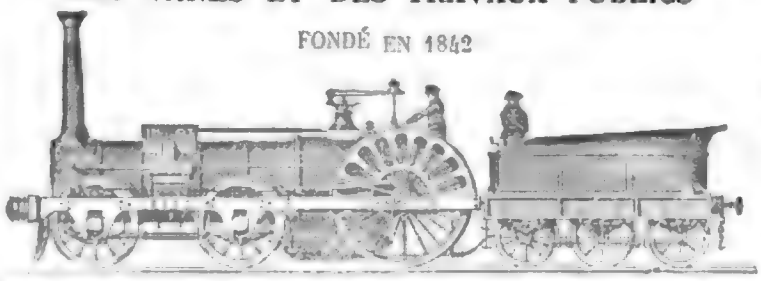
DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :
Paris.. ..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger ..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :
Corps du Journal (la ligne) 2fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité BELLEY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, 1, Norfolk street, Strand, and 4, Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Tout abonné, à partir du 1er janvier 1857, a droit gratuitement à la Carte des chemins de fer de l'Europe, publiée par le *Journal des chemins de fer*.

Cette Carte ne sera remise que sur la présentation de la quittance d'abonnement.

Les personnes dont l'abonnement doit échoir dans le courant de l'année 1857 recevront cette Carte en renouvelant leur abonnement.

Cette Carte doit être prise dans les bureaux du journal.

AVIS

A NOS ABONNÉS DE PARIS.

MM. les Abonnés de Paris qui désirent recevoir leur journal dans les Départements sont priés d'acquitter le supplément dû pour frais de port. A défaut de ce supplément, le journal continuera à leur être adressé à leur domicile de Paris.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 937. — Caisse générale des chemins de fer. Assemblée générale extraordinaire du 10 septembre, 938. — Chemin de fer du Nord, 943. — Chemin de fer Victor-Emmanuel, 943. — Crédit foncier de France, 943. — Situation de la Banque de France et de ses succursales, 944. — Bulletin des recettes de la semaine, 944. — Avis aux actionnaires, 944. — Statistique des chemins de fer. Établissement des chemins de fer, 945. — Compagnie Franco-Américaine. Rapport, 946. — Conseils généraux, 950. — Jurisprudence, 951. — Faits divers, 952. — Recettes, 953, 954. — Annonces, 955, 956, 957. — Chronique de la Bourse, 958. — Tableau des valeurs industrielles, 959. — Bourse, 960.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La physionomie du marché n'a pas changé; le cours de la rente est fixé aux environs de 67 fr. Les fonds anglais sont également sans oscillation sensible, de 90 1/2 à 90 3/4. Les chemins de fer ont été plus affectés cette semaine; cependant, la diminution des recettes n'a pas empiré, mais il y a généralement un découragement dans la spéculation.

Le chemin d'Orléans a éprouvé une assez forte baisse depuis quelques jours : du cours de 1,450 fr. les actions sont tombées presque subitement à 1,365 fr., pour reprendre à 1,380 fr.

On a prétendu d'abord que la Compagnie allait émettre pour 80 millions d'obligations; qu'elle éprouvait des embarras; ensuite on a dit qu'elle émettrait des actions; et tous ces bruits ont été répandus pour exercer une mauvaise influence sur les cours.

Il n'est nullement vrai que la Compagnie ait éprouvé un embarras quelconque. L'administration du chemin de fer d'Orléans est trop haut placée dans l'estime publique pour qu'elle éprouve des difficultés quand elle fait appel au crédit.

Quant aux émissions d'actions, il n'est pas douteux que la Compagnie ne soit dans la nécessité d'y recourir, car elle n'a pas la pensée d'achever tous les travaux avec des obligations. Il y aurait dans ce cas une disproportion trop grande avec son capital social. Toutefois, en admettant qu'elle dût émettre des actions, c'était plutôt une raison de hausse qu'une raison de baisse. Mais nous croyons qu'aucune nouvelle émission n'aura lieu avant le mois de janvier prochain. Nous pouvons même ajouter que les recettes, au taux où elles se maintiennent, peuvent réduire le dividende qu'on avait prévu, mais certainement pas à un chiffre inférieur à 95 fr., soit 7 0/0 du cours actuel.

Les actions du chemin de Lyon ont été également très atteintes par la baisse. Les actions fusionnées au cours de 865 fr. et en supposant un revenu de 55 fr., représentent encore du 6 1/2 0/0. Quant aux actions nouvelles, leur écart de 15 fr. avec l'action fusionnée n'est pas suffisant, car elles ne doivent recevoir jusqu'au 1er janvier que l'intérêt à 5 0/0 des versements, intérêt qui en moyenne ne produira pas au-delà de 14 fr. Par conséquent, l'écart entre les deux valeurs devrait se rapprocher de 40 fr.

Les chemins de l'Est sont également très faibles à 680 fr. et 660 fr.

Les actions de l'Ouest ont pour la première fois décroché 700 fr., et sont restées à 705 fr. Aucune cause raisonnable n'explique cette baisse.

Le bilan de la Banque de France du 10 septembre présente les résultats suivants :

Digitized by Google

L'encaisse métallique a augmenté d'environ 3 millions.

La circulation des billets a diminué d'environ 16 millions.

Le portefeuille a également diminué de 18 millions. Le chiffre des avances tant sur effets publics que sur actions et obligations de chemins de fer ne présente qu'une variation de 1 million.

Cette situation indique un véritable calme dans les affaires, qui s'explique parfaitement dans cette saison de l'année, où les vacances sont générales et où les transactions commerciales elles-mêmes se ralentissent sensiblement.

Depuis le dernier bilan, il a été consacré environ 264,000 fr. à l'achat de matières d'or d'or et d'argent.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 67 05 ferme à 66 95.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 93 10, ferme à 90 90 coupon détaché.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Lyon-Genève,	20.0 0/0.
Lombard-Vénitiens,	17.2 0/0.
Lyon,	13.4 0/0.
Midi,	12.5 0/0.
Nord,	10.8 0/0.
Autrichiens,	6.5 0/0.
Bourbonnais,	3.1 0/0.

Diminution kilométrique.

Méditerranée,	22.5 0/0.
Est,	12.8 0/0.
Orléans,	7.1 0/0.
Sarragosse,	6.3 0/0.
Ouest,	3.4 0/0.

C. Devina.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	4 septemb	11 septemb	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0.....	67 05	66 95	» »	» 10
CONSOLIDÉS.....	90 1/2	90 3/4	» 1/4	» »/»
CRÉDIT FONCIER...	» »	» »	» »	» »
CRÉDIT MOBILIER..	865 »	858 75	» »	6 25
COMPT. D'ESCOMP...	» »	677 50	» »	» »
ORLÉANS	1326 25	1275 »	» »	51 25
NORD.....	867 50	862 50	» »	5 »
ACTIONS NOUVELLES	712 50	706 25	» »	6 25
EST ANCIEN.....	680 »	677 50	» »	2 50
EST NOUVEAU.....	660 »	660 »	» »	» »
LYON.....	1320 »	1300 »	» »	20 »
PARIS-MÉDIT. (anc.)	877 50	863 75	» »	13 75
PARIS-MÉDIT. (nouv.)	865 »	863 75	» »	1 25
MÉDITERRANÉE.....	» »	» »	» »	» »
MIDI	636 25	636 25	» »	» »
OUEST	725 »	705 »	» »	20 »
GRAND-CENTRAL....	612 50	610 »	» »	2 50
GENÈVE.....	670 »	662 50	» »	7 50
CH. AUTRICHIENS..	640 25	647 50	1 25	» »
SAINT-RAMBERT....	540 »	535 »	» »	5 »
VICTOR-EMMANUEL..	495 »	» »	» »	» »

Résultats comparés du bilan de la Banque de France.

1857. mois.	Espèces. millions.	Portefeuille. millions.	Avances sur effets publics millions.	Avances sur chemins de fer. millions.	Avanc. au trésor et bons. millions	Billets en circulation. millions.	Comptes-courants du Trésor. millions.	Comptes-courants particuliers. millions
Janvier 1857,	191	566	31	23	40	612	76	161
Février,	195	529	28	21	40	595	80	141
Mars,	222	501	25	20	40	580	103	129
Avril,	235	519	29	29	40	594	69	130
Mai,	233	533	30	19	»	583	81	146
Juin,	284	499	26	17	»	569	113	142
Juillet,	262	585	29	20	»	608	114	161
Août,	245	601	28	26	»	609	119	159
Septembre	**248**	**583**	**38**	**22**	»	**593**	**121**	**141**
Augmentation :	3	»	»	1	»	»	2	»
Diminution :	»	18	»	»	»	16	»	15

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE DU 10 SEPTEMBRE 1857.

Avant-hier jeudi, a eu lieu, à huit heures du soir, l'assemblée générale des actionnaires de la Caisse générale des chemins de fer, convoquée extraordinairement pour recevoir communication de la démission de M. Mirès, l'un des directeurs-gérants.

L'assemblée se composait des 200 plus forts actionnaires inscrits. L'importance de l'objet de la réunion avait été comprise : la salle était comble.

Le bureau était occupé par MM. le comte Siméon, président du Conseil de surveillance; le comte de Poret, le comte de Chassepot, le vicomte de Richemont, le baron de Pontalba, membres du Conseil; Mirès et Solar, directeurs-gérants, et M. Broquier, désigné comme secrétaire.

MM. Paul de Renty et Simonin de Sire sont appelés au bureau comme scrutateurs.

M. le président constate la constitution légale de l'assemblée, toutes les formalités prescrites par les statuts ayant été remplies et la feuille de présence établissant la représentation de 18,321 actions.

M. le président donne la parole à M. Mirès, qui s'exprime en ces termes :

Messieurs,

Au moment de présenter à cette assemblée ma démission de directeur gérant de la Caisse générale des chemins de fer, j'éprouve une vive et douloureuse hésitation, car on ne se sépare pas, sans de bien graves motifs, d'une institution comme la nôtre. Nous avons pesé longtemps ces motifs, vous nous ferez l'honneur de le croire, et puisque vous avez le droit de demander la cause de cette démission, nous n'aurions pas commis la faute de vous la présenter légèrement.

L'industrie, Messieurs, a son honneur et sa gloire comme la guerre. Faire de grandes choses en industrie et en finances est un but aussi noble et aussi attrayant que faire de grandes choses dans les lettres, dans les arts et dans la politique.

Cette ambition, je l'avoue hautement, je l'éprouve comme beaucoup de mes concitoyens, car elle n'est pas seulement la facilité de faire fortune; c'est, de nos jours, l'une des premières aspirations de l'activité

Digitized by Google

humaine, que de créer ces belles voies de communication, qui rapprochent les peuples et facilitent l'échange des idées comme des produits, d'opérer la restauration et l'assainissement des vieilles cités, l'édification de cités nouvelles, de développer l'exploitation des vastes bassins de combustibles dont la nature semble avoir mesuré l'étendue à la grandeur même des besoins, de fonder ces établissements manufacturiers ou métallurgiques qui envoyent sur tous les points du globe les produits de notre industrie; enfin, de donner aux Etats et aux gouvernements le concours financier qui leur apporte le nerf de la guerre comme de la paix, et qui a élevé la science financière à la hauteur d'une science politique.

Eh bien, Messieurs, sans vouloir exagérer ce que nous avons fait avec vous, nous pouvons dire cependant avec un orgueil légitime qu'il est peu de ces beaux travaux, ou de ces grandes opérations auxquelles nous n'ayons participé.

Quelles causes ont donc pu nous déterminer à nous arrêter dans cette voie où le succès nous avait suivi, et qui nous réservait des perspectives si flatteuses?

Ici, Messieurs, j'en appelle à vos souvenirs et à votre appréciation.

Regardez et écoutez autour de vous, quel que soit le milieu social ou accidentel dans lequel vous vous placiez. Vous remarquerez un mouvement d'opinion contre ce qu'on appelle les affaires et les hommes qui les font. Au théâtre, dans les salons, dans les livres, à la tribune judiciaire ou sacrée, comme à la tribune législative, dans les villes, dans les campagnes, partout, vous constaterez ce fait constant : une certaine irritation et par conséquent une hostilité variée dans ses formes, selon les hommes, les situations et les lieux, irritation qui pour s'exprimer va de la raillerie à l'injure, de la supposition qui hésite à l'accusation formelle, mais dont le caractère significatif est la presque unanimité.

D'où vient ce courant d'opinion qu'il n'est plus permis de nier?

Si je conteste formellement que la clameur publique soit fondée dans ses récriminations, je ne conteste pas qu'elle ne soit provoquée par quelque chose.

Un homme se plaint naturellement lorsque son intérêt est blessé; il n'est donc pas étonnant qu'une majorité blessée dans ses intérêts se plaigne comme un homme. Eh bien, depuis les premiers mois de 1856, tous les intérêts industriels et commerciaux, aussi bien que le crédit public, ont été atteints par l'affaiblissement qui s'est produit presque sans interruption sur toutes les valeurs mobilières, affaiblissement qui s'est traduit par une diminution de plusieurs milliards dans la fortune mobilière de la France. Cette dépréciation générale a d'autant plus irrité qu'on s'y attendait moins. La paix venait de succéder à la guerre. Le mouvement industriel était arrivé à un degré de force et d'accélération remarquable. Chaque jour ouvrait de nouveaux horizons à l'emploi fructueux des capitaux; enfin une récolte abondante détruisait la dernière, l'unique préoccupation qui pouvait arrêter encore le développement du travail et de la prospérité générale. Il n'est donc pas surprenant que la baisse se produisant dans de telles circonstances ait surpris d'abord et alarmé ensuite. On n'y était pas préparé. De là est née l'irritation qui s'est portée d'abord sur les objets immédiats du préjudice, c'est-à-dire sur les affaires, et des affaires, par une transition toute naturelle, sur les hommes qui les représentent.

Quelles sont donc les causes réelles de cette baisse?

Ce n'est pas ici le lieu d'entrer dans les détails de cette grave question. Ces causes sont complexes, mais nous pouvons en indiquer une qui les domine : c'est la défiance qui s'est introduite dans les esprits par suite d'un malentendu.

Vous vous souvenez, Messieurs, du grand mouvement d'affaires qui suivit la reconstitution de l'Empire. L'ordre nous était rendu. Le travail accourut sous la protection tutélaire d'un souverain aussi ferme qu'éclairé, et, plus d'une fois, par l'impulsion et l'initiative même de la pensée impériale. L'industrie, le commerce, le travail, sous toutes les formes, prirent un développement inattendu, non-seulement en France, mais dans toute l'Europe.

En présence de ce mouvement dont l'intensité était surtout évidente à l'époque du traité de Paris, le gouvernement devait prévoir l'abus qui pouvait résulter d'une exagération dans la spéculation. Les gouvernements sont faits pour prévoir non-seulement ce qui doit arriver, mais ce qui peut arriver. Or, il pouvait arriver que le mouvement industriel dépassât la limite et arrivât à l'excès. Dans cette prévision d'une crise possible, le gouvernement crut remplir un devoir en prenant des mesures préventives; mais le public en a-t-il bien saisi la portée? N'ont-elles pas amené un malentendu?

L'opinion se méprit sur le caractère de ces mesures, et au lieu d'y voir une pensée de prévoyance et de sagesse, elle les interpréta comme l'expression d'une tendance inverse à celle qui s'était manifestée jusqu'alors en faveur du crédit et des entreprises industrielles.

Lorsque la foule des détenteurs des valeurs industrielles et mobilières put croire que le gouvernement avait des craintes sur la situation, ou renonçait à protéger l'esprit d'entreprise, une réaction se produisit naturellement, et un sentiment vague de défiance se répandit dans la classe si nombreuse des capitalistes.

Vous savez, Messieurs, combien les questions de crédit sont délicates Le crédit, a-t-on dit avec raison, c'est la foi. Or, aussitôt que l'on put supposer que le gouvernement se défiait de la situation au point de prendre des mesures pour comprimer l'essor de la spéculation, le même sentiment d'anxiété dut pénétrer les esprits, et le mouvement ascensionnel s'arrêter. On sait que la défiance se propage avec une promptitude bien plus grande que la confiance.

La défiance fut encore surexcitée par la baisse qui lésait les intérêts des détenteurs de valeurs mobilières. En même temps, par une tendance naturelle de l'esprit humain, le commerce et la propriété immobilières, délaissés par les capitaux qui naguère les alimentaient, accusèrent la Bourse et les valeurs mobilières des embarras qu'ils éprouvaient.

Ces accusations devinrent plus vives encore par la fâcheuse coïncidence des mauvaises récoltes et des inondations, et par l'impuissance où l'agriculture était de satisfaire les besoins développés par l'accroissement même du bien-être général.

Dès lors naquit le plus fâcheux, le plus déplorable antagonisme entre la propriété territoriale et la richesse mobilière, lutte funeste entre deux éléments également précieux de la fortune publique, et qui doivent contribuer simultanément à la prospérité du pays.

De toutes parts s'élevèrent des plaintes, des récriminations; on disait que les valeurs mobilières étaient favorisées aux dépens de l'agriculture et des autres branches de la richesse publique; qu'elles étaient exemptes d'impôt, et que toutes les charges frappaient la propriété immobilière, déjà si embarrassée par le retrait des capitaux On rappelait les subventions fournies aux Compagnies de chemins de fer et les garanties d'intérêt accordées à leurs actions. On leur reprochait le monopole qui leur avait été concédé, comme si les actionnaires ne l'avaient pas acquis à titre onéreux et en vertu de contrats librement consentis. On niait les services rendus par cette grande et belle industrie; on méconnaissait son influence sur l'accroissement de la richesse publique. On ne lui tenait compte ni du transport gratuit des dépêches, ni de l'énorme réduction des tarifs pour le transport des grains. Les charges comme les services des chemins de fer étaient contestés.

Cette lutte entre les valeurs mobilières et la propriété territoriale prit bientôt une animation singulière, et elle eut des organes jusque dans le sein du Corps législatif, qui représente plus particulièrement les intérêts du sol. Du Corps législatif elle dut, par une action qui s'explique, exercer une influence sur le gouvernement même. Par une conséquence naturelle, la magistrature dut subir à son tour la même impulsion; et, dès lors, en haut comme en bas, comme au milieu de la société française, se produisit contre la Bourse et les valeurs mobilières un mouvement qui ne tarda pas à s'en prendre aux hommes qui dirigeaient le mouvement financier de notre époque. Cette opinion s'exprima par des discours, des sermons, des livres, des arrêts, des mesures administratives ou législatives; elle eut aussi le concours obligé du théâtre et des pamphlets diffamatoires.

Le résultat inévitable devait être la dépré-

Digitized by Google

ciation générale des titres qui représentaient nos richesses mobilières.

On avait peut-être pensé que si les valeurs industrielles étaient délaissées à leur tour, les capitaux reflueraient vers l'agriculture et les propriétés immobilières; mais on n'avait pas réfléchi que pour avoir les capitaux, il fallait d'abord réaliser les valeurs mobilières, et que la dépréciation de ces valeurs, en réduisant considérablement la richesse publique, était encore plus funeste à l'agriculture, que n'aurait pu l'être l'exagération de prospérité qui avait excité la jalousie des propriétaires territoriaux.

Je suis convaincu, Messieurs, qu'une plus exacte observation des principes qui régissent le crédit aurait évité la lutte déplorable qui s'est produite. Je suis convaincu que la prospérité de la France dépend de l'harmonie entre les richesses mobilières et territoriales, et que rien n'est plus funeste que leur antagonisme à la prospérité et à la puissance du pays.

Vous m'excuserez, Messieurs, d'être entré un peu longuement dans ces détails, qui d'ailleurs ne sont pas étrangers à l'objet qui nous réunit; j'ai cru devoir vous donner un aperçu d'une situation générale qui est peut-être sans exemple dans notre histoire, puisque c'est au sein d'une paix profonde et d'une situation financière magnifique que se produit un affaiblissement général de l'industrie et des richesses mobilières. Nous devions, Messieurs, vous exprimer notre sentiment à cet égard, afin de répudier toute participation dans l'espèce de langueur qui s'est emparée de notre grand marché des capitaux. Nous pourrions même dire que nous avons fait preuve de courage en signalant plusieurs fois les causes de ce marasme. Pour amener le triomphe d'idées que nous croyons justes et saines, nous nous sommes exposé à des inimitiés, à des haines, à des calomnies. Mais nous n'en avons pas moins persisté dans cette opinion que la liberté des transactions, le libre accès à tous du marché des fonds publics, la libre circulation des valeurs mobilières sont les seules mesures capables de rendre à notre marché une partie de sa prospérité passée.

Nous ajouterons que c'est, en outre, par une large protection donnée aux hommes qui sont à la tête des grandes affaires qu'on parviendra à relever le crédit public et l'esprit d'entreprise et d'association.

Mais si au contraire rien n'arrête dans son cours le système de diffamation et d'outrages dirigé contre des hommes qui ont rendu, ne craignons pas de le dire, de véritables services au pays, et qui avaient, par leurs laborieux efforts, contribué à élever le crédit public à un haut degré de puissance, la confiance, au lieu de se rétablir, ne pourra subir que de nouvelles atteintes.

Cette opinion que je vous exprime, Messieurs, n'est pas nouvelle; à d'autres époques déjà, les grands ministres que la France honore, et dont la postérité a gardé le souvenir, avaient compris la nécessité d'entourer les financiers de considération. Champfort a fait la remarque que Molière, qui avait exposé sur la scène toutes les classes de la société, n'y avait jamais mis les financiers, et il ajoute que Colbert lui en avait fait faire la défense par Louis XIV.

C'est que Colbert savait que les hommes qui représentent le crédit ne peuvent être atteints dans leur considération sans que le crédit ne soit également atteint, et il savait aussi combien le crédit est nécessaire à la prospérité et à la grandeur des Etats.

Malheureusement, on a pu croire de nos jours que faire de grandes choses dans l'industrie n'était pas suffisant pour arriver à la considération publique.

Il y a eu là, on le comprend, pour tout esprit élevé, pour toute âme susceptible, de sérieux motifs de découragement.

Ces difficultés, ces déceptions, nous ne les avions pas prévues, nous ne pouvions pas les prévoir.

A toutes ces causes vient encore s'ajouter l'antagonisme des influences financières, qui a eu aussi sa notable part, il faut bien le reconnaître, dans l'altération de la confiance. N'avons-nous pas nous-même ressenti les tristes effets de ces discordes lorsque nous avons contracté l'emprunt des 300 millions de réaux du gouvernement espagnol et lorsque nous avons accepté la concession des chemins de fer romains?

Sous d'autres rapports, pouvons-nous espérer des succès analogues à ceux que nous avons obtenus dans le passé, sans le système de souscriptions publiques que nous avons adopté en opposition avec le système précédemment suivi? Pouvions-nous prévoir qu'un système qui avait pour résultat de faire du public l'associé des entreprises, ne serait pas préféré à celui qui fait du public un acheteur?

Nous savons bien que cette préférence n'a pas été positivement exprimée; mais en obligeant le banquier responsable à distribuer au *prorata* des souscriptions le capital social, au risque de l'attribuer à des adversaires ou à des insolvables, n'a-t-on pas rendu les souscriptions publiques impossibles et privé l'industrie de ce moyen de progrès?

Certes, il y a encore de belles et grandes perspectives sur tous les points de l'Europe comme en France; mais combien de temps durera l'état transitoire dans lequel nous sommes? La réaction en faveur du crédit s'annonce-t-elle prochaine par quelques symptômes? Ne faudra-il pas beaucoup de temps, d'efforts et de sacrifices pour empêcher la suite d'une crise? Nous voyons bien la division des forces financières, l'état de nos Compagnies de chemins de fer affaiblies par des concessions onéreuses et de nouveaux impôts; mais nous voyons moins bien quelles affaires nouvelles seraient possibles puisqu'aucune Compagnie de chemin de fer ne semble pouvoir se former.

L'expectative ne nous semble d'ailleurs ni dans vos intentions ni dans notre caractère. Quand vous avez formé avec nous une puissante association de capitaux, est-ce pour leur faire produire l'intérêt modique de 5 à 6 0/0? Et c'est à quoi cependant l'inaction commandée par les circonstances et la prudence nous réduirait probablement. Ce résultat serait trop éloigné de celui que nous nous sommes proposé.

La conviction intime de toutes ces vérités et la difficulté d'un remède prochain sont à vrai dire, les véritables causes du découragement qui me porte à me séparer de vous.

Du reste, j'ai la satisfaction, avant de céder la parole au Conseil de surveillance, de pouvoir vous donner sur la situation financière de notre établissement les meilleures assurances. Soit que la Société continue, soit que vous en prononciez la liquidation, la sécurité est complète. Si elle continue sous une autre direction, elle a à sa disposition une riche et nombreuse clientèle de rentiers capitalistes; elle est pendant dix ans maison de banque de la Compagnie des chemins romains; elle conservera également la clientèle de la Société des Ports de Marseille, des houillères de Portes, des hauts-fourneaux et fonderies de Saint-Louis, des Gaz de Marseille.

Si, au contraire, Messieurs, après avoir accepté ma démission, vous préférez prononcer la liquidation de la Société, votre capital est représenté par des valeurs résultant de concessions ou garanties par des gouvernements, et vous pouvez être assuré de recevoir comme capital nominal plus de cinq cents francs. Je dis comme capital nominal, parce que l'état général du marché ne permettrait pas de réaliser en ce moment sans perte les valeurs qui vous seraient attribuées en échange de vos actions.

Je ne reviendrai pas, Messieurs, sur les considérations de diverses natures qui motivent ma retraite; permettez-moi seulement d'ajouter que ma santé s'est affaiblie au sein de préoccupations et de difficultés sans cesse renaissantes. Ma démission s'explique donc suffisamment. C'est avec un regret bien sincère, Messieurs, que je me sépare de vous. Puissé-je laisser en vous le même regret que vous laissez en moi. Je vous remercie de votre confiance; je vous remercie du concours large et complet que vous m'avez toujours prêté : ce sera un honneur pour moi et pour ma famille que de les avoir obtenus et, j'ose le dire avec la conviction de ma conscience, de les avoir mérités.

Ce discours, interrompu plusieurs fois par d'unanimes marques d'approbation, s'est terminé au milieu des applaudissements prolongés de l'assemblée.

M. le comte Siméon prend la parole en ces termes, au nom du Conseil de surveillance.

MESSIEURS,

Avant que vous ne délibériez sur les mesures que vous avez à prendre, votre Con-

Digitized by Google

seil de surveillance vous doit son opinion : elle sera nette et franche, comme vous avez le droit de l'attendre de nous.

Nous suivions avec une prudente attention les affaires de notre Société, lorsque tout-à-coup, au milieu des émotions causées par un procès devant les juges consulaires, M. Mirès est venu nous annoncer sa résolution de se démettre de la gérance. Notre étonnement a été profond.

Les motifs de cette détermination étaient, il y a trois mois, les mêmes que ceux qu'il vient de vous faire connaître : ils reposaient sur l'antagonisme si regrettable des influences financières, sur les excitations de l'opinion publique contre les affaires, sur les inimitiés sans nombre qu'il rencontrait à chaque pas.

Nous avons examiné ses griefs; après les plus mûres réflexions, nous n'avons pu partager son sentiment. Ainsi que lui nous déplorons les rivalités des sommités financières : elles sont même, suivant nous, la cause principale du mouvement d'opinion qui s'est prononcé depuis quelque temps avec une certaine vivacité contre l'industrie, et l'on peut dire que c'est à eux mêmes que les hommes qui disposent du crédit doivent s'en prendre s'ils ont eu à souffrir de ce revirement. Que devait penser le public, que devions-nous penser nous-mêmes, lorsque nous entendions des hommes considérables à tous égards discréditer à l'envi les entreprises de leurs rivaux? Cette lutte des intérêts, ces insinuations par lesquelles on cherchait à déconsidérer des hommes si honorés jusqu'alors et d'ailleurs si honorables; telle est la cause première et peut-être unique de cet état de défiance qui a produit tant de mal.

Ce fait devait fatalement produire ses conséquences. Quelques exemples malheureux ont eu lieu; nous n'avons pas à les justifier; on en a rendu solidaires les renommées les plus pures; la doute est entré dans les esprits, et, sans réfléchir que ce sont des causes générales qui ont amené un accroissement immense de la fortune publique, on n'a pas craint d'attribuer quelques succès particuliers, soit à des faits condamnables, soit à un état de choses qui favorisait, au delà de toute raison, l'essor de l'industrie. De là les mesures qui ont été prises, depuis un an, sous l'excitation de l'opinion publique.

A ce sujet notre gérant vient de vous dire que « l'on a attribué, par un malentendu, ces actes à un sentiment d'hostilité du gouvernement contre les hommes qui dirigent l'industrie. Voilà, selon lui, l'origine de bien des déceptions, l'une des principales causes de la baisse qui depuis dix-huit mois attriste la France, et du découragement qui s'est emparé de l'esprit des capitalistes. »

Nous croyons, quant à nous, que personne ne pouvait se méprendre sur les intentions du gouvernement. Peut-il songer à détruire ce qu'il a créé? Qu'avons-nous vu en effet depuis 1852? Toutes les entreprises qui languissaient, il les a relevées. Afin de rendre la réalisation des capitaux plus facile et de donner à la propriété foncière elle-même plus de mobilité, il a cherché à compléter l'édifice industriel par deux institutions nouvelles : le Crédit foncier et le Crédit mobilier.

Le pays s'est associé à l'impulsion qui lui était donnée. Nous avons vu le gouvernement par trois fois, durant la guerre, faire appel au crédit, sans être obligé de subir la loi d'une maison de banque. Tous les grands travaux se sont exécutés avec une rapidité sans exemple. La plupart des entreprises ont donné de magnifiques produits.

Et, si l'on en croyait les plaintes qui sont formulées, le gouvernement abandonnerait tout à coup l'industrie après l'avoir poussée dans une voie féconde. Nous ne le croyons pas! Le gouvernement tient trop à la grandeur de la France pour compromettre le crédit public. C'est un grand et beau spectacle en effet que celui de cette confiance illimitée que l'Europe accorde à nos grandes Compagnies; la place de Paris est devenue le marché du monde. La Hollande, qui avait été autrefois en possession de ce marché, l'a perdu pour l'avoir gêné par des mesures inhabiles. Aujourd'hui toutes les nations s'adressent à nous pour exécuter chez elles ces grands travaux publics qu'elles ne peuvent entreprendre sans notre concours, et c'est à nos capitaux, à nos usines, à nos ingénieurs et à nos financiers qu'elles viennent tour à tour demander aide et appui.

Mais vous avez hâte, comme nous, Messieurs, de passer à l'examen de nos propres affaires et des causes particulières qui, en dehors des faits généraux, ont pu influer sur la détermination de notre gérant. Le découragement s'est emparé de lui, lorsqu'il s'est senti exposé à de nombreuses inimitiés. Nous avons recherché les causes et l'importance de ces inimities, car nous ne devions rien laisser passer sans examen. Voici ce qui nous est apparu.

M. Mirès a fondé le premier des journaux industriels; il est devenu propriétaire de deux grands journaux politiques. Il a étudié toutes les questions de chemins de fer, avec une persévérance sans égale; il a souvent aidé au succès des entreprises naissantes, par de saines et justes appréciations. Plus tard, cette situation est devenue puissante, par la force d'association dont il a su développer au plus haut degré la merveilleuse fécondité. C'est un tort aux yeux de certaines gens que d'attirer la confiance des capitaux. Il a en même temps essayé de suivre des voies nouvelles dans l'émission des affaires; au lieu de les placer à prime dans le public, et de les réserver au pair au profit de quelques privilégiés, il appelait tout le monde à y prendre part. Cette révolution a soulevé de nombreux mécontentements, et c'est la lutte qu'il a eu à soutenir en dernier lieu, à propos de la souscription romaine, qui l'a amené à se retirer.

Ici notre rôle change. Permettez-nous d'être les simples historiens de ce qui s'est passé entre nous. Nous nous sommes demandés si nous devions donner immédiatement notre démission, afin de protester contre un acte que nous n'avions pu approuver, ou bien si nous devions attendre votre réunion, en redoublant, s'il était possible, notre surveillance et notre attention.

Nous retirer sur-le-champ, c'était faire naître une inquiétude et des craintes que la situation, connue de nous, ne justifiait pas.

Votre intérêt voulait que nous fussions à notre poste. Nous avons conservé nos simples fonctions de contrôle, et nous sommes certains que vous penserez que nous avons agi sagement.

Nous vous avons dit que la situation des affaires patronnées par la Caisse générale des chemins de fer était bonne. Quelques mots suffiront pour vous le démontrer.

Emprunt espagnol. — Il est placé. Cette opération a porté notre établissement au rang qui lui appartenait; il s'agissait de prêter à un gouvernement la somme importante de 81 millions, et deux maisons ont seules tenté sans succès de lui disputer cet honneur.

Chemins de fer Romains. — C'est une entreprise plus importante. Ces voies ferrées, qui traversent l'Italie et mettent deux mers en communication, ont été concédées pour un capital de 175 millions, dont l'intérêt à 6 0/0 est garanti par le gouvernement. Tout nous porte à croire que ce capital ne sera pas dépensé tout entier. Nous sommes étrangers à l'administration de ces chemins; mais nous suivons sa marche avec attention, parce que la Caisse générale y a un grand intérêt. On espère que les actions pourront être libérées au-dessous de 500 fr. Les actionnaires profiteront, comme il est juste, du bénéfice résultant de l'économie sur les travaux. Toutefois l'émission des actions a été l'occasion de quelques difficultés. Elles sont aplanies aujourd'hui, et elles n'ont eu aucune conséquence fâcheuse pour l'affaire en elle-même.

On a reproché à notre gérant, à l'occasion des chemins de fer Romains, comme on l'avait fait dans des occasions précédentes de s'attribuer de majorations trop considérables.

Pour réduire une fois pour toutes cette accusation à sa juste valeur, permettez-nous de vous faire connaître la vérité sur celui de ces faits qui a le plus d'importance. D'après l'un, vous pourrez juger des autres.

On a cherché à faire croire que M. Mirès s'était réservé 35 millions dans l'entreprise des chemins Romains, et les hommes, qui ont propagé ce bruit, étaient plus que d'autres en situation de vérifier les faits. A l'appui de ces fausses accusations, on a cité un traité du 4 août 1856, dont l'art. 2 concède, il est vrai, à M. Mirès une allocation de 35 millions; mais on oubliait d'ajouter que ce traité était inscrit dans les statuts, et on laissait dans l'ombre les obligations que ce traité lui impose. Il doit prendre à sa charge :

Digitized by Google

1° *Le remboursement des frais d'étude, de voyages, de négociations, de dépenses de toute nature qui ont pu être nécessaires pour arriver à l'obtention des concessions*;

2° *La différence de dépense résultant de l'accroissement du poids des rails, porté de 32 à 35 kil.*;

3° *Les commissions qui reviennent à la Caisse générale des chemins de fer*;

4° *Tous les frais d'administration de la Société jusqu'au jour de l'achèvement des travaux*;

5° *Les intérêts de sommes avancées ou versées sur les actions et obligations, jusqu'à la livraison des diverses sections.*

Si l'on considère que les travaux peuvent se prolonger à cause de la traversée des Apennins, on comprendra que nul ne peut prévoir à quel chiffre s'élèveront les charges résultant du service des intérêts seulement.

Hâtons-nous d'ajouter que le traité étant fait au nom de la Caisse générale, c'est elle qui profitera du bénéfice, s'il y en a.

Voilà la vérité des faits. Nous laissons à votre jugement, Messieurs, le soin d'apprécier la valeur de l'accusation qui a été formulée.

Mines de Portes, gaz et hauts-fourneaux de Marseille. — Ces trois entreprises qui se lient si bien entre elles, puisque le gaz et les hauts-fourneaux sont les consommateurs naturels des houillères, sont, à notre avis dans de bonnes conditions. Le chemin de fer destiné à relier les mines au chemin de la Méditerranée à Alais, se construit et sera achevé au mois de mars prochain. L'extraction de la houille, d'après l'ingénieur du département du Gard, peut s'élever à 300,000 tonnes pendant un siècle. Quant au produit probable, le compte-rendu de la Grand-Combe, dont les houillères sont limitrophes de celles de Portes, est une base qui, par son analogie, offre toute sécurité. La Grand-Combe, pour 1856, a réalisé un bénéfice de 2,000,000 avec une extraction de 400,000 tonnes. Nous pensons, lorsque le chemin de fer sera achevé, que l'on pourra extraire et transporter de 2 à 300,000 tonnes par an.

Les usines du gaz, les hauts-fourneaux, les fonderies que nous avons visités dans un récent voyage à Marseille, nous ont donné toute satisfaction. Ce sont de beaux établissements qui jouissent du privilége exclusif de l'éclairage d'une grande ville; les hauts-fourneaux, qui s'adressent à une consommation importante, n'ont pas de concurrence locale.

L'établissement du gaz, d'après les rapports qui nous sont faits, fournira 5 millions de mètres cubes par an.

L'usine métallurgique produira 40 tonnes par jour.

On trouvera donc, si les légitimes espérances des directeurs se réalisent, des produits largement rémunérateurs. Mais il faut laisser aux travaux le temps de se compléter, et à l'exploitation, déjà commencée, le temps de s'établir et de se développer d'une manière normale.

Ports de Marseille. — Cette grande opération est dans des conditions de succès certaines. Vous savez que les terrains doivent être payés à la ville à mesure qu'elle les livre nivelés et en état à la Compagnie. Celle-ci a déjà vendu, à des prix supérieurs à celui de la concession, de grandes portions de terrains. Elle en a cédé notamment un lot considérable à la Société des Docks-Entrepôts de Marseille qui a payé avec ses actions. Ces entrepôts ont un brillant avenir; leurs actions sont destinées au même succès que celles du chemin de fer de la Méditerranée. L'entreprise immobilière des Ports de Marseille est excellente à tous les points de vue, et nous la regarderions comme bien malheureuse, si elle ne rendait pas au moins deux capitaux pour un.

En même temps que ces affaires, fondées sous le patronage de la Caisse générale des chemins de fer, nous suivions attentivement la situation de cet établissement lui-même. La régularité des comptes qui nous ont été présentés tous les mois nous a paru très-satisfaisante.

Ainsi, c'est au milieu de la sécurité qui nous apparaissait de tous côtés que nous avions à juger de l'opportunité de la retraite de M. Mirès.

Nous n'hésitons pas à vous le dire, nous avons blâmé sa détermination. Suivant nous, il doit continuer son œuvre, avec l'intelligence et la fermeté dont il a donné tant de preuves. Si nous rendons justice aux bonnes intentions de notre gérant, au sentiment qui le préoccupe lorsqu'il ne voit plus dans l'avenir la possibilité de faire participer ses actionnaires à d'aussi grands avantages que par le passé, d'un autre côté nous pensons qu'il se trompe sur cet avenir.

Non, Messieurs, l'horizon n'est pas si assombri qu'il le croit! Et d'ailleurs n'a-t-il pas su inspirer assez de confiance pour attirer à lui un capital de 50 millions, et ce fait ne lui impose-t-il pas des obligations?

Notre gérant dispose d'importants moyens d'action. Le jour viendra où les affaires reprendront leur essor. La puissance de la Caisse générale sera d'autant plus grande alors, qu'elle n'aura pas engagé ses capitaux dans des spéculations hasardeuses. Sa situation exceptionnelle lui permet de traverser les jours difficiles, puisque, par son organisation, elle n'a jamais sa signature sur la place.

Rien ne justifie donc pour nous la démission de notre directeur-gérant. Permettez-nous de vous dire, en finissant, que votre concours et le nôtre nous paraissent de nature à compenser pour lui bien des motifs de découragement. Quand un homme a reçu et justifié de pareilles preuves de confiance, il n'a pas le droit de s'exagérer la blessure qui atteint en même temps toute une classe de la société.

Oui, ce mouvement d'opinion qui pourrait menacer en même temps l'industrie et le crédit, et mettre en péril la prospérité de la France, doit être combattu par les hommes d'initiative, et ce serait se montrer au-dessous de son passé que de déserter la lutte lorsqu'on peut encore être utile.

Tel est notre sentiment, Messieurs. Nous espérons que vous apprécierez les faits comme nous, au moment où vous allez prononcer sur de graves intérêts, et que vous joindrez vos efforts aux nôtres pour décider M. Mirès à ne pas abandonner l'œuvre qu'il a créée.

Les applaudissements de toute la salle couvrent les dernières paroles de l'orateur.

M. le président prend de nouveau la parole et dit qu'il a reçu, au moment même de la réunion, un pli contenant une lettre qu'il va communiquer à l'assemblée. Il donne lecture de la lettre suivante :

Paris, 10 septembre 1857.

A Monsieur le Président de l'Assemblée des actionnaires de la Caisse générale des chemins de fer.

Monsieur le Président,

Nous avons l'honneur de déposer entre vos mains une lettre adressée à M. Mirès par quatre cents actionnaires de la Caisse générale des chemins de fer, porteurs de douze mille cinq cents actions environ. Nous vous prions, *en leur nom*, Monsieur, d'en vouloir bien d'en donner lecture à l'assemblée, avant de la remettre à son destinataire.

Il ne nous appartient pas de commenter ce document; toutefois, il convient peut-être, pour apprécier la spontanéité avec laquelle il s'est produit, de déclarer qu'il n'a été tenu que 24 heures à la disposition des intéressés; il émane seulement des actionnaires de Paris, et certainement il n'a pas été connu de tous.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, nos hommages empressés.

Signé : D'INVILLE ET Cᵉ.

De tous les côtés de la salle : Lisez, lisez l'autre lettre!...

M. le président : Je vais vous lire la lettre adressée à M. Mirès par 400 actionnaires.

Paris, 8 septembre 1857

A M. J. Mirès, directeur de la Caisse générale des chemins de fer.

Monsieur,

Au nom des intérêts généraux au service desquels vous êtes voué jusqu'à ce jour, au nom de notre intérêt à nous qui sommes vos actionnaires, nous venons vous prier de conserver la direction de la Caisse générale des chemins de fer.

Ce n'est point à l'heure où le crédit public traverse une des plus grandes crises qu'il ait subies; où la spéculation, détournée par le jeu de son côté moral et utile, a besoin d'être ramenée dans une voie plus rationnelle et plus élevée, que vous déserterez votre poste, en abandonnant votre œuvre.....

Votre haute intelligence a fondé une grande institution, conçu de vastes entreprises dont le

Digitized by Google

succès semble assuré dans l'avenir. Vous ne sauriez laisser à d'autres le soin de réaliser ces espérances et l'honneur d'avoir surmonté les difficultés inhérentes aux grandes œuvres.

En ce qui nous touche personnellement, Monsieur, c'est moins à l'institution elle-même qu'à son fondateur que nous avons confié nos capitaux : sa retraite entraînerait la nôtre.

Nous savons combien de haines et d'envie ont fait naître vos succès, combien d'ennuis vous ont été suscités ; mais vous êtes au-dessus de pareilles attaques ; nous espérons donc que vous accéderez à nos désirs, que vous n'abandonnerez pas les actionnaires qui se sont groupés autour de vous, à la condition implicite que vous en resteriez le chef et le soutien.

Agréez, Monsieur et cher directeur, l'assurance nouvelle de nos vives sympathies et de notre haute considération.

(*Suivent les signatures de 500 actionnaires représentant* 12,308 *actions.*)

Cette lettre est accueillie par les acclamations sympathiques de l'assemblée.

Un membre demande la parole; il déclare « qu'il parle au nom d'un groupe important d'actionnaires étrangers à la lettre qu'on vient de lire, mais qu'il s'associe pleinement, en leur nom et au sien, aux sentiments qu'elle exprime. — La retraite de M. Mirès, dit l'orateur, serait une calamité pour nous d'abord, ensuite pour les affaires en général. Nous respectons les susceptibilités de M. Mirès; nous reconnaissons qu'il a été peut-être, plus que tout autre, en butte à des haines, à des calomnies; mais n'est-ce pas là une des preuves les plus incontestables de sa force et de sa supériorité? »

« L'état actuel du marché financier n'est-il pas au contraire une raison décisive qui doit déterminer notre gérant à rester à la tête de cette société d'actionnaires qui lui est si dévouée et qui a confié ses capitaux, moins à la Caisse générale des chemins de fer qu'à la loyauté et à la haute intelligence personnelles de M. Mirès? »

« Pouvons-nous oublier les preuves d'énergie et de capacité que nous a données M. Mirès dans ces derniers temps? Toutes les grandes opérations qu'il a faites à Paris, à Marseille, à Rome, en Espagne, il ne les pas faites avec ce concours ordinaire d'appui gouvernemental et d'influences financières qui aplanissent tant de difficultés; c'est tout seul, et souvent malgré les antagonismes les plus violents, que M. Mirès a su se faire sa place et prendre part aux plus grandes entreprises. »

« Pourquoi nous abandonnerait-il aujourd'hui? Les crises financières ne sont-elles pas essentiellement temporaires? M. Mirès nous a dit que nous ne devions pas espérer des résultats analogues à ceux obtenus dans le passé. Qu'importe! nous n'avons dû compter que sur des revenus en rapport avec les circonstances et la situation générale. De grandes institutions comme la nôtre ne se jugent pas aux résultats d'une année ; elles ont devant elles le temps et l'avenir.

« D'ailleurs, les horizons sont-ils vraiment aussi sombres et bornés que le pense M. Mirès? L'ère des travaux publics serait-elle finie?... Mais elle commence à peine. Les immenses travaux qui transforment Paris ne disent-ils pas les intentions du gouvernement? Le développement de l'industrie et des travaux qui la soutiennent est devenu pour le gouvernement un besoin, une nécessité. Croyez-vous que la Caisse générale des chemins de fer, conduite par un homme comme M. Mirès, ne saura pas trouver encore de brillantes destinées? »

« Non! non! — Notre institution ne doit pas périr, et elle ne périra pas.

« Je prie M. le président de mettre aux voix la proposition suivante :

« *L'assemblée, pleine de confiance dans M. Mirès, n'accepte pas sa démission.* »

Toute l'assemblée s'associe à cette proposition.

M. le président la met aux voix; elle est votée à l'unanimité.

M. le président se tourne vers M. Mirès et lui demande si le vote si honorable et si unanime qui vient d'avoir lieu ne modifie pas ses intentions.

M. Mirès se lève, et avec une émotion qu'il ne peut contenir s'exprime en ces termes :

« Il est des moments dans la vie, Messieurs, où la volonté d'un seul doit céder à celle de tous. Mes convictions sur l'avenir me restent ; mais l'expression si générale de votre confiance m'impose le devoir de continuer l'œuvre que avons commencée ensemble. Comptez de nouveau sur mon zèle et mon dévouement. Je serai heureux à notre prochaine assemblée, en vous parlant de mes prévisions et de mes craintes, de pouvoir vous dire : Je m'étais trompé. »

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

Section de Poitiers à la Rochelle et Rochefort.

L'inauguration a eu lieu, le jour que nous avions indiqué précédemment, le 30 et 31 août.

CHEMIN DE FER DU NORD.

Le chemin de fer du Nord a ouvert, le 1er septembre, la section de Tergnier à Laon, et la Compagnie des Ardennes de Creil à Beauvais le même jour. Ces lignes vont donc être échangées, et revenir aux mains de leurs propriétaires définitifs.

CHEMIN DE FER VICTOR EMMANUEL.

L'assemblée générale annuelle des actionnaires du chemin de fer Victor-Emmanuel, que nous avons annoncé pour le 4 de ce mois, a eu lieu à Chambéry. Nous donnerons prochainement le rapport qui a été lu à cette occasion, et qui nous est remis trop tard pour être inséré aujourd'hui. Les comptes de l'exercice expiré le 31 mai dernier ont été approuvés, et les résolutions proposées par le Conseil ont été adoptées à l'unanimité.

C. DEVINA.

COMPAGNIE FRANCO-AMÉRICAINE.

Nous avons publié, la semaine dernière, le compte rendu de l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie Franco-Américaine, et nous complétons cette publication en insérant dans notre supplément le rapport des gérants.

Il résulte de ce document que, lorsque la Société espagnole et la Société nantaise pour l'exploitation des paquebots espagnols et français de la ligne des Antilles, seront définitivement constituées, la Société actuelle sera transformée dans les conditions indiquées au rapport.

C. DEVINA.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

En réponse aux explications qui lui sont demandées sur les effets, en ce qui concerne les obligations foncières, de la nouvelle loi relative aux valeurs mobilières, le gouvernement du Crédit foncier de France a l'honneur de rappeler aux porteurs de ces obligations que ces titres ne sont pas soumis aux dispositions de la loi du 23 juin 1857.

Paris, le 6 septembre 1857.

Digitized by Google

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 11 août 1857.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots	119,750,894	78
Numéraire dans les succursales	126,219,422	»
Effets échus hier à recevoir ce jour	355,937	02
Portefeuille de Paris, dont 107,346,532 fr. 09 c. provenant des succursales	293,060,078	96
Portefeuille des succursales, effets sur place	289,837,073	»
Avances sur lingots et monnaies	126,300	»
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales	1,935,700	»
Avances sur effets publics français	22,560 130	10
Avances sur effets publics français dans les succursales	5,755,370	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer	17,556,500	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales	9,346,650	»
Avances sur obligations du Crédit foncier	103,300	»
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848	50,000,000	»
Rentes de la réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750	14
Rentes, fonds disponibles	52,189,360	83
Actions nouvelles non libérées	77,613,300	»
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000	»
Immeubles des succursales	5,613,992	»
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales	766,348	40
Primes payées pour achats de matières d'or et d'argent	696,120	20
Divers	529,168	47
	1,092,409,318	50

PASSIF.

Capital de la Banque	91,250,000	»
Capital nouveau	91,250,000	»
Réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750	14
Réserve nouvelle	9,125,000	»
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000	»
Billets au porteur en circulation de la Banque	541,616,000	
Billets au porteur en circulation des succursales	51,270,800	»
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales	5,897,926	65
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales	5,115,800	»
Compte courant du Trésor, créditeur	121,577,183	97
Comptes courants de Paris	118,507,377	95
Comptes courants dans les succursales	25,248,595	»
Dividendes à payer	710,710	25
Arrérages de valeurs transférées ou déposées	1,048,127	87
Escompte et intérêts divers à Paris et dans les succursales	8,826,157	22
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	2,268,387	81
Excédant de rentrées sur les effets en souffrance	3,663	77
Divers	1 703,824	87
	1,092,409,318	50

Certifié conforme aux écritures.

Le gouverneur de la Banque de France,

Comte DE GERMINY.

L'ALLIANCE.

Compagnie d'éclairage et de chauffage au gaz, en France et à l'étranger.

Assemblée générale extraordinaire, le 28 septembre 1857, à trois heures de l'après-midi, salle Herz, rue de la Victoire, n° 48.

MM. Oscar Dastruc et C°, banquiers, rue Richelieu, 112, et boulevard Montmartre 21, se chargent d'effectuer la conversion des actions au porteur en actions nominatives, moyennant une commission de 40 c. par titre. — Adresser (franco) les valeurs du 12 au 25 septembre.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Call et C°. — 24 septembre, assemblée générale annuelle à 1 heure.

APPELS DE FONDS.

Autrichiens. — 5 au 15 octobre, 75 fr. par action, dernier versement.

Franco-Suisse. — 15 au 30 septembre, 50 fr. par action.

Lausanne à Fribourg. — 1er au 31 octobre, deuxième versement de 50 fr. par action.

Caronte et Méditerranée. — 1er août au 20 octobre, 10 fr. par action, dernier versement. Le coupon de 1 75 sera déduit.

PAIEMENTS D'INTERÊTS ET DIVIDENDES.

Versailles (rive gauche). — 24 août, paiement des intérêts échus.

Chemins de fer de Dendre et Waes. — 1er septembre, 7 fr. par action intérêts.

Long-Pendu. — 25 août, premier dividende 1857.

Barbey. — 10 septembre, 20 fr. dividende provisoire actions de la 1re et 2e série; 12 fr. 50 c. intérêts à la 3e série.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en moins.
								%	%
ORLÉANS (1)	Du 27 août au 2 septembre	1295	1,124,068 »	868 »	1234	1,153,454 »	933 53	»	7.1
id. Section de Coutras à Périgueux	27 — 2 — ...	76	11,020 »	145	»	»	»	»	»
NORD (1)	27 — 2 — ...	795	1,153,982 »	1,451 50	795	1,040,624 »	1,309 50	10.8	»
OUEST (1)	27 — 2 — ...	950	1,041,110 »	1,095 90	876	993,952 »	1,134 19	»	3 4
EST (1)	27 — 2 — ...	1330	1,063,197 »	799 39	1069	981,018 »	917 63	»	12.8
LYON (1)	27 — 2 — ...	694	997,700 »	1,437 61	617	1,024,257 »	1,660 06	13.4	»
LYON-BOURBONNAIS (1)	27 — 2 — ...	260	244,592 »	903 40	255	223,203 »	875 30	3.1	»
MÉDITERRANÉE (1)	27 — 2 — ...	551	596,284 »	1,082 18	523	730,552 »	1,396 84	»	22.5
MIDI	27 — 2 — ...	716	386,586 »	539 92	372	101,981 »	479 70	12.5	»
GRAND-CENTRAL	6 — 12 — ...	135	45,970 »	340 »	»	»	»	»	»
LYON A GENÈVE	27 — 2 — ...	175	81,965 »	468 37	75	29,152 »	388 69	20.0	»
ST-RAMBERT A GRENOBLE	27 — 2 — ...	90	31,987 »	355 41	»	»	»	»	»
BARRACOSSE	22 — 29 — ...	278	91,573 »	329 40	278	98,007	352 54	»	6.3
AUTRICHIENS	12 — 19 — ...	1077	807,434 »	749 70	1039	730,681 »	703 25	6.5	»
LOMBARDS VÉNITIENS	26 — 26 — ...	402	194,250 »	483 21	»	165,011 »	412 71	17.2	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

Digitized by Google

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER.

ÉTABLISSEMENT DES CHEMINS DE FER.

(*Suite.*) (1)

— La voie de fer est une des plus grosses dépenses. Dans cette dépense sont compris le ballast, les rails, les coussinets, les chevillettes, les traverses, les longrines, etc., et enfin les frais de pose de la voie. Voici à quelle somme la voie de fer entre dans l'établissement de nos chemins de fer; ils sont très-élevés :

Nord. . .	80,540,284	pour 707	kilom.
Anzin. . .	955,500	— 19	—
Est. . . .	71 447,590	— 624	—
Montereau.	5,901,815	— 100	—
St-Germain.	3,090,985	— 25	—
Rouen. . .	14,495,832	— 131	—
Havre. . .	12,935,965	— 92	—
Dieppe . .	2,188,429	— 51	—
Ouest. . .	16,376,420	— 147	—
Orsay. . .	612,024	— 11	—
Orléans. .	99,890,884	—1,109	—
Lyon . . .	50,429,714	— 383	—
Gr.-Central.	8,471,037	— 150	—
Ceinture. .	403,900	— 7	—

— Les accessoires viennent se ranger à la suite de la voie de fer, et comprennent les changements et croisements de voie, les plaques tournantes, les signaux fixes, l'outillage de la voie. Ils représentent en moyenne de 5 à 7,000 fr. par kilomètre, dont de 52 à 68 0/0 doit être affecté aux plaques tournantes, de 20 à 37 0/0 pour les changements de voie, et de 5 à 16 0/0 pour les signaux fixes. Ces dépenses représentent en moyenne 5 0/0 des dépenses totales de la voie de fer.

Ils ont coûté au Nord 4,715,129 fr.; à l'Est, 3,274,430; à Saint-Germain, 112,365; au Havre, 269,818; à Dieppe, 102,778; à l'Ouest, 867,701; à l'Orléans, 4,142,023; au Grand-Central, 10,565 seulement, et 7,657 fr. pour les plaques tournantes seulement sur le chemin de Ceinture.

— L'alimentation des machines, les machines à vapeur, les pompes à bras, les grues hydrauliques, les réservoirs, tuyaux, puits et prises d'eau, se rangent ici après les accessoires. Cette dépense, on le conçoit, n'a pas pu donner lieu à des moyennes exactes : aussi nous nous bornerons à donner le chiffre total de cette dépense pour quelques Compagnies : Nord, 786,473 fr.; Est, 1,055,101; Rouen, 1,094,754; Ouest, 165,326; Orléans, 889,311; Lyon, 3,412,501, Grand-Central, 676,298.

— Le télégraphe électrique que les Compagnies ont dressé le long de leurs voies pour tous les services, coûte, poteaux, fils et pose d'appareils, en moyenne, 218 fr. par kilomètre à deux voies, et 203 fr. par kilomètre à une seule voie. Le chemin du Nord a dépensé pour cet objet 72,797 fr.; Anzin, 6,000; l'Est, 189,258; Rouen, 19,979; Orléans, 115,561; et le Grand-Central, 5,740.

— Nous arrivons au dernier chapitre des dépenses d'établissement, au chapitre du matériel roulant, machines locomotives et tenders, voitures à voyageurs, wagons et autres véhicules. Nous exposons plus loin dans un tableau résumé le nombre de véhicules de tous genres possédé par nos Compagnies à la date où s'est arrêté le document officiel du ministère. Il en résulte que pour 4,063 kilomètres, nos Compagnies emploient 1,222 locomotives, 3,587 voitures à voyageurs, 1,658 wagons de service, 21,415 wagons à marchandises, soit ensemble 27,882 véhicules, dont 1,222 locomotives. Le tableau suivant résume la quantité de matériel de chaque Compagnie.

Numéros d'ordre.	Désignation des chemins.	Longueur totale exploitée.	Nombre et nature des véhicules sur la longueur entière					
			Machines locomotives.	Voitures et wagons.				Total général.
				Voitures à voyageurs	Wagons de service.	Wagons à marchand	Ensemble.	
		kil.						
1	Nord.....	707	253	662	330	4.674	5.666	5.919
2	Anzin à Somain	19	11	18	4	434	466	477
3	Paris à Strasbourg...	624	186	619	207	3.382	4.208	4.448
4	Strasbourg à Bâle 1re							
5	Mulhouse à Thann 2e	160	32	85	33	295	413	445
6	Montereau à Troyes...	100	16	70	14	83	167	183
7	Paris à Saint-Germain.	25	24	142	14	153	309	333
8	Paris à Rouen.... 131							
9	Rouen au Havre.. 92							
10	Dieppe et Fécamp. 51	274	94	273	201	1.343	1.817	1.911
11	Ouest.....	147	63	377	70	476	923	986
12	Paris à Orsay.....	11	7	39	3	3	45	52
13	Orléans et prolongem.	1.109	230	620	310	2.730	3.660	3.910
14	Paris à Lyon.....	383	140	284	201	1.929	2.417	2.557
15	Lyon à la Méditerranée	294	74	258	108	1.779	2.145	2.219
16	Gr.-Central (Rh.-et-L.)	150	66	104	53	4.055	4.212	4.278
17	Midi (Bordeaux-Teste)	53	12	36	7	109	152	164
	Totaux et moyennes	4.063	1.222	3.587	1.658	21.415	26.660	27.882

Ce chapitre a coûté 39,186,118 fr. au Nord; 378,000 à Anzin; 30,460,258 à l'Est; 1,694,653 à Montereau; 2,205,206 à Saint-Germain; 7,678,423 au Rouen; 3,464,071 au Havre; 9,696,188 à l'Ouest; 765,476 à Orsay; 37,180,021, à l'Orléans; 19,410,725 au Lyon; 5,739,076 au Grand-Central.

Après avoir décomposé les dépenses de l'établissement, les avoir analysées chapitre par chapitre, il nous reste à résumer tous ces chiffres et à les condenser dans un aperçu général s'appliquant à chacun de nos chemins de fer.

D'après les moyennes des chiffres que nous avons présentés, les dépenses peuvent être résumées ainsi : les frais généraux représentent dans la dépense totale 5 0/0 ; les acquisitions de terrain, 13.5 0/0 ; les terrassements et ouvrages d'art, 33.3 0/0, sur lesquels les terrassements représentent 71 0/0, et les ouvrages d'art 29 0/0 ; la voie de fer et accessoires, 28.9 0/0, dont 95 0/0 pour la voie et 5 0/0 pour les accessoires; les gares et dépendances, 4.4 0/0; les dépenses diverses, 4.4 0/0 ; le matériel roulant, 10.5 0/0. Ces chiffres s'appliquent aux chemins à une seule voie. Voici maintenant les chiffres pour les chemins à deux voies :

Frais généraux, 5 0/0 de la dépense totale; acquisitions de terrains, 9.3 0/0 ; terrassements et ouvrages d'art, 27.1 0/0 ; voie de fer et accessoires, 36.6 0/0; gares et dépendances, 4.2 0/0 ; dépenses diverses, 3.2 0/0; matériel roulant, 14.6 0/0.

Au 31 décembre 1853 le réseau coûtait 1,595,698,858 fr., soit 392,739 par kilomètre; les dépenses se sont élevées dans les diverses Compagnies aux sommes que présente le tableau général suivant :

(1) Voir le *Journal des Chemins de fer* du 5 septembre 1857.

Digitized by Google

Numéros d'ordre.	Désignation des chemins.	Longueurs en exploitation.	Dépenses totales.	Dépenses par kilomètre.	Répartition par chapitre et — Chapitre I. — Frais généraux.	Chapitre II. — Intérêts.	Chapitre III. — Terrains.	Chapitre IV. — Terrassements, ouvrages d'art courants.
		kil.						
1	Nord.	707	250.382.270	354.147	12.338	883	47.346	*a* 63.421
2	Anzin à Somain.	19	2.237.570	117.767	10.526	*b* »	15.342	10.109
3	Est, Paris-Strasbourg.	624	246.317.880	394.740	17.099	»	53.228	91.442
4	Strasbourg à Bâle	139	43.996.593	316.522	»	»	»	»
5	Mulhouse à Thann..	21	2.869.096	316.623	»	»	»	»
6	Montereau à Troyes..	100	22.143.428	221.434	9.253	9.830	26.617	39.600
7	Paris à Saint-Germain.. . . .	25	27.488.826	1.099.553	*b* 30.908	*b* »	*b* 83.249	*b* 154.404
8	Paris à Rouen	131	67.792.000	517.503	14.102	16.179	43.706	47.506
9	Rouen au Havre.	92	58.347.858	634.215	35.998	24.480	103.280	83.971
10	Dieppe et Fécamp..	51	14.110.210	276.671	18.852	14.908	35.556	59.485
11	Ouest..	147	85.128.196	579.103	32.516	*b* »	*a* 61.330	193.796
12	Paris à Orsay...	11	5.180.081	470.916	45.559	15.426	96.267	*a* 113.231
13	Orléans et prolongements. . .	1.109	393.710.698	355.014	20.840	3.894	33.109	102.435
14	Paris à Lyon..	383	198.636.035	518.632	14.775	»	68.903	*a* 198.203
15	Lyon à la Méditerranée. . . .	294	130.578.751	444.145	»	»	»	»
16	Grand-Central (Rhône-et-L.)..	150	38.882.852	259.219	10.279	14.877	42.290	35.009
17	Midi (Bordeaux-Teste)	51	5.988.417	112.989	»	»	»	»
18	Ceinture..	7	1.907.108	272.444	7.829	»	91.325	109.306
	Totaux.	4.063	1.505 698.858	392.739				

On a affecté de (*a*) Tous les chiffres qui sont présumés pêcher par excès.
» (*b*) — — par omission.
» (*c*) Tous les chiffres qui paraissent entachés d'erreurs qu'il serait trop long de préciser.

COMPAGNIE FRANCO-AMÉRICAINE.

GAUTHIER FRÈRES ET Cie.

Assemblée générale du 31 août 1857.

RAPPORT DES GÉRANTS.

Messieurs,

Les retards apportés à la convocation de notre assemblée générale ordinaire ayant été l'objet de diverses interprétations, nous allons tout d'abord vous en expliquer les motifs.

La dernière fois que nous avons eu l'honneur de nous trouver au milieu de vous, dans notre assemblée extraordinaire du 18 septembre 1856, nous vous avons annoncé la nouvelle phase dans laquelle allait entrer notre Compagnie, et le but principal que nous assignions à nos efforts. Ce but a été compris et approuvé par vous, car la souscription que vous nous aviez autorisés à ouvrir, en prévision de la concession des services transatlantiques, a été couverte avec un élan dont nous avons dû nous féliciter, et qui a été d'un grand encouragement pour nous dans la lourde tâche que nous nous étions imposée.

Dans cette même assemblée, deux résolutions principales avaient été par vous adoptées :

1° L'augmentation du capital de notre Compagnie, en prévision de tout ou partie de la concession des services transatlantiques ;

2° L'autorisation de contracter avec des gouvernements étrangers pour des services de navigation.

Rien, en effet, n'était plus logique que notre double prétention. La cessation des affrétements de la guerre de Crimée nous laissait disponible un matériel considérable, créé en vue des services transatlantiques. Il était donc naturel que nous songeassions à l'affecter à sa véritable destination. D'ailleurs, l'établissement de ces services, tant de fois différé, appelait une solution dont chacun reconnaissait l'urgence. Le gouvernement de l'empereur, qui a tant à cœur le développement de notre industrie et de notre commerce, avait souvent exprimé sa ferme volonté de doter la France de ces grandes lignes transatlantiques qui font l'orgueil et la richesse de nos rivaux anglais et américains. Une commission, composée d'hommes éminemment compétents, s'occupait de l'organisation de cette vaste entreprise, examinait les titres des diverses Compagnies qui s'étaient mises sur les rangs, et enfin nous désignait au gouvernement parmi celles qui offraient le plus de garantie d'une bonne exécution.

En Espagne, notre situation était mieux dessinée encore. Le gouvernement de ce pays, menacé d'une guerre avec le Mexique, allait se trouver sans navires pour transporter sa correspondance ; les concurrents qui nous disputaient le terrain paraissaient disposés à s'entendre avec nous ; nous devions donc espérer chaque jour une conclusion.

En face de cette double solution constamment imminente, eu égard aux profondes modifications qu'elle devait introduire dans notre Compagnie, nous ajournions de jour en jour notre réunion, pour ne pas nous trouver dans la nécessité de paraître devant vous sans être en mesure de vous faire connaître le résultat de nos travaux, et avec la perspective de vous convoquer à nouveau, le lendemain, si une décision définitive intervenait.

D'un autre côté, la réserve à laquelle nous étions obligés relativement à des négociations pendantes, et vis-à-vis de concurrents attentifs à toutes nos démarches, ne nous eût pas permis de vous faire des communications suffisantes pour vous édifier et vous rassurer. Nous eus-

Digitized by Google

par kilomètre de la dépense de premier établissement, au 31 décembre 1853.

Chapitre V. — Ouvrages d'art exceptionnels.	Chapitre VI. — Clôtures du chemin.	Chapitre VII. — Bâtiments.	Chapitre VIII. — Mobilier.	Chapitre IX. — Voie de fer.	Chapitre X. — Accessoires de la voie.	Chapitre XI. — Alimentation des machines.	Chapitre XII. — Télégraphie.	Chapitre XIII. — Matériel roulant.
4.069	*b* 6.935	33.468	*c* 8.453	113.918	6.668	1.112	102	*c* 55.425
1.300	1.674	*a* 7.968	368	*a* 50.280	*b* »	*b* »	316	19.895
27.268	*b* 4.600	*a* 28.094	2.446	114.499	5.247	1.691	303	48.815
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
47.263	*b* »	9.519	*a* 3.387	*a* 59.018	*b* »	*b* »	*b* »	16.957
a 304.638	*b* 683	*b* 260.239	*c* 49.091	*c* 123.639	*b* 4.494	*b* »	*b* »	*b* 88.208
173.825	*b* »	40.824	3.496	*a* 110.655	*b* »	8.357	152	58.013
112.760	*b* »	90.060	2.492	*a* 140.608	2.933	*b* »	*b* »	67.653
83.171	*b* »	19.183	591	*a* 42.910	*c* 2.615	*b* »	*b* »	»
b 1.359	*b* 2.499	*b* 92.929	10.282	*a* 111.504	*b* 5.903	*b* 1.124	*b* »	65.961
»	*b* »	64.525	10.681	*a* 55.630	*b* »	*b* »	*b* »	69.589
32.709	7.472	23.162	3.153	*a* 90.073	3.735	802	*b* 104	33.526
b »	*b* »	*a* 41.476	*a* 4.013	*a* 131.671	*b* »	8.910	*b* »	50.681
»	»	»	»	»	»	»	»	»
41.981	1.785	*a* 12.315	*b* 1.332	*a* 50.473	*b* 71	*b* 4.508	*b* 38	38.251
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	5.100	»	»	57.700	1.004	»	»	»

C. Devina.

sions laissé le doute dans vos esprits, et avec le doute, la crainte et l'inquiétude. Mieux valait attendre une solution que tout annonçait comme très-prochaine.

Ces retards ainsi justifiés, nous allons entrer dans quelques détails sur notre exploitation pendant l'année 1856.

Amenés par la force des choses à affecter nos steamers aux services transatlantiques, tout semblait devoir favoriser notre entreprise. Compris par la Commission des paquebots dans les trois Compagnies qu'elle reconnaissait comme capables de mener à bonne fin cette grande œuvre, quelle meilleure preuve pouvions-nous donner de notre aptitude, de notre existence, contestées par des adversaires intéressés, que la pratique, que l'exécution de ces services? D'ailleurs, nous avions étudié à nouveau la question des transports qui nous est depuis si longtemps familière. Nous avions supputé les dépenses des navires dans chaque voyage, nous avions opposé à ces dépenses le prix de fret des transports d'Europe en Amérique. Les 40 et 50 dollars payés jusqu'alors aux steamers anglo-américains nous laissaient une assez belle perspective et nous permettaient d'espérer des produits, sinon brillants, au moins suffisamment rémunérateurs au début d'un entreprise maritime.

Malheureusement, nos rivaux étrangers s'émurent profondément de notre tentative; ils comprirent que le commerce français, que jusqu'alors ils avaient tenu sous leur dépendance, allait leur échapper et se développer sans leur participation, sans le prélèvement de leur prime habituelle ; ils nous déclarèrent une guerre acharnée et déloyale, ne reculant devant aucun moyen pour nous ruiner et nous faire abandonner le terrain. C'est ainsi que nous avons vu leurs bateaux venir prendre charge, la veille de nos départs annoncés, au prix infime de 5 et 6 dollars, nous obligeant à charger dans ces mêmes conditions ou à voyager sur lest.

Que devions-nous faire dans cette difficile occurrence? Fallait-il lâcher prise et mettre un terme à des voyages onéreux? — Lâcher prise, c'était abdiquer, c'était périr, c'était avouer au monde et surtout au gouvernement français notre impuissance ; c'était renoncer à tout espoir dans l'avenir. Nous ne pouvions en agir ainsi.

Investis de votre confiance, chargés par vous du soin de vos intérêts et de la poursuite d'un but auquel nous touchions presque, il ne nous était pas permis de reculer devant un premier obstacle, de succomber sous un premier échec. Nous devions soutenir la lutte.

Bientôt, d'ailleurs, nos adversaires devaient sentir le préjudice qu'ils se faisaient à eux-mêmes, et dès la fin de l'année dernière, ils venaient nous offrir composition et demander à relever les prix du fret.

Grâce à l'arrangement qui intervint, notre exploitation pouvait devenir avantageuse et nous permettre de réparer les pertes que nous avions dû faire dans cette première période de lutte ; mais une saison inouïe jusqu'à ce jour dans les annales maritimes est venue détruire toutes nos espérances. Nos navires, aussi bien du reste que les meilleurs steamers anglais et américains, ont dû reculer devant d'effroyables tempêtes ; quelques-uns, pour avoir voulu résister, ont éprouvé des avaries considérables qui les ont retenus plusieurs mois dans les ateliers de l'Angleterre.

Ici, bien qu'il en coûte à notre amour-propre de Français, nous vous devons un aveu pénible. La France, à cette heure, n'offre encore aucune ressource à la grande navigation à vapeur, qui, pour la moindre avarie, pour la

Digitized by Google

moindre réparation, doit aller chercher une hospitalité, sinon douteuse, au moins excessivement coûteuse, en Angleterre. Vous jugerez de cet inconvénient par un fait :

Le 3 juin 1856, notre steamer *Alma* partait pour New-York. En sortant de la passe du Havre, dont chacun connaît l'exiguité et qui est si souvent une cause d'avarie pour tous les navires, il casse une aile de son hélice. Si le Havre nous eût offert un dock, l'hélice était changée en quelques heures, et après un retard de vingt-quatre heures nous eussions continué notre voyage. Mais le Havre est un port sans ressources; les ports voisins n'ont que des docks insuffisants; nous dûmes faire remorquer notre navire au port anglais le plus voisin, à Southampton. A Southampton, les docks sont tous occupés, nous nous faisons remorquer jusqu'à Londres. Ici les docks disponibles sont trop courts ; nous devons attendre plus d'une semaine avant de trouver place.

Il n'est pas besoin de vous donner le détail des frais d'un semblable voyage pour vous laisser entrevoir tout ce qu'offre de ruineux une pareille sujétion. Mais nous devons ajouter que par suite des besoins spéciaux des navires en fer, il n'est pas un de nos navires qui n'ait passé plusieurs fois dans les docks d'Angleterre, dans un pays où, vous le savez, les frais de main-d'œuvre sont si considérables. Aussi, nous devons le reconnaître, nos pertes proviennent bien plus de l'insuffisance des ressources de nos ports français, notamment du port du Havre pour les grands navires, que de la concurrence. La concurrence diminue momentanément les produits d'une ligne, mais l'obligation de recourir, pour la moindre avarie, à un port étranger, est un obstacle insurmontable à la régularité des départs, et, sans régularité, il n'est point de succès possible pour une ligne transatlantique à grande vitesse.

A toutes ces traverses est venu s'ajouter un malheur irréparable et qui nous a profondément affectés. Vous connaissez tous, Messieurs, la fin tragique de notre infortuné steamer le *Lyonnais*, qui sombrait le 4 novembre 1856, emportant avec lui les plus braves de nos marins et un capitaine dont la mort a honoré notre marine marchande.

Bien que ce navire fût assuré pour la plus grande partie de sa valeur, sa perte nous a causé un grand préjudice, aussi bien au point de vue matériel qu'au point de vue moral. Les passagers, les commerçants, ne remontent pas à la cause du sinistre, ils en envisagent les effets, et en font subir les conséquences à la Compagnie, qu'ils regardent dès lors avec défaveur.

Enfin, Messieurs, après une année de peines, de travaux extraordinaires et souvent ingrats, nous voyons, au 31 décembre 1856, notre bilan accuser une perte de 1,516,890 fr. 66 c. En la décomposant, on reconnaît qu'elle est produite pour 334,551 fr. 96 c. par le sinistre du *Lyonnais*, l'assurance ne garantissant jamais la totalité des pertes éprouvées ; pour environ 320,000 fr., par l'obligation malheureuse où nous avons été d'envoyer nos navires en Angleterre pour la moindre réparation et même pour leur nettoyage; et environ 862,338 fr. 70 c par l'exploitation proprement dite.

La perte faite en 1856 serait bien amoindrie si nous n'avions pas distribué dans la même année, en mars et juin, sur les bénéfices alors réalisés, 30 francs par action, soit en tout 1,080,000 fr., ce qui, l'action n'étant pas encore entièrement payée, a produit pour l'année 8.80 0/0 des versements effectués.

Quoi qu'il en soit, nous avons été dans l'impossibilité de détacher les coupons du 31 décembre 1856 et du 30 juin 1857.

Et cependant, quelque onéreux que fussent les services, il ne nous était pas permis de les arrêter brusquement. Nous n'avons dû les abandonner que lorsque nos droits à tout ou partie de la subvention gouvernementale nous ont paru suffisamment reconnus et consacrés. Nous aurons donc encore, pour l'exercice des premiers mois de cette année, une perte produite par les mêmes causes

Mais quand on examine les circonstances défavorables au milieu desquelles nous nous sommes trouvés, les efforts que nous avons dû faire pour créer en France une industrie jusqu'alors inconnue, l'éducation même que nous avons dû donner à un personnel nombreux et inexpérimenté, on est obligé de reconnaître qu'il était bien difficile, pour ne pas dire impossible, d'éviter ces pertes. Elles sont, d'ailleurs, Messieurs, une garantie pour l'avenir; elles sont la part qui doit être faite fatalement à toute entreprise qui débute, la part des tentatives ; c'est le capital de l'expérience acquise, ce sont des pertes évitées dans nos entreprises nouvelles.

De pareils sacrifices devaient porter leurs fruits.

En effet, dès les premiers mois de 1857, nous passions avec le gouvernement espagnol un traité pour le transport pendant dix mois de la correspondance officielle et publique, de Cadix à la Havane.

Permettez-nous, Messieurs, de vous arrêter un instant sur cette affaire d'Espagne, généralement si peu comprise et cependant si importante, surtout depuis que nous avons été assez heureux pour lui donner une durée qui nous permettra d'en tirer tout le parti qu'on est en droit d'en attendre.

Dès l'année dernière, ainsi que nous vous l'avons laissé pressentir dans notre réunion du 18 septembre, nous étions en instance près du gouvernement espagnol pour la concession des services transatlantiques entre la Péninsule et ses riches colonies des Antilles. Nous avions longuement étudié cette entreprise qui nous paraissait dans les meilleures conditions pour donner de beaux produits, pour constituer une affaire lucrative. Mais là aussi nous trouvions des concurrents, concurrents d'autant plus redoutables que notre qualité d'étrangers était un obstacle presque dirimant à tout succès en Espagne.

Le gouvernement espagnol, pressé par le besoin de rattacher ses colonies à la métropole par des services réguliers à grande vitesse, ne rencontrait aucune Compagnie plus apte que la nôtre pour exécuter une pareille entreprise; mais pour éviter les accusations, les insinuations souvent portées contre l'administration en semblable circonstance, il crut devoir recourir à l'adjudication publique pour un service provisoire pendant une année, en fixant le chiffre maximum de subvention à 25,000 piastres.

Cette clause de service provisoire nous obligeait à une prudente réserve, à une grande circonspection. Soumissionner les services sans une garantie d'avenir, c'était aliéner notre matériel pour une année, nous mettre dans l'impossibilité de répondre à l'appel qui, chaque jour, pouvait nous être fait par le gouvernement français; c'était nous livrer à la merci de nos compétiteurs qui, lors de l'adjudication du service définitif, pouvaient abuser de notre position et nous contraindre à baisser extraordinairement nos prix. D'un autre côté, notre abstention leur laissait le champ libre; mais ils n'avaient ni capital ni matériel, et il ne leur était guère possible de se constituer en temps utile pour prendre le service provisoire sans notre concours.

Tout nous conseillait donc l'abstention. Aussi deux adjudications eurent lieu sans donner de résultats. C'est alors que nous intervînmes près du gouvernement pour lui offrir de nous charger du service, moyennant une subvention de 32,000 piastres fortes par voyage, aller et retour. Le gouvernement agréa notre offre, et un traité fut conclu en vertu duquel nous exécutons en ce moment le transport des malles espagnoles.

L'adjudication du service définitif pour huit années ayant été fixée au 17 juin, nous avons pu, sur des bases à peu près certaines, déterminer le minimum auquel il nous était loisible de descendre. Nous avons assis nos calculs sur les résultats des voyages opérés précédemment par les navires du gouvernement espagnol qui faisaient le même service et dont tous les documents ont été mis avec bienveillance à notre disposition, et sur les renseignements qui nous ont été fournis par le commerce sur les échanges qui s'opèrent entre la métropole et l'île de Cuba. C'est en suivant cette marche prudente que nous sommes arrivés à emporter l'adjudication définitive à 23,400 piastres, payables par privilége et à chaque voyage sur la caisse de Cuba.

C'est un rabais de 8,600 piastres que nous avons dû nous imposer sur la subvention du service provisoire; mais, d'une part, l'un de nos concurrents n'avait porté sa soumission qu'à 25,300 piastres; d'autre part, le service définitif assure des avantages qui compenseront largement la différence des deux subventions. En effet, les droits protecteurs du pavillon espagnol rendent impossible le transport des marchandises espagnoles par le pavillon français, pavillon sous lequel nous devions naviguer pendant tout le temps du service provisoire. Mais quand, arrivés au service définitif, nous pourrons, sous pavillon espagnol, effectuer le transport des marchandises, nous sommes assurés de trouver sur une ligne où se fait tout le transit des Espagnes un fret qui compensera et avec grands intérêts cette différence de 8,600 piastres.

Vous remarquerez d'ailleurs que nous effectuerons 18 voyages au lieu de 12 avec le même capital, avec le même matériel, sans augmentation dans les frais d'exploitation et avec une économie de 25 0/0 dans le combustible, dispensé que nous serons de rentrer au Havre à chaque voyage.

Toutefois, notre intervention dans l'adjudication définitive n'a été qu'indirecte. La loi espagnole refusant aux étrangers le droit de propriété sur des navires espagnols, nous avons dû, de l'avis de notre Conseil de surveillance, passer un traité avec deux maisons des plus honorables et des mieux posées de Madrid pour la soumission du service définitif.

D'un commun accord, nous avons constitué une Compagnie anonyme espagnole, au capital de 16 millions de francs, divisés en 32,000 actions de 500 fr. Nous lui avons apporté six de nos navires, l'*Alma*, le *Vigo*, le *Barcelone*, le

Digitized by Google

Cadix, le *Franc-Comtois* et, à son choix, le *Jacquard* ou l'*Arago*. A raison de cet apport et de notre concours, il nous a été attribué, en actions libérées de cette Compagnie, 12 millions 2 0,0 0 fr. dont les produits tout entiers appartiendront aux actionnaires de la Compagnie franco américaine, et lui seront distribués.

Cette affaire, que nous avons conclue avec l'assistance d'un membre de notre Conseil de surveillance qui a accompagné l'un de nous à Madrid, sauvegarde désormais les intérêts de notre société et lui assure un avenir satisfaisant, ainsi que nous allons l'établir par quelques chiffres.

Notre steamer *Alma*, le premier que nous ayons mis en service sur cette ligne, quitte Cadix sans y avoir fait séjour, sans avoir été annoncé ; il traverse des pays où les agences ne sont pas organisées, où il n'y a rien de prêt pour le recevoir, où il rencontre l'hostilité et la jalousie, l'amour-propre national froissé de voir les dépêches du gouvernement confiées à des mains étrangères. Il lui est interdit par son pavillon de charger des marchandises espagnoles, et cependant il nous revient au Havre avec un bénéfice net de 88,987 fr. 49 c.

Le Franc-Comtois, qui effectue le deuxième voyage, a pu être annoncé et attendu : il trouve les agences en voie d'organisation; mais les Espagnols hésitent encore à lui accorder confiance; la fièvre jaune, qui sévit aux colonies, est dans sa plus grande intensité, ce qui ralentit la circulation des passagers et des affaires. *Le Franc-Comtois* rentre pourtant avec un solde de 118,000 fr de bénéfices nets.

Les nouvelles que nous avons reçues de notre troisième navire *le Barcelone*, attendu au Havre dans quelques jours, ne sont pas moins favorables et promettent un résultat toujours s'améliorant.

En compte de ces faits, d'après les observations et les rapports de nos agents des diverses escales, tous bien posés pour apprécier les ressources et les produits de la ligne, nous croyons pouvoir porter, sans exagération aucune, le chiffre de nos bénéfices nets à 150,000 fr. en moyenne par voyage, convaincus même qu'il sera dépassé, alors que nous aurons le pavillon espagnol, alors que les services seront bien organisés et bien connus alors que nous aurons pu les relier d'une manière utile avec les côtes de l'Océan et de la Méditerranée.

Partant de cette donnée plutôt amoindrie qu'exagérée, comme nous devrons effectuer dix-huit voyages par an dans le service définitif, c'est un bénéfice de 2,700,000 fr. assuré à la Compagnie espagnole. Défalquons-en 700,000 fr. pour fonds d'amortissement et fonds de réserve, il reste net 2 millions, ce qui donne 11 1/6 0/0 aux actions espagnoles et 8 1/2 0/0 au capital de 18 millions de notre Compagnie franco-américaine, qui possède un peu plus des trois quarts des actions de la Société d'Espagne.

L'affaire d'Espagne réalisée à notre satisfaction, notre tâche n'était qu'à moitié achevée. Il nous restait l'entreprise française que nous avions le plus à cœur, celle qui avait fait l'objet de toutes nos études, celle qui se rattachait directement aux intérêts généraux de notre pays, celle enfin qui nous avait coûté le plus de sacrifices.

L'Empereur, dans son discours d'ouverture aux chambres, avait nettement posé la solution de cette question des paquebots transatlantiques, les chambres avaient sanctionné cette manifestation d'une volonté souveraine par une loi, et nous n'attendions plus que l'intervention d'un traité de concession avec le ministre, quand est survenue la décision que vous connaissez tous.

Les chambres de commerce des quatre grands ports, choisis comme ports d'attache, pour les lignes transatlantiques, ont été invitées à constituer une Compagnie et à réunir le capital nécessaire pour l'exploitation de la ligne qui leur serait respectivement concédée. La ligne de New-York était attribuée au Havre avec une subvention de 3,100,000 fr. ; la ligne des Antilles à Nantes (Saint-Nazaire) avec une subvention de 6,200,000 fr , et la ligne du Brésil à Bordeaux et Marseille, avec une subvention de 4,700,000 fr.

C'est dans ces circonstances que la chambre de commerce de Nantes nous a fait l'honneur de nous appeler pour participer avec elle à la fondation de la Compagnie des paquebots transatlantiques des Antilles.

Un comité d'organisation a été créé avec lequel nous avons conclu un traité pour la formation du capital et la complète réalisation de l'entreprise. Le capital social a été fixé à 25 millions de francs, dont 5 spécialement réservés aux habitants de Nantes et du bassin de la Loire. Les 20 millions restants, et tout ce qu'il pourrait être nécessaire de parfaire sur les 5 millions nantais, ont été souscrits par nous pour le compte de notre Compagnie, ainsi que vous nous en aviez donné l'autorisation dans notre assemblée du 18 septembre 1856.

Ainsi se trouve établie et déterminée notre participation dans l'affaire des transatlantiques français. Sans doute nous eussions préféré l'obtention de tous les services avec leur concentration dans un port unique; mais dans la combinaison actuelle, la ligne des Antilles nous donne une bien suffisante satisfaction. La subvention qui lui est allouée, quoique très-judicieusement répartie par la commission en raison des distances à parcourir et des produits et dépenses probables de chaque ligne, ne laisse pas que d'être considérable et garantir une large rémunération. Sous un bonne administration, la ligne des Atilles ne peut manquer de prospérer. Les mers qu'elle sillonne sont constamment calmes et tranquilles ; les pays qu'elle visite sont les pays les mieux favorisés par la nature et tous appelés à un grand avenir quand ils seront dotés de moyens de communications faciles avec le vieux continent. La ligne des Antilles aboutit au chemin de fer de Panama, par lequel nous arriverons nécessairement tous les voyageurs et les marchandises de la Californie, du Mexique, du Pérou, du Chili et de toutes les républiques qui sont à l'ouest des deux Amériques ; c'est la route la plus directe pour communiquer avec les mers du Sud, c'est par là que nous viendront ces énormes quantités de métaux précieux qui sont d'un si grand produit comme fret. N'oublions pas que la ligne des Antilles françaises comprend les mêmes contrées qu'exploite déjà notre Société espagnole; que nous pourrons, en conséquence, combiner nos services, économiser des frais considérables d'agence, et qu'enfin, au lieu d'y rencontrer une concurrence hostile, nous y trouverons un appui dévoué et constamment réciproque qui constituera pour nos deux Compagnies une source d'avantages et de profits.

Dans ces conditions, l'entreprise des paquebots de la ligne des Antilles est une des plus belles affaires du moment ; elle offre des ressources, elle assure des revenus qu'on ne saurait indiquer à l'avance sans être taxé d'une extrême exagération. Notre expérience cependant nous permet de garantir quelques chiffres. Dans notre exploitation de l'année dernière, nous avons effectué sans subvention seize voyages transatlantiques et dans les plus fâcheuses conditions. Ces seize voyages, en dehors des frais ordinaires causés par les nombreuses relâches en Angleterre pour docker et réparer nos navires, et des irrégularités qui en étaient la conséquence, ne nous ont pas coûté 900,000 fr. Nous aurons vingt-quatre voyages à exécuter sur la ligne des Antilles, mais dans des conditions bien différentes. Là nous aurons toutes facilités pour docker et réparer nos navires; nos magasins, nos ateliers seront sur le quai et communiqueront immédiatement avec nos steamers ; la douane, la police, seront presque sous le même toit, offrant aux voyageurs et aux marchandises des avantages et une foule de commodités qui leur étaient fatalement refusées au Havre. Il est donc incontestable que nous nous trouverons à Saint-Nazaire dans une situation bien meilleure, et que la perte, s'il pouvait en exister, n'atteindrait pas le chiffre auquel elle a pu s'élever dans notre exploitation du Havre. Admettons-le cependant pour faire une large part à l'imprévu, la ligne des Antilles nous laisserait encore plus de quatre millions de bénéfices, outre l'intérêt du capital. Et remarquez bien, Messieurs, que ce chiffre n'est pas le résultat de données purement hypothétiques; il est produit par la comparaison du passé, et il a été contrôlé par une autorité digne de confiance, par la chambre de commerce de Nantes, qui, après un examen approfondi, n'a pas craint de déclarer, dans une délibération destinée à avoir de la publicité, que la ligne des Antilles *présentait tous les éléments d'une grande et fructueuse affaire, tant au point de vue de l'intérêt général qu'au point de vue des bénéfices que pourront recueillir ceux qui s'y intéresseront*.

L'exposé qui précède, nous en avons le ferme espoir, vous rendra la confiance qui semblait vous abandonner. Désormais vous serez édifiés sur la valeur réelle de vos actions, naguère si dépréciées. Vous comprendrez que deux entreprises subventionnées et patronées par deux gouvernements, entourées d'éléments de succès aussi incontestables, administrées par des hommes qui auront profité des leçons du passé, que ces deux entreprises, disons-nous, donnent pour l'avenir à notre Compagnie une situation qui n'a d'analogue que celle de quelques Compagnies anglaises.

Mais ces deux Compagnies, organisées sous la forme anonyme, auront des existences séparées, et alors la Compagnie franco-américaine, qui ne possédera plus qu'un seul navire et des matériaux préparés à Nantes, qu'elle devra s'efforcer de transmettre au plus tôt à la Société nantaise, n'aura plus de raison d'être.

Elle aura rempli la tâche qui lui avait été donnée ; elle se sera transformée en deux sociétés anonymes, dans chacune desquelles elle aura la plus grande part d'intérêt, et dès à présent nous devons songer à en préparer la liquidation.

Cette liquidation, aidée par les bénéfices des services espagnols, si aucune circonstance ne vient la contrarier, nous donne l'espérance de pouvoir distribuer dans le cours de l'année prochaine les produits qu'on aura réalisés.

Tous les actionnaires, sans distinction des actions estampillées ou non estampillées, ont

Digitized by Google

un droit égal dans cette liquidation, qui devra comprendre toutes les opérations de la Compagnie franço-américaine, le matériel qui lui reste et l'affaire espagnole.

Mais l'affaire nantaise se trouve dans des conditions différentes. Elle forme une entreprise complétement distincte de toutes les autres opérations de la Compagnie franco-américaine; elle aura une existence propre, sans aucune participation aux charges ou bénéfices de cette susdite Compagnie, à laquelle elle ne se rattache que par le droit réservé à ses actionnaires de souscrire des actions en nombre déterminé.

Ensuite des résolutions prises dans l'assemblée générale du 18 septembre 1856, les actionnaires qui ont fait estampiller leurs titres ont souscrit une action nouvelle en vue de la concession totale ou partielle des lignes transatlantiques. Cette souscription leur assure deux parts dans l'opération à faire, une à raison de leur action primitive et une à raison de l'action qu'ils ont souscrite à nouveau.

Mais l'actionnaire qui n'a pas usé de la faculté de la souscription n'a pas, pour cela, perdu le droit que lui donnait son titre à toutes les opérations faites et à faire, c'est-à-dire à une part.

Ainsi l'action non estampillée a droit à la moitié de ce qui revient à celle estampillée dans l'opération des paquebots transatlantiques, à la charge d'y contribuer dans cette proportion.

Nous avons souscrit dans l'affaire nantaise 40,000 actions à 500 fr., soit 20 millions.

Dans notre compagnie franco-américaine, nous avons :

Actions estampillées	31,000 fr.
Actions non estampillées . . .	5,000
	36,000 fr.

En attribuant une action nantaise à chaque action estampillée, nous en emploierons 31,000

Et en en attribuant une par deux actions non estampillées, nous en emploierons 2,500

En tout. . . 33,500

actions nantaises qui devront être réservées pour les actionnaires de la Compagnie franco-américaine.

Il en restera 6,500, que nous proposons de céder au pair à quelques personnes qui nous ont été d'un concours utile.

Mais pour conserver ce droit, nos actionnaires devront se soumettre aux engagements imposés aux souscripteurs nantais, et par conséquent verser d'abord 50 fr. par action nantaise, et lorsque le traité de concession sera signé, effectuer un second versement de 50 f., ce qui constituera le premier cinquième de l'action.

La Compagnie ne peut pas faire elle-même ces versements, ses ressources étant utilisées presque en totalité par l'affaire espagnole, et le surplus n'existant pas en valeurs immédiatement réalisables.

Il faut donc votre concours pécuniaire.

Pour les porteurs d'actions estampillées, il existe déjà un engagement suffisant; mais pour les porteurs d'actions non estampillées, il n'y a qu'une faculté, car les statuts ne permettent pas de faire d'autre appel de fonds que pour les versements des actions primitives.

De là il résulte que la participation à la Société de Nantes étant obligatoire pour les uns et facultative pour les autres et ne pouvant pas s'opérer avec les deniers de la Société, doit ne pas se confondre avec les autres opérations de la Compagnie franco-américaine et former un compte à part qui n'appartiendra qu'à ceux qui y auront concouru par leurs versements.

Toutefois, comme il est à espérer que les actions de la Compagnie nantaise, aussitôt après la signature du traité de concession, seront recherchées et acquerront une plus-value, il nous paraît convenable, pour que les actionnaires profitent de cet avantage, qu'elles restent dans les mains des gérants jusqu'à l'époque qui sera fixée pour le règlement de la participation, afin que, sous la surveillance du Conseil, ils puissent en vendre au-dessus du pair une plus ou moins grande partie, et lors du règlement, distribuer aux ayants droit leur part dans les actions qui resteront et dans le produit de celles qui auront été vendues.

Mais il demeure bien entendu que les actionnaires qui désireraient conserver tous leurs titres pourront stipuler cette clause en opérant leurs versements, auquel cas les actions leur seront réservées et intégralement rendues lors du règlement de la participation.

Nous vous avons dit que dès à présent il convenait de préparer la liquidation de notre Compagnie. La dissolution ne peut pas en être prononcée avant l'homologation des statuts de la Société espagnole et des statuts de la Société de Nantes; mais auparavant on peut commencer la liquidation, pour qu'il soit permis de la terminer aussitôt après la dissolution, et de distribuer entre les actionnaires ce qu'on aura réalisé, à valoir sur ce qui leur reviendra en définitive.

Nous avons eu, pendant l'année dernière et les premiers mois de celle-ci, de rudes épreuves à subir; mais l'affaire espagnole, qui nous donnera pendant l'exercice 1857 des bénéfices certains, et l'affaire nantaise, que nous pouvons regarder comme définitive avec votre concours, raniment notre courage, qui en aucun cas ne vous fera défaut, et doivent, Messieurs, vous rassurer complétement sur l'avenir.

Ensuite des considérations qui précèdent, d'accord avec notre Conseil de surveillance, nous vous proposerons donc les résolutions suivantes que nous croyons propres à assurer tous les droits et à sauvegarder tous les intérêts.

RÉSOLUTIONS.

Première résolution.

Les comptes et l'inventaire arrêtés au 31 décembre 1856 présentés par les gérants sont approuvés.

Deuxième résolution.

§ 1er.

Sur les 40,000 actions souscrites par les gérants dans la Société qui s'organise à Nantes pour le service transatlantique des Antilles, il en est réservé pour les actionnaires de la Compagnie franco-américaine 33,500.

Les gérants sont autorisés à disposer au pair et en faveur de qui bon leur semblera, sur l'avis du Conseil de surveillance, du surplus et de ce qui pourrait rester libre sur celles réservées.

§ 2.

Chaque actionnaire est reconnu avoir droit à une action de la Compagnie nantaise, par action estampillée, et à une action par deux actions non estampillées.

Il devra verser par chaque action nantaise, à valoir sur la somme de cinq cents francs, montant de cette action, cinquante francs à l'époque qui sera déterminée par les gérants, de l'avis du Conseil de surveillance, et cinquante francs lorsque le traité de concession sera signé ou sur le point de l'être, si le ministre l'exige.

A défaut de versement dans le mois de l'appel, qui sera fait par avis publié dans les journaux d'annonces légales de Lyon et dans deux journaux d'annonces de Paris, l'actionnaire retardataire sera déchu de tous ses droits dans la Compagnie nantaise, sans préjudice de l'action des gérants à raison des engagements existants déjà.

§ 3.

Les actions de la Compagnie nantaise, souscrites par les actionnaires franco-américains en vertu des présentes, formeront une participation entre les ayants droit, laquelle ne se confondra avec aucune autre opération de la Compagnie franco-américaine, et se réglera exclusivement entre ceux qui y auront concouru.

Ces actions resteront entre les mains des gérants, sous la surveillance du Conseil, pour être vendues, en tout ou en partie, mais seulement au-dessus du pair, aussi sous la surveillance du Conseil, et le compte être définitivement réglé aussitôt que le Conseil de surveillance le jugera opportun.

Troisième résolution.

Les gérants sont autorisés à préparer et commencer la liquidation de la Compagnie franco-américaine, et en conséquence à vendre au mieux des intérêts de la Société le matériel qui lui reste, et tout ou partie de l'intérêt de la Compagnie dans la Société espagnole, sur l'avis du Conseil de surveillance, et à répartir, aussi sur l'avis du Conseil de surveillance, les deniers libres entre les actionnaires à valoir sur ce qui leur reviendra dans la liquidation définitive, laquelle devra s'opérer après l'homologation des statuts de la Compagnie nantaise.

CONSEILS GÉNÉRAUX.

Voici le passage du rapport au conseil général de la Loire, concernant le chemin du Bourbonnais :

« Les projets définitifs de la ligne de Paris à Nevers ont été approuvés par l'administration supérieure sur une partie du parcours, et on fait les dispositions nécessaires pour commencer immédiatement les travaux entre Moret et Montargis, d'une part, et dans le département de la Nièvre, d'autre part.

» De Nevers à Roanne, on a achevé la réparation des avaries causées par les inondations de 1856, exécuté des améliorations de détail et ouvert à l'exploitation la section de Saint-Germain-des-Fossés à la Palisse.

» Celle de la Palisse à Roanne sera terminée au printemps prochain, et par conséquent, à cette époque, Roanne sera mis en communication directe avec Paris.

» Le projet des travaux importants de la traversée de Roanne est approuvé; l'exécu-

Digitized by Google

tion en sera commencée dès cette année et poursuivie avec une grande activité, afin qu'avant la fin de l'année prochaine il n'y ait plus de lacune dans la communication de Saint-Etienne à Paris par Roanne.

» Les travaux de la rectification du chemin de fer de Roanne à Saint-Etienne et à Lyon ont été conduits avec une telle activité qu'ils seront terminés un an avant le terme fixé. Dans quelques mois, la Compagnie exploitera la ligne nouvelle de Balbigny à Roanne, en abandonnant l'ancien tracé, ce qui abrégera notablement la durée du parcours entre Roanne et Saint-Etienne. Avant la fin de l'année encore, la rectification du tracé sur le territoire même de Saint-Etienne sera terminée; on exécute activement les travaux de la nouvelle gare, dont l'établissement est décidé au Château-Creux, et en attendant la Compagnie doit construire une gare provisoire dans le même emplacement, afin de réaliser dès cette année les avantages d'une gare unique communiquant directement à Roanne et à Lyon.

» Entre Saint-Etienne et Lyon, l'élargissement de la voie est complet, et le nouveau matériel peut circuler sans entraves. Le raccordement avec la ligne de Lyon à la Méditerranée, à Givors, est opéré; il en est de même, à Perrache, avec la ligne de Paris à Lyon par la Bourgogne.

» Les seuls ouvrages importants restant à achever sur la ligne même sont le souterrain et le pont de la Mulatière. Ces ouvrages présentent des difficultés exceptionnelles qui ont été, jusqu'à présent, heureusement surmontées. Ils seront d'ailleurs terminés prochainement.

» La Compagnie possède actuellement un matériel neuf de 55 machines locomotives d'une grande puissance, 400 voitures a voyageurs, 1,900 wagons pouvant porter 19,000 tonnes de houille ou de coke, 500 autres wagons pour marchandises diverses.

» Elle a fait exécuter de nombreuses améliorations dans les gares et en prépare d'autres encore. Elle a intérêt, avec les dépenses considérables qu'elle s'impose pour la reconstruction des chemins de Rhône-et-Loire, à mettre de plus en plus la situation de ces chemins en rapport avec le développement du tracé qu'ils doivent desservir.

» La Compagnie doit, en vertu de son nouveau cahier des charges, exécuter l'embranchement de Montbrison, non plus par Montrond, mais directement à partir de La Fouillouse, par Andrézieux. Cette nouvelle disposition sera mise à exécution sitôt que le projet sera terminé. Les ingénieurs de la Compagnie doivent s'en occuper dès cette année, et se disposent à faire exécuter *immédiatement* la partie comprise entre La Fouillouse et Andrézieux.

» La Compagnie fait également préparer un projet d'embranchement sur Vichy. »

Garonne (Haute-). — Le conseil général a émis un vœu favorable à la fusion des Compagnies des chemins de fer du Midi et du canal du Languedoc.

Aude. — Le conseil général de l'Aude a émis le vœu que le gouvernement refuse son autorisation à la fusion des intérêts du canal du Languedoc et du chemin de fer du Midi, ou que, du moins, dans le cas d'un accord entre ces deux Compagnies, des tarifs protecteurs garantissent les populations contre les dangers d'une exploitation sans concurrence.

Puy-de-Dôme. — Le conseil a émis les vœux suivants :

1° Que la ligne de Brioude à Alais soit exécutée dans le plus court délai;

2° Qu'il en soit de même de la ligne directe concédée de Paris à Nevers, par Corbeil;

3° Que le gouvernement veuille bien soumettre aux enquêtes les études faites entre Clermont et Boën, par Thiers, avec prolongement jusqu'au chemin de fer de Saint-Étienne à Roanne, par Montbrison;

4° Que des études sérieuses soient faites simultanément le long des affluents de la haute Sioule et le long de la Couze, à leur descente des monts Dômes et des monts Dore, pour apprécier la direction la plus favorable à un passage du bassin de la Dordogne dans celui de l'Allier, et à l'exécution d'un chemin direct de Bordeaux à Lyon, par Clermont et Tulle;

5° Il sollicite l'avancement des travaux de la ligne de Montauban;

6° L'embranchement de Saint-Éloy, à Commentry, prolongé dans l'autre sens jusqu'au Grand-Central;

7° La ligne de Nantes à Lyon, par Clermont et Thiers;

8° Celle de Rochefort à Lyon, par Clermont et Thiers;

9° Le prompt achèvement de la gare de Clermont;

10° La pose de la double voie sur toute la ligne de Moulins à Brioude, spécialement entre Clermont et Issoire, où les courbes sont fréquentes.

Basses-Pyrénées. — Le conseil général de ce département, dans sa dernière séance, a émis le vœu suivant :

« Le conseil général a appris avec le plus vif regret que la décision du gouvernement relative au tracé du chemin de fer de Tarbes à Pau était contraire au vœu renouvelé dans une de ses précédentes séances. Si cette décision devait être irrévocable, il a l'espoir que le gouvernement trouverait dans l'insuccès des désirs si souvent exprimés par le département une raison de lui accorder une trop juste compensation et de hâter l'exécution des sections qui l'intéressent et qui doivent rattacher son chef-lieu au chemin de fer de Paris à Bayonne. »

Dordogne. — Le conseil demande que le gouvernement fasse droit aux départements de l'Hérault et de l'Aveyron, pour la prompte concession du chemin de fer de Montpellier à Rodez, par Clermont (de Lodève) et Saint-Affrique.

Enfin il adopte le vœu émis par le conseil d'arrondissement de Bergerac, et reproduit avec instance la demande d'une voie ferrée de Libourne à Bergerac, par la vallée de la Dordogne, et en remontant cette vallée de façon à desservir sa partie supérieure.

JURISPRUDENCE.

COUR IMPÉRIALE D'ORLÉANS.

Présidence de M. Porcher.

Audience du 21 juillet.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS. — INONDATIONS. — QUESTION DE RESPONSABILITÉ.

L'inondation de la gare de Tours, dans la nuit du 3 au 4 juin 1856, est un fait constitutif de force majeure qui exonère la Compagnie de toute responsabilité, alors surtout qu'il est établi que quand le danger est devenu imminent, elle a pris, pour la préservation des marchandises, des mesures que l'invasion subite des eaux l'a empêchée de mettre à fin, et qu'elle a concouru activement aux travaux de défense de la ville en mettant à la disposition de l'autorité locale, avec le plus honorable empressement, des locomotives, des wagons et son personnel.

Ainsi jugé par arrêt ci-après de la Cour impériale d'Orléans, qui a infirmé un jugement du tribunal de commerce de Tours.

» La Cour,

» En ce qui touche le cas fortuit et la force majeure :

» Attendu que lors de la crue de la Loire en 1846, qui, de mémoire d'homme, fut l'une des plus considérables de ce fleuve, les eaux ne s'élevèrent, dans les plus bas quartiers de la ville de Tours, et encore par voie d'infiltration, qu'à vingt centimètres, et que la gare fut totalement préservée;

» Attendu que la crue de juin 1856, bien qu'elle fût annoncée par l'autorité municipale comme devant atteindre un niveau supérieur de cinquante centimètres à celui des eaux de 1846, n'était cependant pas de nature à faire croire, dans les journées des 1er et 2 juin, à un danger imminent, dont les éventualités ne pouvaient pas être combattues avec succès, et qui pût motiver la translation immédiate des marchandises dans un autre lieu; que les agents du chemin de fer pouvaient alors encore se confier à l'ensemble des travaux exécutés aux levées depuis l'inondation de 1846, de même qu'aux travaux de consolidation auxquels la population prenait part; et, en cas d'invasion des eaux, ils pouvaient encore espérer que l'exhaussement du sol de la gare et l'élévation des plates-formes d'un mètre garantiraient suffisamment les marchandises;

» Attendu que de tous les documents du procès il résulte d'une manière certaine que l'inondation de la gare comme celle de la ville a été le résultat de la rupture de la levée de Conneuil, sise à huit kilomètres de Tours, rupture qui fut occasionnée par les eaux, qui, après avoir fait irruption dans le val de la rive droite par les brèches d'Écure et d'Amboise, et avoir parcouru la vallée de la Cisse, étaient venues déboucher dans le lit du fleuve, en face de ladite levée de Conneuil;

» Qu'un tel événement, qui ne s'était pas encore accompli lors des précédentes crues de la Loire, dépendant d'un cas fortuit, n'était pas dans les prévisions ordinaires, et qu'on ne saurait imputer la faute au chef de la gare de Tours de ne l'avoir pas prévu;

» Attendu que l'administration du chemin de fer, loin de rester inactive dans cette occurrence, s'est empressée de répondre à l'appel fait à Tours en mettant à la disposition de l'autorité locale avec le plus honorable empressement, ses locomotives, ses wagons, ses outils et son personnel, voulant ainsi contribuer, dans la mesure de son action, comme cela était d'ailleurs son devoir, aux travaux qui, en garantissant la ville, assuraient également le salut de la gare;

» Que les agents du chemin de fer auraient encouru de justes reproches et d'une nature bien autrement grave si, sur les nouvelles du danger, dont la gravité et l'imminence n'étaient pas encore connues, ils se fussent uniquement occupés de veiller à la conservation des marchandises déposées dans la gare, en les transportant sur la ligne de Bordeaux, seule ligne qui fût restée libre dans la matinée du 3 juin;

» Qu'un tel transport, dont les dangers et les inconvénients ne sauraient être méconnus, était une mesure extrême que la prudence commandait de ne mettre à exécution qu'alors que le péril était devenu imminent;

» Que c'est ce qui a été fait, par les soins de l'administration du chemin de fer, le 3 juin, vers dix heures du soir, alors que les nouvelles reçues étaient devenues alarmantes, et qu'à ce moment, à l'aide de cinq trains, il fut dirigé sur Monts une quantité considérable de wagons de voyageurs et autres contenant des marchandises;

Digitized by Google

» Qu'à l'instant où les eaux envahirent la gare, c'est-à-dire vers onze heures et demie du soir, les employés étaient encore occupés à placer des marchandises sur des wagons, et que ce fut pour ne pas compromettre leur vie qu'ils durent cesser ce sauvetage et se retirer en marchant dans l'eau, qui était déjà parvenue à cinquante centimètres d'élévation ;

» Attendu que, de l'ensemble de tous ces faits, il résulte pour la Cour la preuve que l'administration du chemin de fer d'Orléans a rempli son devoir ; que ses agents ont pris toutes les mesures que l'état de choses rendait possibles, et que si une partie des marchandises remises par Verdier, nonobstant un état de choses déjà fort inquiétant, pour être transportées à Paris, a péri ou a été détériorée, c'est le résultat d'un cas fortuit et de force majeure ; qu'ainsi la Compagnie aurait dû être exonérée, aux termes de l'article 1784 du Code Napoléon, de toute responsabilité ;

» En ce qui touche l'articulation produite devant la Cour :

» Attendu que les faits établis au procès d'une manière irrécusable, dans lesquels la Cour a puisé des éléments de décision, rendent tout-à-fait inutile la preuve sollicitée et qu'il y a lieu de ne pas l'admettre ;

» Par ces motifs, la Cour dit qu'il a été mal jugé ; en conséquence, a mis et met le jugement dont est appel au néant, décharge la Compagnie du chemin de fer des condamnations contre elle prononcées ;

» Ordonne la restitution de l'amende consignée ;

» Emendant et faisant ce que les premiers juges auraient dû faire, sans s'arrêter à l'articulation des faits, déclare Verdier mal fondé dans sa demande, l'en déboute et le condamne en tous les dépens de première instance et d'appel. »

COUR IMPÉRIALE DE BORDEAUX (1re ch.)

Audience du 22 juillet.

AJOURNEMENT. — SOCIÉTÉ ANONYME. — CHEMIN DE FER. — SIÉGE SOCIAL. — CHEF DE GARE. — NULLITÉ.

Une société anonyme formée pour l'exploitation d'un chemin de fer doit être assignée, non en la personne de ses chefs de gare, s'ils n'ont pas reçu d'elle mandat spécial de la représenter en justice, mais bien au lieu de son siége social, tel qu'il est fixé par ses statuts, si c'est là que se trouve aussi son principal établissement commercial et industriel.

Le sieur Capucin a assigné, le 8 décembre 1856, la Compagnie du chemin de fer d'Orléans en la personne du chef de gare de la Bastide.

La Compagnie a demandé la nullité de cette assignation.

Le 1er mai 1857, le tribunal de commerce de Bordeaux a statué en ces termes :

» Sur la nullité d'assignation :

» Attendu qu'aux termes de l'art. 37 du Code de commerce, la société anonyme ne peut exister qu'avec l'autorisation du chef de l'Etat, et avec son approbation de l'acte qui l'a constituée ;

» Qu'il résulte évidemment de ces dispositions que la formation des statuts est un acte préliminaire et indispensable pour l'existence d'une société semblable, et qu'un des éléments doit être nécessairement la désignation d'un siége social, sans lequel la société anonyme, qui n'est désignée par le nom d'aucun de ses membres, qui n'est, le plus souvent, représentée que par un nom abstrait, ne saurait prendre rang dans les choses commerciales, et recevoir les adhésions sollicitées qui doivent former son capital ;

» Mais que cette indication d'un siége social, qui fait partie intégrante de la constitution d'une association anonyme, ne saurait faire, assurément, que cette même association soit placée en dehors du droit commun pour tous les faits qui, ne relevant pas de sa raison d'être d'elle-même, se rattachent à son exercice, et n'intéressent que des tiers complétement étrangers à sa formation commerciale ;

» Attendu qu'il résulte des dispositions des art. 42 et 43 du Code de commerce, qu'une société peut avoir plusieurs siéges d'opérations, soit plusieurs domiciles ; qu'il en ressort, conséquemment, suivant l'arrêt de la Cour de cassation, en date du 4 mars 1857, qu'une assignation peut être valablement donnée dans tous les centres d'affaires d'une compagnie de chemin de fer ; que là, en effet, elle traite et contracte pour les opérations de transport, qui sont l'unique aliment de ses affaires ;

» Qu'un chef de gare, quelle que soit la valeur grammaticale de son nom spécial, n'en est pas moins pour les tiers un agent de la compagnie qui reçoit et sanctionne les engagements que l'on vient contracter vis-à-vis d'elle, et qui les ratifie en son nom ;

» Attendu, en fait, que Bordeaux est le point d'arrivée de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans et de ses prolongements ; qu'il ne serait pas sérieux de soutenir que les affaires qui y sont traitées pour le compte de la Compagnie ne forment pas un des éléments principaux de son trafic, et que l'agence qui la représente ne prend pas journellement en son nom les engagements les plus importants ;

» Que la Compagnie a bien pu retirer, selon ses convenances, le directeur qu'elle y avait, sans que pour cela sa position commerciale ait le moins du monde changé, et que l'assignation a été donnée à la Compagnie, en la personne du sieur Quévillon, chef de ladite gare d'arrivée à la Bastide, chargé de la remise des marchandises ;

» Attendu que la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, comme toute autre association du même genre, n'est qu'une entreprise de transport ; qu'à ce point de vue, elle peut être incontestablement assignée dans tous les lieux où elle contracte valablement par l'intermédiaire de ses agents, et que telle est la base sur laquelle ont été rendues les premières décisions sur la matière ; que si, plus tard, la jurisprudence a varié, c'est que cette saine pratique et appréciation a été méconnue, et qu'il est du devoir des juges consulaires, soit à titre d'organes du commerce, soit à titre de membres composant un tribunal d'exception, de donner à l'action des Compagnies de chemin de fer la seule signification commerciale qu'elle pouvait avoir ; que, s'il en était autrement, il arriverait bientôt que les Compagnies, après rendu, sinon impossibles, du moins très-difficiles et onéreuses, les contestations locales pour les griefs que l'on aurait à leur reprocher, chercheraient indubitablement, et par voie de déduction, à se soustraire aux conséquences de l'art. 420 du Code de procédure civile, et rendraient de la sorte illusoires les garanties que la loi a voulu donner à tous les intérêts, même à l'encontre des associations les plus puissantes ;

» Par ces motifs :

» Le tribunal reçoit la Compagnie opposante..... et, statuant sur la nullité d'exploit proposée, déclare la Compagnie mal fondée dans son exception ; ordonne qu'il sera immédiatement plaidé au fond, et condamne la Compagnie aux dépens de l'incident. »

Appel par la Compagnie d'Orléans, qui soutient qu'elle n'a d'autre maison sociale que celle où ses statuts ont établi son siége social ; qu'elle n'a donné à aucun de ses préposés mandat de la représenter en justice

La Cour a rendu l'arrêt suivant :

« Attendu qu'il ne s'agit point de savoir si la Compagnie du chemin de fer d'Orléans a pu être assignée devant le tribunal de commerce de Bordeaux, mais si elle a été valablement assignée en la personne de Quévillon, chef de gare à la Bastide ;

» Attendu que Quévillon n'est qu'un agent spécial de la Compagnie, qui n'a point mandat de la représenter et d'agir en son nom devant les tribunaux ; qu'elle n'a à cet égard, aux termes de l'art. 32 de ses statuts, d'autre mandataire que son directeur à Paris ;

» Attendu que le mandat ne peut être étendu ; que le mandat de contracter avec les tiers au nom de la Compagnie, pour le transport des voyageurs et des marchandises, ne renferme nullement celui de la représenter en justice ; que si ce pouvoir appartenait au chef de la gare de la Bastide, il appartiendrait tout aussi bien à tous les chefs de gare de la ligne ; car le mandat est le même, et le nombre et l'importance des affaires ne font rien à son étendue ;

» Attendu, d'un autre côté, qu'aux termes de l'article 69, n° 6, du Code de procédure, les sociétés de commerce et par conséquent les Compagnies de chemin de fer, doivent être assignées en leur maison sociale ; que, d'après l'art. 1er des statuts de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, le siége de la Société est à Paris ; que les statuts ne servent pas seulement à déterminer les rapports des associés entre eux et avec les gérants ou administrateurs de la Société, qu'ils révèlent aussi au public, au moyen des formalités prescrites à cet effet par la loi, le mode d'existence de la Société, le lieu où son siége sera établi et où elle sera censée présente pour répondre aux demandes judiciaires qui lui seraient adressées ;

» Attendu que non seulement la Compagnie a manifesté par ses statuts l'intention d'avoir son domicile à Paris, mais que le fait est pleinement d'accord avec l'intention, puisque c'est à Paris, qui est la tête du chemin de fer et de ses divers embranchements, que se trouve le principal siége de la vie commerciale de la Compagnie et de son activité industrielle ;

» Attendu que les statuts de la Compagnie ne l'obligent point à avoir à Bordeaux un mandataire chargé de la représenter en justice ; que si, dans l'origine, elle y avait placé un directeur investi de tous ses pouvoirs, elle est revenue depuis longtemps, et bien avant l'assignation, sur cette mesure qui était purement facultative ;

» Attendu que les inconvénients signalés par les premiers juges n'ont pas toute la gravité qu'ils supposent, et trouvent un correctif dans l'art. 420 du Code de procédure civile ; qu'il n'appartiendrait, d'ailleurs, qu'au législateur d'y pourvoir ;

» Par ces motifs :

» La Cour, faisant droit à l'appel interjeté par la Compagnie du chemin de fer d'Orléans du jugement rendu par le tribunal de commerce de Bordeaux du 1er mai dernier, infirme ce jugement ; annule l'assignation donnée le 8 décembre 1856, à la requête de l'intimé, à la Compagnie, en la personne du chef de la gare de la Bastide, ensemble tout ce qui a suivi. »

FAITS DIVERS.

Dresde (Saxe), 1er septembre.

Par un décret du 18 mai dernier, le gouvernement de la Saxe royale, en limitant la circulation sur son territoire des billets de banque et effets de commerce étrangers, imposait aux banques étrangères qui voudraient continuer à faire circuler leurs billets en Saxe l'obligation d'établir dans les principales villes où elles ont des agents ou correspondants des comptoirs pour le rachat ou le change desdits billets

Une circulaire du ministre de l'intérieur de Saxe vient de faire savoir quelles sont les banques qui, à la date du 31 juillet, ont satisfait à cette condition ; ce sont :

1° La Banque de Weimar ;
2° La Banque particulière de Gotha ;
3° La Banque particulière de Lubeck ;
4° La Banque de Thuringe ;
5° La Banque de Géra ;
6° La Banque nationale d'Anhalt-Dessau ;
7° La Banque de Rostock ;
8° La Banque internationale de Luxembourg.

En conséquence, les billets en appoint de 10 thalers (37 fr. 50 c.) et au-dessous émis par cet établissement, seront à l'avenir, et jusqu'à nouvel ordre, admis à l'intérieur du royaume de Saxe comme valeurs monétaires et dans tous les paiements ou opérations commerciales.

Pour toutes les valeurs étrangères autres que celles ci-dessus énumérées, la prohibition établie par le décret précité est entrée en vigueur le 1er septembre 1857.

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1856. Id. 795 Id.)

Du 27 août au 2 septembre 1857.

143,456 voyageurs.....	521,201 39
Bagages, marchandis,etc.	632,778 45
TOTAL..	1,153,982 84
Semaine correspondante de 1856.	
147,397 voyageurs.....	494,203 28
Bagages, marchand., etc.	656,421 11
PRODUIT total.....	1,010 624 39
Différence...	113,358 45
Produit par kilomètre :	
1857,	1,451
1856,	1,269
Recette totale depuis le 1er janvier	
1857.....	33,220 603 73
1856.....	30,937,329 42
Différence...	2,283 274 31

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLEANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :

En 1857, 1295 kil. — En 1856, 1238 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :

En 1857, 1240 kil. — En 1856, 1107 kil.

Du 27 août au 2 septembre 1857.

123,373 Voyageurs...	540 268 40
Bagages, marchandises, etc.....	583 800 18
TOTAL.....	1,124 068 58
Semaine correspondante de 1856 .	1,153,454 95
Différence...	29,386 37
Recettes depuis le 1er janvier 1857.	38,558,903 48
Recette correspondante de 1856	32,712,669 61
Différence...	5,846,233 87

(Section de Coutras à Périgueux)

Longueur légale exploitée : 76 kilomètres.

Voyageurs.....	7,364 55
Bagages, marchandises, etc.....	3,656 18
Total.....	11,020 73
Recettes antérieures.....	57 971 88
TOTAL.....	68,992 61

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 950 kilomètres)
(1856. Id. 876 Id.)

Du 27 août au 2 septembre 1857

364,012 voyageurs.....	651,845 95
Marchandises, etc., grande vitesse ...	60,778 34
— petite vitesse....	328,485 95
TOTAL de la semaine.....	1,041,110 24
Semaine correspondante en 1856....	993,552 07
Différence...	47,558 17
Recettes depuis le 1er janvier 1857	28 035 884 71
Id. Id. 1856	25,014,117 98
Différence...	3,021,725 73

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

(1857. Longueur exploitée, 694 kilom.)
(1856. Id. 617 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,437 61.
— 1856, 1,660 06.

Recettes du 27 août au 2 septembre 1857

Grande vitesse) 114,283 voyageurs..	461,484 15
Grande vitesse) marchand.....	125,740 »
Petite vitesse) marchand.....	410 467 80
Total.....	997,700 95
Recettes antérieures.....	31,438,510 52
Total de l'exercice 1856.....	32,436 211 47
Semaine correspondante de 1856....	1,021,257 92
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1856.....	26,265,518 19
Total de l'exercice 1855.....	27,289,776 11

CHEMINS DE FER DE L'EST.

(1re 7. Longueur exploitée 1330 kilomètres.)
(1856. id. 1069 id.)

8e année. — 35me semaine.

Du 27 août au 2 septembre 1857.

133,149 Voyageurs.....	490,714 31
Marchandises.....	572 483 05
TOTAL de la semaine.....	1,063 197 36
Recettes antérieures.....	29,898 286 57
TOTAL GÉNÉRAL.....	30,961,483 93
35me semaine de 1857	1,063,197 36
Semaine correspondante de 1856.	981,018 28
Différence...	82,179 08
Exercice 1857.....	30,961,483 93
Id. 1856.....	28,456,169 65
Différence...	2,505,314 28

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. Id. 523 Id.

Recettes du 27 août au 2 septembre 1857

72,801 Voyageurs.....	264.756 15
Bagages et marchandises	331,528 76
TOTAL de la semaine.....	596 284 91
Semaine correspondante de 1856.. .	730,552 20
Différence...	134,267 29
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier 1857.....	20.220.842 41
Période correspondante de 1856.	18 828,667 49
Différence...	1,392,174 92

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

(1857. Longueur exploitée, 180 kilom.)

Du 27 août au 2 septembre.

(Section de Lyon à Roanne.)

2,222 Voyageurs.....	39 700 40
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	156,525 44
TOTAL.....	196.225 93
Recettes antérieures.....	6,475.669 22
Total de l'exercice 1857.....	6.671,895 15
Recette correspondante 1856	190,719 21
TOTAL de l'exercice 1856...	6,318 820 83

(Section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés).

1857. Longueur exploitée pendant la semaine, 121 k.
Longueur moyenne pendant l'année, 110 kil.

Voyageurs.....	28,373 22
Bagages, marchandises, etc.....	19,993 38
Total.....	48,366 60
Recettes antérieures	1,508,4a8 72
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	1,556,815 32
Semaine correspondante en 1856.....	32,484 48
Recettes depuis le 1er janvier 1856....	1,185,136 60
Recettes totales de la semaine sur les deux sections	244,592 53
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....	7,994.117 94
TOTAL.....	8,238,710 47

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORSAY.

Longueur exploitée : 24 kilom. 690 mètres

Août 1857.

111.087 Voyageurs	71.730 85
Bagages et Messageries	1.816 40
Total.....	73.547 25
Mois correspondant de 1856 :	
106.321 Voyageurs	66.217 45
Bagages et Messageries.....	1.433 80
Total.....	67.651 25
Différence.....	5.896 »
Recette totale depuis le 1er janvier 1857	413.198 05
— — 1856	364.701 85
Différence.....	48.496 20

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.)

Longueur exploitée : 175 kilomètres.

Du 27 août au 2 septembre.

17,472 Voyageurs.....	56,845 90
Bagages, marchandises, etc.....	25,119 80
Total.....	81,965 70
Semaine correspondnte de 1856.....	29,152 20
Total depuis le 1er janvier.....	1,498,922 60

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 716 kilomètres.
Id. en 1856, 400 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 210 id.

Recettes du 27 août au 2 septembre 1857

CHEMIN DE FER.

51,157 voyageurs	233,175 70
Bagages, marchandises, etc	153,410 94
TOTAL	386,586 64
Recettes du CANAL LATÉRAL	13,643 10
Recettes antérieures	8,715,030 19
Total depuis le 1er janvier 1857	9,115,259 93
35e semaine de 1857. Chemin de fer	386,586 64
Id. Canal latéral	13,643 10
Total de la semaine en 1857	400,229 74
35e semaine de 1856. Chemin de fer	191,681 11
Id. Canal latéral	16 804 28
Total de la semaine en 1856	208,685 39
Différence	191,544 39

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857	9,115,259 93
1856	4,352,622 91
Différence	4,762,637 02

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1857,	539 92	64 96
1856,	479 70	80 62
Différence	60 22	15 66

CHEMIN DE FER DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

(Première section des chemins du Dauphiné.)

1857. — 2e semestre. — Longueur exploitée : 90 kil.

Recettes du 27 août au 2 septembre.

Voyageurs	20,515 55
Bagages, marchandises, etc	11,471 69
Total	31,987 24
Recettes antérieures à partir du 16 juillet 1857	168,897 45
Total depuis le 16 juillet 1857	200,884 69

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée : 402 kilomètres.

Du 20 au 26 août 1857.

57,969 Voyageurs,	128,667 07
»,››› t Bagages et marchandises,	65,583 41
Total,	194,250 48
Période correspondante de 1856,	165,911 95
Différence	28,338 53
Recette totale depuis le 1er janvier	5,323,629 54
Période correspondante de 1856,	4,759,272 42
Différence	564,357 12

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 278 kilom.)

Du 22 au 28 août 1857.

8,139 Voyageurs	37,825 92
Bagages, marchandises, etc	53,747 60
TOTAL de la semaine	91,573 52
Recettes de la semaine correspondante de 1856	98,007 17
Différence	6,423 65
Recettes antérieures	3,410,997 85
Total	3,502,571 37

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 27 août au 2 septembre 1857.

Voyageurs	31,687 »
Bagages	1,365 15
Marchandises : grande vitesse	2,145 60
Id., petite vitesse	14,280 42
Exploitation de Biella	4,671 23
Exploitation de Casal (minimum garanti à Novare)	3,898 90
Ensemble	58,248 30
Recette correspondante de 1856	42,013 42
Différence	16,234 88

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. Id. 1,039 id.

Du 13 au 19 août 1857.

	En francs, au change de 121 7/8
32,828 voyageurs	283,333 56
35,022 tonnes Marchandises	524,101 11
Total de la semaine	807,434 67
Semaine correspond. 1856	730,621 27
Différence	76,733 40
Recettes depuis le 1 janvier 1857	20,973,256 »
Recettes depuis le 1 janvier 1856	22,296,979 »
Différence	1,323,723 »

CHEMIN DE FER NORD-EST SUISSE.

1857. — Longueur exploitée : 144.4 kilomètres.
1856. — 100.0 —

Août 1857 (*)

124,500 voyageurs	187,000 »
240,000 quint. marchandises et bagages	73 000 »
Total du mois	260,000 »
Mois correspondant de 1856	184,270 »
Différence	75,730 »
Recettes depuis le 1er janvier 1857	1,552,729 »
Recettes correspondantes 1856	883,104 »
Différence	669,625 »

(*) Résultat approximatif.

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

35e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 24 au 30 août

7,649 voyageurs — 14,567 quint. bagages, marchandises	fr. 15,756 95
Recette correspondante de 1856	15,440 70
Différence	316 25
Recettes depuis le 1er janvier 1857	417,096 20
Recette correspondante de 1856	303,488 35
Différence	114,207 85

CHEMIN DE FER PAR LE JURA INDUSTRIEL

Section Locle-Chaux-de-Fonds.

(Longueur exploitée : 8 kilomètres.)

Recettes du 22 août au 4 septembre.

18,118 Voyageurs	7,864 »
Marchandises	118 05
Total de la semaine	7,982 05

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

Lignes de Bâle à Laufelfingen, Olten à Emmenbrucke, Aarau à Berne et Herzogenbuchsée à Bienne. — 195 kilomètres dès le 16 juin.

Recettes du 1 au 31 août 1857.

	Voyageurs	Marchandises quintaux à 50 kil.	Recettes
Du 1er au 31	157,700	167,000	353,000 »
Mois précédents.	579,434	986,919	1,018,515 35
Totaux	737,134	1,153,919	1,371,515 35

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 16 au 29 août 1857

11,651 voyageurs	fr. 8,971 60
Marchandises	970 80
Recettes antérieures	177,957 90
Total	186,900 30

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND

Août 1857

	1857.	1856	1855.
Voyageurs	51,967 95	50,851 45	49,381 60
Bagages	1,521 55	1,475 90	1,260 27
Bétail	690 20	818 10	719 25
Marchandises	16,038 79	15,955 76	17,199 36
	70,218 49	69,101 21	68,560 48
Différence		1,117 28 sur 1856	
Différence			1,658 01 sur 1855

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (36e semaine)		Par journée de voiture de Paris	de banlieue
Du 30 août au 5 septembre 1857	202,704 10	84 41	55 11
Semaine correspondante de 1856	228,285 75	76 12	50 12
Rec. depuis le 1er janv. 1857	8,441,374 85	80 74	48 62
Période correspondante de 1856	7,532,320 »	73 14	45 84
Différence	908,754 85	7 60	2 78

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

AVIS IMPORTANT. — Loi du 23 juin 1857. — Conversion en titres nominatifs des obligations au porteur de l'ancienne Compagnie du chemin de fer Grand-Central.

MM. les porteurs des *obligations du Grand-Central* sont prévenus que celles de ces obligations qui doivent être présentées dans les bureaux de la Compagnie d'Orléans pour la *conversion en titres nominatifs*, sont *uniquement* les obligations émises par ladite Compagnie du Grand-Central, à partir de 1855 inclusivement.

Paris, le 19 août 1857.

Le Directeur de la Compagnie d'Orléans,

C. DIDION.

CHEMINS DE FER

DE L'EST.

Exécution de la loi du 23 juin 1857. — Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer les porteurs des actions et obligations de la Compagnie de l'Est que la conversion de ces titres en titres nominatifs pourra être opérée dès à présent.

Cette conversion, si elle est faite avant le 30 septembre prochain sera, aux termes de la loi, affranchie de l'impôt.

Les actions et obligations à convertir devront être présentées au siége de la Compagnie. Les porteurs trouveront des bordereaux qu'ils auront à remplir et à signer, et il leur sera donné un récépissé indiquant le jour de la remise des titres nominatifs.

En ce qui concerne les actions et les obligations de la Compagnie de l'Est actuellement déposées dans la caisse de la Compagnie et pour en faciliter la conversion en titres nominatifs au nom des titulaires des certificats de dépôt, les porteurs desdits certificats seront admis à demander cette conversion en justifiant d'un pouvoir écrit signé par les titulaires.

Conformément à la circulaire adressée à tous les déposants, la Compagnie ne recevra plus de titres au porteur en dépôt à partir du 1er octobre prochain, et les titres *actuellement* déposés devront être retirés avant le 1er janvier 1858, à moins que les propriétaires de ces titres ne demandent leur convers on en titres nominatifs.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE,

Section de Paris à Lyon.

MM. les porteurs d'obligations 5 0/0 sont prévenus que le mardi 29 septembre 1857, à midi et demi, il sera procédé publiquement, dans une des salles de l'administration centrale, rue de Provence, 47, au tirage au sort des 545 obligations de l'emprunt de 1852.

Le capital de chacune des obligations dont les numéros auront été désignés par le sort, sera remboursé à raison de 1,250 fr., au siége de la Compagnie, à partir du 1er octobre 1857.

Le secrétaire général,

G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans ses succursales les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,

G. RÉAL.

CHEMIN DE FER DE

PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS

MM. les porteurs des obligations :

1° Paris à Lyon par le Bourbonnais 3 0/0 ;

2° Grand Central de France, emprunt 1853-1854 ;

3° Rhône-et-Loire, 1re série 4 0/0 ;

4° Rhône-et-Loire, 2me série 3 0/0 ;

5° Saint-Etienne à Lyon, emprunts réunis ;

6° Saint-Etienne à Lyon, emprunt 1850 ;

7° Saint-Etienne à la Loire, emprunt 1847 ;

8° Andrezieux à Roanne, 1er ordre ; sont prévenus que la Banque de France se charge de payer dans ses succursales les intérêts de ces différents titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,

LÉON SAY.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

AVIS. — Le public est prévenu que la Banque de France admet les actions de la Compagnie de Saint-Rambert à Grenoble au privilége des prêts sur dépôts de valeurs.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Avis aux porteurs d'obligations 5 *et* 3 0/0. — Les coupons de ces obligations sont payables au choix des porteurs :

Sans frais, — dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, à Lyon et Marseille.

Moyennant une commission de *un quart pour cent*, dans toutes les succursales de la Banque.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

MM. les porteurs d'actions et obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans *ses succursales*, les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission qui vient d'être réduite de 1/2 à 1/4 0/0.

CHEMIN DE FER

DES ARDENNES.

Conversion des titres. — Exécution de la loi du 23 juin 1857.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que la conversion des titres au porteur en titres nominatifs pourra être opérée à partir du 1er septembre.

Cette conversion, si elle est faite avant le 30 septembre prochain, sera, aux termes de la loi du 23 juin 1857, affranchie de l'impôt.

Les actions à convertir devront être présentées dans les bureaux de la Compagnie, rue de Provence, 68, de onze heures à trois heures ; il sera remis aux porteurs des bordereaux qu'ils auront à remplir et à signer, et il leur sera délivré un récépissé indiquant le jour de la remise des titres nominatifs.

Le Secrétaire du Conseil,

Arthur BAIGNIÈRES.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

Conversion des titres. — Exécution de la loi du 23 juin 1857. — Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer les porteurs des actions de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble, que la *conversion* de ces titres en *titres nominatifs* pourra être opérée à partir du 10 septembre.

Cette conversion, *si elle est faite avant le 30 septembre prochain*, sera, aux termes de la loi, *affranchie de l'impôt*.

Les actions à convertir devront être présentées dans les bureaux de la Compagnie, où les porteurs trouveront des bordereaux qu'ils auront à remplir et à signer, et on il leur sera donné un récépissé indiquant le jour de la remise des titres nominatifs.

En ce qui concerne les actions *actuellement déposées* dans les caisses de la Société générale de Crédit mobilier et de la Compagnie pour en faciliter la *conversion* en titres *nominatifs* aux noms des titulaires des certificats de dépôt, les porteurs desdits certificats seront admis à demander cette conversion en se portant fort pour les titulaires.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'à partir du 10 septembre *le siége de l'administration sera transféré* RUE NEUVE-DES-MATHURINS, 46, SQUARE CLARY, 5.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE.

(*Exécution de la loi du 23 juin* 1857.)

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer les porteurs des actions et obligations de la Compagnie de Lyon à Genève que la conversion de ces titres en titres nominatifs pourra être opérée à partir du 1er septembre.

Cette conversion, si elle est faite avant le 30 septembre prochain, sera, aux termes de la loi, affranchie de l'impôt.

Les actions et obligations à convertir devront être présentées au siége de la Compagnie, 23, rue Laffitte. Les porteurs trouveront des bordereaux qu'ils auront à remplir et à signer, et il leur sera donné un récépissé indiquant le jour de la remise des titres nominatifs.

Le bureaux de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, établi à Lyon (rue Lanterne, 2), sera en mesure de servir d'intermédiaire entre les porteurs de titres de la Compagnie de Lyon à Genève et l'administration centrale pour la conversion en titres nominatifs.

En ce qui concerne les actions et obligations de la Compagnie de Lyon à Genève actuellement déposées dans la caisse de la Compagnie, et pour en faciliter la conversion en titres nominatifs au nom des titulaires des certificats de dépôts, les porteurs desdits certificats seront admis à demander cette conversion en justifiant d'un pouvoir écrit signé par les titulaires.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

BORDEAUX A LA TESTE.

Le Conseil d'administration du chemi de fer de la Teste a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie que la conversion de ces titres en titres nominatifs aura lieu à partir de ce jour, de dix heures du matin à deux heures, dans les bureaux de la Société générale du Crédit mobilier, place Vendôme, n° 15, à Paris, et à Bordeaux dans les bureaux de la Compagnie des chemin de fer du Midi.

Il sera remis aux porteurs des bordereaux qu'ils auront à remplir et à signer, et il leur sera délivré un récépissé indiquant le jour de la remise des titres nominatifs.

CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES,

Section du Gand à Audenarde, longueur de 27 kilomètres.

Du 1er au 31 août 1857.

Recettes, 15,184 fr. 53 c. — Voyageurs, 15,789.

COMPAGNIE

FRANCO-AMÉRICAINE.

Les porteurs de la Compagnie Franco-Américaine qui désireront user du bénéfice de la loi du 23 juin 1857, sont prévenus qu'ils devront se présenter avant le 30 septembre, dans les bureaux de la Compagnie, à Lyon où à Paris, pour demander la conversion de leurs titres au porteur en titres nominatifs. Ils auront à remplir et à signer des bordereaux indicatifs du nombre et des numéros d'actions, et il leur sera délivré un récépissé indiquant le jour de la remise des titres nominatifs.

Digitized by Google

COMPAGNIE DES HOUILLÈRES ET CHEMINS DE FER DE

CARMAUX-TOULOUSE

Situation au 20 juin 1857,

Extraction.	Recettes brutes.
72,475 ton. 603 k.	1,.0.,096 1o

Mois de juillet,

Extraction.	Recettes brutes.
10,987 395	20.,288 12

Situation au 31 juillet 1857.

Extraction.	Recettes brutes.
83,462 998	1,309,38. 28

COMPAGNIE

D'ARMEMENTS MARITIMES, J.-T. BARBEY et Cᵉ, *rue Drouot*, 2, *Paris*.

MM. les actionnaires de la Compagnie sont prévenus qu'il sera payé, au siége social, à dater du 10 septembre prochain :

Actions de première et deuxième série. — En prévision du dividende. . . . . 20 fr. » par action.

Actions de troisième série. — Pour intérêts. . 12 60 »

Le Gérant,

J.-T. BARBEY ET Cᵉ.

PARC DU RAINCY.

15e Vente par adjudication, dans ce parc, le dimanche 13 septembre, à 1 heure de 42 lots de terrains magnifiquement boisés et de toutes contenances. Sites délicieux, vastes avenues, eaux abondantes, approvisionnements faciles.

Mise à prix, 1 fr. par mètre et plus; paiement du prix en deux ans. Plusieurs lots jouissent d'une remise d'un cinquième en cas de construction dans les 9 mois. 405 lots sont déjà vendus.

Station spéciale du chemin de fer de Strasbourg dans le parc même; 11 trains montants, 10 descendants; billets d'aller et retour; trajet en 25 minutes. Omnibus spécial dans l'intérieur du parc.

Plans et renseignements au Raincy; et à Paris, au siége de la Compagnie foncière du Raincy, 5, faubourg Poissonnière; chez Mᵉ Desforges, notaire, 1, rue d'Hauteville; Mᵉ Sebert, 6, rue de l'Ancienne Comédie, et chez M. Dutreil, 12, rue de Ménars.

MACHINES ET CHAUDIÈRES A VENDRE.

Une machine à vapeur de la force de 12 chevaux, à haute pression et à condensation, système Wolf.

Diamètre des cylindres : 0ᵐ,400 et 0ᵐ,298; course : 1ᵐ,070.

Une machine à vapeur de la force de 8 chevaux, système Saulnier, à détente variable.

Diamètre du cylindre : 0ᵐ,230; course : 0ᵐ,784.

Une locomobile de la force de 10 chevaux.

Diamètre du cylindre : 0ᵐ,230; course : 0ᵐ,12.

Deux chaudières à vapeur avec accessoires.

S'adresser à M. R. Alliard, 65, quai Deschamps, à la Bastide-Bordeaux (Gironde).

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

OMNIBUS DE LONDRES

Recettes du 30 août au 5 septembre

35e semaine.

602 voitures ont circulé et ont produit 270,178 fr. 30 c., soit par jour 39,918 fr. 33 c. et par voiture 67 fr. 77 c.

La recette totale du 1er janvier au 5 septembre 1857 est de 10,[illegible]3,fr.625 40
La moyenne générale par jour et par voiture, comprenant le service de ville et de banlieue, est de 73 fr. 93 c.

Recettes comparatives :

1857, 35e semaine,

10,413,625 fr. 40 moyenne, 73 fr. 93

1856, 35e semaine,

7,091,570 fr. 20 moyenne, 72 fr. 80

Différence en faveur de 1857,

3,352,055 fr. 20 moyenne, 1 fr. 13

CONVOCATION D'ACTIONNAIRES.

MM. les actionnaires de la Société française des mines de cuivre natif du lac Supérieur (Amérique du Nord), sont prévenus qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le mardi 23 septembre courant, à deux heures de relevée, au siége social, rue de la Chaussée-d'Antin, 19 bis.

Le but de la réunion est d'entendre le rapport sur l'exécution des mesures adoptées dans les séances des 27 avril et 23 juillet derniers, et de prendre toutes résolutions qui en seront la conséquence.

Tout porteur de dix actions a droit d'y assister en déposant ses titres dans les bureaux de la Société, huit jours au moins avant la réunion.

HAMEAU DE LA JONCHÈRE (Bois de la MALMAISON).

Quatrième adjudication au hameau de la Jonchère, près Rueil (chemin de fer de Saint-Germain), dimanche 20 septembre 1857, à 1 heure, de 30 lots de terrains boisés. Mise à prix, de 1 fr. à 1 fr. 50 par mètre. Sites délicieux, rues admirables, air salubre, promenades ravissantes, voisinage de la Seine, constructions et approvisionnements faciles. Prix payable en deux ans par cinquièmes. 70 lots sont déjà vendus.

Communications par le chemin de fer de Saint-Germain et le chemin de fer américain de Rueil à Marly; station spéciale à la Jonchère.

Renseignements : A Paris, chez M. Dutreih, rue Ménars, 12, et chez M. Duclosel, rue Neuve des-Petits-Champs, 95; — à Rueil, chez Mᵉ Tellier, notaire, chargé de la vente; — à Saint-Cloud, chez Mᵉ Pluche, notaire; — à la Jonchère, sur les lieux.

COMPTOIR CENTRAL DE CREDIT

V.-C. BONNARD ET Cᵉ,

rue de la Chaussée-d'Antin, 66.

Bilan au 31 août 1857.

ACTIF.

Espèces en caisse,	1,981 48
Espèces à la Banque de France,	250,000 87
Bons du Trésor déposés à la Banque,	4,908,168 50
Portefeuille,	4,638,402 56
Immeubles,	17,081,059 22
Intérêts au 30 juin dernier payés jusqu'à ce jour sur 181,032 actions,	905,160 »
Mobilier,	28,861 55
Divers,	35,043 27
	28,448,743 43

PASSIF.

Capital,	20,000,000 »
Réserve immobilière,	1,033,052 05
Dépôts en comptes courants,	447,972 57
Dû sur les immeubles,	4,435,950 35
Intérêts et dividendes d'actions arriérées,	52,195 79
Œuvres de bienfaisance,	217,171 87
Compte du personnel,	217,530 99
Profits et pertes,	1,144,970 81
	28,448,743 43

MM. les actionnaires du Comptoir central de crédit sont informés que la conversion des titres au porteur en titres nominatifs pourra être opérée à partir du 14 septembre courant.

Cette conversion, si elle est faite avant le 30 septembre prochain, sera, aux termes de la loi du 23 juin 1857, affranchie de l'impôt.

Les actions à convertir devront être présentées dans les bureaux du Comptoir central de crédit, rue de la Chaussée-d'Antin, 66, de onze à trois heures. Il sera remis aux porteurs des bordereaux qu'ils auront à remplir et à signer, et il leur sera délivré un récépissé indiquant le jour de la remise des titres nominatifs.

Le gérant,

C. BONNARD.

COMPAGNIE PARISIENNE

D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz que la conversion de ces titres en titres nominatifs pourra être opérée à partir du 12 septembre courant.

Cette conversion, si elle est faite avant le 1er octobre, sera, aux termes de la loi du 23 juin 1857, affranchie de l'impôt.

Les actions et obligations à convertir devront être présentées dans les bureaux de la Compagnie, rue Saint-Georges, nº 1, de 11 à 3 heures; il sera remis aux porteurs des bordereaux qu'ils auront à remplir et à signer, et il leur sera délivré un récépissé indiquant le jour de la remise des titres nominatifs.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les jeudis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, les lundis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine et le Pirée, traversée en 7 jours.

Correspondance au Pirée pour Volo et Salonique toutes les deux semaines, le samedi, à dater du 11 juillet; pour Syra, Metelin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 4 juillet.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet.

SYRIE. — Rhodes, Messina, Alexandrie, Latiquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 5 juillet.

MER NOIRE. — *Danube* pour Varna, Sulina, Tultscha, Galatz et Ibraïla. *Trébizonde* par Inebolí, Sinope, Samsoun et Kerasounde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique et des îles ioniennes.

ALGÉRIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi. ORAN. — Départs tous les jeudi à midi. STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau des inscriptions :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale.

A Lyon, place des Terreaux

Digitized by Google

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

GALVESTON A HOUSTON ET HENDERSON

CONCESSION A PERPÉTUITÉ.

Subvention par l'Etat de 930,000 hectares de terre.

La première section, de 40 k., a été ouverte le 1er mai; la seconde section, de 24 k., sera ouverte au plus tard le 1er novembre prochain

CLOTURE DE LA SOUSCRIPTION

La souscription aux obligations hypothécaires du chemin de Galveston sera close :

1° Pour Paris, le 15 septembre prochain. — 2° Pour la Province et l'Etranger, le 25 du même mois.

On se rappelle que ces obligations hypothécaires, jouissant de la double garantie du chemin de fer et du territoire concédé par l'Etat à la Compagnie, sont émises à 100 dollars ou 530 francs, rapportent 8 dollars d'intérêt par an ou 42 francs 40 centimes, soit 8 0/0, et sont remboursables à 110 dollars ou 583 francs en neuf années, à partir de 1860, par tirage annuel.

Chaque obligation hypothécaire, après versement intégral, donne droit à une action de 40 dollars (212 fr.) libérée. Après le remboursement des obligations hypothécaires, les actions restent propriétaires du chemin de fer et du surplus des terres.

ON SOUSCRIT : *A Paris, au siége de la Compagnie*, 21, rue de la Chaussée-d'Antin, et à la *Banque générale suisse*, 30, rue Louis-le-Grand ; — dans les *Départements* et l'*Etranger*, chez les Banquiers correspondants de la Compagnie.

Les versements ont lieu de la manière suivante : 20 dollars ou 105 fr. en souscrivant ; 20 dollars ou 106 fr. à la livraison des titres (1) ; 20 dollars ou 106 fr. au 1er octobre 1857 ; 20 dollars ou 106 fr. au 1er décembre 1857 ; 20 dollars ou 106 fr. au 1er mars 1858.

(1) Les titres provisoires des obligations hypothécaires ont été revêtus des formalités exigées par la nouvelle loi sur le timbre, et sont dès à présent à la disposition des souscripteurs.

On peut verser, au crédit de la Compagnie, le montant des souscriptions chez tous les correspondants du *Comptoir national d'Escompte*, ou l'adresser directement à la Compagnie, soit en espèces, par les messageries et les chemins de fer, soit en billets de banque ou valeurs à vue sur Paris, par lettres chargées.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

HOUILLERES DE RIVE-DE-GIER. MM. les actionnaires sont prévenus que le conseil d'administration a fixé à 12 fr. 50 c. par action la répartition à faire aux actionnaires sur les bénéfices du premier semestre de 1857.

Ce dividende sera payé dès le 16 octobre prochain, sur la présentation et aux porteurs des certificats d'inscriptions, savoir :

A Lyon, au siége social, place de la Miséricorde, 1 ;

A Paris, chez MM. Séguin frères, rue Louis-le-Grand, 3 ;

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et Cie ;

A Saint Etienne, chez MM. Balay frères et Cie.

Le coupon sera détaché après la séance du 6 octobre.

MM. les actionnaires sont en outre informés, qu'en conformité de l'art. 12 des statuts, des mesures d'exécution ont été préparées pour la conversion des titres nominatifs en titres au porteur, et réciproquement.

En conséquence, et à partir du 16 octobre prochain, les titres actuels ne seront plus négociables, et MM. les actionnaires en touchant leur dividende, devront faire connaître leur intention, soit d'obtenir des titres au porteur, soit de conserver la forme nominative. Conformément à leur option, il leur sera délivré récépissé de leurs titres actuels, indiquant la nature de titres qu'ils demandent, et le jour prochain auquel les nouveaux titres leur seront livrés.

En vente chez GUILLAUMIN et Cie, 14, rue Richelieu :

LES OPÉRATIONS DE BOURSE, *Marché des fonds publics et des Sociétés principales dont les titres se négocient en* FRANCE, *en* BELGIQUE *et en* SUISSE, précédé d'une appréciation des opérations de bourse dites *de jeu*, et des rapports de la Bourse avec le Crédit public et les finances de l'Etat, par A. COURTOIS fils, membre de la *Société libre d'Economie politique de Paris*. — DEUXIÈME ÉDITION *revue et augmentée*.

Prix. . . . 4 fr.

L'USINE DE BIACHE SAINT-VAAST (*Pas-de-Calais*) achète toutes espèces de minerais de plomb, cuivre, or et argent.

S'adresser, à Paris, rue Saint-Pau n° 28.

En vente chez l'auteur, J. MERTENS, rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.

TABLEAUX des SALAIRES ou Comptes-Faits des jours et des heures jusqu'à 31 jours de travail, du prix de 1 fr. à 6 fr. 75 c., la journée étant de 10, 11 ou 12 heures ; avec les petites journées converties en journées ordinaires. — Prix : 75 c.

Franco par la poste : 1 fr. (Affr.

PRÉCIS HISTORIQUE & STATISTIQUE DES

VOIES NAVIGABLES

de la France et de la Belgique

Contenant tous les renseignements relatifs à la perception des droits de Navigation et de Péage,

AVEC UNE CARTE COMMERCIALE

De la navigation et des chemins de fer de France, de la Belgique et des États environnants du Rhin,

Par Ernest GRANGEZ,

Chef de bureau au ministère de l'agriculture du commerce et des travaux publics, directeur des ponts et chaussées, chevalier de l'ordre impérial de la Légion d'honneur et de l'ordre royal de Léopold.

vol. grand in-8° de 800 pages. — Prix : 15 fr.

EN VENTE CHEZ NAPOLÉON CHAIX et Cie rue Bergère, 20, à la Librairie.

La viabilité comprend trois moyens de transport : les routes, les canaux, les chemins de fer.

Les canaux appartiennent à une époque avancée de l'art et à une période récente de la civilisation. L'invention des écluses, en permettant l'ouverture des canaux et l'amélioration des rivières, a créé un ordre de choses tout nouveau. Les relations des hommes entre eux se sont multipliées et agrandies ; les transports lointains sont devenus à la fois plus faciles, moins dispendieux, plus considérables ; le commerce a étendu ses échanges, l'industrie a pu porter au loin ses produits, et les diverses contrées se sont unies par des liens plus étroits.

Tout ce qui tient aux voies navigables intéresse l'économie des transports et le commerce, et trouve une place dans l'ouvrage de M. Grangez.

Chaque cours d'eau y est la matière d'un article spécial, et chaque article est divisé en quatre parties principales :

1° Pour les fleuves et rivières, l'indication des points où commence et finit la navigation naturelle et artificielle ; ce résumé des crédits alloués pour leur amélioration. — Pour les canaux, l'indication de leur destination, de leurs points d'origine et d'embouchures, de leurs ressources élémentaires, des principaux ouvrages d'art qu'ils comportent.

2° Les longueurs partielles du cours d'eau, tant par département que par rapport au mode de navigation, et par versant, s'il s'agit d'un canal à point de partage ; la pente, le nombre des écluses, l'élévation minima des ponts le tirant d'eau habituel le mode de navigation ; les frais de transport, de halage, de pilotage aux ponts, etc.

3° Les droits de navigation et de péage imposés aux cours d'eau ; les tarifs légaux et les droits perçus pour les canaux concédés ; les distances entre les ports d'embarquement et de débarquement ; les bureaux où s'acquittent les droits ; les produits des droits de navigation et de péage depuis l'application du tarif général.

4° Les résultats relatifs au mouvement de la navigation d'après les documents officiels publiés par l'administration des contributions indirectes et par celle des douanes.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La Bourse a été un peu moins animée qu'à l'ordinaire, mais la rente est restée à peu près impassible. C'est à peine si elle a reculé de 67 40 à 66 90, et elle s'est tenue continuellement de 66 95 à 67. Le petit nombre de spéculateurs engagés en ce moment à la hausse se montrent persuadés que la défaveur qui pèse sur les actions finira par ramener les affaires et les capitaux sur la hausse. Ils considèrent les prix actuels comme le dernier mot de la baisse et comme devant être bientôt le point de départ d'un mouvement de reprise.

Les grandes lignes, qui avaient jusqu'à présent résisté à la baisse des chemins, ont éprouvé une réaction rapide au commencement de la semaine. C'était une véritable panique, et on les offrait à tout prix. L'Orléans surtout est tombé en deux jours de 1,430 à 1,360, et c'est seulement à la suite de cette baisse de 70 fr. que l'on a vu revenir quelques acheteurs qui ont fait remonter la valeur à 1,385. Un mouvement presque aussi vif a eu lieu sur l'Ouest, qui est sorti de son immobilité et qui est tombé de 725 à 690. Mais la reprise ne s'est pas fait attendre sur cette ligne qui avait remonté hier à 712 fr., et qui faisait même 720 au comptant. Le Nord aussi, après avoir fléchi de 867 50 à 847 50, s'est relevé à 857 50, et le Nord nouveau est revenu de 695 à 705.

La baisse a fait de nouveaux progrès sur les actions de Lyon et cette ligne s'est relevée plus péniblement.

Le Lyon ancien a baissé de 875 50 à 852 50, et il a repris d'une dizaine de francs à 867 50. Le Lyon nouveau est tombé de 877 à 847 et il a remonté à 855.

La baisse a été moins forte sur les actions du Midi. Il est vrai que depuis deux mois le mouvement rétrograde avait déjà fait des progrès considérables sur cette ligne qui a fléchi de 636 25 à 630 et qui est revenue à 640.

Les actions de l'Est anciennes ont fléchi de 680 à 665 et ont repris à 675. Les actions nouvelles ont baissé à 657.

Les chemins de fer autrichiens ont repris de 646 25 à 657 50; mais ils n'ont pas pu se soutenir et ils sont revenus à 648 65. Les Allemands ont continué à vendre chaque fois que cette valeur était en voie de reprise.
Les avis des marchés allemands annoncent toujours beaucoup de faiblesse sur cette valeur.

Les affaires ont été complétement nulles sur les autres chemins de fer étrangers, qui tous ont fléchi de 5 à 10 fr.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 3 jusqu'à celle du 10 septembre.

La rente 3 0/0 a varié au comptant de 66 85 à 66 70; elle est restée à 66 70. Elle a varié à terme de 67 40 à 66 90; elle est restée à 67.

Le 4 1/2 0/0, qui était à 93 25, a varié depuis le détachement du coupon, de 90 à 90 75.

La Banque de France a fléchi de 2,775 à 2,730, elle est restée à 2,730.

Le Crédit foncier a monté de 555 à 565.

Le Crédit mobilier a fléchi de 890 à 845, il est resté à 868 75.

L'Orléans a fléchi de 1,430 à 1,360, il a fermé à 1,383 75.

Le Nord a fléchi de 868 75 à 847 50, il est resté à 857 50.

Le Nord nouveau a fléchi de 715 à 695, il est resté à 705.

L'Est ancien a fléchi de 677 50 à 660, il est resté à 675. L'Est nouveau a baissé de 662 50 à 647 50, il a fermé à 657 50.

Le Lyon ancien a fléchi de 882 50 à 860, il est resté à 866 25. Le Lyon nouveau a baissé de 875 à 845, il est resté à 855.

Le Midi a baissé de 635 à 630, il a fermé à 640.

L'Ouest a fléchi de 722 50 à 690, il a fermé à 712 50.

Les Ardennes nouveau ont varié de 500 à 495.

Genève a fléchi de 670 à 655, il est resté à 662 50.

Saint-Rambert a varié de 545 à 537 50. Béziers, de 445 à 435; le Grand-Central, de 612 50 à 608 75.

Les Autrichiens ont monté de 653 75 à 640, ils ont fermé à 648 75.

Le Victor-Emmanuel a varié de 495 à 500; les Russes, de 512 50 à 510; les Romains, de 497 50 à 482 50; les Saragosse, de 467 50 à 461 25; les François-Joseph, de 466 25 à 458 75; les Lombards, de 602 50 à 605.

Samedi. — La rente, quoique sans affaires, s'est tenue avec fermeté. Les chemin de fer ont aussi obtenu une légère reprise, à l'exception de l'Orléans, qui était très-offert. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 66 90 à 66 85, et à terme de 67 10 à 67 05. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 93 10; la Banque, à 2,775; le Crédit foncier, à 562 50; le Crédit mobilier, de 860 à 870. L'Orléans a varié de 1,430 à 1,410; le Nord, de 867 50 à 870; le Nord nouveau, de 715 à 710; l'Est ancien de 680 à 682 50; l'Est nouveau, de 662 50 à 665; Lyon, de 882 50 à 878 75, les actions nouvelles, de 870 à 863 75; le Midi, de 633 75 à 640; l'Ouest, de 720 à 722 50; le Grand-Central, de 613 75 à 612 50; Genève, de 670 à 672 50; Saint-Rambert, de 542 50 à 541 25; les Ardennes nouvelles, de 497 50 à 500; les Autrichiens, de 650 à 655; les Victor-Emmanuel, de 490 à 495. Les Russes se sont tenus à 512 50; les Romains, de 500 à 497 50; les Saragosse, de 463 75 à 465; les François-Joseph, de 465 à 462 50.

Lundi. — Toutes les valeurs étaient lourdes; les actions surtout était offerte de tous les côtés. La rente, quoique moins offertes, a été entraînée. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 05 à 66 80, et à terme de 10 c. à 66 95. Le 4 1/2 0/0 a été coté à 90 85, coupon détaché. La Banque s'est tenue à 2,775; le Crédit foncier, à 555. Le Crédit mobilier a fléchi de 10 à 860; les Autrichiens, de 10 à 645; l'Orléans, de 17 50 à 1,382 50; le Nord, de 20 à 850; le Nord nouveau, de 10 à 700; l'Est ancien, de 7 50 à 675; l'Est nouveau, de 5 à 660; Lyon, de 18 75 à 860; les Lyon nouveaux, de 8 75 à 8 5; le Midi, de 10 à 630; l'Ouest, de 5 à 717 50. Le Grand-Central a monté de 1 25 à 513 75; les Saint-Rambert, de 1 25 à 542 50. Le Béziers s'est tenu à 440; les Ardennes nouvelles, à 500; les Victor-Emmanuel, à 495; les Lombards, à 605. Les François-Joseph ont monté de 2 50 à 465. Les Saragosse ont fléchi de 2 50 à 462 50; les Romains, de 2 50 à 495; les Russes, de 1 25 à 511 25.

Mardi. — Les actions ont continué à fléchir au commencement de la bourse. Les cours étaient cependant un peu mieux tenus à la clôture. Quant à la rente, elle était sans variations et presque sans affaires. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 15 c. à 66 70; elle s'est tenue à terme de 66 90 à 66 95. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 40 c. à 90 40; la Banque de 45 fr. à 2,730. Le Crédit foncier s'est tenu à 565. Le Crédit mobilier a repris de 5 à 855. L'Orléans a fléchi de 17 50 à 1,365. Le Nord s'est tenu à 850. Le Nord nouveau a fléchi de 5 à 695; l'Est ancien, de 5 à 670; l'Est nouveau, de 7 50 à 657 50. Lyon s'est tenu à 860; les Lyon nouveaux, à 855. L'Ouest a fléchi de 7 50 à 692 50. Genève s'est tenu à 655; Saint-Rambert, à 542 50; le Béziers, à 442 50; les Ardennes nouveau, à 500. Les Autrichiens ont monté de 2 50 à 645. Les Victor-Emmanuel ont varié de 490 à 495. Les Saragosse se sont tenus à 462 50. Les Romains ont fléchi de 10 à 485. Les Russes se sont tenus à 512 50.

Mercredi. — La bourse a été meilleure. La rente était toujours sans variations; mais il y avait d'assez forts achats sur les chemins de fer. Le 3 0/0 a repris au comptant de 15 c. à 66 85, et s'est tenu à terme de 66 90 à 66 95. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 40 c. à 90; la Banque, de 10 à 2,720. Le Crédit foncier s'est tenu à 565. Le Crédit mobilier a monté de 13 75 à 868 75; Orléans, de 17 50 à 1,382 50; le Nord ancien, de 5 à 855; le Nord nouveau, de 5 à 700; l'Est ancien, de 2 50 à 672 50; l'Est nouveau, de 5 à 657 50; l'Ouest, de 7 50 à 700; Lyon, de 3 75 à 863 75; Lyon nouveau, de 3 75 à 852 50; Genève, de 5 à 660. Saint-Rambert a fléchi de 2 50 à 540; Béziers, de 5 à 437 50. Les Ardennes se tenaient à 500. Les Autrichiens ont repris de 7 50 à 652 50. Le Victor-Emmanuel s'est tenu à 495. Les François-Joseph ont fléchi de 3 75 à 458 75; les Saragosse, de 2 50 à 460; les Romains, de 5 à 480; les Russes, de 2 50 à 510.

Jeudi. — La bourse a été très-ferme. Les cours ont obtenu un peu d'amélioration sur la plupart des valeurs. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 15 c. à 66 70, et il a monté de 05 à terme à 67. Le 4 1/2 0/0 a monté de 75 à 90 75; la Banque, de 10 à 2,730. Le Crédit mobilier s'est tenu à 868 75. Orléans a varié de 1,370 à 1,383 75; le Nord ancien, de 853 75 à 857 50; le Nord nouveau, de 700 à 705; l'Est ancien, de 670 à 675; l'Est nouveau, de 655 à 657 50; Lyon ancien, de 858 75 à 866 25; Lyon nouveau, de 847 50 à 855; le Midi, de 635 à 640; l'Ouest, de 705 à 712 50; Saint-Rambert, de 540 à 537 50; Béziers, de 437 50 à 435; les Autrichiens, de 646 25 à 648 75.

Vendredi. — La journée n'a pas été plus brillante pour les affaires que les précédentes. Les cours se sont tenus difficilement. La rente a flotté sans cesse entre 66 90 et 66 95. Le Crédit mobilier, qu'on cotait au début à 870, est tombé à 858 75. La diminution des recettes sur quelques lignes de chemins de fer a amené quelques ventes nouvelles. L'Orléans était faible à 1,375; Lyon ancien, à 863 75; Lyon nouveau, à 852 50; l'Ouest, à 705. Il y avait au contraire de la fermeté sur les actions du Nord, de 857 50 à 862 50, parce que les recettes de ce chemin sont satisfaisantes. Lyon nouveau a varié de 702 50 à 706 25; Genève, de 660 à 661 25. Saint-Rambert était calme à 535; Béziers, à 435; les Ardennes nouveaux, à 495. Les Autrichiens ont varié de 645 à 647 50.

LATOUR.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale	Versements effectués	Dernier intérêt ou dividende	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer	C	100 000	500	tout	71 40	janv. juil.	420 ..
Banque de l'Algérie	A	6 000	500	id	37 15		620 ..
Omnium lyonnais	Cie	7 800	1 000	id	....		500 ..
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	30 000	[illegible]	tout	[illegible]	janv. juil	817 50
Omnibus des chemins de fer	C	[illegible]	200	id	2 ..	février	175 ..
Omnibus de Londres	C	250 000	100	id	12 50		97 50
Comp. imp. des voitures de Paris	A	400 000	100	id	1 05	mars	[illegible]
Omnibus parisiennes	C	4 700	500	id	9 50	[illegible]	100 ..
Omnibus de Lyon	C	..	100	tout	..		45 ..
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital	A	60 120	1 000	tout	[illegible]	avril, oct	1150 ..
— act. de jouiss.	A	[illegible]	[illegible]	id	9 91	1er juin	90 ..
Bourgogne, action de capital	A	27 500	1 000	id.	50 ..	avril, oct	920 ..
— action de jouiss.	A	27 [illegible]	[illegible]		12 [illegible]	1er juin	[illegible]
Arles à Bouc, act. de capital	A	6 000	1 000		50 ..	avril, oct	[illegible]
Trois canaux, act. de capital		17 000	1 000	id	50 ..	id	1140 ..
Roanne à Digoin	A	[illegible]	1 000	id	11 ..	mai	400 ..
Aire à la Bassée	A	[illegible]	5 000	id	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Sambre à l'Oise	A	14 500	1 000	id	70 ..		[illegible]
Scarpe inférieure	C	2 200	1 000	id	112 ..		1500 ..
Sambre belge [illegible]	A	[illegible]	1 000	id	116 25		1310 ..
Canalisation de l'Èbre	A	51 000	400	id	[illegible]		
Compagnie générale des Eaux	A	[illegible]	250	id	[illegible]		195 ..
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	C	100000 part	[illegible]	450	[illegible]	avril, oct	168 75
Pont, gare et port de Grenelle	A	[illegible]	1 000	id	10 ..		[illegible]
Pont de Rouen	A	500	1 000	id	41 ..	janv. juil	[illegible]
Ponts réunis	C	[illegible]	1 000	id	1 20		[illegible]
Nouveaux Ponts réunis	C	1 000	1 000	id	[illegible]		[illegible]
Pont de Bordeaux	A	2 280	1 000	id			1500 ..
Pont de Beaucaire	A	[illegible]	1 000	id			600 ..
Pont sur le Rhône				.			1095 ..
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Cie	C	[illegible]	500	tout	71 50	janv. juil	390 ..
Compagnie franco-amér. [illegible]	C		500	tout	[illegible]	juin, déc	335 ..
Messageries imp. Serv. marit	A	[illegible]	500	tout	[illegible]		[illegible]
Cie gén. de transp. et de nav	C	[illegible]	250	id	8 ..		[illegible]
Compagnie générale maritime	A	[illegible]	500	[illegible]		janv. juil	100 ..
Marc Fraissinet père et fils	C	..	500	id			450 ..
Arnaud Touache fr. et Cie	C	..	500	id			[illegible]
Armements marit. Barbey et Cie	C	..	500	tout	[illegible]		
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)	C	[illegible]	300	tout	15 ..	avril oct.	[illegible]
[illegible]	Cie	3 [illegible]	[illegible]	id	20 ..		265
Pont-de-Loup-Sud	Cie	2 [illegible]	[illegible]	id.	50 ..	avril	450 ..
Montieux-Saint-Étienne	Cie	2 [illegible]	[illegible]	id			
Blanzy	C	30 000	500	id	35 ..	[illegible] août	725 ..
Azincourt	A	1 500	[illegible]	id	150 ..		1250 ..
Chazotte	A	[illegible]	[illegible]	id	65 ..		750 ..
Layon-et-Loire	A	1 850	[illegible]	id			100 ..
Loire (quatre groupes)	A	80 000	[illegible]	id	[illegible]	avril oct	740 ..
Loire	A	80 000		id	12 ..		145 ..
Montrambert	A	[illegible]	[illegible]	id	10 ..		148 75
St-Étienne	A	[illegible]	[illegible]	id	[illegible]	id	148 75
Rive-de-Gier	A	80 000	[illegible]	id.	27 50	id	[illegible]
Mayenne et Sarthe	A	[illegible]	[illegible]	id	[illegible]		125 ..
Grand'Combe	A	[illegible]	[illegible]	id	40 ..	janv. juil	810 ..
Haute-Loire (anc. Société)	Cie	[illegible]	500	id		avril oct	200 ..
Carmaux-Toulouse	C	[illegible]	170	id	10 ..	janv. juil	413 50
Epinac	A	2 [illegible]	1 250	id	100 ..		
Roche-la-Molière et Firminy	A						
Houillères réunies de Quaregnon	A	8 720	250	id			150 ..
Charbonnages belges	C	30 000	500	id	30 ..		440 ..
Compagnie générale Asphalte	C	8 000	[illegible]	id			
[illegible]	.	[illegible]	100	id	5 0 0	[illegible]	100
Loire, obligations anciennes	.	[illegible]	1 250	id	[illegible]		[illegible]
— — nouvelles		[illegible]	1 250	id	50 ..	févr. août	912 50
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne ... zinc	A	90 000	80	tout	25 ..	mai, nov.	306 ..
Nouvelle-Montagne ... zinc	A	[illegible]	1 000	id	150 ..		1037 50
Stolberg et Westphalie priv. zinc	A	40 [illegible]	375	id	5 0 0	octobre	300 ..
— non priv. zinc	A	[illegible]	375	id.		id	85 ..
Corphalie ... zinc	A	5 000	1 000	id	70 ..		1035 ..
Eschweiler, priv ... zinc	A	[illegible]				[illegible] juin	
— non priv ... zinc	A	8 500	375	id	5 0 0	janv. av.	
Silésie ... zinc	A	50 000	375	id.	8 12	mai, nov.	217 50
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre	C	10 000	100	id	1 50	août	22 ..
Tenez (Algérie) ... cuivre	C	25 000	100	id			40 ..
Pontgibaud ... plomb, argentif.	A	10 000	1 000	id	25 ..		200 ..
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Cie	C	14 000	500	tout	47 20	sept. mars	617 50
[illegible]	C	40 000	250	id		avril, oct.	
[illegible]	C	[illegible]	100	id	1 75		75 ..
[illegible]	C	2 000	500	id	[illegible]	juin, déc	750 ..
[illegible]	C	2 000	275	id.	25 ..		
Christofle	C	4 000	500	id	75 ..		

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr

DÉNOMINATION.	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale	Versements effectués	Dernier intérêt ou dividende	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)		25 000	500	tout	60 ..	déc. juin	800 ..
Loire et Ardèche	A	4 000	1 000	id.	200 ..		1600 ..
Allevard	A	..	5 000	id.	..		4000 ..
Decazeville (Aveyron)	A	2 400	2 000	id.	200 ..	juin, déc	..
Alais (Gard)	A	18 000	1 000	id.			550 ..
[illegible]	C	5 000	500	id.	24 ..	avril, oct.	[illegible]
Châtillon et Commentry	C	50 000	500	id.	40 ..	mars, sep.	[illegible]
Maubeuge (Nord)	A	6 000	1 000	id.	..		[illegible]
Fourchambault	C	50 000	1 500	id	50 ..		[illegible]
[illegible]	C	54 000	1 500	id.	40 ..	mai, nov	485 ..
[illegible]	A	10 000	1 000	id.	..		[illegible]
Côte-d'Or	.	6 000	500	id.			520 ..
Franche-Comté	C	6 000	500	id.			395 ..
Firminy	C	.	250	id.			192 50
Méditerranée (forges et chant.)	A	10 000	1 000	tout	50 ..		650 ..
Espérance (Belgique)	.	4 000	1 000	id.	100 ..	janv. juill.	[illegible]
Marcinelle-sur-Sambre (Belgique)	A	[illegible]	[illegible]	id	82 50	avril, oct.	675 ..
Providence (Belgique)	A	5 500	1 000	id	150 ..		1 495 ..
Phénix métallurgique	A	[illegible]	375	id	[illegible]	janv. juil	350 ..
Sclessin	C	11 000	[illegible]	id	50 ..		1 000 ..
Ougrée (Belgique)	A	12 000	1 250	id.	40 ..		585 ..
GAZ.							
[illegible]		24000 parts	[illegible]	tout	6 ..	avril oct	..
[illegible]	A	40 000	[illegible]	id	40 ..		100 75
Nord [illegible]	.	6 000	500	id	40 ..	avril, oct	500 ..
Est Vincennes	C	1 000	500	id	40 ..		
Versailles	C	[illegible]	500	id	35 ..	mars sept	700 ..
Wazemmes	.	[illegible]	400	id	7 50	1er octobre	475 ..
Amiens	C	1 000	500	id	35 ..	janv. juil	460 ..
Comp. centrale, Lebon (13 villes)	C	[illegible]	500	id	35 40	janv. juil.	565 ..
Union des Gaz	C	40 000	250	id	20 ..	janvier	[illegible]
Lyon	A	7 000	[illegible]	id	100 ..	janv. juil	2035 ..
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2 400	2400	id			1092 50
Dijon	.	.	500	.			1550 ..
[illegible]	A	1 000	1 000	id.			
Naples	.	.	440	.			
Saint-Étienne	A	1 020	1 000	id			1500 ..
Venise	.	.		.			1000 ..
Padoue, Vicence et Trévise	Cie	2 100		tout			250 ..
FILATURES.							
[illegible] (Amiens)	A	8 000	500	tout.	47 ..	septembre	800 ..
[illegible]	.	[illegible]	500	id	45 40	janv. juil	550 ..
[illegible]	.	1 400	500	id			..
Pont-Remy	A	[illegible]	1 000	id	31 ..	1er avril	150 ..
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitution[illegible])	C	6 000	500	tout.	62 ..	janv. juil.	[illegible]
Glaces de Saint-Gobain	A	1 152	[illegible]	id	..		[illegible]
Glaces de Montluçon	.	21 000	500	id.			200 ..
Glaces d'Oignies ... (Belgique)	A	70 000	1 000	id	[illegible]	juill. sept	1 140 ..
Glaces d'Aix-la-Chapelle (Prusse)	A	2 000	[illegible]	id		avril, oct.	120 ..
Immeubles Rivoli	A	250 000	100	id	6 00	janv. juill	97 50
Rue impériale de Lyon	A	21 500	[illegible]	id	[illegible]		420 ..
Télégraphe sous-marin Manche	C	100 000	[illegible]	id	7 0 0	mars. sept	16 ..
— Méditerranée	C	[illegible]	250	id			125 ..
Cie gén. de Vidanges, Richer et Cie	C	28 000	500	id	25 ..		400 ..
Substances aliment. Chollet et Cie	C	40 000	100	id	20 ..		10 ..
ASSURANCES.							
Générale ... mar	A	[illegible]	12 500	2500	..	avril	50 0/0 b
Sécurité ... mar	A	[illegible]	5 000	[illegible]			32 0 0 b
Union des ports ... mar	A	1 000	5 000	750	[illegible]	avril	17 0/0 b
Lloyd français ... mar	A	[illegible]	5 000	[illegible]	[illegible]	février	30 0/0 b
Océan ... mar	A	[illegible]	5 000	1000	..		25 0 0 b
Chambre d'assurances ... mar	A	[illegible]	[illegible]	[illegible]		février	30 0 0 b
Mélusine ... mar	A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	..	mars	24 0 0 b
Vigie ... mar	A	200	5 000	1000	[illegible]		25 0 0 b
Sauvegarde ... mar	A	200	5 000	1000	200 ..	février	15 0 0 b
Centrale ... mar	A	[illegible]	5 000	1000	200 ..	février	22 0 0 b
Réunion ... mar	A	1 200	5 000	1000	..	id.	23 0 0 b
Générale ... inc	.	[illegible]	[illegible]	tout	..	avril	120 0/0 b
Phénix ... inc	A	4 000	[illegible]	id	250 ..	mai, nov.	240 0 0 b
Nationale ... inc	A	2 000	5 000	1 5	..	mars	170 0 0 b
Union ... inc	A	2 000	5 000	1 5	100 ..	avril	90 0 0 b
Soleil ... inc	A	1 000	5 000	1 5	100 ..	id.	120 0 0 b
France ... inc	A	2 000	5 000	1 5	..	id	45 0 0 b
Urbaine ... inc	A	1 000	5 000	1 5	100 ..	id.	110 0 0 b
Providence ... inc	A	2 000	2 500	500	100 ..	id.	50 ..
Aigle ... inc	A	400	5 000	2000	..	id	25 0 0 b
Paternelle ... inc	A	3 000	1 000	400	..	id	5 0 0 b
Confiance ... inc	A	800	5 000	1000	..	id	7 0 b
Nord ... inc	A	2 000	1 000	200	20 ..	id	12 0 0 b
Générale ... vie	A	400	7 500	tout	[illegible]	t. les 3 ans	140 0 0 b
Nationale ... vie	A	3 000	5 000	1 5	300 ..	t. les 4 ans	23 0 0 b
Union ... vie	A	2 000	5 000	1 5	100 ..	t. les 2 ans	10 0 0 b
Phénix ... vie	A	800	5 000	1000	150 ..	id	3 0 0 p
Caisse Paternelle ... vie	A	8 000	500	100	..	avril	10 0 0 b
Générale ... grêle	A	2 000	5 000	1000	..	avril	10 0 0 b

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr

Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 5 AU 11 SEPTEMBRE

Longueur expl.	Longueur totale	Durée concession	Nombre des actions	Taux d'émission	Somme versée	Revenu de chaque act. dans le dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 5 Compt.	Samedi 5 Terme	Lundi 7 Compt.	Lundi 7 Terme	Mardi 8 Compt.	Mardi 8 Terme	Mercredi 9 Compt.	Mercredi 9 Terme	Jeudi 10 Compt.	Jeudi 10 Terme	Vendredi 11 Compt.	Vendredi 11 Terme
716	791	99	100.000	500	tout	51 fr. pour 1856	juillet 1856	Nord ancien	867 ..	860 ..	865 ..	860 ..	870 ..	851 ..	862 50	855 ..	867 50	857 50	857 50	[illegible] 50
•	•	•	25.000	500	250	1 0/0	—	Nord nouveau	710 ..	•	700 ..	700 ..	695 ..	701 25	697 50	700 ..	[illegible]	705 ..	705 ..	706 25
950	1011	99	300.000	500	tout	41 fr. pour 1856	avril 1857	Ouest	721 25	721 25	725 ..	717 50	700 ..	712 50	705 ..	700 ..	710 ..	711 25	705 ..	705 ..
1231	1571	99	300.000	500	tout	56 fr. pour 1856	avril 1857	Orléans	1410 ..	1401 25	1392 50	1392 50	1405 ..	1375 ..	1385 ..	1382 50	1383 75	1383 75	1392 50	1375 ..
1331	1872	99	250.000	500	tout	36 fr. pour 1856	mai 1857	Est ancien	680 ..	682 50	677 50	675 ..	680 ..	680 ..	670 ..	672 50	675 ..	675 ..	681 50	•
•	•	•	250.000	500	tout	4 0/0	mai, nov.	Est nouveau	685 ..	•	660 ..	•	667 50	•	665 ..	•	660 ..	•	660 ..	•
691	688	99	265.000	500	tout	81 fr. pour 1856	janvier 1857	Paris à Lyon	1330 ..	•	1330 ..	•	1270 ..	•	1270 ..	•	•	•	1300 ..	•
								Lyon à la Méditerranée	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	3070	•	537.500	500	tout	•	•	Par.-à-Méditerr. ancien	877 50	878 75	867 50	870 ..	865 ..	860 ..	862 50	863 75	865 ..	866 25	865 ..	863 75
•	•	•	115.000	500	25	•	•	Paris-Méditerr. nouv.	865 ..	863 75	855 ..	855 ..	855 ..	841 25	847 50	848 75	•	•	860 ..	862 50
175	231	99	90.000	500	tout	1 fr. 40	juillet 1857	Lyon à Genève	•	671 25	670 ..	665 ..	655 ..	660 ..	•	665 ..	660 ..	662 50	662 50	661 25
113	814	99	250.000	500	tout	4 0/0	janv. juillet	Midi	637 50	640 ..	635 ..	635 ..	632 50	635 ..	637 50	637 50	637 50	645 ..	640 ..	638 75
145	1150	99	224.000	500	tout	21 fr.	juillet 1857	Grand-Central	642 50	642 50	643 75	644 75	641 25	•	641 25	641 25	640 ..	638 75	640 ..	640 ..
56	98	99	50.000	500	300	4 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Grenoble	•	541 25	•	542 50	•	542 50	•	•	542 50	537 50	542 50	•
	54	99	30.000	500	tout	4 0/0	avril	Béziers à Graissessac	443 75	•	•	•	442 50	•	440 ..	437 50	440 ..	435 ..	442 50	•
30	140	99	42.000	500	tout	1 fr. 25	janvier 1857	Ardennes ancien	470 ..	•	•	•	470 ..	•	•	•	•	•	470 ..	•
•	•	•	42.000	500	200	•	•	Ardennes nouveau	500 ..	500 ..	498 75	500 ..	498 75	500 ..	500 ..	•	497 50	495 ..	497 50	•
•	•	•	•	•	•	•	•	Bordeaux à la Teste	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
1057	1126	92	400.000	500	425	3 1/2	juillet 1856	Chemins autrichiens	655 ..	655 ..	647 25	645 ..	647 50	650 ..	650 ..	652 50	641 25	644 75	645 ..	647 50
•	1012	•	160.000	500	100	4 1/2 0/0	•	François-Joseph	462 50	•	460 ..	•	•	•	458 75	•	458 75	•	460 ..	•
617	1061	90	314.500	500	300		•	Lombardo-Vénitiens	625 ..	•	625 ..	•	•	•	•	•	•	•	622 50	•
•	4102	99	600.000	500	125	5 0/0	•	Russes	512 50	•	512 50	•	•	•	•	510 ..	•	512 50	•	•
275	415	99	240.000	500	15	•	janvier 1857	Saragosse	465 ..	•	462 50	•	462 50	•	460 ..	•	463 25	•	460 ..	•
•	610	99	175.000	500	150	5 0/0	•	Romains	487 50	•	485 ..	•	485 ..	•	480 ..	•	481 50	•	485 ..	•
•	85	99	[illegible].000	500	250	2 1/2	[illegible] 1856	Victor-Emmanuel	500 ..	495 ..	495 ..	•	485 ..	•	•	•	496 25	500 ..	•	•
64	170	99	72.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Central suisse	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
46	77	99	30.000	500	250	•	juin 1856	Ouest suisse	•	•	465 ..	•	450 ..	•	•	•	•	•	•	•
141	172	•	57.000	500	tout	4 0/0	1er janvier	Nord-Est suisse	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
15	14	99	[illegible]	500	tout	5 0/0	[illegible]	Tarragone à Reus	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Durée d'amortiss.	Prix d'émission	Somme payée à ce jour	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêt par an	Époques des paiements
[illegible]	[illegible]	[illegible] ans	[illegible]	tout	[illegible]	[illegible]	[illegible]	janvier juillet
1851	[illegible]	16 —	[illegible]	tout	500	Dº	21 ..	[illegible]
•	12.[illegible]	98 —	•	tout	562 50	•	16 [illegible]	Janvier juillet
1852	80.000	50 —	1.100	tout	250	avril	50 ..	avril octobre
1855	100.000	99 —	280	tout	500	avril	15 ..	Dº
1852	[illegible]	99 —	500	tout	625	Dº	25 ..	Dº
1853	162.[illegible]	99 —	350	tout	500	Dº	15 ..	janvier juillet
1852	265.02[illegible]	96 —	[illegible]		650	avril	25 ..	juin décembre
1854	140.[illegible]	84 —	270	200	500	mars	15 ..	janvier juillet
•	2.[illegible]	47 —	•	tout	1.250	•	50 ..	avril octobre
•	24.000	—	•	tout	625	•	25 ..	janvier juillet
1855	600.000	98 —	[illegible]	tout	500	[illegible]	15 ..	Dº
1842	[illegible]	47 —	1.125	tout	1.250	décembre	50 ..	Dº
1848	11.[illegible]	100 —	•	tout	1.250	Dº	50 ..	Dº
1852	13[illegible]	97 —	•	tout	500	•	15 ..	Dº
1853	144.[illegible]	99 —	300	tout	500	décembre	15 ..	Dº
1855	154.200	9 —	280	tout	500	décembre	15 ..	Dº
1853	102.614	99 —	500	tout	625	Dº	25 ..	Dº
1853	63.685	99 —	300	tout	500	Dº	15 ..	Dº
1855	81.719	99 —	285	tout	500	Dº	15 ..	Dº
1855	100.000	90 —	275	•	500	septembre	15 ..	septembre mars
1856	100.500	99 —	28[illegible]	tout	500		15 ..	janvier juillet
1856	186.000	97 —	2[illegible]	•	500		15 ..	janvier juillet
1854	[illegible]	82 —	25[illegible]		500	15 janvier	15 ..	1er avril 1er octobre
1856	[illegible]	82 •	25[illegible]	•	500	•	15	1er janvier 1er juillet

Noms des compagnies	5	7	8	9	10	11
Nord 3 0/0	275 ..	277 50	276 25	277 50	277 50	277 50
Nord-Montluçon						
Nord Chantilly, anciennes actions	•	•	•	•	•	•
Paris à Lyon, Lyon	978 25	976 25	975 ..	976 25	976 25	976 25
Dº nouvelles	276 25	275 ..	273 75	275 ..	275 ..	275 ..
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	•	•	•	•	1160 ..	•
Dº nouvelles 3 0/0	275 ..	275 ..	275 ..	•	275 ..	277 50
Est 1852-1854-1856	450 ..	452 50	455 ..	453 75	452 50	451 50
Dº nouvelles 3 0/0	265 ..	266 25	265 25	263 75	263 75	265 ..
Strasbourg Bâle	•	•	•	•	•	•
Dº	•	4[illegible]5 ..	•	•	•	•
Ouest 1855	268 75	268 ..	267 50	268 75	268 75	267 50
Paris à Orléans 1842 5 0/0	•	•	•	[illegible]	•	1[illegible]
Dº (nouvelles 1848)	•	•	965 ..	965 ..	•	965 ..
Dº 1852 3 0/0	268 75	268 ..	265 25	266 25	265 ..	266 75
Grand-Central 1855	270 ..	270 ..	•	270 ..	263 75	267 50
Dº nouvelles 1855	•	265 25	266 25	265 ..	•	263 75
Rhône-et-Loire 5 0/0	•	•	•	•	•	•
Dº 3 0/0	•	•	275 ..	•	275 ..	•
Lyon à Genève 1855 jouiss. juillet 1857	270 ..	270 ..	270 ..	270 ..	•	268 75
Dº 1857 jouiss. juillet 1857	265 ..	•	265 ..	•	265 ..	265 ..
[illegible]	•	261 25	262 50	261 25	•	261 50
Midi	265 ..	265 ..	265 ..	263 75	265 ..	265 ..
Lyon-Bourbonnais	267 50	267 50	267 50	266 25	267 25	267 50
Tarragone à Reus	•	•	•	•	•	•
Dº	•	•	•	•	•	•

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 5 au 10 septembre 1857. Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.

Noms des lignes	5	7	8	9	10
Nord	[illegible] à [illegible]	[illegible] à [illegible]	[illegible] à [illegible]	[illegible] à [illegible]	[illegible] à [illegible]
Est	66[illegible] à [illegible]	6[illegible] à 675 ..	665 .. à 67[illegible] ..	668 75 à 67[illegible] ..	663 75 à 675 ..
Est nouvelles	6[illegible] à [illegible]	6[illegible] à [illegible]	6[illegible] 50 à 6[illegible]	[illegible] à [illegible]	655 .. à 660 ..
Orléans	1[illegible] à 1[illegible]	1[illegible] à 1[illegible]	1[illegible] à 1400 ..	1[illegible] à 13[illegible]	1340 .. à 1400 ..
Lyon	860 .. à 8[illegible] 25	[illegible] à [illegible]	[illegible] à [illegible]	[illegible] à 862 50	858 25 à 868 75

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination	Samedi 5 Comptant	Samedi 5 Terme	Lundi 7 Comptant	Lundi 7 Terme	Mardi 8 Comptant	Mardi 8 Terme	Mercredi 9 Comptant	Mercredi 9 Terme	Jeudi 10 Comptant	Jeudi 10 Terme	Vendredi 11 Comptant	Vendredi 11 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
RENTES 3 0/0 jouiss. 21 juin 1857	66 85	67 05	66 85	66 85	66 70	66 85	66 75	66 95	66 70	67 ..	66 80	66 85
RENTES 4 1/2 0/0, jouiss. 21 mai 1857	90 10	90 10	90 25	.. ..	90 40	.. ..	90 ..	.. ..	90 75	.. ..	90 90	.. ..
Banque de France, jouiss., juillet 1857	2715 ..	•	2700 ..	•	2710 ..	•	2725 ..	•	2730 ..	•	2730 ..	•
Banque de France, nouvelle émission	2715 ..	•	2700 ..	•	2700 ..	•	2725 ..	•	2730 ..	•	2730 ..	•
Comptoir national d'escompte, jouiss. août 1857	650 ..	•	655 ..	•	650 ..	•	675 ..	•	•	•	677 50	•
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1857	•	565 ..	565 ..	566 50	565 ..	•	565 ..	•	•	•	•	•
— Oblig. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1857	427 50	•	427 50	•	427 50	•	427 50	•	425 ..	•	427 50	•
— Oblig. 500 fr., 3 0/0 dº dº	395 ..	•	392 50	•	390 ..	•	390 ..	•	390 ..	•	390 ..	•
— 10e d'Oblig. 4 0/0 dº dº	87 50	•	87 50	•	87 50	•	87 50	•	87 50	•	85 ..	•
— 10e d'Oblig. 3 0/0 dº dº	80 ..	•	80 ..	•	78 75	•	80 ..	•	.. ..	•	80 ..	•
— Promesses d'Oblig. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	835 ..	•
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1857	865 ..	870 ..	860 ..	865 ..	860 ..	860 ..	870 ..	868 75	868 75	868 75	860 ..	858 75
Ville de Paris, obligations 1849, jouissance avril 1857	•	•	1120 ..	•	•	•	•	•	1120 ..	•	1120 ..	•
dº dº 1852, jouiss. juillet 1857	1045 ..	•	1045 ..	•	1045 ..	•	1045 ..	•	1050 ..	•	1050 ..	•
dº dº 1855, tout payé, jouiss. mars 1857	385 ..	•	385 ..	•	385 ..	•	385 ..	•	385 ..	•	385 ..	•
Département de la Seine, obligations 1857, jouiss. juillet 1857	195 ..	•	193 75	•	193 75	•	195 ..	•	195 ..	•	195 ..	•
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	90 1/2	•	90 1/2	•	90 3/8	•	91 ..	•	90 7/8	•	90 3/4	•
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1857	99 1/4	•	99 1/4	•	.. ..	•	.. ..	•	99 1/4	•	99 1/4	•
Piémontais 5 0/0 jouiss. juin 1857	90 ..	•	90 ..	•	90 ..	•	90 ..	•	90 ..	•	90 ..	•
— 3 0/0 jouiss., juillet 1857	54 ..	•	54 ..	•	54 ..	•	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•
Autrichien, 5 0/0 tout payé, jouiss., juillet 1857	.. ..	•	89 1/4	•	89 1/4	•	89 1/4	•	89 1/2	•	89 1/2	•
Emprunt Romain, jouiss., juin 1857	86 ..	•	86 1/2	•	.. ..	•	87 ..	•	87 ..	•	87 ..	•
Espagne différ. nouvelle, jouiss., juillet 1857	25 1/2	•	25 1/2	•	25 1/4	•	25 1/4	•	25 1/2	•	25 1/4	•
dº 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1857	.. ..	•	.. ..	•	40 ..	•	40 ..	•	40 ..	•	.. ..	•
dº intérieure dº	.. ..	•	37 1/2	•	.. ..	•	37 3/8	•	.. ..	•	37 1/2	•

Le Directeur, C. DEVINA.

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cº, RUE BERGÈRE, 20

Digitized by Google

N° 889 16e ANNÉE. — N° 38 SAMEDI, 19 SEPTEMBRE 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

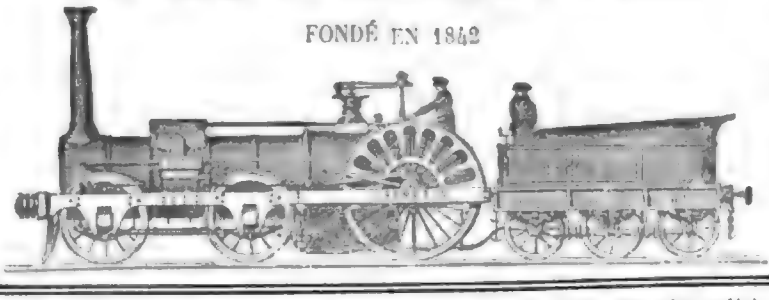
PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris.. ..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger ..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 2fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELLEY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, 1, Norfolk street, Strand, and 1, Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Tout abonné, à partir du 1er janvier 1857, a droit gratuitement à la Carte des chemins de fer de l'Europe, publiée par le *Journal des chemins de fer*.

Cette Carte ne sera remise que sur la présentation de la quittance d'abonnement.

Les personnes dont l'abonnement doit échoir dans le courant de l'année 1857 recevront cette Carte en renouvelant leur abonnement.

Cette Carte doit être prise dans les bureaux du journal.

AVIS

A NOS ABONNÉS DE PARIS.

MM. les Abonnés de Paris qui désiren recevoir leur journal dans les Départements sont priés d'acquitter le supplément dû pour frais de port. A défaut de ce supplément, le journal continuera à leur être adressé à leur domicile de Paris.

AVIS

A NOS CORRESPONDANTS.

Nous rappelons à MM. les abonnés que la correspondance du Journal ne peut répondre à leurs demandes d'avis ou de renseignements si leurs lettres ne sont pas accompagnées d'une bande imprimée du Journal.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 961. — Les titres nominatifs, 962. — Recettes brutes des chemins français pendant le 1er semestre de 1857, 962. — Chemins de fer de l'Est, 963. — Chemin de fer international de l'Est, 963. — Chemins du Midi, 963. — Chemin de fer Victor-Emmanuel, 963. — Chronique des chemins de fer, 964. — Chemin de fer de Galveston à Houston et Henderson, 964. — Cours complet d'enseignement industriel, 965. — Conseils généraux, 965. — Avis aux actionnaires, 966. — Bulletin des recettes de la semaine, 966. — Chemin de fer Victor-Emmanuel. Rapport, 967. — Forges, 968. — Recettes, 969, 970. — Annonces, 971, 972, 973. — Chronique de la Bourse, 974. — Tableau des valeurs industrielles, 975. — Bourse, 976.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La politique a été alimentée cette semaine par la prochaine entrevue de l'empereur Napoléon avec l'empereur Alexandre, et par les nouvelles de l'Inde. Le bon effet de quelques succès remportés par des détachements anglais a à peine contrebalancé la sensation produite par un commencement de révolte dans l'armée de Bombay. Mais le peuple anglais n'est pas découragé; sa ferme persistance et la solidité naturelle de son caractère triompheront, on doit l'espérer, de tous les efforts de la révolte. Nous disons qu'on doit l'espérer, parce que si les Indes Orientales s'affranchissaient du joug de la Grande-Bretagne, elles ne seraient pas perdues seulement pour nos voisins, mais aussi pour toute l'Europe, et il en résulterait dans le système commercial du monde une perturbation qui atteindrait tous les marchés.

La bourse a été violemment agitée cette semaine; d'abord une baisse continue, irrésistible, dont on ne prévoyait pas la fin, puis un élan soudain de hausse qui a regagné d'un seul coup tout le terrain perdu.

La rente 3 0/0 s'était toujours bien tenue et avait imité la fermeté des consolidés anglais. Tandis que ceux-ci variaient à peine de 2/8 (de 90 7/8 à 90 5/8), soit de 25 cent., la rente française n'avait pas perdu plus de 10 centimes; elle était descendue, il est vrai, pendant un instant à 66 30 dans la bourse de mardi; mais à ce taux il y avait eu une reprise vigoureuse qui l'avait reportée le jeudi à 66 70, c'est-à-dire à 10 c. seulement au-dessous du cours de samedi dernier.

Les valeurs industrielles avaient été plus rudement éprouvées.

L'Orléans était descendu de 1,360 à 1,335, et le Nord ancien, de 858 à 847; mais les actions nouvelles n'avaient subi qu'une baisse de 5 fr., de 700 à 695.

L'Est ancien avait baissé de 677 à 650; et l'Est nouveau, de 660 à 642 50.

Les actions de la fusion avaient varié de 855 à 843 75, et le Lyon nouveau, de 845 à 830.

Le Midi était descendu de 635 à 617 50, et l'Ouest, de 700 à 687 50.

Les actions du Crédit mobilier, qui avaient été cotées à 855 fr. dans la bourse de samedi,

Digitized by Google

étaient tombées graduellement, de bourse en bourse, jusqu'à 702 50 dans celle de jeudi ; mais elles avaient repris immédiatement à 735 fr., en baisse de 120 fr. sur la semaine dernière.

Les reports étaient cependant au taux le plus modéré ; ils n'avaient guère dépassé :

1 f. à 1 50 sur le Crédit mobilier ;
50 c. à 2 f., Orléans ;
1 f. et pair, Nord ;
1 f. et pair, Est ;
1 75 à 1 50, Est nouveau ;
2 50 à 1 50, Paris-Marseille ;
1 f. et pair, Lyon nouveau ;
1 fr à 1 50, Midi ;
50 c. et pair, Ouest.

Il y avait dans ce bon marché des reports l'indice d'une situation meilleure que celle indiquée par les cours ; aussi la liquidation était à peine terminée, qu'une explosion de hausse a eu lieu sur toutes les valeurs. Dans la bourse d'aujourd'hui vendredi, le 3 0/0 s'est élevé d'un bond à 67 15 ; le Crédit mobilier a ouvert avec 35 fr. de hausse sur les cours de la veille, et a encore gagné 50 fr. dans la journée ; c'est une reprise de 85 fr. en vingt-quatre heures, et la baisse sur cette valeur se trouve ainsi réduite à une trentaine de francs. L'Orléans a regagné le cours de 1,372 50 ; et la plupart des autres lignes ont subi une amélioration proportionnelle.

C'est avec une grande satisfaction que nous constatons ce retour à la confiance, réaction nécessaire contre une baisse exagérée qui ne s'expliquait plus.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 66 80 ferme à 67 15.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 91 »», ferme à 91 75 coupon détaché.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Lyon-Genève,	21.0 0/0.
Autrichiens,	10.6 0/0.
Lombard-Vénitiens,	9.2 0/0.
Nord,	2.0 0/0.

Diminution kilométrique.

Méditerranée,	19.6 0/0.
Orléans,	10.1 0/0.
Lyon,	9.8 0/0.
Est,	9.3 0/0.
Ouest,	6.9 0/0.
Sarragosse,	3.1 0/0.
Bourbonnais,	1.7 0/0.

C. Devinck.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	11 septemb	13 septemb	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0	66 95	67 15	» 20	» »
CONSOLIDÉS	90 3/4	90 3/8	» 1/4	» 1/4
CRÉDIT FONCIER	» »	» »	» »	» »
CRÉDIT MOBILIER	838 75	820 »	» »	18 75
COMPT. D'ESCOMP.	677 50	667 50	» »	10 »
ORLÉANS	1375 »	1372 50	» »	2 50
NORD	862 50	865 »	2 50	» »
ACTIONS NOUVELLES	706 25	712 50	6 25	» »
EST ANCIEN	677 50	665 »	» »	12 50
EST NOUVEAU	660 »	655 »	» »	5 »
LYON	1240 »	1240 »	» »	70 »
PARIS-MEDIT. (anc.)	863 75	872 50	8 75	» »
PARIS-MÉDIT. (nouv.)	863 75	860 »	» »	3 75
MÉDITERRANÉE	» »	» »	» »	» »
MIDI	636 25	635 »	» »	1 25
OUEST	705 »	705 »	» »	» »
GRAND-CENTRAL	610 »	608 75	» »	1 25
GENÈVE	662 50	660 »	» »	2 50
CH. AUTRICHIENS	567 50	557 50	» »	10 »
SAINT-RAMBERT	535 »	520 »	» »	15 »
VICTOR-EMMANUEL	» »	500 »	» »	» »

LES TITRES NOMINATIFS.

On avait publié la semaine dernière, au nom de la Chambre syndicale des agents de change de Paris, une note ainsi conçue :

« Pour les Société et Compagnies françaises ou étrangères dont les titres se négocient à la Bourse, et qui sont autorisées par leurs statuts à émettre des titres au porteur, les actions au porteur continueront à être seules admises dans les livraisons, soit au comptant, soit à terme. Ainsi, tout individu propriétaire d'actions ou obligations nominatives devra, s'il veut les vendre, les avoir préalablement converties en titres au porteur. »

Il paraît que cette note avait donné lieu à des interprétation diverses, qui ont amené la publication au *Moniteur* du 17, d'une note ainsi conçue :

« On a répandu par erreur dans le public, le bruit que les agents de change ne négocieront pas les titres nominatifs. Les agents de change ne peuvent pas avoir eu la pensée de refuser leur ministère à la négociation de valeurs reconnues par la loi du 23 juin 1857. Ces titres seront donc admis aux divers modes de négociation, tout comme les titres au porteur. »

Cette note a été provoquée par le bruit qui s'était répandu que la chambre syndicale avait pris une décision dans le but d'interdire d'une manière absolue la négociation des titres nominatifs. Pour notre compte, nous n'avions pas ajouté foi à ce bruit que nous n'avons pas cru devoir reproduire. Il ne nous paraissait pas probable que les agens de change eussent la prétention de se refuser à négocier des valeurs ayant une existence légale. En effet, d'après les renseignements que nous avons recueillis, il s'agissait simplement d'une mesure d'administration intérieure de la Compagnie. La chambre syndicale avait voulu prévenir les agents de change que le titre au porteur continuerait à être, comme par le passé, le type normal des livraisons. On comprend, en effet, la convenance de cette mesure, en présence des difficultés qu'entraînera nécessairement la négociation des titres nominatifs. Pour que le vendeur puisse les réaliser sans avoir à supporter le droit établi par la loi du 22 juin 1857, il faudra que son agent de change trouve un ou plusieurs acheteurs qui veuillent également des titres nominatifs. Cette concordance, suivant toute probabilité, ne se rencontrera pas facilement. Des titres placés dans une condition aussi gênante ne pouvaient être acceptés dans des opérations qui exigent de la célérité, de la promptitude. L'avis donné par la chambre syndicale aux agents de change se justifiait donc par les nécessités des transactions, et aussi par les habitudes du public qui, depuis longtemps, ne connaît plus que les titres au porteur. Mais du moment où cet avis, mal interprété, avait suscité quelques inquiétudes, la sollicitude du gouvernement devait être éveillée, et l'on ne peut que lui savoir gré d'avoir rassuré tous les intérêts par la note insérée au *Moniteur*.

C. Devinck.

RECETTES BRUTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS PENDANT LE PREMIER SEMESTRE DE 1857.

A l'époque de la publication de l'état officiel des recettes brutes des chemins de fer pour le premier semestre de 1857, on s'est empressé, comme à l'ordinaire, d'en tirer des conclusions pour le calcul des dividendes probables de 1857. Nous avons fait remarquer alors que c'était un élément bien variable et bien changeant. On en va voir la preuve par le mouvement des recettes dans les neuf semaines qui se sont écoulées du 30 juin au 2 septembre :

NORD.

Au 30 juin, ce chemin présentait sur l'époque correspondante de 1856 un accroissement brut de 2,146.310 fr., qui représentait pour vingt-six semaines un accroissement moyen de 82,550 fr. par semaine. Au 2 septembre, l'accroissement brut est de 2 millions 283,274 fr. 31 c., ce qui ne représente plus, pour 35 semaines, qu'une moyenne de 65,236 fr. par semaine.

ORLÉANS.

Au 30 juin, les recettes brutes présen-

Digitized by Google

taient sur 1856 un accroissement brut de 6,295,072 fr., soit une moyenne de 242,118 fr. par semaine. Au 2 septembre, cet excédant est réduit à 5,846,233 fr. 87 c., et ne représente plus qu'un accroissement de 167,000 fr. par semaine.

OUEST.

Au 30 juin, l'accroissement brut était de 2,411,204 fr., soit de 92,700 fr. par semaine. Il s'élevait au 2 septembre à 3 millions 21,725 fr. 73 c., représentant une moyenne d'accroissement qui n'est plus que de 83,477 fr. par semaine.

LYON ET MÉDITERRANÉE.

Le Lyon présentait, au 30 juin, un accroissement brut de fr.	5,270,009
Et la Méditerranée, de	2,545,971
Ensemble, fr.	7,815,980

Représentant un accroissement moyen de 300,000 francs par semaine.

Au 2 septembre, l'excédant du Lyon n'est plus que de	5,147,000
Et l'excédant de la Méditerranée s'est réduit à	1,392,000
Ensemble, fr.	6,539,000

Qui ne représentent plus qu'un accroissement de 186,000 fr. par semaine.

EST.

L'excédant sur 1856 était au 30 juin dernier de 1,885,528 fr. 19 c., représentant un accroissement de 72,520 fr. par semaine. Au 2 septembre, l'excédant s'élève à 2,505,514 fr. 28 c., soit environ 71,000 fr. d'accroissement par semaine.

On peut juger par ces divers exemples combien il est prématuré de prendre les recettes des premiers mois de l'année comme une base de calcul; car, pour quelques lignes, non-seulement l'accroissement moyen s'est ralenti, mais elles ont même perdu l'excédant brut qu'elles avaient acquis pendant le premier semestre. Ces résultats apparaîtront avec un degré suffisant de clarté et avec les développements nécessaires dans le tableau des recettes du troisième trimestre, et c'est alors qu'il sera possible d'extraire des recettes brutes les éléments de calculs sérieux qu'elles peuvent présenter.

C. Devina.

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Inauguration du chemin de fer du camp de Châlons.

Le chemin du camp de Châlons a été inauguré le 15 septembre dernier. La construction de ce chemin de fer, long de plus de 25 kilomètres, décidée le 7 juillet dernier, commencée le 12 juillet, a été terminée le 12 septembre dernier et la voie a été reçue le jour même par l'Etat. Ces immenses travaux, étudiés, tracés, exécutés et mis en exploitation dans l'espace prodigieusement minime de soixante jours, comprennent deux cent mille mètres de terrassements, dont 50,000 en déblais et 150,000 en remblais, trois estacades en charpente, portées par des pieux de 8 à 9 mètres de fiche dans des terrains bourbeux : la première, de quatre-vingt-dix-sept travées de six mètres, dans la vallée de la Marne; la seconde, de seize travées, dans la vallée de la Vesle, et la troisième, de dix-sept travées, sur le petit cours d'eau du Cheneu; un pont de dix-sept travées sur la Marne, et un pont sur le canal latéral de l'Aisne à la Marne.

Ces travaux, ont été dirigés par M. Vuigner, ingénieur en chef des chemins de l'Est, assisté de M. Martin, ingénieur ordinaire de la Compagnie. L'entrepreneur, M. Parent, aidé de M. Chèvremont, a dû déployer une incessante activité pour arriver à un résultat aussi prompt.

L'inauguration se compliquait de l'offrande faite par la Compagnie de l'Est à S. M. l'Empereur d'un train impérial couvert de dorures resplendissantes, un vrai objet d'art.

C'est à cette double occasion qu'un train parti de Paris, le 15 au matin, emmenait S. E. M. Rouher, M. de Franqueville, les membres du Conseil d'administration, M. le comte de Ségur, président, MM. le baron d'Hervey, Roux, Perdonnet, Baignières, E. Pereire, Touchard, Marcuard, Dubochet, administrateurs; M. Bossange, secrétaire général, Sauvage, ingénieur en chef du matériel, Hallopeau, chef d'exploitation, Lamoninari, chef du mouvement, Parent, entrepreneur des travaux, Chèvremont, ingénieur des travaux, Boutard, et enfin la presse politique, littéraire et industrielle, conviée à cette intéressante cérémonie et accueillie par les administrateurs et M. Bossange avec une courtoisie des plus obligeantes et des plus empressées.

Le tracé du chemin inauguré se détache de la ligne de Strasbourg à un demi-kilomètre de Châlons environ, traverse la vallée de la Marne et le canal latéral entre Récy et Saint-Martin, se développe dans les plaines de Récy et Javigny pour gravir les hauteurs qui séparent la vallée de la Marne et de l'Aisne; traverse la route de Châlons à Reims, près de la Veuve; entre dans la vallée de la Vesle, près de Saint Hilaire, et la franchit à Bouy, puis la longeant jusqu'à droite de Livry, atteint Mourmelon-le-Petit, sur la rive droite de la Cheneu. Le développement du tracé, sur un parcours de 25,238 mètres, présente des courbes dont les moindres rayons sont de 600 mètres, et des pentes et rampes de 0,001 à 0,012.

S. M. l'Empereur a témoigné à M. de Ségur et au Conseil d'administration de la Compagnie toute sa vive satisfaction pour la célérité de la construction de ce chemin, ainsi que pour le train de cinq voitures reliées par des galeries que lui offrait la Compagnie.

A l'occasion de cette cérémonie, M. Perdonnet a été nommé officier de la légion d'honneur; M. Roux, chevalier, ainsi que MM. Martin, ingénieur, Boutard, constructeur du train impérial, et M. Chèvremont. Ces nominations ont été faites à la fin du dîner impérial, auquel le Conseil et les ingénieurs de l'Est avaient eu l'honneur d'être conviés au camp.

C. Devina.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DE L'EST.

Le défaut d'espace ne nous permet pas de publier *in extenso* le décret impérial du 7 septembre, promulguant la convention intervenue, le 3 juillet 1857, entre la France et la Bavière, relativement aux chemins de fer internationaux. Nous nous bornons en conséquence, pour aujourd'hui, à indiquer le sens général de cette convention.

Pour faciliter le transport des voyageurs et des marchandises sur le chemin de fer de Strasbourg à Neustadt, il sera établi une gare commune à Wissembourg. Le gouvernement bavarois pourra y constituer, à côté du bureau de douane français, un service ayant pour objet d'assurer l'accomplissement de certaines formalités de douane.

La voie ferrée entre Wissembourg et la 1re station bavaroise est déclarée route internationale ouverte pour les deux pays à l'importation, à l'exportation et au transit.

Lorsque les marchandises seront placées dans des wagons à coulisses, plombés et cadenassés, il pourra y avoir dispense de visite par la douane pour l'une ou l'autre des localités ci-après : en Bavière, Ludwigshafen; en France, Strasbourg, Saint-Louis, Mulhouse, Metz, Forbach, Lille, Valenciennes, Dunkerque, Calais, Boulogne, Dieppe, Rouen, le Havre, Nantes, Bordeaux et Paris.

Dans le cas où l'une des parties contractantes voudrait faire cesser les effets du traité, elle devrait en prévenir l'autre au moins un an à l'avance.

C. Devina.

CHEMINS DU MIDI.

Le 6 septembre a eu lieu l'inauguration du prolongement du chemin de fer de la Teste jusqu'à Arcachon. La longueur de ce prolongement est très-minime. M. Surrell, ingénieur-directeur de l'exploitation, dirigeait cette cérémonie.

Le même jour on inaugurait l'embranchement de Morcenx jusqu'à Mont-de-Marsan même.

CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL.

Assemblée générale.

L'assemblée générale annuelle qui a eu lieu à Chambéry était présidée, comme d'ordinaire, par M. Charles Laffitte.

Le rapport lu au nom du Conseil présente l'extension du réseau, l'incorporation du chemin de Novare dans la concession du Victor-

Digitized by Google

Emmanuel, le raccordement de Suse à Turin avec Turin à Novare et au Tessin, l'entretien de la route entre Suse et Modane, la construction de cette section, de 50 kilomètres, par l'État, moyennant une subvention de la Compagnie.

Dans la fusion de Novare, le remboursement des actionnaires doit commencer le 26 septembre courant.

Les recettes que donne ce réseau poursuivent une marche ascendante.

Le tracé du raccordement entre la ligne de Suse et la ligne de Novare ne s'étend que sur 2 ou 3 kilomètres en plaine. Le 1er juillet prochain, d'un autre côté, le chemin de Genève et le réseau sarde seront soudés.

L'entretien, par la Compagnie, de la route royale entre Suse et le point extrême de la section de Savoie, donne droit à la Compagnie de percevoir une subvention annuelle fournie par l'Etat et déjà fournie par la loi, outre le péage des barrières. Par cette combinaison, la Compagnie a été exonérée de l'obligation de construire le tramway du Mont-Cenis, qui devait coûter deux ou trois millions.

La construction par l'Etat des 50 kilomètres de Modane à Suse, comprenant le tunnel des Alpes, moyennant une subvention fixe fournie par la Compagnie, est un des grands travaux à réaliser ; ce sera une percée de 12 kilomètres. Les subventions de la Compagnie ont été limitées de façon qu'en aucun cas elles ne puissent dépasser 20 millions.

Une garantie d'intérêt de 4 1/2 0/0 a été assurée à la section de Modane à Suse, jusqu'à ce que le Victor-Emmanuel donne 6 0/0 aux actionnaires.

Il résulte de tout l'exposé fait dans le rapport, qu'il y a des travaux à poursuivre activement et à s'occuper du remboursement des actionnaires de Novare. Les dépenses du Mont-Cenis ne commenceront que dans deux ou trois ans.

Le conseil avait à sa disposition les appels de fonds, le droit d'émettre mille autres actions du même capital, et la faculté d'émettre 18 à 19 millions d'obligations. Mais il a préféré, avec l'adhésion du gouvernement sarde, demander à de grands établissements de crédit un concours transitoire. Par des avantages temporaires, le Conseil a évité un emprunt emphytéotique. C'est ainsi que le Conseil a pourvu aux besoins financiers du moment. Nous renvoyons, du reste, le lecteur au rapport que nous publions plus loin. L'assemblée l'a approuvé ainsi que la résolution qui le termine.

C. Devina.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Les ouvrages d'art de la ligne de Périgueux à Brives sont fort avancés; ceux de Périgueux à Thenon sont tous entièrement terminés. Près de Périgueux, le grand pont sur l'Isle, les viaducs qui donnent passage au rail-way sur les routes de Bergerac et de Lyon, les ponts sur le Manoir, les aqueducs et ponteaux pour le service des exploitations sont à peu près achevés ; la ligne pourra être livrée sans doute avant l'époque fixée par les traités.

— On achève, sur le chemin de Roanne, le tunnel de Bralle, dont une partie s'était écroulée au commencement de ce mois.

— Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, a décidé qu'à dater du 16 septembre, M. Mangeot, ingénieur en chef des ponts et chaussées de première classe, actuellement en disponibilité, sera chargé du service de contrôle des travaux du chemin de fer du Nord, et résidera à Paris, en remplacement de M. Noël, qui conservera seulement le contrôle des chemins des Ardennes.

— On nous annonce que les locomotives circulent de Chaumont à Langres, et que l'ouverture à l'exploitation pourrait bien avoir lieu en octobre.

C. Devina.

CHEMIN DE FER DE GALVESTON A HOUSTON ET HENDERSON.

Au nombre des derniers chemins de fer qui ont été concédés dans les Etats-Unis d'Amérique, celui de Galveston nous a paru mériter une mention particulière à cause de l'importance de son tracé, des points commerciaux qu'il met en communication et des territoires fertiles qu'il relie. Traversant le Texas dans toute son étendue, du sud au nord, le chemin de Galveston est appelé à devenir la principale artère de ce pays si éminemment riche en productions de toute espèce, en céréales, chanvre, tabac, indigo, coton, sucre, etc., et si admirablement situé que, dans ces cinq dernières années, on a vu sa population plus que tripler.

Galveston, qui est le point de départ de la ligne, est le seul port praticable qui se trouve sur le golfe du Mexique entre la Nouvelle-Orléans et la Vera-Cruz. Il fait déjà un très-grand commerce avec l'Angleterre, la France et l'Allemagne, il en fera un bien plus considérable encore lorsque toute cette ligne sera en voie d'exploitation ; quand elle se reliera, d'un côté, au grand réseau américain et s'embranchera, de l'autre, sur la grande voie du Mississippi au Pacifique, c'est alors que le Texas, qui est sans rival pour la production du coton, pourra approvisionner l'Europe de cette matière première dont la consommation et les demandes toujours croissantes exigent que l'on crée de nouvelles sources de production.

Comme ligne d'exploitation, le chemin de Galveston réunit donc toutes les conditions d'avenir. Comme entreprise financière, voici quels avantages il offre à ses souscripteurs :

La ligne concédée est de 358 kilom. 807 m.; sa dépense totale est évaluée à 41 millions, à raison de 115,289 fr. 10 c. le kilomètre. L'État accorde à la Compagnie concessionnaire, par chaque mille construit, une subvention de 10,240 acres, soit 2,597 hectares par kilomètre.

Aux termes mêmes de cet engagement, une première section de 25 milles (40 kilom.) ayant été livrée à la circulation le 30 avril dernier, la Compagnie a pris possession de 250,006 acres de terres. La seconde section, de 15 milles ou 24 kilomètres, qui doit mettre en communication la ville de Houston avec le port de Galveston, sera mise en exploitation le 1er novembre prochain. Déjà les derniers rails destinés à cette section ont quitté le port anglais de Cardiff sur un steamer nolisé tout exprès par la Compagnie, et l'on a appris en même temps que les locomotives et les wagons nécessaires à l'exploitation avaient été expédiés de New-York.

Nous devons dire aussi qu'en outre des 2,597 hectares que l'État concède par chaque mille construit sur la ligne principale, il les accorde aussi pour tous les embranchements que la Compagnie jugera convenable d'établir, et elle peut les choisir parmi les terrains qui offrent le plus de chance de plus-value.

Le chemin de fer de l'Illinois, qui avait obtenu une subvention de 3,800 acres seulement par mille construit, a vu s'accroître, sous l'influence toujours progressive des voies ferrées, le prix des terres de 1 dollar 1/2 à 20 dollars et même davantage, ce qui constitue une moyenne de 13 dollars. Or la concession faite à la Compagnie de Galveston étant, comme on l'a vu, de 10,240 acres par mille, soit, en totalité, 2,283,520 acres, on peut, proportionnellement, se faire une idée approximative du produit futur de la vente de cette énorme masse de terres.

Quelques mots maintenant sur le mode de réalisation du capital, sur les intérêts qu'il porte et sur son remboursement :

Jusqu'ici la Compagnie de Galveston n'a demandé à ses souscripteurs que l'argent indispensable pour répondre aux premières dépenses. Elle a créé des actions pour 5,150,000 fr., et des obligations hypothécaires pour 3,600,000 fr., ensemble 8,750,000 fr.

Ses nouvelles obligations, garanties sur la vente des terrains et sur les produits du chemin de fer, sont de 530 fr. rapportant 8 0/0, ou 42 fr. 40 c. payables par semestre. Elles sont remboursables à 583 fr. par tirage annuel et dans l'espace de neuf ans à partir de 1860, avec un *boni* d'une action libérée de 212 fr.

Après le remboursement intégral et privilégié des obligations, les actionnaires deviennent propriétaires de toute la ligne, de ses recettes, ainsi que de l'excédant du produit de la vente des terres.

Tels sont les avantages offerts aux souscripteurs ; mais c'est surtout la garantie offerte aux capitaux par des terres dont la valeur s'accroît chaque jour, qui a fait accueillir avec une faveur marquée, sur les places de Londres, d'Amsterdam, de Hambourg, de Francfort, de Berlin, etc.; les titres de la Compagnie de Galveston, et qui lui ont valu le concours de plusieurs établissements financiers et maisons de banque de premier ordre de ces diverses places.

En France même, la souscription ouverte par la Compagnie pour l'émission de ses nouvelles obligations a reçu un accueil des plus favorables, et qui est d'autant plus à remarquer qu'on connaît les anciennes préventions du public français contre les affaires d'outre-mer.

Am. Pellier.

Sous le titre de Cours complet d'enseignement industriel, M. H. Vannier, professeur à l'Ecole supérieure de commerce, vient de publier trois ouvrages remarquables, dont

Digitized by Google

on ne saurait trop recommander l'usage à tous ceux qui s'occupent d'affaires de banque ou de commerce.

A une époque comme la nôtre, où toutes les forces intelligentes du pays sont appelées à s'occuper des éléments divers constituant l'ensemble de la science financière, on doit encourager les travaux qui ont pour but d'en rendre l'étude facile, et qui sont destinés à former des employés capables de comprendre et d'appliquer les conceptions des hommes éminents qui dirigent avec tant d'autorité nos grandes affaires industrielles et commerciales.

A ce point de vue, les nouvelles publications de M. Vannier sont appelées à rendre de grands services. Commençant par la démonstration des premières notions du commerce et de la comptabilité, pour arriver progressivement à l'application de la tenue des livres et, enfin, au traité des changes et des arbitrages, l'auteur dont nous nous occupons est arrivé à rendre facile et attrayante l'étude des diverses branches de l'enseignement commercial.

En lisant avec attention ces divers ouvrages, et surtout en exerçant son intelligence sur les problèmes qu'ils renferment, on n'éprouvera plus aucune difficulté à monter et et à tenir les écritures les plus compliquées.

Jusqu'à présent on a semblé tenir peu de compte de la nécessité des études commerciales; elles sont plus que négligées dans les colléges : on arrive à vingt ans sans savoir les premières notions du DOIT et de l'AVOIR, et, cependant, des milliers de jeunes gens sollicitent chaque jour des emplois où ces connaissances sont indispensables. On se figure qu'on en sait toujours assez pour être employé, et les bureaux de banque, les comptoirs de commerce semblent être destinés à devenir le rendez-vous et la ressource de tous les *fruits secs* des carrières libérales.

C'est là une erreur profonde, et dont les conséquences sont aussi préjudiciables aux chefs d'établissement qu'aux employés eux-mêmes. Pour bien exercer un état il faut le connaître, et on n'est pas teneur de livres, on est encore moins comptable, pour avoir pendant huit à dix ans traduit du latin en français et du français en grec. Aussi qu'arrive-t-il? à part les employés entrés très-jeunes dans les bureaux, et chez lesquels une longue pratique supplée à la théorie, on trouve difficilement des sujets capables. Des maisons très-importantes ont des livres tenus d'une façon déplorable, et, à chaque instant, lorsqu'un commerçant tombe en faillite, on est appelé à constater un désordre d'écritures qui, souvent, est la principale cause du sinistre. En effet, faire de bonne comptabilité, n'est-ce pas mettre partout l'ordre et la régularité, ces deux conditions indispensables de toute entreprise, et sans lesquelles un négociant ne saura jamais ce qu'il fait et où il va?

Il faut donc créer des comptables, puisque les comptables sont si rares à une époque où, pourtant, tout se traduit par de la comptabilité. Il faut, par de bons ouvrages, bien conçus et bien exécutés, donner à la génération des affaires le goût et les traditions d'une science des plus utiles, et qui est appelée à rendre des services importants dans toutes les branches de la finance et de l'administration.

Ce but, M. Vannier se l'est proposé et il l'a atteint. Aussi ses excellents ouvrages, indispensables aux employés et aux commerçants, seront-ils consultés avec fruit par tous les hommes appelés à s'occuper d'affaires, et, à notre époque, ces hommes-là, c'est tout le monde.

DE VAUX.

CONSEILS GÉNÉRAUX.

OISE. — Le Conseil a demandé que le tracé du chemin de fer de Paris à Soissons, récemment concédé à la Compagnie du Nord, par Nanteuil, Crépy et Villers-Cotterets, soit admis de préférence au tracé par Betz et la Ferté-Milon, se basant, pour l'émission de ce vœu, sur ce que le premier de ces tracés traverse le département dans une partie beaucoup plus large, tandis que le second ne fait que l'effleurer.

HAUTE-MARNE. — Le Conseil général a émis le vœu qu'une succursale de la Banque de France soit prochainement établie dans le département.

LOIRE. — Le Conseil a exprimé le désir de voir promptement concédé un chemin de fer qui relierait la ville de Saint-Etienne et la vallée de la Loire avec le chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, de manière à abréger le plus possible la distance de Saint-Etienne à Marseille. Le Conseil ajoute que le chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble paraît la soudure la plus rationnelle de la voie qui doit relier le bassin de Saint-Etienne avec celui du Rhône et la Méditerranée.

LOIRE-INFÉRIEURE. — Le Conseil général demande l'établissement d'un chemin de fer de Nantes à Laval, par Châteaubriand ; d'un autre de Nantes à Niort et Limoges, et l'exécution de la ligne d'Orléans à Troyes et de Troyes à Vitry-le-Français, qui mettrait Nantes en communication directe avec l'Allemagne par Strasbourg.

SEINE-INFÉRIEURE. — Le Conseil de la Seine-Inférieure a émis le vœu :

1° Que la ligne de Rouen à Saint-Quentin desserve, dans toute l'acception du mot, la ville de Neuchâtel, en s'en rapprochant aussi près que possible, ainsi que de la ville d'Aumale ;

2° Que le raccordement de la ligne de Rouen à Saint-Quentin, par Amiens et Neuchâtel, ait lieu en aval de Rouen, comme satisfaisant plus complétement les intérêts généraux du département, dont le Conseil général est l'interprète ;

3° Qu'une gare spéciale soit placée dans la partie ouest de la ville de Rouen, de manière à relier complétement le port et la voie ferrée;

4° Que, dans tous les cas, le premier vœu du Conseil général est que le chemin de fer de Rouen à Saint-Quentin par Amiens soit exécuté le plus promptement possible;

5° Que le gouvernement fasse exécuter, dans le plus bref délai possible, la section comprise entre Conches et Séez.

VAR. — Le conseil renouvelle le vœu émis l'année dernière au sujet de la construction sur le chemin de fer de Toulon en Italie, d'un embranchement pour la ville d'Hyères et sa rade.

Le conseil a appuyé le vœu émis par le conseil d'arrondissement et la chambre consultative de Brignoles, pour demander qu'en temps opportun il soit construit un embranchement du chemin de fer d'Aix à celui qui de Toulon se dirigera sur Nice, près le Luc. Le conseil, convaincu qu'une partie bien importante de ce département trouverait des avantages majeurs dans la satisfaction de ce vœu, le recommande à toute la sollicitude du gouvernement.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS

Bilan au 31 août 1857

ACTIF.

Caisse :		
Espèces en caisse.	2,426,542 95	
Espèces à la Banque.....	1,819,568 48	4,246,111 43
Portefeuille :		
Paris.....	25,291,327 05	
Province.....	9,326,119 41	
Étranger.....	4,012,805 79	38,630,252 25
Actions de la Banque de France....		»
Immeubles.....		433,072 66
Avances sur fonds publics et actions diverses.....		3,554,496 09
Correspondants :		
De province	8,806,372 16	
Étrangers.....	1,319,517 20	10,126,889 36
Frais de premier établissement....		»
Frais généraux.....		117,131 24
Effets en souffrance. — Exercice courant.....		21,368 13
Actions à émettre.....		20,000,000 »
Divers.....		1,804,346 17
		78,932,867 33

PASSIF.

Capital :		
Actions réalisées..	20,000,000 »	
Actions à émettre	20,000,000 »	40,000,000 »
Capital des Sous-Comptoirs.....		4,126,794 85
Réserve.....		3,464,802 22
Comptes courants d'espèces		19,226,020 01
Acceptations à payer.....		212,844 52
Dividendes à payer.....		117,247 15
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers.....	5,140,291 72	
Par faillites du Tribunal de Comm.	63,595 05	5,203,886 77
Correspondants :		
De province.....	4,842,000 10	
Étrangers.....	546,330 40	5,388,330 50
Profits et pertes.....		490,971 15
Rentrées. — Effets en souffrance des exercices clos.....		11,482 66
Divers.....		692,487 50
		73,932,867 33

Digitized by Google

Risques en cours au 31 août 1857 :

Effets à échoir restant en portefeuille	38,630,252 25
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir.....	21,956,981 64
	60,587,233 89

Certifié conforme aux écritures :

Le Directeur,

PINARD.

BANQUE D'ANGLETERRE.

SITUATION AU 29 AOUT 1857.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Billets émis.....	25,323,965	633,099,125
Actif.		
Avances à l'Etat....	11,015,100	275,377,500
Autres créances....	3,459,900	86,497,500
Espèces et lingots (or).	10,848,965	271,224,125
Somme égale.. .	25,323,965	633,099,125

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque.	14,553,000	363,825,000
Réserve.....	3,585,010	89,625,250
Compte-courant de l'Etat créditeur.....	6 429,295	160,732,375
Comptes particuliers..	9,705,366	242,634,150
Billets à sept jours et autres.....	784,059	19,606,475
	35,056,729	876,418,225
Actif.		
Créances sur l'Etat...	10,593,654	264,841,350
Créances particulières.	17,811,663	440,291,575
Billets de banque en portefeuille.....	5,999,790	149 994,750
Numéraire.....	651,622	16,290,550
	35,056,729	876,418,225
Augmentation :		
Portefeuille.....	154,886	3,872,150
Comptes-courant de l'Etat	631,091	15,77 ,275
Créances.....	458,278	11,45 ,950
Billets en circulation..	171,937	4,298,425
Réserve métallique...	270,456	6,761,400
Diminution :		
Comptes particuliers..	60,437	1,560,925
Réserve.....	13,857	346,425

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Cail et Cie. — 24 septembre, assemblée générale annuelle à 1 heure.

APPELS DE FONDS.

Autrichiens. — 5 au 15 octobre, 75 fr. par action, dernier versement.

Franco-Suisse. — 15 au 30 septembre, 50 fr. par action.

Lausanne à Fribourg. — 1er au 31 octobre, deuxième versement de 50 fr. par action.

Caroute et Méditerranée. — 1er août au 20 octobre, 10 fr. par action, dernier versement. Le coupon de 1 75 sera déduit.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Versailles (rive gauche). — 24 août, paiement des intérêts échus.

Chemins de fer de Dendre et Waes. — 1er septembre, 7 fr. par action intérêts.

Long-Pendu. — 25 août, premier dividende 1857.

Barbey. — 10 septembre, 20 fr. dividende provisoire actions de la 1re et 2e série; 12 fr. 50 c. intérêts à la 3e série.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Paris-Lyon. — 29 septembre, tirage à 12 1/2 de 545 obligations 1852.

Le remboursement aura lieu le 1er octobre à raison de 1,250 fr.

L'ALLIANCE,

Compagnie d'éclairage et de chauffage au gaz, en France et à l'étranger.

Assemblée générale extraordinaire, le 28 septembre 1857, à trois heures de l'après-midi, salle Herz, rue de la Victoire, n° 48.

MM. Oscar Dastruc et Cie, banquiers, rue Richelieu, 112, et boulevard Montmartre 21, se chargent d'effectuer la conversion des actions au porteur en actions nominatives, moyennant une commission de 10 c. par titre. — Adresser (franco) les valeurs du 12 au 25 septembre.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en moins.
								%	%
ORLÉANS (1).....	Du 3 au 9 septembre....	1328	1,118,230 »	842 06	1234	1,1'6,365 »	937 08	»	10.1
id. Section de Contras à Périgueux.	3 — 9 — ...	76	10,83. »	142 57	»	»	»	»	»
NORD (1).....	3 — 9 — ...	862	1,101,799 »	1,304 50	795	1,037,609 »	1,278 »	2.0	»
OUEST (1).....	3 — 9 — ...	950	994,619 »	1,048 02	876	986,619 »	1,126 27	»	6 9
EST (1).....	3 — 9 — ...	1330	1,069,327 »	804 »	1069	948,774 »	887 50	»	9.3
LYON (1).....	3 — 9 — ...	694	1,022,739 »	1 473 69	617	1,008,089 »	1,633 86	»	9.8
LYON-BOURBONNAIS (1).....	3 — 9 — ...	150	199,727 »	1,331 52	255	203,142 »	1,354 28	»	1.7
id. Nevers à Brioude.....	3 — 9 — ...	258	85,187 »	» »	230	66,691 »	» »	»	»
MÉDITERRANÉE (1).....	3 — 9 — ...	551	558,153 »	1,012 98	523	658,419 »	1,260 83	»	19.6
MIDI.....	3 — 9 — ...	716	364,187 »	508 96	372	238,379 »	509 »	»	»
LYON A GENÈVE.....	3 — 9 — ..	175	82,252 »	469 95	75	29,237 »	389 83	21 0	»
ST-RAMBERT A GRENOBLE.....	3 — 9 — ...	90	29,937 »	332 63	»	»	»	»	»
SARRAGOSSE.....	29 — 4 — ...	278	98,333 »	353 73	278	101,882	366 47	»	3.1
AUTRICHIENS.....	3 — 9 — ...	1077	806,9.5 »	749 27	1039	704,435 »	677 99	10.5	»
LOMBARDS VÉNITIENS.....	27 — 2 — ...	402	198,797 »	494 52	»	181,978 »	452 67	9.2	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER VICTOR EMMANUEL.

RAPPORT

présenté par le conseil d'administration de la Compagnie à l'assemblée générale annuelle tenue à Chambéry le 4 septembre 1857.

Présidence de M. Charles Lafitte,

Messieurs,

Nous venons, conformément à nos statuts, vous soumettre le compte annuel des affaires de la Compagnie.

Nous vous donnerons également connaissance des faits principaux qui se sont produits depuis notre dernière réunion.

Lecture du compte établissement au 31 mai 1857.

Depuis l'assemblée générale extraordinaire du 24 mars 1857, notre condition s'est essentiellement modifiée.

Les mesures relatives à l'extension de notre réseau, et que l'assemblée a votées à l'unanimité, ont été arrêtées par des conventions préparatoires et sanctionnées depuis par la loi du 13 août dernier, promulguée le 27 du même mois.

Quoique cette loi ne soit que la consécration régulière de vos résolutions, il nous semble utile d'en rappeler ici les caractères principaux, qui peuvent se résumer en 5 paragraphes :

1° L'incorporation du chemin de Novare dans la concession du chemin Victor-Emmanuel ;

2° L'accession plus ou moins prochaine de différentes lignes qui se rattachent à notre ensemble ;

3° Le raccordement immédiat de la ligne de Suse à Turin, avec celle de Turin à Novare et au Tessin, et leur point de jonction dans une même gare ;

4° L'entretien par la Compagnie de la route royale entre Suse et le point extrême de la section de Savoie, jusqu'au moment où l'Etat aura terminé la section de Modane à Suse ;

5° La construction par l'Etat de cette section de 50 kilomètres, moyennant une subvention de la Compagnie.

§ 1er. *Fusion du chemin de Novare dans le chemin Victor-Emmanuel.*

Selon la convention faite entre les deux Compagnies, le remboursement des actionnaires de Novare doit commencer le 26 septembre, et la Compagnie Victor-Emmanuel prendra possession de la ligne de Novare dans les premiers jours d'octobre.

Les recettes de cette section poursuivent leur marche ascendante ; cependant la ligne de Verceil à Alexandrie, qui doit former un de nos plus utiles affluents, n'est encore ouverte que jusqu'à la ville de Casale, et ne sera terminée que dans plusieurs mois. Celle de Chivasso à Ivrée n'est pas achevée. Notre raccordement entre les lignes de Suse et de Novare, dans la ville de Turin, ne sera terminé qu'à la fin de l'année courante, et le tronçon de Novare au Tessin, frontière lombarde, ne sera livré au public que le 1er octobre prochain.

Nous sommes donc autorisés à compter sur une augmentation considérable du réseau, suivant l'achèvement successif des travaux des différentes Compagnies.

L'intérêt évident du gouvernement autrichien à hâter le raccordement des chemins lombards avec le nôtre, nous donne l'assurance qu'il favorisera la prompte construction des trente et quelques kilomètres qui séparent le Tessin de Milan. Sur ce parcours, aucun travail d'art, aucune difficulté ne peut retarder l'exécution de la ligne, et la Compagnie lombardo vénitienne, dont le trafic est solidaire du nôtre, entre Novare et Milan, apportera, nous n'en doutons pas, la plus grande activité à son achèvement.

Ce raccordement doit mettre Milan et la Lombardie en rapport direct avec Turin et avec Gênes, et faire cesser le roulage très-actif qui a encore lieu par la voie de terre entre Milan et Turin.

Déjà, et sans attendre l'achèvement de ce tronçon, nous poursuivons d'accord avec la Compagnie de Paris à Lyon et celle de Lyon à Genève, un système de correspondances nouvelles. La combinaison dont nous parlons entraînera une réduction très-sensible des prix de transport entre la France, l'Angleterre et la Lombardie, au grand avantage des relations commerciales des différents Etats situés au nord-ouest de l'Europe avec le nord de l'Italie.

§ 2. *Accession de différentes lignes qui se rattachent à notre ensemble.*

Vous vous rappelez, Messieurs, que, par suite de nos transactions avec l'Etat, nous sommes devenus propriétaires de la moitié des actions du chemin de fer de Suse ; que l'Etat nous en a également concédé l'exploitation et l'administration, et qu'il nous a transmis le droit qui lui était réservé de racheter au pair, dans de certains délais, le reste des actions. Nous vous avons dit, en outre, au mois de mars, que des négociations avaient été entamées entre les actionnaires de Suse et nous, pour la fusion complète de leurs intérêts et des nôtres.

Les formalités que nous avions indiquées alors, et qui peuvent conduire à cette fusion, sont poursuivies auprès de l'Etat par les actionnaires de la Compagnie de Suse, à qui nous avons témoigné les dispositions les plus conciliantes.

Cependant, pour arriver à ce résultat, nous sommes déterminés à ne point faire de sacrifices qui ne soient justifiés par les revenus de la ligne de Suse.

Nous n'entrerons pas aujourd'hui dans l'examen des autres affluents. Peut-être vous semblerait-il prématuré d'examiner en ce moment s'il y aura convenance réciproque à modifier la situation actuelle de la section de Novare vis-à-vis des différentes lignes qui s'y rattachent.

§ 3. *Raccordement des deux sections de Suse à Turin et de Turin à Novare, avec prolongement jusqu'au Tessin.*

Le tracé du raccordement entre la ligne de Suse, dont nous devons prendre l'exploitation et l'administration vers le 1er janvier prochain, et la ligne de Novare qui doit nous être remise très-prochainement, ne s'étend que sur deux ou trois kilomètres en plaine.

Il aboutit à la gare même du chemin de Novare, où se trouveront ainsi réunis les deux chemins venant du côté de la France et du côté des provinces Lombardes. Les études de ce tronçon viennent d'être soumises à l'approbation du gouvernement, et l'achèvement de la construction doit avoir lieu vers les derniers jours de l'année courante.

Cette jonction permettra aux voyageurs de franchir sans transbordement les vallées de la Doire et du Pô, depuis les Alpes jusqu'au Tessin.

Des avantages semblables résulteront de l'achèvement de la section de Saint-Innocent, près Aix-les-Bains, à Culoz, dernière station française.

Le 1er juillet prochain, la soudure du chemin de Genève avec le chemin Victor-Emmanuel sera complète, et les rails se continueront sans interruption de Paris au pied du Mont-Cenis.

La lacune du Rhône et du lac du Bourget entraîne dans les communications internationales des retards inévitables, et dans le mouvement des marchandises des manœuvres nécessairement onéreuses. La suppression prochaine aura des conséquences utiles et immédiates.

Le roulage hésite encore à modifier ses allures en présence des parcours entre-coupés de la voie ferrée actuelle.

Nous ne voulons pas hâter notre prépondérance par des sacrifices inutiles ou exagérés ; mais l'exemple de tous les chemins de fer permet à celui de Victor-Emmanuel de compter sur la prompte réduction de cette concurrence. Déjà même quelques expéditeurs ont pris l'avance. Ils ont cessé une lutte plus difficile chaque jour, et qu'on est en droit de considérer comme touchant à son terme.

§ 4. *Entretien par la Compagnie de la route royale entre Suse et le point extrême de la section de Savoie.*

Le trajet de quelques heures, qui séparera encore pendant un certain temps la communication directe de la Savoie et du Piémont, par chemin de fer à la traversée des Alpes, sera abrégé par un service de correspondance puissamment organisé. Les négociations relatives à l'établissement de ce nouveau service se poursuivent avec activité. Nous voulons qu'il offre aux voyageurs des voitures prêtes à les recevoir en quelque nombre qu'ils se trouvent, et nous exigeons des entrepreneurs ces améliorations que l'habitude des chemins de fer a rendues indispensables. Si ces conditions semblaient impossibles à obtenir des messageries avec lesquelles nous sommes en pourparler, nous serions sans doute amenés à organiser nous-mêmes un service complet. Quoi qu'il arrive, la plus grande célérité possible sera imprimée aux transports par terre, et des précautions toutes particulières seront prises pour rapprocher cette route des conditions d'une voie ordinaire perfectionnée.

C'est afin de parvenir à un but si désirable que la Compagnie a demandé le droit de l'entretenir elle-même. Il y aura ainsi une complète unité de vues et d'action dans les transports d'une extrémité à l'autre des Etats sardes. Sous la direction de la Compagnie, le passage du Mont-Cenis, qui, depuis longtemps, était considéré avec raison comme le meilleur des Alpes, vient de recevoir de notables améliorations.

Nous percevrons, pour l'entretien de la route, une subvention annuelle, fournie par l'Etat, et déjà fournie par la loi, outre le péage des barrières dont le produit suivra le développement de la circulation, favorisée des deux côtés des Alpes par le mouvement du chemin Victor-Emmanuel. C'est ainsi que, sans imposer des charges pesantes au Trésor, et proba-

Digitized by Google

blement sans exiger de la Compagnie aucun sacrifice, il deviendra facile de couvrir toutes les dépenses par le progrès même de nos ressources et de répondre, par l'augmentation des recettes, aux dépenses d'entretien qu'entraînerait l'augmentation du roulage. Par cette combinaison nous avons été exonérés de l'obligation de construire le tramway du Mont-Cenis qui devait nous coûter de 2 à 3 millions C'est pour nos finances une épargne considérable.

La situation actuelle, quelque préférable qu'elle soit au régime antérieur, n'est cependant elle-même qu'un état transitoire, comme vous le reconnaîtrez par l'examen du cinquième paragraphe.

(La suite au prochain numéro.

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi, 3 septembre :

Une affaire importante en fonte affinage a été traitée cette semaine à raison de 150 fr. la tonne rendue à Saint-Dizier.

La demande des fers est assez bonne et soutient facilement la fabrication. Les prix demeurent fixés pour le mois courant de 325 à 340 fr. les fers laminés suivant l'importance des lots, rendus franco dans toutes les gares des chemins de fer de l'Est ; 370 à 390 fr. les fers martelés, en gare la plus rapprochée des usines.

Les moulages de vente courante se traitent aux prix suivants : poterie 170 fr. les mille points, chenets 160 à 170 d°, plaques 195 à 200, grands foyers 200 205, tuyaux de descente 260 265, gargouilles, raccords, etc. 265 270, boîtes de roues 5 kil. et au-dessus 250 à 260, d° au-dessous 350, tuyères à maréchal 250 à 260 les 1000 kil. à Saint-Dizier.

Jeudi, 10 septembre :

Aux ventes des coupes du Dert et des forêts du Val et de Wassy, le prix du charbon est aussi de 16 à 20 f. le mètre.

Cours de ce jour, 10 septembre :

Fonte de forge, à Saint-Dizier, 150 155.
Fonte pour deuxième fusion n° 1, id., 180.
— n° 2, id., 170.
Fers laminés de fonte au bois, 1re classe, franco à Saint-Dizier, ou rendus dans toutes les gares des chemins de fer de l'Est, 330.
Machine ou ronds de tréfilerie n° 21 et au-dessus, 390 400.
Machine ou ronds de tréfilerie n° 20, 410.
Fers battus demi-roches à la houille, pris à Saint-Dizier ou à la gare la plus rapprochée de l'usine, 370 390.
Branches de courbes, 380 400.
Essieux de 3 à 10 kil., 440 460.
— de 10 à 15 kil., 420 440.
— de 15 à 99 kil., 390 400.
— de 100 à 150 kil., 420 440.
Carrés de 90 à 108 millimètres, 420 450.
Fers de petite forge, plats et carrés, 390 400.

On nous dit qu'une proposition de marché est faite à un fourneau à 150 fr. pour marché de longue haleine. On assure qu'une affaire en fonte, de 300,000 kil. environ, a été traitée à 155 fr.

MÉTAUX.

Cuivre. — Les fondeurs anglais ont, dans leur réunion du 26 août, élevé le prix du cuivre brut de 112 fr. 50 par tonne et celui du cuivre ouvré de 5 cent. par livre. Il est douteux qu'on achète de fortes parties à ces prix. Cette augmentation est motivée par la hausse des minerais. Les cours sont aujourd'hui de 3100 fr. le Best Selected, 3,025 le Tough Cake et le Tile, par tonne. — Il y a plus de fermeté sur le marché de Paris : cuivre de Russie 320 à 340, cuivre d'Angleterre 310 315 fr. selon les sortes; cuivre du Chili 290 292-50.

Étain. — Depuis nos derniers avis, l'étain Banca a atteint, sur la place d'Amsterdam, le prix de fl. 85, cependant la demande n'est pas très-importante. A Londres, les prix n'ont pas bougé et restent bien fermes. — Cote de Paris : Banca 385 à 390, étain des Détroits 370, étain brillant du Pérou 360, anglais 360 365.

Plomb. — Sans variation à Paris : plomb de France 67, d'Espagne 68, laminé 78.

Zinc. — Cours à Paris : Silésie brut 80 à 81 fr., laminé 100 fr.

Paris, 3 septembre :

Cuivre de Russie,	325	345
— d'Angleterre,	310	315
— du Chili,	300	
— Lac supérieur,	320	
— Minerai Corocoro,	315	
Etain Banca,	380	382 50
— Anglais,	380	
— des Détroits,	370	372 50
Plomb de France,	66	
— d'Espagne,	66	67
— laminé,	77	
Zinc brut,	80	
— laminé,	100	

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Londres, 30 août :

Les transactions en fers ont eu un bon courant et les prix ont généralement plutôt une tendance à la hausse qu'à la baisse. Les fers de Galles se paient par continuation 195 à 200 fr., prix ferme, à Cardiff et Newport. Les barres du Staffordshire sont surtout en bonne position avec propension constante à la hausse ; les premières qualités n'ont cependant pas bougé et conservent les cours fixés à la réunion trimestrielle, mais les qualités bonnes ordinaires marchandes ne s'obtiendraient pas au-dessous de 242 50 à 250 fr., rendues à Londres.

A Liverpool, les fers en barres, dimensions ordinaires, se cotent de 193 fr. 75 à 200 fr.

Pas d'animation sur le marché de Glascow ; les prix n'ont éprouvé que des fluctuations sans importance ; les numéros mélangés ont fait 86 fr. 25, et à la clôture du marché le cours flottait entre 86 25 et 86 55 ; la Gartsherrie n° 1, 96 fr. 86. Les autres marques valent : Calder n° 1, 93 fr. 75 ; Glengarnoch n° 1, 90 fr. ; Blair, Eglinton, Murkirk et Lugar n° 1, 87 fr. 50 — Les fers se cotent : barres marchandes 218 75 à 221 25, fers à clous 246 25, cercles 262 50. — Fret sans changement.

Glascow, 3 septembre :

Aujourd'hui le Gartsherrie n° 1 est encore à 96 85.

Les prix se raisonnent avec une légère baisse sur les précédents cours, comme il suit : numéros mélangés, 82 70 à 83 10 ; Glengarnock n° 1, 89 80 à 90 50 ; Blair et Eglinton, Muirkirk et Lugar, 87 à 88 fr. Les marques Gartsherrie et Calder se soutiennent, la première à 96 85, la seconde à 93 76.

Cours du fret de la fonte aux ports suivants :

Abbeville, 17 50 ; Bordeaux, 23 ; Boulogne, 15 ; Brest, 15 à 18 75 ; Calais, 15 ; Charente, 21 25 ; Cherbourg, 15 à 16 25 ; Dieppe, 15 ; Dunkerque, 15 ; Havre, 15 ; Lorient, 18 75 ; Marseille, 37 50 ; Nantes, 22 50 ; Rochefort, 21 25 ; Rouen, 18 à 18 75 ; Saint-Valéry, 15 10 ; Toulon, 37 50.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 30 août :

La bonne activité continue à régner dans notre bassin ; le marché se raffermit et le travail abonde dans toutes les forges.

On signale encore ce matin une usine qui vient de traiter une très-grosse affaire pour l'exportation, affaire qui engage sa production en fers marchands jusqu'à la fin de l'année. Il s'est fait ces jours derniers un lot de fonte affinage disponible à fr. 9 75 les 0/0 kilos ; à livrer, cet article se traite néanmoins à fr. 9 50. Les prix de la fonte moulage se sont nivelés cette semaine à fr. 11, 12, 13 14 et 15, n°s 5 à 1, et ceux des fers marchands à fr. 21, 23 et 25 n°s 1, 2 et 3, 0/0 kilos, rendus aux diverses stations. La tôle 1re et 2e qualités à fr. 36 et 33, également rendue aux stations.

Minerais. — Les affaires ne sont ni fortes ni nombreuses en hydratés ; malgré cela les prix se soutiennent. Le bon oligiste se vend toujours fr. 14 les 0/0 kilos.

Charbons. Il y a des demandes pour la reprise de la navigation qui va se rouvrir ces jours-ci.

Coke. Pour haut-fourneau, fr. 21 50 ; coke lavé, fr. 27. Tous les fours en activité et beaucoup de demandes.

Charleroi, 6 septembre :

Il y a demande de coke au-dessous de 21 50, mais le producteur n'accepte pas.

BOIS.

Il n'est pour ainsi dire plus question d'affaires. On sait au reste que nous sommes dans la morte-saison et que le flottage est aujourd'hui impossible. Nos ports reçoivent peu de bois, les arrivages sont plus actifs sur le canal.

Les dernières ventes, à Paris, ont marqué les prix de 140 fr. en entrevous, et 190 fr. en échantillon, bois ordinaires dans l'eau.

Tant en charpente qu'en sciages, il est entré à Paris, dans le 2e trimestre de cette année, 35,330 stères en bois dur et 48,000 stères en bois blanc.

COMMERCE EXTÉRIEUR.

Importations.

		En Juillet 1857
Fonte brute d'Angleterre,	32,864	
Belgique,	16,333	
Autres provenance	13,802	
Total,		62,999
Fers étirés en barres,		27,651
Rails,		16,799
Acier,		765
Cuivre,		4,962
Etain,		1,100
Plomb,		23,917
Zinc,		20,475
Houilles de Belgique,	2,287,539	
d'Angleterre,	1,362,026	
des assoc. allemand.	665,990	
Autres provenances,	86,452	
Total,		4,402,007

Situation des entrepôts (1er août)

Quintaux métriques.

Fonte brute,	110,065
Cuivre brut,	2,433
Etain brut,	2,306
Plomb brut,	42,467
Zinc première fusion,	523

O. Saudmoir.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1856. id. 795 id.)

Du 3 au 9 septembre 1857.

165,240 voyageurs.....	505,520 90
Bagages, marchandis,etc.	596,277 92
TOTAL...	1,101,798 82
Semaine correspondante de 1856.	
154,608 voyageurs.....	471,092 54
Bagages, marchand., etc.	566,576 98
PRODUIT total.....	1,037,669 52
Différence...	64,129 30
Produit par kilomètre :	
1857,	1,278
1856,	1,304
Recette totale depuis le 1er janvier	
1857.....	34,322,402 55
1856.....	31,976,998 94
Différence...	2,347,403 61

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
En 1857, 1328 kil. — En 1856, 1234 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1857, 1242 kil. — En 1856, 1110 kil.

Du 3 au 9 septembre 1857.

132,896 Voyageurs...	524,432 13
Bagages, marchandises, etc.....	593,798 70
TOTAL.....	1,118,230 83
Semaine correspondante de 1856 .	1,156,365 71
Différence...	38,134 88
Recettes depuis le 1er janvier 1857.	39,677,134 31
Recette correspondante de 1856	33,869,035 32
Différence...	5,808,096 99

(Section de Coutras à Périgueux)
Longueur légale exploitée : 76 kilomètres.

Voyageurs.....	7,839 31
Bagages, marchandises, etc.....	3,996 62
Total.....	11,835 93
Recettes antérieures.....	68 992 61
TOTAL.....	79,828 54

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 950 kilomètres)
(1856. id. 876 id.)

Du 3 au 9 septembre 1857

306,974 voyageurs.....	590,650 80
Marchandises, etc., grande vitesse ...	58,184 50
— petite vitesse....	345,784 55
TOTAL de la semaine.....	994,619 85
Semaine correspondante en 1856....	986,610 12
Différence...	8,009 73
Recettes depuis le 1er janvier 1857	29,030,463 56
id. id. 1856	26,400,728 10
Différence...	3,629,735 46

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON ET DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

PARTIE NORD DU RÉSEAU. — SECTION DE PARIS A LYON

(1857. Longueur exploitée, 694 kilom.)
(1856. id. 617 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,473 69.
— 1856, 1,633 86.

Recettes du 3 au 9 septembre 1857

Grande vitesse) 115,243 voyageurs..	474792, 70
Grande vitesse) marchand.....	138,630 05
Petite vitesse) marchand.....	409,316 90
Total.....	1,022,739 65
Semaine correspondante de 1856....	1,008,089 44
Différence...	14,650 21
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	33,458,951 12
id. id. 1856	28,297,865 55
Différence...	5,161,085 57

CHEMINS DE FER DE L'EST.

(1857. Longueur exploitée,1330 kilomètres.)
(1856. id. 1060 id.)

8e année. — 36me semaine.

Du 3 au 9 septembre 1857.

131,993 Voyageurs.....	497,437 32
Marchandises.....	571,889 86
TOTAL de la semaine.....	1,069,327 18
Recettes antérieures.....	30,961,483 93
TOTAL GÉNÉRAL.....	32,030,811 11
36me semaine de 1857	1,069,327 18
Semaine correspondante de 1856.	948,774 19
Différence...	120,552 99
Exercice 1857.....	32,030,811 11
Id. 1856.....	29,404,943 84
Différence...	2,625,867 27

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 523 id.

Recettes du 3 au 9 septembre 1857

66,512 Voyageurs.....	234,963 »
Bagages et marchandises	323,190 53
TOTAL de la semaine.....	558,153 53
Semaine correspondante de 1856.. .	458 419 50
Différence...	100,265 97
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier 1857.....	20,778,995 94
Période correspondante de 1856.	19,487,090 99
Différence...	1,291,908 95

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

Du 3 au 9 septembre.

Section de Rhône-et-Loire.

(1857. Longueur exploitée, 150 kilom.)
(1856. — 130 —)
Recette par kilomètre : En 1857, 1331 52
— 1856, 1358 28

25,217 Voyageurs.....	42 582 77
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	157,144 54
TOTAL.....	199,727
Recette correspondante 1856	203,142 74
Différence.....	3,415 43
Total de l'exercice 1857.....	6,871,622 46
Total de l'exercice 1856.....	6,551,963 57
Différence.....	319,658 89

Section de Nevers à Lapalisse et à Brioude.

(1857. Longueur exploitée, 258 kilom).
(1856. — 230 —)

Voyageurs.....	45,456 28
Bagages, marchandises, etc.....	39,731 45
Total.....	85,187 73
Semaine correspondante en 1856.....	68,691 85
Différence.....	16,495 88
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	3,128,930 66
Recettes depuis le 1er janvier 1856....	2,283,168 49
Différence.....	845,762 17

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORSAY.

Longueur exploitée : 24 kilom. 690 mètres
Août 1857.

111.087 Voyageurs	71.730 85
Bagages et Messageries	1.816 40
Total.....	73.547 25
Mois correspondant de 1856 :	
106.321 Voyageurs	66.217 45
Bagages et Messageries.....	1.433 80
Total.....	67.651 25
Différence.....	5.896 »
Recette totale depuis le 1er janvier 1857	413.198 05
— — 1856	364.701 85
Différence.....	48.496 20

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.)
Longueur exploitée : 175 kilomètres.
Du 3 au 9 septembre.

15,261 Voyageurs.....	58,961 20
Bagages, marchandises, etc.....	23,281 15
Total.....	82,242 35
Semaine correspondante de 1856.....	29,237 80
Total depuis le 1er janvier.....	1,581,104 95

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 716 kilomètres.
Id. en 1856, 608 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 210 id.

Recettes du 3 au 9 septembre 1857

CHEMIN DE FER.

43,653 voyageurs	211 264 61
Bagages, marchandises, etc	152 923 17
Total	364,187 78
Recettes du CANAL LATÉRAL	15 500 85
Recettes antérieures	9,115,259 93
Total depuis le 1er janvier 1857	9,494,948 56
38e semaine de 1857. Chemin de fer	364,187 78
Id. Canal latéral	15,500 85
Total de la semaine en 1857	379,688 63
36e semaine de 1856. Chemin de fer	238,379 00
Id. Canal latéral	4 404 76
Total de la semaine en 1856	241,784 36
Différence	137,904 27

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857	9,494,948 56
1856	4,594,607 27
Différence	4,900,341 29

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1857,	508 64	73 81
1856,	509 35	16 21
Différence	00 00	57 60

CHEMIN DE FER DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

(Première section des chemins du Dauphiné.)

1857. — 2e semestre. — Longueur exploitée : 90 kil.

Recettes du 3 au 9 septembre.

Voyageurs	20,086 80
Bagages, marchandises, etc	9,850 60
Total	29,937 40
Recettes antérieures à partir du 16 juillet 1857	200,884 69
Total depuis le 16 juillet 1857	230,822 09

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée : 402 kilomètres.

Du 27 août au 2 septembre 1857.

58,306 Voyageurs,	132,302 37
2,000 t. Bagages et marchandises,	66,204 97
Total,	198,707 34
Période correspondante de 1856,	181,974 58
Différence	16,812 96
Recette totale depuis le 1er janvier	5,322,127 09
Période correspondante de 1856,	4,941,251 01
Différence	381,176 08

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 278 kilom.)

Du 29 août au 4 septembre 1857.

9,692 Voyageurs	42,930 45
Bagages, marchandises, etc	55,402 58
Total de la semaine	98,333 03
Recettes de la semaine correspondante de 1856	101,882 13
Différence	3,549 10
Recettes antérieures	3.5 2,571 37
Total	3,600,904 40

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 3 au 9 septembre 1857.

Voyageurs	31,687 »
Bagages	1,365 15
Marchandises : grande vitesse	2,145 60
Id., petite vitesse	14,280 42
Exploitation de Biella	4,671 23
Exploitation de Casal (minimum garanti à Novare)	3,898 90
Ensemble	58,248 30
Recette correspondante de 1856	42,013 42
Différence	16,234 88

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. Id. 1,039 Id.

Du 3 au 9 septembre 1857.

	En francs, au change de 121 7 8
37,575 voyageurs	283,770 56
29,171 tonnes Marchandises	523,195 06
Total de la semaine	806,965 62
Semaine correspond. 1856	704,835 66
Différence	102,529 96
Recettes depuis le 1 Janvier 1857	31,780,223 »
Recettes depuis le 1 janvier 1856	33,001,415 »
Différence	1,221,192 »

CHEMIN DE FER NORD-EST SUISSE.

1857. — Longueur exploitée : 144.4 kilomètres.
1856. — 106.9 —

Août 1857 (*)

126,500 voyageurs	187,000 »
240,000 quint. marchandises et bagages	73 000 »
Total du mois	260,000 »
Mois correspondant de 1856	181,270 »
Différence	78,730 »
Recettes depuis le 1er janvier 1857	1,557,729 »
Recettes correspondantes 1856	948,104 »
Différence	609,625 »

(*) Résultat approximatif.

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

36e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 31 août au 6 septembre.

7,519 voyageurs — 13,916 quint. bagages, marchandises	fr. 15 411 30
Recette correspondante de 1856	15,290 95
Différence	120 35
Recettes depuis le 1er janvier 1857	433 107 50
Recette correspondante de 1856	318 779 30
Différence	114.3 8 20

CHEMIN DE FER PAR LE JURA INDUSTRIEL

Section Locle-Chaux-de-Fonds.

(Longueur exploitée : 8 kilomètres.)

Recettes du 5 au 11 septembre.

8,731 Voyageurs	3,701 90
Marchandises	81 10
Total de la semaine	3,873 00

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

Lignes de Bâle à Laufelfingen, Olten à Emmenbrucke, Aarau à Berne et Herzogenbuchsée à Bienne. — 195 kilomètres dès le 16 juin.

Recettes du 1 au 31 août 1857.

	Voyageurs	Marchandises quintaux à 50 kil.	Recettes.
Du 1er au 31	157,700	167,000	353,000 »
Mois précédents.	579,434	980,919	1,018,515 35
Totaux..	737,134	1,153,919	1,371,515 35

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 30 août au 5 septembre 1857

4,378 voyageurs	fr. 3,049 50
Marchandises	915 86
Recettes antérieures	186,890 30
Total	190,855 30

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

Août 1857

	1857.	1856	1855.
Voyageurs	51,967 05	50.851 45	49.381 60
Bagages	1,521 55	1,475 90	1,260 27
Bétail	690 20	848 10	719 25
Marchandises	16,038 79	15,955 76	17,199 36
	70,218 49	69,101 21	68,560 48
Différence	1,117 28 sur 1856		
Différence	1,658 01 sur 1855		

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (37e semaine)		Par journée de voiture de Paris.	de banlieue
Du 6 au 12 septembre 1857	200,904 90	83 93	34 47
Semaine correspondante de 1856	226,424 10	73 88	49 92
Rec. depuis le 1er janv. 1857	8,701,979 75	80 83	48 79
Période correspondante de 1856	7,758,305 35	73 21	45 93
Différence	943,674 40	7 62	2 86

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

ACTIONS.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le paiement de l'intérêt annuel de 15 fr. et de l'a-compte habituel de 15 fr. sur le dividende de l'exercice 1857, soit 30 fr. par action (onzième coupon), sera effectué, à dater du 1er octobre prochain, à la caisse centrale de la Compagnie.

Ce paiement sera fait sous la déduction, *pour les titres au porteur*, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

Comme d'ordinaire, les coupons et les certificats de dépôt de titres au porteur, ainsi que les titres d'inscription nominative, accompagnés de bordereaux dûment remplis et signés, seront reçus dès le 15 septembre courant dans les bureaux du service des titres de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, où il en sera donné récépissé.

Le directeur doit avertir toutefois MM. les actionnaires que les titres au porteurs dont les coupons ou les certificats de dépôt auront été remis à la Compagnie pour ledit paiement, *pendant le présent mois de septembre*, ne pourront être admis à la conversion en titres nominatifs *qu'après le 1er octobre*, époque à laquelle la conversion cessera d'être exempte de droits.

Paris, le 12 octobre 1857.

Le Directeur de la Compagnie,

C. DIDION.

CHEMIN DE FER DE

LYON A LA MEDITERRANÉE

Emprunt de 60 millions. — Obligations 5 0/0.

Le semestre d'intérêt échéant le 1er octobre prochain, sera payé à partir dudit jour, à raison de 12 fr. 50 c. par obligation, dans les caisses de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille.

Ce paiement sera fait sous la déduction, pour les titres au porteur, d'un trimestre de la taxe annuelle établie par l'article 6 de la loi du 23 juin 1857.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE,

Section de Paris à Lyon.

MM. les porteurs d'obligations 5 0/0 sont prévenus que le mardi 29 septembre 1857, à midi et demi, il sera procédé publiquement, dans une des salles de l'administration centrale, rue de Provence, 47, au tirage au sort des 585 obligations de l'emprunt de 1852.

Le capital de chacune des obligations dont les numéros auront été désignés par le sort, sera remboursé à raison de 1,250 fr., au siége de la Compagnie, à partir du 1er octobre 1857.

Le secrétaire général,

G. RÉAL.

CHEMIN DE FER DE

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

A partir du 1er octobre 1857

Nouveaux services directs entre

Paris et Milan,

par Mâcon, le lac du Bourget, Aix-les-Bains, le Mont-Cenis, Turin et Novare.

Trajet en 42 heures

Dont 15 heures seulement en diligence.

Billets directs valables pour 15 jours avec faculté de s'arrêter à Dijon, Mâcon, Culoz, Aix-les-Bains, Chambéry, Saint-Jean-de-Maurienne, Suze, Turin et Novare.

Prix des places :

1re classe, 121 90 ; — 2e classe, 97 10; 3e classe, 77 65.

Correspondances :

A TURIN,

Pour Gênes, en 6 heures (chemin de fer);
Pour Arona, le lac Majeur, en 4 heures (chemin de fer);

A MILAN,

Pour Venise, en 11 heures (chemin de fer)
Pour Trieste, en 21 heures (chemin de fer et diligence).

S'adresser pour les renseignements :

Au bureau des correspondances, à la gare de Paris, boulevard Mazas, et rue Basse-du-Temple, 48 *bis*, à l'administration du chemin de fer VICTOR-EMMANUEL.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Avis aux porteurs d'obligations 5 et 3 0/0. — Les coupons de ces obligations sont payables au choix des porteurs :

Sans frais, — dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, à Lyon et Marseille.

Moyennant une commission de *un quart pour cent*, dans toutes les succursales de la Banque.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie sont prévenus que la Banque de France se charge de payer, dans ses succursales les dividendes et les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,

G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

AVIS. — Le public est prévenu que la Banque de France admet les actions de la Compagnie de Saint-Rambert à Grenoble au privilége des prêts sur dépôts de valeurs.

CHEMIN DE FER DE

PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS

MM. les porteurs des obligations :

1° Paris à Lyon par le Bourbonnais 3 0/0 ;

2° Grand Central de France, emprunt 1853-1854 ;

3° Rhône-et-Loire, 1re série 4 0/0 ;

4° Rhône-et-Loire, 2me série 3 0/0 ;

5° Saint-Etienne à Lyon, emprunts réunis ;

6° Saint-Etienne à Lyon, emprunt 1850 ;

7° Saint-Etienne à la Loire, emprunt 1847 ;

8° Andrezieux à Roanne, 1er ordre ;

sont prévenus que la Banque de France se charge de payer dans ses succursales les intérêts de ces différents titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

Le Secrétaire général,

LÉON SAY.

COMPAGNIE DES HOUILLÈRES ET CHEMINS DE FER DE

CARMAUX-TOULOUSE

Situation au 30 juin 1857,

Extraction.	Recettes brutes.
72,475 ton. 603 k.	1,203,096 16

Mois de juillet,

Extraction.	Recettes brutes.
10,987 395	201,288 12

Situation au 31 juillet 1857.

Extraction.	Recettes brutes.
83,462 908	1,509,383 28

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

OMNIBUS DE LONDRES

Recettes du 6 au 12 septembre

36e semaine.

600 voitures ont circulé et ont produit 270,983 fr. 60 c., soit par jour 38,711 fr. 94 c. et par voiture 65 fr. 91 c.

La recette totale du 1er janvier au 12 septembre 1857 est de 10,714, fr.609 ». La moyenne générale par jour et par voiture, comprenant le service de ville et de banlieue, est de 73 fr. 70 c.

Recettes comparatives :

1857, 36e semaine,

10,718,609 fr. » moyenne, 73 fr. 70

1856, 36e semaine,

7,352,275 fr. 30 moyenne, 72 fr. 75

Différence en faveur de 1857,

3,362,833 fr. 70 moyenne, 1 fr. 95

UNION MARITIME.

V. MARZIOU ET Ce.

Conversion des titres — Exécution de la loi du 23 juin 1857.

Le gérant a l'honneur d'informer MM. les titulaires d'actions et d'obligations au porteur de la Compagnie, que la conversion de ces titres en titres nominatifs pourra être opérée à partir du 17 septembre courant.

Cette conversion, si elle est faite avant le 30 du même mois, sera, aux termes de la loi, affranchie de l'impôt.

Les actions et obligations à convertir devront être présentées au siége de la Société, 10, place de la Bourse, à Paris, où les porteurs trouveront des bordereaux qu'ils auront à remplir et à signer, et où il leur sera donné un récépissé indicatif du jour de la remise des titres nominatifs.

Paris, le 11 septembre 1857.

HAMEAU DE LA JONCHÈRE (Bois de la MAISON).

Quatrième adjudication au hameau de la Jonchère, près Rueil (chemin de fer de Saint-Germain), dimanche 20 septembre 1857, à 1 heure, de 30 lots de terrains boisés. Mise à prix, de 1 fr. à 1 fr. 50 par mètre. Sites délicieux, vues admirables, air salubre, promenades ravissantes, voisinage de la Seine, constructions et approvisionnements faciles. Prix payable en deux ans par cinquièmes. 70 lots sont déjà vendus.

Communications par le chemin de fer de Saint-Germain et le chemin de fer américain de Rueil à Marly; station spéciale à la Jonchère.

Renseignements : A Paris, chez M. Dutreih, rue Ménars, 12, et chez M. Duclosel, rue Neuve des-Petits-Champs, 95; — à Rueil, chez Me Tellier, notaire, chargé de la vente; — à Saint-Cloud, chez Me Pluche, notaire; — à la Jonchère, sur les lieux.

PARC DU RAINCY.

16e vente par adjudication, dans ce parc, le dimanche 27 septembre, à une heure, de 34 lots de terrains magnifiquement boisés et de toutes contenances. Sites délicieux, vastes avenues, eaux abondantes, approvisionnements faciles.

Cette vente (la dernière de l'année) comprend des lots situés sur le coteau qui avoisine la station du Raincy, et jouissant de vues remarquables.

Mise à prix, 1 fr. par mètre et plus; paiement du prix en deux ans. Plusieurs lots jouissent d'une remise d'un cinquième en cas de construction dans les 9 mois. 436 lots sont déjà vendus.

Station du chemin de fer de Strasbourg dans le parc même; 11 trains montants, 10 descendants; billets d'aller et retour; trajet en 25 minutes. Omnibus spécial dans l'intérieur du parc.

Plans et renseignements au Raincy; et à Paris, au siége de la Compagnie foncière du Raincy, 5, faubourg Poissonnière; chez Me Desforges, notaire, 1, rue d'Hauteville; Me Sebert, 4, rue de l'Ancienne Comédie, et chez M. Dutreil, 12, rue Ménars.

Digitized by Google

SOCIÉTÉ I. R. AUTRICHIENNE PRIVILÉGIÉE DE CRÉDIT

pour

LE COMMERCE

et

L'INDUSTRIE.

Les porteurs des titres suivants de notre Société,

SAVOIR :

TITRES DE 25 ACTIONS CHACUN

2120	4913	6707

TITRES DE 10 ACTIONS CHACUN

1113	2114	2076	4132

TITRES DE 5 ACTIONS CHACUN

1010	4826	4985

TITRES DE 1 ACTION CHACUN

589	16887	40079
863	17200	40101
1337	17456	41140
1847	17457	41141
2114	17618	41143
3537	19277	41144
4713	19752	41873
4830	19952	42091
5522	20882	42092
6178	21018	43235
7361	21019	44201
7420	21097	44382
9395	21098	44781
9396	21099	45800
10317	21385	46065
10982	21600	46066
11842	22610	46172
12128	23943	46804
12531	24143	46805
12977	24306	47806
13014	24307	46807
13409	28706	46808
13514	28707	46809
13994	29601	46810
14251	31779	46811
15121	31698	46812
15576	35172	46813
15577	35874	48210
15581	36172	48100
15924	37870	49160
15925	38482	

sur lesquels les deux derniers versements sont en retard sont invités à les effectuer, au plus tard d'ici au 27 septembre inclusivement *à la caisse de notre Société, à Vienne.*

Dans le cas contraire, lesdits titres provisoires seraient, conformément aux termes des paragraphes 19 et 20 de nos statuts, déclarés non valables, et les actions qu'ils représentent seraient vendues pour compte et aux risques et périls des actionnaires retardataires.

Vienne, 12 septembre 1857.

COMPAGNIE

FRANCO-AMÉRICAINE.

Les actionnaires de la Compagnie Franco-Américaine qui ont encore des versements à effectuer sur leurs titres, sont prévenus que faute par eux de remplir cette obligation dans le plus délai, il sera procédé, en ce qui les concerne, à l'application de l'art. 5 des statuts de la Compagnie.

COMPAGNIE

FRANCO-AMÉRICAINE.

Les porteurs de la Compagnie Franco-Américaine qui désireront user du bénéfice de la loi du 23 juin 1857, sont prévenus qu'ils devront se présenter avant le 30 septembre, dans les bureaux de la Compagnie, à Lyon où à Paris, pour demander la conversion de leurs titres au porteur en titres nominatifs. Ils auront à remplir et à signer des bordereaux indicatifs du nombre et des numéros d'actions, et il leur sera délivré un récépissé indiquant le jour de la remise des titres nominatifs.

Ils sont en outre avertis que lors de la souscription des actions de la Compagnie des paquebots transatlantiques des Antilles, ils auront droit, en échange du versement par eux effectué, de retirer un récépissé comme les souscripteurs nantais, et d'exiger la remise de leurs titres définitifs aussitôt qu'ils seront délivrés.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

VERRERIES DE FRANCE

ET DE L'ÉTRANGER.

Le gérant a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le 30 septembre, à *trois heures* de relevée, salle Lemardelay, rue Richelieu, 100.

Pour être admis à cette assemblée, il faut être porteur de *vingt-cinq actions* au moins, et les avoir déposées *trois jours* d'avance au siége social, rue Grange-Batelière, 28, en échange d'un récépissé servant de carte d'entrée.

SOCIÉTÉ

FULLERS, DESGRAND

ET Cᵉ.

MM. les actionnaires de la Société anglo-française des *Huiles spermacétiques artificielles*, Fullers, Desgrand et Cᵉ, sont prévenus qu'il est fait un appel de fonds de 25 fr. par action pour paiement du deuxième quart.

Les versements devront être effectués du 1ᵉʳ septembre au 1ᵉʳ octobre, chez les banquiers de la société, MM. Ad. Bourdon, Du Buit et Cᵉ, place Boieldieu, 3,

Paris, le 1ᵉʳ septembre 1857.

Les Gérants,

H. Fullers.

J.-V. Desgrand.

SOCIÉTÉ

FULLERS, DESGRAND

ET Cᵉ.

MM. les actionnaires de la *Société Anglo-Française des huiles spermacétiques artificielles, Fullers, Desgrand et Cᵉ*, sont prévenus qu'ils peuvent se présenter, tous les jours, de midi à deux heures, à dater du 10 septembre, au siége de correspondance de la Société, square Clary, 5, pour toucher les intérêts échus le 31 juillet dernier, ainsi que le dividende de l'exercice clos à la même date, lequel dividende a été fixé par l'assemblée générale du 20 août dernier à 2 fr. 70 c. par action.

Pour les gérants.

J. De Saint-Martin.

SOCIÉTÉS ANONYMES

des mines de la Loire,
des houillères
de Montrambert
et de la Béraudière,
des houillères de Rive-de-Gier.

MM. les actionnaires de ces quatre Sociétés sont informés que les Conseils d'administration ont fixé la répartition à faire aux actionnaires sur les bénéfices du premier semestre 1857, savoir :

Pour les mines de la Loire, à 6 fr. par action.

Pour les houillères de Saint Etienne, à 4 fr. 50 c. par action.

Pour les houillères de Montrambert et de la Béraudière, à 5 fr. par action.

Pour les houillères de Rive-de-Gier, à 12 fr. 50 c. par action.

Ce dividende sera payé le 16 octobre prochain, sur la présentation et aux porteurs des certificats d'inscriptions, savoir :

1° Pour les mines de la Loire :

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, 25, place Vendôme.

A Lyon, chez MM. Vᵉ Morin, Pons et Morin, petite rue des Feuillants;

A Genève, chez MM. Lombard Odier et Cᵉ;

A Saint Etienne, chez MM. Balay frères et Cᵉ.

2° Pour les houillères de Saint-Etienne :

A Paris, chez MM. Séguin frères, rue Louis-le-Grand, 3;

A Lyon, au siége social, rue Constantine, 7;

A Genève, chez MM. Lombard Odier et Cᵉ;

A Saint-Etienne, aux bureaux de la Société, place Marengo.

3° Pour les Houillères de Montrambert et de la Bérandière :

A Paris, chez MM. Seguin frères, rue Louis-le-Grand, 3;

A Lyon, au siége social, rue Lafont, 2;

A Genève, chez MM. Lombard Odier et C;

A St-Etienne, chez MM. Balay frères et Cᵉ;

4° Pour les Houillères de Rive-de-Gier :

A Paris, chez MM. Seguin frères, 3, rue Louis-le-Grand;

A Lyon, au siége social, place de la Miséricorde, 1;

A Genève, chez MM. Lombard Odier et Cᵉ;

A St-Etienne, chez MM. Balay frères et Cᵉ;

Le coupon sera détaché après la Bourse du 6 octobre.

MM. les actionnaires sont en outre informés, qu'en conformité de l'art. 12 des statuts, des mesures d'exécution ont été préparées pour la conversion des titres nominatifs en titres au porteur, et réciproquement.

En conséquence, à partir du 16 octobre prochain, les titres actuels ne seront plus négociables, et MM. les Actionnaires, en touchant leur dividende, devront faire connaître leur intention, soit d'obtenir des titres au porteur, soit de conserver la forme nominative.

Conformément à leur option, il leur sera délivré un récépissé de leurs titres actuels, indiquant la nature de titres par eux demandée, et le jour prochain auquel les nouveaux titres leur seront délivrés.

COMPAGNIE ANONYME DES

MINES, FOURNEAUX, FORGES ET LAMINOIRS DE LA SAMBRE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires, que conformément à l'art. 35 des statuts, ils sont convoqués en assemblée générale ordinaire pour le *mardi* 13 *octobre* 1857, à onze heures du matin, au siége de la Compagnie, à Hourpes-sur-Sambre, près Thuin (Belgique).

Pour être admis à cette assemblée, il faut être propriétaire d'au moins dix actions et être muni, soit des titres, soit des récépissés de dépôt qui seront délivrés :

A Paris, au siége de l'administration centrale, 48, rue Laffitte;

A Londres, chez M. A. W. Arnold, 59, Harley Street W;

A Bruxelles, chez M. Rod. Coumont, agent de change, 3, rue Saint-Michel.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES VERRERIES DE LA LOIRE ET DU RHONE.

CH. RAABE ET Cᵉ.

Exécution de la loi du 23 juin 1857.

Le gérant a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qui désireraient user de la faculté dont ils jouissent, aux termes de la loi du 23 juin 1857, de convertir leurs actions au porteur en actions nominatives, qu'ils pourront, à partir du 15 septembre courant, effectuer cette conversion, laquelle n'est assujettie à aucun droit, à partir du 1ᵉʳ octobre prochain.

A cet effet, il leur suffira de remettre ou de faire remettre par un fondé de pouvoirs, avant le 30 septembre courant, leurs actions ou le certificat constatant leur dépôt dans la caisse sociale, ce dernier dument déchargé et avec les mots : « *Bon pour décharge et conversion en actions nominatives,* » écrits de leur main au-dessus de la signature :

A Rive-de-Gier, dans les bureaux de la Société, où ils trouveront les bordereaux qu'ils auront à remplir et à signer.

En échange de leurs actions, il leur sera donné un récépissé provisoire, lequel tiendra lieu de titre jusqu'à la délivrance, qui leur sera faite ultérieurement, des actions nominatives.

Le gérant rappelle qu'à partir du 1ᵉʳ octobre prochain, la conversion des actions au porteur en actions nominatives, et réciproquement, donnera lieu à la perception d'un droit de 20 c. par 100 fr.

Rive-de-Gier, 8 septembre 1857.

Digitized by Google

PISTON MÉTALLIQUE.

Breveté par Ramsbottom, à Manchester. Ces pistons sont appliqués et fonctionnent avec la plus grande précision à 1,000 machines à vapeur et locomotives et marteaux à vapeur.

Ils sont d'une construction simple, d'une application très-facile et coûtent infiniment moins que tous les systèmes connus.

Les ressorts opèrent une pression invariable contre les parois des cylindres, évitent toute fuite de vapeur et procurent par là une économie notable dans le combustible.

— Les industriels qui désirent faire l'application du Piston Ramsbottom sont priés de s'adresser aux propriétaires du brevet, rue de Pouilly, n° 12, à Tourcoing (Nord).

P. R. JACKSON ET Cᵉ.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie, que le semestre d'intérêts échéant le 1ᵉʳ octobre 1857, est payable à partir dudit jour 1ᵉʳ octobre, à la caisse sociale, rue Notre-Dame-des-Victoires, à Paris, et à la caisse de la direction de l'exploitation, à Marseille, rue Montgrand, 33.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

FORGES ET FONDERIES DE MONTATAIRE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires, que la conversion des titres au porteur en titres nominatifs pourra être opérée, affranchie de l'impôt, jusqu'au 30 septembre courant.

Les actions à convertir devront être présentées avant cette époque dans les bureaux de la Compagnie, rue Vendôme, 21. Il sera remis aux porteurs des bordereaux qu'ils auront à remplir et à signer, et il leur sera délivré un récépissé provisoire.

COMPAGNIE DES

GLACES DE MONTLUÇON.

Elle recevra jusqu'au 30 courant le dépôt de titres au porteur pour conversion, sans droits, en titres nominatifs.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES ASPHALTES.

Le gérant a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que ceux d'entre eux qui voudraient convertir leurs actions au porteur en titres nominatifs, devront les déposer contre récépissé au siége de la Compagnie, à Paris, quai Jemmapes, n° 216.

Opérée avant le 1ᵉʳ octobre, la conversion est exempte du droit de transmission établi par la loi du 23 juin 1857.

SOCIÉTÉ DES CHANTIERS ET ATELIERS DU

CANAL VAUBAN, AU HAVRE.

MAZELINE et Cᵉ.

Conversion des titres. — Exécution de la loi du 23 juin 1857.

Le gérant a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'actions de la Compagnie que la conversion de ces titres en titres nominatifs pourra être opérée à partir du 17 septembre courant.

Cette conversion, si elle est faite avant le 30 du même mois, sera, aux termes de la loi, affranchie de l'impôt.

Les actions à convertir devront être présentées au siége de la Société, 10, place de la Bourse, à Paris, où les porteurs trouveront des bordereaux qu'ils auront à remplir et à signer, et où il leur sera donné un récépissé indicatif du jour de la remise des titres nominatifs.

Paris, le 11 septembre 1857.

COMPAGNIE

ROUENNAISE *pour la filature du lin et d'étoupe* LA FOUDRE, Hartog frères et Cᵉ.

MM. les actionnaires qui, aux termes de la loi du 23 juin 1857, désireraient faire l'échange des actions au porteur contre des titres nominatifs, sont invités à les déposer :

Chez MM. Loignon et Cᵉ, banquiers, rue Chauchat, 10, à Paris ;

Ou au siége social, au Petit-Quevilly-lez-Rouen, à partir du 19 de ce mois.

L'USINE DE BIACHE SAINT-VAAST (*Pas-de-Calais*)

achète toutes espèces de minerais de plomb, cuivre, or et argent.

S'adresser, à Paris, rue Saint-Pau n° 28.

En vente chez GUILLAUMIN et Cᵉ 14, rue Richelieu :

LES OPÉRATIONS DE BOURSE, *Manuel des fonds publics et des Sociétés par actions dont les titres se négocient en* FRANCE, *en* BELGIQUE *et en* SUISSE, précédé d'une appréciation des opérations de bourse dites *de jeu*, et des rapports de la Bourse avec le Crédit public et les finances de l'Etat, par A. COURTOIS fils, membre de la *Société libre d'Économie politique de Paris*. — DEUXIÈME ÉDITION *revue et augmentée*.

Prix. . . . 6 fr.

En vente chez l'auteur, J. MERTENS, rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.

TABLEAUX des SALAIRES ou Comptes-Faits des jours et des heures jusqu'à 31 jours de travail, du prix de 1 fr. à 6 fr. 75 c., la journée étant de 10, 11 ou 12 heures ; avec les petites journées converties en journées ordinaires. — Prix : 75 c.

Franco par la poste : 1 fr. (Affr.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versemen appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les jeudis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, les lundis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine et le Pirée, traversée en 7 jours.

Correspondance au Pyrée pour Volo et Salonique toutes les deux semaines, le samedi, à dater du 11 juillet ; pour Syra, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 4 juillet.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Latraquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet. — *Voie de Smyrne :* chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 5 juillet.

MER NOIRE — *Danube* pour Varna, Sulina, Tultscha, Galatz et Ibraila.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique et des îles ioniennes.

ALGÉRIE
- ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi.
- ORAN. — Départs tous les jeudi à midi.
- BONA, STORA ET TUNIS. — Départs tous les vendredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale,

A Lyon place des Terreaux

EN VENTE

A l'Imprimerie centrale des Chemins de fer

DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ

RUE BERGÈRE, 20

GRAND ATLAS DES CHEMINS DE FER DU MONDE

Composé de 15 belles Cartes, papier grand-aigle

PARFAITEMENT COLORIÉES.

Ce travail, unique dans son genre vient d'être approuvé par MM. les Ingénieurs des Compagnies, et sera constamment tenu au courant des nouvelles Lignes en exploitation, en construction et concédées.

La manière dont les Cartes sont gravées et disposées permet à tous ceux qui les possèdent de les compléter très-facilement à mesure de l'ouverture des nouvelles Lignes.

Voici la nomenclature des Cartes dont l'Atlas se compose :

Carte générale de tous les Chemins de fer français et des Voies navigables;
Carte générale des Chemins de fer de la Grande-Bretagne, de l'Ecosse et de l'Irlande;
Carte générale des Chemins de fer de l'Europe centrale ;
Carte générale des Chemins de fer des Etats-Unis d'Amérique ;
Carte générale du réseau des Chemins de fer des Environs de Paris;
Plan de Paris, avec la situation de toutes les gares ;
Carte spéciale des Chemins de fer d'Orléans ;
Carte spéciale des Chemins de fer du Nord ;
Carte spéciale des Chemins de fer de l'Est ;
Carte spéciale des Chemins de fer du Midi ;
Carte spéciale des Chemins de fer de l'Ouest ;
Carte spéciale des Chemins de fer de Paris à Lyon ;
Carte spéciale des Chemins de fer de Lyon à la Méditerranée ;
Carte spéciale des Chemins de fer de Paris à Rouen, au Hâvre, à Dieppe et à Fécamp ;
Carte spéciale du Chemin de fer Grand-Central de France.

Le *Grand Atlas des Chemins de fer du Monde* est indispensable à MM. les Fonctionnaires de chaque département, à tous les Ingénieurs, aux Compagnies de Chemins de fer, aux Expéditeurs, et à toutes les personnes qui s'occupent de près ou de loin des grands intérêts de nos nouvelles voies de communication

Toutes les Cartes présentent, dans leur ensemble ou séparément, le réseau complet des travaux gigantesques qui vont changer les rapports économiques de tous les pays entre eux. C'est évidemment le travail qui offre aujourd'hui le plus d'intérêt à la méditation des hommes.

—

Prix de l'Atlas complet, relié avec luxe..... 36 fr.
— de chaque Carte séparément 2 fr.

L'Atlas sera expédié, dans une caisse et *franco*, à toutes les personnes qui adresseront à MM. Napoléon Chaix et Cᵉ, un mandat de 40 francs sur Paris. — Et pour les Cartes séparées, 1 fr. 50 c. en sus du prix fixé.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La bourse a été livrée depuis huit jours à une crise continuelle. La baisse avait pris des proportions inquiétantes sur quelques valeurs, et s'il n'y avait pas eu pendant la dernière demi-heure de la bourse d'hier et pendant la bourse d'aujourd'hui, une amélioration remarquable et des achats considérables, on n'aurait aujourd'hui que de tristes résultats à constater. Hâtons-nous pourtant de dire que la rente n'a pas cédé à cette panique.

Le 3 0/0 a réagi seulement de 67 à 66 40, mais il a repris tout d'un coup à 66 70, et s'est élevé ensuite au-dessus de 67.

La spéculation s'est surtout occupée des actions du Crédit mobilier. Elles fléchissaient chaque jour de 25 et de 30 fr., en sorte qu'elles étaient tombées de 870 à 705; elles ont pourtant repris à 735, et sont remontées ensuite au-dessus de 800.

La spéculation à la baisse s'est attaquée également aux actions de la Caisse générale des Chemins de fer, qu'elle a fait reculer de 410 à 360.

Le marché des chemins de fer a été entraîné et presque toutes les lignes ont subi une forte baisse. Peut-être quelques-unes des ventes doivent-elles être attribuées aux hésitations des porteurs au sujet de la loi relative à l'impôt. Dans ce cas, on ne tarderait pas à sortir définitivement de la crise, puisque tous les porteurs d'actions auront dû prendre leur parti avant le 30 septembre et décider s'ils garderont leurs actions au porteur, s'ils préfèrent les convertir en actions nominatives, et enfin s'ils doivent s'en défaire.

La ligne la plus maltraitée a encore été l'Orléans, dont les actions sont tombées de 1,385 à 1,307 50 et sont réelles à 1,335. Mais les autres lignes ont été également entraînées par ce mouvement. Le Nord ancien, qui était resté jusqu'alors presque impassible, a fléchi de 862 50 à 840; il a repris à 853. Le Nord nouveau a été mieux tenu de 700 à 695.

Les actions de Lyon étaient continuellement lourdes : elles ont fléchi de 863 75 à 825; elles se sont relevées à 843 75, ce qui réduit la baisse à 20 fr. Les actions nouvelles ont fait 812 50 et ont repris à 825.

L'Est, contre lequel de sourdes rumeurs calomnieuses avaient été répandues, a baissé de 677 50 à 645, et il se tient faiblement à 650, et ses actions nouvelles ont fait 630, et ont repris à 642 50. Le moment approche où les actions anciennes vont toucher 20 fr. et les actions nouvelles 10 fr. d'intérêt; les deux catégories d'actions seront ensuite réunies, et il n'y aura plus qu'une seule cote.

Le Midi, après avoir reculé quelque temps de 630 à 635, est tombé à 617 50. Les autres chemins ont baissé de 15 à 20 fr. par la difficulté de trouver des acheteurs et sans provoquer aucune affaire de quelque importance.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 10 jusqu'à celle du 17 septembre.

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 66 80 à 66 40, elle est restée à 66 70; elle a varié à terme de 67 à 66 45, elle est restée à 66 70.

Le 4 1/2 0/0 a monté de 90 75 à 91.

La Banque de France a monté de 2,730 à 2,800.

Le Crédit foncier a fléchi de 560 à 555.

Le Crédit mobilier a fléchi de 868 75 à 702 50, il est resté à 735.

L'Orléans a fléchi de 1,383 75 à 1,307 50, il est resté à 1,335.

Le Nord ancien a fléchi de 857 50 à 837 50 il est resté à 847 50.

Le Nord nouveau a fléchi de 705 à 690, il a fermé à 695.

L'Est ancien a fléchi de 675 à 645, il est resté à 650. L'Est nouveau a fléchi de 657 50 à 630, il a fermé à 630.

Lyon ancien a fléchi de 866 25 à 825, il est resté à 843 75. Lyon nouveau a fléchi de 855 à 815, il est resté à 830.

Le Midi a fléchi de 640 à 612 50, il est resté à 617 50.

L'Ouest a fléchi de 712 50 à 687 50, il a fermé à 690.

Le Grand-Central a fléchi de 608 75 à 605, il est resté à 606 25.

Genève a fléchi de 662 50 à 640, il est resté à 645.

Saint-Rambert a baissé de 537 50 à 500, il a fermé à 502 50.

Les Ardennes nouvelles ont varié de 487 50 à 495.

Béziers a fléchi de 435 à 420.

Les Autrichiens ont fléchi de 648 75 à 635, ils ont fermé à 640.

Le Victor-Emmanuel a baissé de 500 à 480; il est resté à 490.

Les Lombards ont baissé de 602 50 à 557 50; les Saragosse, de 461 25 à 437 50; les François-Joseph, de 460 à 455; les Romains, de 485 à 480; les Russes, de 511 25 à 505.

Samedi. — La bourse a été en baisse sur toutes les valeurs; le Mobilier surtout était très-offert et entraînait les cours de tous les chemins de fer. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 10 c. à 66 70, et à terme de 15 à 66 80. Le 4 1/2 0/0 a monté de 10 c. à 91; la Banque, de 15 à 2,765. Le Mobilier a fléchi de 18 75 à 840; Orléans, de 15 à 1,360; le Nord, de 3 75 à 858; le Nord nouveau, de 6 25 à 700. L'Est ancien s'est tenu à 677 50. L'Est nouveau a fléchi de 2 50 à 657 50. Lyon a monté de 2 50 à 855. Lyon nouveau a fléchi de 7 50 à 845; le Midi, de 1 25 à 635; l'Ouest, de 5 à 700; le Genève, de 8 75 à 652 50; les Autrichiens, de 2 50 à 645. Le Grand-Central s'est tenu à 610; le St-Rambert, à 535; les Ardennes nouvelles, à 495; Béziers, à 435; le Victor-Emmanuel, à 495; les Lombards de 12 50 à 590.

Lundi. — La baisse a pris les proportions d'une panique sur toutes les valeurs, et la rente elle-même a été entraînée. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 35 c. à 66 45, et à terme de 30 c. à 66 50; le 4 1/2 0/0, de 25 à 90 75. La Banque a monté de 15 à 2 790. Le Crédit foncier a fait 560. Le Crédit mobilier a fléchi de 35 à 805; l'Orléans, de 7 50 à 1,352 50; le Nord, de 8 75 à 850. Le Nord nouveau a monté de 5 à 705. L'Ouest s'est tenu à 700. L'Est ancien a fléchi de 12 50 à 635; l'Est nouveau, de 10 à 617 50; Lyon, de 15 à 840; les actions nouvelles de Lyon, de 12 50 à 832 50; le Midi, de 2 50 à 632 50; le Grand-Central, de 1 25 à 608 75; Genève, de 5 à 647 50; Saint-Rambert, de 5 à 530; le Victor Emmanuel, de 5 à 490; les Autrichiens, de 5 à 640; les Russes de 7 50 à 502 50; les Lombards, de 7 50 à 582 50; les Saragosse, de 5 à 455.

Mardi. — A l'exception de la rente, qui s'est tenue avec beaucoup de fermeté, les ventes ont continué sur les autres valeurs, qui ont éprouvé un nouveau mouvement de baisse. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 10 c. à 66 55, et à terme de 05 à 66 55 Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 71. La Banque a monté de 10 à 2,800. Le Crédit foncier a fléchi de 5 à 555; le Crédit mobilier, de 25 à 780; l'Orléans, de 10 à 1,312 50; le Nord, de 5 à 845; le Nord nouveau, de 5 à 700; l'Est ancien, de 5 à 660; l'Est nouveau, de 6 25 à 641 25; Lyon, de 5 à 835; Lyon nouveau, de 10 à 822 50; le Midi, de 5 à 627 50; l'Ouest, de 10 à 690; le Grand-Central, de 1 25 à 607 50; Genève, de 2 50 à 645; Saint-Rambert, de 10 à 520; les Autrichiens, de 3 75 à 636 25. Le Victor-Emmanuel s'est tenu à 490. Les Lombards ont monté de 2 50 à 585. Les François-Joseph ont fléchi de 5 à 445; les Saragosse, de 10 à 445.

Mercredi. — La bourse s'est tenue presque sans changement; mais la liquidation a été difficile pour les actions, et elles étaient toutes en baisse à la clôture, malgré la nullité des reports La rente a monté au comptant de 10 c. à 66 60; elle s'est tenue, à terme, à 66 55; le 4 1/2 0/0, à 91; la Banque, à 2,800. Le Mobilier a varié, pour le 30 octobre, de 785 à 750; l'Orléans, de 1,350 à 1,340; le Nord, de 850 à 845; le Nord nouveau, de 700 à 695; l'Est ancien, de 660 à 655; l'Est nouveau, de 642 50 à 640; Lyon, de 845 à 835; Lyon nouveau, de 835 à 826 25; le Midi, de 627 50 à 625; l'Ouest, de 692 50 à 690; le Saint-Rambert, de 517 50 à 510; le Grand-Central, de 607 50 à 605; le Genève, de 646 25 à 640; le Béziers, de 435 à 430; les Autrichiens, de 640 à 636 25; le Victor-Emmanuel, de 482 50 à 490; les Russes, de 507 50 à 505; les Lombards, de 580 à 575; les François-Joseph, de 445 à 450; les Saragosse, de 445 à 440.

Jeudi. — Le commencement de la bourse était encore en voie de baisse; mais une reprise rapide a eu lieu vers 2 heures 1/2, et toutes les valeurs étaient demandées à la clôture. Le 3 0/0 a varié, au comptant, de 66 40 à 66 70, et à terme, de 66 45 à 66 70. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 91; la Banque, à 2,800. Le Crédit mobilier a varié de 702 50 à 735; l'Orléans, de 1,307 50 à 1,335; le Nord de 837 50 à 847 50; le Nord nouveau, de 690 à 695; l'Est ancien, de 645 à 650; l'Est nouveau, de 630 à 642 50; Lyon, de 825 à 843 75; Lyon nouveau, de 815 à 830; le Midi, de 612 50 à 617 50; le Grand-Central, de 605 à 606 25; l'Ouest, de 687 50 à 690; le Genève, de 640 à 645; le Saint-Rambert de 500 à 502 50; les Ardennes nouvelles, de 490 à 495; Béziers, de 430 à 420; les Autrichiens, de 635 à 640; le Victor-Emmanuel, de 480 à 490; les Lombards, de 565 à 557 50; les François-Joseph, de 447 50 à 455; les Saragosse, de 440 à 437 50. Les Romains ont été cotés à 480.

Vendredi. — Les affaires ont été fort animées, et un mouvement très-vif de reprise a eu lieu sur toutes les valeurs. La rente a monté au comptant de 30 c. à 67, et à terme de 45 c. à 67 15; le 4 1/2 0/0, de 75 c. à 91 75; la Banque, de 10 à 2,810; le Crédit mobilier, de 90 à 825; Orléans, de 42 50 à 1 367 50; Lyon fusionné, de 28 75 à 872 50; Lyon nouveau, de 30 à 860; le Nord ancien, de 17 50 à 865; le Nord nouveau, de 17 50 à 712 50; l'Est ancien, de 15 à 665; l'Est nouveau, de 12 50 à 655; le Midi, de 17 50 à 635; le Grand-Central, de 2 50 à 608 75; l'Ouest, de 15 à 705; Saint-Rambert, de 17 50 à 520; les Ardennes nouvelles, de 5 à 500; les Autrichiens, de 17 50 à 657 50; les Russes, de 5 à 510; les Lombards, de 22 50 à 580; les Saragosse, de 7 50 à 440; les François-Joseph, de 5 à 460; les Romains, de 5 à 485.

LAYOUA.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	ANONYMES ou COMMANDITE	NOMBRE DE PARTS OU ACTIONS	VALEUR NOMINALE DES ACTIONS	VERSEMENTS EFFECTUÉS	DERNIERS INTÉRÊTS OU DIVIDENDES PAYÉS	ÉPOQUE DE PAIEMENT DES REVENUS	DERNIER COURS CONNU.
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer	C	100 000	500	tout	21 40	janv. juil.	310 ..
Banque de l'Algérie	A	6 000	500	id	37 45	.....	620 ..
Omnium lyonnais	C.A.	7.800	1,750	id	.. ..	.....	500 ..
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des omnibus	A	30.000	(1) 500	tout.	55 ..	janv. juil.	85 ..
Omnibus des chemins de fer	C	3 000	300	id	25 ..	.....	175 ..
Omnibus de Londres	C	250 000	100	id	17 50	.....	[illegible]
Comp. imp. des voitures de Paris	A	100 000	100	id	1 85	mars.....	10 ..
Gondoles parisiennes	C	4 700	100	id	8 50	févr. août	100 ..
Omnibus de Lyon	C	..	100	tout.	.. ..	.	.. ..
CANAUX ET EAUX.							
Quatre canaux, act. de capital	A	60.120	1 000	tout	50 ..	avril, oct	1120 ..
— act. de jouiss.	A	60.000	1/60000	id.	8 30	1er juin	72 50
Bourgogne, action de capital	A	27.200	1.000	id	50 ..	mars, oct.	[illegible]
— action de jouiss.	A	27.200	1/27200		12 ..	1er juin	435 ..
Arles à Bouc, act. de capital	A	6.000	1.000	.	50 ..	avril, oct.	.. ..
Trois canaux, act. de capital		17.000	1.000	id.	50 ..	id.	11 0 ..
Roanne à Digoin	A	14.000	1/14000	id.	11 ..	mai	1 0 ..
Aire à la Bassée	A	600	5.000	id.	400 ..	févr. août	71 0 ..
Sambre à l'Oise	A	11.500	1.000	id	20 ..		100 ..
[illegible] en écluse	C	2 200	1.000	id.	112 ..		1200 ..
Sambre française canalisée	A	8.000	1.000	id.	101 25		1.3 0 ..
Canalisation de l'Èbre	A	83 000	500	id	6 0 0		.. ..
Compagnie générale des Eaux	A	80 000	250	id.	6 0 0		365 ..
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	E	100000 part	1/100000	150	1 0 0	avril, oct.	6 7 50
Pont, gare et port de Grenelle	A	7 000	1 000	id	10 ..		.. ..
Pont de Rouen	A	900	1 000	id	41 ..	févr. juill	.. ..
Ponts réunis	C	3.000	1 000	id	51 20		.. ..
Nouveaux Ponts réunis	C	4 000	1 000	id	51 0 0		.. ..
Pont de Bordeaux	A	2 000	1 000	id	..	...	1200 ..
Pont de Beaucaire	A	4 000	1.000	id	..		12 0 ..
Pont sur le Rhône	.	..	.	.	.. ..	.	10 5 ..
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Cie	C	10 000	500	tout	71 50	janv. juil	250 ..
Compagnie franco-améric. [illegible]	C	..	500	tout	174 21	juin, déc	21 ..
Messageries imp. Serv. marit.	A	48,000	500	tout.	60 ..	janv. juil	[illegible]
C. gén. de transp. et de nav.	C	8 000	250	id	0 ..		0 ..
Compagnie générale maritime	A	60 000	500	250	.. ..	janv. juil	50 ..
Marc Fraissinet père et fils	C	..	500	id	.. ..	.	425 ..
Arnaud Touache fr. et Cie	C	..	500	id	.. ..	.	177 50
Armements marit. Borley et Cie	C	..	500	tout	0 0	.	.. ..
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
[illegible] (Gard)	C	24000 parts	300	tout	15 ..	avril oct	300 ..
Centre-du-Flénu	Civ.	3 000	1 000	id	20 .	.....	245 ..
Pont-de-Loup-Sud	Civ.	2.500	1 000	id.	70 ..	avril	410 ..
Monceaux Saint-Étienne	Civ.	2 500	500	id.	.. ..		.. ..
Blanzy	C	30.000	500	id	35 ..	févr. août	7.5 ..
Azincourt	A	1.500	1/1500	id	150 ..		12.0 ..
Chazotte	A	3.500	1/3500	id	65 ..		780 ..
Layon-et-Loire	A	1 850	1/1850	id	.. ..		100 ..
Loire (quatre groupes)	A	80 000	1/80000	id	38 ..	avril oct	710 ..
Loire	A	80 000	1/80000	id	12 ..	id.	142 50
Mont-Rambert	A	80 000	1/80000	id	10 ..	id.	1 0 ..
St-Étienne	A	80 000	1/80000	id	8 50	id.	112 50
Rive-de-Gier	A	80 000	1/80000	id.	17 50	id.	283 75
Mayenne et Sarthe	A	13.200	1/13200	id.	14 ..		625 ..
Grand'Combe	A	24 000	1/24000	id	60 ..	janv. juil	900 ..
Haute-Loire (anc. Société)	Civ.	5.500	500	id	.. ..	avril oct	10 ..
Carmaux-Toulouse	C	16 000	500	id.	10 ..	janv. juil	101 ..
[illegible]	A	2 400	1/2400	id.	100 ..		.. ..
Roche-la-Molière et Firminy	A	. .	..	.	.. ..		5 5 ..
Houillères réunies-à-Quaregnon	A	6.720	250	id	.. ..		1 0 ..
Charbonnages belges	C	30 000	500	id	31 ..		410 ..
Compagnie générale. Asphalte	C	8 000	500	id	.. ..	....	.. ..
[illegible]	.	10.000	100	id	5 5 0	15 janv. juil	110 ..
Loire, obligations anciennes	.	4.800	1 250	id.	10 ..		1100 ..
— — nouvelles		18 000	1.250	id	10 ..	févr. août	912 50
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne ..... zinc	A	90 000	80	tout	25 ..	mai, nov.	330 ..
Nouvelle-Montagne ..... zinc	A	3 000	1 000	id.	100 ..		1011 50
Stolberg et Westphalie priv. zinc	A	40 000	375	id	5 0 0	octobre	300 ..
— non priv. zinc	A	40 000	375	id	.. ..	id.	95 ..
Corphalie ..... zinc	A	5.400	1 000	id.	20 ..		1035 ..
Eschweiler, priv. ..... zinc	A	5 500	500	id.	.. .	1er juin	.. ..
— non priv ..... zinc	A	8 500	315	id.	5 0 0	janv. av.	.. ..
Silésie ..... zinc	A	50 000	375	id	8 42	mai, nov.	250 ..
Mouzaïa (Algérie) ..... cuivre	C	40 000	100	id	1 50	août	23 ..
Tenez (Algérie) ..... cuivre	C	24 000	100	id	.. ..		10 ..
Pontgibaud ..... plomb, argentif.	A	10 000	1/10000	id.	25 ..		2 0 ..
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Cie	C	11 000	500	tout	47 20	sept. mars	600 ..
[illegible]	C	40 000	250	id.	.. ..	avril, oct.	.. ..
[illegible]	C	70 000	100	90	1 75		35 ..
Chameroy	C	2 000	500	id.	58 ..	juin, déc	750 ..
Gandillot	C	2 200	250	id.	15 ..		.. ..
[illegible]	C	4 000	500	id.	5 ..		.. ..

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr

DÉNOMINATION.	ANONYMES ou COMMANDITE	NOMBRE DE PARTS OU ACTIONS	VALEUR NOMINALE DES ACTIONS	VERSEMENTS EFFECTUÉS	DERNIERS INTÉRÊTS OU DIVIDENDES PAYÉS	ÉPOQUE DE PAIEMENT DES REVENUS	DERNIER COURS CONNU.
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)		28 000	500	tout.	80 ..	déc. juin.	[illegible] 75
Loire et Ardèche	A	4 000	1/4000	id.	500 ..	..	3900 ..
Allevard	A	..	5.000	id.	. ..	.	3050 ..
Decazeville (Aveyron)	A	2 400	3 000	id.	200 ..	juin, déc	. ..
Alais (Gard)	A	18 000	1/18000	id.	.. ..		550 ..
Basse-Indre	C	5 000	500	id	81 ..	avr., oct	440 ..
Châtillon et Commentry	C	50 000	500	id.	40 ..	mars, sep	310 ..
Maubeuge (Nord)	A	6 000	1/6000	id	.. ..		450 ..
Fourchambault	C	50 000	1/50000	id	50 ..		460 ..
Forges-aciéries de Rive-de-Gier	C	54 000	1/54000	id	40 ..	mai, nov	510 ..
[illegible]	A	19 000	1/19000	id	.. ..		52 5
Côte-d'Or	C	6 000	500	id	.. ..		5 0 ..
Franche-Comté	C	9000	500	id.	.. ..		335 ..
Firminy	C	.	250	id	.. ..		192 50
Méditerranée (forges et chant.)	A	1000	1/1000	tout	80 ..	..	022 ..
Espérance (Belgique)	A	4 000	1 000	id	100 ..	janv. juil	1 200 ..
Monceau-sur-Sambre (Belgique)	A	16 000	500	id	62 50	avril, oct	625 ..
Providence (Belgique)	A	5.200	1 000	id	150 ..		1 420 ..
[illegible]	A	60 000	500	id	.. ..	janv. juil	350 ..
Seraing	C	11 000	1 000	id.	50 ..	.	1 0 0 ..
Ougrée (Belgique)	A	12 000	1/12000	id.	70 ..		565 ..
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)	C	24000 part	1/24000	tout.	6 ..	avril oct	. ..
Paris (éclairage et chauffage)	A	110 000	1/500	id	40 ..	....	428 75
Nord (Batignolles)	C	0 000	500	id	40 ..	avril. oct	500 ..
Est (Vincennes)	C	1 000	500	id	50 ..	......	.. ..
Versailles	C	1 200	500	id	25 ..	mars sept	300 ..
Wazemmes	C	2 400	400	id.	7 50	1er octobre	175 .
Amiens	C	1.200	500	id	35 ..	janv. juil	400 ..
Comp. centrale, Lebon (5 villes)	C	45 000	500	id.	25 16	janv. juil	515 ..
Union des Gaz	C	40 000	250	id	0 ..	janvier	57 50
Lyon	A	7 000	1 000	id	[illegible]	janv. juil	21.0 ..
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2 400	400	id	.. ..		10 5 ..
Dijon	.	.	700	.	..		[illegible]
Metz	A	1 100	1/1100	id.	.. ..		.. ..
Naples	.	.	400	.	.. ..		.. ..
Saint-Étienne	A	1.050	1/1050	id	.. ..		120 0 ..
Venise	.	.	400	.	.. ..		1200 ..
Padoue, Vicence et Trévise	Civ.	2 400	500	tout.	.. ..		350 ..
FILATURES.							
Haberly (Amiens)	A	8 000	500	tout	47 ..	septembre	600 ..
[illegible]	C	10 000	500	id.	50 00	janv. juil	550 ..
Lamière	C	1 400	500	id	35 81		. ..
Pont-Rémy	A	5.000	1/5.000	id	31 ..	30 avril	520 ..
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	6.100	500	tout.	72 ..	janv. juil	600 ..
Glaces de Saint-Gobain	A	1.152	1/1152	id.	.. ..		21 000 ..
Glaces de Montluçon	C	21 000	500	id	.. ..		200 ..
Glaces d'Oignies ... Belgique	A	10 000	1.000	id	73 50	juill. sept	1.442 50
Glaces d'Aix-la-Chapelle (Prusse)	A	2 000	250	id	.. ..	avril, oct.	120 ..
Immeubles Rivoli	A	250 000	100	id	5 90	janv. juil	[illegible]
Rue impériale de Lyon	A	21 500	1/21500	id.	5 0 0		450 ..
Télégraphe sous-marin Manche	C	100 000	25	id	7 0 0	mars, sept	16 ..
— Méditerranée	C	30 000	250	id	. ..		125 ..
Cie gén. de Vidanges, Richer et Cie	C	22 000	500	id.	25 ..		160 ..
Substances alimentres, Chollet et Cie	C	60 000	100	id.	20 ..		40 ..
ASSURANCES.							
Générale ..... mar	A	[illegible]	12 500	5000	. ..	avril	56 0/0 b
Sécurité ..... mar	A	300	5.000	1/5	. ..		32 0 0 b
Union des ports ..... mar.	A	1.000	5 000	750	220 50	avril	17 0/0 b
Lloyd français ..... mar	A	1 200	5.000	1/5	110 ..	février	30 0/0 b
Océan ..... mar	A	200	5.000	1000	. ..		7 0 0 b
Chambre d'assurances ..... mar	A	600	5 000	1/5	. ..	février	10 0 0 b
Neptune ..... mar	A	400	5,000	1/5	. ..	mars	24 0 0 b
Vigie ..... mar	A	200	5 000	1000	120 ..		25 0 0 b
Sauvegarde ..... mar	A	200	5.000	1000	250 ..	février	16 0/0 b
Centrale ..... mar	A	1.000	5.000	1000	200 ..	février	22 0 0 b
Réunion ..... mar	A	1 200	5.000	1000	.. ..	id.	24 0 0 b
Générale ..... inc	A	[illegible]	5 000	tout.	.. ..	avril	750 0/0 b
Phénix ..... inc	A	4 000	1 000	id	200 ..	mai, nov.	2.0 0 0 b
Nationale ..... inc	A	2 000	5 000	1/5	. ..	mars	170 0 0 b
Union ..... inc	A	2 000	5 000	1/5	400 ..	avril	40 0 0 b
Soleil ..... inc	A	1 000	5.000	1/5	100 ..	id.	120 0 0 b
France ..... inc	A	2 000	5 000	1/5	. ..	id.	45 0 0 b
Urbaine ..... inc	A	1 000	5 000	1/5	400 ..	id.	110 0/0 b
Providence ..... inc	A	2.000	2 500	500	100 ..	id.	50 ..
Aigle ..... inc	A	400	8 000	2000	.. ..	id.	25 0/0 b
Paternelle ..... inc	A	2 000	1 000	400	. ..	id.	5 0 0 b
Confiance ..... inc	A	800	5 000	1000	.. ..	id.	[illegible]
Nord ..... inc	A	2 000	1.000	400	20 ..	id.	12 0 0 b
Générale ..... vie	A	400	7 500	tout.	2025 ..	t. les 3 ans	150 0/0 b
Nationale ..... vie	A	3 000	5.000	1/5	100 ..	t. les 4 ans	26 0 0 b
Union ..... vie	A	2 000	5 000	1/5	150 ..	t. les 3 ans	10 0 0 b
Phénix ..... vie	A	400	5.000	1000	150 ..	id.	3 0 0 b
Caisse Paternelle ..... vie	A	8 000	500	100	. ..	avril	10 0 0 b
Générale ..... grêle	A	2 000	5 000	1000	. ..	avril	10 0 0 b

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 12 AU 18 SEPTEMBRE

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Revenu de chaque act. dans la répartition du dernier exercice.	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 12 Compt.	Samedi 12 Terme	Lundi 14 Compt.	Lundi 14 Terme	Mardi 15 Compt.	Mardi 15 Terme	Mercredi 16 Compt.	Mercredi 16 Terme	Jeudi 17 Compt.	Jeudi 17 Terme	Vendredi 18 Compt.	Vendredi 18 Terme
705	701	99	400.000	400	tout	38 fr. pour 1856	juillet 1856	Nord ancien	860 »	858 75	855 »	850 »	845 »	845 »	850 »	845 »	855 »	847 50	860 »	855 »
•	•	•	125.000	575	200	4 0/0	•	Nord nouveau	705 »	700 »	695 »	705 »	704 »	700 »	695 »	695 »	691 50	695 »	700 »	712 50
950	1051	96	300.000	500	tout	41 fr. pour 1856	avril 1857	Ouest	700 »	700 »	697 50	700 »	693 75	690 »	690 »	690 »	690 »	687 50	700 »	705 »
1234	1774	99	300.000	500	tout	86 fr. pour 1856	avril 1857	Orléans	1365 »	1360 »	1350 »	1352 50	1345 »	1342 50	1347 50	1330 »	1377 50	1335 »	1367 50	1372 50
1230	1822	99	250.000	500	tout	74 fr. pour 1856	mai 1857	Est ancien	677 50	677 50	667 50	665 »	670 »	660 »	660 »	655 »	647 50	650 »	665 »	665 »
•	•	•	250.000	500	tout	4 0/0	mai, nov.	Est nouveau	680 »	»	632 50	»	645 »	641 25	642 50	640 »	637 50	641 25	680 »	665 »
691	988	99	265.000	500	tout	91 fr. pour 1856	janvier 1857	Paris à Lyon	1300 »	»	»	»	1300 »	»	1300 »	»	1300 »	»	1310 »	»
								Lyon à la Méditerranée	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
•	3776	•	577.500	500	tout	•	•	Paris-Méditerr. ancien	857 50	856 »	845 »	842 50	832 50	835 »	841 25	835 »	845 »	862 75	875 »	872 50
•	•	•	115.500	735	250	•	•	Paris-Méditerr. nouv.	845 »	845 »	835 »	832 50	830 »	821 50	825 »	828 25	821 50	830 »	857 50	850 »
175	231	9	80.000	500	tout	4 1/0	juillet 1857	Lyon à Genève	655 »	652 50	640 »	640 »	650 »	641 »	»	640 »	640 »	645 »	650 »	650 »
713	950	99	250.000	500	tout	4 0/0	janv. juillet	Midi	633 75	635 »	630 »	632 50	636 25	637 50	638 75	635 »	635 »	641 50	635 »	645 »
135	1050	99	221.000	500	tout	25 fr.	juillet 1857	Grand-Central	610 »	610 »	610 »	605 75	607 50	»	605 »	605 »	606 25	606 25	606 25	608 75
56	96	99	50.000	500	300	4 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Gren.	537 50	»	535 »	530 »	»	530 »	530 »	510 »	540 »	502 50	532 50	530 »
	54	99	36.000	500	tout	4 0/0	avril	Béziers à Graissessac	440 »	»	440 »	»	440 »	»	430 »	»	430 »	»	430 »	»
30	140	99	42.000	500	tout	4 fr. 25	janvier 1856	Ardennes ancien	»	»	470 »	»	400 »	»	»	»	»	»	470 »	»
•	•	•	42.000	500	150	•	•	Ardennes nouveau	405 »	»	»	»	»	»	»	»	»	405 »	»	500 »
•	•	•	•	•	•	•	•	Bordeaux à la Teste	510 »	»	»	»	»	»	»	»	400 »	»	»	»
1077	1176	92	400.000	500	425	3 1 fr.	juillet 1856	Chemins autrichiens	640 25	648 »	640 »	640 »	637 50	636 25	636 »	636 25	638 50	640 »	637 50	637 50
»	1012	90	300.000	500	150	4 1/2 0/0	•	François-Joseph	460 »	»	»	»	465 »	»	450 »	»	455 »	»	460 »	»
462	1021	90	312.500	500	300		•	Lombards-Vénitiens	590 »	»	592 50	»	585 »	»	575 »	»	580 75	»	590 »	»
•	4182	85	600.000	500	150	5 0/0	•	Russes	511 25	»	502 50	»	500 »	503 75	505 »	»	»	505 »	505 »	510 »
238	815	99	240.000	500	150	•	janvier 1857	Saragosse	460 »	»	455 »	»	445 »	»	440 »	»	436 25	»	445 »	»
•	819	99	170.000	500	150	6 0/0	•	Romains	»	»	»	»	»	»	»	»	460 »	»	465 »	»
•	85	99	.000	500	250	2 1/2	décemb. 1856	Victor-Emmanuel	497 50	»	495 »	490 »	490 »	»	492 50	»	490 »	490 »	490 »	490 »
84	246	99	72.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Central suisse	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
48	221	99	30.000	500	250	•	juin 1856	Ouest suisse	452 50	»	»	»	»	»	435 »	»	»	»	437 50	»
111	172	•	57.265	500	tout	4 0/0	1 janvier	Nord-Est suisse	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
11	11	99	7.933	250	tout	6 0/0	15oct. 15avril	Tarragone à Reus	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'Oblig.	Durée de l'amortis.	Prix d'émis.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	12	14	15	16	17	18
1851-52-4	375 000	75 ans	335	tout.	500	avril.	15 »	janvier juillet.	Nord 3 0/0	278 25	277 50	277 50	278 25	275 »	277 50
1854.	2.263	48 —	335	tout.	500	D°	20 »	août	Nord-Boulogne						
•	17.410	88 —	•	out.	562 50	•	16.87 1/2	janvier juillet	Nord-Charleroy (anciennes actions)	»	»	»	»	»	»
1852.	90 000	50 —	1.060	out.	1250	avril.	50 »	avril octobr.	Paris à Lyon 5 0/0	976 25	975 »	975 »	976 25	975 »	»
1855.	140.000	90 —	290	out.	500	avril	15 »	D°	D° (nouvelles)	275 »	275 »	275 »	278 75	273 75	273 75
1852.	130 000	99 —	500	tout.	625	D°	25 »	D°	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	490 »	485 »	487 50	»	480 »	477 50
1853.	183.333	99 —	280	tout.	500	D°	15 »	janvier juillet.	D° Nouvelles 3 0/0	277 50	»	»	280 »	281 25	280 »
1852.	265 000	96 —	500		650	avril.	25 »	juin décembre.	Est 1852 1854 1856	450 »	450 »	450 »	450 »	450 »	450 »
1854.	120.000	94 —	270	200	500	mars.	15 »	janvier juillet.	D° (nouvelles) 3 0/0	280 25	283 75	283 75	283 75	283 75	282 »
•	2 775	47 —	•	tout.	1.250	•	50 »	avril octobre.	Strasbourg-Bâle	»	»	»	»	»	»
•	24 000	—	•	tout.	625	•	25 »	janvier juillet	D°	»	410 »	»	»	»	»
1855.	600.000	94 —	80	tout.	500	1853	15 »	D°	Ouest 1855	287 50	288 75	287 50	288 25	285 »	293 75
1842.	8.888	47 —	1.125	tout.	1.250	décembre.	50 »	D°	Paris à Orléans 1842 5 0/0	965 »	»	»	965 »	965 »	»
1848.	13 333	99 —	•	tout.	1.250	D°	50 »	D°	D° (Nouvelles 1848)	1105 »	»	»	»	»	»
1852.	430.000	97 —	•	tout.	500	•	15 »	D°	D° 1852 3 0/0	285 »	285 »	285 »	283 75	282 75	283 75
1853.	134.007	99 —	300	tout.	500	décembre.	15 »	D°	Grand-Central 1854	»	287 50	287 50	286 25	285 50	287 50
1855.	134.300	9 —	280	tout.	500	décembre.	15 »	D	D° (nouvelles) 1855	285 »	283 75	288 75	283 75	283 75	»
1853.	102.614	99 —	500	tout.	625	D°	25 »	D°	Rhône-et-Loire 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1853.	63.643	99 —	540	tout.	500	D°	15 »	D°	D° 3 0/0	»	»	»	»	»	»
1856.	87.710	99 —	285	tout.	500	D°	15 »	D°	Lyon à Genève 1855 jouiss. juillet 1857	268 75	270 »	270 »	270 »	270 »	270 »
									D° 1857 jouiss. juillet 1857	265 »	265 »	»	»	265 »	»
1855	300.000	90 —	275	•	500	septembre.	15 »	septembre mars	Autrichiens	262 50	261 50	262 50	261 25	261 25	261 25
1856.	100.500	99 —	285	tout.	500		15 »	janv. juillet.	Midi	285 »	283 75	283 »	285 »	285 »	285 »
1856.	196 000	97 —	285	•	500		15 »	janv. juillet.	Lyon-Bourbonnais	288 25	287 50	287 50	287 50	287 50	287 50
1854.	4.200	62 —	250	.	500	25 janvier.	15 »	1er avril 1er octobre	Tarragone à Reus	»	»	»	»	»	»
1856.	667	62 »	250	•	500	•	15 »	1er février 1er juillet	D°	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 11 au 17 septembre 1857. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	11	12	14	15	16
Nord	850 » à 858 25	845 » à 860 »	845 » à 860 »	830 » à 847 50	830 » à 837 50
Est	665 » à 675 »	645 » à 675 »	663 75 à 668 75	645 » à 656 25	645 » à 655 »
Est nouvelles	645 » à 660 »	640 » à 655 »	640 » à 652 50	635 » à 650 »	640 » 650 »
Orléans	1350 » à 1400 »	1350 » à 1400 »	1310 » à 1315 »	1325 » à 1373 »	1320 » à 1364 75
Lyon	850 » à 862 50	850 » à 862 50	840 » à 851 »	825 » à 831 25	822 » à 831 25

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination	Samedi 12 Comptant	Samedi 12 Terme	Lundi 14 Comptant	Lundi 14 Terme	Mardi 15 Comptant	Mardi 15 Terme	Mercredi 16 Comptant	Mercredi 16 Terme	Jeudi 17 Comptant	Jeudi 17 Terme	Vendredi 18 Comptant	Vendredi 18 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0, jouiss. 22 juin 1857	66 70	66 80	66 45	66 50	66 55	66 55	66 60	66 55	66 70	66 70	67 »	67 5
Rentes 4 1/2 0/0, jouiss. 22 mai 1857	91 »	» »	90 75	» »	91 »	» »	91 »	» »	91 »	» »	91 75	» »
Banque de France, jouiss., juillet 1857	2745 »	»	2790 »	»	2800 »	»	2810 »	»	2800 »	»	2810 »	»
Banque de France, nouvelle émission	2745 »	»	2750 »	»	»	»	2810 »	»	2800 »	»	2810 »	»
Comptoir national d'escompte, jouiss. août 1857	675 »	»	675 »	»	»	»	»	»	667 50	»	667 50	»
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1857	»	»	»	»	555 »	»	»	»	»	»	»	»
— Obl. gat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1857	427 50	»	426 25	»	425 »	»	425 »	»	430 »	»	422 50	»
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	400 »	»	395 »	»	395 »	»	392 50	»	395 »	»	395 »	»
— 10es d'Obligat. 4 0/0 d° d°	87 50	»	85 »	»	85 »	»	85 »	»	85 »	»	85 »	»
— 10es d'Obligat. 3 0/0 d° d°	80 »	»	»	»	80 »	»	80 »	»	80 »	»	»	»
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai	935 »	»	935 »	»	935 »	»	935 »	»	»	»	»	»
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1857	842 50	840 »	795 »	805 »	780 »	780 »	755 »	750 »	735 »	735 »	865 »	860 »
Ville de Paris, obligations 1849, jouissance avril 1857	»	»	1150 »	»	»	»	»	»	1160 »	»	1160 »	»
d° d° 1852, jouiss. juillet 1857	1043 »	»	»	»	1045 »	»	1045 »	»	1042 50	»	1045 »	»
d° d° 1855, tout payé jouiss. mars 1857	395 »	»	395 »	»	395 25	»	395 25	»	390 »	»	390 25	»
Département de la Seine, obligations 1857, jouiss. juillet 1857	196 25	»	193 75	»	193 50	»	193 50	»	191 25	»	192 50	»
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	90 7/8	»	90 7/8	»	90 3/4	»	90 1/2	»	90 5/8	»	90 3/8	»
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1857	99 1/4	»	» »/»	»	» »/»	»	99 3/4	»	99 1/4	»	» »/»	»
Piémontais, 5 0/0 jouiss. juin 1857	90 »	»	90 »	»	90 »	»	90 25	»	90 »	»	90 »	»
— 3 0/0 jouiss., juillet 1857	» »	»	» »	»	» »	»	» »	»	» »	»	» »	»
Autrichien, 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1857	» »/»	»	89 1/4	»	» »/»	»	» »/»	»	89 »/»	»	89 »/»	»
Emprunt Romain, jouiss., juin 1857	88 1/2	»	88 3/4	»	» »/»	»	88 1/2	»	87 »/»	»	87 »/»	»
Espagne différ. convert. jouiss., juillet 1857	» »/»	»	» »/»	»	25 1/8	»	» »/»	»	» »/»	»	» »/»	»
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1857	40 »/»	»	» »/»	»	39 3/4	»	39 3/4	»	» »/»	»	» »/»	»
d° intérieure d°	» »/»	»	37 5/8	»	37 5/8	»	» »/»	»	37 5/8	»	» »/»	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

LE DIRECTEUR, C. DEVINA

Digitized by Google

N° 890 — 16e ANNÉE. — N° 39 — SAMEDI, 26 SEPTEMBRE 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

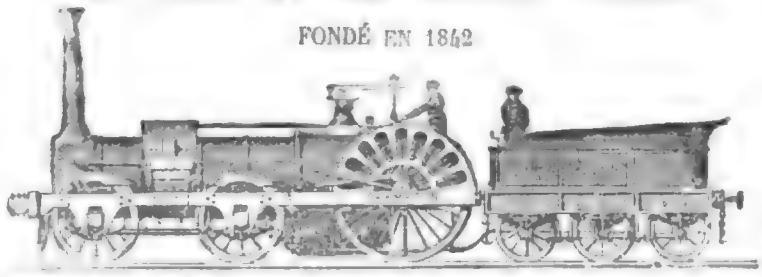
PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 2 fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, 1, Norfolk street, Strand, and 4, Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ DES GAZ ET HAUTS-FOURNEAUX DE MARSEILLE

ET

HOUILLÈRES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'intérêt du 1er semestre de 1857, fixé à 6 fr. par action, sera payé, à partir du 1er octobre 1857, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu (1).

SOCIÉTÉ DES PORTS DE MARSEILLE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'intérêt du 1er semestre de 1857, fixé à 3 fr. par action, sera payé, à partir du 1er octobre 1857, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu (2).

CHEMINS DE FER ROMAINS.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'intérêt à 6 0/0 du semestre de 1857, soit fr. 4 50 pour 150 fr. versés, sera payé à partir du 1er octobre 1857, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu, à Paris, et à la Banque romaine, à Rome.

(1) Ce paiement sera fait sous la déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

(2) Idem.

AVIS

A NOS ABONNÉS DE PARIS.

MM. les Abonnés de Paris qui désirent recevoir leur journal dans les Départements sont priés d'acquitter le supplément dû pour frais de port. A défaut de ce supplément, le journal continuera à leur être adressé à leur domicile de Paris.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Tout abonné, à partir du 1er janvier 1857, a droit gratuitement à la Carte des chemins de fer de l'Europe, publiée par le *Journal des chemins de fer*.

Cette Carte ne sera remise que sur la présentation de la quittance d'abonnement.

Les personnes dont l'abonnement doit échoir dans le courant de l'année 1857 recevront cette Carte en renouvelant leur abonnement.

Cette Carte doit être prise dans les bureaux du journal.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 977. — Banque d'Angleterre, 978. — Lettre de M. Mirès aux journaux de Marseille, 979. — Paquebots transatlantiques, 979. — Chemins de fer des Ardennes, 979. — Inauguration d'un monument au duc de Mouchy, 979. — Chronique des chemins de fer, 980. — Réseau des chemins de fer néerlandais, 980. — Chemins de fer de l'Est, 982. — Messageries impériales, 983. — Ministère des finances, 983. — Crédit foncier de France, 983. — Compagnie des chemins de fer de Nassau, 983. — Bois de Boulogne, 983. — Avis aux actionnaires, 983. — Chemin de fer Victor-Emmanuel. Rapport, 984. — Recettes, 986, 987. — Annonces 988, 989. — Chronique de la Bourse, 990. — Tableau des valeurs industrielles, 991. — Bourse, 992.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Les fluctuations ont été très-vives pendant le cours de la semaine, mais enfin l'avantage est resté au mouvement de hausse que nous avons signalé et salué dans notre dernier bulletin. La rente avait été ramenée au dessous de 67 f. dans la bourse du mardi 22, mais elle a vivement réagi, et, après avoir atteint 67.45 dans la bourse de jeudi, elle ferme vendredi soir à 67.75 en hausse de 60 c.

Le Crédit mobilier a fidèlement reproduit d'abord les alternatives de la rente; on a coté dans une seule bourse, celle de samedi, les cours de 800 et de 875; dans celle de lundi, les cours de 850 et de 900; dans celle du mardi on a fait 860 et on est redescendu à 820; on a fait 870 le mercredi, le jeudi on a touché 900; mais enfin, le vendredi, cette valeur s'est laissé distancer par la rente, et est restée à peu près immobile, tandis que le 3 0/0 gagnait encore 30 c. sur les cours précédents.

Digitized by Google

Les actions de chemins de fer, après avoir suivi toutes les phases ascendantes ou descendantes décrites par la rente ou le Crédit mobilier, présentent une légère augmentation sur les cours de la semaine dernière.

Il y a eu d'assez forts escomptes sur quelques valeurs. On a escompté dans une seule bourse 2,400 actions du Crédit mobilier, et le lendemain on a escompté encore plus de deux mille de ces mêmes actions. Il y a eu quelques escomptes d'actions de l'Orléans et du Nord ; nous ne savons pas s'il y a eu des escomptes de rente.

Il y a eu de fortes importations d'or sur le marché anglais ; on peut les évaluer à environ 650,000 liv. st. (16,250,000 fr.).

Les exportations ont été encore plus considérables.

En voici le détail :

OR.

Pour Alexandrie, Bombay, Ceylan, Madras et Singapore,	liv. st.	9,377	fr. 234,425

ARGENT.

Pour Bombay,	156,355	3,908,875
Madras,	28,150	703,750
Calcutta,	181,985	4,549,625
Penang,	9,600	140,000
Singapore,	49,420	1,235,500
Hong-Kong,	101,512	2,537,800
Sanghai,	130,960	3,274,000
Total,	liv. st. 665,359	fr. 16,583,975

Nous lisons dans une lettre de New-York du 8 septembre, que le marché s'améliorait et que de grands achats au comptant avaient eu lieu sur les meilleures valeurs, particulièrement sur celles qui ont des dividendes en cours de paiement. La plus grande partie des affaires nouvellement faites est très-sérieuse, et le marché a perdu son caractère de « spéculation sauvage » (*its wild speculation character*).

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 67 15 ferme à 67 75.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 91 50, ferme à 91 50.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Lyon-Genève,	10.0 0/0.
Autrichiens,	9.7 0/0.
Nord,	5.1 0/0.
Sarragosse,	4.0 0/0.

Diminution kilométrique.

Méditerranée,	24.3 0/0.
Lyon,	8.4 0/0.
Orléans,	6.2 0/0.
Est,	4.5 0/0.
Midi,	4.0 0/0.
Ouest,	3.6 0/0.

C. DEVINA.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	18 septemb	25 septemb	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0.....	67 15	67 75	» 60	» »
CONSOLIDÉS.....	90 3/8	90 3/8	» »/»	» »/»
CRÉDIT FONCIER...	» »	565 »	» »	» »
CRÉDIT MOBILIER..	820 »	895 75	75 »	» »
COMPT. D'ESCOMP...	667 50	660 »	» »	7 50
ORLÉANS	1372 50	1387 50	15 »	» »
NORD.....	865 »	880 »	15 »	» »
ACTIONS NOUVELLES	712 50	720 »	7 50	» »
EST ANCIEN.....	665 »	680 50	15 »	» »
EST NOUVEAU.....	655 »	665 »	10 »	» »
LYON.....	1230 »	1300 »	70 »	» »
PARIS-MÉDIT. (EM.)	872 50	872 50	» »	» »
PARIS-MÉDIT. (DIV.)	860 »	862 50	2 50	» »
MÉDITERRANÉE....	» »	» »	» »	» »
MIDI	635 »	635 »	» »	» »
OUEST	705 »	717 50	12 50	» »
GRAND-CENTRAL...	608 75	608 75	» »	» »
GENÈVE.....	660 »	670 »	10 »	» »
CH. AUTRICHIENS..	657 50	662 50	5 »	» »
SAINT-RAMBERT....	520 »	532 50	12 50	» »
VICTOR-EMMANUEL.	500 »	500 »	» »	» »

Un journal financier, dirigé par un ancien écrivain politique qui a apporté avec un rare bonheur dans les questions de crédit la suffisance et l'insuffisance doctrinaires, nous a fait l'honneur de s'occuper de nous.

Il a accusé M. J. Mirès d'avoir fait dans l'assemblée d'actionnaires du 10 septembre le manifeste de la baisse.

Nous n'avons que peu de mots à répondre :

La baisse est une calamité publique. Un individu peut accidentellement en profiter ; mais des capitaux considérables, qu'ils soient représentés par M. de Rothschild ou par une institution telle que le Crédit mobilier ou la Caisse générale des chemins de fer, ne sauraient bénéficier réellement que de la hausse.

A qui fera-t-on croire que M. de Rothschild, M. Pereire ou M. Mirès, comptent sur la baisse pour placer les valeurs représentant les affaires qu'ils ont faites ou qu'ils peuvent faire ?

Pousser à la baisse en pareil cas serait à la fois faire acte de mauvais citoyen et preuve de stupidité !

Mais ne pas désirer et ne pas faire la baisse n'empêchent pas de la prévoir. C'est cette prévision qui constitue l'instinct et la science du financier.

Quand on prévoit, ne doit-on pas essayer de conjurer, et d'indiquer, si on le peut, la cause et le remède ?

C'est ce qu'ont fait tous les banquiers à propos de la baisse qui s'est produite il y a quelques mois, et qui, Dieu merci, paraît à son terme. M. Mirès, à qui un journal était ouvert, avait plus qu'un autre le droit et la facilité d'exprimer l'avis des hommes spéciaux. Il n'a été qu'un écho. L'unanimité a été telle, que les gens même qui cherchent à faire peser sur nous la responsabilité de la baisse ont indiqué les mêmes causes et proposé les mêmes remèdes. On n'a qu'à lire pour s'en convaincre l'article même où ils nous attaquent.

Ce qui donne beau jeu aux perfidies, c'est la confusion que le public n'est que trop disposé à faire entre la prévision de la baisse et la cause de la baisse. Vous prévoyez tel événement, donc vous l'avez provoqué. C'est là une argumentation qu'accepte volontiers la sottise humaine, et qui sert admirablement la calomnie.

Ces accusations ne sont pas sans danger en ce temps-ci, et l'auteur de l'attaque a bien choisi son heure pour commettre sa petite noirceur.

Il n'y a d'ailleurs dans l'article que la mauvaise intention qui vaille quelque chose. Le reste ne mérite pas l'honneur d'être discuté. Je remarque cependant un adjectif assez pittoresquement accolé à l'affaire des chemins romains. L'auteur la qualifie de *triste*.

Ah ! cher monsieur, je sais bien que vous n'l'avez pas trouvée gaie. Lorsque vous avez envoyé dans nos bureaux pour souscrire cette *triste* affaire une escouade de vos employés, lesquels, par parenthèse, nous ont laissé votre adresse comme certificat d'origine, vous comptiez vous égayer un peu avec les différences entre les actions que vous aviez souscrites et les actions que vous aviez vendues. On prétend que cette joie vous a manqué. C'est sans doute pour cela que vous trouvez l'affaire *triste*.

F. SOLAR.

BANQUE D'ANGLETERRE.

Le dernier bilan hebdomadaire de la Banque d'Angleterre indique une diminution de 361,893 £ (9,047,325 fr.) dans la circulation de ses billets, et une diminution de 272,852 £ (6,821,300 fr.) dans l'encaisse métallique. Le portefeuille s'est accru de 312,000 £ (7,800,000 fr.).

Le dividende semestriel de la Banque d'Angleterre a été fixé à 5 1/2 0/0 ; il n'avait été que de 4 1/2 0/0 pour les deux semestres précédents.

Dans l'assemblée semestrielle des directeurs, qui a eu lieu la semaine passée à l'effet de fixer ce dividende, un actionnaire a demandé comment il se faisait que jamais la Banque d'Angleterre ne donnât de dividendes aussi élevés que les banques particulières.

On a répondu que la Banque n'avait pas que des priviléges, qu'elle avait aussi des

Digitized by Google

charges et une responsabilité particulière; qu'ainsi elle était obligée d'avoir une plus large réserve que n'en ont les banques particulières qui ont un capital beaucoup plus faible, mais qui reçoivent beaucoup plus de dépôts. Ainsi, lors qu'une des banques particulières appréhende quelque difficulté, elle peut toujours recourir à ses voisins ou à la Banque d'Angleterre elle-même pour en obtenir une assistance temporaire.

Mais la Banque d'Angleterre n'a pas de ressource analogue; elle est donc obligée de conjurer tous les périls par sa seule sagesse, et sans pouvoir compter sur d'autre appui qu'elle-même.

Si l'on ajoute qu'une grande partie de son capital est entre les mains du gouvernement à un taux d'intérêt relativement très-bas, on comprendra qu'elle ne peut pas et ne doit pas chercher à donner de forts dividendes. D'ailleurs, les actionnaires de la Banque font entrer dans leurs calculs la stabilité et le haut prix de leur propriété sur le marché des fonds publics; et tandis que les actions des diverses banques sont soumises à des fluctuations violentes, les actions de la Banque d'Angleterre ne subissent que des variations extrêmement limitées.

C. Devina.

M. Mirès vient d'adresser la lettre suivante aux journaux de Marseille :

« Marseille, 23 septembre 1857.

» Monsieur le rédacteur,

» Depuis quelque temps on répand à Marseille diverses feuilles sans consistance, dans lesquelles les allégations les plus fausses et les plus mensongères sont accumulées contre les entreprises que j'ai fondées à Marseille.

» Pour éclairer l'opinion sur le caractère de ces attaques, je dois faire connaître au public marseillais, pour lequel ces feuilles sont éditées, le nom du véritable auteur de cette agression systématique et le mobile qui le dirige.

» Cet auteur est M. André, ancien directeur d'une des usines à gaz qui ont cessé de fonctionner depuis le traité que j'ai passé avec le conseil municipal; s'il faut en croire ce qu'il a dit lui-même, son but en m'attaquant serait de me faire acheter son silence. « Je suis l'auteur, aurait dit M. André, des » articles publiés contre M. Mirès et ses en- » treprises, je continuerai ces publications » jusqu'à ce qu'il consente à me payer la » somme que je lui ai demandée. »

» Ces paroles, textuellement adressées à diverses personnes avec mission de me les transmettre, ont été accueillies comme elles le méritaient; elles ne m'ont été redites que par un sentiment de convenance et d'amitié, et pour me prémunir contre les tentatives de celui qui les a prononcées.

» On ne répond à de pareilles menaces qu'en les divulguant, et la publicité est la seule représaille que je veuille infliger à un homme qui en fait contre moi un si déplorable abus.

» Agréez, etc. »

J. Mirès.

PAQUEBOTS TRANSATLANTIQUES.

Cette grande affaire vient de recevoir un commencement de solution pratique. Par décret du 19 septembre 1857, l'Empereur a approuvé une convention passée entre S. Exc. le ministre des travaux publics et la Compagnie des messageries impériales, convention par laquelle cette Compagnie se charge pour vingt ans du service postal du Brésil, au moyen de trois lignes de correspondance et à la condition d'une subvention annuelle de 4,700,000 fr.

Il est probable que les lignes des Antilles et de New-York ne tarderont pas être l'objet de concessions analogues.

C. Devina.

CHEMINS DE FER DES ARDENNES

La Banque de France a décidé que les actions de la Compagnie des chemins de fer des Ardennes seraient admises aux avances sur dépôt de titres.

INAUGURATION D'UN MONUMENT AU DUC DE MOUCHY.

C'est le 20 septembre qu'a eu lieu à Mouy (Oise) l'inauguration du monument élevé à la mémoire de M. le duc de Mouchy. Ce monument, surmonté d'un buste dû au ciseau du baron Marochetti, a été placé à l'entrée de la ville, près de la gare du chemin de fer. La cérémonie a eu pour témoins M. le préfet de l'Oise et les principaux fonctionnaires du département.

Deux discours ont été prononcés près du monument par M. le préfet de l'Oise et M. Chantepie, maire. M. le duc de Noailles a pris ensuite la parole pour remercier, au nom de sa famille, la population de Mouy et du canton de l'hommage rendu à la mémoire d'un de ses parents.

La journée s'est terminée par des fêtes, et le soir un feu d'artifice a été tiré au milieu d'une foule nombreuse venue des points les plus éloignés du département. Ce feu représentait une locomotive surmontée d'une large couronne encaissant le nom de *Mouchy*.

Voici le texte du discours prononcé par M. le préfet de l'Oise :

Messieurs,

Nous jouissons enfin de ce chemin de fer dont on a tant douté, et dont les brillants débuts ont dépassé toutes nos espérances; mais combien il est pénible de n'avoir plus à saluer que l'image de celui qui a tant contribué à nous doter de cette insigne faveur !

La ville de Mouy ne s'est pas méprise dans sa reconnaissance; elle a senti qu'elle avait une dette de cœur à acquitter, et elle a voulu avoir sa fête à elle, unir dans une même solennité l'inauguration de la voie ferrée et celle de l'œuvre saisissante due au ciseau créateur d'un de nos plus grands maîtres; elle a voulu célébrer à la fois le bienfait et le bienfaiteur.

Mais, au moment où les habitants de Mouy confondent ainsi dans une manifestation commune leurs joies et leurs peines, qu'il me soit permis de dire que ce n'est pas seulement telle ou telle cité, mais le département tout entier qui a fait dans la personne du duc de Mouchy une perte irréparable : on ne flatte pas les morts au préjudice des vivants, et, sans méconnaître combien nous sommes riches en illustrations et en dévouements éprouvés, je ne crains pas d'affirmer qu'il y a des positions exceptionnelles en qui tout se rencontre : la naissance, le rang, la fortune avec les nobles traditions du passé, les dons de l'esprit et du cœur; les avantages physiques, les clartés de l'intelligence avec toutes les aspirations modernes; natures privilégiées qui ne font que passer sur terre et qui laissent après elles un vide immense.

L'Empereur, avec son coup d'œil si sûr, avait distingué et apprécié ce gentilhomme résolu et sans préjugés, et il aimait l'Empereur, qui avait sauvé son pays, de toute l'ardeur de son patriotisme. Il y avait là, chacun le conçoit, une source féconde qui s'est tarie !... aujourd'hui source de regrets universels, mais aussi de douce et affectueuse gratitude. Honneur donc à toujours et fidèle souvenir au duc de Mouchy !

Mais deux rameaux survivent de cet arbre généreux, cultivés et protégés par la piété d'une mère et par la sollicitude éclairée d'un illustre parent; ils ont compris de bonne heure toute l'étendue de la tâche qui leur est réservée; ils marcheront d'un pas ferme sur les traces paternelles dans les voies du progrès et de la civilisation, et ils se feront une religion de ne pas faillir à ce magnifique héritage; un jour, quand l'heure sera venue, le pays saura leur en tenir compte.

Il ne faut pas être un grand prophète, il suffirait d'un observateur vulgaire pour prédire à la ville de Mouy qu'avec ce moteur prodigieux qui supprime le temps et la distance et qui la met en rapport direct avec tous les grands centres d'activité et de consommation, ses destinées vont s'agrandir, que sa population va croître progressivement en nombre et en bien-être.

Je lui prédis aussi, car j'ai foi dans la justice et le bonheur des masses, que les laborieux et intelligents ouvriers qui forment le fond de cette population reconnaîtront bientôt que c'est à leur profit que s'opèrent toutes ces améliorations qui signalent le règne de Napoléon III : asiles de l'enfance et refuges de la vieillesse; caisses d'épargne et sociétés de secours mutuels, maisons de convalescence, fondations hospitalières de Sainte Eugénie, orphelinat du Prince impérial; c'est à leur profit que s'exécutent tous ces grands travaux dont ils sont les instruments, qui font l'admiration de l'étranger, et qui se traduisent pour eux en de larges et constants salaires.

Ils applaudiront franchement à un gouvernement qui a pris la paix pour devise et qui sait faire glorieusement la guerre; à un gouvernement qui a trouvé notre pays dans l'abîme, notre pays dont ils sont si fiers, et qui l'a replacé au premier rang des nations : et en remerciant Dieu d'une récolte abondante qui réjouit tout le monde, le souverain comme le

Digitized by Google

peuple, ils crieront avec nous dans l'effusion de leurs cœurs et dans l'entraînement de leurs convictions :

Vive l'Empereur! Vive l'Impératrice! Vive le prince impérial!

Voici aussi l'allocution de M. le duc de Noailles :

Monsieur le maire, je n'ai pas besoin de vous dire, non plus qu'à la ville tout entière, combien ma famille est profondément touchée et reconnaissante, et des paroles que M. le préfet et vous venez de prononcer, et de la cérémonie qui nous rassemble. Le passé, le présent, l'avenir, tout s'y confond, tout s'y réunit pour la consacrer. Le nom que je porte ne me permet pas de rien ajouter aux éloges que les deux touchants discours que nous venons d'entendre ont donnés à celui que nous regrettons tous, et dont la mémoire reçoit en ce moment un si bel hommage. Mais la vive amitié qui m'unissait à lui, et la connaissance que j'ai de tout ce qu'il valait, ne me permettent pas non plus d'en rien retrancher. C'est à la ville de Mouy, il ne l'a jamais oublié, qu'il a dû ses premiers débuts dans la carrière honorable qu'il a parcourue. Il y a donné des exemples qui seront suivis. Cette passion qu'il avait du bien public, cette intelligence du temps présent, ce zèle ardent pour tout ce qu'il croyait utile, le bonheur qu'il éprouvait à rendre service, vous retrouverez tout cela dans ses deux fils que vous adoptez aujourd'hui, et qui vous adoptent eux-mêmes au pied de ce monument.

Ce monument a un sens plus général encore et plus élevé, celui de donner l'exemple de l'heureuse et sympathique union entre les familles et les cités, entre les hommes dévoués et utiles et les populations reconnaissantes, patronage mutuel, dévouement réciproque qui font l'une des forces sociales d'une grande nation voisine, et qui, je l'espère, seront de plus en plus appréciées dans la nôtre. La ville de Mouy en a eu le sentiment spontané; les plus honorables adhésions, et en même temps le concours le plus réellement populaire se sont joints à elle, et aujourd'hui ce sentiment est ratifié par l'empressement si flatteur, par l'affluence si nombreuse qui nous entoure. Ma famille s'honorera toujours de ce qu'un de ses membres en ait été l'objet. Cet honneur, croyez-le bien, restera parmi nos titres les plus précieux inscrit dans les archives du château de Mouchy, comme nous vous demandons que notre nom, le nom de celui que vous honorez si bien, reste à jamais gravé dans vos cœurs.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Voici quelle serait la division de la concession du chemin de fer de Lille à Strasbourg, d'après les journaux du Nord ; la Compagnie du Nord construirait de Busigny à Hirson; la Compagnie des Ardennes, de Hirson à Thionville ; et enfin la Compagnie de l'Est, la section de Thionville à Strasbourg, avec cette variante que la Compagnie des Ardennes, au lieu de construire de Hirson à Thionville, viendrait se rattacher à Metz. Douai, Cambrai, Busigny, Avesnes, Hirson, Rocroy, Mézières, Sedan, Montmédy, avec embranchement sur Longwy, Longuyon, Bray, seraient desservis dans ce tracé; les villes de Cocheren, Duttlanthe, Sarralbe, Salzbronn, Methersheim, Sarrebourg, Saverne, toutes villes secondaires, auraient été seules desservies par la section de Thionville à Strasbourg, section inutile et qui sera avantageusement remplacée par la variante qui se raccordera à Metz.

— Le conseil municipal de Voiron a opté pour le tracé de Lyon à Grenoble passant par la vallée de l'Ainan.

— Le projet du chemin de Bordeaux à Nantes a été exposé dans le Conseil général de la Gironde. Un vœu a été émis en faveur de ce chemin passant par Libourne, Blaye, Saintes, Rochefort, Napoléon-Vendée et Nantes.

C. Devina.

RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NÉERLANDAIS.

Le principal organe de la presse néerlandaise, l'*Algemeen Handelsblad*, d'Amsterdam, a publié, dans son numéro du 19 de ce mois, un long et très important mémoire sur la question de l'établissement d'un réseau de chemins de fer reliant entre elles et avec le reste de l'Europe les différentes provinces qui composent le royaume des Pays-Bas.

Ce mémoire renferme une analyse étendue des projets de loi présentés par le gouvernement aux états généraux, dans le but d'encourager l'industrie des chemins de fer; ces projets sont examinés et discutés avec beaucoup de soin, et leurs propositions finales appuyées ou critiquées avec une connaissance remarquable de la matière et de ses précédents à l'étranger, et spécialement en France.

Nous allons nous servir des renseignements contenus dans ce travail, pour présenter un aperçu général de l'état de la question des chemins de fer dans les Pays-Bas.

I

Si l'on dressait une carte de l'Europe, dans laquelle les différents Etats seraient teintés du blanc au noir, suivant le rapport de leur population ou de leur territoire au nombre de kilomètres de chemins de fer possédés par chaque Etat, il est certain que l'Angleterre, la Belgique et la Prusse formeraient des taches blanches sur cette carte, tandis que les Pays-Bas, malgré leur richesse et leur haute importance commerciale, y figureraient sous une teinte aussi sombre que le royaume de Naples, beaucoup plus sombre que la catholique Espagne.

Les Pays-Bas ne possèdent encore, en effet, que trois lignes de chemins de fer : celle de Rotterdam à Amsterdam, à large voie, et ne servant guère qu'au transport des voyageurs; celle d'Amsterdam et Rotterdam à la frontière prussienne, dans la direction d'Oberhausen, et celle du Moerdyck à la frontière belge, dans la direction d'Anvers. Or, si l'on considère que les ports, autrefois si actifs, de Rotterdam et d'Amsterdam sont maintenant séparés de la mer par des ensablements qui ne permettent plus aux grands navires d'accoster à quai qu'après avoir été allégés, sinon complétement déchargés, on ne sera pas surpris que les trois chemins de fer mentionnés plus haut aient été impuissants à retenir dans les ports néerlandais l'immense transit qui les enrichissait autrefois et que ce commerce leur ait été enlevé en partie, soit par Anvers, pour toutes les relations avec les provinces rhénanes, la Suisse et l'Allemagne centrale, soit par Brême et Hambourg, rattachés à la mer par les chemins aboutissant à Bremershafen et Cuxhafen, pour toutes les relations avec l'Allemagne du Nord.

L'insuffisance des trois chemins construits dans les Pays-Bas n'a pas seulement été funeste au commerce maritime de la Néerlande; elle a privé l'industrie nationale des instruments de transports rapides et économiques qui ont contribué si puissamment à la prospérité des manufactures dans tous les autres pays. L'agriculture elle-même, naguère une des plus avancées de l'Europe, est restée stationnaire faute de nouveaux débouchés, ce qui constitue une véritable perte, aussi bien pour les propriétaires du sol que pour la population qu'il nourrit chèrement.

Longtemps l'opinion publique, dans les Pays-Bas, s'est refusée à reconnaître les dangers de son indifférence pour les chemins de fer. Elle s'appuyait, pour les repousser, sur les mauvais résultats des trois lignes concédées, et justifiait en outre sa répugnance par des raisons spécieuses. Elle soutenait qu'avec un réseau de navigation naturelle et artificielle très complet, entretenu avec le plus grand soin ; qu'avec de grands capitaux et des relations séculaires, le travail national était suffisamment armé pour se défendre contre toutes les concurrences, et conserver dans le monde commercial une position de premier ordre ; qu'il était, dès lors, inutile de se lancer dans les hasards d'une innovation coûteuse, dont l'expérimentation locale n'avait causé que des ruines particulières sans rendre de services publics, et qu'il valait mieux employer l'argent que coûteraient les chemins de fer en placements sur les fonds publics nationaux ou étrangers, en prêts sur marchandises ou en terres rapportant 2 0/0.

Tout ce raisonnement péchait par la base.

Les transports par eau avaient pu suffire, et même assurer au commerce batave une supériorité réelle, tant que les ports concurrents et les Etats voisins n'avaient, pour soutenir la lutte, que de longues routes de terre, un petit nombre de rivières et pas de canaux ; mais les chemins de fer établis en Belgique et en Prusse, les lignes reliant Brême, Hambourg et Lubeck à l'intérieur de l'Allemagne, changeaient complétement la situation. Rotterdam envasé, Amsterdam inaccessible pendant l'hiver, la batellerie arrêtée pendant plusieurs mois chaque année par les brouillards et par les glaces, se trouvaient à leur tour distancés par les chemins de fer, soit comme vitesse, soit comme exactitude, comme prix, et surtout comme emploi de capitaux représentés par les approvisionnements. La confiance des Hollandais dans la supériorité de leurs voies navigables était donc trompeuse, et les statistiques officielles mettant en regard les progrès du commerce étranger et le *statu quo*, sinon la décadence du commerce néerlandais, devaient le démontrer d'une manière irréfutable.

Quant aux essais de chemins de fer tentés dans le pays, ils ne constituaient pas une expérimentation sérieuse, parce qu'ils avaient été entrepris dans de mauvaises conditions. Chacune des trois lignes concédées restait isolée des deux autres et demeurait comme à l'état d'impasse; la voie de l'une d'elles n'était pas de même largeur que celle des autres; aucune ne se raccordait à la mer. Quel trafic pouvaient-elles donc espérer? D'ailleurs, l'opinion publique, égarée, comme on l'a vu plus

Digitized by Google

haut, ne les soutenait pas. La presque totalité des capitaux venait de l'étranger; l'administration, par suite, était entre les mains d'hommes sans racine dans le pays, sans autorité, sans influence sur l'opinion; aussi leur exemple ne devait-il entraîner personne, ne devait-il valoir aucun appui à leur entreprise; et leur courageuse tentative, faite sur un terrain qui n'y était pas préparé, se trouvait ainsi fatalement destinée à subir des épreuves difficiles au début, mais dont on ne peut rien conclure quant à l'avenir, lorsque ces troncs épars seront soudés entre eux, lorsqu'ils seront prolongés jusqu'aux frontières de terre et que de nombreuses ramifications en feront les parties intégrantes d'un véritable système de communications de même nature.

II

C'est à constituer ce système et à réparer autant que possible le temps perdu qu'est destiné l'ensemble de propositions législatives soumises par le gouvernement néerlandais aux états généraux, et que ceux-ci doivent examiner dans la présente session, ouverte il y a quelques jours.

L'exposé des motifs à l'appui de ces propositions rend compte de l'état des choses et fait ressortir avec force toutes les considérations qui doivent porter les états, non-seulement à entrer d'une manière décisive dans la voie des concessions de chemins de fer, mais même à encourager l'établissement d'un réseau national, dans le plus bref délai, par un concours effectif.

D'après les propositions ministérielles, le réseau se composerait de quatorze lignes considérées comme de première classe et ayant un développement total de kilom. . . . . 1,076 et de six lignes de moindre importance, auxquelles il pourra en être ajouté d'autres plus tard, suivant les besoins du pays, la longueur des six lignes dénommées est de kilom. 276

La dépense totale pour l'exécution de ce réseau est évaluée, pour les 1,076 kilomètres de lignes de première classe, à (fl. 144,600,000, à 2 fr. 14 c.) fr. 308,000,000
Celle des 276 kilomètres de la seconde classe à (fl. 29,500,000) fr. 63,000,000

Dans cette évaluation, le gouvernement a compris tous les grands travaux pour la traversée des rivières, la construction de digues pour la défense du territoire, le creusement de bassins et l'établissement de docks au port de Flessingue. Ces dépenses spéciales, que le gouvernement semble considérer comme étant la part que le trésor public pourrait prendre à sa charge, s'élèvent ensemble, pour les lignes de première classe, à 79 millions de francs, et pour celles de seconde classe à 4 millions de francs.

D'où il suit que la dépense kilométrique, pour les lignes de la première classe, serait de 286,000 fr., en y comprenant les ponts, digues, ouvrages de défense, etc., etc., et de 210,000 f. non compris ces travaux. Pour les lignes de la seconde classe, la dépense par kilomètre serait de 228,000 fr. avec les grands travaux et de 210,000 fr. sans ces travaux.

Nous n'entrerons pas ici dans l'énumération des différentes lignes formant le réseau néerlandais; elle n'intéresserait pas les lecteurs français. Nous nous bornerons à dire que, sauf quelques sacrifices faits à des exigences locales, ce réseau satisfait bien aux nécessités les plus urgentes du commerce maritime et extérieur, de l'agriculture et des fabriques. Le port d'Amsterdam y figure pour un chemin traversant l'Y, et aboutissant au Helder; Rotterdam, que l'on ne pouvait rattacher à la mer, est du moins raccordé avec Dordrecht par un chemin qui se termine au Moerdyck, au delà duquel commence le chemin hollando-belge conduisant à Anvers. Le port de Flessingue, le meilleur des Pays-Bas, le seul qui présente une profondeur d'eau suffisante pour l'admission des plus grands navires, le seul qui ne gèle jamais, et dont, malgré son admirable position, on ne tirait aucun parti en raison de sa position isolée (ce port est situé à l'extrémité sud-ouest de l'île de Walcheren) et de l'absence de communication facile avec le reste du royaume; le port de Flessingue voit classer dans la première catégorie une ligne de plus de 200 kilomètres qui le raccorde avec Vanloo et le réseau prussien des bords du Rhin, en traversant la riche Zélande et les provinces de Brabant et de Limbourg, les villes de Middelburg, de Goes, de Berg-op-Zoom, de Bréda, de Tilbourg et de Bois-le-Duc. Ces provinces, dites au delà du Rhin, sont reliées à leur tour à celles du nord par deux points, à l'ouest par Dordrecht à Rotterdam, à l'ouest par Gorinchem à Utrecht. Au delà des rivières, la grande voie artérielle, terminée depuis un an, d'Amsterdam et Rotterdam à Emmerich reçoit trois lignes, l'une partant d'Utrecht, la seconde d'Arnheim, la troisième de Zevenaar et desservant toute la partie du territoire comprise entre ces villes et Leuwarden, Groningen, Leer, sur la frontière de Hanovre, et Rheine, sur la frontière du Rhin.

III

Tel est le réseau projeté des lignes néerlandaises. Comment l'exécutera-t-on? dans quelle mesure et sous quelle forme l'Etat, le trésor public devra-t-il prendre part à son établissement? Telles sont les questions posées par le principal projet de loi.

Dans son exposé des motifs, le gouvernement examine d'une façon sommaire les divers modes d'intervention de l'État dans la création des chemins de fer : l'exécution par l'État et l'exploitation par des compagnies fermières, la souscription d'une partie du capital en actions avec droit à un premier dividende pour les autres actionnaires, et droit de rachat par le trésor, la garantie d'un minimum d'intérêt ou des subventions en argent. — La conclusion est favorable à ce dernier système, dont chaque application spéciale serait soumise à la sanction des états généraux.

Nous n'avons pas à intervenir dans les débats auxquels cette proposition va donner lieu devant les états; mais comme une opinion désintéressée, ayant pour base une longue expérience et l'étude attentive de toutes les phases traversées par des chemins de fer depuis leur création en Europe, peut toujours avoir quelque valeur, nous nous permettrons ici d'exprimer franchement la nôtre, qui se rapproche beaucoup de celle du rédacteur de l'*Alyemeen Handelsblad*.

Dans une matière de la nature de celle qui nous occupe, lorsque des intérêts aussi graves que la prospérité du commerce d'un pays et l'immobilisation de plusieurs centaines de millions sont en jeu, on doit repousser tous les systèmes absolus et exclusifs, toutes les théories que l'expérience n'a pas confirmées, et tenir grand compte des circonstances de temps, de lieu et de situation générale du marché.

Ce qu'il ne faut pas faire, c'est d'accorder à toutes les lignes des subventions qui ramènent pour toutes la dépense kilométrique à un même chiffre, parce que la circulation ne sera pas la même sur tous les chemins, et que l'Etat s'exposerait à donner trop à certaines Compagnies et pas assez à d'autres.

Ce qu'il faut faire, c'est d'étudier chaque ligne en particulier, tant en dépenses d'établissement qu'en produits probables, et de faire servir la subvention à équilibrer le capital à fournir par la Compagnie avec les revenus probables, de manière à ce que ceux-ci représentent pour les actionnaires au moins l'équivalent de ce que leur produirait un autre placement industriel de leur argent.

Ce qu'il faut faire surtout, c'est de donner au public dont on veut attirer les capitaux, la confiance, la certitude que cet équivalent, ou du moins un revenu peu inférieur, ne leur manquera jamais. Or, il n'y a qu'un moyen de donner aux capitalistes cette confiance, c'est que le gouvernement garantisse un minimum de revenu, calculé à tant pour cent du capital à fournir par les Compagnies.

Nous considérons cette garantie d'intérêt comme *indispensable* pour le succès de l'honorable, mais tardive entreprise dans laquelle le gouvernement néerlandais a reconnu que les plus grands intérêts du pays l'obligeaient à s'engager.

Elle est indispensable pour deux causes.

D'abord, pour vaincre l'indifférence, pour ne pas dire l'hostilité traditionnelle des capitalistes hollandais à l'égard des placements de la nature de ceux dont il s'agit. Or les Pays-Bas possèdent d'immenses réserves de capitaux, et s'ils refusaient plus longtemps de seconder l'établissement du réseau national, cela pourrait donner des craintes et de la défiance aux capitaux étrangers, qui s'éloigneraient à leur tour. Il faut donc d'abord convaincre, attirer les capitaux régnicoles, pour obtenir plus facilement et à de meilleures conditions ceux du dehors; ceci est essentiel, et la garantie d'intérêt est le seul moyen d'atteindre le but.

Le second motif qui rend indispensable l'adoption de ce système par le gouvernement néerlandais, c'est que tous les autres Etats qui veulent aujourd'hui activer la création de chemins de fer sur leur territoire y ont constamment recours. Les chemins russes, les chemins de Hongrie et de Bohême, les chemins de la Lombardie et du Tyrol, les chemins de la Bavière, ceux de la Toscane, ceux des Etats romains, ceux de l'Espagne et du Portugal, sont tous concédés à des Compagnies dont le capital est assuré par les gouvernements d'un revenu minimum de 5 à 6 0/0, et même plus. Toutes ces Compagnies ont fait, font ou feront appel au public; leurs titres, ainsi fortifiés d'une garantie d'intérêt, sollicitent les capitaux disponibles de toutes les parties du monde, et il est incontestable, comme il est naturel, qu'ils obtiendront toujours la préférence sur des titres analogues ne jouissant d'aucune certitude de revenu.

Sans aucun doute, les subventions calculées avec soin équivalent à une garantie de revenu; mais le gouvernement et les concessionnaires en possèdent seuls la conviction, le public ne la partage pas; il n'est pas à même de vérifier les calculs qui ont permis de fixer le chiffre de la subvention; il ne voit devant lui que l'inconnu; il redoute des chances mauvaises, des erreurs de calcul, la possibilité d'un détournement de la circulation; il hésite, ou plutôt il n'hésite pas à porter son argent aux entre-

Digitized by Google

prises qui lui offrent la certitude d'un intérêt minimum et l'espoir d'un revenu supérieur.

Quelle objection peut être faite à ce système que l'expérience n'ait déjà réfutée ?

Dira-t-on que la garantie d'intérêt peut, à un moment donné, faire peser une charge imprévue sur le trésor, ou bien que cette garantie, attachée à des titres industriels, leur permet de faire une concurrence dangereuse aux fonds publics et de compromettre les revenus de l'Etat ? La réponse est facile et la double objection ne résiste pas à l'examen.

En admettant que l'on se soit lourdement trompé dans les calculs qui auront servi de base à la concession, il n'y aura que par accident et pour les premières années seulement une différence à parfaire entre le revenu réalisé et celui garanti ; la somme à payer par le trésor serait donc, dans ce cas, insignifiante, car cette insuffisance du revenu ne se produira pas sur tout le réseau, mais seulement sur un petit nombre de lignes, sur une seule peut-être, et cela seulement dans le début, jusqu'au raccordement avec le réseau. Appliquons, par exemple, cette hypothèse à l'ensemble des chemins néerlandais projetés.

Les 1,076 kilomètres de chemins de première classe sont supposés devoir exiger un capital de fr.	308,000,000
Supposons que les subventions pour travaux exceptionnels réduisent cette dépense de fr. . .	78,000,000
Il restera au compte des Compagnies un capital de fr. . . .	239,000,000

Si l'on accorde à ces compagnies une garantie d'intérêt de 5 0/0, le revenu total garanti par l'Etat sera de fr. . . . . 14,50 ,000

Veut-on que le revenu réel obtenu par l'exploitation soit inférieur de 1 ou 2 0/0 à celui garanti, la différence à payer par le trésor serait seulement de 2,300,000 fr. par an dans le premier cas ; de 4,600,000 fr. dans le second, si tout le réseau était en perte ; mais s'il n'y en a qu'un quart, un tiers, la charge pour le trésor ne serait que de 1,000,000 à 1,500,000 f., charge momentanée et qui ne peut jamais être un embarras pour le trésor.

Mais la supposition que nous venons de faire est inadmissible. Au prix ci-dessus, les chemins néerlandais ressortiront à une dépense d'établissement de 21 ,000 fr., par kilomètre ; mettons, avec les frais d'administration, les intérêts pendant la construction, etc., 230,000 fr. par kilomètre. Le produit net à obtenir, pour que l'intérêt garanti à 5 0/0 soit couvert, sera seulement de 11,500 fr. par kilomètre, soit 23,000 brut, en calculant les frais à 50 0/0, ce qui est un maximum. Ce chiffre répond par lui-même à l'objection, car il n'est pas, en Europe, un chemin de fer d'une certaine étendue, appartenant à un réseau, qui ne produise plus que cette somme. En fait, jamais le trésor français n'a eu un sou à payer pour les nombreuses et importantes garanties d'intérêt accordées aux compagnies de chemin de fer.

IV

En résumé, nous disons que la garantie d'un revenu minimum doit être la base du système à adopter par le gouvernement néerlandais, pour tous les chemins de fer à établir qui ont à demander leur capital au public ; le taux de cette garantie doit être calculé d'après celui dont jouissent les entreprises étrangères de même nature, constitués dans les Etats ayant un bon crédit et une solvabilité notoire.

Les subventions ne doivent intervenir que pour les grands travaux d'art, et pour mettre le capital à fournir par les compagnies en rapport avec les produits probables, de manière que la garantie d'intérêt ne soit autant que possible, pour le trésor, qu'un engagement nominal, et pour les compagnies qu'un encouragement moral. D'après cela, les subventions doivent varier suivant l'importance, le coût et le trafic de chaque ligne. Tel chemin peut s'en passer, bien que sa dépense représente 300,000fr. par kilomètre, et tel autre en avoir besoin, bien que sa dépense n'excède pas 200,000 fr.

Et comme, malgré tout le soin apporté dans les calculs faits *a priori* on peut sous-évaluer les produits de certaines lignes, comme nul ne sait à quel développement un chemin, pauvre à son origine, peut atteindre plus tard, il convient de réserver au trésor, comme on l'a fait en France dans presque tous les cas de garantie d'intérêt, le droit de profiter pour moitié de tous les revenus excédant 8 0/0 du capital fourni par les compagnies.

Moyennant cette précaution, on se mettra en garde contre les erreurs de calcul trop défavorables au Trésor, comme par la garantie d'intérêt on aura annulé les erreurs trop préjudiciables à l'industrie ; une association de ces deux grandes forces, l'Etat et les particuliers, se trouvera fondée sur des bases équitables, et le réseau des chemins de fer néerlandais sera promptement établi.

Les calculs ci-dessus ne pourraient être infirmés que par les causes suivantes :

Des concessions de lignes trop courtes, dont les frais fixes d'administration et d'exploitation absorberaient une trop forte partie des recettes ;

Des exigences administratives intervenant dans l'exploitation et la rendant trop onéreuse, ou éloignant le commerce par des formalités gênantes au passage des villes intérieures ;

Un défaut d'entente avec les gouvernements étrangers pour les services internationaux, les passeports et les douanes, ce qui réduirait la circulation en la privant du transit.

Nous ne nous arrêtons pas à ces objections, bien qu'elles soient sérieuses, parce qu'il dépend de la volonté ferme du gouvernement de les faire disparaître, et que du moment où celui ci veut la fin, c'est-à-dire des chemins de fer, il ne refusera pas d'employer les moyens dont il dispose seul.

Edmond Bertin.

NOMINATIONS.

Par décret impérial en date du 19 de ce mois, M. de Franqueville, directeur général des ponts et chaussées et des chemins de fer, est nommé conseiller d'Etat en service ordinaire hors section.

CONSEILS GÉNÉRAUX.

Vaucluse. — Le conseil général a émis le vœu que les études du chemin de fer d'Avignon aux Alpes fussent faites comparativement sur les deux vallées de la Durance et du Coulon.

CHEMINS DE FER DE L'EST.

A la date du 12 août dernier, la *Gazette de Lausanne*, dans sa correspondance parisienne, annonçait, sous toutes réserves, un déficit de 13 millions dans la caisse du chemin de fer de Strasbourg.

Le lendemain 13, une nouvelle correspondance ajoutait que le bruit répandu sur les concussions énormes commises par plusieurs employés du chemin de fer de Strasbourg grossissait ; on parlait d'arrestation, etc.

La Compagnie des chemins de fer de l'Est porta plainte, le chef du contentieux de la Compagnie, chargé de suivre énergiquement cette affaire, se rendit à Lausanne.

La plainte avait été déposée entre les mains de M. le juge de paix de Lausanne, les juges de paix remplissant en Suisse l'office de chambre des mises en accusation. A l'audience du tribunal, MM. Bory Hollard, gérant de la *Gazette de Lausanne*, et Mandrot, rédacteur en chef, qui avaient été assignés, ont fait la déclaration suivante, qui a été signée, ainsi que le procès-verbal, par M. Duplan-Veillon, juge de paix :

Extrait des délibérations du registre des conciliations pénales du juge de paix du cercle de Lausanne des 16 et 17 septembre 1857.

Ensuite de plainte portée le 16 septembre 1857 par M. le président et les membres du comité de direction et administrateurs de la Compagnie anonyme des chemins de l'Est, en France, dont le siége est à Paris, se présente M. Desilles Bernard, chef du contentieux de la Compagnie des chemins de fer de l'Est et son mandataire spécial, aux termes d'une procuration authentique du 12 septembre 1857, assisté de M. Jules Lan, avocat attaché au secrétariat de ladite Compagnie.

Il leur est donné lecture de la plainte portée contre le journal la *Gazette de Lausanne*, pour deux publications renfermées dans les numéros 190 et 191 de ce journal, en date des 12 et 13 août 1857. Les comparants déclarent confirmer ladite plainte.

D'autre part, et ensuite d'assignation, comparaissent MM. Bory Hollard, gérant de la *Gazette de Lausanne*, et M. Jules Mandrot, avocat, rédacteur en chef du journal. Après avoir pris connaissance de la plainte qui considère comme injurieux, diffamatoire et de nature à porter atteinte à l'honneur et à la considération des administrateurs membres du comité de direction représentant la Compagnie des chemins de fer de l'Est, les deux articles suivants insérés dans la *Gazette de Lausanne*, à la date des 12 et 13 août.

(Suivent les deux articles.)

MM. Bory et Mandrot font la déclaration suivante :

Les deux articles publiés sous la foi de notre correspondant de Paris dans nos numéros des 12 et 13 août dernier, au sujet d'une prétendue soustraction qui aurait été commise au préjudice de la Compagnie des chemins de fer de l'Est (France), ont éveillé la juste susceptibilité des administrateurs de cette importante entreprise. Nous n'hésitons pas à déclarer que les bruits auxquels nous regrettons d'avoir donné place dans nos colonnes sont de la plus entière fausseté. On comprendra sans

Digitized by Google

peine qu'il n'a pu entrer un instant dans notre pensée de porter directement ou indirectement la moindre atteinte à la considération dont jouissent les hommes honorables et justement honorés qui sont placés à la tête de l'administration des chemins de fer de l'Est.

Nous espérons en même temps que les intérêts considérables qui sont confiés aux mains des administrateurs de la Compagnie n'auront pas à souffrir d'une publication qui se démentait en quelque sorte d'elle-même, à laquelle nous sommes complétement étrangers, et que nous n'avons eu que le tort de laisser se glisser, pour ainsi dire à notre insu, dans les colonnes de notre journal.

Sur une déclaration aussi franche que complète, les représentants de la Compagnie de l'Est déclarent qu'ils sont satisfaits et ne demandent point qu'ils soit suivi à leur plainte.

Il a été convenu de part et d'autre que la publicité la plus grande pouvait être donnée au présent procès-verbal, et que la *Gazette de Lausanne* le ferait paraître dans son numéro du 18 septembre courant.

Les représentants de la Compagnie de l'Est déclarent renoncer à tous dommages-intérêts. — Au présent procès-verbal, qui seul sera publié, est annexée la plainte de la Compagnie de l'Est.

Lausanne, le 17 septembre 1857.

Pour expédition conforme au registre l'atteste,

Le juge de paix du cercle de Lausanne,

Signé : DUPLAN-VEILLON.

A la suite de cette déclaration, qui a reçu une consécration judiciaire à l'audience, et qui a été publiée dans la *Gazette de Lausanne* du 18, la Compagnie des chemins de fer de l'Est a consenti à retirer sa plainte.

MESSAGERIES IMPÉRIALES

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Vu la loi du 17 juin 1857, qui a pour objet d'autoriser le ministre des finances à s'engager, au nom de l'Etat, au paiement d'une subvention pour l'exploitation de trois lignes de correspondance au moyen de paquebots à vapeur, entre la France et l'Amérique ;

Vu l'avis de la commission instituée par décret du 18 juin 1857, à l'effet de désigner les soumissionnaires qui pourront être admis à concourir pour la concession des services transatlantiques ;

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. — Les clauses et conditions de la convention ci-annexée, passée le 16 septembre 1857 entre le ministre des finances et la Compagnie des services maritimes des Messageries impériales, représentée par M. Béhic, administrateur de ladite Compagnie, pour l'exploitation de la ligne du Brésil, sont et demeurent approuvées.

Art. 2. — Notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au camp de Châlons, le 19 septembre 1857.

CONVENTION

Pour l'exploitation du service postal du Brésil.

Entre S. Exc. le ministre secrétaire d'Etat des finances, agissant au nom de l'Etat, d'une part ;

Et la Compagnie des services maritimes des messageries impériales, représentée par M. Béhic, administrateur inspecteur général de cette Compagnie, dûment autorisé à l'effet des présentes par la délibération ci-annexée du conseil d'administration de la Compagnie, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La Compagnie des Messageries impériales, après avoir pris connaissance : 1° de la loi du 17 juin 1857, qui a pour objet d'autoriser le ministre des finances à s'engager, au nom de l'Etat, au paiement d'une subvention pour l'exploitation de trois lignes de correspondance, au moyen de paquebots à vapeur, entre la France et l'Amérique ; 2° du cahier des charges de l'exploitation ci-annexé,

S'engage à desservir pendant vingt ans la ligne du Brésil aux clauses et conditions dudit cahier des charges, et ce moyennant le paiement d'une subvention annuelle de quatre millions sept cent mille francs pendant toute la durée du traité.

S. Exc. le ministre des finances accepte au nom de l'Etat l'engagement de la Compagnie, et lui garantit le paiement de la subvention ci-dessus stipulée.

Art. 2. — Les dispositions du cahier des charges qui seraient reconnues susceptibles de modification ne pourront être changées que d'un commun accord entre S. Exc. le ministre des finances et la Compagnie.

La présente convention ne sera valable qu'après avoir été approuvée par un décret impérial.

Fait en double expédition, à Paris, le seize septembre mil huit cent cinquante-sept.

Approuvant l'écriture ci-dessus :

P. MAGNE.

Approuvé l'écriture ci-dessus :

Armand BÉHIC.

MINISTÈRE DES FINANCES.

AVIS.

Aux termes de l'article 8 de la loi du 23 juin 1857, la conversion des actions et obligations au porteur en actions et obligations nominatives, et réciproquement, est affranchie de tout droit pendant un délai de trois mois à partir du 1er juillet 1857.

Cette exemption a été reconnue applicable aux conversions dont la demande aura été simplement constatée, avant le 1er octobre, sur les registres des sociétés ou compagnies, quoique les titres nouveaux n'aient pu être délivrés aux ayants droit.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Le 22 septembre, il a été procédé publiquement, au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, n° 19, au troisième tirage pour 1857, de l'emprunt de 200 millions.

Le numéro 146,289 a gagné 100,000 fr.;
Le numéro 182,774 a gagné 50,000 fr.;
Le numéro 1,914 a gagné 20,000 fr.

Il a été ensuite extrait de la roue 1,122 obligations appelées au remboursement.

Un tirage particulier, applicable au remboursement des obligations 5 0/0, a désigné également 129 obligations de cette catégorie.

Le conseiller d'Etat, gouverneur du Crédit foncier de France,

FRÉMY.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE NASSAU.

Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que, conformément aux conditions de la souscription aux actions des chemins de fer de Nassau, et aux termes de l'art. 13 des statuts, les actions sur lesquelles on n'aurait pas complété le versement total de 300 fr. par action avant le 8 octobre, pourraient être vendues par duplicata, aux risques et périls des souscripteurs.

Paris, rue Neuve-des-Petits-Champs, n° 101.

BOIS DE BOULOGNE.

Terrains et hôtels à vendre.

1° Grand hôtel, avenue de l'Impératrice, à l'angle de la rue du Petit-Parc :

Jardin, écuries, remises et communs ; antichambre, grand salon, billard, salle à manger, sept chambres de maître, six chambres de domestique, cabinets, etc.

Prix : 180,000 fr.

2° Dix petits hôtels avec cour et jardin, entre l'avenue de Saint-Cloud et la rue de la Pompe, à Passy :

Cuisine, office, caves, salle à manger, salon, cinq chambres de maître, chambres de domestiques et cabinets ; on peut y joindre écuries et remises.

Prix de chaque hôtel : 36,000 fr.

3° 40,000 mètres environ de terrain, avenue de Saint-Cloud, à Passy ; lots au gré de l'acquéreur.

4° 215,000 mètres environ de terrains boisés, au parc des Princes, porte d'Auteuil, sur le boulevard du Sud ; lots de toutes grandeurs, au prix de 15 à 35 fr. le mètre, selon la situation.

Le parc des Princes est entre le bois de Boulogne, dont il faisait partie, et la Seine. On y accède à toute heure par le chemin de fer d'Auteuil, par le chemin américain, par les diligences de Saint-Cloud et par les voitures de place.

S'adresser à Paris, chez MM. Manby et Ce, 18 *bis*, rue Basse-du-Rempart, de onze à quatre heures.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Mines, fourneaux, etc., de la Sambre. — 13 octobre, assemblée générale ordinaire à 11 heures, au siége de la Compagnie.

APPELS DE FONDS.

Autrichiens. — 5 au 15 octobre, 75 fr. par action, dernier versement.

Franco-Suisse. — 15 au 30 septembre, 50 fr. par action.

Lausanne à Fribourg. — 1er au 31 octobre, deuxième versement de 50 fr. par action.

Caronte et Méditerranée. — 1er août au 20 octobre, 10 fr. par action, dernier versement. Le coupon de 1 75 sera déduit.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Orléans. — 1er octobre, 15 fr. d'intérêt et 15 fr. de dividende provisoire par action.

Digitized by Google

Lyon à la Méditerranée. — 1er octobre, 12 fr. 50 c. par obligation 5 0/0 de l'emprunt de 60 millions. L'impôt mobilier du premier trimestre sera prélevé sur ce coupon.

Paris à la Méditerranée. — 1er octobre, obligations Roanne à Andrézieux, premier et deuxième ordre. Intérêts. L'impôt du premier trimestre sera perçu.

Paris à Lyon. — 1er octobre, intérêts 3 et 5 0/0 des obligations. L'impôt du premier trimestre sera prélevé.

Ouest. — 1er octobre, 17 fr. 50 c. par action, soit 3 1/2 0/0. L'impôt sera déduit.

Versailles (rive gauche). — 24 août, paiement des intérêts échus.

Messageries impériales, services maritimes. — 1er octobre, intérêts aux obligations.

Chemins de fer de Dendre et Waes. — 1er septembre, 7 fr. par action intérêts.

Mines de la Loire. — 16 octobre, 6 fr. par action, premier semestre de bénéfices 1857.

Houillères de Saint-Etienne. — 16 octobre, 4 fr. 50 c. par action, premier semestre de bénéfices 1857.

Montrambert et Béraudière — 16 octobre, 5 fr. par action, première répartition 1857.

Houillères de Rive-de-Gier. — 16 octobre, 12 fr. 50 c. par action, répartition du premier semestre.

Long-Pendu. — 25 août, premier dividende 1857.

Banque générale suisse. — 1er octobre, 10 fr. par action, solde du dividende de 1856-57.

Banque de Guyane. — Premier semestre 1857, dividende de 26 fr. 25 c. — Banque de la Réunion, 20 fr. 72 c.

Barbey. — 10 septembre, 20 fr. dividende provisoire actions de la 1re et 2e série; 12 fr. 50 c. intérêts à la 3e série.

ÉCHANGE DE TITRES. — CONVERSION.

Palais de l'Industrie. — Les actionnaires sont invités à se présenter dans le plus bref délai au Palais de l'Industrie (porte n° 1), pour échanger leurs actions contre les inscriptions de rente qui leur sont délivrées en vertu de la loi du 6 juin 1857.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Paris-Lyon. — 29 septembre, tirage à 12 1/2 de 545 obligations 1852.

Le remboursement aura lieu le 1er octobre à raison de 1,250 fr.

CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL.

RAPPORT

(*Suite.*) (1)

§ 5. *Construction par l'État des 50 kilomètres de Modane à Suze, comprenant le tunnel des Alpes, moyennant une subvention fixe fournie par la Compagnie.*

Vous l'avez depuis longtemps reconnu, Messieurs, quelques avantages que la Compagnie puisse se promettre de l'ensemble des mesures exposées jusqu'ici dans le rapport du Conseil, le chemin Victor-Emmanuel n'atteindra tout le développement promis à son avenir qu'après l'établissement d'un moyen rapide de circulation entre les vallées situées des deux côtés de la chaîne des Alpes.

Vous savez que la majorité des hommes éminents qui ont fait de cette question l'objet de leurs études, ont considéré Modane, d'une part, et Bardonèche, de l'autre, comme les points entre lesquels devait être établie la communication des deux versants.

Des obstacles infranchissables semblaient s'opposer à la réalisation de ce projet. Le percement d'un tunnel de 12 kilomètres sans puits, semblait un problème d'une solution presque impossible. D'anciens documents prouvent que la percée des Alpes avait attiré l'attention de la France et de l'Italie dès le XVe siècle, et que des négociations diplomatiques avaient été entamées à cet effet; mais il était réservé à notre temps de voir réaliser une entreprise qui exigeait toutes les ressources du génie moderne.

Quand les habiles ingénieurs à qui est confiée l'exécution de ce travail firent connaître la théorie des procédés qu'ils comptaient employer, leurs assurances trouvèrent bien des incrédules, et le Conseil partagea l'hésitation générale. Il fit même étudier un système de traversée à un niveau plus élevé, en vue de mécomptes possibles dans le passage inférieur.

Mais lorsque des expériences répétées eurent confirmé les prévisions de la science; lorsque les juges les plus compétents et les plus sévères se furent prononcés en faveur du système proposé, lorsqu'une nombreuse députation du parlement, partie pleine de doute pour assister aux épreuves, en fut revenue pleine de foi dans le succès; lorsqu'enfin le ministre des travaux publics sardes et le président du Conseil, ministre des finances (1),

(1) Voir le *Journal des Chemins de fer* du 19 septembre 1857.

(1) On sait que M. Paléocapa, ministre des travaux publics, est un des ingénieurs les plus habiles de l'Europe, et qu'il représente l'Italie dans ce congrès européen de savants illustres qui ont été appelés à donner leur avis sur le percement de l'isthme de

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en moins.
								%	%
ORLÉANS (1).	Du 10 au 16 septembre...	1372	1,178,663 »	859 08	1234	1,130,566 »	916 15	»	6.2
Id. Section de Coutras à Périgueux.	10 — 16 — ...	76	11,092 »	145 95	»	»	»	»	»
NORD (1).	10 — 16 — ...	862	1,148,119 »	1,332 50	795	1,007,286 »	1,267 50	5.1	»
OUEST (1).	10 — 16 — ...	950	980,493 »	1,032 09	870	938,343 »	1,071 16	»	3 6
EST (1).	10 — 16 — ...	1330	1,127,709 »	847 »	1069	949,213 »	887 96	»	4.5
LYON (1).	10 — 16 — ...	694	1,045,930 »	1 507 10	617	1,014,620 »	1,644 44	»	8.4
LYON-BOURBONNAIS (1) (Roanne à Lyon) .	10 — 16 — ...	150	195,786 »	» »	255	219,292 »	» »	»	»
Id. (Nevers à Brioude).	10 — 16 — ...	258	107,923 »	» »	230	64,812 »	»	»	»
MÉDITERRANÉE (1) .	10 — 16 — ...	551	566,197 »	1,027 45	523	710,630 »	1,358 75	»	24.3
MIDI.	10 — 16 — ...	729	330,192 »	452 93	468	221,198 »	472 64	»	4.0
LYON A GENÈVE.	10 — 16 — ...	175	78,330 »	447 65	75	30,650 »	408 67	10.0	»
ST-RAMBERT A GRENOBLE.	10 — 16 — ...	90	35,730 »	397 »	»	»	»	»	»
SARRAGOSSE.	5 — 11 — ...	278	107,437 »	332 63	278	103,032	» »	4.0	»
AUTRICHIENS.	10 — 16 — ...	1077	755,743 »	700 78	1039	663,241 »	638 84	9.7	»
LOMBARDS VÉNITIENS.	3 — 9 — ...	402	214,127 »	532 65	»	213,787 »	531 80	»	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

Digitized by Google

Malgré l'évidente utilité de ce travail pour la prospérité future de la Compagnie Victor-Emmanuel, et l'influence qu'il doit exercer sur notre réseau d'exploitation d'environ 500 kilomètres, nous avons dû environner notre concours de toutes ces précautions financières qui conviennent aux compagnies, et dont les États ne sont pas tenus de se préoccuper au même degré, leurs motifs déterminants appartenant souvent à des considérations d'un ordre différent et supérieur.

Aussi n'avons-nous pas cru devoir intervenir pour une somme qui ne fût pas rigoureusement déterminée Quelle que fût notre confiance dans les auteurs des devis, il nous a semblé que, dans un ouvrage de cette nature, il était difficile d'échapper complétement à l'inconnu; nous n'avons pas cru devoir en courir la chance, et, d'accord avec le gouvernement, nous avons limité les subventions de la Compagnie, de telle façon qu'en aucun cas, elles ne puissent excéder vingt millions.

Une garantie d'intérêts à 4 1/2 a été attribuée d'une manière spéciale à la section de Modane à Suze pour être servie jusqu'à ce que l'ensemble du chemin Victor-Emmanuel, y compris cette section, donne au moins 6 0/0 aux actionnaires.

Un tarif exceptionnel a été stipulé en faveur de cette section et étendu même jusqu'à Saint-Jean-de-Maurienne; charge insignifiante pour le public en comparaison de l'importance et de la simplification de ce trajet, et moyen assuré de compensation pour la somme que nous y devons employer.

Il a été convenu, en outre, que les premiers versements à faire par la Compagnie ne commenceraient pas avant l'exécution de deux kilomètres de percée de chaque côté du tunnel des Alpes.

Après l'exécution totale des quatre premiers kilomètres on sera plus que jamais en droit de considérer comme irrévocablement résolue cette question qui, pour ainsi dire, a déjà cessé d'en être une.

Cependant le Conseil d'administration, résistant aux inspirations de sa confiance, et poussant à l'excès peut-être les précautions qui font partie de ses devoirs, a demandé et obtenu pour la Compagnie le droit au remboursement de toutes les avances qu'elle aurait faites au compte spécial du tunnel, en capital et intérêts, dans le cas où, par impossible, l'événement viendrait à tromper les prévisions de la science, celles du gouvernement, celles des chambres, et les nôtres. Enfin, nous avons demandé, et la loi nous accorde la préférence pour la concession de toutes les richesses minérales que les travaux feraient reconnaître. Ces découvertes, si l'on en croit non-seulement la tradition, mais même les documents historiques qui remontent jusqu'au temps des Sarrasins, pourraient n'être pas sans intérêt; les galeries qui portent encore leur nom, et que les siècles n'ont pas entièrement obstruées, témoignent de l'importance des anciennes exploitations dans ces contrées, et les études des géologues, sans être arrivées à des conclusions formelles, suffisent pour faire attacher quelque prix à cette stipulation. Mais nous ne vous présentons, Messieurs, cet aperçu, sans y insister. C'est une précaution, plutôt qu'une espérance.

En ce qui regarde la partie plus positive de cette grande entreprise, si nous avons poursuivi nos réserves jusqu'aux extrêmes limites de la prudence, nous devons aussi vous mettre en garde contre des interprétations éloignées de notre pensée, et insister vivement sur la sécurité où nous sommes quant à la réussite définitive d'une conception mûrie par le gouvernement avec tant de sagesse et mise en œuvre avec tant de vigueur (1).

Déjà, messieurs, vous avez conclu de cet exposé que nous n'avons pas seulement à poursuivre les travaux de nos différentes sections, mais que nous avons à faire face aujourd'hui au remboursement des actionnaires de Novare, et que, dans 2 à 3 ans, commencera notre participation aux dépenses de la section du Mont Cenis.

Pour répondre à ces besoins successifs, nous avions à notre disposition les ressources suivantes :

1° Les appels de fonds que le conseil avait la faculté de faire sur les 50 millions de la première émission de cent mille actions, lesquelles n'ont encore versé que 250 fr., soit 25 millions, laissant 25 autres millions disponibles ;

2° Le droit obtenu du gouvernement d'émettre, dans les temps et aux conditions qui sembleraient les plus favorables 100 mille autres actions au même capital nominal;

3° La faculté également obtenue du gouvernement d'émettre pour 18 à 19 millions d'obligations.

Nous avions donc entre les mains différents moyens de réaliser le capital nécessaire.

Mais, dans l'état de dépression générale et momentanée, sans doute, où se trouve le cours des valeurs publiques, nous avons cru ne pas devoir imposer aux actionnaires du chemin Victor-Emmanuel les sacrifices qu'eût exigés de beaucoup d'entre eux le versement d'un appel considérable et immédiat, si nous pouvions nous soustraire à cette nécessité.

La même raison nous a fait ajourner les émissions dont nous avons parlé plus haut.

Nous avons préféré, avec l'adhésion du gouvernement Sarde, de demander à de grands établissements de crédit un concours transitoire, et nous avons rencontré auprès d'eux cette sympathie et cette bonne opinion de votre entreprise qui devaient conduire à la prompte conclusion de nos arrangements.

En leur offrant quelques avantages temporaires, nous avons échappé au danger d'avoir à contracter un emprunt emphytéotique dans des circonstances générales qui auraient rendu les prêteurs exigeants et l'emprunt onéreux pendant la longue période de votre concession. La durée des avantages que nous aurons du concéder est en effet insignifiante comparativement à celle de l'existence qui vous est réservée.

Mais en nous couvrant ainsi largement contre les exigences prochaines de notre situation nous avons considéré que nous pouvions ajourner, dans ne mesure proportionnée aux circonstances, la réalisation des engagements consentis par les actionnaires, et c'était là le principal objet de nos préoccupations. Nous nous sommes en même temps assuré cette liberté de mouvement et ces délais qui rendront plus facile et plus avantageux le placement plus ou moins éloigné de nos différentes valeurs.

A cet exposé de nos mesures financières les plus récentes, l'assemblée nous permettra d'ajouter quelques mots sur les solennités dont la plupart d'entre nous viennent d'être témoins.

Répondant à l'invitation de la Savoie, le roi populaire qui nous avait permis de placer notre entreprise sous le patronage de son nom, a daigné manifester par sa présence l'intérêt que, d'accord avec la nation, il porte à vos travaux.

Entouré de ministres, de sénateurs, de députés et de beaucoup d'autres personnages éminents, il a de sa main, fait éclater la première mine du tunnel des Alpes ; il a le soir même assisté, au milieu de vos ateliers, à la bénédiction des locomotives, et le lendemain il a posé la première pierre du pont de Culoz. Cette pierre était empruntée aux débris des rochers qu'il avait fait éclater au Mont-Cenis.

Ainsi se trouvaient inaugurés à la fois et dans une même pensée, deux ouvrages d'art, dont l'un doit niveler le passage des Alpes qui séparent l'Europe de l'Italie, et l'autre, ouvrir sur le Rhône une communication rapide entre deux peuples unis par tant de liens politiques, militaires et commerciaux.

Ce n'était pas seulement une œuvre utile à un pays qui s'accomplissait avec le concours et sous la protection du pays, personnifié dans son roi ; cette œuvre avait un caractère éminemment international, dont l'expression visible se produisait d'une manière éclatante par la présence des ambassadeurs de deux puissances, par celle des autorités du département de l'Ain, par celle du président, des administrateurs ainsi que des principaux officiers de la Compagnie de Lyon à Genève, et surtout par celle du prince Napoléon, représentant sympathique de l'empereur des Français dans ces cérémonies.

Malgré l'éclat de la réception faite par la province à son souverain et à ses illustres hôtes, le sentiment du public allait au delà des faits qui se passaient sous ses yeux. Il en comprenait la portée à venir. Il voyait dans la visite royale la confiance et la garantie d'un prochain développement de prospérité; il appréciait tout ce qu'il y avait de ressources pour le génie commercial des peuples dans les rapports que cette voie nouvelle vient d'ouvrir et de multiplier de jour en jour ;

C'est sur ce côté pratique de la question que nous devions surtout appeler l'attention de l'assemblée.

Nous avons l'honneur, Messieurs, de vous proposer la résolution suivante.

RÉSOLUTION.

Le compte établissement résumant la situation de la Compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel au 31 mai 1857 est approuvé par l'assemblée générale, réunie à Chambéry le 4 septembre 1857, conformément aux statuts.

(Cette résolution est adoptée à l'unanimité).

Suez, seconde étape de cette grande route de l'Asie orientale, dont le Mont-Cenis sera le premier et le plus merveilleux relais. On sait aussi que M. le comte de Cavour, président du Conseil des ministres, unit à une longue expérience économique et industrielle, les connaissances exigées dans l'arme spéciale du génie à laquelle il a appartenu. On n'ignore pas, enfin, que depuis son entrée aux affaires, il n'a cessé de consacrer à l'étude et au développement des chemins de fer toute l'aptitude de sa haute intelligence.

(1) C'est ici le lieu de rectifier une erreur répandue par un grand nombre de feuilles publiques sur l'abondance des eaux que le tunnel pourrait avoir à craindre par suite de l'irruption du lac du Mont-Cenis dans le souterrain. Rien de pareil ne saurait arriver. Le tunnel ne passe ni sous le lac, ni près du lac ; il en est éloigné de 22 kilomètres environ, et se trouve du côté de la chaîne du Mont-Cenis qui porte le nom de Mont-Fréjus.

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1856. id. 795 id.)

Du 10 au 16 septembre 1857.

163,921 voyageurs.....	515,043 25
Bagages, marchandis,etc.	633,076 30
TOTAL..	1,148,119 55
Semaine correspondante de 1856.	
144 601 voyageurs.....	481,038 11
Bagages, marchand., etc.	526,248 34
PRODUIT total.....	1,007,286 45
Différence...	140,833 10
Produit par kilomètre :	
1857,	1,332
1856,	1,267
Recette totale depuis le 1er janvier	
1857.....	35,470,522 10
1856.....	32,982,285 39
Différence...	2,488,236 71

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :

En 1857, 1372 kil. — En 1856, 1231 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :

En 1857, 1246 kil. — En 1856, 1115 kil.

Du 10 au 16 septembre 1857.

123,604 Voyageurs.....	534,137 48
Bagages, marchandises, etc.....	644 527 08
TOTAL.....	1,178,664 56
Semaine correspondante de 1856 .	1,130,366 28
Différence...	48,098,26
Recettes depuis le 1er janvier 1857.	40,855,708 85
Recette correspondante de 1856	34,999,601 60
Différence...	5,856,107 25

(Section de Coutras à Périgueux)

Longueur légale exploitée : 76 kilomètres.

Voyageurs.....	7,630 13
Bagages, marchandises, etc.....	3,462 76
Total.....	11,092 89
Recettes antérieures.....	79,828 64
TOTAL.....	90,921 53

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 950 kilomètres)
(1856. id. 876 id.)

Du 10 au 16 septembre 1857

238,864 voyageurs.....	557,625 92
Marchandises, etc., grande vitesse ...	60,303 56
— petite vitesse....	362,563 93
TOTAL de la semaine.....	980,493 41
Semaine correspondante en 1856....	938,313 95
Différence...	42,149 46
Recettes depuis le 1er janvier 1857	30 010,936 97
id. id. 1856	26,939,072 05
Différence...	3,071,884 92

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON ET DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

PARTIE NORD DU RÉSEAU. — SECTION DE PARIS A LYON

(1857. Longueur exploitée, 694 kilom.)
(1856. id. 617 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,507 10.
— 1856, 1,644 44.

Recettes du 10 au 16 septembre 1857

Grande vitesse) 117,188 voyageurs..	495,503 85
Grande vitesse) marchand.....	132,648 75
Petite vitesse) marchand.....	418,778 25
Total.....	1,045,930 85
Semaine correspondante de 1856....	1,014,620 74
Différence...	31,310 11
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	34,504,881 97
id. id. 1856	29,312,486 29
Différence...	5,192,395 68

CHEMINS DE FER DE L'EST.

(1857. Longueur exploitée,1330 kilomètres.)
(1856. id. 1069 id.)

8e année. — 37me semaine.

Du 10 au 16 septembre 1857.

135,338 Voyageurs.....	496,011 »
Marchandises.....	631 697 39
TOTAL de la semaine.....	1,127,708 39
Recettes antérieures.....	32,030,811 11
TOTAL GÉNÉRAL.....	33,158,519 50
37me semaine de 1857	1,127,708 39
Semaine correspondante de 1856.	949,213 22
Différence...	178,495 17
Exercice 1857.....	33,158,519 50
Id. 1856.....	30,354,157 06
Différence...	2,804,362 44

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 523 id.

Recettes du 10 au 16 septembre 1857

76,733 Voyageurs.....	257,682 55
Bagages et marchandises	308,714 79
TOTAL de la semaine.....	566 197 34
Semaine correspondante de 1856.. .	710 630 25
Différence...	144,432 91
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier 1857.....	21,355.193 28
Période correspondante de 1856.	20,197,717 24
Différence...	1,147,476 04

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

Du 10 au 16 septembre.

Section de Roanne à Lyon.

»,»» Voyageurs.....	45 953 68
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	149,834 08
TOTAL.....	195,786 76
Recette correspondante 1856	219,292 77
Total de l'exercice 1857.....	7,067,409 22
Total de l'exercice 1856.....	6,771,256 34
Différence.....	296,152 88

Section de Nevers à Lapalisse et à Brioude.

Voyageurs.....	58,112 85
Bagages, marchandises, etc.....	49,810 83
Total.....	107,923 68
Semaine correspondante en 1856.....	68,812 93
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	3,236,854 34
Recettes depuis le 1er janvier 1856....	2,347,981 44
Différence.....	888,872 90

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORSAY.

Longueur exploitée : 21 kilom. 600 mètres

Août 1857.

111.087 Voyageurs	71.730 85
Bagages et Messageries	1.816 40
Total.....	73.547 25
Mois correspondant de 1856 :	
106.321 Voyageurs	66.217 45
Bagages et Messageries.....	1.433 80
Total.....	67.651 25
Différence.....	5.896 »
Recette totale depuis le 1er janvier 1857	413.198 05
— — 1856	364.701 85
Différence.....	48.496 20

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.)

Longueur exploitée : 175 kilomètres.

Du 10 au 16 septembre.

15,748 Voyageurs.....	56,190 85
Bagages, marchandises, etc.....	22,148 75
Total.....	78,339 60
Semaine correspondante de 1856.....	30,650 55
Total depuis le 1er janvier.....	1,659,504 55

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 720 kilomètres.
Id. en 1856, 468 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 210 id.

Recettes du 10 au 16 septembre 1857

CHEMIN DE FER.

46,406 voyageurs	107,483 55
Bagages, marchandises, etc.	132,709 37
TOTAL	330,192 92
Recettes du CANAL LATÉRAL	10,618 97
Recettes antérieures	9,494,948 56
Total depuis le 1er janvier 1857	9,835,760 45
37e semaine de 1857. Chemin de fer..	330,192 92
Id. Canal latéral...	10,618 97
Total de la semaine en 1857	340,811 89
37e semaine de 1856. Chemin de fer..	221,198 18
Id. Canal latéral...	6 134 38
Total de la semaine en 1856	227,332 56
Différence...	113,479 33

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857	9,835,760 45
1856	4,821,739 83
Différence...	5,014,020 62

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1857,	452 93	50 56
1856,	472 64	29 21
Différence..	19 71	21 35

CHEMIN DE FER DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

(Première section des chemins du Dauphiné.)

1857. — 2e semestre. — Longueur exploitée : 90 kil.

Recettes du 10 au 16 septembre.

Voyageurs	23,889 95
Bagages, marchandises, etc.	11,840 34
Total	35,730 29
Recettes antérieures à partir du 16 juillet 1857	230,822 09
Total depuis le 16 juillet 1857.	266,552 38

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée : 402 kilomètres.

Du 3 au 9 septembre 1857.

76,257 Voyageurs,	158,120 50
»,»»» t Bagages et marchandises,	55,998 01
Total,	214,127 63
Période correspondante de 1856,	213,787 21
Différence. .	340 42
Recette totale depuis le 1er janvier	5,736,551 72
Période correspondante de 1856,	5,155,038 22
Différence...	581,516 50

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 278 kilom.)

Du 5 au 11 septembre 1857.

16,140 Voyageurs	59,607 37
Bagages, marchandises, etc.	47,830 47
TOTAL de la semaine	107,437 84
Recettes de la semaine correspondante de 1856	103,032 46
Différence...	4,405 38
Recettes antérieures	3,600,904 40
Total	3,708,342 24

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 3 au 16 septembre 1857.

Voyageurs	66,780 »»
Bagages	2,822 85
Marchandises : grande vitesse	4,379 74
Id., petite vitesse	21,727 22
Exploitation de Biella	9,742 46
Exploitation de Casal (minimum garanti à Novare)	7,797 80
Ensemble	113,150 07
Recette correspondante de 1856..	100,359 11
Différence...	12,790 26

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. Id. 1,039 id.

Du 10 au 16 septembre 1857.

	En francs, en charge de 121 7/8
52,859 voyageurs	263,012 17
35,908 tonnes Marchandises	491,731 74
Total de la semaine	754,743 91
Semaine correspond. 1856	663,241 68
Différence...	91,502 23
Recettes depuis le 1 janvier 1857	22,534,067 »»
Recettes depuis le 1 janvier 1856	23,664,657 »»
Différence...	1,129,690 »»

COMPAGNIE DE L'UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES.

(Compagnies fusionnées de Saint-Gall, Appenzell, du Sud-Est et de la Glatt. — Longueur totale des concessions : 274 kilomètres.)

Sections Winterthur-Saint-Gall-Korschach et Uster-Wallisellen.

Longueur exploitée en 1856, 70 kilomètres
— — 1857, 85 —

Août 1857.

97,475 voyageurs	85,321 36
104,148 quint. marchandises et bagages	27,674 15
Total du mois	113,495 51
Mois correspondant de 1856	73,813 54
Différence..	39,681 97
Recettes depuis le 1er janvier 1857	657,139 49
Recettes correspondantes 1856	354,522 28
Différence...	303,115 21

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

37e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 7 au 13 septembre.

7,788 voyageurs — 15,221 quint. bagages, marchandises	fr. 15,830 25
Recette correspondante de 1856	14,467 40
Différence...	1,362 85
Recettes depuis le 1er janvier 1857	448,937 75
Recette correspondante de 1856	333 246 70
Différence...	115,691 05

CHEMIN DE FER PAR LE JURA INDUSTRIEL

Section Locle-Chaux-de-Fonds.

(Longueur exploitée : 8 kilomètres.)

Recettes du 12 au 16 septembre.

7,514 Voyageurs	3,260 85
Marchandises	78 70
Total de la semaine	3,339 55

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

Lignes de Bâle à Laufelfingen, Olten à Emmenbrucke, Aarau à Berne et Herzogenbuchsée à Bienne. — 195 kilomètres dès le 16 juin.

Recettes du 1 au 31 août 1857.

	Voyageurs	Marchandises Quintaux à 50 kil.	Recettes.
Du 1er au 31	157,700	167,000	353,000 »»
Mois précédents.	579,434	986,919	1,018,515 35
Totaux..	737,134	1,153,919	1,371,515 35

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 6 au 12 septembre 1857

4,471 voyageurs	fr. 3,265 25
Marchandises	211 35
Recettes antérieures	190,855 30
Total	194,331 90

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

Août 1857

	1857.	1856	1855.
Voyageurs...	51,967 95	50,851 45	42,381 60
Bagages.....	1,521 55	1,475 90	1,260 27
Bétail.....	690 20	818 10	719 25
Marchandises	16,038 79	15,955 76	17,199 36
	70,218 49	69,101 21	66,560 48

Différence.. 1,117 28 sur 1856
Différence . 1,658 01 sur 1855

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (38e semaine)		Par journée de voiture de Paris.	de banlieue
Du 13 au 19 septembre 1857	267,114 95	85 85	55 96
Semaine correspondante de 1856 . .	218,170 40	73 16	47 33
Rec. depuis le 1er janv. 1857 . . .	8,060,004 70	80 97	48 99
Période correspondante de 1856 . .	7,979,551 85	73 24	45 99
Différence.	980,542 85	7 73	3 »»

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

ACTIONS.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le paiement de l'intérêt annuel de 15 fr. et de l'a-compte habituel de 15 fr. sur le dividende de l'exercice 1857, soit 30 fr. par action (onzième coupon), sera effectué, à dater du 1er octobre prochain, à la caisse centrale de la Compagnie.

Ce paiement sera fait sous la déduction, *pour les titres au porteur*, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

Comme d'ordinaire, les coupons et les certificats de dépôt de titres au porteur, ainsi que les titres d'inscription nominative, accompagnés de bordereaux dûment remplis et signés, seront reçus dès le 15 septembre courant dans les bureaux du service des titres de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, où il en sera donné récépissé.

Le directeur doit avertir toutefois MM. les actionnaires que les titres au porteurs dont les coupons ou les certificats de dépôt auront été remis à la Compagnie pour ledit paiement, *pendant le présent mois de septembre*, ne pourront être admis à la conversion en titres nominatifs *qu'après le 1er octobre*, époque à laquelle la conversion cessera d'être exempte de droits.

Paris, le 12 octobre 1857.

Le Directeur de la Compagnie,
C. DIDION.

CHEMIN DE FER DE

LYON A LA MEDITERRANÉE

Emprunt de 60 millions. — Obligations 5 0/0.

Le semestre d'intérêt échéant le 1er octobre prochain, sera payé à partir dudit jour, à raison de 12 fr. 50 c. par obligation, dans les caisses de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille.

Ce paiement sera fait sous la déduction, pour les titres au porteur, d'un trimestre de la taxe annuelle établie par l'article 6 de la loi du 23 juin 1857.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE,

Section de Paris à Lyon.

MM. les porteurs d'obligations 5 0/0 sont prévenus que le mardi 29 septembre 1857, à midi et demi, il sera procédé publiquement, dans une des salles de l'administration centrale, rue de Provence, 47, au tirage au sort des 545 obligations de l'emprunt de 1852.

Le capital de chacune des obligations dont les numéros auront été désignés par le sort, sera remboursé à raison de 1,250 fr., au siége de la Compagnie, à partir du 1er octobre 1857.

Le secrétaire général,
G. RÉAL.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE.

Avis essentiel aux porteurs de titres.

Le conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, dans le but de faciliter aux propriétaires de titres de la Compagnie qui résident dans les départements, le recouvrement des intérêts et dividendes, a concerté avec la Banque de France les dispositions ci-après :

Les succursales de la Banque, dans les villes où la Compagnie n'a pas de service pour le paiement des intérêts et dividendes, serviront d'intermédiaires entre les propriétaires de titres et la Compagnie, sans distinction entre les titres au *porteur* et les titres *nominatifs*.

Pour les titres au porteur munis de coupons, le paiement des intérêts et dividendes s'effectuera, comme par le passé, moyennant dépôt préalable des coupons détachés.

Pour les titres nominatifs et pour les titres au porteur, transitoirement non munis de coupons, le service des intérêts et dividendes s'effectuera moyennant dépôt préalable des titres, qui seront rendus au titulaire après qu'ils auront été frappés par la Compagnie de l'estampille destinée à constater le paiement.

L'intervention de la Banque s'exercera *sans frais pour le propriétaire du titre, la Compagnie s'engageant, jusqu'à nouvel ordre, à prendre ces frais à sa charge*.

N. B. Les dispositions qui précèdent ne s'appliquent qu'aux actions de la Compagnie et aux obligations 5 et 3 0/0, émises par les anciennes Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée.

Il n'est rien changé aux anciennes dispositions en ce qui concerne les obligations d'une création antérieure à 1852 (Avignon à Marseille, Saint-Etienne, Rhône et Loire, etc.).

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

MM. les porteurs des obligations d'Andrezieux à Roanne, 1re et 2e ordre, sont prévenus que le semestre d'intérêts échéant au 1er octobre prochain leur sera payé, à partir dudit jour, dans les bureaux de l'ancienne société du Bourbonnais, 57 rue Taitbout, de 10 heures à 2 h. Pour celles de ces obligations dont les titulaires n'auront pas réclamé, avant le 1er octobre, de nouveaux titres nominatifs, avec inscription sur les registres de la Cie, les intérêts ne seront payés, que déduction faite, pour le trimestre de juillet et octobre, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

AVIS. La Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations 3 et 5 0/0 de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon que les intérêts de ces obligations, échéant le 1er octobre prochain, seront payés rue Taitbout, 37, à la caisse de l'ancienne Société du chemin du Bourbonnais.

Il sera fait déduction de l'impôt d'un timestre sur les intérêts des titres au porteur.

MM. les porteurs d'obligations qui ont l'intention de demander la conversion en titres nominatifs (faculté qui leur est accordée jusqu'au 30 septembre courant) sont priés de ne pas détacher les coupons, qui doivent rester aux titres.

Les intérêts des titres convertis seront payés à partir du 1er octobre, sur la présentation soit du certificat nominatif, soit du récépissé, si le certificat n'a pas encore été délivré.

Le secrétaire général,
G. RÉAL.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le cinquième coupon des actions de la Compagnie est fixé à 17 fr. 50 c., montant de l'intérêt annuel de 3 1/2 0/0 garanti par l'Etat, et sera payé, à dater du 1er octobre 1857, au siége de la Compagnie, à Paris, rue Saint-Lazare, n° 124, de 10 heures du matin à 3 heures de l'après-midi.

Ce paiement sera fait sous la déduction, *pour les titres au porteur*, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

Le directeur de la Compagnie,
G. DE LAPEYRIÈRE.

CHEMIN DE FER DE

MARIEMBOURG A CHIMAY.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Chimay, pour la nouvelle émission d'actions, et MM. les souscripteurs d'obligations, 2e série, sont prévenus que le versement de 150 fr. par action, et de 125 fr. par obligation, doit être effectué du 15 au 30 octobre prochain, contre la remise des titres, à Chimay, au siége de la Compagnie.

A Paris, chez M. F. A. Seillière, banquier, rue de Provence, 68.

Faute de paiement, au plus tard, le 30 octobre, l'intérêt à 5 0/0 sera dû à partir de ce jour.

MM. les souscripteurs d'obligations sont également informés que, d'après une décision du Conseil d'administration, la somme de 175 fr., formant le complément des obligations, devra être versée du 25 au 30 novembre, et les intérêts dus pour retard de paiement commenceront à courir le même jour, 30 novembre.

Avis est aussi donné à MM. les porteurs d'obligations anciennes, 1re série, que le deuxième coupon de 7 fr. 50 c. par titre sera payé le 1er octobre prochain, aux lieux ci-dessus désignés.

Le directeur,
BODIN.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

AVIS. — Le public est prévenu que la Banque de France admet les actions de la Compagnie de Saint-Rambert à Grenoble au privilége des prêts sur dépôts de valeurs.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Le Conseil d'administration rappelle à MM. les actionnaires que le versement de 50 fr. par action à effectuer au mois d'octobre prochain, et qui pouvait être fait par anticipation avec le versement de juillet dernier, sera exigible du 1er au 15 octobre. En conséquence, les actionnaires qui n'auront point satisfait à ce versement dans le délai ci-dessus indiqué, devront l'intérêt de retard, à raison de 6 0/0 l'an, à dater du 1er octobre.

Le Conseil rappelle également à MM. les actionnaires que les versements s'effectuent :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;

A Londres, chez MM. de Rothschild et fils ;

A Madrid, à la caisse de la Société ;

A Lyon, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Bordeaux, chez MM. Rodrigues et fils ;

A Marseille, chez MM. Roux de Fraysinet.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

VERRERIES DE FRANCE

ET DE L'ÉTRANGER.

Le gérant a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale extraordinaire indiquée pour le 30 courant est remise au lendemain 1er octobre, à trois heures, salle Lemardelay.

Pour être admis à cette assemblée, il faut être porteur de 25 actions au moins, et pour éviter à MM. les actionnaires de se dessaisir de leurs titres au moment de la liquidation de fin de mois, ils peuvent se borner à les faire viser au siége de la Compagnie, 28, rue Grange-Batelière; contre ce visa il leur sera délivré une carte d'entrée.

SOCIÉTÉ DES

MINES ET FONDERIES DE CUIVRE D'ANDALOUSIE, ESPAGNE.

A. BRISSAC ET Cie.

MM. les actionnaires qui, aux termes de la loi du 23 juin 1857, désireraient faire l'échange des actions au porteur contre des titres nominatifs, sont invités à se présenter au siége social, rue Sainte-Anne, n° 18, tous les jours, hormis les dimanches et jours fériés, de midi à deux heures.

Digitized by Google

BANQUE GÉNERALE SUISSE

De crédit international mobilier et foncier.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le dividende de 1856-1857, soit 10 fr. par action définitive de 500 fr. versée à 400 fr., est payable dès le 1er octobre prochain :

A Genève, au siége social ;

A Paris, à la succursale, rue Louis-le-Grand, 30 ;

A Londres, à l'agence, 2, Royal-exchange-Buildings,

Contre la remise du coupon n° 1, accompagné d'un bordereau.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES

CLIPPERS FRANÇAIS.

Conformément à la délibération de l'assemblée générale du 3 août dernier, MM. les actionnaires, porteurs d'anciennes actions signées : Béraud-Villars et Cie, sont priés de venir les échanger, au siége de la Société, à partir du lundi 28, de une heure à quatre heures de l'après-midi.

Les gérants rappellent que cet échange aura lieu dans la proportion de trois actions libérées de 100 fr., ou de six libérées de 50 fr. contre une action nouvelle de 100 fr. de la 1re série.

A partir dudit jour, les anciennes actions à échanger ne seront plus négociables et n'auront d'autre valeur que celle que leur donnera l'échange sus mentionné.

Les gérants en fonctions,

DARNAUD, DUCLOZ et Ce.

SOCIÉTÉ DES

CHARBONNAGES DE RUHRORT.

Le directeur gérant a l'honneur d'informer MM les actionnaires que, conformément aux statuts, l'assemblée générale annuelle se réunira en séance ordinaire, à Cologne, à l'hôtel Disch, le lundi 12 octobre prochain, à quatre heures de relevée, pour entendre les rapports du gérant et du Conseil de surveillance sur la situation des affaires et des opérations de la Société.

Pour siéger à l'assemblée, il faut posséder au moins 50 actions, dont les titres doivent être déposés huit jours avant la réunion, à Cologne, chez MM. Oppenheim jeune et Ce, ou aux bureaux de la Société, à Paris, rue Le Peletier, 7, ou à Londres, 31, Threadneedle street.

Les récépissés de ces titres serviront de cartes d'admission à l'assemblée.

COLLINGWOOD, Fr WOOD.

COMPAGNIE

FRANCO-AMÉRICAINE.

Les actionnaires de la Compagnie Franco-Américaine qui ont encore des versements à effectuer sur leurs titres, sont prévenus que faute par eux de remplir cette obligation dans le plus bref délai, il sera procédé, en ce qui les concerne, à l'application de l'art. 5 des statuts de la Compagnie.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

CAISSE L'ALLIANCE.

Les coupons d'intérêts pour le semestre écoulé sont payés à bureau ouvert, tous les jours non fériés, à raison de 2 1/2 0/0 par an, soit 12 fr. 50 c. par action de 500 fr., entièrement libérée conformément aux statuts.

Paris, 101, rue Neuve-des-Petits-Champs.

Le directeur-gérant,

CH. STOKES et Ce.

PARC DU RAINCY.

16e vente par adjudication, dans ce parc, le dimanche 27 septembre, à une heure, de 34 lots de terrains magnifiquement boisés et de toutes contenances. Sites délicieux, vastes avenues, eaux abondantes, approvisionnements faciles.

Cette vente (la dernière de l'année) comprend des lots situés sur le coteau qui avoisine la station du Raincy, et jouissant de vues remarquables.

Mise à prix, 1 fr. par mètre et plus; paiement du prix en deux ans. Plusieurs lots jouissent d'une remise d'un cinquième en cas de construction dans les 9 mois. 426 lots sont déjà vendus.

Station du chemin de fer de Strasbourg dans le parc même ; 11 trains montants, 10 descendants ; billets d'aller et retour ; trajet en 25 minutes. Omnibus spécial dans l'intérieur du parc.

Plans et renseignements au Raincy ; et à Paris, au siége de la Compagnie foncière du Raincy, 5, faubourg Poissonnière ; chez Me Desforges, notaire, 1, rue d'Hauteville ; Me Sebert, 4, rue de l'Ancienne Comédie, et chez M. Dutreil, 12, rue Ménars.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

OMNIBUS DE LONDRES

Recettes du 13 au 19 septembre

37e semaine.

599 voitures ont circulé et ont produit 246,196 fr. 65 c., soit par jour 40,885 fr. 23 c. et par voiture 69 fr. 80 c.

La recette totale du 1er Janvier au 19 septembre 1857 est de 11,000,805 fr. 65 La moyenne générale par jour et par voiture, comprenant le service de ville et de banlieue, est de 73 fr. 60 c.

Recettes comparatives :

1857, 37e semaine,

11,000,805 fr. 65 moyenne, 73 fr. 60

1856, 37e semaine,

7,603,123 fr. 80 moyenne, 72 fr. 54

Différence en faveur de 1857,

3,397,681 fr. 85 moyenne, 1 fr. 06

CHEMIN DE FER DE

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

A partir du 1er octobre 1857

Nouveaux services directs entre

Paris et Milan,

par Mâcon, le lac du Bourget, Aix-les-Bains, le Mont-Cenis, Turin et Novare.

Trajet en 43 heures

Dont 15 heures seulement en diligence.

Billets directs valables pour 15 jours avec faculté de s'arrêter à Dijon, Mâcon, Culoz, Aix-les-Bains, Chambéry, Saint-Jean-de-Maurienne, Suze, Turin et Novare.

Prix des places :

1re classe, 121 90 ; — 2e classe, 97 10; 3e classe, 77 65.

Correspondances :

A TURIN,

Pour Gênes, en 6 heures (chemin de fer); Pour Arona, le lac Majeur, en 4 heures (chemin de fer);

A MILAN,

Pour Venise, en 11 heures (chemin de fer)

Pour Trieste, en 21 heures (chemin de fer et diligence).

S'adresser pour les renseignements :

Au bureau des correspondances, à la gare de Paris, boulevard Mazas, et rue Basse-du-Rempart, 48 *bis*, à l'administration du chemin de fer VICTOR-EMMANUEL.

COMPAGNIE DES HOUILLÈRES ET CHEMINS DE FER DE

CARMAUX-TOULOUSE

Situation au 31 juillet 1857,

Extraction.		Recettes brutes.
83,462	998	1,509,383 28

Mois d'août,

Extraction.		Recettes brutes.
12,031	230	171,181 61

Situation au 31 août 1857.

Extraction.	Recettes brutes.
95,494 tom. 228 k.	1,683,565 89

PISTON MÉTALLIQUE.

Breveté par Ramsbottom, à Manchester. Ces pistons sont appliqués et fonctionnent avec la plus grande précision à 1,000 machines à vapeur et locomotives et marteaux à vapeur.

Ils sont d'une construction simple, d'une application très-facile et coûtent infiniment moins que tous les systèmes connus.

Les ressorts opèrent une pression invariable contre les parois des cylindres, évitant toute fuite de vapeur et procurent par là une économie notable dans le combustible.

— Les industriels qui désirent faire l'application du Piston Ramsbottom sont priés de s'adresser aux propriétaires du brevet, MM. P. R. JACKSON ET Ce, rue de Pouilly, n° 12, à Tourcoing (Nord).

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie, que le semestre d'intérêts échéant le 1er octobre 1857, est payable à partir dudit jour 1er octobre, à la caisse sociale, rue Notre-Dame-des-Victoires, à Paris, et à la caisse de la direction de l'exploitation, à Marseille, rue Montgrand, 33.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les jeudis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, les lundis, à 10 heures du soir. Traversée en 45 heures.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine et le Pirée, traversée en 7 jours.

Correspondance au Pyrée pour Volo et Salonique toutes les deux semaines, le samedi, à dater du 11 juillet ; pour Syra, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 4 juillet.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Latsaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 5 juillet.

MER NOIRE — *Danube* pour Varna, Sulina, Tultcha, Galatz et Ibraila.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique et des îles Ioniennes.

ALGERIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi. ORAN. — Départs tous les jeudi à midi. STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription:

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale,

A Lyon place des Terreaux

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

On osait à peine espérer jeudi dernier que l'espèce de réveil des affaires qui avait eu lieu à la fin de la bourse était le commencement d'un mouvement sérieux de hausse. Mais jusqu'à la bourse de lundi la reprise a fait des progrès rapides. Elle a même été trop brusque, car elle n'a pas donné le temps à ceux qui avaient acheté dans les bas cours de s'habituer graduellement à ces nouveaux prix, et ils ont été tentés de réaliser leurs bénéfices. Aussi les cours ont ils éprouvé une forte rechute qui a été arrêtée heureusement par la persistance des escomptes qu' obligeaient chaque jour les vendeurs de Mobilier et de quelques chemins de fer à s'exécuter, s'ils n'avaient pas des titres à livrer. Les titres manquaient pour satisfaire à ces demandes continuelles, et il a fallu payer jusqu'à 5 fr. de déport pour se procurer des titres du comptant à la fin du mois. Le mouvement de la rente a été plus mesuré, aussi a-t-elle évité des variations aussi violentes que les autres valeurs de spéculation ; elle a monté de 66 70 à 67 50 ; elle est redescendue à 66 90, et elle a repris de nouveau à 67 35, 67 40 et enfin 67 75.

Les affaires ont été fort animées sur les actions. L'Orléans a monté de 1,305 à 1,387 50 ; On en a escompté 12 à 1,500. Les actions du Nord ont fait 885 à 890, et sont revenues à 885.

Il n'y a pas eu d'escomptes sur les actions de Lyon fusionné cependant les actions anciennes ont repris à 865 et 87, et les nouvelles de 830 à 855.

Le Midia monté à 650 ; mais il se tient faiblement de 640 à 635.

Le Saint-Rambert était tombé par surprise à 500 ; mais quelques jours ont suffi pour le ramener à 530 et 535.

L'Ouest est soutenu par de petits achats au comptant au-dessus de 700 fr.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 17 jusqu'à celle du 24 septembre :

La rente a monté de 65 70 à 67 45 au comptant ; elle est restée à 67 30 ; elle a varié à terme de 67 70 à 67 50 ; elle est restée à 67 35.

Le 4 1/2 0/0 a monté de 91 à 91 75, il est resté à 91 35.

La Banque a varié de 2,810 à 2,800.

Le Crédit foncier a fléchi de 560 à 550.

Le Crédit mobilier a monté de 735 à 910 ; il a reculé à 820 et il a fermé à 882 50.

L'Orléans a monté de 1,335 à 1,385 ; il a reculé à 1,345 et il est resté à 1,337 50.

Le Nord ancien a monté de 847 50 à 890 ; il est retombé à 860 et il est resté à 875.

Le Nord nouveau a monté de 695 à 720, il est resté à 717 50.

L'Est ancien a monté de 650 à 690, il a fermé à 677 50. L'Est nouveau a varié de 642 50 à 655.

Lyon à la Méditerranée a monté de 843 75 à 880, il est resté à 867 50.

Lyon nouveau a monté de 830 à 865, il a fermé à 855.

Le Midi a monté de 617 50 à 650, il est resté à 637 50.

L'Ouest a monté de 690 à 725, il a fermé à 715.

Le Grand-Central a varié de 605 à 610.

Genève a monté de 645 à 685, il est resté à 670.

Saint-Rambert a monté de 502 50 à 540, il est resté à 530.

Béziers a varié de 435 à 420.

Les Ardennes nouvelles ont varié de 505 à 490.

Les Autrichiens ont monté de 640 à 660, ils ont fermé à 657 50.

Les Victor-Emmanuel ont monté de 490 à 500, ils ont fermé à 497 50.

Les Lombards ont repris de 557 50 à 590, ils sont restés à 585.

Les François-Joseph ont varié de 472 50 à 461 25; les Saragosse, de 437 50 à 450; les Romains, de 480 à 487 50.

Samedi. — La hausse, qui avait commencé depuis la bourse du jeudi, s'est soutenue et a même fait de nouveaux progrès sur quelques valeurs. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 20 c. à 67 20; elle a varié à terme de 67 à 67 15 Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 25 à 91 50. Le Crédit foncier s'est tenu à 560. Le Mobilier a monté de 37 50 à 857 50. Orléans a varié de 1,345 à 1,370; le Nord, de 865 à 875; le Nord nouveau, de 710 à 715; l'Est ancien, de 690 à 675; l'Est nouveau de 655 à 665; Lyon-Méditerranée, de 860 à 870; les actions nouvelles, de 852 50 à 862 50; les actions du Midi, de 630 à 640; l'Ouest, de 700 à 715; Genève, de 660 à 675; Saint-Rambert, de 525 à 530; les Ardennes nouvelles, de 497 50 à 500; Béziers, de 430 à 420; les Autrichiens, de 660 à 655; le Victor-Emmanuel, de 490 à 492 50; les Lombards, de 582 50 à 585; les Russes de 512 50 à 515; les François-Joseph, de 465 à 470.

Lundi. — Les premiers cours de la bourse étaient en forte hausse. Un fort escompte de Mobilier avait provoqué une nouvelle hausse sur cette valeur. Mais toutes les valeurs ont rétrogradé rapidement à partir de deux heures, et l'on est resté au-dessous des cours de la veille. La rente a varié au comptant de 67 30 à 67 20, et à terme de 67 50 à 67 10. Le 4 1/2 s'est tenu à 91 50; la Banque, de 2,810 à 2,800; le Crédit foncier, de 550 à 560. Le Crédit mobilier a varié de 910 à 855; l'Orléans, de 1,385 à 1,360; le Nord, de 890 à 875; le Nord nouveau, de 720 à 717 50; l'Est ancien, de 690 à 687 50; l'Est nouveau, de 680 à 672 50; Lyon-Méditerranée, de 880 à 862 50; les actions nouvelles, de 865 à 850; le Midi, de 650 à 640; l'Ouest, de 725 à 717 50; le Grand-Central, de 610 à 612 50; le Genève, de 6?0 à 670; le Saint-Rambert, de 540 à 535; Béziers, de 435 à 420; les Ardennes nouvelles, de 505 à 500; les Autrichiens, de 660 à 650; le Victor-Emmanuel, de 500 à 492 50; les Russes, de 512 50 à 515; les Lombards, de 582 50 à 590; les François-Joseph, de 470 à 472 50; les Saragosse, de 450 à 457 50; les Romains, de 485 à 487 50.

Mardi. — La réaction qui avait commencé à la bourse précédente a continué avec vivacité, malgré la continuation des escomptes. Toutes les valeurs étaient offertes à la clôture La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 25 c. à 66 95, et à terme de 15 c. à 66 95. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 91 50. La Banque a monté de 10 à 2,810. Le Crédit mobilier a fléchi de 35 fr. à 820; l'Orléans, de 12 50 à 1,347 50; le Nord, de 5 à 870; le Nord nouveau, de 7 50 à 710; l'Est ancien, de 22 50 à 615; l'Est nouveau, de 20 à 652 50; le Lyon-Méditerranée, de 10 à 852 50; les actions nouvelles, de 7 50 à 842 50; le Midi, de 12 50 à 627 50; l'Ouest, de 12 50 à 705; le Grand-Central, de 3 75 à 608 75; Genève, de 17 50 à 652 50; les Ardennes nouvelles, de 2 50 à 497 50. Le Saint-Rambert s'est tenu à 540; Béziers, à 420. Les Autrichiens ont fléchi de 6 25 à 643 75. Le Victor-Emmanuel a monté de 2 50 à 495. Les Russes ont fléchi de 7 50 à 507 50; les Lombards, de 12 50 à 577 50; les François Joseph, de 12 50 à 460; les Saragosse, de 12 50 à 445.

Mercredi. — Les réalisations s'étaient ralenties dès le début, et les cours ont repris rapidement à la clôture. On n'escomptait pas moins de 460 Crédit mobilier, 450 Orléans, 200 Nord et 100 Ouest. Le 3 0/0 a repris au comptant de 65 c. à 67, et de 30 c. à terme à 67 25 ; le 4 1/2 0/0, de 25 c. à 91 75. La Banque a fléchi de 10 à 2,800. Le Crédit mobilier a monté de 50 à 870; Orléans, de 22 50 à 1,370. Le Nord ancien s'est tenu à 870. Le Nord nouveau a monté de 2 50 à 712 50; l'Est ancien, de 10 à 675; l'Est nouveau, de 2 50 à 655; Lyon ancien, de 7 50 à 860. Lyon nouveau a fléchi de 2 50 à 850. Le Midi a monté de 6 25 à 635; le Grand-Central, de 1 25 à 608 25; l'Ouest, de 3 75 à 708 75; Genève, de 7 50 à 660; Saint-Rambert, de 5 à 535. Béziers s'est tenu à 420. Les Ardennes nouvelles ont fléchi de 7 50 à 490. Le Victor-Emmanuel s'est tenu à 495. Les Autrichiens ont monté de 8 75 à 652 50; les Lombards, de 5 à 582 50; les François-Joseph, de 2 50 à 462 50; les Russes, de 3 75 à 514 25. Les Saragosse ont fléchi de 5 à 440.

Jeudi. — Les cours étaient encore en hausse jusqu'à deux heures et demie, mais une réaction a eu lieu à la clôture sur toutes les valeurs. On escomptait 2,475 actions du Crédit mobilier, 425 Orléans et 450 Nord. Le 3 0/0 a varié au comptant de 67 45 à 67 30, et à terme de 67 45 à 67 35; le 4 1/2 0/0. de 91 65 à 91 35; la Banque, de 2,810 à 2,800; le Crédit mobilier, de 900 à 882 50; Orléans, de 1,387 50 à 1,377 50; le Nord ancien, de 880 à 875; le Nord nouveau, de 720 à 717 50; l'Est ancien, de 680 à 677 50; l'Est nouveau, de 667 50 à 665; Lyon ancien, de 870 à 867 50; Lyon nouveau, de 857 50 à 855; le Midi, de 640 à 637 50; l'Ouest, de 720 à 715. Genève a monté de 10 à 670. Saint-Rambert a fléchi de 5 à 530. Les Autrichiens ont monté de 5 à 657 50; le Victor-Emmanuel, de 2 50 à 497 50; les François-Joseph, de 462 50 à 461 25; les Russes, de 513 75 à 511 25. Les Saragosse ont monté de 10 à 450. Les Romains se sont tenus à 487 50; les Lombards, à 585.

Vendredi. — Le mouvement de hausse a continué sous l'effort des escomptes qui continuaient sur les actions et qui effrayaient les vendeurs à découvert. La rente était cependant plus recherchée que les autres valeurs : elle s'est tenue longtemps de 67 50 à 67 60, et elle a monté pour la clôture a 67 75. On escomptait 750 actions du Crédit mobilier. 200 actions d'Orléans, 450 Est ancien et 125 Nord. Malgré ces escomptes, les actions ont eu un mouvement de hausse restreint. Le Crédit mobilier a varié de 880 à 900, et reste à 895. Orléans a monté de 1,375 à 1,387 50; le Nord ancien, de 877 50 à 880; le Nord nouveau, de 717 50 à 720. L'Est ancien s'est tenu à 680; l'Est nouveau, à 665. Lyon ancien a varié de 865 à 872 50; Lyon nouveau, de 855 à 862 50; le Midi, de 640 à 635; l'Ouest, de 745 à 747 50; Genève, de 672 50 à 670; Béziers, de 420 à 417 50; St-Rambert, de 535 à 532 50; les Autrichiens, de 657 50 à 662 50; le Victor-Emmanuel, de 482 50 à 500; les Russes, de 512 50 à 513 75. Les Romains ont monté à 495; les Lombards, à 587 50.

LATOUR.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

Dénomination.	Amortis. ou remboursés	Nombre de parts ou d'actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer.	C	100 000	500	tout.	71 40	janv. juil.	372 50
Banque de l'Algérie	A	[illegible]	500	id	37 45	....	1120 ..
Omnium lyonnais	Civ.	7 500	1/7500	id	.. ..	....	500 ..
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	30.000	1 500	tout.	55 ..	janv. juil.	905 ..
Omnibus des chemins de fer	C	3 200	300	id	21 ..	février	175 ..
Omnibus de Londres	C	250 000	100	id.	12 50	....	97 50
Comp. imp. des voitures de Paris	A	400 000	100	id.	1 65	mars	80 ..
Gondoles parisiennes	C	1 700	80	id	9 50	févr. août	100 ..
Omnibus de Lyon	C	..	100	tout.	.. ..	»	50 ..
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital	A	69.120	1 000	tout.	50 ..	avril oct	1125 ..
— act. de jouiss.	A	69 120	1/69120	id	8 30	1er juin.	92 50
Bourgogne, action de capital	A	27.200	1 000	id.	50 ..	avril, oct	850 ..
— action de jouiss.	A	27 200	1/27200		12 50	1er juin	135 ..
Arles à Bouc, act. de capital	A	6 000	1 000		50 ..	avril, oct	925 ..
Trois canaux, act. de capital		17 000	1 000	id.	50 ..	id	1100 ..
Roanne à Digoin	A	13.000	1/13000	id	11 ..	mai	.. ..
Aire à la Bassée	A	[illegible]	5 000	id	400 ..	févr. août	7250 ..
Sambre à l'Oise	A	11 700	1 000	id	70 ..	....	915 ..
Scarpe inférieure	C	2 200	1.000	id	112 ..	....	1500 ..
Sambre française canalisée	A	6 000	1.000	id	116 25	....	1150 ..
Canalisation de l'Èbre	A	61.000	400	id	4 0/0	....	... ..
Compagnie générale des Eaux	A	80.000	250	id.	4 0/0	....	185 ..
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	C	10000 part	1/10000	150	4 0/0	avril, oct.	165 ..
Pont, gare et port de Grenelle	A	7.000	1 000	id.	10 ..	....	... ..
Pont de Rouen	A	800	1 000	id	44 ..	janv. juill.	... ..
Ponts réunis	C	3.000	1.000	id	5 1/2 0/0	....	... ..
Nouveaux Ponts réunis	C	4 000	1.000	id	5 1/4 0/0	....	... ..
Pont de Bordeaux	A	2 300	1 000	id.	.. ..	....	1500 ..
Pont de Beaucaire	A	1 000	1 000	id	.. ..	....	1000 ..
Pont sur le Rhône	»	..	»	»	.. ..	....	1045 ..
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Cie	C	10.000	500	tout	73 50	janv. juill.	385 ..
Compagnie franco-amér. Estamp	C	..	500	tout.	154 21	juin, déc.	215 ..
Messageries imp. Serv. marit.	A	48.000	500	tout	50 ..	janv. juill	775 ..
Cie cent. de transp. et de nav.	C	8 000	250	id	6 ..	....	50 ..
Compagnie générale maritime	A	80 000	500	250	.. ..	janv. juill	400 ..
Marc Fraissinet père et fils	C	..	500	id	.. ..	»	425 ..
Arnaud Touache fr. et Cie	C	..	500	id	.. ..	»	400 ..
Armements marit. Barbey et Cie	C	..	500	tout	0/0	»	.. ..
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)	C	24000 parts	300	tout	15 ..	avril, oct.	300 ..
Centre-du-Flénu	Civ.	[illegible]	1 000	id.	20 .	....	245 ..
Pont-de-Loup-Sud	Civ.	2 000	1 000	id.	70 ..	avril	400 ..
Monthieux-Saint-Étienne	Civ.	2 000	500	id.	.. ..	....	... ..
Blanzy	C	30 000	500	id.	36 ..	févr. août	725 ..
Azincourt	A	1 500	1/1500	id.	150 ..	....	1250 ..
Chazotte	A	3 350	1/3350	id	65 ..	....	780 ..
Layon-et-Loire	A	1 500	1/1500	id	.. ..	....	400 ..
Loire (quatre groupes)	A	80 000	1/80000	id	58 ..	avril oct.	745 ..
Loire	A	80 000	1/80000	id	12 ..	id.	142 50
Mont-Rambert	A	80 000	1/80000	id	10 ..	id.	150 ..
St-Étienne	A	80 000	1/80000	id	8 50	id.	160 ..
Rive-de-Gier	A	80 000	1/80000	id	27 50	id.	285 ..
Mayenne et Sarthe	A	13 200	1/13200	id	34 ..	....	625 ..
Grand'Combe	A	24 000	1/24000	id	80 ..	janv. juil.	816 ..
Haute-Loire (anc. Société)	Civ.	5 200	500	id	.. ..	avril oct	300 ..
Carmaux-Toulouse	C	110 000	100	id	10 ..	janv. juill	105 25
Épinac	A	2 000	1/2000	id.	100 ..	....	.. ..
Roche-la-Molière et Firminy	A	..	..	»	.. ..	....	505 ..
Houillères réunies-s-Quaregnon	A	8.720	250	id	.. ..	....	150 ..
Charbonnages belges	C	30 000	500	id	30 ..	....	140 ..
Compagnie générale Asphalte	C	8 000	500	id	.. ..	....	... ..
Bastennes	»	10.000	100	id	5 0/0	15 janv. juil	100 ..
Loire, obligations anciennes	»	4.460	1 [illegible]	id.	56 ..	....	1180 ..
— — nouvelles		18 000	1 [illegible]	id	50 ..	févr. août	913 ..
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne … zinc.	A	90 000	80	tout.	25 ..	mai, nov.	377 50
Nouvelle-Montagne … zinc	A	3 000	1 000	id.	160 ..	....	1037 50
Stolberg et Westphalie, priv. zinc	A	40.000	375	id	5 0/0	octobre	300 ..
— non priv. zinc	A	40 000	375	id	.. ..	id.	85 ..
Corphalie … zinc	A	5 000	1 000	id.	70 ..	....	1035 ..
Eschweiler, priv. … zinc	A	5 000	500	id	.. .	1er juin	.. ..
— non priv. … zinc.	A	5 000	375	id	5 0/0	janv. av.	... ..
Silésie … zinc	A	50 000	175	id	8 42	mai, nov.	250 ..
Mouzaïa (Algérie) … cuivre	C	60 000	100	id.	1 50	août	22 ..
Tenez (Algérie) … cuivre	C	24 000	100	id	.. ..	....	40 ..
Pontgibaud … plomb, argentif.	A	10 000	1/10000	id.	25 ..	....	250 ..
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Cie	C	11 000	500	tout.	47 20	sept. mars	650 ..
Septèmes	C	40 000	250	id.	.. ..	avril, oct.	.. ..
Caronte	C	76 000	100	40	1 75	....	35 ..
Chameroy	C	2.000	500	id	50 ..	juin, déc.	750 ..
Gandillot	C	2.200	250	id.	35 ..	....	.. ..
Christofle	C	6 000	500	id.	25 ..	....	.. ..

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr

Dénomination.	Amortis. ou remboursés	Nombre de parts ou d'actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)		28.000	500	tout	80 ..	déc. juin	832 50
Loire et Ardèche	A	4 000	1/4000	id.	300 ..	....	3500 ..
Allevard	A	..	5.000	id.	» ..	»	5350 ..
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	3 000	id.	200 ..	juin, déc.	» ..
Alais (Gard)	A	18 000	1/18000	id.	.. ..	....	550 ..
Basse-Indre	C	3 000	500	id.	94 ..	avril, oct.	700 ..
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	id.	40 ..	mars, sep.	805 ..
Maubeuge (Nord)	A	6 000	1/6000	id.	.. ..	....	450 ..
Fourchambault	C	50 000	1/50000	id	50 ..	....	485 ..
Forges et aciéries de Rive-de-Gier	C	54 000	1/54000	id	60 ..	mai, nov.	51 ..
Horme	A	10 000	1/10000	id	.. ..	....	150 ..
Côte-d'Or	C	[illegible]	500	id.	.. ..	....	400 ..
Franche-Comté	C	[illegible]	500	id.	.. ..	....	395 ..
Firminy	C	»	250	id.	.. ..	....	102 50
Méditerranée (forges et chant.)	A	1000	1/1000	tout	60 ..	»	670 ..
Espérance (Belgique)	[illegible]	4 000	1 000	id.	100 ..	janv. juill.	1 200 ..
Monceau-sur-Sambre (Belgique)	A	10 000	500	id	62 50	avril, oct.	675 ..
Providence (Belgique)	A	5.000	1 000	id	150 ..	....	1.437 50
Phénix métallurgique	A	60.000	500	id	40 ..	janv. juill.	350 ..
Sclessin	C	11 000	1 000	id.	50 ..	»	1.020 ..
Ougrée (Belgique)	A	12 000	1/12000	id.	60 ..	....	585 ..
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)	C	24000 part	1/24000	tout.	6 ..	avril, oct.	» ..
Paris (éclairage et chauffage)	A	110 000	(1) 500	id.	40 ..	....	620 ..
Nord (Batignolles)	C	6.000	500	id	40 ..	avril, oct.	600 ..
Est (Vincennes)	C	1 000	500	id.	30 ..	....	.. ..
Versailles	C	1 200	500	id.	35 ..	mars sept.	300 ..
Wazemmes	C	2 100	410	id.	7 50	1er octobre	175 ..
Amiens	C	1.300	500	id.	35 ..	janv. juill	440 ..
Comp. centrale, Lebon (3 villes)	C	15 000	500	id	35 ..	janv. juill.	515 ..
Union des Gaz	C	40 000	250	id	30 ..	janvier	57 50
Lyon	A	7.000	1/7000	id.	120 ..	janv. juill.	2150 ..
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.400	1/2400	id.	.. ..	....	1015 ..
Dijon	»	»	700	»	.. ..	....	1550 ..
Metz	A	1 000	1/1000	id.	.. ..	....	.. ..
Naples	»	»	440	»	.. ..	....	.. ..
Saint-Étienne	A	1.050	1/1050	id.	.. ..	....	1540 ..
Venise	»	»	413	»	.. ..	....	1800 ..
Padoue, Vicence et Trévise	Civ.	2.100	500	tout.	.. ..	....	350 ..
FILATURES.							
Maberly (Amiens)	A	8.000	500	tout	53 ..	septembre	800 ..
Cohin	C	40.000	500	id.	40 10	janv. juill.	550 ..
Lainière	C	1.400	500	id.	35 81	....	» ..
Pont-Rémy	A	5.400	1/5400	id.	34 ..	30 avril	450 ..
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	6.000	500	tout.	62 ..	janv. juill	500 ..
Glaces de Saint-Gobain	A	1 152	1/1152	id	.. ..	....	33 000 ..
Glaces de Montluçon	C	24 000	500	id	.. ..	....	250 ..
Glaces d'Oignies … Belgique	A	10 000	1 000	id	73 50	juill. sept	1.117 50
Glaces d'Aix-la-Chapelle, Prusse	A	2 000	375	id.	.. ..	avril, oct.	120 ..
Immeubles Rivoli	A	240 000	100	id	5 00	janv. juill	100 ..
Rue impériale de Lyon	A	21 500	1/21500	id.	5 0/0	....	450 ..
Télégraphe sous-marin Manche	C	100.000	25	id.	7 0/0	mars, sept.	40 ..
— Méditerranée	C	30 000	250	id.	» ..	....	125 ..
Cie gén. de Vidanges, Richer et Cie	C	28 000	500	id.	25 ..	....	400 ..
Substances alimres, Chollet et Cie	C	40.000	100	id.	20 ..	....	30 ..
ASSURANCES.							
Générale … mar.	A	400	12 500	5000	» ..	avril	56 0/0 b
Sécurité … mar	A	200	5 000	1/5	» ..	....	32 0/0 b
Union des ports … mar.	A	1 000	5 000	750	220 50	avril	17 0/0 b
Lloyd français … mar.	A	1 200	5 000	1/5	410 ..	février	20 0/0 b
Océan … mar	A	200	5.000	1000	» ..	....	25 0/0 b
Chambre d'assurances … mar	A	400	5.000	1/5	» ..	février	30 0/0 b
Mélusine … mar.	A	400	5.000	1/5	» ..	mars	24 0/0 b
Vigie … mar.	A	200	5 000	1000	120 ..	....	25 0/0 b
Sauvegarde … mar.	A	200	5.000	1000	250 ..	février	16 0/0 b
Centrale … mar	A	1.000	5.000	1000	200 ..	février	22 0/0 b
Réunion … mar.	A	1.200	5.000	1000	.. ..	id.	[illegible] 0/0 b
Générale … inc.	A	400	5 000	tout.	.. ..	avril	720 0/0 b
Phénix … inc	A	4 000	1 000	id	200 ..	mai, nov.	230 0/0 b
Nationale … inc	A	2.000	5 000	1/5	» ..	mars	[illegible] 0/0 b
Union … inc.	A	2.000	5.000	1/5	600 ..	avril	40 0/0 b
Soleil … inc.	A	1 000	6.000	1/5	400 ..	id.	120 0/0 b
France … inc.	A	2 000	5.000	1/5	» ..	id.	60 0/0 b
Urbaine … inc.	A	1.000	5 000	1/5	400 ..	id.	110 0/0 b
Providence … inc	A	2 000	2 500	500	100 ..	id.	90 ..
Aigle … inc.	A	400	5 000	2000	.. ..	id.	25 0/0 b
Paternelle … inc	A	3 000	1 000	400	» ..	id.	5 0/0 b
Confiance … inc.	A	800	5.000	1000	.. ..	id.	7 0/0
Nord … inc.	A	2 000	1 000	200	20 ..	id.	12 0/0 b
Générale … vie.	A	400	7 500	tout	2025 ..	t. les 3 ans	140 0/0 b
Nationale … vie	A	3 000	5 000	1/5	300 ..	t. les 5 ans	26 0/0 b
Union … vie	A	2 000	5 000	1/5	120 ..	t. les 2 ans	10 0/0 b
Phénix … vie.	A	800	5.000	1000	150 ..	id.	3 0/0 p
Caisse Paternelle … vie.	A	8 000	500	100	» ..	avril	40 0/0 b
Générale … grêle	A	2 000	5 000	1000	» ..	avril	pair

(1) Valeur d'émission 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 19 AU 25 SEPTEMBRE

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concession	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Revenu de chaque act. dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 19 Comp.	Samedi 19 Terme	Lundi 21 Comp.	Lundi 21 Terme	Mardi 22 Comp.	Mardi 22 Terme	Mercredi 23 Comp.	Mercredi 23 Terme	Jeudi 24 Comp.	Jeudi 24 Terme	Vendredi 25 Comp.	Vendredi 25 Terme
705	796	99	400.000	500	tout	38 fr. pour 1856	juillet 1856	Nord ancien	[illegible]	[illegible]	[illegible]	675	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	905	[illegible]	[illegible]
»	»	»	125.000	575	200	4 0/0	»	Nord nouveau	715	715	717 50	717 50	710	710	710	712 50	715	712 50	720	718 50
970	1614	96	300.000	500	tout	45 fr. pour 1856	avril 1857	Ouest	712 50	715	712 50	717 50	710	711	710	708 75	720	715	»	717 50
1124	1774	99	300.000	500	tout	86 fr. pour 1856	avril 1857	Orléans	1340	1340	1335	1340	1355	1337 50	1360	1370	1355 25	1357 50	1352 50	1357 50
1130	1822	99	[illegible]	500	tout	35 fr. pour 1856	mai 1857	Est ancien	680	»	682 50	687 50	675	685	677 50	675	685	677 50	680	»
»	»	»	[illegible]	500	[illegible]	4 0/0	mai, nov.	Est nouveau	665	665	665	672 50	665	662 50	665	»	670	»	670	»
691	968	99	265.000	500	tout	91 fr. pour 1856	janvier 1857	Paris à Lyon	»	»	»	»	»	»	1340	»	1340	»	1340	»
								Lyon à la Méditerranée	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	377	»	577.500	500	tout	»	»	Par. à Méditerr. anciennes	855	870	870	862 50	855	862 50	865	860	870	867 50	875	847 50
»	»	»	115.500	735	275	»	»	Paris-Méditerr. nouv.	862 50	862 50	860	860	81[illegible]	862 50	845	840	835	833	840	842 50
175	338	99	90.000	500	tout	4 0/0	juillet 1857	Lyon à Genève	675	675	»	676	680	»	»	»	670	»	650	650
718	800	99	250.000	500	tout	4 0/0	janv. juillet	Midi	635	640	635	640	630	637 50	630	»	637 50	637 50	635	635
195	1058	99	221.000	500	tout	35 fr.	juillet 1857	Grand-Central	640	»	642 50	»	640 75	»	637 50	»	640	»	640	635 75
50	96	99	50.000	500	300	4 0/0	juillet 1857	St-Rambert à Gren.	530	530	540	535	540	»	535	»	537 50	»	537 50	542 50
»	54	99	36.000	500	tout	4 0/0	avril	Béziers à Graissessac	440	»	423 75	420	425	»	415	»	»	»	415	417 50
30	140	99	42.000	500	tout	4 fr. 25	janvier 1857	Ardennes ancien	»	»	405	»	405	»	405	»	405	»	401	»
»	»	»	12.000	500	250	»	»	Ardennes nouveau	»	510	»	510	405	»	410	»	410	»	410	»
»	»	»	»	»	»	»	»	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1077	1176	92	400.000	500	125	3 fr	juillet 1857	Chemins autrichiens	655	655	652 50	650	642 50	641 25	642 50	642 50	645	657 50	655	647 50
[illegible]	1012	90	300.000	500	[illegible]	4 1/2 0/0	»	François-Joseph	470	»	472 50	»	465	»	462 50	»	465 25	»	»	»
462	1071	98	312.500	500	300		»	Lombards-Vénitiens	585	»	580	»	577 50	»	»	»	580	»	577 50	»
»	4162	85	600.000	500	150	5 0/0	»	Russes	510	515	512 50	512 50	507 50	»	»	511 25	512 50	»	512 50	513 75
238	815	99	240.000	500	150	»	janvier 1857	Saragosse	»	»	457 50	»	445	»	440	»	450	»	442 50	»
»	619	99	175.000	500	175	5 0/0	»	Romaine	»	»	287 50	»	487 50	»	»	»	487 50	»	475	»
»	85	99	[illegible].000	500	250	4 1/2	décemb. 1856	Victor-Emmanuel	482	492 50	490	491 50	485	495	485	485	491 50	491 25	488 75	490
84	258	99	72.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Central suisse	»	»	515	»	515	»	»	»	»	»	»	»
46	22	99	90.000	500	250	»	juin 1856	Ouest suisse	450	»	450	»	420	»	440	»	»	»	440	»
114	1[illegible]2	»	67.365	500	tout	4 0/0	1er janvier	Nord-Est suisse	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
14	11	99	7.931	250	tout	6 0/0	15 oct. 15 avril	Tarragone à Reus	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Dates des emprunts	Nombre d'obligat.	Durée et amortiss.	Prix d'émiss.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements
1851-52-4	375.000	75 ans	335	tout.	500	avril.	15 »»	janvier juillet.
1851.	2.303	15 —	335	tout.	500	D°	20 »»	août
»	17.418	88 —	»	tout.	562 50	»	16.87 1/2	janvier juillet
1853.	80.000	50 —	1.000	tout.	250	avril.	50 »»	avril octobre.
1855.	100.000	99 —	290	tout.	500	avril	15 »»	D°
1852.	120.000	99 —	500	tout.	625	D°	25 »»	D°
1853	182.333	99 —	350	tout.	500	D°	15 »»	janvier juillet.
1852.	205.00[illegible]	96 —	500		650	avril.	25 »»	juin décembre.
1854	190.000	94 —	270	200	500	mars.	15 »»	janvier juillet.
»	2.775	47 —	»	tout.	1.250	»	50 »»	avril octobre.
»	24.000	—	»	tout.	625	»	25 »»	janvier juillet
1855.	600.000	94 —	80	tout.	500	1855	15 »»	D°
1842.	8.868	47 —	1.125	tout.	1.250	décembre	50 »»	D°
1848	13.330	99 —	»	tout.	1.250	D°	50 »»	D°
1852.	430.000	97 —	»	tout.	500	»	15 »»	D°
1853.	131.007	99 —	300	tout.	500	décembre	15 »»	D°
1855.	134.200	9 —	280	tout.	500	décembre.	15 »»	D°
1853.	102.614	99 —	500	tout.	625	D°	25 »»	D°
1853.	83.643	99 —	500	tout.	500	D°	15 »»	D°
1855.	87.719	99 —	285	tout.	500	D°	15 »»	D°
1855	300.000	99 —	275	»	500	septembre.	15 »»	septembre mars
1856.	100.500	99 —	28[illegible]	tout	500		15 »»	janv. juillet.
1856.	186.000	97 —	28[illegible]	»	500		15 »»	janv. juillet
1854.	4.200	42 —	250		500	25 janvier.	15 »»	1er avril 1er octobre
1856.	667	82 »»	25	»	500	»	15 »»	1er février 1er juillet

Noms des compagnies	19	21	22	23	24	25
Nord 3 0/0	270 75	270 25	277 50	277 50	278 75	277 50
Nord-Boulogne						
Nord-Charleroy anciennes actions	»	»	»	»	»	»
Paris à Lyon 3 0/0	275 »»	275 »»	275 »»	»	»	280 »»
D° (nouvelles)	275 »»	275 »»	278 75	275 »»	275 »»	278 75
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	»	[illegible]	[illegible]	465 »»	465 »»	470 »»
D° Nouvelles 3 0/0	280 »»	280 »»	280 »»	»	280 »»	280 »»
Est 1852 1854 1856	»	430	»	445 »»	445 »»	450 »»
D° (nouvelles, 3 0/0)	262 50	265 »»	261 25	262 50	262 50	261 25
Strasbourg Bâle	»	»	»	»	»	»
D°	»	»	»	»	»	»
Ouest 1855	263 75	265 »»	265 »»	265 »»	263 75	263 75
Paris à Orléans 1842 5 0/0	»	»	»	»	»	»
D° (Nouvelles 1848)	1065 »»	»	»	»	»	»
D° 1852 3 0/0	265 »»	265 »»	265 »»	270 »»	267 »»	265 »»
Grand-Central 1854	270 25	[illegible] 25	270 25	263 75	260 »»	260 »»
D° (nouvelles) 1855	261 75	261 75	264 50	262 50	260 »»	261 75
Rhône-et-Loire 5 0/0	»	»	»	»	»	»
D° 3 0/0	»	»	248 25	248 25	»	»
Lyon à Genève 1855 jouiss. juillet 1857	270 »»	270 »»	»	270 »»	»	265 »»
D° 1857 jouiss. juillet 1857	265 »»	265 »»	270 »»	265 »»	265 »»	266 »»
Autrichiens	»	»	260 »»	262 50	260 »»	261 25
Midi	263 75	261 75	263 75	265 »»	264 75	265 »»
Lyon-Bourbonnais	267 50	266 25	»	266 25	266 25	266 25
Tarragone à Reus	»	»	»	»	»	»
D°	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 18 au 24 septembre 1857. (Calculé au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	18	19	21	22	23
Nord	845 »» à 860 »»	[illegible]	860 »» à 870 »»	850 »» à 862 50	850 »» à 862 50
Est	650 »» à 656 25	665 »» à 670 »»	665 »» à 670 »»	670 »» à 675 »»	660 »» à 662 50
Est nouvelles	635 »» à 645 »»	640 »» à 650 »»	645 »» à 655 »»	630 »» à 640 »»	640 »» à 658 »»
Orléans	1.320 »» à 1375 »»	1350 »» à 1375 »»	1345 »» à 1362 50	1330 »» à 1375 »»	1345 »» à 1360 »»
Lyon	845 »» à 860 25	840 »» à 860 »»	865 »» à 872 50	847 50 à 852 25	840 »» à 850 »»

COURS DES FONDS PUBLICS FRANCAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination	Samedi 19 Comptant	Samedi 19 Terme	Lundi 21 Comptant	Lundi 21 Terme	Mardi 22 Comptant	Mardi 22 Terme	Mercredi 23 Comptant	Mercredi 23 Terme	Jeudi 24 Comptant	Jeudi 24 Terme	Vendredi 25 Comptant	Vendredi 25 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0, jouiss. 22 juin 1857	67 10	67 15	67 20	67 10	66 95	66 90	67 »»	67 25	67 30	67 35	67 70	67 75
Rentes 4 1/2 0/0, jouiss. 22 mai 1857	91 10	91 »»	91 50	»» »»	91 50	»» »»	91 75	91 50	91 35	»» »»	91 25	»» »»
Banque de France, jouiss., juillet 1857	2945 »»	» »	2940 »»	» »	2940 »»	» »	2940 »»	» »	2950 »»	» »	2945 »»	» »
Banque de France, nouvelle émission	2940 »»	» »	2930 »»	» »	2910 »»	» »	2900 »»	» »	2900 »»	» »	2905 »»	» »
Comptoir national d'escompte, jouiss. août 1857	» »»	» »	640 »»	» »	660 »»	» »	660 »»	» »	650 »»	» »	640 »»	» »
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss. juillet 1857	» »»	» »»	500 »»	» »»	555 »»	» »	540 »»	» »»	540 »»	» »»	565 »»	» »»
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1857	420 »»	» »	» »»	» »	410 »»	» »	425 »»	» »	422 75	» »	420 »»	» »
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° » d°	385 »»	» »	» »»	» »	» »»	» »	» »»	» »	385 »»	» »	382 50	» »»
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° » d°	85 »»	» »	»» »»	» »	»» »»	» »	85 »»	» »	85 »»	» »	85 »»	» »
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° » d°	»» »»	» »	»» »»	» »	»» »»	» »	80 »»	» »	»» »»	» »	80 »»	» »
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouis. mai	195 »»	» »	» »	» »	» »»	» »	» »»	» »	» »	» »	192 50	» »
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1857	855 »»	857 50	860 »»	855 »»	827 50	820 »»	870 »»	870 »»	882 50	882 50	887 50	895 »»
Ville de Paris, obligations 1849, jouissance avril 1857	» »»	» »»	» »»	» »	» »»	» »»	1100 »»	» »	» »»	» »	1100 »»	» »
d° d° 1852, jouiss. juillet 1857	1045 »»	» »	1045 »»	» »	1045 »»	» »	1047 50	» »	1050 »»	» »	1015 »»	» »
d° d° 1855, tout payé jouiss. mars 1857	» »»	» »	385 »»	» »	386 25	» »	391 50	» »	390 »»	» »	391 25	» »»
Département de la Seine, obligations 1857, jouiss. juillet 1857	192 20	» »	192 50	» »	193 75	» »	195 »»	» »	193 75	» »	195 »»	» »
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	90 1/2	» »	90 1/2	» »	90 1/2	» »	90 3/8	»	90 3/8	» »	90 3/8	» »
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1857	99 1/4	» »	99 1/4	» »	99 1/4	» »	»» »/»	»	99 1/4	» »	99 1/2	» »
Piémontais, 5 0/0 jouiss. juin 1857	90 »»	» »	90 »»	» »	90 »»	» »	90 »»	» »	90 »»	» »	»» »»	» »
— 3 0/0 jouiss., juillet 1857	»» »»	» »	»» »»	» »	»» »»	» »	[illegible] 50	» »	»» »»	» »	»» »»	» »
Autrichien, 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1857	»» »/»	» »	88 »/»	» »	»» »/»	» »	»» »/»	» »	88 1/2	» »	88 1/4	» »
Emprunt Romain, jouiss., juin 1857	88 3/4	» »	87 »/»	» »	»» »/»	» »	87 »/»	» »	88 »/»	» »	87 »/»	» »
Espagne différ. convert. jouiss., juillet 1857	»» »/»	» »	»» »/»	» »	»» »/»	» »	»» »/»	» »	25 1/4	» »	25 1/2	» »
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1857	40 »/»	» »	40 »/»	» »	39 3/4	» »	39 3/4	» »	»» »/»	» »	»» »/»	» »
d° intérieure d°	37 1/2	» »	37 3/4	» »	»» »/»	» »	37 3/8	» »	38 »/»	» »	»» »/»	» »

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Ce, RUE BERGÈRE, 20

LE DIRECTEUR, C. DEVINA

Digitized by Google

N° 901 — 16e ANNÉE. — N° 40 — SAMEDI, 3 OCTOBRE 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

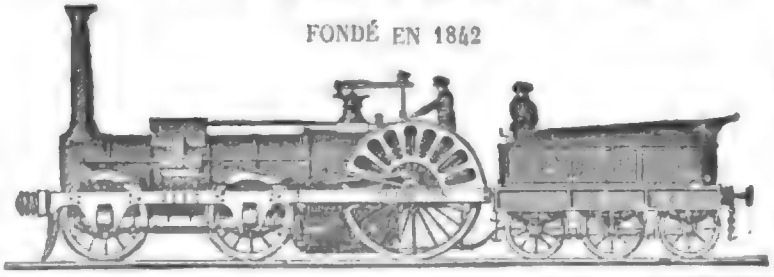
PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 2fr. »
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, nos 1, Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ DES GAZ ET HAUTS-FOURNEAUX DE MARSEILLE

ET

HOUILLÈRES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'intérêt du 1er semestre de 1857, fixé à 6 fr. par action, est payé, depuis le 1er octobre 1857, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu (1).

SOCIÉTÉ DES PORTS DE MARSEILLE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'intérêt du 1er semestre de 1857, fixé à 3 fr. par action, est payé, depuis le 1er octobre 1857, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu (2).

CHEMINS DE FER ROMAINS.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'intérêt à 6 0/0 du semestre de 1857, soit fr. 4 50 pour 150 fr. versés, est payé depuis le 1er octobre 1857, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu, à Paris, et à la Banque romaine, à Rome.

(1) Ce paiement sera fait sous la déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

(2) Idem.

AVIS

A NOS ABONNÉS DE PARIS.

MM. les Abonnés de Paris qui désiren recevoir leur journal dans les Départements sont priés d'acquitter le supplément dû pour frais de port. A défaut de ce supplément, le journal continuera à leur être adressé à leur domicile de Paris.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Tout abonné, à partir du 1er janvier 1857, a droit gratuitement à la Carte des chemins de fer de l'Europe, publiée par le *Journal des chemins de fer*.

Cette Carte ne sera remise que sur la présentation de la quittance d'abonnement.

Les personnes dont l'abonnement doit échoir dans le courant de l'année 1857 recevront cette Carte en renouvelant leur abonnement.

Cette Carte doit être prise dans les bureaux du journal.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 993. — Les chemins de fer et les revenus publics, 994. — Ministère des finances, 995. — Chemins de fer italiens, 995. — Chemins de fer autrichiens, 995. — Chronique des chemins de fer, 995. — Chemins de fer russes, 995. — Californie, 996. — Cour d'assises de la Seine, 996. — Banque d'Angleterre, 996. — Avis aux actionnaires, 996. — Compagnie de l'hôtel et des immeubles de la rue de Rivoli, 997. — Bulletin des recettes de la semaine, 997. — Crédit foncier de France, 998. — Banque générale suisse de crédit international, mobilier et foncier. Rapport, 999.—Société J. F. Cail, 1001.—Ministère des travaux publics de Sardaigne, 1001. — Compagnie mobilière et industrielle du Maine, 1002. — Chemin de fer international, 1002. — Jurisprudence, 1004. — Bois de Boulogne, 1005. — Ordonnances rendues par le préfet de police, 1005. — Chemins de fer suisses, 1006. — Sociétés des ingénieurs civils, 1007. — Forges, 1008. — Recettes, 1009, 1010. — Annonces 1011, 1012. — Chronique de la Bourse, 1013. — Tableau des valeurs industrielles, 1013. — Bourse, 1014.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La semaine qui finit peut être considérée comme acquise à la hausse, bien qu'en réalité les prix n'aient pas beaucoup progressé. Les actions des chemins de fer et du Crédit mobilier ont consolidé leurs cours plutôt qu'elles ne les ont élevés.

Il a été fait des achats considérables et sérieux en rentes. On a été surpris du prix élevé du report qui s'est tendu jusqu'à 40 centimes le 30 septembre, et qui, malgré les espérances et les probabilités, n'est pas descendu le lendemain 1er octobre au-dessous de 32 centimes 1/2 et 30 centimes.

En présence du concours sérieux et unanime donné au mouvement de hausse, on s'est étonné qu'il éprouvât quelque résistance. Parmi diverses explications du phéno-

Digitized by Google

mène, nous avons entendu donner celle-ci, qui ne nous paraît, quant à nous, qu'ingénieuse :

On prétend qu'il aurait été vendu, avant le mouvement, une quantité considérable de primes sur la rente. Quand le mouvement de hausse fut décidé, le gros vendeur de primes dont on parle acheta pour une somme de rente ferme égale aux primes vendues, et le ferme lui fut naturellement donné par ceux qui lui avaient acheté des primes. Il en résulta une espèce de compensation qui annulait tout; mais on avait fait, il est vrai, beaucoup de bruit pour rien.

Nous ne garantissons pas l'explication ; nous la donnons pour ce qu'elle vaut.

A la liquidation du 1er septembre, le 3 0/0 avait fermé à 66 90 ; il a fermé, le 1er octobre, à 66 05. Ainsi la hausse d'une liquidation sur l'autre est de 1 15 , et le vendredi soir, s'élève à 1 45.

Il n'en est pas de même du Crédit mobilier et des actions d'Orléans et de Lyon, qui n'ont pas encore reconquis les cours de la liquidation du 2 septembre. Le Crédit mobilier était coté, au 2 septembre, à 920 ; il n'a fait, au 1er octobre, que 892 50. L'Orléans, qui était il y a un mois à 1,440, n'est encore qu'à 1,400 ; les actions de la fusion ont perdu 8 fr. 75 de 883 75 à 875, et les actions nouvelles 15 fr. de 875 à 860. Ceci semblerait indiquer que les détenteurs de ces valeurs ont profité de la hausse pour en écouler une certaine quantité.

Plusieurs autres valeurs sont revenues au même niveau d'un mois à l'autre ; le Midi à 637 50 ; l'Ouest à 725.

D'autres ont réellement progressé. Ainsi le Nord ancien a monté de 877 50 à 895 ; le Nord nouveau, de 715 à 727 50 ; l'Est ancien, de 682 50 à 695 ; l'Est nouveau, de 665 à 685 ; les Autrichiens, de 642 50 à 687 50.

Les obligations de chemins de fer n'ont pas encore ressenti le contre-coup de la hausse, et sont généralement plus faibles que le mois dernier.

Malgré les nouvelles de l'Inde qui annoncent, comme compensation à de nouveaux revers, l'arrivée de renforts sérieux sur le principal théâtre de l'action, le marché de Londres a présenté quelques symptômes de faiblesse et les consolidés ont un instant décroché le cours de 90, au-dessous duquel ils n'étaient pas tombés depuis très-longtemps ; mais ils l'ont vivement reconquis et au delà pour revenir aux cours précédents de 90 3/8 à 90 1/2.

Le continent fournit toujours beaucoup d'argent à l'exportation pour l'Asie. Il résulte du tableau publié par l'administration des douanes françaises, que, dans les huit premiers mois de 1857, l'exportation de l'argent a dépassé l'importation de 290,000 ; par contre il est entré 341 millions en or ; de sorte que, la balance faite, la masse des métaux précieux s'est augmentée en France de 51 millions depuis le commencement de l'année. Ce double mouvement paraît plus actif que jamais, car dans le seul mois d'août il est sorti de France une somme de 45,487,000 fr. en argent qui a été remplacée par 47,179,000 fr. en or.

Le marché monétaire de l'Allemagne continue d'être assez tendu, et M. le baron de Brück fait de louables efforts pour trouver une combinaison qui permette à la Banque de Vienne de reprendre ses paiements en espèces.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68 25 ferme à 68 35.

Le 4 1/2 0/0 , qui avait fermé samedi à 91 75 , ferme à 91 25.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Autrichiens,	25.8 0/0.
Lyon-Genève,	16.0 0/0.
Lombard-Vénitiens,	14.4 0/0.
Nord,	10.2 0/0.
Sarragosse,	7.3 0/0.

Diminution kilométrique.

Méditerranée,	16.1 0/0.
Midi,	13.9 0/0.
Orléans,	9.9 0/0.
Lyon,	9.0 0/0.
Est,	1.6 0/0.

C. Devina.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	25 septemb.	2 octobre.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0	67 75	68 35	» 60	» »
CONSOLIDÉS.....	90 3/8	90 3/8	» »	» »
CRÉDIT FONCIER...	565 »	560 »	» »	5 »
CRÉDIT MOBILIER..	895 »	890 »	» »	5 »
COMPT. D'ESCOMP...	660 »	680 »	20 »	» »
ORLÉANS	1387 50	1400 »	12 50	» »
NORD.....	880 »	895 »	15 »	» »
ACTIONS NOUVELLES	720 »	727 50	7 50	» »
EST ANCIEN.....	680 »	695 »	15 »	» »
EST NOUVEAU.....	665 »	685 »	20 »	» »
LYON.....	1300 »	1305 »	5 »	» »
PARIS-MÉDIT. (ANC.)	872 50	880 »	7 50	» »
PARIS-MÉDIT. (NOUV.)	862 50	860 »	» »	2 50
MÉDITERRANÉE....	» »	» »	» »	» »
MIDI	635 »	636 25	1 25	» »
OUEST	717 50	717 50	» »	» »
GRAND-CENTRAL...	608 75	608 75	» »	» »
GENÈVE.....	670 »	667 50	» »	2 50
CH. AUTRICHIENS..	662 50	687 50	15 »	» »
SAINT-RAMBERT....	532 50	531 25	8 75	» »
VICTOR-EMMANUEL..	500 »	500 »	» »	» »

LES CHEMINS DE FER ET LES REVENUS PUBLICS.

Il s'est élevé depuis quelque temps dans la presse de longues polémiques dont le mouvement industriel et commercial de la France moderne a fait tous les frais. Les esprits les plus déliés se sont évertués vainement à distinguer d'une manière saisissable la bonne et la mauvaise spéculation, c'est-à-dire l'industrie sérieuse et l'agiotage. Mais au fond tout le monde convenait, au moins tacitement, que les grandes entreprises et les travaux d'utilité publique ne méritaient pas d'être confondus dans l'anathème qui frappait la spéculation et les affaires d'argent.

Mais ce n'était là qu'une concession pour ainsi dire provisoire et sur laquelle on ne devait pas tarder à revenir. Aussi, c'est à peu près sans étonnement que nous avons vu ces jours derniers des journaux accrédités de Paris et de la province en arriver à faire le procès aux chemins de fer, et déclarer que les chemins de fer n'ont jamais créé et ne créeront jamais aucune richesse nouvelle. On est allé jusqu'à déclarer gravement que les recettes des chemins de fer sont de l'argent pris dans la poche des voyageurs, et qui a passé dans celle de l'actionnaire sans qu'aucune richesse ait été créée, sans le moindre bénéfice pour l'actif social.

Dans toute autre circonstance que celles où nous vivons depuis bientôt deux ans, des assertions aussi étranges, nous serions tentés de dire aussi enfantines, ne mériteraient pas même une réfutation. Et ce n'est pas un des symptômes les moins significatifs du temps présent que la nécessité où se trouvent les organes de l'industrie de rappeler l'esprit public qu'on veut égarer aux notions élémentaires du crédit et de l'industrie.

D'abord, les chemins de fer ne transportent pas que des voyageurs; ils transportent principalement des marchandises. Dans quelles poches sont prises les recettes fournies par le trafic commercial? Est-ce dans la poche du consommateur? La réponse serait facile. En général, les tarifs des chemins de fer sont beaucoup moins élevés que les tarifs des anciennes voies de terre; par conséquent, loin de prendre quoi que ce soit dans la poche du consommateur, les chemins de fer y laissent quelque chose qui en sortait autrefois pour tomber dans la caisse des entreprises de messagerie et de roulage.

Mais ce n'est là que le petit côté de la question. Le rôle vraiment neuf et vraiment grand des chemins de fer, c'est de favoriser la circulation, et par conséquent la création des produits, et d'augmenter la masse de la richesse générale par le simple exercice de leur fonction. Un produit qui ne circule pas n'existe pas. Si c'est un produit brut de la nature, houille, pierre, minerai, etc., il n'y a pas d'exploitation là où il n'y a pas de circulation ; et, faute d'exploitation, il ne saurait y avoir de produit circulable.

Digitized by Google

S'agit-il au contraire d'un produit de l'agriculture et de l'industrie, blés, fers ou tissus, faute de circulation le produit dépérirait ; là où il n'y a pas de circulation il ne saurait y avoir de fabrication en dehors de la consommation locale, et par conséquent aucune production pour le marché intérieur et le marché étranger.

Ce que les routes de terre et la navigation ont fait autrefois dans une certaine mesure, les chemins de fer l'ont fait depuis dix ans sur tous les points du territoire avec une énergie prodigieuse et au grand avantage de tous les intérêts. Les recettes des chemins de fer ne sont donc pas un péage prélevé sur le consommateur; elles sont une part de bénéfice légitime dans la masse de productions nouvelles que ces voies de communication ont enfantées.

Du reste, il suffit d'interroger les documents où se trouve consigné le bilan de la richesse publique pour se faire une idée nette de l'action des chemins de fer sur le développement de cette richesse. On va voir que l'augmentation croissante des revenus publics a suivi pas à pas le développement du réseau de nos chemins de fer.

La longueur totale des kilomètres exploités au 31 décembre 1852 était de... 3,710 kil.

—	1853	—	... 4,007 —
—	1854	—	... 4,649 —
—	1855	—	... 5,537 —
—	1856	—	... 6,214 —

Pendant ces cinq années, le produit des impôts et revenus indirects s'est élevé successivement de 800,000,000 à 1,100,000,000 de francs.

Le commerce extérieur de la France, qui se montait à la fin de 1851, exportation et importation réunies, à 2,787,000,000 fr., atteignait à la fin de 1856 3,979,000,000 fr.

Enfin notre navigation, qui en 1855 représentait un mouvement à l'entrée de 20,289 navires jaugeant 2,738,000 tonneaux, a donné en 1856 25,745 navires jaugeant 4,075,000 tonneaux. La sortie a donné en 1856 14,475 navires jaugeant 2,321,318 tonneaux, au lieu de 13.645 navires et 1,856,305 tonneaux en 1854.

Sans doute, une part de ces notables accroissements doit être attribuée au développement naturel et normal de l'activité nationale; mais si l'on réfléchit que pour le commerce général de la France par exemple, l'accroissement de la période quinquennale 1846-1850 est de 10 0/0 seulement sur la période 1841-45, tandis que l'accroissement de la période 1851-55 est de 37 0/0 sur la période 1846-50, et de 50 0/0 sur la période 1841-45, on comprendra qu'il y a là l'effet visible d'une cause spéciale, et cette cause n'est autre que la mise en exploitation du réseau des chemins de fer.

C. Devina.

MINISTÈRE DES FINANCES.

Une erreur d'impression s'est glissée dans l'avis inséré au *Moniteur* du 25 de ce mois, concernant l'impôt sur les valeurs industrielles.

Cet avis doit être lu ainsi qu'il suit :

« Aux termes de l'art. 8 de la loi du 23 juin 1857, la conversion des actions et obligations au porteur en actions et obligations nominatives est affranchie de tout droit pendant un délai de trois mois, à partir du 1er juillet 1857.

» Cette exemption a été reconnue applicable aux conversions dont la demande aura été simplement constatée avant le 1er octobre sur les registres des sociétés ou compagnies, quoique les titres nouveaux n'aient pu être délivrés aux ayants droit.

CHEMINS DE FER ITALIENS.

Le gouvernement sarde vient de publier et nous reproduisons plus loin l'ordonnance de promulgation d'une loi votée par les chambres, qui autorise le ministère à concéder la construction et l'exploitation du chemin de fer du littoral ligurien, depuis le Var, frontière française, jusqu'à la Parmignola, frontière du duché de Modène. En cas d'impossibilité de la concession entière, le gouvernement est autorisé à diviser la ligne totale en tronçons qui seront chacun l'objet d'un concours différent.

En 1858, le ministère présentera un projet de loi concernant l'ouverture d'une seconde ligne de chemin de fer qui relierait le réseau sarde avec la ligne du Var, vers les frontières de Modène.

C. Devina.

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Le bruit a couru dans la bourse de jeudi qu'on préparait les éléments d'une fusion entre la Compagnie I. R. P. des chemins de fer autrichiens et la Compagnie du chemin François-Joseph. Nous ne savons ce qu'il peut y avoir d'exact dans cette rumeur qui est peut-être dépourvue de fondement.

En elle-même, une pareille solution n'aurait rien de contraire à la nature des choses, car la Compagnie François-Joseph a été organisée par les fondateurs de la Compagnie autrichienne et avec le concours de celle-ci, qui, on se le rappelle, a souscrit 40 millions, soit à peu près le quart du capital du François-Joseph. Dès le principe, les deux concessions avaient dû être réunies, et dans le rapport du 31 mai 1856, le conseil d'administration expliquait aux actionnaires qu'on ne s'était déterminé à constituer le réseau François-Joseph en affaire particulière que pour pouvoir s'entendre avec d'autres sociétés qui avaient sollicité tout ou partie de la même concession.

C. Devina.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Le conseil général du Calvados a voté une somme de 200,000 francs, comme part contributive du département à la ligne de fer de Granville à Argentan, et une somme de 20,000 francs pour les études d'un chemin de Caen sur Angers.

— Le chemin de fer de Carmaux à Alby a été parcouru par des trains à voyageurs sur tout son parcours, 15 kilomètres. Les transports de houille et de coke doivent s'effectuer maintenant.

— On étudie le chemin de Soissons, qui se détacherait à la Chapelle St-Denis du réseau du Nord.

— L'ingénieur principal du chemin de fer de Toulon à Nice, résidant à Cannes, vient d'être nommé; c'est M. Gaduel.

— On écrit de Temesvar :

« La ligne de Szegedin à Temesvar, qui devait être livrée à la circulation en juillet 1858, a été parcourue avec une locomotive, le 21 septembre, sur toute sa longueur de Szoeregh à Temesvar. Les maisons de gardes sont presque toutes achevées, ainsi que les bâtiments des stations. On espère que la ligne pourra être livrée à l'exploitation à la fin du mois. Entre l'ancien embarcadère de Szegedin et la station de Szoeregh, le chemin de fer passera sur la Theiss au moyen d'un pont de fer. La construction de ce pont ne peut être terminée que vers juin 1858, et la Compagnie n'est tenue de l'avoir terminé qu'en juillet 1859. Le passage de la Theiss s'effectuera au moyen d'un pont provisoire communiquant avec les stations de Szegedin et de Szoeregh. »

C. Devina.

CHEMINS DE FER RUSSES.

Le Conseil des chemins de fer russes annonce que l'échange contre les actions définitives des titres provisoires de la souscription française commencera le 13 octobre prochain, dans les bureaux du Crédit mobilier.

Le Conseil a décidé, sur la demande d'un grand nombre de souscripteurs, que les actions pourront être entièrement libérées ; cette faculté ne pourra toutefois s'exercer que jusqu'au 13 janvier 1858. Ceux des souscripteurs qui voudront en profiter auront à verser le montant de la somme restant à payer, c'est-à-dire 350 fr. par action, dont l'intérêt courra, à raison de 5 0/0, à partir du jour du versement. Le coupon à échoir le 13 janvier (1er janvier russe), et comprenant l'intérêt des 150 fr. versés au moment de la souscription et des 350 fr. versés pour la libération, sera détaché par anticipation, et compté en déduction de ce versement.

Digitized by Google

CALIFORNIE.

Exploitation de l'or en 1856.

Les quantités d'or déjà sorties de la Californie sont, comme on le sait, très-considérables, et pourtant elles paraissent devoir l'être plus encore dans l'avenir. Cette assertion semble étrange au premier abord, mais elle est fondée sur la richesse, chaque jour mieux connue, des mines et des terrains aurifères, et aussi sur l'organisation de leur exploitation. Entreprise aujourd'hui par des Compagnies disposant de puissants capitaux, l'exploitation comprend, sur une vaste échelle, le détournement des rivières et leur canalisation, la construction d'aqueducs ayant dans leur ensemble des centaines de milles de longueur, le percement de montagnes par des tunnels dont l'ouverture coûte plusieurs mois et quelquefois des années de travail, et le lavage de collines aurifères entières à l'aide de moteurs hydrauliques d'une force gigantesque et savamment calculée.

Les diverses destinations du précieux métal, soit en poudre, soit en lingots ou numéraire, exporté de San-Francisco en 1856, ont été les suivantes :

1° Par bâtiments à vapeur :

Pour New-York,	39,765,274	dollars.
Pour l'Angleterre,	8,666,289	—
Pour Panama,	253,268	—
Pour la Nouvelle-Orléans,	130,000	—
Total par bateaux à vap.,	48,814,851	dollars.

2° Par bâtiments à voiles :

Pour la Chine,	1,308,852	dollars.
Pour les îles Sandwich,	241,450	—
Pour Manille,	133,265	—
Pour le Pérou,	69,750	—
Pour l'Australie,	58,518	—
Pour Calcutta,	47,050	—
Pour le Chili,	14,398	—
Pour Costa-Rica,	9,000	—
Pour les îles de la Société,	5,300	—
Total par bâtim. à voiles,	1,882,583	dollars.
Total général,	50,697,434	dollars.
L'exportation en 1855 n'ayant été que de	45,182,631	—
l'exportation de 1856 a ainsi dépassé celle de 1855 de	5,514,803	dollars.

D'après un relevé fourni par des personnes qui s'occupent spécialement de ces questions, l'exportation totale, *officiellement déclarée*, de l'or, aurait été, pendant les neuf dernières années, de :

1848 (1),	15,000,000	dollars.
1849 (1),	30,000,000	—
1850,	36,230,000	—
1851,	31,492,000	—
1852,	45,779,000	—
1853,	54,965,000	—
1854,	54,429,000	—
1855,	45,183,000	—
1856,	50,697,000	—
	363,795,000	—

Soit en francs : 1,818,975,000.

(1) Par approximation, aucune déclaration de valeur n'ayant été faite en douane pendant deux années.

Mais à ces sommes déclarées en douane il faut ajouter celles que le commerce, la banque, et surtout les mineurs exportent sans déclaration, et qu'on estime annuellement en moyenne à un tiers au moins des valeurs déclarées.

Le gouvernement de la Californie, dans son dernier message annuel à la législature de l'Etat, portait la valeur de l'or sorti jusqu'ici sans déclaration préalable à 125 millions de dollars.

D'après ces calculs, la Californie, depuis la découverte des richesses aurifères qu'elle renferme, aurait à elle seule, en réunissant les valeurs connues et déclarées en douane aux valeurs exportées clandestinement, jeté sur les divers marchés du monde la somme énorme de 488,795,065 dollars qui, au change conventionnel de 5 fr., font 2,443,975,325 francs, soit 271,590,814 fr. par an.

L'exportation de l'or pour l'Angleterre a dépassé, en 1856, de 3,500,000 dollars, soit 17,500,000 fr., celle de l'année 1855. Cette augmentation est principalement due au retrait de quelques capitaux étrangers rappelés en Europe par la crise financière de cette époque. On doit mentionner aussi parmi les causes de ce rappel de fonds l'insécurité actuelle des placements en Californie et les prix élevés que l'or avait atteints sur les marchés anglais. Il est également probable que le cours du change a rendu, en plusieurs circonstances, les envois directs d'or dans ce pays préférables à leur expédition par la voie de New-York, voie habituellement pratiquée.

(Annales du commerce extérieur.)

COUR D'ASSISES DE LA SEINE.

Présidence de M. Roussigné, conseiller à la Cour impériale de Paris.

Audience du 25 septembre.

AFFAIRE CARPENTIER. — VOL D'ACTIONS DU CHEMIN DE FER DU NORD. — DÉTOURNEMENT DE FONDS ET FAUX EN ÉCRITURE DE COMMERCE. — QUATRE ACCUSÉS.

Voici quel est l'arrêt rendu par la Cour :

« La Cour :

» Condamne Carpentier et Guérin chacun en cinq années d'emprisonnement; Grellet en huit années de réclusion ;

» Et statuant sur l'exception proposée par Parot :

» Attendu que les parties civiles ont conclu dès le début du procès ;

» Attendu que les conclusions ont été prises en présence de Parot ;

» Qu'ainsi le débat se trouve lié contradictoirement entre toutes les parties ;

» Vu l'art. 358 du Code d'instruction criminelle, etc., etc.,

» Rejette la fin de non-recevoir proposée par Parot ;

» Et attendu qu'un préjudice a été causé, dont il est dû réparation, et que la Cour a les éléments nécessaires pour apprécier le montant des restitutions et des réparations dues ;

» Par ces motifs,

» La Cour condamne solidairement Carpentier, Grellet et Parot à restituer à la compagnie du chemin de fer du Nord 4,112 actions du Nord, détournées à son préjudice ; Guérin à restituer 1,400 actions pareillement détournées ;

» Fixe la durée de la contrainte par corps à cinq ans, et condamne tous les accusés solidairement aux dépens ; donne acte aux parties civiles des réserves contenues dans leurs conclusions. »

BANQUE D'ANGLETERRE.

SITUATION AU 12 SEPTEMBRE 1857.

ÉMISSION.

	LIV. ST	FRANCS.
Passif.		
Billets émis.	25,067,200	626,680,000
Actif.		
Avances à l'État . . .	11,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,459,900	86,497,500
Espèces et lingots (or).	10,592,200	264,805,000
Somme égale. .	25,067,200	626,680,000

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque. .	14,553,000	363,825,000
Réserve	3,903,222	97,580,550
Compte courant de l'État créditeur.	7,658,478	191,461,950
Comptes particuliers. .	9,180,187	229,504,675
Billets à sept jours et autres.	783,454	19,586,350
	36,078,341	901,958,525
Actif.		
Créances sur l'État . .	10,593,653	264,841,325
Créances particulières.	18,061,052	466,601,300
Billets de banque en portefeuille.	9,194,375	154,959,375
Numéraire.	626,261	15,656,525
	36,078,341	901,958,525
Augmentation :		
Portefeuille.	181,163	2,5307,59
Compte courant de l'État	571,161	14,271,000
Réserve	9,971	249,275
Créances particulières.	312,062	7,801,550
Diminution :		
Comptes particuliers. .	180,032	4,500,800
Billets en circulation. .	361,893	9,047,325
Réserve métallique. . .	272,851	6,821,300

SITUATION AU 19 SEPTEMBRE 1857.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Billets émis.	25,009,945	625,248,625
Actif.		
Avances à l'Etat. . . .	11,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,459,900	86,497,500
Espèces et lingots (or).	10,534,945	263,373,625
Somme égale.. .	25,009,945	625,248,625

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque.	14,553,000	363,825,000
Réserve	3,914,656	97,866,400
Compte-courant de l'Etat créditeur.	8,045,099	201,127,475
Comptes particuliers. .	9,002,624	225,065,600
Billets à sept jours et autres	802,670	20,066,750
	36,318,049	907,951,225

Digitized by Google

Actif.		
Créances sur l'Etat.. .	10,393,633	264,841,325
Créances particulières.	18,962,051	474,651,275
Billets de banque en portefeuille.	6,108,730	152,718,250
Numéraire.	653,615	16,340,375
	36,318,049	907,951,225
Augmentation :		
Compte-courant de l'Etat	386,621	9,665,525
Réserve.	11,434	285,850
Créances.	297,335	7,433,375
Diminution :		
Portefeuille.	58,291	1,457,275
Comptes particuliers..	177,563	4,439,075
Billets en circulation..	47,605	1,190,150
Réserve métallique.. .	29,901	747,525

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Mines, fourneaux, etc., de la Sambre. — 13 octobre, assemblée générale ordinaire à 11 heures, au siége de la Compagnie.

Vieille-Montagne. — 30 octobre, assemblée générale extraordinaire à 10 heures, à Angleur.

APPELS DE FONDS.

Paris à la Méditerranée. — 1er au 15 novembre, 150 fr. sur les actions 1857 libérées de 200 fr., et 100 fr. sur les actions libérées de 250 fr.

Ligne d'Italie. — 2 au 30 novembre, 50 fr. par action.

Autrichiens. — 5 au 15 octobre, 75 fr. par action, dernier versement.

Franco-Suisse. — 15 au 30 septembre, 50 fr. par action.

Lausanne à Fribourg. — 1er au 31 octobre, deuxième versement de 50 fr. par action.

Caroute et Méditerranée. — 1er août au 20 octobre, 10 fr. par action, dernier versement. Le coupon de 1 75 sera déduit.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Orléans. — 1er octobre, 15 fr. d'intérêt et 15 fr. de dividende provisoire par action.

Lyon à la Méditerranée. — 1er octobre 12 fr. 50 c. par obligation 5 0/0 de l'emprunt de 60 millions. L'impôt mobilier du premier trimestre sera prélevé sur ce coupon.

Paris à la Méditerranée. — 1er octobre, obligations Roanne à Andrézieux, premier et deuxième ordre. Intérêts. L'impôt du premier trimestre sera perçu.

Paris à Lyon. — 1er octobre, intérêts 3 et 5 0/0 des obligations. L'impôt du premier trimestre sera prélevé.

Ouest. — 1er octobre, 17 fr. 50 c. par action, soit 3 1/2 0/0. L'impôt sera déduit.

Est. — 1er octobre, 25 fr. intérêts aux obligations Bâle 1843. Déduction sera faite de l'impôt.

Versailles (rive gauche). — 24 août, paiement des intérêts échus.

Messageries impériales, services maritimes. — 1er octobre, intérêts aux obligations.

Chemins de fer de Dendre et Waes. — 1er septembre, 7 fr. par action intérêts.

Mines de la Loire. — 16 octobre, 6 fr. par action, premier semestre de bénéfices 1857.

Compagnie française du Phœnix. — 1er octobre, 130 fr. de dividende semestriel.

Houillères de Saint-Etienne. — 16 octobre, 4 fr. 50 c. par action, premier semestre de bénéfices 1857.

Montrambert et Béraudière. — 16 octobre, 5 fr. par action, première répartition 1857.

Houillères de Rive-de-Gier. — 16 octobre, 12 fr. 50 c. par action, répartition du premier semestre.

Long-Pendu. — 25 août, premier dividende 1857.

Banque générale suisse. — 1er octobre, 10 fr. par action, solde du dividende de 1856-57.

Banque de Guyane. — Premier semestre 1857, dividende de 26 fr. 25 c. — Banque de la Réunion, 20 fr. 72 c.

Barbey. — 10 septembre, 20 fr. dividende provisoire actions de la 1re et 2e série; 12 fr. 50 c. intérêts à la 3e série.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Paris à Lyon. — 1er octobre, remboursement des obligations sorties au tirage du 29 septembre.

COMPAGNIE DE L'HOTEL ET DES IMMEUBLES DE LA RUE DE RIVOLI.

Recettes du grand hôtel du Louvre, sans y comprendre le produit de la location des boutiques, ni les autres immeubles de la Compagnie :

1857.	*Recettes brutes.*	*Moyenne par jour.*
Mois de septembre.....	269,594 50	8,986 47
8 premiers mois.	1,701,287 24	7,001 17
Recette totale des 9 premiers mois de 1857	1,970,881 74	7,219 34
Recette totale de la période correspond. 1856	1,621,839 33	5,940 80
Différence en fav. de 1857.	349,042 41	
Accroissement en moyenne par jour de		1,278 54

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en moins.
								0/0	0/0
ORLÉANS (1).	Du 17 au 23 septembre...	1372	1,186,838 »	865 05	1234	1,186,600 »	961 66	»	9.9
id. Section de Coutras à Périgueux.	17 — 23 — ...	76	10,557 »	138 91	»	»	»	»	»
NORD (1)..	17 — 23 — ...	862	1,172,088 »	1,359 50	795	1,062,814 »	1,337 50	10.2	»
OUEST (1).	17 — 23 — ...	950	1,019,512 »	1,073 17	876	941,698 »	1,074 99	»	»
EST (1)..	17 — 23 — ...	1357	1,164,892 »	859 21	1069	932,953 »	872 73	»	1.6
LYON (1)..	17 — 23 — ...	694	1,054,601 »	1,519 60	617	1,031,565 »	1,671 99	»	9.0
LYON-BOURBONNAIS (1) (Roanne à Lyon) .	17 — 23 — ...	150	203,383 »	» »	255	219,921 »	» »	»	»
Id. (Nevers à Brioude)	17 — 23 — ...	258	105,144 »	» »	230	75,515 »	»	»	»
MÉDITERRANÉE (1)	17 — 23 — ...	551	595,226 »	1,080 26	523	673,863 »	1,288 45	»	16.1
MIDI..	17 — 23 — ...	729	332,784 »	456 49	468	248,291 »	530 53	»	13.9
LYON A GENÈVE..	17 — 23 — ...	175	81,867 »	467 81	75	30,239 »	403 19	16.0	»
ST-RAMBERT A GRENOBLE.	17 — 23 — ...	90	30,969 »	344 10	»	»	»	»	»
SARRAGOSSE.	12 — 18 — ...	278	144,686 »	412 54	278	106,864 »	384 19	7.3	»
AUTRICHIENS..	17 — 23 — ...	1077	792,731 »	736 05	1039	608,006 »	585 18	25.8	»
LOMBARDS VÉNITIENS.	10 — 16 — ...	402	212,688 »	529 07	»	186,099 »	462 93	14.4	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

Digitized by Google

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Obligations cinq pour cent. — 2e tirage semestriel

Le mardi 22 septembre 1857, à deux heures, il a été procédé publiquement au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, 19, au 2e tirage semestriel des obligations foncières de 500 fr. 5 0/0.

129 numéros ont été appelés au remboursement, savoir :

Le n° 9,941 et suivants, jusqu'à 9,961 inclus.
— 19,941 — 19,981 —
— 29,941 — 29,990 —
— 29,972 — 29,985 —
— 30,041 — 30,043 —

Obligations avec lots 3 et 4 0/0. — 19e tirage. 3e trimestre de 1857.

Le mardi 22 septembre 1857, à deux heures et demie, il a été procédé publiquement au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, 19, au 3e tirage trimestriel pour 1857 des obligations foncières de l'emprunt de 200 millions.

Un tirage préalable, applicable seulement à la catégorie des coupures de 400 fr. 3 0/0 qui ont droit aux lots entiers, a désigné la 6e coupure comme ayant ce droit à l'intégralité du lot. Cette désignation ne concerne nullement les obligations de 400 fr. ayant droit au dixième du lot.

Il a été ensuite extrait de la roue 4,125 numéros, les trois premiers ont droit aux lots suivants :

Ordre de sortie.	Numéros sortis.	Montant des lots.
1	146,289	100,000
2	182,774	50,000
3	1,915	20,000

Les autres numéros appelés au remboursement sont les suivants :

130	9440	19178	27128	33948	39261
606	10200	19185	27270	34157	39460
1172	10515	19206	27430	34185	39602
1220	10625	19486	28104	34274	39721
1287	10868	19720	28279	34642	39874
1466	10937	19782	28362	34708	40025
1682	11690	19803	28502	35059	40563
1763	12011	20807	28552	35185	40770
2350	12182	20966	28603	35285	40961
2390	12533	21062	28771	35319	41365
2498	12668	21115	29192	35439	41395
2443	12957	21151	29210	35463	41884
2665	13033	21603	29751	35540	42158
3374	13386	21631	29904	35573	42186
3723	13477	21921	29914	35787	42210
3921	13573	22060	29928	35800	42238
4000	13588	22075	29971	35812	42248
4404	13616	22252	30137	35922	42289
4601	13740	22636	30379	35989	42534
5068	13865	22662	30538	36070	42733
5727	14251	22956	30871	36274	42937
5979	14392	23331	30872	36333	43030
6051	14688	23370	31284	36374	43031
6226	15116	23576	31532	36392	43228
6878	15690	23690	31752	36872	43461
6962	15979	23777	31858	36895	43483
7007	16116	23865	32510	37330	43814
7293	16465	23890	32604	37363	43973
7336	16728	24002	32816	37380	44234
7496	16984	24814	32988	37429	44352
7587	17533	24968	33044	37440	44372
7773	17926	25356	33189	37507	44440
7786	17988	25681	33195	37918	44499
7872	18025	25753	33330	37944	44688
8346	18067	26097	33380	38044	44713
8373	18171	26143	33463	38299	44881
8609	18259	26373	33492	38643	44917
8641	18406	26585	33569	38647	44985
9383	18817	26807	33918	39071	45016
45373	58246	73642	89748	104858	120263	137304	149455	160298	171753	181641	189177
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
45641	58402	73795	89775	104913	120432	137378	149589	160335	171803	181688	189537
45654	58697	73973	89804	105114	120860	137598	149870	160373	171897	181717	189542
45695	58911	74226	89931	105228	120880	137828	149975	160557	172186	181743	189723
45894	58933	74314	90225	105435	120908	138014	150057	160575	172213	181803	189836
45912	58940	74567	90275	105605	121093	138047	150385	160807	172281	182240	190041
46239	59008	75130	90297	105792	121097	138455	150968	160829	172523	182292	190107
46259	59072	75423	90308	105851	121207	138582	151377	160932	172537	182327	190375
46980	59160	76372	90727	105989	121395	138493	151659	161148	172542	182606	190569
46527	59231	76616	90762	106200	121792	138714	151755	161323	172807	182739	190788
46763	59286	76809	90867	106209	121959	138790	151825	161524	172903	182885	190936
46938	59500	76866	90900	106309	122069	138799	151856	162029	172995	182903	190958
47135	59646	77054	91117	106715	122094	139293	151900	162057	173135	182944	190965
47444	59696	77144	91351	106778	122100	139491	152000	162195	173747	182947	191117
47814	59895	77318	91408	106937	122427	139543	152003	162380	173795	182949	191484
47892	60158	77468	91437	107127	122605	139562	152176	162641	173854	183401	191624
47930	60367	77572	91562	107345	122711	140040	152267	162707	174018	183479	192386
48148	60852	77689	91564	107666	123017	140 80	152287	162957	174436	183740	192639
48200	61056	77732	91593	107862	123209	140187	152428	163156	174470	183774	192645
48454	61185	77735	91610	108098	123318	140360	153083	163472	174506	184117	192661
48755	61923	77961	91763	108337	123323	140494	153317	163542	174954	184260	193234
48953	62000	78033	91789	108692	123454	140709	153625	163637	174961	184327	193363
49209	62178	78521	91897	108796	123665	141003	153920	163668	175234	184539	194413
49271	62245	78542	91944	108903	124224	141850	154538	163686	175260	184585	195623
49274	62328	78907	91953	109028	124476	141902	154695	163732	175553	184747	194686
49453	62572	79097	91990	109040	124525	142041	154899	163957	175693	184796	194791
49780	62817	79370	92021	109211	124653	142592	154956	164069	175764	184863	195175
49925	63048	79394	92072	109297	124987	142597	155250	164987	175906	185152	195225
50070	63106	79506	92288	109618	125060	143273	155281	165527	176122	185235	195292
50164	63188	79586	92508	109844	125420	143802	155680	165847	176663	185314	195407
50181	63545	79879	92526	110061	125530	143915	155913	166474	176739	185364	195613
50310	63584	80163	92988	110196	125780	144076	155916	166578	176783	185567	195645
50323	63661	80611	93166	110408	125918	145299	156201	166599	176857	185572	195845
50404	63776	80631	93351	110638	126009	145315	156439	166686	176875	185638	196498
50594	63804	80676	93360	110658	126215	145404	156514	167040	177123	185827	196588
50634	63826	80719	93638	110733	126739	145595	156647	167155	177222	185912	196865
50863	63855	80830	93716	111242	127066	145606	156713	167168	177585	186305	196966
50895	63919	80999	94007	111346	127907	145616	156724	167182	177753	186465	197036
50916	63921	81165	94102	111466	128146	145773	156815	167197	177828	186600	197270
50969	63984	81284	94416	111557	128243	146049	156926	167368	177987	186927	197637
51115	64250	81291	94784	111583	128333	146130	156953	167459	178182	187027	197749
51145	64290	81500	94854	111650	128420	146196	157265	167523	178367	187042	198045
51301	64418	81572	95031	111756	128562	146201	157375	167765	178537	187043	198050
51398	64870	82030	95208	112106	128754	146330	157541	167885	178787	187051	198062
51762	65326	82282	95232	112113	128943	146348	157867	167926	178817	187211	198543
51892	65575	83347	95650	112336	129023	146733	157984	168012	178876	187213	198585
52034	65964	83426	95688	112495	129373	146747	158195	168134	179063	187286	198649
52158	66108	83937	96313	112520	129573	146765	158283	168335	179303	187346	199687
52267	66168	84192	96424	112863	130215	147091	158293	169037	179326	187578	199792
52329	66401	84358	96718	112910	130217	147107	158720	169267	179444	187582	
52443	66537	84402	96964	112975	130419	147137	158825	169339	179910	187598	
52759	66869	84447	97563	113034	130564	147372	158878	169982	180310	187761	
52816	67001	85093	97807	113068	130706	147459	158886	170011	180525	187858	
53059	67525	85198	98086	113258	130993	147805	158946	170116	180438	188022	
53174	67730	85210	98248	113672	131002	148169	158975	170433	180669	188208	
53250	68154	85302	98344	114177	131229	148300	159276	170650	180760	188482	
53360	68169	85455	98450	114194	131423	148467	159471	170787	180896	188513	
53389	68261	85513	98559	114700	131449	148502	159506	170875	181033	188560	
53581	68263	85751	98650	114722	131520	148578	159605	171371	181269	188809	
53583	68304	85793	98782	114869	131594	149051	159848	171519	181306	188825	
53604	68568	85866	99018	115221	131722	149214	159925	171665	181443	188838	
53657	68587	85951	99352	115523	131819						
53765	68605	86000	99547	115555	131853						
53891	68677	86079	99785	115657	132084						
54114	68840	86354	99936	115829	132112						
54216	68862	86406	99986	115868	132170						
54366	69105	86903	100257	116142	132684						
54673	69282	86905	100356	116166	133041						
54830	69420	87079	100386	116182	133304						
54878	69526	87213	100768	116512	133875						
54908	70075	87499	101032	116852	133956						
55562	70076	87516	101107	116999	133990						
55601	70248	87539	101187	117510	134068						
55902	70273	87623	101366	117982	134353						
55917	71000	87641	101505	118405	134584						
56158	71040	87740	101589	118504	134695						
56164	71052	88003	102330	118936	135036						
56230	71148	88091	102541	118952	135393						
56510	71179	88130	102544	119107	135450						
56525	71203	88298	102709	119111	135555						
56666	71675	88496	103256	119226	135583						
56787	71813	88539	103306	119243	135828						
56970	72042	88588	103368	119251	135903						
57035	72347	88826	103479	119479	136277						
57112	72638	88843	103712	119623	136307						
57647	72684	88886	103915	119873	136490						
57934	72697	89030	103916	119876	136515						
57982	72877	89186	104306	119882	136560						
58076	73073	89223	104834	119938	136704						

Les porteurs des titres dont les numéros sont sortis aux tirages du 22 septembre 1857 sont invités à se faire connaître à l'administration du Crédit foncier de France, rue Neuve-des-Capucines, 19, avant le 1er novembre prochain, époque à partir de laquelle le remboursement des obligations et le paiement des lots seront effectués contre la remise des titres.

La liste officielle des numéros sortis à chaque tirage est adressée *franco*, sous bande, dans la huitaine du tirage, à toute personne qui en fait la demande par lettre affranchie. La demande doit être renouvelée tous les ans, au mois de janvier.

Les listes affichées et distribuées doivent être rectifiées en tant qu'elles ne seraient pas conformes à la présente.

Paris, le 22 septembre 1857.

Le conseiller d'État, gouverneur du Crédit foncier de France,

FRÉMY.

Digitized by Google

BANQUE GÉNÉRALE SUISSE DE CRÉDIT INTERNATIONAL MOBILIER ET FONCIER.

Assemblée générale des actionnaires du 7 septembre 1857.

Présidence de M. James Fazy.

RAPPORT

PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Dans la première assemblée générale de la nouvelle Banque générale suisse de crédit mobilier et foncier qui eut lieu le 8 septembre de l'année dernière, plusieurs actionnaires manifestèrent le vœu d'un remaniement des statuts qui avaient été approuvés par le conseil d'Etat le 15 avril 1856, et en vertu desquels la Banque venait de commencer ses opérations. Les changements demandés portaient entre autres sur un point, celui concernant les actions de jouissance. L'assemblée chargea le Conseil d'administration de s'entendre à ce sujet avec les personnes intéressées, et de faire une proposition à une assemblée générale des actionnaires convoquée extraordinairement à cet effet. Celle-ci fut réunie le 2 mars 1857, et le projet présenté par le Conseil d'administration fut adopté. Vous avez eu connaissance, messieurs, des changements votés, approuvés par le conseil d'Etat le 3 mars 1857, par suite desquels le Conseil d'administration a préparé une coordination de l'ensemble des statuts, tels qu'ils résultent des différents actes et autorisations du conseil d'Etat, et dont un exemplaire sera distribué à chacun des actionnaires présents à l'assemblée et à tous ceux qui en feront la demande.

Vous aviez aussi, dans l'assemblée générale du 8 septembre dernier, déterminé le mode de paiement des dividendes, qui, d'après les statuts, devait avoir lieu tous les six mois; vous avez établi qu'à l'avenir un à-compte serait payé sur le premier semestre de l'exercice de l'année, d'après les comptes arrêtés provisoirement le 31 décembre, et le dividende annuel arrêté en assemblée générale d'après les comptes de l'année révolue le 30 juin. Ce sont ces comptes pour la première année d'exercice que nous avons en ce moment l'honneur de soumettre à votre approbation.

D'après cette décision, votre Conseil d'administration détermina, d'après les comptes des premiers mois, arrêtés au 31 décembre 1856, qu'un à-compte de 4 francs par action de 250 francs libérée de moitié serait payé. En même temps, il crut devoir faire un appel de 75 francs par action de 250 francs, et faire opérer la conversion des actions de 250 francs en actions de 500 francs, qui avait été décidée dans l'assemblée du 2 mars 1857.

A la suite de cet appel, les versements et les conversions se sont opérés sur 125,970 actions de 250 francs, dont 47,806 se trouvent entre les mains de la Banque; il reste 34,030 actions qui n'ont point encore fait leur second versement, et qui, par conséquent, ne sont pas converties en actions de 500.

Jusqu'à présent, l'administration n'a pas cru devoir user de rigueur envers les retardataires, elle a même offert des facilités à ceux d'entre eux qui consentiraient aux conditions d'avances sur leurs actions pour leur faciliter leurs versements. Ces facilités sont les seules qu'on puisse faire sans léser les intérêts de la Banque, et par conséquent ceux des autres actionnaires qui ont rempli leurs obligations.

La réalisation effective des actions est en ce moment d'environ vingt millions, encaissés sur 78,164 anciennes actions qui ont fait leur second versement, et sur 34,030 qui n'ont fait que le second versement de 125, de plus le montant des actions qui sont entre les mains de la Banque.

Ce capital effectif constitue le fonds sur lequel roulent les opérations de la Banque, et vous pourrez voir, par le bilan et les comptes qui vous sont soumis, que son capital n'est engagé que dans des valeurs solides, et presque en entier à l'appui d'opérations qui promettent d'être productives, indépendamment des intérêts courants.

Vous allez d'ailleurs en juger par le rapide exposé de cet emploi que nous allons vous soumettre ci-dessus.

Au siége social, un peu plus de trois millions sont employés à l'escompte et à des comptes courants en faveur de l'industrie de la place, qui est renommée pour sa solidité, laquelle n'a jamais été démentie, même dans les moments les plus difficiles.

Ce fonds compose pour le moment le capital de la partie de nos opérations qui constitue une Banque de circulation et de crédit, et en faveur desquelles opérations nous émettons des bons payables au porteur et à vue, c'est-à-dire des billets de banque.

La Banque s'est rendue adjudicataire d'un emprunt du canton de Genève pour une somme de quatre millions, sur lesquels elle avait versé, le 30 juin, deux millions deux cent mille francs; ces versements s'élèvent en ce moment à trois millions au moins. Ce fonds, obtenu à un bon prix, est des plus solides; il offre une belle marge de bénéfices, et, en attendant la réalisation de ces bénéfices, il donne un intérêt de 5 0/0, et peut servir à la Banque, à l'appui de grandes opérations où l'on doit déposer des cautionnements.

C'est ainsi que 1,500,000 florins des Pays-Bas, en fonds hollandais, constituent le cautionnement du chemin de Flessingue. Cette valeur, de toute solidité, ne donne pas un intérêt très-fort, il est vrai; mais, en revanche, elle concourt à une opération qui, ainsi qu'il sera expliqué plus bas, permet de grands avantages à la Banque.

La Banque possède d'autres fonds publics, comme rente française 3 0/0, pour 1,689,889 f., et différentes valeurs industrielles pour une somme égale; une grande partie de ces valeurs proviennent d'opérations courantes, ensuite desquelles elles sont restées entre les mains de la Banque, qui ne s'en dessaisira qu'à des cours convenables; en attendant, ils donnent des intérêts et des dividendes satisfaisants et ont été employés en partie à l'appui de quelques opérations où la Banque a obtenu des commissions.

Une somme considérable (2,664,991 fr.) est placée en prêts sur nantissements, qui se composent soit de nos propres actions, soit de valeurs diverses de tout repos; ces avances ont toujours pour objet de soutenir quelques-unes des entreprises auxquelles la Banque s'intéresse.

Une autre, qui figure au bilan sous le titre de débiteurs en comptes courants de 2,705,899 f., n'est pas non plus placée à découvert; aucun compte courant, excepté ceux résultant d'affaires journalières comprises dans les opérations de l'escompte ou de correspondance de Banque, n'est dispensé de donner des garanties.

Des avances ont été faites pour des entreprises que la Banque patronne, comme le chemin de fer (Ferdinando) de Florence à Arezzo, dont elle a fait le cautionnement moyennant certains avantages, comme le canal de Bossuyt à Courtrai, et pour les essais relatifs au procédé Renton, concernant la fabrication du fer, et pour la concession de mines de cuivre dans la Rivière de Gênes.

En outre, près de quatre millions sont employés en fonds de roulement entre Genève et Paris, et les agences de Londres, Bordeaux et Lyon.

On le voit, dans aucun emploi, le capital réalisé de la Banque n'est compromis, et ce qui ajoute à la solidité de cet emploi, c'est que rien ne peut la forcer à se dessaisir des valeurs qu'elle possède à des prix momentanément bas, et pour parer à des moments difficiles, attendu qu'elle ne doit que des sommes peu importantes, résultant uniquement du mouvement journalier des affaires, et qu'elle a toujours, soit en caisse, soit en portefeuille, en effets à courts termes, bien au delà de ce qu'il faut pour y faire face.

Nous avons tenu à vous donner ces explications sur chaque nature d'emploi du capital de la Banque, afin d'aller au-devant de certains bruits qu'on a fait courir à ce sujet, et qui avaient pour but de faire croire qu'une partie des capitaux de la Banque était compromise.

Nous devons faire remarquer encore que les emplois que nous venons d'indiquer ont eu tous pour origine l'intention de venir à l'appui d'affaires qui rentrent dans le cercle des opérations de la Banque, prévues par les statuts, et qui promettent à la Banque des bénéfices importants à mesure de leur développement.

Vous remarquerez au bilan que la Banque reste chargée de ses propres actions pour une somme de 8,562,542 fr. 40 c. Ces actions proviennent soit d'actions de l'émission de l'ancienne Banque, qui n'avaient point été négociées, soit d'actions rachetées à diverses époques, représentant dans leur ensemble un prix de revient un peu au-dessous du pair.

Cette possession de nos propres titres peut éveiller la critique, mais elle n'a rien d'alarmant en elle-même; elle réduit, il est vrai, en ce moment notre capital effectif; mais dès que les actions de la Banque suisse reprendront dans les Bourses la valeur qu'elles méritent, leur négociation deviendra une ressource, précisément à l'instant où l'activité des affaires nous rendra nécessaire la possession de la plénitude de notre capital. En attendant, il ne peut en résulter aucune perte pour la Banque, puisque ce n'est en réalité qu'une diminution momentanée du capital disponible, et que nous savons mieux que personne ce que valent ces actions, qui deviendront certainement, avec le temps, une source de bénéfice pour la Banque, sans jamais l'exposer à aucune perte.

Ainsi, l'ensemble du capital réalisé de la Banque se décompose par un peu plus de vingt millions en emplois de toute solidité, et huit millions cinq à six cent mille en actions de la Banque elle-même.

Sur ce fonds, les diverses opérations engagées n'ont pas encore pu réaliser les bénéfices que nous sommes en droit d'attendre; néanmoins, après le premier à compte semestriel de 4 fr. par action de 250 fr., soit de 8 fr. par action nouvelle de 500 fr., nous avons pu, d'après les comptes arrêtés le 30 juin, et que nous vous soumettons, vous proposer de fixer à 10 fr. le dividende du second semestre, ce qui fait, pour l'année, 18 fr. par action de 500 fr. D'après la moyenne des époques d'en-

Digitized by Google

caissement par la Banque des sommes versées sur les actions, cette répartition de 48 fr. donnerait un intérêt d'environ 7 0/0, pour la première année, sur le montant des versements. Certes, ce n'est pas là un dividende bien élevé, mais il est supérieur à celui de beaucoup d'autres banques, et il résulte presque en entier des affaires courantes et ne se compose encore qu'en une très-faible partie de commissions importantes qui nous seront acquises pendant la seconde année, sur plusieurs opérations entamées qui ne sont pas encore parvenues à leur réalisation. Nous avons été aussi, dans une première année, entraînés à des frais d'administration plus considérables qu'ils ne le seront plus tard. Nous avons dû aussi commencer l'amortissement du compte de premier établissement et des commissions sur placements d'actions et faire une déduction pour débiteurs douteux. Le dividende proposé ressort donc sans effort de la situation de la Banque au 30 juin, rigoureusement appréciée dans toute sa réalité.

Chacun peut en juger, la Banque générale suisse, quoique très-contrariée dans sa marche par le mauvais vouloir et l'intelligence de gens qui veulent absolument apercevoir une concurrence dans toute institution nouvelle, au lieu d'y voir tout simplement un développement de forces utiles à tous; quoique contrariée aussi par le peu de mouvement des affaires en général et l'espèce de crise financière qui a régné presque pendant tout le temps de sa première année d'exercice, n'en a pas moins rempli la tâche qu'elle s'est proposée, et marche avec sûreté et fermeté vers sa complète organisation suivant ses statuts.

Son institution a pour but de favoriser le crédit sous toutes les formes où il peut se produire avec sécurité, et de lui donner plus de force par les rapports internationaux qu'elle cherche à établir. Elle est loin d'être parvenue à réaliser complétement les intentions qui lui ont donné naissance; mais, sur tous les points, elle a comme esquissé la forme dont ses opérations doivent se revêtir à mesure que les circonstances la favoriseront dans leur application.

Elle a déjà complétement organisé ce qui concerne la partie du crédit qu'on pourrait appeler le crédit personnel, et qui s'exerce par l'escompte; elle en fait une division distincte de ses autres opérations, qui fonctionne sous les mêmes règles strictes qui régissent les Banques d'escompte et de circulation. Nous avons, d'après les statuts, établi un conseil d'escompte choisi parmi les négociants respectables de notre place, qui examine avec soin la solidité du papier qui est présenté à la Banque. Qu'il nous soit permis ici d'exprimer aux membres de ce conseil toute la gratitude de l'administration pour le zèle et l'intelligence avec lesquels ils ont rempli leurs fonctions.

Les billets au porteur et à vue que la Banque émet ne le sont qu'en raison des escomptes et dans des proportions généralement admises à cet égard. Jusqu'à présent même, elle n'en a émis qu'une très-petite quantité, et seulement pour aider la circulation dans ses rapports avec ses clients.

Nous avons déjà dit qu'une somme de trois millions a été destinée à pourvoir à cette partie de nos opérations qui ne fonctionne encore qu'à Genève, et dont le capital sera augmenté à mesure qu'il serait appliqué dans d'autres villes de la Suisse ou de l'étranger. Il est tenu, depuis le commencement de la seconde année, une comptabilité à part pour cette opération, et l'administration se propose d'en publier chaque mois la situation, afin que le public puisse connaître sur quoi repose la circulation de nos billets.

Nous venons également d'organiser à Genève ce qui concerne le crédit foncier prévu par nos statuts; les lois de Genève facilitent extraordinairement ce genre d'opérations, et nous espérons que la Banque pourra lui donner une grande extension. En attendant, les essais s'en feront sur une petite échelle dans le canton de Genève. Dans tous les cas, nous ne nous proposons point d'immobiliser les capitaux de la Banque dans cette opération. On sait qu'elle consiste, au contraire, à mobiliser les placements fonciers en créant des titres négociables, soit au porteur, soit nominatifs, transmissibles par simple tradition ou transfert. Or la Banque, à mesure qu'elle aura créé des séries de ce genre de valeurs commodes et de tout repos, les négociera et n'entreprendra pas de nouveaux placements sans avoir ainsi renouvelé le mouvement des capitaux qu'elle y destine.

L'administration s'occupe aussi dans ce moment d'organiser les assurances sur la vie, qui sont prévues par ses statuts. Il n'existe pas en Suisse d'établissement spécial pour ce genre d'assurances, qui sont cependant très-fort appréciées par le public, car les établissements étrangers comptent beaucoup de clients parmi nous. Ce genre d'assurances, établi dans un pays où le gouvernement ne fait aucune obligation aux entreprises de placer leurs fonds en réserve sur des rentes sujettes à de grandes variations de cours, offrira aux assurés une plus grande sécurité. On sait que la cause des désastres de plusieurs sociétés d'assurances qui n'ont pu tenir leurs engagements est venue de la dépréciation de certains fonds publics dans le moment de grandes crises politiques ou financières.

Jusqu'à présent, la Banque n'a pas encore pu s'occuper des prêts sur warrants. La ville de Genève n'offre pas un champ commercial assez vaste pour que cette opération y soit nécessaire et fructueuse; ce sera l'affaire de nos agences dans les ports de mer, lorsqu'elles seront établies

Ainsi que nous l'avons mentionné plus haut, la Banque a déjà opéré deux affaires un peu considérables de fonds publics. La plus importante a été l'emprunt génevois, destiné à l'achèvement des grands travaux publics que nous voyons s'exécuter dans ce canton, où est le siége de notre établissement. Ce fonds, en 4 0/0, a été accordé à la Banque au cours de 80 francs; son remboursement est assuré par un amortissement de 1 0/0 par an, s'opérant au pair, dont le montant est porté annuellement au budget de l'Etat, et par une part éventuelle sur le produit net des terrains des fortifications, d'ailleurs affecté en garantie de cet emprunt. Cet emploi, des plus solides, aurait pu faire réaliser immédiatement à la Banque un certain bénéfice, si elle avait cherché à le replacer tout de suite, ainsi que le prouve le nouvel emprunt des contributions de guerre qui a été placé à une souscription nationale au prix de 85 francs. Mais la Banque a préféré, dans ce moment, ne pas surcharger la place de cette valeur. Ce fonds est naturellement destiné à monter dès que les affaires reprendront leur cours ordinaire. On sait que les premières négociations de l'Etat avaient lieu à 90 francs, et que c'est à ce prix que la subvention de deux millions en rentes sur l'Etat est accordée à la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève.

La Banque n'éprouve aucun embarras à rester pour le moment détenteur de ce fonds, et, dans l'occasion, cette valeur peut lui servir à déposer des cautionnements pour quelques entreprises qu'elle patronne et qui sont en négociation.

La Banque s'est vue appelée à se charger d'une somme assez importante de rente française 3 0/0; elle l'avait fait en vue d'une opération qui pourra se reprendre, et qui consistait à détailler la rente française à Londres, en accompagnant les titres français mis au porteur d'une enveloppe contenant la traduction en anglais du titre original, et stimulant le paiement des coupons semestriels à Londres, à la caisse de la Banque générale suisse. Les circonstances qui ont fait peser rudement sur la place de Londres et toute l'Angleterre les effets de crise financière générale, n'ont pas permis de donner suite pour le moment à cette opération, qui, dans d'autres temps et lorsque les placements réguliers auront repris leur cours, pourra donner lieu à beaucoup d'affaires.

La rente française, restée dans nos mains, n'y est pourtant pas restée oisive; elle nous a servi à étayer plusieurs opérations sur lesquelles la Banque réalisera, nous l'espérons, de bonnes commissions.

A côté des opérations dont nous venons de parler, la Banque a été très-occupée d'entrer en participation dans des affaires de travaux publics et d'associations industrielles.

Ses efforts constants dans ces sortes d'opérations tendent à fonder des sociétés qu'elle patronne et auxquelles elle participe dans une certaine mesure.

Les deux principales de nos opérations dans ce genre, dont nous avons déjà fait mention dans notre assemblée du 8 septembre 1856, ont consisté en deux affaires de chemin de fer. La plus importante est l'entreprise du chemin de fer de Flessingue à Venloo, dont nous vous avons expliqué l'année dernière, à notre première séance générale, toute l'importance et l'avenir.

La seconde, c'est le chemin de Florence à Arezzo, concédé à une société par le gouvernement toscan, avec garantie d'intérêt de 5 0/0 dont nous avons fait le cautionnement, en retour de quoi la Banque a obtenu de certains avantages.

On a critiqué l'affaire de Flessingue, pour laquelle nous avons déposé un cautionnement important; mais nous persistons à croire que cette affaire, une des meilleures en ce genre, aura un grand succès.

Sans pouvoir vous annoncer en ce moment la constitution d'une société spéciale pour l'exécution de ce chemin dont nous sommes concessionnaires, nous avons du moins la satisfaction d'être en mesure de vous donner sur la situation de cette affaire des renseignements de la nature la plus favorable.

(La suite au prochain numéro.

Digitized by Google

SOCIÉTÉ J.-F. CAIL ET Cie,

Constructeurs de machines.

Assemblée générale annuelle.

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de cette Société, fixée par les statuts au 4e jeudi du mois de septembre, a eu lieu le 24 courant, sous la présidence de M. Baudoin.

Assisté de MM. Tiersonnier et Humbert, en qualité de secrétaires scrutateurs appelés par l'unanimité des actionnaires présents ou représentés à composer le bureau de l'assemblée.

MM. les gérants donnent lecture à l'assemblée de leur rapport sur les opérations et les résultats de l'exercice 1856-1857.

Ils commencent par constater que l'examen des comptes de 1855-56, qui avait été dévolu au nouveau conseil de surveillance nommé dès l'assemblée du 25 septembre 1856, a eu lieu dans le cours de l'exercice et n'a donné occasion d'aucune rectification, de sorte que le dividende des bénéfices de 1855-56 a été mis en distribution, sans autre observation, le 31 mars dernier.

Dès le début, ils annoncent que les espérances de meilleur avenir qu'ils avaient fait concevoir à la réunion de l'année dernière se sont réalisées et qu'ils viennent offrir un dividende plus important que celui de l'exercice précédent, qui cependant s'était élevé à 9 1/2 0/0 du capital social.

MM. les gérants entrent alors, suivant l'ordre de la comptabilité, dans l'examen des comptes des maisons annexes dont partie des bénéfices vient se verser dans la maison principale de Paris, et concourir à former le chiffre total des bénéfices de la Société.

Il y a lieu de remarquer dans cette partie du rapport de MM. les gérants le développement qu'ont pris les affaires de la maison de Bruxelles, par suite du rétablissement de la paix avec la Russie, où ses relations avec une clientèle riche et puissante dans le pays, et la situation heureuse de son dépôt de machines de Smela, placé au centre des cantons sucriers, assure un placement avantageux et un large débouché à ses produits.

Cette maison verse, en définitive, en bénéfices, à la maison de Paris, une somme de **117,073** f. **28** c. indépendamment de la part attribuée au gérant directeur de cette maison.

A la suite de ce compte rendu préliminaire des résultats des maisons annexes, le rapport résume les opérations de la maison principale et présente le chiffre des bénéfices nets de l'exercice.

Le résultat de ces bénéfices conduirait à appliquer aux actions un dividende de **58** fr., indépendamment de l'intérêt de **25** fr., soit **83** fr. au total par action de **500** fr., soit 16 1/2 0/0.

Ce résultat a lieu en dehors des réserves et amortissements s'élevant à **625,816** fr. **95** c. prélevés sur les bénéfices de l'exercice.

Mais, d'accord avec le Conseil de surveillance, MM. les gérants proposent à l'assemblée de ne pas profiter jusqu'au bout d'une année peut-être exceptionnelle, et de mettre en réserve ce qui dépasse un revenu de **15 0/0**; la gérance consentant, de son côté, à réduire son prélèvement à l'égal du chiffre seulement distribué aux actions et à laisser en réserve la différence lui revenant.

Cette résolution doit avoir pour effet de laisser, en outre des amortissements et ducroire déjà prélevés, suivant les usages des années précédentes, une somme disponible de **223,441** fr. **80** c., placée à une réserve spéciale appartenant aux actions et à la gérance et pouvant être rappelée pour compléter des bénéfices dans une année moins prospère.

Le bénéfice revenant aux actions pour l'exercice 1856-1857 se trouve donc, d'après cette proposition des gérants, arrêté ainsi qu'il suit :

Dividende d'intérêt 5 0/0, **350,000**f.	
Soit, pour une action de 500 fr.....	25 f.
Dividende de bénéfice 10 0/0, **700,000**f.	
Soit, pour une action de 500 fr.....	50 f.
Ce qui donne pour chaque action un revenu total de.....	75 f.

pour l'exercice social n° 7, clos au 30 juin dernier.

Enfin, le rapport de MM. les gérants se termine par un apperçu de la situation qui se prépare pour l'exercice courant, auquel l'exercice écoulé seulement a légué, rien que dans l'établissement de Paris, un ensemble de commandes restant à exécuter s'élevant à un chiffre de 8,400,000 fr.

MM. les gérants ajoutent encore des considérations diverses sur le développement des affaires de la Société à la Havane, sur la liquidation finale d'une créance importante que possède la Société dans cette colonie, sur les détails d'une opération faite en participation avec une des plus importantes maisons de Paris, opération destinée à assurer à la Société de grands travaux de chemins de fer, tant en matériel roulant qu'en matériel fixe et construction en fer.

A la suite de la lecture de ce rapport et de celle qui est faite par M. Schayé, président du Conseil de surveillance, du rapport de ce Conseil, l'assemblée vote à l'unanimité et par acclamation les propositions soumises à ses délibérations :

1° Formation de la réserve spéciale définie au rapport de la gérance ;

2° Acquisition d'un immeuble de la Compagnie des ponts en fer ;

3° Fixation du dividende de bénéfice à raison de 50 fr. par action de 500 fr., en sus des 25 fr. à distribuer pour les intérêts ;

4° Fixation des frais pour transformation des titres au porteur en titres nominatifs et réciproquement, à 50 c. par action, indépendamment du prêt du timbre s'il y a lieu.

Avant de clore la séance, l'assemblée accueille par une double acclamation la proposition faite par un grand nombre de membres de voter des remercîments à MM. les gérants et à MM. les membres du Conseil de surveillance.

La séance est levée à quatre heures et demie.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

DE S. M. LE ROI DE SARDAIGNE.

Avis d'ouverture d'un concours pour la concession d'un chemin de fer sur le littoral de la Ligurie, partant du Var, frontière française, et aboutissant à la Parmignola, frontière du duché de Modène.

La loi du 13 juillet 1857 concernant la construction d'un chemin de fer sur le littoral Ligurien, à partir du Var, frontière française, jusqu'à la Parmignola, frontière modenaise, laissait au ministère un certain délai pendant lequel il lui était facultatif d'en accorder la concession de gré à gré ; ce délai étant expiré sans qu'aucune demande sérieuse, définie et appuyée de garanties suffisantes ait été présentée, le ministère des travaux publics, à teneur du dispositif de l'art. 2 de la loi citée, ouvre par le présent avis un concours public et prévient tous ceux qui voudraient aspirer à la concession dont il s'agit qu'ils pourront présenter la demande jusqu'au 31 décembre de l'année courante au plus tard.

Quant aux conditions techniques et économiques, les concurrents pourront prendre pleine connaissance des charges qui leur sont imposées et des priviléges qui leur sont accordés dans les douze premiers chapitres du cahier des charges, annexé à la loi du 13 juillet 1857, par laquelle il a été approuvé.

La marche à suivre, les pièces à produire à l'appui de la demande pour être admis au concours, sont indiquées avec précision, pour la règle des concurrents, dans le chapitre XIII et dernier du cahier des charges.

Toutefois, considérant, d'une part, qu'aux termes du cahier des charges et de la loi par laquelle il a été approuvé, le délai fixé pour le concours expire au 31 décembre de l'année courante : de l'autre, que ce délai serait insuffisant pour préparer les avant-projets dressés sur les études de terrain, tels qu'ils sont exigés par l'art. 151, chapitre XIII du cahier des charges ; qu'en conséquence ceux-là seuls qui auraient entrepris les études avant la publication du présent avis pourraient se présenter au concours ; le ministère déclare qu'il acceptera les demandes de concours, même sans les avant-projets ou avec des avant-projets partiels, pourvu que le concurrent s'oblige dans sa demande, en termes clairs et explicites, à accepter toutes les autres conditions techniques et économiques du cahier des charges, et à présenter les avant-projets dans les délais qui lui seront fixés, s'il obtient la concession. Dans le cas de non-accomplissement de cette obligation, le concurrent reste soumis à la perte du premier dépôt d'un million de francs à teneur de l'art. 151.

Dans tous les cas, il n'est dérogé en rien au dispositif des art. 3 et 6 du cahier des charges, pour ce qui regarde les projets des tronçons de la ligne générale compris entre Voltri et Savone, entre Gênes, Camogli et Sestri Levante, et sur lesquels les travaux devront être entrepris simultanément et achevés avant de l'être sur le reste de la ligne.

Les concurrents pourront prendre communication du cahier des charges :

A Turin, à la direction générale des travaux publics, au bureau d'art de la ville, au bureau de l'ingénieur en chef de la division ;

A Gênes, à Nice, à Savone, au bureau de l'intendant général, au bureau d'art de chacune de ces villes, au bureau de l'ingénieur en chef de la division ;

A Paris, à Londres, à Francfort, à Berne, à Florence, près les légations de S. M. le roi de Sardaigne ;

A Lyon, à Marseille, à Genève, à Trieste, à Venise, à Livourne, près les consuls généraux de Sa Majesté dans ces diverses places.

Digitized by Google

COMPACNIE MARBRIÈRE ET INDUSTRIELLE DU MAINE.

La mission que s'est donnée la Compagnie marbrière et industrielle du Maine ne se borne pas seulement, comme on est porté à le croire, à la seule fourniture des marbres; ceux-ci ne sont que l'accessoire; le but principal est :

1° L'exploitation des carrières, et conséquemment celle des marbres propres à être façonnés ;

2° La calcination des calcaires pour obtenir la chaux, ainsi que la cuisson du plâtre, et, en général, de tous les produits céramiques ;

3° L'emploi des combustibles brevetés dont la Compagnie possède le privilége ;

4° L'exploitation d'une fonderie de fer appropriée à tous les usages et notamment à la confection des objets nécessaires aux différentes industries du domaine de la Compagnie.

Par l'exploitation de ses carrières, la Compagnie réserve les plus beaux blocs pour la marbrerie, de telle sorte que le prix d'extraction de ceux-ci est pour ainsi dire nul. Sous le rapport des carrières de marbre, nulle entreprise de ce genre n'est mieux partagée que la Compagnie : elle a obtenu de vingt-cinq communes dans les Pyrénées, moyennant une modique redevance, le droit exclusif d'exploiter pendant vingt-neuf années les carrières de marbre sur plus de 17,500 hectares. Cette nouvelle richesse a été acquise depuis le mois de mars dernier. Grâce aux bienveillantes dispositions de l'administration départementale, l'exploitation y est en vigueur aussi bien que dans les carrières du Calvados, de la Sarthe, de la Mayenne, du Doubs, de la Côte-d'Or, du Lot, des Bouches-du-Rhône, de l'Isère, etc.

Cinq scieries hydrauliques dépendent de la Compagnie et débitent les blocs de marbre dans la Sarthe, la Côte-d'Or et les Pyrénées.

Les principaux établissements de la Société où se travaillent les marbres sont au Mans, dans la Côte-d'Or, dans les Pyrénées, puis à Paris, quai Valmy, n° 219, dépôt central, ainsi que rue de Charenton, 16, et rue de Rivoli, 176; il existe également des dépôts dans plusieurs autres départements. Voilà pour ce qui regarde la marbrerie.

Quant à la chaux, les seuls fourneaux présentement en activité sont dans la Sarthe, la Mayenne, dans Indre-et-Loire et le Cantal; la construction d'un grand nombre ne pourra être faite que pour le printemps prochain, les carrières étant alors suffisamment préparées.

On sait que la plus forte dépense pour obtenir la chaux est, sans contredit, celle du combustible, puisqu'elle varie des 2/3 aux 3/4 du prix de revient, en raison de la distance des carrières aux mines ou aux forêts.

C'est à la chaux, aussi indispensable à l'amendement des terres qu'aux constructions, que plusieurs départements doivent leur richesse.

La Compagnie, bien qu'elle fût déjà propriétaire d'un système de fours très-économiques, a dû se préoccuper vivement d'un procédé dont la *Presse* s'entretint en avril dernier ; elle en reconnut la supériorité, et, dès le 6 mai, elle adjoignit à son industrie cette invention qui, selon les expressions du rapport de M. Salvétat à la Société d'encouragement pour l'industrie nationale (séance du 3 juin dernier), est qualifiée d'invention sans précédent.

Ce procédé, dû aux efforts persévérants de M. Tiget, architecte, consiste à préparer à très-bas prix une terre dite briques-combustibles, qui reçoit toutes les applications possibles, et qui, après avoir servi à cuire, soit la chaux, le plâtre, les briques, tuiles, tuyaux de drainage, etc., acquiert elle-même sa valeur commerciale, car son effet combustible ne la détériore pas. On comprend dès lors les avantages immenses que la Compagnie peut en retirer, car ce n'est pas seulement pour ses exploitations qu'elle s'en sert, mais encore par les concessions partielles qu'elle fait aux chaufourniers, briquetiers, plâtriers, etc....

Un établissement modèle, comprenant six fourneaux en pleine activité, vient d'être, par ses soins, construit à Paris, près la barrière Fontainebleau, n° 34. L'intérêt des fabricants est d'aller visiter cette usine; ils reconnaîtront une économie considérable dans l'application de ce système breveté et sans précédent.

Voilà quant à la cuisson de la chaux, du plâtre et de tous les produits céramiques.

Avant la découverte de M. Tiget, la Compagnie s'était beaucoup occupée du chauffage par les charbons coagulés ; elle continue à exploiter le procédé si parfait dû aux études et à la pratique de M. Archereau, chimiste distingué. L'établissement principal de la Compagnie est à Paris, quai de Marne, n° 12 (Villette).

Les charbons préparés par M. Archereau ont une supériorité suffisamment constatée par l'extension que prend chaque jour la vente, et par les attestations provenant de plusieurs compagnies de chemin de fer.

La Société du Maine vient récemment d'appliquer ce système breveté de coagulation en Belgique; il ne pouvait manquer d'être apprécié par les propriétaires des mines.

Enfin, aux industries principales dont nous venons de parler et qui font l'objet de la Compagnie, il faut ajouter la fonderie de fer, située au centre même de la ville du Mans, et dont le produit a contribué à la répartition du 1er juillet dernier.

Tout fait présager que le dividende du 1er janvier ne sera pas inférieur à celui du mois de juillet.

Nous ne craignons pas d'avancer que la Société marbrière et industrielle du Maine, par sa composition, par ses nombreux immeubles, par ses marchandises, ses ateliers, ses usines en pleine activité et dont chacun peut juger, est une des Sociétés les mieux fondées et offrant la plus grande sécurité comme capital et comme revenu.

Inutile de rappeler ici le rapport approuvé par l'assemblée générale du 4 mars dernier, ratifiant tous les actes du gérant et constatant, après le paiement du dividende, un reliquat en caisse sur l'année 1856 de 34,522 fr. 29 c., applicable à l'année 1857 ; cette somme jointe au bénéfice de 144,000 fr. réalisé dans les six premiers mois de cette année, a permis la distribution de 5 fr. par action pour le premier semestre en juillet dernier, soit sur le pied de 10 0/0 par an, ci..... 144,000 »

Auxquels il convient d'ajouter le reliquat de l'exercice dernier (1856) 34,522 29

Ensemble..... 178,522 29

Les intérêts et les dividendes ont été payés sur :

	Actions.
1° Actions placées et soldées d'après le compte rendu à l'assemblée générale du 4 mars dernier	8,870
2° Actions payées du 4 mars au 1er juillet	4,603
3° Actions représentant les apports d'après estimation approuvée par l'assemblée générale....	17,228
	30,701
4° Il reste, actions souscrites dont partie réglée en valeur et espèces à terme depuis le 1er juillet dernier.	7,280
	37,981

A payer le dividende sur 30,701 actions à 5 fr. par action, du jour du versement, soit sur le pied de 10 0/0 par an, pour le premier semestre..... 143,505 75

Reste appartenant au deuxième semestre 35,016 54

Total.... 178,522 29

D'après le compte ci-dessus, la souche conserve 7,019 actions qui se décomposent ainsi :

1° Fonds de réserve exonérant de la retenue de 10 0/0, art. 8, § 2 des statuts.....	2,500
Actions à placer.....	4,519
	7,019
Total du nombre d'actions...	45,000

Le directeur associé gérant,

AUG. OZOU DE VERRIE.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL.

Décret impérial portant promulgation de la convention conclue, le 3 juillet 1857, entre la France et la Bavière, relativement aux chemins de fer internationaux.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français, à tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des affaires étrangères,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. — Une convention ayant été conclue, le 3 juillet 1857, entre la France et la Bavière, relativement aux chemins de fer internationaux, et les ratifications de cet acte ayant été échangées à Paris le 29 août 1857, ladite convention, dont la teneur suit, recevra sa pleine et entière exécution.

CONVENTION.

Sa Majesté l'Empereur des Français et Sa Majesté le Roi de Bavière, voulant, conformément à l'art. 12 de la convention conclue, le 4 février 1848, entre la France et la Bavière, régler les mesures de police et de douanes exigées par suite de l'achèvement du chemin de fer de Strasbourg à Neustadt et de l'établissement d'une gare commune à Wissembourg, ont résolu de conclure, dans ce but, une convention spéciale, et ont, à cet effet, nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Digitized by Google

Sa Majesté l'Empereur des Français, M. le comte Alexandre Colonna Walewski, grand-croix de l'ordre impérial de la Légion d'honneur, de l'ordre royal de Saint-Hubert de Bavière, etc., etc., etc., sénateur de l'Empire, son ministre et secrétaire d'État au département des affaires étrangères ;

Et Sa Majesté le Roi de Bavière, M. Auguste baron de Wendland, son chambellan et son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près Sa Majesté l'Empereur des Français, grand commandeur de l'ordre du Mérite de la Couronne de Bavière et commandeur de l'ordre de Saint-Michel, officier de l'ordre impérial de la Légion d'honneur, décoré de l'ordre impérial de la Couronne de fer d'Autriche, grand-croix de l'ordre royal de Charles III d'Espagne, de l'ordre royal du Sauveur, de Grèce ;

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs respectifs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

Art. 1er. — Pour faciliter le transport des marchandises et des voyageurs sur le chemin de Strasbourg à Neustadt, il est convenu que, dans la station commune établie à Wissembourg, en vertu de la convention du 4 février 1848, le gouvernement bavarois pourra constituer, près du bureau de douanes français, un service ayant pour objet d'assurer l'accomplissement de certaines formalités de douane qui seront spécifiées ci-après.

Art. 2. Les locaux nécessaires pour l'établissement de bureaux, corps de garde et magasins, ainsi que pour l'habitation de ceux des employés qui devront séjourner à la station même, seront concédés dans la gare de Wissembourg à l'administration bavaroise.

Le loyer de ces locaux sera réglé entre la Compagnie du chemin de fer et la Compagnie française de l'Est, conformément aux dispositions du paragraphe b de la déclaration de Munich du 8 mai 1852, sauf au gouvernement de Bavière à tenir compte, comme il le jugera convenable, à la Compagnie bavaroise, de ses déboursés à cet égard.

Art. 3. — Les locaux affectés à l'administration bavaroise seront désignés par l'apposition des armes de Bavière.

Art. 4. — Les agents de l'administration bavaroise appelés à exercer leurs fonctions dans la gare commune seront revêtus de leur uniforme.

Art. 5. — Pendant toute la durée de leur séjour sur le territoire français, ils seront soumis aux lois du pays et payeront les contributions indirectes comme les autres étrangers résidant en France.

Mais ils ne seront, ni eux, ni leur famille, assujettis à la loi du recrutement, au service de la garde nationale, aux prestations communales, ni aux impositions directes et personnelles.

Pour le service et la discipline dans l'intérieur de la gare, ces agents relèveront exclusivement de l'autorité bavaroise.

Art. 6. — Le matériel nécessaire, soit au service de la Bavière dans la gare de Wissembourg, soit à l'exploitation du chemin de fer, aussi bien que les objets destinés à l'ameublement des employés bavarois obligés de résider sur le territoire français, seront, tant à l'entrée en France qu'au retour en Bavière, exemptés des taxes de douane, sauf aux propriétaires à remplir les formalités prescrites, en pareil cas, par les règlements de la douane française.

Art. 7. — Les employés qui, en exécution de la présente convention, franchiront la frontière pour le service de l'un ou de l'autre pays, devront, sur le vu de leur uniforme ou la représentation de leur commission, jouir de tous les droits et priviléges que les lois nationales accordent respectivement à des agents officiels.

Ils seront dispensés des prescriptions de police sur les passeports, et auront le droit de porter les armes appartenant à leurs qualité et fonctions.

Les mêmes facilités seront réciproquement accordées aux agents de l'exploitation des deux Compagnies pour leur circulation entre les deux stations frontières.

Art. 8. — Les deux gouvernements s'engagent réciproquement à n'admettre dans le personnel appelé, par son service, à résider ou pénétrer sur le territoire de l'autre Etat, aucun employé ou agent qui, pour crime ou delit, soit politique, soit civil, ou pour contravention de douane, aurait été condamné par les tribunaux de ce même Etat.

Art. 9. — Les rapports de service entre les employés des deux pays exerçant leurs fonctions dans la station commune, auront lieu sur le pied de l'égalité, et leurs relations, dans le cas de communications directes, seront les mêmes qu'entre employés d'égale position d'un même pays.

Art. 10. — Dans l'exécution du service, ces agents se prêteront mutuellement tout le concours et toute l'assistance possible, sans s'écarter, toutefois, de la législation et des règlements spéciaux à chaque pays.

Art. 11. — La voie ferrée, entre Wissembourg et la première station bavaroise, est déclarée route internationale ouverte, pour les deux pays, à l'importation, à l'exportation et au transit.

Art. 12. — Lorsque les marchandises seront placées dans les wagons à coulisses dûment fermés à l'aide de plombs ou cadenas, ou sous-bâches plombées, toutes les fois que la nécessité s'en fera sentir, soit à raison de la nature des objets transportés, soit à raison de l'insuffisance du matériel, il y aura dispense de la visite par la douane, tant à la gare de Wissembourg qu'aux autres bureaux frontières respectifs, sous les réserves et moyennant les conditions et formalités déterminées aux articles suivants.

Art. 13. — Provisoirement, cette dispense ne s'appliquera qu'aux wagons destinés pour l'une ou l'autre des localités ci-après : en Bavière, Ludwigshafen ; en France, Strasbourg, Saint-Louis, Mulhouse, Metz, Forbach, Lille, Valenciennes, Dunkerque, Calais, Boulogne, Dieppe, Rouen, le Havre, Nantes, Bordeaux, Paris.

Chacune des parties contractantes étendra successivement cette faculté aux autres points où viendront aboutir les voies ferrées auxquelles le régime de transport international pourra être appliqué.

Art. 14. — Tout colis pesant moins de vingt-cinq kilogrammes (50 zollzfünd) ne pourra être admis que dans un wagon à coulisses.

Toutefois on pourra pratiquer, dans un certain nombre de wagons, des compartiments susceptibles d'être fermés et plombés, de telle sorte que le restant du wagon, non occupé par des marchandises placées sous le régime international, reste libre.

Art. 15. — Chaque administration des douanes respectera les plombs et cadenas apposés par celle de l'autre Etat, après s'être assurée qu'ils présentent toutes les conditions voulues, et sauf à les compléter, s'il y a lieu ; cette disposition s'applique aux wagons expédiés à l'une des destinations indiquées à l'art. 13.

Les plombs et les cadenas des administrations douanières des autres membres du Zollvereïn seront assimilés à ceux de la Bavière.

Art. 16. — Chaque convoi sera accompagné d'une feuille de route distincte par lieu de destination.

Cette feuille, à laquelle on annexera toutes les pièces et documents requis, sera préparée par les soins des administrations de chemins de fer, dans la forme déterminée par les règlements de chaque pays. Elle sera soumise au visa des employés des douanes au lieu de chargement.

Art. 17. — Chaque convoi pourra être mis sous l'escorte non interrompue d'employés des douanes, sans autres frais, pour les administrations des chemins de fer, que l'obligation de les placer gratuitement, à l'aller et au retour, aussi près que possible des wagons de marchandises ou dans les voitures de deuxième classe des convois de voyageurs.

Art. 18. — Ainsi que l'article 12 de la convention du 4 février 1848 leur en donne la faculté, les employés d'escorte devront accompagner les trains sur le territoire du pays voisin jusqu'à la première station.

Ils ne peuvent abandonner le convoi qu'après l'accomplissements des formalités que leur imposent les règlements de chaque pays.

Art. 19. — De même, les employés bavarois pourront prendre, dans la station de Wissembourg, l'escorte des trains passant de France en Bavière, et réciproquement, les employés français pourront prendre à Schaidt l'escorte des trains passant de Bavière en France.

Art. 20. — Avant le passage d'un territoire sur l'autre, les wagons devront être fermés ou bâchés de telle sorte que la douane n'ait plus qu'à y apposer les plombs ou cadenas, après s'être assurée du bon conditionnement.

Art. 21. — Quand ils le jugeront convenable, les employés bavarois auront la faculté d'apposer ces plombs et cadenas sur les wagons dans la station même de Wissembourg.

Art. 22. — De plus, dans cette station, les agents des deux pays pourront respectivement procéder à la réception et au visa des expéditions dont la production sera exigée des compagnies en vertu des règlements particuliers de chaque pays.

Art. 23. — Des dispositions seront prises, d'ailleurs, par les compagnies pour que deux convois, allant en sens contraire, ne se rencontrent jamais à la visite dans ces gares. On devra maintenir un intervalle d'au moins dix minutes entre le départ d'un convoi et l'arrivée de l'autre.

Art. 24. — En ce qui concerne les convois de voyageurs, les bagages seront, en général, visités en Bavière au bureau frontière de

Digitized by Google

Schaidt, et en France, à celui de Wissembourg.

Néanmoins, toutes les fois que les intérêts de l'exploitation l'exigeront, cette visite, sur la demande des compagnies ou des voyageurs, pourra être réservée à un bureau de douane spécialement autorisé à cet effet à l'intérieur du pays.

On procédera, dans ces circonstances, conformément aux règles établies respectivement sur la matière dans chacun des deux Etats.

Art. 25. — Il est entendu que les bagages non visités au bureau frontière seront accompagnés d'une feuille de route et d'une expédition de douane.

Ils seront placés dans les wagons fermés avec plomb ou cadenas, et escortés, s'il y a lieu, par les employés des douanes.

Art. 26. — Les voyageurs ne pourront conserver avec eux, dans les voitures, aucun colis ou paquet de bagages renfermant des objets soumis aux droits ou prohibés.

Art. 27. — Tous objets passibles de droits, transportés par les convois de voyageurs, restent soumis aux conditions et formalités établies pour ceux dont le transport s'effectue par les convois de marchandises.

Art. 28. — Une limite est admise, en principe, pour le nombre des convois qui pourront passer journellement les frontières respectives sous le bénéfice de la presente convention. Cette limite pourra être dépassée dans l'intérêt du service des chemins de fer, si les administrations des douanes respectives, chacune en ce qui la concerne, en reconnaissent l'utilité.

Art. 29. — A l'arrivée des marchandises au lieu de destination, elles seront déposées dans des bâtiments spéciaux agréés par l'administration des douanes et susceptibles d'être fermés.

Elles y resteront sous la surveillance non interrompue des employés de cette administration et en seront enlevées pour la consommation, pour l'entrepôt ou pour le transit apres l'accomplissement, dans les délais voulus, des formalités prescrites par les règlements de chaque pays.

Art. 30. — Les administrations des chemins de fer devront informer, au moins huit jours à l'avance, les administrations des douanes, des changements qu'elles voudront apporter dans les heures de départ, de passage et d'arrivée des trains, sous peine d'être tenues de remplir à la frontière les formalités ordinaires de douane.

Art. 31. — En principe, la division des convois pourra être accordée à la gare de Wissembourg, jusqu'à concurrence de dix wagons. En cas de nécessité reconnue par le chef de la douane française dans la station, une subdivision plus grande pourra être permise.

Art. 32. — Il est bien entendu que, par les présentes dispositions, il n'est dérogé en rien aux lois de chaque pays qui ont prononcé des prohibitions ou des restrictions en matière d'importation, d'exportation ou de transit, et qu'il reste libre à l'administration des douanes, dans chaque Etat, de faire procéder à la vérification des marchandises et aux autres formalités, soit aux bureaux frontières, soit à ceux de l'intérieur, soit en France, à la sortie par les ports, s'il existait des soupçons de fraude.

Art. 33. — Il demeure entendu que, dans la gare de Wissembourg, les agents bavarois ne sont admis à remplir que des actes de douane purement administratifs; il doivent s'abstenir de toute perception comme de tout acte ou procès-verbal ayant pour objet la constatation d'une contravention, ou ayant, à quelque degré que ce soit, un caractère judiciaire.

Art. 34. — Dans le cas où l'une des parties contractantes voudrait faire cesser les effets de ce traité, elle devrait en prévenir l'autre au moins un an à l'avance.

Art. 35. — La présente convention a été expédiée, tant en français qu'en allemand, en double exemplaire.

Elle sera ratifiée, et les ratifications en seront échangées à Paris, dans le plus bref délai possible.

En foi de quoi, les phénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Paris, le trois juillet de l'an de grâce mil huit cent cinquante-sept.

(L. S.) *Signé*: A. WALEWSKI.
(L. S.) *Signé*: Baron de WENDLAND.

ART. 2.

Notre ministre et secrétaire d'Etat au département des affaires étrangères est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au camp de Châlons, le 7 septembre 1857.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur:
Le ministre des affaires étrangères,
A. WALEWSKI.

Vu et scellé du sceau de l'Etat:
Le garde des sceaux, ministre de la justice,
ABBATUCCI.

JURISPRUDENCE.

TRIBUNAL CORRECTIONNEL DE CHAUMONT.

Audience du 10 juillet 1857.

CHEMIN DE FER. — INTRODUCTION SUR LA VOIE. — OUVRIERS. — CONTRAVENTION. — GARDE-BARRIÈRE. — OUTRAGE.

Les ouvriers qui travaillent pour le compte d'un entrepreneur à une dépendance d'un chemin de fer en activité, par exemple à la couverture d'un réservoir annexe dudit chemin, ne peuvent pénétrer dans l'enceinte de ce chemin et y circuler ou stationner, sans être munis d'une autorisation écrite, ou accompagnés d'un employé de la Compagnie.

Faute de cette autorisation ou assistance, ils sont punissables correctionnellement, aux termes de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845.

Les préposés des Compagnies de chemin de fer sont-ils des fonctionnaires ou agents de la force publique, et dès lors les injures qui leur sont adressées dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions sont-elles punissables des peines correctionnelles édictées par l'art. 6 de la loi du 25 mars 1822, ou tout au moins par l'art. 224 du code pénal?

Décidé, à l'égard des gardes-barrières, qu'ils sont agents de l'autorité, et, comme les agents de la force publique, protégés par l'art. 224 du Code pénal.

Le 27 juin dernier, à Vignory (Haute-Marne), trois ouvriers suivaient intérieurement la voie ferrée en activité de Saint-Dizier à Chaumont; sur l'observation d'un garde-barrière, deux sortirent de l'enceinte du chemin; un troisième, le nommé Rongé, persista et parcourut ainsi l'espace de 200 mètres. Procès-verbal fut dressé contre lui, et quand on vint lui demander ses nom et prénoms, il répondit au garde par des injures grossières. Traduit en police correctionnelle sous prévention de contravention aux règlements sur la police des chemins de fer et d'outrages envers un garde préposé à la surveillance d'un de ces chemins, Rongé a soutenu qu'il travaillait à la couverture d'un réservoir annexe du chemin de fer.

Il a ajouté qu'il était nécessaire qu'il y entrât pour prendre des feuilles de zinc qui s'y trouvaient déposées.

Enfin il a contesté aux gardes la qualité de fonctionnaires ou d'agents de la force publique, en prétendant qu'ils étaient simplement les serviteurs, les employés d'une Compagnie industrielle, chargés de veiller sur son chemin et ses accessoires, comme un domestique, un garde particulier veille sur les propriétés de son maître ou de celui qui l'a commissionné.

Il a prétendu qu'en fait, le garde lui avait parlé grossièrement, et que c'était ce qui l'avait provoqué à lui répondre sur le même ton.

Le garde-barrière Martin, entendu comme témoin, a nié les propos grossiers qu'on lui imputait, ainsi que l'existence d'un dépôt quelconque sur la voie.

Il a expliqué que le sieur Rongé pouvait se rendre à ses travaux sans suivre la route qu'il avait prise; mais cela allongeait son chemin, et c'était là l'unique cause de sa résistance à l'injonction de sortir qu'il lui avait adressée.

Il a ajouté: que quand des ouvriers avaient besoin de passer dans l'enceinte du chemin, il leur fallait une autorisation écrite, sinon ils devaient être accompagnés d'un garde ou préposé de la Compagnie, et passer, non pas sur la voie, comme l'avait fait l'inculpé, mais à côté, près des barrières ou palissades.

M. Cival, substitut, a soutenu qu'en fait, l'introduction de Rongé dans l'enceinte du tracé du chemin de fer n'était pas nécessaire; qu'en tout cas, elle était irrégulière faute d'autorisation ou d'accompagnement. Les personnes qui peuvent y circuler librement, a dit ce magistrat, sont celles au service de la Compagnie, c'est-à-dire les préposés attachés à l'exploitation ou à la surveillance d'une manière permanente. Les nécessités du service exigent qu'ils aient cette latitude, et la nature de leurs fonctions les façonne à des habitudes de régularité, de prudence qui sont une garantie sur laquelle on peut à juste titre compter. Mais on n'aurait pas la même sécurité vis-à-vis de personnes accidentellement appelées ou employées sur le chemin. Pour celles-ci, quelles qu'elles soient, ouvriers ou autres, il faut une autorisation ou l'assistance d'un agent de la Compagnie.

Sans cela elles contreviennent à l'art. 61, 1° de l'ordonnance du 15 novembre 1846. C'est ce qu'a fait Rongé: il n'avait pas d'autorisation, il est simple ouvrier travaillant pour un entrepreneur, à un réservoir qui est une dépendance du chemin de fer; il est passé seul sur la voie, malgré l'injonction que lui adressait et que devait lui adresser le garde Martin (art. 68, même ordonnance); il a donc encouru la peine d'amende édictée par l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845.

Quant à la qualité du garde, elle ne saurait être sérieusement contestée. *Les chemins de fer construits ou concédés par l'Etat font partie de la grande voirie* (art. 1er, loi du 15 juillet 1845). Dès lors, ils appartiennent au domaine public; la Compagnie qui a exécuté les travaux a le droit, pour s'indemniser de ses soins et dépenses, de percevoir à son profit les péages. Cet abandon temporaire des produits utiles de l'exploitation ne change rien aux droits de l'Etat; c'est lui et non la Compagnie qui est propriétaire du chemin.

Pour veiller à la conservation de ces chemins, des agents sont nommés par la Compagnie qui les paye et à qui l'Etat délègue ses pouvoirs. En effet, ces agents ont une double mission: en même temps qu'ils

Digitized by Google

assurent à la Compagnie le libre exercice de son exploitation, ils veillent, dans l'intérêt général, à la liberté, à la régularité de la circulation, au maintien des règlements qui ont trait à la sécurité des voyageurs, au respect des droits de tous et de la propriété de l'Etat.

Ils sont admis à prêter serment et peuvent, cette formalité remplie, constater, concurremment avec les officiers de police judiciaire auxquels ils sont assimilés, les crimes, délits ou contraventions, sur toute la ligne du chemin de fer (art. 23, loi du 15 juillet 1845).

Ce sont dès lors des fonctionnaires investis d'une mission non pas d'intérêt privé, mais d'intérêt général et public.

Du reste, en supposant, pour un instant, cette qualité douteuse, incertaine, ces préposés auraient au moins celle d'agents de la force publique. En effet, non-seulement ils dressent des procès-verbaux (art. 23 précité), mais les gardes-barrières en particulier ont mission de faire sortir de la voie toute personne qui s'y est indûment introduite. En cas de résistance, ils peuvent requérir l'assistance d'autres agents de l'administration ou celle de la force publique (art. 68, arr. du 15 novembre 1846). Ils peuvent être armés (art. 73, id.) Toute résistance vis-à-vis d'eux est punie comme rébellion (art. 25, loi du 15 juillet 1845).

Comment laisser impuni l'outrage, quand la résistance est incriminé ? Est-ce parce que la loi s'est expliquée sur un cas et est muette sur l'autre ? Un pareil motif n'est pas acceptable; la loi ne pouvait prévoir tous les cas, et il suffit que, de ses dispositions, il résulte qu'elle a considéré les gardes-barrières comme agents de la force publique, pour qu'on leur assure, dans toute son étendue, la protection accordée à ceux-ci. Il n'est pas de police possible si l'on ne fait pas respecter ceux qui en sont chargés. Ce serait une lacune regrettable qu'il faudrait combler au plus vite, si elle existait en matière de chemins de fer.

Mais cette lacune n'existe pas, et ces préposés sont protégés, soit par l'art. 6 de la loi du 25 mars 1822, soit par l'art. 224 du Code pénal.

JUGEMENT.

En ce qui touche la contravention reprochée à l'inculpé :

Considérant qu'il est du devoir des gardes-barrières ou autres agents des chemins de fer, de faire sortir immédiatement toute personne qui se serait introduite dans l'enceinte du chemin de fer ou dans quelque partie de ses dépendances où elle n'aurait pas le droit d'entrer; que les ouvriers momentanément employés aux travaux d'une gare ne le peuvent eux-mêmes sans être munis d'une permission, ou sans être accompagnés d'un préposé ;

Considérant qu'il résulte d'un procès-verbal dressé, le vingt-sept juin dernier, par le garde-barrière Martin Champrez, préposé au passage à niveau de la station de Vigneny, et de sa déclaration à l'audience, que, trois ouvriers s'étant présentés, à cinq heures du matin, à la barrière, pour aller à leur chantier, et se disposant à suivre la voie, il leur avait intimé l'ordre de passer en dehors du treillage ; que deux avaient obéi ; mais que le nommé Frédéric Rongé s'y était refusé et avait suivi la voie intérieurement, pendant l'espace d'environ deux cents mètres; que ce fait constitue une contravention aux articles 61 et 68, titre 7 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, punissable des peines portées par l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845.

En ce qui touche le fait d'outrages :

Considérant qu'il résulte également du procès-verbal et de la déposition du garde-barrière, qu'au moment où il avertissait l'inculpé qu'il dresserait procès-verbal contre lui, celui-ci lui dit qu'il l'emm...., qu'il se f.... de lui et de son procès-verbal, ce qui constitue le délit d'outrage prévu par l'art. 224 du Code pénal;

Que cet article 224 s'applique aux agents de l'autorité comme aux dépositaires de la force publique, ainsi que l'a jugé la Cour de Paris, par son arrêt en date du 21 juin 1838 ;

Que cette qualité ne peut être refusée aux gardes-barrière des chemins de fer assermentés ; que le serment les rend d'un caractère public et leur donne dès lors le droit de dresser des procès-verbaux, qui font foi en justice jusqu'à preuve contraire ;

Qu'il n'est pas exact de dire que les administrations de chemins de fer ne représentent que des intérêts privés, puisque ces administrations représentent en outre le gouvernement, qui, en les instituant, leur délègue une partie de ses pouvoirs ;

Par ces motifs et vu les art. 61 et 68 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, 21 de la loi du 15 juillet 1845, 224 du Code pénal,

Le tribunal déclare Frédéric Rongé coupable d'avoir le 27 juin 1857, à Vigneny, contrevenu aux règlements sur la police des chemins de fer, et avoir le même jour et au même lieu outragé par paroles un garde-barrière dans l'exercice de ses fonctions,

Condamne, etc.

(Tribunal correctionnel de Chaumont, audience du 10 juillet 1857. M. Thyébaud, juge, faisant fonctions de président. — M. Cival, substitut.)

BOIS DE BOULOGNE.

Terrains et hôtels à vendre.

1° Grand hôtel, avenue de l'Impératrice, à l'angle de la rue du Petit-Parc :

Jardin, écuries, remises et communs; antichambre, grand salon, billard, salle à manger, sept chambres de maître, six chambres de domestique, cabinets, etc.

2° Dix petits hôtels avec cour et jardin, entre l'avenue de Saint-Cloud et la rue de la Pompe, à Passy :

Cuisine, office, caves, salle à manger, salon, cinq chambres de maître, chambres de domestiques et cabinets; on peut y joindre écuries et remises.

3° 10,000 mètres environ de terrain, avenue de Saint-Cloud, à Passy; lots au gré de l'acquéreur.

4° 215,000 mètres environ de terrains boisés, au parc des Princes, porte d'Auteuil, sur le boulevard du Sud; lots de toutes grandeurs.

Le parc des Princes est entre le bois de Boulogne, dont il faisait partie, et la Seine. On y accède à toute heure par le chemin de fer d'Auteuil, par le chemin américain, par les diligences de Saint-Cloud et par les voitures de place.

S'adresser à Paris, chez MM. Manby et C°, 39, boulevard des Capucines, de onze à quatre heures.

ORDONNANCES RENDUES PAR M. LE PRÉFET DE POLICE, EN MATIÈRE DE TARIFS, PENDANT LE COURANT DU MOIS DE MAI (Suite).

CHEMINS	DATES	TITRES DES ORDONNANCES	OBSERVATIONS
Est.....	23.....	Ordonnance concernant la classification de l'ocre et du soufre en canons.	L'ocre descend de la 1re à la 2e série des tarifs généraux de la petite vitesse. Le soufre, rangé dans la 2e classe, est compris dans la 8e série.
Est.....	25.....	Ordonnance concernant l'addition des scories au tarif spécial n° 1, applicable au transport des diverses marchandises par wagon complet.	Tarif à 0,05c.
Est.....	26.....	Ordonnance concernant le tarif de la petite vitesse pour les marchandises expédiées de la section de Paris à Bar-le-duc, et *vice versâ*.	Autorisation à titre provisoire.
Est.....	29.....	Ordonnance concernant le transport des caisses vides, fûts vides, paniers, sacs vides et toiles d'emballage (ligne de Paris à Mulhouse, section de Paris à Nangis).	Caisses et fûts vides, 0,10c par tonne et par kilomètre; fûts non démontés, 0,15c, transport gratuit, en retour, des paniers, sacs et toiles d'emballage ayant servi à des expéditions effectuées par la Compagnie.
Orléans-Bourbonn°. G.-Central	20.....	Ordonnance concernant l'addition des stations de Brioude, Niort et Saint-Maixent aux tarifs communs en vigueur pour le transport des marchandises.	Tarifs nos VIII-48 et VIII-49.

Digitized by Google

CHEMINS DE FER SUISSES

I. — COMPTES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT. — AOUT 1857

NOMS des chemins de fer.	INDICATION du réseau.	longueur totale kilométr.	FONDS SOCIAL. Nombre des actions.	Valeur nominale	Intérêts à desservir	Total du capital actions.	EMPRUNTS. Nombre des obligat.	Valeur nominale	Intérêts à desservir	Total du capital obligations	TOTAL du capital en actions et en obligations	Indication des sections en exploitation.	OBSERVATIONS.
Nord-Est.....	De Aarau à Romanshorn et Schaffhouse par Zurich et Winterthur.	162.25	57.365	500	4 0/0	28.682.500	4.674 4.508 2.626 444	175 500 1.000 5.000	3 0/0 5 0/0	7.917.950	36.600.450	kil. Romanshorn à Zurich, 82.4 Zurich-Brugg, 32.1 Schaffhouse à Winterthur, 29.7 144.3	La section d'Aarau à Brugg sera ouverte fin 1857.
Central.....	De Bâle par Olten à Aarau à Lucerne à Soleure et Bienne à Berne et à Thorishaus.	216	73.235	500	4 0/0	36.617.500	12.300 1.161	500 5.000	5 0/0 5 0/0 4 1/2 0/0	12.000.000 12.060.600	60.617.500	Bâle-Laufelfingen 30.0 Aarau-Lucerne, 64.3 Aarbourg-Herzogenbuchsee. id. à Bienne 37.8 id. à Berne, 39.5 kil. 195.4	L'ouverture du tronçon Laufelfingen-Olten aura lieu à la fin de 1857, et celle du tronçon Pont-de-l'Emme-Lucerne à la fin de 1858.
Ouest.....	De Versoix à Vaumarens par Morges et Yverdon, de Jougne à Saint-Maurice par Lausanne.	175	80.000	500	4 0/0	40.000.000	19.898	400	5 0/0	19.959.200	59.959.200	Morges-Yverdon 38.0 Bussigny-Lausanne, 8.0 46.0	La section de Villeneuve-Bex (19 kil.) a été ouverte en juin 1857, et celle de Morges-Versoix (38 kil.) le sera au printemps de 1858.

II. — RESULTATS DE L'EXPLOITATION. — AOUT 1857

NOMS des chemins de fer.	1857 Longueur exploitée kilom.	Voyageurs. Nombre.	Produit.	Marchandises. Tonnes.	Produit.	Total des produits.	Recettes brutes par kilom.	1856 Longueur exploitée kilom.	Voyageurs. Nombre.	Produit.	Marchandises. Tonnes.	Produit.	Total des produits	Recettes brutes par kilom.	Différence de 1857 sur 1856 Pendant le mois. en plus.	en moins	Depuis le 1er Janv. en plus.	en moins
Nord-Est.....	144.4	124.500	187.000	12.000	73.000	260.000	1.800	106.0	93.225	137.455	7.340	46.815	184.270	1.738	75.730	»	669.625	»
Central.....	195.0	157.700	285.500	8.350	67.500	353.000	1.810	84	86.151	83.653	5.175	25.946	109.599	1.305	243.401	»	990.503	»
Ouest.....	46.0	33.400	51.000	2.800	17.000	68.000	1.478	46	35.388	52.853	2.372	16.316	69.169	1.503	»	1.169	119.343	»

Digitized by Google

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 19 juin 1857.
(SUITE)

Présidence de M. Ch. CALLON.

M. LE PRÉSIDENT remercie M. Alcan de sa communication, puis il entretient la Société de l'explosion fulminante d'une chaudière à vapeur qui a eu lieu l'année dernière à Lille dans des circonstances singulières, qui viennent seulementd'être analysées par M. Ferdinand Mathias. Deux générateurs, l'un de 16 chevaux à deux bouilleurs ordinaires, l'autre de 24 chevaux à 4 bouilleurs desservaient ensemble la machine à vapeur d'une filature, et étaient réunis par le même tuyau alimentaire, l'une étant, ainsi que son niveau d'eau, plus haute que l'autre. La grande chaudière était pleine et à son état normal; des travaux opérés à la petite pendant la journée du dimanche, offrent presque la certitude qu'elle était à sec ; le lundi matin, le chauffeur vint allumer le fourneau, et deux heures après, la machine et l'atelier étant encore au repos, la petite chaudière faisait explosion et se brisait ainsi que ses deux bouilleurs en éclats, dont cinquante-six ont été retrouvés sans compléter la superficie des tôles. En même temps, la grande chaudière et ses quatre bouilleurs se déjetaient diagonalement du côté opposé à la direction des éclats de la première, en s'ovalisant par le contre coup d'explosion et par un effet évidemment analogue au recul des armes à feu.

La mort du chauffeur et l'incendie total de la fabrique ont d'abord empêché de constater les causes du sinistre. M. Ferdinand Mathias, après avoir acquis la certitude que la chaudière éclatée était vide et l'autre pleine en même temps que plus élevée, en a conclu que cette chaudière chauffée à sec avait rougi; que l'eau de l'autre s'y était ensuite introduit par le tube alimentaire commun à branches inégales et jouant le rôle de siphon, et que cette introduction d'eau sur le métal surchauffé avait amené une de ces explosions foudroyantes qui se produisent en pareil cas.

M. LE PRÉSIDENT termine sa communication en montrant les plans où l'état des chaudières après l'événement est retracé.

La parole est ensuite donnée à M. Loustau, trésorier, pour l'exposé de la situation financière de la Société.

L'approbation des comptes du trésorier est mise aux voix et adoptée. M. le président remercie M. Loustau de son zèle et de sa bonne gestion.

L'ordre du jour appelle ensuite la lecture du rapport de la commission chargée d'examiner la demande de modification des art. 21 et 25 des statuts de la Société.

Après une discussion à laquelle prennent part divers membres, l'assemblée, consultée, maintient par son vote les articles en question.

La Société a reçu :

1° De la Société de Mulhouse, les numéros 138 et 139 de son bulletin ;

2° De la Société de l'Aube, le bulletin des 1er et 2e trimestre 1857 ;

3° De M. Alcan, membre de la Société, un exemplaire de son Rapport sur la peigneuse mécanique de M. Josué Heilman;

4° De la Société des chemins de fer autrichiens, le Rapport de la deuxième assemblée générale;

5° De M. Benoist-Duportail, membre de la Société, une Note sur les robinets vannes de M. Siébert et une Note sur la partie mécanique du bulletin de la Société d'encouragement;

6° De M. Forey, membre de la Société, une Note sur le rétablissement du pont du Cher, chemin de fer de Commentry à Montluçon ;

7° Du journal *The Engineer*, les numéros des 5 et 12 juin 1857 ;

8° De MM Perdonnet et Polonceau, membres de la Société, la 3e livraison du *Nouveau Portefeuille de l'ingénieur ;*

9° De M. Ferdinand Mathias, membre de la Société, un Mémoire sur l'explosion d'une machine à vapeur.

Séance du 17 juillet 1857.

Présidence de M. CALLON.

Il est donné lecture d'une lettre de M. Curtel, en réponse aux objections qui ont été faites, dans une des séances précédentes, à son mémoire sur la fabrication des rails.

M. Curtel signale d'abord une erreur qui s'est produite dans la discussion. Pour faire un rail de 6 mètres, on emploie une couverte de 1m,25 de longueur. La couverte, ayant 10 à 12 millimètres d'épaisseur, conservera encore à la surface du champignon 5 à 6 millimètres, et non 2 millimètres comme le dit le compte rendu.

M. Curtel ajoute qu'en proposant l'emploi de couvertes minces, il pensait rencontrer de l'opposition chez les maîtres de forges, mais non parmi les ingénieurs des Compagnies. On objecte que la couverte mince se brûlera facilement ; mais ceci est l'affaire du maître de forges, et l'agent de la Compagnie en mettant tous ces rails au rebut, le forcera bien à prendre des précautions pour ne pas brûler les couvertes ; ce qui du reste ne sera pas difficile, car le fer à grains de bonne qualité supporte bien la chaleur.

On objecte encore que la couverte mince pourra se laminer et s'écraser. C'est ce qui arrivera en effet si elle est mal soudée; mais dans ce cas elle ne durera pas le délai de garantie, et le maître de forges sera forcé de remplacer le rail. Si elle est bien soudée, au contraire, etsi elle est à grains, elle ne pourra pas s'écraser plus tôt que le reste du rail; elle s'usera de 2 à 3 dixièmes de millimètre par an, et le rail sera hors de service avant qu'elle soit complétement usée.

M. Curtel demande ensuite pourquoi les Compagnies exigent que la couverte conserve 10 millimètres d'épaisseur sur le champignon; personne, dit-il, n'a pu lui en donner une raison satisfaisante. Quant à lui, il croit que cette condition est toute favorable au maître de forges, et qu'un rail, grâce à cette épaisseur de 10 à 11 millimètres, peut, sans pour cela être soudé, durer plus que le délai de garantie. Il ajoute que si les maîtres de forges anglais emploient pour certains rails deux couvertes superposées, c'est tout simplement pour faciliter le travail.

Pour améliorer la fabrication des rails, *il faut d'abord et avant tout composer convenablement le paquet, et mettre en contact des fers qui puissent se souder.* Il y a peu de changements à faire aux cannelures, mais on doit proscrire l'emploi des cylindres de fort diamètre (60 centimètres, par exemple).

M. Curtel ajoute que, selon lui, le fer puddlé est aussi résistant à l'usure que le fer corroyé une première fois, et il a de plus l'avantage de mieux se souder avec lui-même qu'avec le corroyé. Mais il faudra évidemment pour cette fabrication du fer de meilleure qualité ; ce qui n'empêchera pas du reste de travailler pour le même prix. En effet, on compte en moyenne qu'il faut 1,200 kilogrammes de fonte pour 1,000 kilogrammes de rails. Cette marche suppose qu'on emploie 1,070 de fonte pour 1,000 kilogrammes de massiots. En fabriquant des rails avec du fer brut, on devra puddler avec plus de soin, et on marchera à 1,120 de fonte pour 1 000 de massiot, et il restera assez de marge pour ne mettre que 1,200 kilogrammes de fonte pour 1,000 kil. de rails. Comme main-d'œuvre, on économisera le corroyage des couvertes.

La composition du paquet avec des mises d'une seule pièce est une condition plus nuisible qu'utile, car la flamme ne pourra pénétrer à l'intérieur, et le paquet ne sera chauffé qu'à la surface.

En résumé, M. Curtel pense que les Compagnies peuvent obtenir en France d'excellents rails; il suffit pour cela qu'elles s'entendent sur les procédés de fabrication, les maîtres de forges trouveront bien alors le moyen de fabriquer de bons produits.

M. H. PELIGOT, au nom de M. Faure et au sien, rend compte d'une visite faite pendant l'hiver de 1857 aux établissements de filature et tissage de lin de MM. Scrive frères, à Marcq et à Marquettes, près Lille.

Il rappelle que M. Scrive père fonda en 1834 sa filature de lin, la première qui fut établie à Lille, dans un temps où l'Angleterre était encore en possession du plus complet monopole pour les filés de lin, et que ce ne fut qu'après plusieurs années d'une lutte courageuse et difficile qu'il parvint, avec l'aide de Féray, à obtenir des modifications sérieuses aux tarifs des douanes, modifications qui permirent au fabricant français d'entrer en concurrence avec les Anglais. C'est à partir de ce moment seulement que la filature de lin prit en France un développement réel, dont M. Scrive peut en grande partie revendiquer l'honneur.

Le nombre de broches à filer le lin, qui était à peine de 50,000 dans notre pays en 1810, est aujourd'hui de près de 500,000, dont 293,000 fonctionnent dans le seul département du Nord.

MM. Scrive frères ont introduit en France le procédé de rouissage manufacturier du lin, au moyen duquel on peut, d'après ces industriels, obtenir un rendement de 17 kilogrammes de lin roui et teillé pour 100 kilogrammes de lin vert, au lieu de 15 kilogrammes que l'on obtient par le rouissage et le teillage des campagnes. Il résulte de ces chiffres que le département du Nord, consommant environ 30 millions de kilogrammes de filasse par an, cette quantité exige la mise en culture de 42,500 hectares de terre, chaque hectare donnant en moyenne 4,620 kilogrammes de lin vert, tandis qu'il ne serait nécessaire de cultiver que

Digitized by Google

37,000 hectares si l'on adoptait d'une manière générale le rouissage et le teillage manufacturier.

On peut diviser les établissements de MM. Scrive en trois parties principales : la filature, le tissage et la cité ouvrière :

1° Filature. — La filature est établie à Marcq, et dirigée par M. Aug. Scrive. Deux machines à vapeur du système de Woolf, construites par M. Boyer, et donnant une force nominale totale de 200 chevaux, font mouvoir les appareils de la filature composant l'assortiment nécessaire pour fournir à douze mille six cents broches. Les opérateurs se composent de :

Seize machines à teiller;
Neuf peigneuses pour le lin long;
Six peigneuses pour le lin coupé en trois;
Cinquante bancs d'étirage;
Vingt-quatre bancs à broches;
Cinquante-six métiers à filer mouillé, portant onze mille neuf cents broches;
Sept métiers à filer au sec, portant sept cents broches;
Vingt-deux cardes à étoupes.
Il y a, en outre, dix cuves à rouir.

Le nombre des ouvriers et ouvrières employés dans l'usine est de huit cents. Leur salaire varie de 0,40 à 4 fr. 85; moyenne, 2 fr. 50 par jour.

La quantité de lin roui chaque jour est de 2,000 kilog.

La quantité de lin peigné chaque jour est de 3,300 kilog.

Les numéros des fils varient de 8 à 100, le numéro moyen étant 30.

L'établissement est distribué avec une remarquable entente des besoins du service. La force motrice est divisée convenablement entre les différentes parties des bâtiments. Les engrenages sont couverts avec soin. Les deux moteurs de même système sont établis, l'un au centre (120 chevaux), l'autre dans l'aile gauche (80 chevaux), avec un soin et même un luxe admirables. Ces moteurs fonctionnent avec une régularité parfaite et font également honneur à M. Boyer pour la construction, et à MM. Scrive pour l'entretien.

Hosqueis de Rhéville.

(La suite prochainement.)

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi, 17 septembre :

Les fers ne varient pas et ont une demande soutenue : fers laminés, 330 fr. en gare des chemins de fer de l'Est; fers forgés, 370 à 380 fr., rendus à la gare de l'usine.

Charbons. — Aux adjudications de coupes de bois, à Wassy, le prix de la banne de charbon a été payé de 85 à 90 fr suivant la qualité du bois ou l'éloignement de la coupe. La banne est de cinq mètres cubes.

Jeudi, 24 septembre :

Métallurgie. — Les affaires en général montrent un peu plus d'activité; cependant le marché de la fonte affinage ne sort pas du calme auquel il est condamné depuis près de deux mois. Il y a eu quelques petites propositions qui n'ont pas abouti. Les cours se raisonnaient entre vendeurs et acheteurs de 150 à 155, les premiers ne voulant pas céder à 150, les autres ne voulant pas prendre au prix plus élevé.

Les demandes en fers laminés, qui entretenaient largement la fabrication, ont été plus actives cette semaine. Cours, 325 à 330 fr. franco dans les gares de l'Est, suivant l'importance de la demande.

Les fers martelés sont fermes aux prix de 370 à 390 fr. à la gare la plus rapprochée de l'usine. Les forges sont fortement engagées.

Ferronnerie. — Chaines, plus demandées à 75 fr. numéros assortis.

Pointes se soutenant, sans grandes demandes, à 65 fr. le n° 16.

Cote des poids à peser ajustés : 20 kil., à fr. 90 la pièce; 10 kil., 2 60; 5 kil., 1 40; 2 kil., 63 c.; 1 kil., 34; 5 hect., 22; 2 hect., 13; 1 hect., 9; 1/2 hect. 7. Le tout franco Paris.

Charbons. — Aux adjudications de coupes de bois de Chaumont et de Langres, le prix du bois à charbon porte à environ 16 à 17 fr. le mètre cube de charbon, rendu en halle.

MÉTAUX.

Cuivre. — On cote à Paris : de Russie, 325 à 330; d'Angleterre, 315 à 320; du Chili, 305 à 310; lamine rouge, 360 fr.

Etain. — L'article se soutient faiblement à 84 fl à Amsterdam, calme sur la place de Londres, mais cependant sans qu'il y ait changement de prix. Cours de Paris : Banca, 380 à 382 50; celui des Détroits, 375.

Plomb. — Peu d'affaires et cours nominaux sur les marchés régulateurs. Cours de Paris : sans variation, 67 à 68 fr. le brut, 78 fr. le laminé.

Zinc. — Les avis de Hambourg sont nuls. Cours à Paris : Silésie brut, 80 fr.; laminé, 100 fr.

24 septembre :

Cuivre. — On écrit de Londres : Une demande active ajoute de la fermeté à l'article; certaines marques, principalement le Tough Cake, sont très-rares et de plus le métal ouvré est fort recherché. L'opinion générale est que les fondeurs feront une hausse prochainement.

On remarque pour le plomb et l'étain une tendance à la baisse sur les marchés régulateurs.

Le zinc est sans changement aucun.

BOIS.

10 septembre :

On estime que la futaie de M. Werlé ne revient pas à moins de 13 à 14 fr. le décistère. Le taillis de ces coupes est de médiocre qualité; son prix est d'environ 9 à 10 fr. le double stère.

Les adjudications des coupes de la maison du duc de Bordeaux ont eu aussi un plein succès. Toute l'affiche, composée de 17 articles, a été enlevée dans une courte séance : les solives ont été payées de 10 à 12 fr. dans les belles coupes, comme les Chaudrons et les Saint-Remy, et de 8 à 10 fr. dans les coupes ordinaires. Le prix des cordes de charbonnettes est d'environ 11 à 12 fr.

17 septembre :

Dans les coupes où il y a passablement de beaux arbres, on a payé de 10 à 12 fr. le décistère de futaie; dans les coupes ordinaires, de 7 à 9, et dans les coupes médiocres, de 6 à 7 fr.

Le taillis s'est payé de 10 à 12 fr. le double stère, suivant les coupes.

Dans les échanges et les marchés faits après la vente, les prix ci-dessus ont été raisonnés.

Cette semaine, passablement d'affaires en sciages ont été traitées. L'entrevous a varié de beaucoup selon la qualité des lots, mais la moyenne des prix reste à 135 fr. pour le bois ordinaire; pas de demandes en échantillon.

On ne connaît pas encore l'époque des ventes de bois dans la Marne; celle de Vitry se fera, dit-on, du 20 au 25 octobre.

24 septembre :

Les ventes de bois de Chaumont se sont faites à un taux assez raisonnable. En tenant compte de la différence de qualité et de situation, on estime que les prix sont un peu moins élevés qu'à Wassy : les futaies ont été payées de 5 à 8 fr. à Chaumont, et de 3 50 à 5 fr. à Langres, suivant les coupes.

Les adjudications de coupes de bois de l'arrondissement de Vitry auront lieu le 22 octobre.

Des taillis ont été cédés, dans nos environs, de 9 50 à 11 50 le double stère, selon qualité; des futaies ont été achetées à 7 et 7 50.

On a vendu beaucoup de sciages sur les ports à des prix divers : 130 et 135 fr. l'entrevous bon ordinaire; un petit lot extra a fait 150 fr. Les sciages sont très-rares; l'échantillon fait défaut et se paierait de 180 à 187 50 en bons bois.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 10 septembre :

Jusqu'à mercredi la baisse des fontes écossaises a continué à faire de nouveaux progrès; on a vendu à 82 fr. 80 au comptant et 83 fr. à trois mois, cours qui s'est établi pour quelques affaires. Le cours s'est raffermi et la baisse semble arrêtée, les acheteurs se présentant demandent à ces cours et les détenteurs tiennent à fr. 83 à 84 10 au comptant.

Gartsherrie n° 1, 90 fr. 25 à 90 fr. 85; Calder n° 1, 90 fr. 60 à 91 fr. 25; Glengarnock n° 1, 87 50; bonnes marques numéros mélangés, 82 80 à 83 10; bonnes marques n° 1, 86 75; bonnes marques n° 3, 80 fr.

Londres, 20 septembre :

Cours des fers aux ports d'embarquement : fers du pays de Galles, 190 à 200 fr. la tonne, selon les marques; fers du Staffordshire, 215 à 220 fr. qualité ordinaire; fers d'Ecosse, 218 75 à 230 qualité ordinaire; rails dans le pays de Galles, 190.

Comme le prévoyaient nos derniers avis, la baisse des gueuses d'Ecosse s'est arrêtée et il y a même eu réaction favorable pour l'article. Les numéros mélangés ont fait ces jours derniers 85 50, beaucoup d'acheteurs se présentaient et les transactions eussent été importantes si les vendeurs avaient voulu s'engager; on a ensuite vendu à 85 50. Avant-hier le prix est monté à 86 25, pour retomber aujourd'hui à 85 50 et 90, cours raisonné en ce moment. Nos exportations se soutiennent en faveur : la semaine dernière elles ont été de 12 000 tonnes contre 10,000 dans la semaine correspondante de 1856, et cette année, jusqu'à ce jour, elles sont de 379,000 tonneaux contre 368,000 durant la même période de l'année passée.

Le fret de la fonte pour les principaux ports de la France est augmenté de 50 centimes par tonne.

Charbons au port de Sunderland : pour forges, noisettes, deux fois criblés, 7 f. 25 la 1re qualité, 6 78 la 2e qualité; menu une fois criblé, 5 63; charbon pour gaz et coke, 9 à 9 20 la 1re qualité, 8 45 la 2e qualité; charbon gras pour machines, 10 50 la 1re qualité, 8 45 à 9 la deuxième qualité; tout-venant, 8 66 la 1re qualité, 7 à 8 20 la 2e qualité.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 14 septembre :

Charbons. — Le marinier ne veut pas marcher à moins de fr. 12 et l'expéditeur offre fr. 11. Il y a des bateaux. Le taux du fret n'est arrêté d'ordinaire que lorsque les Sociétés de Pont-de-Loup, Chatelineau ou du Mambourg ont pris l'initiative.

Coke. — Par continuation, fr. 21 50, et lavé fr. 27 les 1,000 kil.

O. Sappiqde.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 795 kilomètres.)
(1856. id. 795 id.)

Du 17 au 23 septembre 1857.

159,412 voyageurs.....	511,264 42
Bagages, marchandis, etc.	660,823 70
Total..	1,172,088 12
Semaine correspondante de 1856.	
130,432 voyageurs.....	462,162 84
Bagages, marchand., etc.	600,651 94
Produit total.....	1,062,814 78
Différence...	109,273 34
Produit par kilomètre :	
1857,	1,359
1856,	1,337
Recette totale depuis le 1er janvier	
1857.....	36,692,610 22
1856.....	34,045,100 17
Différence...	2,597,510 05

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLEANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :

En 1857, 1372 kil. — En 1856, 1234 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :

En 1857, 1249 kil. — En 1856, 1117 kil.

Du 17 au 23 septembre 1857.

122,190 Voyageurs...	526,020 10
Bagages, marchandises, etc.....	660 818 61
Total.....	1,186,834 71
Semaine correspondante de 1856 .	1,186,690 47
Différence...	148 30
Recettes depuis le 1er janvier 1857.	42,042,637 62
Recette correspondante de 1856	36,186,292 07
Différence...	5,856,345 55

(Section de Contras à Périgueux)

Longueur légale exploitée : 76 kilomètres.

Voyageurs.....	7,063 46
Bagages, marchandises, etc.....	3,493 08
Total.....	10,557 54
Recettes antérieures.....	90 921 43
Total.....	101,478 97

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 950 kilomètres)
(1856. id. 876 id.)

Du 17 au 23 septembre 1857

369,627 voyageurs.....	571,738 35
Marchandises, etc., grande vitesse ...	60,570 03
— petite vitesse....	386,903 86
Total de la semaine.....	1,019,512 26
Semaine correspondante en 1856....	941,698 78
Différence...	77,813 48
Recettes depuis le 1er janvier 1857	31 030,469 23
id. id. 1856	27,880,770 43
Différence...	3,149,698 80

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON ET DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

PARTIE NORD DU RÉSEAU. — SECTION DE PARIS A LYON

(1857. Longueur exploitée, 694 kilom.)
(1856. id. 617 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,519 60.
— 1856, 1,671 90.

Recettes du 17 au 23 septembre 1857

Grande vitesse) 121,262 voyageurs..	488,408 35
Grande vitesse) marchand.....	139,279 90
Petite vitesse) marchand.....	426,913 20
Total.....	1,054,601 45
Semaine correspondante de 1856....	1,031,565 33
Différence...	23,036 12
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	35,559,483 47
id. id. 1856	30,344,051 87
Différence...	5,215,431 60

CHEMINS DE FER DE L'EST.

(1re 7. Longueur exploitée, 1357 kilomètres.)
(1855. id. 1069 id.)

8e année. — 38me semaine.

Du 17 au 23 septembre 1857.

139,957 Voyageurs.....	534,810 18
Marchandises.....	609 772 97
Total de la semaine.....	1,144 592 15
Recettes antérieures.....	33,178,519 50
Total général.....	34,323,111 65
38me semaine de 1857	1,144 592 15
Semaine correspondante de 1856.	932,953 49
Différence...	231,638 66
Exercice 1857.....	34,323,111 65
Id. 1856.....	31,287,110 55
Différence...	3,036,001 10

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 523 id.

Recettes du 17 au 23 septembre 1857

65 184 Voyageurs.....	250 449 63
Bagages et marchandises	345,220 21
Total de la semaine.....	595,226 86
Semaine correspondante de 1856.. .	673 863 90
Différence...	78,168 04
Total des recettes, à partir du 1er janvier 1857.....	21,950,869 14
Période correspondante de 1856.	20,871,581 14
Différence...	1,060,288 »

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

Du 17 au 23 septembre.

Section de Roanne à Lyon.

»,»»» Voyageurs.....	43 196 25
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	160,186 76
Total.....	203,383 01
Recette correspondante 1856	219,921 45
Total de l'exercice 1857.....	7,270,792 23
Total de l'exercice 1856.....	6,991,177 79
Différence.....	279,614 44

Section de Nevers à Lapalisse et à Brioude.

Voyageurs.....	50,606 40
Bagages, marchandises, etc.....	54,538 15
Total.....	105,144 55
Semaine correspondante en 1856.....	75,515 37
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	3,236,851 34
Recettes depuis le 1er janvier 1856....	2,423,496 81
Différence.....	813,357 53

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORSAY.

Longueur exploitée : 24 kilom. 640 mètres

Août 1857.

111.087 Voyageurs	71.730 85
Bagages et Messageries	1.816 40
Total.....	73.547 25
Mois correspondant de 1856 :	
106.321 Voyageurs	66.217 45
Bagages et Messageries.....	1.433 80
Total.....	67.651 25
Différence.....	5.896 »
Recette totale depuis le 1er janvier 1857	413.198 05
— — 1856	364.701 85
Différence.....	48.496 20

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.)

Longueur exploitée : 175 kilomètres.

Du 17 au 23 septembre.

15,607 Voyageurs.....	57,178 50
Bagages, marchandises, etc.....	24,689 40
Total.....	81,867 90
Semaine correspondante de 1856.....	30,239 55
Différence.....	51,628 35

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 729 kilomètres.
Id. en 1856, 468 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 210 id.

Recettes du 17 au 23 septembre 1857

CHEMIN DE FER.

45,720 voyageurs	194,700 55
Bagages, marchandises, etc	138,084 27
Total	332,784 82
Recettes du CANAL LATÉRAL	19,068 24
Recettes antérieures	9,835,760 45
Total depuis le 1er janvier 1857	10,187,605 51
38e semaine de 1857. Chemin de fer	332,784 82
Id. Canal latéral	19,060 24
Total de la semaine en 1857	351,845 06
38e semaine de 1856. Chemin de fer	248,291 60
Id. Canal latéral	15,480 81
Total de la semaine en 1856	263,772 41
Différence	88,072 65

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857	10,187,605 51
1856	5,085,512 24
Différence	5,102,093 27

Recettes par kilomètre :

	Chemin de fer	Canal latéral
1857,	456 49	90 76
1856,	330 53	73 71
Différence	74 04	17 05

CHEMIN DE FER DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

(Première section des chemins du Dauphiné.)

1857. — 2e semestre. — Longueur exploitée : 90 kil.

Recettes du 17 au 23 septembre.

Voyageurs	18,371 »
Bagages, marchandises, etc	12,598 72
Total	30,969 72
Recettes antérieures à partir du 16 juillet 1857	266,552 38
Total depuis le 16 juillet 1857	297,522 10

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée : 402 kilomètres.

Du 10 au 16 septembre 1857.

67,520 Voyageurs,	152,160 96
» » t Bagages et marchandises,	60,507 77
Total,	212,668 73
Période correspondante de 1856,	186,099 33
Différence	26,569 [illegible]
Recette totale depuis le 1er janvier	5,949,213 45
Période correspondante de 1856,	5,341,137 55
Différence	608,105 90

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 278 kilom.)

Du 12 au 18 septembre 1857.

13,290 Voyageurs	51,898 16
Bagages, marchandises, etc	62,788 45
Total de la semaine	114,686 61
Recettes de la semaine correspondante de 1856	106,804 48
Différence	7 38 0/0
Recettes antérieures	3,708,342 24
Total	3,823,028 85

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 17 au 23 septembre 1857.

Voyageurs	30,131 20
Bagages	1,318 70
Marchandises : grande vitesse	2,205 76
Id., petite vitesse	8,970 10
Exploitation de Bielle	4,871 23
Exploitation de Casal (minimum garanti à Novare)	3,898 90
Ensemble	51,455 89
Recette correspondante de 1856	44,669 79
Différence	6,786 10

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. Id. 1,077 Id.

Du 17 au 23 septembre 1857.

	En francs, au change de 122 o/o
49,694 voyageurs	260,165 30
37,394 tonnes Marchandises	532,566 30
Total de la semaine	792,731 80
Semaine correspond. 1856	608,006 70
Différence	184,725 10
Recettes depuis le 1 janvier 1857	23,327,690 »
Recettes depuis le 1 janvier 1856	24,272,655 »
Différence	944,965 »

COMPAGNIE DE L'UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES.

(Compagnies fusionnées de Saint-Gall, Appenzell, du Sud-Est et de la Glatt. — Longueur totale des concessions : 274 kilomètres.)

Sections Winterthur-Saint-Gall-Rorschach et Uster-Wallisellen.

Longueur exploitée en 1856, 70 kilomètres
— — 1857, 85 —

Août 1857.

97,475 voyageurs	85,821 36
104,148 quint. marchandises et bagages	27,674 15
Total du mois	113,495 51
Mois correspondant de 1856	73,813 [illegible]
Différence	39,681 97
Recettes depuis le 1er janvier 1857	657,439 49
Recettes correspondantes 1856	354,322 28
Différence	303,115 21

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

38e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 14 au 20 septembre.

9,800 voyageurs — 14,429 quint. bagages, marchandises	fr. 16,816 30
Recette correspondante de 1856	16,052 20
Différence	764 10
Recettes depuis le 1er janvier 1857	465,754 05
Recette correspondante de 1856	349 298 90
Différence	116,455 15

CHEMIN DE FER PAR LE JURA INDUSTRIEL

Section Locle-Chaux-de-Fonds.

(Longueur exploitée : 8 kilomètres.)

Recettes du 19 au 25 septembre.

9,311 Voyageurs	3,960 45
Marchandises	57 70
Total de la semaine	4,038 15

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

Lignes de Bâle à Laufelfingen, Olten à Emmenbrucke, Aarau à Berne et Herzogenbuchsée à Bienne. — 105 kilomètres dès le 16 juin.

Recettes du 1 au 31 août 1857.

	Voyageurs	Marchandises quintaux à 50 kil.	Recettes
Du 1er au 31	157,700	167,000	353,000 »
Mois précédents.	579,434	986,919	1,018,515 35
Totaux..	737,134	1,153,919	1,371,515 35

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 13 au 19 septembre 1857

4,431 voyageurs	fr. 3,065 50
Marchandises	371 »
Recettes antérieures	194,351 90
Total	197,788 40

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

Août 1857

	1857.	1856	1855.
Voyageurs	51,967 95	50,851 45	49,381 60
Bagages	1,521 55	1,475 90	1,260 27
Bétail	690 20	818 10	719 23
Marchandises	16,038 79	15,955 76	17,199 36
	70,218 49	69,101 21	68,560 48

Différence.. 1,117 28 sur 1856
Différence . 1,658 01 sur 1855

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (39e semaine)		Par journée de voiture de Paris.	de banlieue
Du 23 au 26 septembre 1857	256,535 05	82 24	54 24
Semaine correspondante de 1856 . .	207,599 75	69 77	44 »
Rec. depuis le 1er janv. 1857 . . .	9,225,600 65	81 01	49 14
Période correspondante de 1856 . .	8,187,006 85	73 15	45 05
Différence	1,038,593 80	7 86	3 19

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

ACTIONS.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le paiement de l'intérêt annuel de 15 fr. et de l'a-compte habituel de 15 fr. sur le dividende de l'exercice 1857, soit 30 fr. par action (onzième coupon), sera effectué, à dater du 1er octobre prochain, à la caisse centrale de la Compagnie.

Ce paiement sera fait sous la déduction, *pour les titres au porteur*, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

Comme d'ordinaire, les coupons et les certificats de dépôt de titres au porteur, ainsi que les titres d'inscription nominative, accompagnés de bordereaux dûment remplis et signés, seront reçus dès le 15 septembre courant dans les bureaux du service des titres de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, où il en sera donné récépissé.

Le directeur doit avertir toutefois MM. les actionnaires que les titres au porteurs dont les coupons ou les certificats de dépôt auront été remis à la Compagnie pour ledit paiement, *pendant le présent mois de septembre*, ne pourront être admis à la conversion en titres nominatifs *qu'après le 1er octobre*, époque à laquelle la conversion cessera d'être exempte de droits.

Paris, le 12 octobre 1857.

Le Directeur de la Compagnie,
C. DIDION.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE.

Avis essentiel aux porteurs de titres.

Le conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, dans le but de faciliter aux propriétaires de titres de la Compagnie qui résident dans les départements, le recouvrement des intérêts et dividendes, a concerté avec la Banque de France les dispositions ci-après :

Les succursales de la Banque, dans les villes où la Compagnie n'a pas de service pour le paiement des intérêts et dividendes, serviront d'intermédiaires entre les propriétaires de titres et la Compagnie, sans distinction entre les titres au *porteur* et les titres *nominatifs*.

Pour les titres au porteur munis de coupons, le paiement des intérêts et dividendes s'effectuera, comme par le passé, moyennant dépôt préalable des coupons détachés.

Pour les titres nominatifs et pour les titres au porteur, transitoirement non munis de coupons, le service des intérêts et dividendes s'effectuera moyennant dépôt préalable des titres, qui seront rendus au titulaire après qu'ils auront été frappés par la Compagnie de l'estampille destinée à constater le paiement.

L'intervention de la Banque s'exercera *sans frais pour le propriétaire du titre, la Compagnie s'engageant, jusqu'à nouvel ordre, à prendre ces frais à sa charge.*

N. B. Les dispositions qui précèdent ne s'appliquent qu'aux actions de la Compagnie et aux obligations 5 et 3 0/0, émises par les anciennes Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée.

Il n'est rien changé aux anciennes dispositions en ce qui concerne les obligations d'une création antérieure à 1852 (Avignon à Marseille, Saint-Etienne, Rhône et Loire, etc.).

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANEE.

Rue de Provence, 47.

Numéros sortis au tirage du 29 septembre 1857.

Obligations 3 0/0 de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon.

Séries.	Numéros des obligations.			Nombre d'obligations.
3	201	à	245	45
48	4,701	à	4,800	100
123	12,201	à	12,300	100
334	33,301	à	33,400	100
368	36,701	à	36,800	100
400	39,901	à	40,000	100
			Total,	545

Les obligations sorties sont remboursables à partir du 1er octobre 1857.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE.

Appel sur les 115,500 actions nouvelles.

Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler aux souscripteurs des 115,500 actions nouvelles, émises conformément au paragraphe 2 de l'art. 6 des statuts, qu'un versement de 150 fr. sur les actions libérées de 200 f., et de 100 fr. sur les actions libérées de 250 fr., est exigible à partir du 1er novembre prochain. Les actionnaires qui n'auront pas effectué ce paiement du 1er au 15 novembre seront passibles des intérêts de retard à partir du 1er novembre.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir les porteurs d'obligations de l'emprunt de la Compagnie de Strasbourg à Bâle (1853), que le coupon d'intérêts (25 fr. par action) échu le 1er octobre est payé au siége de l'administration, rue et place de Strasbourg, tous les jours, les dimanches et jours fériés exceptés, de dix à trois heures, sur présentation du coupon détaché des titres.

Ce paiement est fait sous la déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

AVIS. — Le public est prévenu que la Banque de France admet les actions de la Compagnie de Saint-Rambert à Grenoble au privilége des prêts sur dépôts de valeurs.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Le Conseil d'administration rappelle à MM. les actionnaires que le versement de 50 fr. par action à effectuer au mois d'octobre prochain, et qui pouvait être fait par anticipation avec le versement de juillet dernier, sera exigible du 1er au 15 octobre. En conséquence, les actionnaires qui n'auront point satisfait à ce versement dans le délai ci-dessus indiqué, devront l'intérêt de retard, à raison de 6 0/0 l'an, à dater du 1er octobre.

Le Conseil rappelle également à MM. les actionnaires que les versements s'effectuent :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères;

A Londres, chez MM. de Rothschild et fils;

A Madrid, à la caisse de la Société;

A Lyon, à la caisse syndicale des agents de change;

A Bordeaux, chez MM. Rodrigues et fils;

A Marseille, chez MM. Roux de Fraysinet.

COMPAGNIE DES HOUILLÈRES E CHEMINS DE FER DE

CARMAUX-TOULOUSE

Situation au 31 juillet 1857,

Extraction.	Recettes brutes.
83,462 998	1,509,381 28

Mois d'août,

Extraction.	Recettes brutes.
12,031 230	174,181 61

Situation au 31 août 1857.

Extraction.	Recettes brutes.
95,494 ton. 228 k.	1,683,563 89

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

VERRERIES DE FRANCE

ET DE L'ÉTRANGER.

Le gérant de la **Compagnie générale des verreries de France et de l'étranger** a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le nombre d'actions déposées n'étant pas suffisant, l'assemblée générale qui devait avoir lieu aujourd'hui 1er octobre, est remise au 10 courant.

Aux termes des statuts, cette nouvelle assemblée aura le droit de délibérer valablement, quel que soit le nombre des actions représentées.

CHEMINS DE FER

DE LA LIGNE D'ITALIE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires, qu'en exécution de l'art. 20 des statuts de la Compagnie, il est fait un appel d'un cinquième, soit 50 fr. par action.

Les versements seront reçus sur la présentation des titres d'actions, à partir du 2 novembre 1857, jusqu'au 30 du même mois inclusivement, à la caisse de la Compagnie :

A Paris, 12, rue de Londres ;

A Orléans, chez M. Constant-Lefebvre ;

A Londres, chez MM. Sheppard et fils, 26, Threadneedle street ;

A Genève, à la Banque générale suisse.

Les actionnaires qui n'auront pas effectué leur versement le 30 novembre, devront l'intérêt de retard à partir du 2 novembre, à raison de 5 0/0 par an.

EMPRUNT TURC, 6 0/0.

Les contractants ont l'honneur d'informer MM. les porteurs que le paiement du coupon semestriel échéant le 10 octobre 1857, ainsi que le remboursement des obligations sorties au tirage du mois de juillet dernier, s'effectueront aux caisses de MM. Palmer, Mackillop, Dent et Cie, à Londres, et de MM. Bischoffsheim, Goldschmidt et Cie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 26, à Paris, à partir du 10 octobre prochain, de dix à trois heures.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES OMNIBUS DE LONDRES.

MM. les actionnaires de la Compagnie générale des Omnibus de Londres sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le mardi 20 octobre. La réunion aura lieu à Londres, à London-Tavern, Bishopsgate street, à une heure précise. Elle a pour objet un exposé de la situation générale de la Compagnie, la communication d'un projet tendant à donner un nouveau développement à ses affaires, et les résolutions qui lui seront soumises en conséquence.

Le dépôt des actions et des procurations doit être fait à Paris, 27, rue de Grammont, chez MM. Aimé et Ce, ou à Londres, 454, West strand, cinq jours au moins avant la réunion.

Tout propriétaire de 50 actions a le droit de se faire représenter par un autre actionnaire.

Si l'assemblée ne réunit pas un nombre d'actionnaires suffisant, elle est ajournée au moins à 20 jours.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES OMNIBUS DE LONDRES.

En vertu de l'art. 38 des statuts, les gérants de la Compagnie générale des omnibus de Londres ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à la décision de l'assemblée générale du 25 avril dernier, le paiement du premier dividende, pour l'exercice 1857, aura lieu à partir du 15 octobre courant, et que ce dividende, fixé à 5 fr. par action à titre d'intérêts, selon les termes de l'art. 35 des statuts, sera payé :

A Paris, chez MM. Ed. Aimé et Ce, banquiers, rue de Grammont, 27 ;

A Londres, 454, West strand.

Digitized by Google

VIEILLE-MONTAGNE,

Société anonyme des mines et fonderies de zinc.

MM. les actionnaires de la Société de la Vieille Montagne sont prévenus qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le vendredi 30 octobre prochain, à dix heures du matin, à Angleur (station de Chênée), près Liége (Belgique), pour statuer sur des ventes et achats de propriétés immobilières et pour procéder au remplacement d'un administrateur démissionnaire.

Pour avoir droit d'assister à cette assemblée, il faut posséder au moins cinquante dixièmes d'actions.

MM. les actionnaires qui désirent y assister sont invités à faire le dépôt de leurs titres, soit à la caisse de la Société, à Angleur, soit à celle de Paris, rue Richer, 19.

Il leur sera délivré un récépissé de dépôt de ces titres, qui leur servira de carte d'admission.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le directeur général de la Société,

SAINT-PAUL DE SINÇAY.

SOCIÉTÉ

J. F. CAIL ET Cie.

Dans la séance de l'assemblée générale des actionnaires, il a été décidé que le dividende, pour chaque action de 500 fr. de la Société, était fixé à 75 fr.

Dont, à titre d'intérêts (coupon n° 7),	25 fr.
Et comme dividende de bénéfices (coupon n° 7),	50
Total pour l'exercice 1856-57, par action de 500 fr.,	75 fr.

Ce dividende laissant à nouveau une réserve spéciale de 8 fr. de bénéfice par action, non distribué.

Les paiements auront lieu à la caisse de la Société, quai de Billy, n° 48, de dix heures du matin à trois heures de l'après-midi, tous les jours ouvrables,

Pour les intérêts, à partir du 30 courant,

Et pour les dividendes, à partir du 31 mars 1858.

SUCRERIE DE BOURDON

(PUY-DE-DOME).

Avis aux actionnaires.

Le gérant a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le jeudi 15 octobre, à trois heures précises, dans les salons de Lemardelay, 100, rue Richelieu.

Dix actions donnent droit d'assister à l'assemblée. Les actions doivent être déposées dix jours à l'avance, chez MM. Ch. Noël et C°, banquiers de la Compagnie, rue du Faubourg-Poissonnière, 9, où il sera délivré une carte d'admission.

COMPAGNIE ANONYME DES

MINES, FOURNEAUX, FORGES ET LAMINOIRS DE LA SAMBRE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires, que conformément à l'art. 35 des statuts, ils sont convoqués en assemblée générale ordinaire pour le *mardi* 13 *octobre* 1857, à onze heures du matin, au siége de la Compagnie, à Hourpes-sur-Sambre, près Thuin (Belgique).

Pour être admis à cette assemblée, il faut être propriétaire d'au moins dix actions et être muni, soit des titres, soit des récépissés de dépôt qui seront délivrés :

A Paris, au siége de l'administration centrale, 48, rue Laffitte ;

A Londres, chez M. A. W. Arnold, 59, Harley Street W ;

A Bruxelles, chez M. Rod. Coumont, agent de change, 3, rue Saint-Michel.

SOCIÉTÉS ANONYMES

des mines de la Loire,

des houillères

de Montrambert

et de la Bérandière,

des houillères de Rive-de-Gier.

MM. les actionnaires de ces quatre Sociétés sont informés que les Conseils d'administration ont fixé la répartition à faire aux actionnaires sur les bénéfices du premier semestre 1857, savoir :

Pour les mines de la Loire, à 6 fr. par action.

Pour les houillères de Saint Etienne, à 4 fr. 50 c. par action.

Pour les houillères de Montrambert et de la Bérandière, à 5 fr. par action.

Pour les houillères de Rive-de-Gier, à 12 fr. 50 c. par action.

Ce dividende sera payé le 16 octobre prochain, sur la présentation et aux porteurs des certificats d'inscriptions, savoir :

1° Pour les mines de la Loire :

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, 25, place Vendôme.

A Lyon, chez MM. Vᵉ Morin, Pons et Morin, petite rue des Feuillants ;

A Genève, chez MM. Lombard Odier et C° ;

A Saint Etienne, chez MM. Balay frères et C°.

2° Pour les houillères de Saint-Etienne :

A Paris, chez MM. Séguin frères, rue Louis-le-Grand, 3 ;

A Lyon, au siége social, rue Constantine, 7 ;

A Genève, chez MM. Lombard Odier et C° ;

A Saint-Etienne, aux bureaux de la Société, place Marengo.

3° Pour les Houillères de Montrambert et de la Bérandière :

A Paris, chez MM. Seguin frères, rue Louis-le-Grand, 3 ;

A Lyon, au siége social, rue Lafont, 2 ;

A Genève, chez MM. Lombard Odier et C ;

A St-Etienne, chez MM. Balay frères et C° ;

4° Pour les Houillères de Rive-de-Gier :

A Paris, chez MM. Seguin frères, 3, rue Louis-le-Grand ;

A Lyon, au siége social, place de la Miséricorde, 1 ;

A Genève, chez MM. Lombard Odier et C° ;

A St-Etienne, chez MM. Balay frères et C° ;

Le coupon sera détaché après la Bourse du 6 octobre.

MM. les actionnaires sont en outre informés, qu'en conformité de l'art. 12 des statuts, des mesures d'exécution ont été préparées pour la conversion des titres nominatifs en titres au porteur, et réciproquement.

En conséquence, à partir du 16 octobre prochain, les titres actuels ne seront plus négociables, et MM. les Actionnaires, en touchant leur dividende, devront faire connaître leur intention, soit d'obtenir des titres au porteur, soit de conserver la forme nominative.

Conformément à leur option, il leur sera délivré un récépissé de leurs titres actuels, indiquant la nature de titres par eux demandés, et le jour prochain auquel les nouveaux titres leur seront délivrés.

BANQUE GÉNÉRALE SUISSE

De crédit international mobilier et foncier.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le dividende de 1856-1857, soit 10 fr. par action définitive de 500 fr. versée à 400 fr., est payable dès le 1ᵉʳ octobre prochain :

A Genève, au siége social ;

A Paris, à la succursale, rue Louis-le-Grand, 30 ;

A Londres, à l'agence, 2, Royal-exchange-Buildings,

Contre la remise du coupon n° 1, accompagné d'un bordereau.

PISTON MÉTALLIQUE.

Breveté par Ramsbottom, à Manchester. Ces pistons sont appliqués et fonctionnent avec la plus grande précision à 1,000 machines à vapeur, locomotives et marteaux à vapeur.

Ils sont d'une construction simple, d'une application très-facile et coûtent infiniment moins que tous les systèmes connus.

Les ressorts opèrent une pression invariable contre les parois des cylindres, évitent toute fuite de vapeur et procurent par là une économie notable dans le combustible.

— Les industriels qui désirent faire l'application du Piston Ramsbottom sont priés de s'adresser aux propriétaires du brevet, MM. P. R. JACKSON ET C°, rue de Pouilly, n° 12, à Tourcoing (Nord).

PARC DU RAINCY.

17ᵉ vente par adjudication, dans ce parc, le dimanche 11 octobre, à une heure, de 34 lots de terrains magnifiquement boisés et de toutes contenances. Sites délicieux, vastes avenues, eaux abondantes, approvisionnements faciles.

Cette vente (la dernière de l'année) comprend des lots situés sur le coteau qui avoisine la station du Raincy, et jouissant de vues remarquables.

Mise à prix, 1 fr. par mètre et plus ; paiement du prix en deux ans. Plusieurs lots jouissent d'une remise d'un cinquième en cas de construction dans les 9 mois. 460 lots sont déjà vendus.

Station du chemin de fer de Strasbourg dans le parc même ; 11 trains montants, 10 descendants ; billets d'aller et retour ; trajet en 25 minutes. Omnibus spécial dans l'intérieur du parc.

Plans et renseignements au Raincy ; et à Paris, au siége de la Compagnie foncière du Raincy, 5, faubourg Poissonnière ; chez Mᵉ Desforges, notaire, 1, rue d'Hauteville ; Mᵉ Sebert, 4, rue de l'Ancienne Comédie, et chez M. Dutreih, 12, rue Ménars

---

HAMEAU DE LA JONCHÈRE (Bois de la MAISON).

Cinquième et dernière adjudication au hameau de la Jonchère, près Rueil (chemin de fer de Saint-Germain), dimanche 4 octobre 1857, à 1 heure, de 34 lots de terrains boisés avec pavillons d'habitation. Mise à prix, de 1 fr. à 1 fr. 50 par mètre. Sites délicieux, vues admirables, air salubre, promenades ravissantes, voisinage de la Seine, constructions et approvisionnements faciles. Prix payable en deux ans par cinquièmes. 100 lots sont déjà vendus.

Communications par le chemin de fer de Saint-Germain et le chemin de fer américain de Rueil à Marly ; station spéciale à la Jonchère.

Renseignements : A Paris, chez M. Dutreih, rue Ménars, 12, et chez M. Duclosel, rue Neuve des-Petits-Champs, 95 ; — à Rueil, chez Mᵉ Tellier, notaire, chargé de la vente ; — à Saint-Cloud, chez Mᵉ Pluche, notaire ; — à la Jonchère, sur les lieux.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES

OMNIBUS DE LONDRES

Recettes du 20 au 26 septembre

38ᵉ semaine.

600 voitures ont circulé et ont produit 284,043 fr. 30 c., soit par jour 40,577 fr. 61 c. et par voiture 69 fr. 03 c.

La recette totale du 1ᵉʳ janvier au 26 septembre 1857 est de 11,081,848 fr. 95 La moyenne générale par jour et par voiture, comprenant le service de ville et de banlieue, est de 73 fr. 48 c.

Recettes comparatives :

1857, 37ᵉ semaine,

11,484,848 fr. 95 moyenne, 73 fr. 48

1856, 37ᵉ semaine,

7,854,849 fr. 50 moyenne, 72 fr. 33

Différence en faveur de 1857,

3,429,999 fr. 45 moyenne, 1 fr. 15

COMPAGNIE DES

MINES DE CUIVRE DE HUELVA.

Le gérant a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les parts d'intérêts et de dividende de l'exercice 1856-57 se-

Digitized by Google

ront payés de une à quatre heures, au siége social, rue Bergère, n° 20, à partir du 15 octobre 1857.

Compagnie des mines de cuivre de Huelva.

Le gérant a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à la décision de l'assemblée générale du 12 septembre 1857, et par suite de l'avis conforme donné par le Conseil de surveillance :

Une souscription de 7,500 actions de capital, soit 1,500,000 fr., est ouverte au siége social, rue Bergère, n° 20, où l'on pourra souscrire tous les jours, de une à quatre heures.

Sur cette émission il n'est présentement appelé que cinquante pour cent, dont les versements auront lieu aux époques et dans les conditions suivantes :

25 0/0 en souscrivant ;
10 0/0 le 15 novembre ;
5 0/0 le 15 décembre ;
5 0/0 le 15 janvier ;
5 0/0 le 15 février ;

La souscription sera close le 15 octobre prochain.

Le montant des intérêts et dividendes payable le 15 octobre, sera reçu en déduction des versements à opérer.

Cinq actions de capital souscrites donnent droit à six actions de jouissance. (Jouissance du 30 juin 1857).

Aux termes de l'art. 9 des statuts, les porteurs d'actions de capital ont droit, de préférence, à souscrire au prorata de leurs actions.

SOCIÉTÉ

DES MINES DE LENS.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle se réunira à Lille, hôtel du *Nouveau-Monde*, rue Esquermoise, lundi 9 novembre prochain, à midi, conformément à l'art. 11 des statuts.

Tout mandataire devra remettre ses pouvoirs trois jours à l'avance chez le président de la Société, M. Casteleyn, rue Royale, 49, à Lille (art. 10).

SOCIÉTÉ DES

GRANITS DE L'OUEST,

Adjudicataire des travaux de la ville de Paris, rue de Paris, 69, à Batignolles.

MM. les actionnaires sont prévenus que les intérêts à raison de 25 fr. par action de 500 fr. sont payés à partir du 1er octobre, de dix heures à midi, à la caisse de MM. A. Beaussier et Ce, banquiers de la Société, 14, boulevard Poissonnière.

Le dividende de l'année 1857 sera payé le 1er avril prochain.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versemen appelés par les Compagnies.

CHEMIN DE FER

DE

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

A partir du 1er octobre 1857

Nouveaux services directs entre

Paris et **Milan**,

par Mâcon, le lac du Bourget, Aix-les-Bains, le Mont-Cenis, Turin et Novare.

Trajet en 43 heures

Dont 15 heures seulement en diligence.

Billets directs valables pour 15 jours avec faculté de s'arrêter à Dijon, Mâcon, Culoz, Aix-les-Bains, Chambéry, Saint-Jean-de-Maurienne, Suze, Turin et Novare.

Prix des places :

1re classe, 121 90 ; — 2e classe, 97 10 ; 3e classe, 77 65.

Correspondances :

A TURIN,

Pour Gênes, en 6 heures (chemin de fer) ;
Pour Arona, le lac Majeur, en 4 heures (chemin de fer) ;

A MILAN,

Pour Venise, en 11 heures (chemin de fer).
Pour Trieste, en 21 heures (chemin de fer et diligence).

S'adresser pour les renseignements :

Au bureau des correspondances, à la gare de Paris, boulevard Mazas, et rue Basse-du-Rempart, 48 *bis*, à l'administration du chemin de fer Victor-Emmanuel.

En vente chez GUILLAUMIN et Ce, 14, rue Richelieu :

DES OPÉRATIONS DE BOURSE,

Manuel des fonds publics et des Sociétés par actions dont les titres se négocient en France, *en* Belgique *et en* Suisse, précédé d'une appréciation des opérations de bourse dites *de jeu*, et des rapports de la Bourse avec le Crédit public et les finances de l'Etat, par A. Courtois fils, membre de la *Société libre d'Économie politique de Paris*. — Deuxième édition *revue et augmentée*.

Prix . . . 4 fr. 50

En vente chez l'auteur, J. MERTENS, rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.

TABLE DE PYTHAGORE

BARÊME expliqué et élevé jusqu'à **99** fois **99**, suivi de deux tableaux **d'Intérêts simples** et **d'Intérêt composés**, aux taux 2 1/2, 3, 3 1/2, 4, 4 1/2, 5 et 6 0/0, et de quatre tableaux sur les **Rentes 3 et 4 1/2 0/0** (*aux divers cours de la Bourse*), à l'aide desquels on obtient, par une multiplication : la rente d'un capital, le capital d'une rente. — 6e édition. — Prix : 1 fr.

Franco par la poste, 1 fr. 25 (Affranchir)

L'USINE DE BIACHE SAINT-VAAST (*Pas-de-Calais*)

achète toutes espèces de minerais de plomb, cuivre, or et argent.

S'adresser, à Paris, rue Saint-Pau n° 28.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les jeudis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, les lundis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine et le Pirée, traversée en 7 jours.

Correspondance au Pyrée pour Volo et Salonique toutes les deux semaines, le samedi, à dater du 11 juillet ; pour Syra, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 4 juillet.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet. — *Voie de Smyrne :* chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 5 juillet.

MER NOIRE — *Danube* pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraila.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique et des îles ioniennes.

ALGERIE
- ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi
- ORAN. — Départs tous les jeudi à midi.
- STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale,

A Lyon place des Terreaux

PRÉCIS HISTORIQUE & STATISTIQUE

DES

VOIES NAVIGABLES

de la France et de la Belgique

Contenant tous les renseignements relatifs à la perception des droits de Navigation et de Peage,

AVEC UNE CARTE COMMERCIALE

De la navigation et des chemins de fer de France, de la Belgique et des États riverains du Rhin,

Par Ernest GRANGEZ,

Chef de bureau au ministère de l'agriculture du commerce et des travaux publics (direction des ponts et chaussées), chevalier de l'ordre impérial de la Légion d'honneur et de l'ordre royal de L. opold.

vol. grand in-8° de 800 pages. — Prix : 15 fr.

EN VENTE CHEZ NAPOLÉON CHAIX ET Ce rue Bergère, 20, à la Librairie.

La viabilité comprend trois moyens de transport : les routes, les canaux, les chemins de fer.

Les canaux appartiennent à une époque avancée de l'art et à une période récente de la civilisation. L'invention des écluses, en permettant l'ouverture des canaux et l'amélioration des rivières, a créé un ordre de choses tout nouveau. Les relations des hommes entre eux se sont multipliées et agrandies ; les transports lointains sont devenus à la fois plus faciles, moins dispendieux, plus considérables ; le commerce a étendu ses échanges, l'industrie a pu porter au loin ses produits, et les diverses contrées se sont unies par des liens plus étroits.

Tout ce qui tient aux voies navigables intéresse l'économie des transports et le commerce, et trouve une place dans l'ouvrage de M. Grangez.

Chaque cours d'eau y est la matière d'un article spécial, et chaque article est divisé en quatre parties principales :

1° Pour les fleuves et rivières, l'indication des points où commence et finit la navigation naturelle et artificielle ; ce résumé des crédits alloués pour leur amélioration. — Pour les canaux, l'indication de leur destination, de leurs points d'origine et d'embouchures, de leurs ressources élémentaires, des principaux ouvrages d'art qu'ils comportent.

2° Les longueurs partielles du cours d'eau, tant par département que par rapport au mode de navigation, et par versant, s'il s'agit d'un canal à point de partage ; la pente, le nombre des écluses, l'élévation minima des ponts le tirant d'eau habituel le mode de navigation ; les frais de transport, de halage, de pilotage aux ponts, etc.

3° Les droits de navigation et de péage imposés aux cours d'eau ; les tarifs légaux et les droits perçus pour les canaux concédés ; les distances entre les ports d'embarquement et de débarquement ; les bureaux où s'acquittent les droits ; les produits des droits de navigation et de péage depuis l'application du tarif général.

4° Les résultats relatifs au mouvement de la navigation d'après les documents officiels publiés par l'administration des contributions indirectes e par celle des douanes.

L'ouvrage de M. Grangez est un traité complet sur les voies navigables. Toutes les questions qui se rattachent à l'économie des transports y sont ap profondies et résolues.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La rente, après avoir fait 68 25 en liquidation et 68 60 pour fin octobre, a reculé à 68 05 et 68 35.

Les actions de chemins de feront été plus recherchées que la semaine dernière. On avait pris beaucoup de positions à la hausse, et lorsque l'on s'est rapproché de la liquidation, les acheteurs qui n'avaient pas le moyen de lever leurs actions ont dû chercher à réaliser ou à se faire reporter. Aussi, à la bourse d'hier, il y avait du report sur toutes les lignes. Les actions du Nord ont touché plusieurs fois au cours de 900 qu'elles n'ont pas pu franchir; cette ligne était d'ailleurs tenue avec beaucoup de fermeté, et les actions nouvelles étaient sans cesse demandées de 720 à 725. Les actions d'Orléans ont également été arrêtées à 1,400 et elles ont même reculé à 1,392 50 avec un report de 1 50 à 2 25. Les actions de Lyon-Méditerranée étaient lourdes et se tenaient avec difficulté. Les vendeurs reparaissaient chaque fois que l'on arrivait de 880 à 882 50, et l'on a même fléchi hier à 875. Les actions nouvelles étaient également offertes, elles ont rétrogradé de 875 à 860.

Les affaires sont toujours difficiles sur les lignes secondaires. Le Genève est retombé de 680 à 667 50; le Béziers, de 450 à 440; le Saint-Rambert, de 545 à 540. Les Ardennes se soutiennent aux environs du pair.

Les chemins de fer autrichiens ont été vivement demandés pendant quelques jours, ils ont monté de 662 50 à 682 50; mais les Allemands ont recommencé à vendre, et l'on se tient de 675 à 677 50. Les affaires ont été d'ailleurs très-animées sur ce chemin,

Le Crédit mobilier n'a pas eu de soubresauts continuels comme la semaine dernière. Il a monté plusieurs fois de 920 à 925; mais il était offert à la bourse d'hier, et il est retombé à 892 50.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 24 septembre jusqu'à celle du 1er octobre :

La rente 3 0/0 a monté, au comptant, de 67 30 à 68 25 elle est restée à 68 20; elle a varié, à terme, de 67 35 à 68 30; elle a fermé à 68 05.

Le 4 1/2 0/0 a monté de 91 35 à 91 75; il est resté à 91 30.

La Banque de France a monté de 2,800 à 2,900.

Le Crédit foncier a monté de 550 à 565.

Le Crédit mobilier a monté de 882 50 à 925; il est resté à 892 50.

Les actions d'Orléans ont monté de 1,377 50 à 1,400, elles ont fermé à 1,392 50.

Le Nord ancien a monté de 875 à 900, il est resté à 892 50; le Nord nouveau, de 717 50 à 730, il a fermé à 727 50.

L'Est ancien a monté de 677 50 à 705, il est resté à 695. L'Est nouveau a varié de 665 à 685, il est resté à 660.

Lyon-Méditerranée a monté de 867 50 à 885, il est resté à 875; les actions nouvelles, de 855 à 870, elles sont restées à 860.

Le Midi a monté de 637 50 à 645, il est resté à 637 50.

L'Ouest a monté de 715 à 725, il est resté à 720.

Le Grand-Central a fléchi de 610 à 607 50.

Genève a monté de 670 à 680, il est resté à 667 50.

Saint Rambert a monté de 530 à 542 50, il est resté à 540.

Les Ardennes ont varié de 490 à 502 50.

Béziers a monté de 420 à 450, il est resté à 440

Les Autrichiens ont monté de 657 50 à 682 50, ils ont fermé à 675.

Le Victor-Emmanuel a monté de 492 50 à 500.

Les Lombards ont varié de 585 à 592 50 et ont fermé à 587 50; les Russes, de 515 à 510; les François-Joseph, de 461 25 à 470; les Saragosse, de 450 à 457 50; les Romains, de 487 50 à 495.

Samedi. — La bourse était très-animée, et toutes les valeurs ont obtenu une hausse rapide. Les affaires étaient surtout fort nombreuses sur la rente. Le 3 0/0 a monté au comptant de 30 c. à 68, et à terme de 50 c. à 68 25; le 4 1/2, de 05 au comptant à 91 30, et de 25 c. à terme à 91 75; la Banque, de 5 à 2,810; le Crédit mobilier, de 25 à 920; l'Orléans, de 12 50 à 1,400; le Nord, de 20 à 900; le Nord nouveau, de 2 50 à 722 50; l'Est ancien, de 15 à 695; l'Est nouveau, de 20 à 685; Lyon-Méditerranée, de 12 50 à 885; le Lyon nouveau, de 5 à 867 50; le Midi, de 10 à 645; l'Ouest, de 5 à 722 50; Saint-Rambert, de 7 50 à 540; les Ardennes nouvelles, de 2 50 à 502 50; Béziers, de 7 50 à 425; les Autrichiens, de 17 50 à 680; le Victor-Emmanuel, de 1 25 à 500; les Russes, de 1 25 à 513 75; les Lombards, de 5 à 592 50; le François-Joseph, de 5 à 465; les Saragosse, de 7 50 à 450. Les Romains se sont tenus à 495.

Lundi. — Le début était encore très-vif sur toutes les valeurs, mais les offres sont devenues plus nombreuses à la clôture, et il y a eu une réaction générale dans les cours. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 68 20 à 68, et à terme de 68 30 à 67 85. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 91 50; la Banque, de 2,825 à 2,815; le Mobilier, de 925 à 895; le Nord, de 900 à 885; l'Orléans, de 1,400 à 1,390; l'Est ancien, de 695 à 700; l'Est nouveau, de 690 à 685; le Lyon-Méditerranée, de 885 à 872 50; le Lyon nouveau, de 885 à 867 50; le Midi, de 647 50 à 635; l'Ouest, de 720 à 715, le Saint-Rambert, de 540 à 535; les Ardennes, de 502 50 à 500; les Béziers, de 430 à 435. Le Nord nouveau a monté de 1 25 à 725; les Russes, de 1 25 à 515. Le Grand-Central s'est tenus à 610; Genève, à 680. Les Autrichiens ont fléchi de 10 à 670; les Victor-Emmanuel, de 7 50 à 492 50; les Lombards, de 2 50 à 590. Les François-Joseph ont monté de 1 25 à 466 25; les Saragosse, de 5 à 455. Les Romains ont été cotés à 495.

Mardi. — Un mouvement rapide de reprise a eu lieu au début, mais la hausse s'est arrêtée, et les cours étaient faibles à la clôture. Le 3 0/0 reste en hausse de 15 c. au comptant à 68 15, et de 25 c. à terme à 68 10. Le 4 1/2 a monté de 10 c. à 91 60; la Banque, de 5 à 2,820; le Mobilier, de 20 à 915; l'Orléans, de 7 50 à 1,397 50; le Nord, de 10 à 895; le Nord Nouveau, de 1 25 à 726 25. L'Est ancien s'est tenu à 700; l'Est nouveau, à 685. Lyon-Méditerranée a monté de 7 50 à 880. Lyon nouveau a fléchi de 1 25 à 866 25; Genève, de 5 à 675; le Grand-Central, de 1 25 à 608 75. Le Midi a monté de 10 à 655; Saint-Rambert, de 5 à 540; le Béziers, de 15 à 450. Les Ardennes nouvelles se sont tenues à 500. Les Autrichiens ont repris de 8 75 à 678 25; les Victor-Emmanuel, de 2 50 à 495; les François-Joseph, de 3 75 à 470; les Saragosse, de 5 à 460; les Russes, de 1 25 à 513 75. Les Romains sont toujours à 495. Les Lombards ont fléchi de 2 50 à 587 50.

Mercredi. — La réponse des primes a donn lieu à une véritable bataille qui a duré toute la bourse. Cependant la baisse n'a pas fait de progrès; la rente a varié de 68 10 à 67 95, et elle est restée à 68. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 91 60. La Banque a monté de 20 fr. à 2,820. Le Crédit mobilier a varié de 915 à 900; l'Orléans, de 1,397 50 à 1,395; le Nord, de 897 50 à 895; le Nord nouveau, de 727 50 à 725; l'Est ancien, de 700 à 695; l'Est nouveau, de 682 50 à 675; Lyon-Méditerranée, de 880 à 876; le Lyon nouveau, de 867 50 à 865; le Midi, de 645 à 637 50; l'Ouest, de 717 50 à 725; le Grand-Central, de 606 25 à 607 50; Genève, de 675 à 672 50; Saint-Ram-bert, de 537 50 à 540; Béziers, de 447 50 à 441 25; les Ardennes, de 502 50 à 500; les Autrichiens, de 680 à 675; le Victor-Emmanuel, de 497 50 à 495. Les Lombards ont repris de 2 50 à 590. Les Russes ont fléchi de 2 50 à 512 25. Les Romains se sont tenus à 495; les Saragosse, à 460; les François-Joseph, à 470.

Jeudi. — La liquidation a été un peu tiraillée. Les cours se sont soutenus, mais avec difficulté, et les reports étaient tendus, ce qui n'indiquait pas une grande abondance de capitaux pour lever des titres. Le 3 0/0 a varié, au comptant, de 68 25 à 68 20; en liquidation, de 68 25 à 68 05, et pour fin octobre, de 68 60 à 68 35. Le 4 1/2 0/0 a fait 91 25. La Banque a monté de 60 f. à 2,930; le Crédit foncier, de 5 fr. à 565. Le Mobilier a varié de 920 à 892 50; Orléans, de 1,400 à 1,392 50; le Nord, de 897 50 à 892 50; le Nord nouveau, de 730 à 727 50; l'Est ancien, de 700 à 695; l'Est nouveau, de 682 50 à 677 50; l'Est nouveau, Lyon-Méditerranée, de 880 à 875; Lyon nouveau, de 867 50 à 860; le Midi, de 647 50 à 637 50; l'Ouest, de 725 à 720; le Grand-Central, de 608 75 à 607 50; Genève, de 677 50 à 667 50; le Béziers, de 445 à 440; les Ardennes nouvelles, de 497 50 à 500; le Saint-Rambert, de 544 25 à 540; le Victor-Emmanuel, de 495 à 500; les Saragosse, de 462 50 à 457 60; les Russes, de 511 25 à 510. Les Lombards se sont tenus à 587 50; les François-Joseph, à 470; les Romains, à 495.

Vendredi. — La liquidation des chemins, qui avait lieu aujourd'hui, a été difficile et s'est faite en baisse; mais aussitôt qu'elle a été terminée et que les cours de compensation ont été fixés, les cours ont repris vivement et il y avait beaucoup de demandes à la clôture. Le 3 0/0, qui avait fait 67 75 au comptant, a remonté à 68 15, et il a repris à terme de 68 10 à 68 15. La Banque de France a monté de 100 à 3,000, parce que l'on confirmait la nouvelle que le Conseil de la Banque, dans sa séance d'hier, avait décidé de faire des avances à 80 0/0 sur la rente et à 60 0/0 sur les chemins. Le Crédit mobilier a repris de 870 à 890; les Autrichiens, de 670 à 685; Lyon ancien, de 860 à 875; Lyon nouveau, de 850 à 860; le Midi, de 625 à 635; le Nord, de 887 50 à 895; Orléans, de 1,380 à 1,395; l'Est ancien, de 690 à 695; l'Est nouveau de 675 à 682 50. L'Ouest s'est tenu de 720 à 725; Genève, de 665 à 667 50; Saint-Rambert, de 535 à 540; Béziers, de 435 à 440; le Victor-Emmanuel, de 492 50 à 495. Les Russes étaient offerts à 510. Les Saragosse ont varié de 460 à 455; les Lombards, de 585 à 587 50; les François-Joseph, de 465 à 467 50. Les Romains se tenaient à 495.

LATOUR.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	ANONYMES OU COMMANDITES.	NOMBRE DE PARTS OU ACTIONS.	VALEUR NOMINALE DES ACTIONS.	VERSEMENTS EFFECTUÉS.	DERNIERS INTÉRÊTS ET DIVIDENDES PAYÉS.	ÉPOQUE DU PAIEMENT DES REVENUS.	DERNIER COURS CONNU.
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer.	C	100.000	500	tout	71 40	jan.av.juil.	367 50
Banque de l'Algérie	A	6.000	500	id	37 65	....	500 ••
Omnium lyonnais	Cav.	7 500	1,7500	id	•• ••	....	500 ••
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	30.000	(1) 500	tout	65 ••	janv. juil	400 ••
Omnibus des chemins de fer	C	3 200	500	id	21 ••	février...	175 ••
Omnibus de Londres	C	250 000	100	id	12 50	....	98 75
Comp. imp. des voitures de Paris	A	600 000	100	id	1 65	mars.....	78 75
Gondoles parisiennes	C	1 700	500	id	9 50	févr. août	140 ••
Omnibus de Lyon	C	••	100	tout.	•• ••	•	50 ••
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital	A	60 120	1 000	tout	50 ••	avril oct.	1110 ••
— act. de jouiss.	A	68.000	1 [illegible]	id	•• ••	1er juin,	74 50
Bourgogne, action de capital	A	27.200	1 000	id.	50 ••	avril, oct.	960 ••
— action de jouiss.	A	27.200	1 27,00		12 50	1er juin	135 ••
Arles à Bouc., act. de capital	A	6.000	1 000		50 ••	avril, oct.	925 ••
Trois canaux, act. de capital		17 000	1 000	id.	50 ••	id......	1130 ••
Roanne à Digoin	A	11.000	1 500	id	11 ••	mai......	1 0 ••
Aire à la Bassée	A	[illegible]	5.000	id.	450 ••	févr. août	7500 ••
Sambre à l'Oise	A	11 550	1 000	id	70 ••	....	[illegible]
Scarpe inférieure	C	2 000	1.000	id.	112 ••	....	1500 ••
Sambre française canalisée	C	6.000	1.000	id.	110 25	....	1550 ••
Canalisation de l'Ebre	A	64.000	500	id.	4 0 0	....	•• ••
Compagnie générale des Eaux	A	80.000	250	id.	4 0 0	....	182 50
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	C	10000 part	1 [illegible]	150	4 0 0	avril, oct	162 50
Pont, gare et port de Grenelle	A	7 [illegible]	1.000	id	10 ••	....	•• ••
Pont de Rouen	A	800	1 000	id	44 ••	jan v juill.	•• ••
Ponts réunis	C	3.000	1 000	id.	51/2 0/0	....	•• ••
Nouveaux Ponts réunis	C	4 000	1 000	id	51/4 0/0	....	•• ••
Pont de Bordeaux	A	2 000	1 000	id	•• ••	....	1200 ••
Pont de Beaucaire	A	1 000	1 1500	id.	•• ••	....	740 ••
Pont sur le Rhône	•	••	•	•	•• ••	....	1065 ••
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Ce	C	10 000	500	tout	73 50	janv. juill	385 ••
Compagnie franco-amér Estamp	C	••	500	tout.	154 21	juin, déc	250 ••
Messageries imp. Serv. marit	A	48.000	500	tout.	50 ••	janv. juill	700 ••
Ce cent. de transp. et de nav	C	8 000	250	id	6 ••	....	50 ••
Compagnie générale maritime	A	80.000	500	350	•• ••	janv. juill	525 ••
Marc Fraissinet père et fils	C	••	500	id.	•• ••	•	425 ••
Arnaud Touache fr. et Ce	C	••	500	id.	•• ••	•	100 ••
Armements marit. Barley et Ce	C	••	500	tout	0 0	•	•• ••
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)	C	24000 parts	500	tout	15 ••	avril, oct.	300 ••
Centre-du-Flenu	Cav	6 000	1 000	id	20 •	....	245 ••
Pont-de-Loup-Sud	Cav	2.800	1.000	id.	70 ••	avril	400 ••
Montieux-Saint-Étienne	Cav.	2 800	500	id.	•• ••	....	•• ••
Blanzy	C	30 000	500	id.	30 ••	févr août	735 ••
Anzincourt	A	1.500	1 1500	id.	150 ••	....	1250 •
Chazotte	A	3 500	1 [illegible]	id	65 ••	....	780 ••
Lyon-et-Loire	A	4 800	1 [illegible]	id	•• ••	....	400 ••
Loire quatre groupes	A	80 000	1 [illegible]	id	50 ••	avril, oct.	710 ••
Loire	A	80 000	1 [illegible]	id.	12 ••	id......	143 75
Mont-Rambert	A	80 000	1 [illegible]	id.	10 ••	id	156 ••
St-Étienne	A	80 000	1 [illegible]	id.	8 50	id......	140 ••
Rive-de-Gier	A	80 000	1 [illegible]	id.	17 50	id......	287 50
Mayenne et Sarthe	A	13.200	1 [illegible]	id.	34 ••	....	625 ••
Grand'Combe	A	24 000	1/24000	id	00 ••	janv. juill	910 ••
Haute-Loire (anc. Société)	Cav.	3 200	500	id	•• ••	avril oct.	800 ••
Carmaux-Toulouse	C	16.000	150	id.	80 ••	janv. juill	105 25
Épinac	A	2 400	1 2400	id.	100 ••	....	•• ••
Roche-la-Molière et Firminy	A	• •	•	•	•• ••	....	575 ••
Houillères réunies-s-Quarégnon	A	6,720	250	id.	•• ••	....	150 ••
Charbonnages belges	C	30 000	500	id	30 ••	....	440 ••
Compagnie générale. Asphalte	C	8 000	500	id	•• ••	....	•• ••
Bastennes	•	10 000	100	id	5 0/0	15 janv juil	100 ••
Loire, obligations anciennes	•	4.100	1.250	id.	50 ••	....	1 00 ••
— — nouvelles		14 000	1.250	id	50 ••	févr. août	937 50
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne ...zinc.	A	10 000	500	tout	25 ••	mai, nov.	375 ••
Nouvelle-Montagne ...zinc	A	3 000	1 000	id	100 ••	....	1030 ••
Stolberg et Westphalie,priv zinc	A	40 000	375	id	5 0/0	octobre	250 ••
— non priv. zinc	A	40.000	375	id.	•• ••	id......	85 ••
Corphalie ...zinc	A	5 000	1 000	id.	70 ••	....	1030 ••
Eschweiler, priv ...zinc	A	5 500	500	id	•• •	1er juin	•• ••
— non priv ...zinc.	A	8 500	375	id	5 0/0	janv. av.	•• ••
Silésie ...zinc	A	30 000	375	id.	8 42	mai, nov.	255 ••
Mouzaïa (Algérie) ...cuivre	A	60.000	100	id.	1 50	août	22 ••
Tenez (Algérie) ...cuivre	A	24 000	100	id.	•• ••	....	60 ••
Pontgibaud ...plomb, argentif	A	10 000	1/10000	id.	25 ••	....	200 ••
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Ce	C	11.000	500	tout.	47 20	sept mars	625 ••
Septèmes	C	40 000	250	id	•• ••	avril, oct.	•• ••
Caronte	C	30 000	100	id	1 75	....	35 ••
Chameroy	C	2.000	500	id	50 ••	juin, déc.	750 ••
Gardinlot	C	2.250	250	id.	25 ••	....	•• ••
Christofle	C	4 000	500	id.	75 ••	....	•• ••

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr

DÉNOMINATION.	ANONYMES OU COMMANDITES.	NOMBRE DE PARTS OU ACTIONS.	VALEUR NOMINALE DES ACTIONS.	VERSEMENTS EFFECTUÉS.	DERNIERS INTÉRÊTS OU DIVIDENDES PAYÉS.	ÉPOQUE DE PAIEMENT DES REVENUS.	DERNIER COURS CONNU.
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)		24 000	500	tout.	60 ••	déc. juin.	837 50
Loire et Ardèche	A	4.000	1/4000	id.	500 ••	....	3900 ••
Allevard	A	••	5.000	id.	• ••	•	5350 ••
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	2.000	id.	200 ••	juin, déc	• ••
Alais (Gard)	A	18 000	1 18000	id	•• ••	....	550 ••
Basse-Indre	C	5 000	500	id.	94 ••	avril, oct.	740 ••
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	id.	40 ••	mars, sep.	305 ••
Maubeuge (Nord)	A	6.000	1/6000	id	•• ••	....	450 ••
Fourchambault	C	50 000	1/50000	id	50 ••	....	485 ••
Forges-aciéries de Rive-de-Gier	C	54.000	1/54000	id.	40 ••	mai. nov	512 50
Hornu	A	10.000	1/10000	id	•• ••	....	850 ••
Côte-d'Or	C	0.000	500	id	•• ••	....	4 0 ••
Franche-Comté	C	.000	500	id.	•• ••	....	310 ••
Firminy	C	•	250	id.	•• ••	....	112 50
Méditerranée (forges et chant.	A	100	1/10000	tout.	50 ••	••	6 0 ••
Espérance (Belgique)		4.000	1 000	id	100 ••	janv. juill	1 210 ••
Monceau-sur-Sambre (Belgique)	A	10.000	500	id	62 50	avril oct.	675 ••
Providence (Belgique)	A	5.500	1 000	id.	150 ••	....	1 400 ••
Phénix métallurgique	A	60.000	375	id	20 ••	janv. juill	350 ••
Sclessin	C	11 [illegible]	1 000	id.	50 ••	•	1 000 ••
Ougrée (Belgique)	A	12.000	1/12000	id.	00 ••	....	565 ••
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)	C	24000 part	1/24000	tout	6 ••	avril. oct	• ••
Paris (éclairage et chauffage	A	110.000	(1) 500	id	60 ••	....	1140 ••
Nord (Batignolles)	C	6.000	500	id.	40 ••	avril. oct.	500 ••
Est (Vincennes)	C	1.000	500	id.	80 ••	....	•• ••
Versailles	C	1 200	500	id	35 ••	mars sept	300 ••
Wazemmes	A	2.400	416	id.	7 50	1er octobre	175 •
Amiens	A	1.300	500	id.	35 ••	janv. juill	440 ••
Comp. centrale, Lebon 13 villes	C	13 000	500	id.	36 40	janv. juill.	515 ••
Union des Gaz	C	40 000	250	id	10 ••	janvier	75 ••
Lyon	A	7.000	1/7000	id.	150 ••	janv. juill.	2150 ••
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.400	2400	id.	•• ••	....	1000 ••
Dijon	•	•	700	•	•• ••	....	1250 ••
Metz	A	1.000	1/1000	id.	•• ••	....	•• ••
Naples	•	•	440	•	•• ••	....	•• ••
Saint-Étienne	A	1.050	1/1050	id	•• ••	....	1500 ••
Venise	•	•	451	•	•• ••	....	1000 ••
Padoue, Vicence et Trévise	Cav.	2.100	500	tout.	•• ••	....	350 ••
FILATURES.							
Moberly (Amiens)	A	8.000	500	tout.	33 ••	septembre	400 ••
Cobin	C	40.000	500	id.	45 10	janv. juill	550 ••
Lainière	C	1.400	500	id	35 81	....	• ••
Pont-Remy	A	5.000	1/5000	id.	31 ••	30 avril	450 ••
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journal de l'empire	C	6.000	500	tout.	62 ••	janv. juill.	500 ••
Glaces de Saint-Gobain	A	1.152	1/1152	id.	•• ••	....	31 000 ••
Glaces de Montluçon	C	24.000	500	id	•• ••	....	300 ••
Glaces d'Oignies, ...Belgique.	A	10.000	1.000	id	73 50	juill. sept	1,130 50
Glaces d'Aix-la-Chapelle Prusse	A	2.000	575	id	•• ••	avril, oct.	150 ••
Immeubles Rivoli	A	240.000	100	id	5 00	janv. juill	100 ••
Rue impériale de Lyon	A	21 500	1,21500	id	5 0/0	....	421 75
Télégraphe sous-marin Manche	C	100.000	25	id	7 0 0	mars, sept.	40 ••
— Méditerranée	C	30 000	250	id.	• ••	....	125 ••
Ce gén. de Vidanges, Joubert et Ce	C	20 000	500	id.	25 ••	....	100 ••
Substances alimt, Choilet et Ce	C	40.000	100	id	20 ••	....	70 ••
ASSURANCES.							
Générale ...mar	A	400	12 500	5000	• ••	avril	56 0/0 b.
Sécurité ...mar	A	300	5.000	1.5	• ••	....	32 0/0 b.
Union des ports ...mar	A	1.000	5 000	750	220 50	avril...	17 0/0 b.
Lloyd français ...mar	A	1 200	5.000	1.5	160 ••	février...	30 0/0 b.
Océan ...mar	A	200	5.000	1000	• ••	....	2 [illegible]
Chambre d'assurances ...mar	A	400	5.000	1.5	• ••	février..	0 0/0 b.
Mélusine ...mar	A	400	3.000	1.5	• ••	mars.....	24 0/0 b.
Vigie ...mar	A	200	5 000	1000	020 ••	....	25 0/0 b.
Sauvegarde ...mar	A	200	5 000	1000	250 ••	février	16 0/0 b.
Centrale ...mar	A	1.000	5.000	1000	200 ••	février..	22 0/0 b.
Réunion ...mar	A	1.200	5 000	1000	•• ••	id.....	23 0/0 b.
Générale ...inc	A	400	5.000	tout	•• ••	avril	750 0/0 b.
Phénix ...inc	A	4.000	1 000	id.	200 ••	mai, nov.	2000/0 b.
Nationale ...inc	A	2.000	5 000	1.5	• ••	mars....	170 0/0 b.
Union ...inc	A	2.000	5 000	1/5	400 ••	avril....	90 0/0 b.
Soleil ...inc	A	1 000	6 000	1/5	600 ••	id......	120 0/0 b.
France ...inc	A	2 000	5 000	1.5	• ••	id......	63 0/0 b.
Urbaine ...inc	A	1.000	5.000	1.5	400 ••	id......	110 0/0 b.
Providence ...inc	A	2.000	2 500	500	100 ••	id......	50 ••
Aigle ...inc	A	400	5 000	2000	•• ••	id......	25 0/0 b
Paternelle ...inc	A	3.000	1.000	400	• ••	id......	5 0/0 b
Confiance ...inc.	A	800	5.000	1000	•• ••	id......	7 0/0
Nord ...inc.	A	2 000	1 000	200	20 ••	id......	12 0/0 b
Générale ...vie.	A	400	7.500	tout	2025 ••	t. les 3 ans	140 0/0 b
Nationale ...vie	A	3.000	5.000	1.5	300 ••	t. les 4 ans	26 0/0 b
Union ...vie	A	2.000	5 000	1,6	120 ••	t. les 2 ans.	10 0/0 b.
Phénix ...vie	A	800	5.000	1000	150 ••	id	3 0/0 p
Caisse Paternelle ...vie	A	8 000	500	100	• ••	avril.	40 0/0 b
Générale ...grêle	A	2.000	5 000	1000	• ••	avril......	pair

(1) Valeur d'émission 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 26 SEPTEMBRE AU 2 OCTOBRE

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée conc.	Nombre actions	Valeur d'émiss.	Somme versée	Revenu de chaque act. dans le dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 26 Compt	Samedi 26 Terme	Lundi 28 Compt	Lundi 28 Terme	Mardi 29 Compt	Mardi 29 Terme	Mercredi 30 Compt	Mercredi 30 Terme	Jeudi 1 Compt	Jeudi 1 Terme	Vendredi 2 Compt	Vendredi 2 Terme
705	704	99	400.000	400	tout	50 fr. pour 1856	juillet 1856	Nord ancien	902 50	900 ..	9[illegible] ..	905 ..	907 50	905 ..	901 50	901 75	897 50	892 50	890 ..	895 ..
.	.	.	125.000	375	200	4 0/0	.	Nord nouveau	720 ..	722 50	722 50	725 ..	7[illegible] 50	7[illegible] 25	725 ..	725 ..	728 75	730 ..	722 50	717 50
950	1051	98	300.000	500	tout	44 fr. pour 1856	avril 1857	Ouest	721 25	723 50	717 50	715 ..	726 ..	[illegible]	725 ..	725 ..	725 ..	730 ..	725 ..	7[illegible]
1254	1771	99	300.000	500	tout	86 fr. pour 1856	avril 1857	Orléans	1400 ..	1400 ..	1400 ..	1400 ..	1395 ..	1397 50	1395 ..	1392 50	1397 50	1392 50	1395 ..	1400 ..
[illegible]	1822	99	[illegible]	500	tout	74 fr. pour 1856	mai 1857	Est ancien	706 25	705 ..	702 50	700 ..	705 ..	7[illegible]	701 ..	705 ..	705 ..	705 ..	697 50	695 ..
.	.	.	25.441	500	tout	4 0/0	mai, nov.	Est nouveau	677 50	685 ..	685 ..	685 ..	685 ..	685 ..	682 50	675 ..	680 ..	678 75	675 ..	685 ..
601	968	99	265.000	500	tout	81 fr. pour 1856	janvier 1857	Paris à Lyon	1[illegible]	.	.	.	.	.	.	.	1305 ..	.	.	.
								Lyon à la Méditerranée	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	377	.	377.500	500	tout	.	.	Paris-Méditerr. ancien	890 ..	885 ..	877 50	872 50	880 ..	880 ..	877 50	877 50	880 ..	875 ..	875 ..	880 ..
.	.	.	115.000	375	25	.	.	Paris-Méditerr. nouv.	870 ..	867 50	867 50	867 50	870 ..	866 25	876 ..	865 ..	867 50	860 ..	.	860 ..
175	231	99	[illegible].000	500	tout	4 0/0	juillet 1857	Lyon à Genève	.	690 ..	.	.	675 ..	675 ..	675 ..	672 50	.	667 50	670 ..	.
313	798	99	250.000	500	tout	4 0/0	janv. juillet	Midi	640 ..	645 ..	641 ..	635 ..	642 50	645 ..	640 ..	637 50	638 75	633 50	632 50	636 25
135	1058	99	221.000	500	tout	35 fr.	juillet 1857	Grand-Central	609 ..	.	608 75	.	606 25	608 75	609 75	607 50	608 75	607 50	607 50	.
56	.	99	50.000	500	300	4 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Grenoble	560 ..	540 ..	535 ..	535 ..	560 ..	530 ..	540 ..	.	.	.	540 ..	.
.	54	99	36.000	500	tout	4 0/0	avril	Besseges à Alais	425 ..	425 ..	440 ..	.	450 ..	450 ..	440 ..	441 25	445 ..	.	435 ..	.
91	140	99	[illegible].000	500	tout	4 fr. 25	janvier 1857	Ardennes ancien	470 ..	.	470 ..	.	.	.	.	.	.	.	470 ..	.
.	.	.	12.000	500	250	.	.	Ardennes nouveau	540 ..	.	497 50	500 ..	500 ..	.	540 ..	.	.	505 ..	.	.
								Bordeaux à la Teste	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1377	1176	93	400.000	500	425	14 fr.	juillet 1854	Chemins autrichiens	673 75	680 ..	672 50	670 ..	680 ..	678 75	675 ..	675 ..	678 75	675 ..	675 ..	697 50
..	1012	90	300.000	500	150	4 1/2 0/0	.	François-Joseph	495 ..	.	465 ..	.	470 ..	.	.	.	470 ..	469 75	467 50	.
[illegible]	1051	90	312.500	500	[illegible]	.	.	Lombards-Vénitiens	592 50	.	590 ..	.	590 ..	.	590 ..	.	587 50	.	587 50	.
.	4102	95	600.000	500	125	5 0/0	.	Russes	515 ..	515 ..	515 ..	.	513 75	513 75	512 50	511 25	508 75	.	.	.
278	815	99	240.000	500	15	.	janvier 1857	Saragosse	470 ..	.	455 ..	.	460 ..	.	460 ..	.	457 50	.	455 ..	.
.	610	.	170.000	500	125	5 0/0	.	Romains	495 ..	.	495 ..	.	495 ..	.	.	.	495 ..	.	495 ..	.
.	85	99	[illegible].000	500	200	4 1/2	[illegible] 1856	Victor-Emmanuel	[illegible]	500 ..	490 ..	492 50	[illegible]	490 ..	500 ..	495 ..	495 ..	.	490 ..	495 ..
84	226	99	72.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Central suisse	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
46	22[illegible]	99	30.000	500	250	.	juin 1856	Ouest suisse	435 ..	.	435 ..	.	435 ..	.	435 ..	.	435 ..	.	.	.
114	[illegible]	.	52.365	500	tout	4 0/0	1er janvier	Nord-Est suisse	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
11	11	99	7.9[illegible]	250	tout	6 0/0	[illegible]	Tarragone à Reus	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'oblig.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somm. pay. à ce jour	Prix de rembours.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	26	28	29	30	1	2
1851-52-53	375.000	75 ans	300	tout	500	avril	15 ..	janvier juillet.	Nord 3 0/0	276 25	277 50	275 ..	275 ..	275 ..	276 25
1854	2.363	16 —	335	tout.	500	D°	20 ..	août	Nord-Boulogne						
.	17.418	98 —	.	out.	562 50	.	16.87 1/2	janvier juillet	Nord-Charleroy (anciennes actions)	.	.	.	.	.	.
1852	80.000	50 —	1.000	out	250	avril	50 ..	avril octobre	Paris à Lyon 5 0/0	.	975 ..	.	.	1050 ..	1050 ..
1855	100.000	99 —	280	out.	500	avril	15 ..	D°	D° (nouvelles)	273 75	273 75	273 75	273 75	266 25	268 25
1852	120.000	99 —	500	tout.	625	D°	25 ..	D°	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	.	472 50	470 ..	467 50	465 ..	.
1853	192.333	99 —	350	tout.	500	D°	15 ..	janvier juillet.	D° Nouvelles 3 0/0	278 75	280 ..	275 ..	.	275 ..	275 ..
1852	205.020	98 —	500		650	avril	25 ..	juin décembre	Est 1852 1854 1856	450 ..	447 50	450 ..	450 ..	450 ..	451 50
1854	125.000	94 —	270	200	500	mars.	15 ..	janvier juillet.	D° (nouvelles) 3 0/0	262 50	261 25	262 50	263 75	263 75	262 10
.	2.775	67 —	.	tout.	1 250	.	50 ..	avril octobre.	Strasbourg Bâle	.	.	.	.	.	.
.	24.000	—	.	tout.	625	.	25 ..	janvier juillet	D°	.	.	.	.	.	.
1855	[illegible]	94 —	80	tout.	500	[illegible]	15 ..	D°	Ouest 1857	263 75	265 ..	261 75	263 75	265 ..	263 75
1842	[illegible]	47 —	1 125	tout.	1.250	décembre	50 ..	D°	Paris à Orléans 1842 5 0/0	.	.	1065 ..	1065 ..	.	[illegible]
1848	13.3[illegible]	90 —	.	tout.	1.250	D°	50 ..	D°	D° (Nouvelles 1848)	910 ..	910 ..	.	.	.	.
1852	431.000	97 —	.	tout.	500	.	15 ..	D°	D° 1852 3 0/0	265 ..	263 75	265 ..	265 ..	265 ..	265 ..
1853	131.[illegible]	99 —	300	tout.	500	décembre.	15 ..	D°	Grand-Central 1854	.	.	267 50	270 ..	.	267 50
1855	134.200	9[illegible] —	2[illegible]0	tout	500	décembre.	15 ..	D	D° (nouvelles) 1855	262 [illegible]	263 75	263 75	265 ..	265 ..	261 75
1853	102.614	99 —	500	tout.	625	D°	25 ..	D°	Rhône-et-Loire 5 0/0	.	455 ..	460 ..	.	.	.
1853	83.043	99 —	500	tout	500	D°	15 ..	D°	D° 3 0/0	.	.	.	.	.	.
1855	87.719	99 —	285	tout	500	D°	15 ..	D°	Lyon à Genève 1855 jouiss. juillet 1857	.	268 75	268 75	270 ..	.	272 50
									D° 1857 jouiss. juillet 1857	.	.	265 ..	265 ..	.	265 ..
1855	300.000	90 —	275	.	500	septembre.	15 ..	septembre mars	Autrichiens	.	261 25	262 50	261 25	261 25	261 25
1856	100.500	90 —	285	tout	500		15 ..	janv. juillet.	Midi	265 ..	265 ..	263 75	262 50	262 50	263 75
1856	186.000	97 —	285	.	500		15 ..	janv. juillet.	Lyon-Bourbonnais	266 2[illegible]	266 25	265 ..	263 75	263 75	265 ..
1854	4.2[illegible]	82 —	250		500	25 janvier.	15 ..	1er avril 1er octobre	Tarragone à Reus	.	.	.	.	.	.
1856	[illegible]57	62 —	250	.	500	.	15 ..	1er février 1er juillet	D°	.	.	.	.	.	.

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 25 septembre au 1 octobre 1857. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	25	26	28	29	30	1
Nord	901 25 à 902 50	[illegible]	[illegible] à 877 50	872 .. à 881 ..	885 25 à 887 50	893 25 à 893 75
Est	[illegible]	6[illegible] 75 à 675 ..	680 .. à 680 ..	685 .. à 685 ..	675 25 à 687 50	681 25 à 683 75
Est nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	670 .. à 680 ..	675 .. 675 ..	670 .. à 680 ..
Orléans	1[illegible] à 1400 ..	[illegible]	1370 .. à 1[illegible]	1390 .. à 1400 ..	1390 .. à 1400 ..	1390 .. à 1400 ..
Lyon	8[illegible] à 8[illegible] 50	8[illegible] 75 à 8[illegible]	[illegible]	865 .. à 875 ..	870 .. à 875 ..	870 .. à 881 25

COURS DES FONDS PUBLICS FRANCAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination	Samedi 26 Comptant	Samedi 26 Terme	Lundi 28 Comptant	Lundi 28 Terme	Mardi 29 Comptant	Mardi 29 Terme	Mercredi 30 Comptant	Mercredi 30 Terme	Jeudi 1 Comptant	Jeudi 1 Terme	Vendredi 2 Comptant	Vendredi 2 Terme
FONDS FRANCAIS.												
Rentes 3 0/0 jouiss. 22 juin 1857	68 ..	68 15	68 ..	67 85	68 15	68 40	67 95	68 ..	68 30	68 35	68 15	68 35
Rentes 4 1/2 0/0, jouiss. 22 mai 1857	91 30	91 75	91 50	.. ..	91 25	91 60	91 2	91 50	91 25	.. ..	91 20	.. ..
Banque de France, jouiss., juillet 1857	2810 ..	.	2815 ..	.	2820 ..	.	2840 ..	.	2800 ..	.	2800 ..	.
Banque de France, nouvelle émission	2810 ..	.	2815 ..	.	2820 ..	.	2840 ..	.	2840 ..	.	2800 ..	.
Comptoir national d'escompte, jouiss. août 1857	650 ..	.	650 ..	.	.	.	650 ..	.	650 ..	.	680 ..	.
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss. juillet 1857	.	.	5[illegible] ..	.	582 50	.	.	.	5[illegible] ..	.	5[illegible] ..	.
— Obligat 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1857	420 ..	.	420 ..	.	422 50	.	420 ..	.	420 ..	.	422 50	.
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	.	.	395 ..	.	391 ..	.	392 50	.	395 ..	.	.	.
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	85 ..	.	8[illegible] ..	.	85 ..	.	85 ..	.	85 ..	.	85 ..	.
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° d°	.. ..	.	80 ..	.	.. ..	.	.. ..	.	.. ..	.	80 ..	.
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouis. mai	912 50	.	912 50	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1857	915 ..	920 ..	900 ..	905 ..	920 ..	915 ..	912 50	900 ..	9[illegible]0 ..	902 50	875 ..	890 ..
Ville de Paris, obligations 1849, jouissance avril 1857	.	.	1105 ..	.	1100 ..	.	1100 ..	.	1075 ..	.	.	.
d° d° 1852, jouiss. juillet 1857	.	.	1050 ..	.	105[illegible] ..	.	1050 ..	.	[illegible]	.	.	.
d° d° 1855, tout payé jouiss. mars 1857	3[illegible]6 25	.	398 25	.	3[illegible]5 ..	.	395 ..	.	395 ..	.	395 ..	.
Département de la Seine, obligations 1857, jouiss. juillet 1857	193 75	.	195 ..	.	193 75	.	192 50	.	192 50	.	193 75	.
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	90 3/8	.	90 ./.	.	90 1/4	.	90 3/.	.	90 1/2	.	90 3/8	.
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1857	.. ./.	.	99 1/2	.	99 3/4	.	.. ./.	.	.. ./.	.	99 3/4	.
Piémontais. 5 0/0 jouiss. juin 1857	90 ..	.	90 ..	.	90 ..	.	90 ..	.	.. ..	.	90 25	.
— 3 0/0 jouiss. juillet 1857	53 50	.	53 50	.	.. ..	.	53 50	.	.. ..	.	53 50	.
Autrichien. 5 0/0 tout payé, jouiss., juillet 1857	89 ./.	.	90 ./.	.	90 ./.	.	90 1/4	.	90 1/2	.	90 ./.	.
Emprunt Romain, jouiss., juin 1857	87 ./.	.	80 1/2	.	89 1/2	.	89 1/2	.	.. ./.	.	87 ./.	.
Espagne dette convert. jouiss., juillet 1857	.. ./.	.	25 1/4	.	.. ./.	.	25 1/2	.	25 1/2	.	.. ./.	.
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1857	.. ./.	.	.. ./.	.	40 ./.	.	.. ./.	.	.. ./.	.	.. ./.	.
d° intérieure d°	38 ./.	.	.. ./.	.	.. ./.	.	38 ./.	.	37 3/4	.	41 ./.	.

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, RUE BERGÈRE 20

LE DIRECTEUR, C. DEVINA

Digitized by Google

N° 892 — 16e ANNÉE. — N° 41 — SAMEDI, 10 OCTOBRE 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

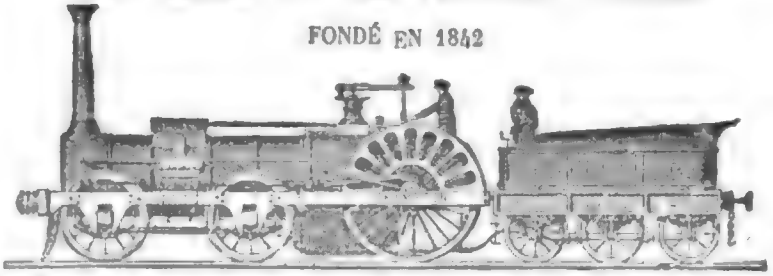
PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 2fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELLEY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ DES GAZ ET HAUTS-FOURNEAUX DE MARSEILLE

ET

HOUILLÈRES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'intérêt du 1er semestre de 1857, fixé à 6 fr. par action, est payé, depuis le 1er octobre 1857, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu (1).

SOCIÉTÉ DES PORTS DE MARSEILLE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'intérêt du 1er semestre de 1857, fixé à 3 fr. par action, est payé, depuis le 1er octobre 1857, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu (2).

CHEMINS DE FER ROMAINS.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'intérêt à 6 0/0 du semestre de 1857, soit fr. 4 50 pour 150 fr. versés, est payé depuis le 1er octobre 1857, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu, à Paris, et à la Banque romaine, à Rome.

(1) Ce paiement sera fait sous la déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

(2) Idem.

AVIS

A NOS CORRESPONDANTS.

Nous rappelons à MM. les abonnés que la correspondance du Journal ne peut répondre à leurs demandes d'avis ou de renseignements si leurs lettres ne sont pas accompagnées d'une bande imprimée du Journal.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Tout abonné, à partir du 1er janvier 1857, a droit gratuitement à la Carte des chemins de fer de l'Europe, publiée par le *Journal des chemins de fer*.

Cette Carte ne sera remise que sur la présentation de la quittance d'abonnement.

Les personnes dont l'abonnement doit échoir dans le courant de l'année 1857 recevront cette Carte en renouvelant leur abonnement.

Cette Carte doit être prise dans les bureaux du journal.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 1017. — Recettes brutes des chemins de fer en 1857, 1018. — Suppression des tarifs différentiels, 1019. — Banque de France, 1019. — Situation monétaire, 1019. — Chronique des chemins de fer, 1020. — Situation de la Banque de France, 1020. — Crédit foncier de France, 1020. — Jurisprudence, 1020. — Caisses d'escompte, 1021. — Avis aux actionnaires, 1021. — Bulletin des recettes de la semaine, 1022. — Banque générale Suisse de crédit international, mobilier et foncier, 1022. — Forges, 1024. — Recettes, 1025, 1026. — Annonces, 1027, 1028, 1029. — Chronique de la Bourse, 1030. — Tableau des valeurs industrielles, 1031. — Bourse, 1032.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Samedi dernier, le mouvement de hausse semblait se dessiner franchement et sans obstacles. La rente, qui avait fermé le 2 octobre à 68 35, s'élevait le lendemain à 68 70 ; le Crédit mobilier dépassait 900 fr. ; l'Orléans revoyait ses prix très-rapprochés de ceux du 1er septembre; en un mot, cette hausse si désirée, si attendue et si nécessaire pour le crédit public comme pour les affaires privées, paraissait enfin acquise au marché français.

Mais à partir de lundi 5 octobre, le cours de la rente a fléchi de jour en jour, laissant à chaque bourse quelques centimes sur le terrain : de 68 70 elle est tombée à 68 55, puis à 68 25, à 67 85, à 67 70 et à 67 60. Le Crédit mobilier est tombé de 905 à 810. Certes, c'est là une déception cruelle pour tant d'espérances légitimes que l'apparence d'une reprise avait fait naître. Est-il vrai, comme on le répète un peu trop légèrement peut-être, que ce mouvement de reprise, très-sérieux à

Digitized by Google

son origine et très-justifié par la situation générale, ait été plutôt compromis que servi par les efforts d'ailleurs très-méritants qui ont été tentés pour l'accélérer et le transformer en une hausse irrésistible? Il y a peut-être quelque chose de fondé dans cette appréciation

Nous croyons que sur un marché comme le nôtre, où la masse des intérêts engagés ne saurait être gouvernée par une seule main, même très-puissante, l'élévation des cours et leur consolidation ne peut avoir lieu que par le courant naturel des affaires et par la force même des choses, et que toute tactique, même la mieux intentionnée et la plus habile dans ses procédés, est une cause de perturbation pour le crédit, et va contre son but en voulant l'atteindre trop vite.

Mais, tout en continuant de croire fermement que la liberté entière du marché et le jeu naturel des transactions sont les seules conditions dans lesquelles le crédit public puisse vivre et prospérer, nous devons faire remarquer que la cause éventuelle de la nouvelle baisse qui vient de se produire est dans les faits extérieurs à notre marché. La mesure par laquelle la Banque avait porté à 80 0/0 le montant de ses avances sur rentes et à 60 0/0 celui des avances sur valeurs, aurait probablement produit dans un temps donné une sérieuse accélération dans les cours, surtout si, dans un délai prochain, on avait pu compter sur une diminution quelconque du taux de l'escompte.

Malheureusement le marché monétaire est moins brillant que jamais. L'escompte a été porté à 6 0/0 par la Banque d'Angleterre, et a subi une semblable augmentation sur les places d'Amsterdam et de Berlin. Les faillites se succèdent à Londres et à Manchester. C'est le contre-coup des événements des Indes et des sinistres commerciaux des États-Unis. On évalue à plus de 4 millions les sommes retirées en trois jours de la Banque d'Angleterre.

Le bilan de la Banque de France, publié ce matin, ne semble pas indiquer que ce grand établissement ait eu beaucoup à souffrir jusqu'à présent des embarras monétaires; l'encaisse métallique a diminué, il est vrai, de 12 millions et demi, et les primes payées pour achat de métaux précieux se sont élevées, du 10 septembre au 9 octobre, à 253,536 fr., ce qui porte la dépense totale pour cet objet depuis le commencement du semestre, à 949,656 fr.; mais le portefeuille a augmenté de 26 millions; la circulation des billets a augmenté de 12 millions, et le compte courant des particuliers, de 18 millions. Le compte courant du Trésor a fléchi de 121 millions à 87.

On a détaché cette semaine un coupon de 30 fr. sur l'Orléans; et de 17 50 sur l'Ouest.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68 70 ferme à 67 60.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 90 75, ferme à 91 40.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Sarragosse,	24.2 0/0.
Lyon-Genève,	11.0 0/0.
Lombard-Vénitiens,	9.6 0/0.
Nord,	1.8 0/0.

Diminution kilométrique.

Méditerranée,	20.9 0/0.
Lyon,	12.2 0/0.
Orléans,	7.7 0/0.
Est,	4.2 0/0.
Ouest,	3.2 0/0.

C. Devina.

Résultats comparés du bilan de la Banque de France.

1857.	Espèces.	Portefeuille.	Avances sur effets publics	Avances sur chemins de fer.	Avanc. au trésor et bons.	Billets en circulation.	Comptes-courants du Trésor.	Comptes-courants particuliers.
mois.	millions.	millions.	millions.	millions.	millions	millions.	millions.	millions
Janvier 1857,	191	566	31	23	40	612	76	161
Février,	195	549	28	21	40	595	80	141
Mars,	222	504	25	20	40	580	103	129
Avril,	235	519	29	29	40	594	69	130
Mai,	233	533	30	19	»	583	84	146
Juin,	234	499	26	17	»	569	113	142
Juillet,	262	585	29	20	»	608	114	161
Août,	245	601	25	26	»	609	119	159
Septembre,	248	583	28	27	»	593	121	144
Octobre	**235**	**609**	**30**	**28**	»	**605**	**87**	**162**
Augmentation :	»	26	2	1	»	12	»	18
Diminution :	13	»	»	»	»	»	34	»

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	2 octobre.	9 octobre.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0.....	68 35	67 60	» »	» 75
CONSOLIDÉS.....	90 3 8	89 1/2	» »/»	1 1/8
CRÉDIT FONCIER...	560 »	5 0 » »	» »·	10 »»
CRÉDIT MOBILIER..	590 »»	580 »»	» »»	80 »»
COMPT. D'ESCOMP...	680 »	675 »·	» »»	5 »»
ORLÉANS	1400 »»	1355 »»	» »»	45 »»
NORD.....	893 »»	883 »»	» »»	10 »»
ACTIONS NOUVELLES	727 50	720 »·	» »·	7 50
EST ANCIEN.....	6 5 »·	690 »»	» »·	5 »»
EST NOUVEAU.....	685 »	680 »·	» »»	5 »·
LYON.....,....	13 5 »·	» »»	» »»	» »»
PARIS-MEDIT. (anc.)	480 »»	855 »·	» »»	25 »»
PARIS-MÉDIT. (nouv.)	860 »»	840 »»	» »»	20 »»
MÉDITERRANÉE....	» »»	» »»	» »·	» »»
MIDI	636 2	615 »»	» »»	21 25
OUEST	717 50	695 »·	»» »»	22 50
GRAND-CENTRAL...	608 75	606 25	» »·	2 50
GENÈVE.....	667 50	655 »·	» »»	12 50
CH. AUTRICHIENS..	687 50	673 75	» »»	13 75
SAINT-RAMBERT....	551 25	530 »»	» »»	21 25
VICTOR-EMMANUEL..	500 »»	490 »»	» »·	10 »»

RECETTES BRUTES DES CHEMINS DE FER EN 1857.

Les recettes brutes des principales Compagnies de chemins de fer présentent, pour les trois premiers trimestres de 1857, les résultats suivants, considérés comme provisoires, la comptabilité des Compagnies n'étant pas encore arrêtée définitivement :

1° ORLÉANS.

Recettes brutes des neuf premiers mois de 1857.	43,224,387
Recettes brutes des neuf premiers mois de 1856 . . .	37,552,003
Augmentation brute pour 1857	5,672,384

La longueur moyenne exploitée pendant les trois trimestres de 1857 étant d'environ 1,252 kilom., on peut estimer les recettes kilométriques de 1857 à fr. . . . 34,400

Le produit kilométrique moyen de 1856 était à pareille époque de,	33,380
Il y a augmentation kil. en 1857 de fr.	1,020

Soit environ 3 0/0.

2° NORD.

Recettes brutes au 30 septembre 1857.	37,797,034
Recettes brutes au 30 sep-	

Digitized by Google

tembre 1856. 34,957,448

Augmentation pour 1857. . 2,839.586

La longueur moyenne exploitée était de 795 kilom. comme l'année dernière, c'est une recette kilométrique de fr.. . 47,500
Au lieu de. 44,083

Augmentation pour 1857. . . . 3 417

Soit environ 8 0/0.

3° OUEST.

Les recettes brutes au 30 septembre 1857 sont d'environ. 32,000,000
Celles de 1856. 29,000,000

Augmentation brute, environ 3,000,000
Soit environ 10 1/2 0/0.
La longueur moyenne exploitée est d'environ 917 kil.; d'où une recette kilométrique moyenne pour 1857 de 34,800
au lieu de. 33,764

Augmentation pour 1857. . . . 1,036
Soit environ 3 0/0.

4° EST.

Recettes brutes au 30 septembre 1857, de 35,500,000
— 1856, de. . . . 32,448,000

Augmentation brute. . . . 3,052,000

La longueur moyenne exploitée étant d'environ 1,223 kil., il en ressort une recette kilométrique moyenne de 29,000
au lieu de. 33,764

Soit une diminution de. 4,764
Ou environ 13 0/0.

5° LYON.

Recette brutes au 30 septembre 1857. . . . . 36,583,124 27
Au lieu de 1856. . . . . 31,381,153 22

Augmentation brute. 5,201,971 05

La longueur moyenne exploitée était d'environ 675 kilomètres; il en résulte une recette kil. moyenne d'environ 54,197 20
Au lieu de. 52,214 90

Augmentation. 1,982 30
Soit 3.8 0/0. . . . . .

6° MÉDITERRANÉE.

Recette brute au 30 septembre 1857. 22,505,424
1856 21,548,904

Augmentation brute en 1857 956,328
qui, pour une exploitation de 551 kilom., donne une recette kilométrique de 40,000
au lieu de. 41,279

Diminution kilométrique en 1857 1,279
Soit environ 3 0/0.

Nous examinerons prochainement les conclusions qu'il est possible de tirer des données fournies par les chiffres ci-dessus, qui sont d'ailleurs purement approximatifs.

C. DEVINA.

SUPPRESSION DES TARIFS DIFFÉRENTIELS.

On nous assure que par une dépêche circulaire en date du 26 septembre dernier, S. Exc. M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics a informé les Compagnies de chemins de fer que tous les traités particuliers consentis par elles, et contenant des réductions sur les tarifs, cesseront de recevoir leur exécution à partir du 1er janvier prochain.

Cette mesure générale, qui rétablit l'égalité entre tous les producteurs et tous les expéditeurs, répond trop au sentiment public pour ne pas rencontrer une entière approbation, et elle coupera court aux nombreuses réclamations dont les tarifs différentiels ou traités de faveur ont été l'objet de la part du commerce et de l'industrie.

Le droit du gouvernement n'est pas contestable. D'après les anciens cahiers des charges, aucun changement dans les tarifs ne pouvait être mis à exécution sans l'autorisation de l'autorité supérieure, et toute réduction consentie sur les tarifs officiels devait, si le gouvernement l'exigeait, être appliquée à tous les expéditeurs placés dans des conditions identiques.

Les Compagnies de Paris à Lyon et Marseille, d'Orléans et du Nord ont accepté, avec de nouvelles concessions, de nouveaux cahiers de charges qui contiennent la prohibition formelle d'établir des tarifs différentiels. A leur égard, la question était donc résolue de plein droit, et la circulaire du ministre ne fait qu'appliquer l'état de choses légal. Le gouvernement n'a pas pensé que ce qui était nécessairement interdit sur certaines lignes pût être toléré sur d'autres, et il a résolu d'user de son droit absolu en refusant à l'avenir son approbation aux traités de faveur qui pourraient être consentis.

Les traités de faveur, avantageux aux grandes industries et aux gros producteurs, leur donnaient une sorte de privilége qui, en définitive, profitait au consommateur en le faisant jouir d'une réduction souvent assez forte sur les prix de transports, et, sous ce point de vue, on ne saurait contester qu'ils aient été utiles à tous. Ils ont d'ailleurs largement contribué à développer le trafic des chemins de fer, alors que notre réseau, encore imparfait, avait à supporter la concurrence entière du roulage et de la batellerie.

Mais il ne faudrait pas conclure de là que l'abolition des traités de faveur aura pour résultat de relever les prix de transport aux tarifs *maxima*; les Compagnies connaissent trop bien leurs intérêts et ont trop le sentiment de l'intérêt public pour en agir ainsi, et il est probable que la mesure radicale qui vient d'être prise aura pour effet de généraliser les prix de faveur au profit de tous les expéditeurs quelconques, et qu'ainsi elle équivaudra plutôt à un abaissement général des tarifs.

Quelle influence ce nouvel état de choses aura-t-il sur les recettes des chemins de fer? C'est ce que l'expérience nous apprendra. Mais après tout, les tarifs différentiels actuellement en vigueur s'appliquant à la plus grosse masse de marchandises transportées, la généralisation de ces tarifs n'exercerait sans doute pas une influence sensible sur les recettes; et il y a lieu d'espérer que le public y trouvera de notables avantages, sans que les actionnaires aient à en souffrir dans leurs intérêts essentiels.

C. DEVINA.

BANQUE DE FRANCE.

On nous annonce que le conseil général de la Banque a décidé, dans sa séance du jeudi 8 octobre, que la Banque admettrait à l'escompte et à l'encaissement le papier sur la portion de la banlieue comprise dans le périmètre de l'enceinte fortifiée de Paris.

SITUATION MONÉTAIRE.

Dans le mouvement monétaire qui se produit en ce moment, nous parvenons à saisir quelques données, les unes officielles, les autres à bien peu près aussi exactes, mais non officielles. Cette semaine, nous avons recueilli le complément des chiffres que nous avons publiés dans notre bulletin de samedi dernier, et nous les présentons sans réflexion à nos lecteurs.

L'Angleterre a reçu en importations pendant la semaine finissant au 3 octobre 820,508 £ (20,512,700 fr.), dont £ 277,972 (6,949,306 fr.) de Melbourne, £ 39,336 (983,400 fr.) de Sydney, £ 11,000 (275,000 fr.), de New-York et £ 342,200 (8,550,000 fr.), des Indes occidentales et de Mexico. Le continent a concouru à lui seul dans le chiffre total de l'importation de 820,508 £ (20,512,700 fr.), une somme d'argent s'élevant à 150,000 £ (3,750,000 fr.).

Le port de Londres a exporté aussi, pendant la semaine terminée au 1er octobre, de très-fortes sommes. C'est le rapport officiel qui nous donne ces chiffres.

Ainsi, il a été dirigé sur Hambourg 200 ozs. d'or monnayé, 130 ozs. sur Boulogne, avec 56,000 ozs. en barre, et 2,900 ozs. en Belgique. Boulogne a reçu en outre 400 ozs. d'argent monnayé et 13,000 ozs. en billon; Hambourg, 1,400 ozs. d'argent et 7,000 ozs. aussi d'argent, mais en barres.

C'est là l'exportation du port de Londres

Digitized by Google

seul; il reste à examiner les expertises des ports de la côte qui ont chargé environ 613,500 liv. st. (15,337,500 fr.). Le *Colombo* seul a enlevé 594,485 liv. st. (14,862,125 fr.) pour le Levant. Il les distribuera comme suit :

Pour	Argent. Liv. st.	Fr.
Bombay	128,640	3,216,000
Calcutta	247,552	6,188,000
Madras	29,529	636,225
Penang	1,950	28,750
Singapore	88,057	2,201,425
Hong-Kong. . . .	62,388	1,559,700
Shanghaï	32,000	800,000

Enfin, en or, 269 liv. st. (6,725 fr.) pour Maurice, et 4,100 liv. st. (102,500 fr.) pour Ceylan.

Un journal anglais, bien renseigné jusqu'à présent, dit qu'en France notre Monnaie de Paris a frappé, dans les neuf premiers mois de cette année, 600,000,000 de francs, soit pour l'année en moyenne 800 millions. Ce monnayage est bien supérieur à celui des années précédentes.

Ce journal rapproche en même temps les imports faits en Angleterre pendant la même période. Mais de ce rapprochement il résulte que, sur 19,500,000 liv. st. (489,500,000 fr.) importés, contre 20 millions de livres st (500,000,000 fr.) importés en 1856, 8,500,000 liv. st. (212,500,000 fr.) viennent d'Australie, 6,200,000 liv. st. (155,000,000 fr.) d'Amérique ; *les autres pays*, dans lesquels sont compris la France et le continent, n'ont fourni que 4,800,000 liv. st. (80,000,000 fr.)

C. Devina.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

On annonce que l'ouverture du chemin de Bességes à Alais a été retardée par les dernières pluies.

— La réception de la partie du chemin de fer de Paris à Mulhouse comprise entre Chaumont et Langres a eu lieu jeudi 1er octobre, par les ingénieurs du contrôle. M. Vuignier, ingénieur en chef des chemins de fer de l'Est; M. Perdonnet, membre du conseil d'administration; M. Maupetit, sous-chef du mouvement; MM. les ingénieurs Decomble et Ledru faisaient partie du convoi.

On assure que la section de Chaumont à Langres sera ouverte au public du 10 au 15 de ce mois, très-probablement le 12.

Les travaux d'art sont nombreux de Chaumont à Langres. On y rencontre neuf tranchées, deux tunnels et sept ponts, dont les plus remarquables sont ceux du Val-des-Ecoliers et de Bolampont. Ce sont les tranchées comprises entre Chaumont et le Val-des-Ecoliers, qui ont présenté le plus de difficultés. Dans un parcours de 34 kilomètres on franchit, en outre, quatre fois la Marne.

— Le chemin de fer de Saint-Valery-sur-Somme avance, et les travaux de la digue de Noyelles se poursuivent activement.

— Le conseil général du Nord a émis le vœu que la concession d'un chemin de fer de Bully-Grenay à la Bassée soit faite le plus tôt possible.

— Sur la ligne de Nantes à Châteaulin, concédée à la Compagnie d'Orléans, les travaux ne sont pas encore commencés; mais nous apprenons, par les journaux de Nantes, que tout se prépare pour une exécution prochaine et rapide.

C. Devina.

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 8 octobre 1857.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots.....	107,029,078	24
Numéraire dans les succursales ...	118,536,074	»
Effets échus hier à recevoir ce jour	790,908	27
Portefeuille de Paris, dont 116,554,927 fr. 26 c. provenant des succursales	316,471,622	61
Portefeuille des succursales, effets sur place	292,240,194	»
Avances sur lingots et monnaies...	3,117,400	»
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales.....	1,538,600	»
Avances sur effets publics français.	23,305 836	10
Avances sur effets publics français dans les succursales..... ..	6,420,650	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer.....	19,130,800	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales	9,730,350	»
Avances sur obligations du Crédit foncier.....	130,300	»
Avances sur obligations dans les succursales	40,400	»
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848.....	50,000,000	»
Rentes de la réserve de la Banque et des succursales (ex-banques).....	12,980,750	14
Rentes, fonds disponibles	52,189,4 2	03
Actions nouvelles non libérées.....	70,293,300	»
Hôtel et mobilier de la Banque.....	4,000,000	»
Immeubles des succursales.....	3,128,211	»
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales.....	1,141,510	04
Primes payées pour achats de matières d'or et d'argent	949,656	08
Divers.....	451,124	45
	1,095,126,238	96

PASSIF.

Capital de la Banque.....	91,250,000	»
Capital nouveau.....	91,250,000	»
Réserve de la Banque et des succursales (ex-banques).....	12,980,750	14
Réserve nouvelle.....	9,125,000	»
Réserve immobilière de la Banque..	4,000,000	»
Billets au porteur en circulation de la Banque.....	554,959,000	»
Billets au porteur en circulation des succursales.....	50,391,300	»
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales..... ..	6,822,230	13
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales	4,453,686	»
Compte courant du Trésor, créditeur	67,444,110	80
Comptes courants de Paris.....	137,818,090	33
Comptes courants dans les succursales.....	24,321,877	»
Dividendes à payer.....	527,022	25
Arrérages de valeurs transférées ou déposées.....	1,455,331	70
Escompte et intérêts divers à Paris et dans les succursales.....	12,041,551	51
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales....	2,268,387	81
Excédant de rentrées sur les effets en souffrance.....	6,390	12
Divers.....	3,012,911	17
	1,095,126,238	96

Certifié conforme aux écritures.

Le gouverneur de la Banque de France,

Comte de Germiny.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Obligations. — Paiement semestriel des intérêts.

MM. les porteurs d'obligations qui veulent toucher à Paris les intérêts échéant le 1er novembre prochain, et éviter tout retard, sont invités à effectuer, — à partir du 15 octobre courant, — le dépôt de leurs coupons au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, n° 19, de 10 heures à 2 heures.

Les coupons déposés avant le 25 octobre seront payés le 1er novembre.

Paris, le 9 octobre 1857,

Le conseiller d'Etat, gouverneur du Crédit foncier de France,

L. Frémy.

JURISPRUDENCE.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE.

Présidence de M. Denière.

Audience du 8 octobre.

LES CHEMINS DE FER ROMAINS. — RÉPARTITION DES ACTIONS. — M. DESLANDES CONTRE M. MIRÈS.

Nous avons tenu nos lecteurs au courant des diverses contestations qui se sont élevées entre plusieurs souscripteurs d'actions des chemins de fer romains et MM. Mirès et Ce. On se rappelle que M. Deslandes, souscripteur de 500 actions, et qui n'avait été compris que pour 25 actions dans la répartition faite par M. Mirès a obtenu, le 14 mai dernier, un jugement du tribunal de commerce, qui, sans avoir égard au mode adopté par M. Mirès, a ordonné que la répartition des actions serait faite au prorata des souscriptions reçues du 30 mars au 8 avril, et qui a renvoyé les parties devant un arbitre-rapporteur pour faire cette répartition. Il est résulté du travail de l'arbitre que, du 30 mars au 8 avril, 232,777 actions avaient été souscrites, et que la répartition devait être faite sur le pied de 45 0/0, ce qui donnait à M. Deslandes 225 actions. Dans le nombre de 232,777 actions, l'arbitre avait admis les souscriptions de M. Mirès et des autres fondateurs et administrateurs des chemins de fer romains pour 55,000 actions.

M. Mirès avait interjeté appel du jugement du 14 mai 1857, mais, la veille des plaidoiries, il s'est désisté de son appel et le jugement a acquis l'autorité de la chose jugée.

Digitized by Google

En exécution de ce jugement, M. Deslandes a fait sommation à M. Mirès de lui délivrer contre le paiement de 100 fr. par action, non 45 0/0 du montant comme le portait le rapport de l'arbitre, mais 58 0/0, attendu que l'arbitre aurait eu le tort d'admettre dans le chiffre de la souscription les 55,000 actions souscrites par les fondateurs et administrateurs, parce qu'aucun versement effectif n'avait accompagné ces souscriptions.

M. Deslandes, se fondant sur ce que cette mise en demeure était restée sans effet, a formé contre MM. Mirès et Cᵉ une demande en résiliation de sa souscription, et au paiement de dommages-intérêts pour l'indemniser du préjudice qui lui aurait été causé par la privation de ses actions; il concluait à ce que M. Mirès fût tenu de lui rembourser les versements faits sur les actions souscrites, et de lui payer les primes qu'il aurait pu réaliser, s'il en eût la libre disposition.

M. Mirès répondait par l'offre de remettre à M. Deslandes, conformément au jugement du 14 mai, et au rapport de l'arbitre, 225 actions à raison de 45 0/0 de la souscription, à la charge par M. Deslandes de verser 100 fr. par action.

Le tribunal, après avoir entendu Mᵉ Victor Dillais, agréé de M. Deslandes, et Mᵉ Schayé, agréé de MM. Mirès et Cᵉ, a rendu le jugement suivant :

« Attendu que, par son jugement en date du 14 mai 1857, le tribunal, donnant satisfaction à la demande introduite par Deslandes, a condamné Mirès à délivrer à Deslandes, dans la huitaine de la signification dudit jugement, contre versement de 100 fr. par action, soit cinq cents actions, soit le prorata lui revenant dans la répartition à faire entre les souscripteurs du 30 mars au 8 avril des cent cinq mille actions émises par Mirès et Cᵉ;

» Que, par ce même jugement, les parties ont été renvoyées devant Delahodde, comme arbitre, pour établir le chiffre des souscriptions, décidant que faute par Mirès de remettre les actions dans le délai imparti il sera fait droit à la demande en dommages-intérêts;

» Attendu qu'en exécution de ce jugement les parties se sont retirées devant Delahodde, qui a déposé son rapport; que Deslandes assigne en procédant, et qu'il s'agit pour le tribunal de déterminer les conséquences résultant du compte à établir définitivement entre les parties;

» Attendu qu'il résulte des investigations auxquelles s'est livré l'arbitre-rapporteur que, du 30 mars au 8 avril 1857, deux cent trente-deux mille sept cent soixante-dix-sept actions ont été souscrites; que deux cent vingt-cinq actions représentent la part proportionnelle afférente à la souscription de Deslandes, conformément au jugement du 14 mai 1857 précité;

» Que si Deslandes prétend que 55,000 actions souscrites par les fondateurs et administrateurs des chemins de fer romains ne sauraient être admises dans le compte des actions souscrites, cette prétention ne saurait être accueillie; que ces souscriptions figurent en effet sur les livres de la Société au 30 mars, soit huit jours avant la fermeture de la souscription; qu'elles doivent dès lors être considérées comme ayant date certaine; que la caisse Mirès a pu se charger valablement, ainsi qu'elle en recevait le mandat des souscripteurs, d'opérer le versement pour leur compte, alors qu'elle était avec ces derniers en compte courant régulier; qu'elle a opéré ainsi pour les versements des souscripteurs de province sans que cette opération ait donné lieu à aucune critique;

» Attendu que le compte d'entre Mirès et Deslandes étant établi, ainsi qu'il vient d'être dit plus haut, d'après le travail de l'arbitre et sur l'appréciation qu'en a faite le tribunal, Deslandes ne saurait prétendre que Mirès n'a pas satisfait aux prescriptions du jugement du 14 mai 1857; qu'en effet, Mirès fait offre à ce jour de remettre au demandeur 225 actions contre le versement de 100 fr. par action; qu'il suit de ce qui précède que ces offres doivent être déclarées bonnes et valables;

» Attendu que le tribunal ne saurait d'ailleurs faire droit aux conclusions de Deslandes, du 14 juillet, tendantes à la résiliation du contrat d'entre lui et Mirès; que les parties sont en effet liées par le contrat judiciaire originairement formé devant ce tribunal, sur lequel est intervenu le jugement du 14 mai 1857, qui établit aujourd'hui chose jugée;

» Par ces motifs :

» Vu le rapport de l'arbitre, donne acte à Mirès de ses offres de remettre à Deslandes deux cent vingt-cinq actions contre le versement de 100 fr. par action, et sous le mérite de la réalisation desdites offres dans la huitaine de la signification du jugement à intervenir; déclare Deslandes non recevable dans sa demande;

» Dit qu'il n'y a lieu de faire droit autres fins et conclusions de la demande, et vu la tardiveté des offres et les circonstances de la cause, partage les dépens. »

CAISSES D'ESCOMPTE.

On nous communique la circulaire suivante, émanée de l'administration des Caisses d'escompte. Nous suivons avec intérêt le développement pris par ces institutions, intelligente initiative d'un homme qui, en Espagne, en France et en Portugal, a su, par ses propres ressources, créer des établissements financiers importants dont quelques-uns ont l'attache gouvernementale.

LEMON.

Paris, octobre 1857.

Monsieur le directeur,

Nous avons l'honneur de vous annoncer qu'aux termes de l'art. 3, titre II des statuts de la Compagnie générale des Caisses d'escompte, qui nous autorisent à fusionner avec toutes sociétés françaises et étrangères, nous venons de conclure un traité de cette nature avec le conseil d'administration du Crédit mobilier portugais. La Compagnie générale des Caisses d'escompte acquérant, par cette fusion, tous les avantages et toutes les garanties de l'organisation des sociétés anonymes, va entrer, nous l'espérons, dans une ère nouvelle de prospérité.

En attendant que toutes les raisons qui militent en faveur de la grande mesure que nous venons de décider et de prendre puissent vous être exposées, nous vous adressons copie des considérants qui précèdent la convention intervenue entre le conseil d'administration et nous.

Les voici :

Etant présents, MM. J. Beraud, C. Bonnin, M. Dorange, A. Garnier, N. Guilhou, A. de la Fressange, J. Le Rousseau, A. Mignot, E. de Saulcy, composant le conseil d'administration du Crédit mobilier portugais, et agissant en cette qualité.

« Considérant que l'institution de crédit concédée par le gouvernement de S. M. T. F., sous le titre de Crédit mobilier portugais, est de nature à donner les résultats les plus satisfaisants aux divers intéressés;

» Considérant que dans la pensée des concessionnaires, il importe que l'institution portugaise acquiert à l'étranger et particulièrement en France, les correspondants les plus sûrs et les mieux placés pour la seconder dans l'expansion de ses affaires portugaises, et pour utiliser au besoin, au profit de ses opérations en France, le concours des capitaux improductifs en Portugal;

» Qu'à ce double point de vue, la Compagnie générale des Caisses d'escompte est, plus que tout autre établissement de crédit, en situation de fournir le complément d'organisation nécessaire au développement du Crédit mobilier portugais.

» Considérant que l'extension prise par la Compagnie générale des Caisses d'escompte exige le concours de plusieurs administrateurs, et que, dès lors, il est devenu du plus haut intérêt pour elle de se transformer en société anonyme.

» Considérant que si, d'un côté, le Crédit mobilier portugais a l'avantage d'être une société anonyme et d'avoir un capital neuf; d'un autre côté, il résulte du bilan de la Compagnie générale des Caisses d'escompte, vérifié par le conseil d'administration, que son actif, représenté tant par ses valeurs en portefeuille que par ses parts bénéficiaires, est de plusieurs millions supérieur à son capital réalisé; qu'elle offre, en outre, le mérite d'une organisation toute faite.

» Considérant, enfin, que la fusion de la Compagnie générale des Caisses d'escompte avec le Crédit mobilier portugais aura pour conséquence la renonciation par le directeur-gérant, aux droits et avantages attachés à sa position actuelle, et que par cela même les actionnaires de la Compagnie générale auront droit, non plus à 50 0/0 dans les bénéfices, mais à 90 0/0.

» Ont arrêté..... »

Comme le traité passé entre la Compagnie générale des Caisses d'escompte et le Crédit mobilier portugais doit être, aux termes de l'art. 37 des statuts de ladite Compagnie, ratifié par l'assemblée générale des actionnaires, nous convoquons régulièrement, dans les conditions fixées dans l'art. 30 des statuts, cette assemblée pour le 27 octobre courant.

Vous aurez en conséquence, M. le directeur, à faire effectuer dans votre caisse le dépôt d'actions exigé par l'art. 30 pour tous les actionnaires de votre circonscription qui désireraient assister légalement à l'assemblée générale. Vous donnerez à chaque déposant de dix actions au moins un des récépissés que nous joignons à notre envoi.

Ce récépissé sera fait en double, dont un nous sera retourné pour que nous puissions toujours avoir le moyen de contrôler la régularité des dépôts et l'identité des personnes.

Le Directeur.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Messageries impériales. — 5 novembre, assemblée extraordinaire à 3 heures, salle Sainte-Cécile.

Mines, fourneaux, etc., de la Sambre. — 13 octobre, assemblée générale ordinaire à 11 heures, au siége de la Compagnie.

Vieille-Montagne. — 30 octobre, assemblée générale extraordinaire à 10 heures, à Angleur.

APPELS DE FONDS.

Paris à la Méditerranée. — 1ᵉʳ au 15 novembre, 150 fr. sur les actions 1857 libérées de 200 fr., et 100 fr. sur les actions libérées de 250 fr.

Ligne d'Italie. — 2 au 30 novembre, 50 fr. par action.

Autrichiens. — 2 au 15 octobre, 75 fr. par action, dernier versement.

Franco-Suisse. — 15 au 30 septembre, 50 fr. par action.

Lausanne à Fribourg. — 1ᵉʳ au 31 octobre, deuxième versement de 50 fr. par action.

Caronte et Méditerranée. — 1ᵉʳ août au 20 octobre, 10 fr. par action, dernier versement. Le coupon de 1 75 sera déduit.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Ports de Marseille. — 1ᵉʳ octobre, 3 fr. par action, intérêts.

Paris à la Méditerranée. — 1ᵉʳ novembre, 20 fr. par action de la fusion, à-compte sur le dividende 1857.

Digitized by Google

Orléans. — 1er octobre, 15 fr. d'intérêt et 15 fr. de dividende provisoire par action.

Lyon à la Méditerranée. — 1er octobre 12 fr. 50 c. par obligation 5 0/0 de l'emprunt de 60 millions. L'impôt mobilier du premier trimestre sera prélevé sur ce coupon.

Paris à la Méditerranée. — 1er octobre, obligations Roanne à Andrézieux, premier et deuxième ordre. Intérêts. L'impôt du premier trimestre sera perçu.

Paris à Lyon. — 1er octobre, intérêts 3 et 5 0/0 des obligations. L'impôt du premier trimestre sera prélevé.

Ouest. — 1er octobre, 17 fr. 50 c. par action, soit 3 1/2 0/0. L'impôt sera déduit.

Est. — 1er octobre, 25 fr. intérêts aux obligations Bâle 1853. Déduction sera faite de l'impôt.

Versailles (rive gauche). — 24 août, paiement des intérêts échus.

Chemins romains. — 1er octobre, 4 fr. 50 c. par action. Intérêts à 6 0/0.

Messageries impériales, services maritimes. — 1er octobre, intérêts aux obligations.

Compagnie parisienne d'éclairage au gaz. — 6 octobre, 20 fr. par action sur le dividende 1857.

Chemins de fer de Dendre et Waes. — 1er septembre, 7 fr. par action intérêts.

Mines de la Loire. — 16 octobre, 6 fr. par action, premier semestre de bénéfices 1857.

Compagnie française du Phœnix. — 1er octobre, 130 fr. de dividende semestriel.

Houillères de Saint-Etienne. — 16 octobre, 4 fr. 50 c. par action, premier semestre de bénéfices 1857.

Montrambert et Bérandière. — 16 octobre, 5 fr. par action, première répartition 1857.

Houillères de Rive-de-Gier. — 16 octobre, 12 fr. 50 c. par action, répartition du premier semestre.

Gaz et Hauts-Fourneaux de Marseille, et Houillères de Portes et Sénéchas. — 1er octobre, 6 fr. par action, intérêts.

Crédit foncier. — 1er novembre, intérêts aux obligations.

Fourchambault, Montluçon, Imphy. — 15 octobre, 17 fr. 50 c. par action, solde du dividende.

Long-Pendu. — 25 août, premier dividende 1857.

Banque générale suisse. — 1er octobre, 10 fr. par action, solde du dividende de 1856-57.

Banque de Guyane. — Premier semestre 1857, dividende de 26 fr. 25 c. — Banque de la Réunion, 20 fr. 72 c.

Barbey. — 10 septembre, 20 fr. dividende provisoire actions de la 1re et 2e série; 12 fr. 50 c. intérêts à la 3e série.

ÉCHANGE DE TITRES. — CONVERSION.

Palais de l'Industrie. — Les actionnaires sont invités à se présenter dans le plus bref délai au Palais de l'Industrie (porte n° 1), pour échanger leurs actions contre les inscriptions de rente qui leur sont délivrées en vertu de la loi du 6 juin 1857.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Paris à Lyon. — 1er octobre, remboursement des obligations sorties au tirage du 29 septembre.

BANQUE GÉNÉRALE SUISSE DE CRÉDIT INTERNATIONAL MOBILIER ET FONCIER.

Assemblée générale des actionnaires du 7 septembre 1857.

Présidence de M. James Fazy.

RAPPORT

PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

(*Suite.*) (1)

Aussitôt après le dépôt du cautionnement de 1,500,000 florins et la révision du cahier des charges, nous avons fait entreprendre, sous la direction de l'un des ingénieurs les plus distingués du corps royal du Water-Staat, les études définitives de la ligne avec ses variantes, et rechercher les compléments et embranchements qu'elle pouvait recevoir. Toutes les études sur le terrain étaient terminées au printemps, et les plans et profils remis à l'administration supérieure le 25 juillet dernier, bien avant le délai fixé par le cahier des charges.

Les limites de notre capital nous interdisant de faire plus, et la situation générale du marché ne nous permettant pas de faire un appel au public pour la formation d'une société particulière, nous avons demandé l'autorisation de ne pas commencer les travaux et obtenu un terme convenable. En même temps, et pour rendre plus facile, lorsque le temps sera venu, la réunion des capitaux nécessaires à la réalisation de l'entreprise, nous avons

(1) Voir le *Journal des Chemins de fer* du 3 octobre 1857.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en moins.
								0/0	0/0
ORLÉANS (1).	Du 24 au 30 septembre...	1372	1,181,756 »	861 35	1236	1,155,883 »	936 69	»	7.7
id. Section de Coutras à Périgueux.	24 — 30 — ...	76	10,872 »	143 05	»	»	»	»	»
NORD (1).	24 — 30 — ...	862	1,154,424 »	1,339 50	793	1,044,477 »	1,315 50	1.8	»
OUEST (1).	24 — 30 — ...	950	965,169 »	1,015 90	876	919,747 »	1,049 94	»	3 2
EST (1).	24 — 30 — ...	1357	1,144,470 »	843 37	1069	941,234 »	880 49	»	4.2
LYON (1).	24 — 30 — ...	694	1,025,040 »	1,474 90	617	1,037,101 »	1,680 87	»	12.2
LYON-BOURBONNAIS (1) (Roanne à Lyon)	17 — 23 — ...	150	203,883 »	» »	255	219,021 »	» »	»	»
id. (Nevers à Brioude)	17 — 23 — ...	238	105,144 »	» »	230	75,515 »	»	»	»
MÉDITERRANÉE (1)	24 — 30 — ...	551	564,363 »	1,024 25	523	677,323 »	1,293 07	»	20.9
MIDI.	24 — 30 — ...	723	290,243 »	» »	468	228,440 »	» »	»	»
LYON A GENÈVE.	24 — 30 — ...	175	98,834 »	450 45	75	30,341 »	404 56	11 0	»
ST-RAMBERT A GRENOBLE.	24 — 30 — ...	90	25,957 »	288 41	»	»	»	»	»
SARRAGOSSE.	19 — 25 — ...	278	115,058 »	413 8	278	92,634 »	333 21	24.2	»
AUTRICHIENS.	24 — 30 — ...	1077	534,906 »	» »	1077	724,408 »	» »	»	»
LOMBARDS VÉNITIENS.	17 — 23 — ..	402	210,334 »	525 65	»	195,893 »	487 30	9.8	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

Digitized by Google

étudié avec soin plusieurs embranchements et prolongements de la ligne de Flessingue, et avons proposé de nous charger de leur exécution moyennant une subvention convenable.

Le gouvernement néerlandais n'a pas répondu directement à notre demande sur ces nouvelles concessions; mais il a fait plus et mieux. Un ensemble de projets de loi, ayant pour objet les encouragements à donner par le Trésor à l'établissement d'un réseau de 1,350 kilomètres de chemins de fer, a été soumis aux états généraux Quelques extraits de ces documents officiels vous mettront à même d'apprécier leur importance pour vos intérêts.

L'exposé des motifs pose en principe que, s'il y a des lignes faisant partie du réseau qui n'auront aucun besoin de subvention, « CELLES SUR LESQUELLES IL FAUDRA CONSTRUIRE DE GRANDS PONTS AURONT BESOIN DE SUBSIDES CONSIDÉRABLES. »

Les lignes déjà concédées ne sont pas exclues du bénéfice des encouragements promis; celle de Flessingue à Venloo y figure au nombre de celles considérées comme de première classe, et le document officiel expose nettement les motifs de cette désignation : « *On ne perdra pas de vue que dans les lignes classées sont comprises celles pour lesquelles des concessions ont été antérieurement accordées. Le gouvernement a cru devoir agir ainsi, parce que* L'EXÉCUTION DES LIGNES CONCÉDÉES POURRAIT N'ÊTRE PAS POURSUIVIE PAR LES ENTREPRENEURS ACTUELS, ET QUE, PAR SUITE, LE GOUVERNEMENT POURRAIT ÊTRE APPELÉ A LEUR PRÊTER SON APPUI, *afin d'arriver à une plus prompte construction.* » — Enfin, pour qu'aucun doute n'existe dans les esprits, le tableau récapitulatif des grands ouvrages d'art à exécuter, pour lesquels des subventions pourraient être accordées par le gouvernement, comprend d'une manière spéciale : « LES PORTS ET DOCKS A FLESSINGUE, LES PONTS OU BARRAGES A ÉTABLIR SUR LE SLOE, L'ESCAUT ORIENTAL ET LA MEUSE A VENLOO. » Or ces ouvrages sont précisément ceux de la ligne de Flessingue, et le gouvernement nous avait déjà dispensés, lors de la révision du cahier des charges, de l'exécution du barrage sur l'Escaut oriental.

Encouragés par les bonnes dispositions du gouvernement néerlandais, et voulant à la fois entrer dans ses vues en contribuant à la prompte exécution du réseau, et faciliter les combinaisons qui peuvent nous faire obtenir une part des encouragements annoncés, nous nous sommes mis en instance pour réunir à notre concession celle d'un chemin allant de Rotterdam à notre ligne, et comprenant plusieurs passages de rivières indiqués comme devant être à la charge de l'État. — Nous attendons avec confiance la réponse à cette proposition, qui ne peut être que bien accueillie, puisqu'elle rentre expressément dans les prévisions des projets de loi; mais les négociations ne pourront s'ouvrir qu'après le vote de ces projets et lorsque le ministre sera autorisé à traiter.

Telle est, en résumé, la situation du chemin de Flessingue. Vous la trouverez certainement favorable si vous voulez bien remarquer que le gouvernement néerlandais, dans sa loyauté et dans sa haute sollicitude pour les intérêts du pays qu'il administre, a formellement reconnu, par des actes officiels, que les grands travaux à établir pour le passage des cours d'eau traversés par notre ligne : le Sloe, l'Escaut oriental, la Meuse, devaient être à la charge du Trésor, un pareil fardeau étant trop lourd pour une Compagnie dans les circonstances financières actuelles, et constituant une véritable force majeure qui s'opposait à la réunion des capitaux et ajournait, par suite, la réalisation des espérances fondées sur l'exécution du chemin de fer.

La seconde concession de chemin de fer dont nous vous avons entretenus dans notre assemblée générale de 1856, est celle de la ligne de Florence à la frontière romaine par Arezzo, continuation sur le territoire toscan du réseau lombard-vénitien, et appelée, avec lui et comme lui, à desservir toutes les communications et à effectuer tous les transports entre l'Allemagne, le nord de l'Europe, les Etats romains et le royaume de Naples.

Cette concession jouit, comme nous vous l'avons dit, d'une garantie de revenu de 1,200,000 livres toscanes (1,008,000 fr.), soit plus de 5 0/0 du capital social de 20,000,000 de francs.

Les statuts de la société anonyme ont été approuvés par ordonnance en date du 27 septembre 1856, et la société constituée à partir de cette époque. — La direction des études définitives et des travaux a été confiée à l'un ingénieurs les plus distingués du corps des ponts et chaussées de France, M. J. Ducros, ingénieur en chef. — En même temps que les études de la ligne étaient faites par cet ingénieur et par les agents sous ses ordres, plusieurs entrepreneurs de travaux publics en reconnaissaient le tracé général, constataient l'absence de tout grand travail d'art, et faisaient en conséquence à la Compagnie des propositions qui se sont terminées par la conclusion d'un marché à forfait, appuyé de garanties convenables, pour l'exécution complète du chemin et la fourniture de son matériel, moyennant une somme de 18,300,000, inférieure, comme vous le voyez, au capital social de 20,000 000 de francs.

Les travaux de la première section du chemin ont été commencés au mois de mai dernier, et, à moins de retard dans la livraison de quelques parcelles de terrain, on peut compter que cette section sera ouverte au public au printemps de l'année prochaine.

Pendant que ces travaux s'exécutent, la Compagnie a noué, tant en Toscane qu'à Paris et en Allemagne, avec les entreprises de chemin de fer auxquelles sa ligne se raccorde, des négociations dont l'issue ne peut être que favorable à tous les intérêts engagés dans cette affaire, et à ceux de la Banque suisse en particulier.

La Banque générale suisse participe à une troisième affaire de chemin de fer : c'est le chemin de fer *Pia Latina*, de Rome à la frontière de Naples.

La Société concessionnaire du chemin de fer de Rome à Frascati, après avoir exécuté cette entreprise, a obtenu du gouvernement pontifical la continuation de sa ligne jusqu'à la frontière napolitaine et une entrée spéciale dans Rome. — De plus, elle a reçu récemment la notification officielle de l'octroi d'une garantie d'intérêt sur le nouveau capital à employer par elle à l'exécution de ce prolongement.

La Banque générale suisse a traité avec la Compagnie *Pia Latina* pour tout son service financier ; c'est elle qui sera chargée, en conséquence, de l'émission du nouveau capital.

Nous vous avons annoncé l'année dernière, que nous nous proposions de faire étudier d'une manière spéciale un nouveau procédé pour la fabrication du fer. — Les études dont il s'agit ont été faites, et l'expérimentation du procédé a eu lieu sur une échelle pratique, pendant plusieurs mois, dans une usine à fer des environs de Paris, sous la direction d'un ingénieur distingué, M. A. Paillette. Les expériences ont fait reconnaître l'excellence du principe de l'invention, et fourni en même temps à l'ingénieur les moyens d'en améliorer et d'en étendre l'application par des procédés entièrement nouveaux pour lesquels il a pris des brevets spéciaux, non-seulement en France, mais en Espagne en Autriche et en Piemont.

Pour résumer sommairement les avantages reconnus de ce procédé, nous vous dirons qu'ils consistent principalement en une économie de plus de 50 0/0 sur les frais de construction des appareils réducteurs, et de 25 à 33 0/0 sur le combustible nécessaire pour amener le minerai à l'état de fer ou d'acier. Indépendamment de ces avantages déjà notables, le procédé offre celui de régler la production sur l'état du marché, de la suspendre sans frais et sans inconvénients, et de la reprendre sans avoir à craindre d'accidents ou d'avaries graves, comme cela arrive lorsqu'il s'agit de rallumer des hauts-fourneaux mis hors feu

Des négociations, dont l'issue sera prochaine, sont entamées avec des propriétaires de mines de houille et de minières de fer pour la formation de sociétés d'exploitation auxquelles nous apporterions le droit de se servir des procédés décrits aux brevets dont nous sommes copropriétaires.

Nous devons vous parler du concours donné par nous à l'industrie des gaz, qui, bien conduite, donne des bénéfices importants et jouit, sur les places de Londres, de Paris, de Lyon, de Genève et de toutes les places importantes de l'Europe, de la confiance des capitalistes.

L'exemple donné par la grande Compagnie parisienne, pour la réunion en une seule société des différentes usines à gaz chargées de l'éclairage de la capitale, devait être suivi naturellement de tentatives de fusion des nombreuses usines de France et de l'étranger. L'un des hommes les plus versés dans cette industrie, feu M. Marguerite, entreprit cette réunion, et prit pour base de son opération les différentes usines possédées par la Compagnie l'*Union des gaz*, avec laquelle il passa, à cet effet, un traité provisoire.

Les espérances que faisait concevoir ce traité nous déterminèrent à faire des avances à la Compagnie l'*Union des gaz*, dont le capital réalisé était de 10 millions de francs, qui possédait d'importantes usines et présentait en conséquence des sécurités convenables. — La mort subite de M. Marguerite fit renoncer au projet dont il était l'âme et ne permit pas à la société de nous rembourser nos avances. — Pressée par nous, la gérance, dont les embarras étaient dus à une certaine incapacité administrative, fut obligée de réunir ses actionnaires et de se démettre de ses fonctions Dans une assemblée récente, qui a eu lieu le 2 de ce mois, de nouveaux gérants, d'une capacité éprouvée, ont été choisis et ont reçu des actionnaires la promesse de faire face à tous les engagements sociaux. — Déjà la confiance du public revient à cette affaire qui, entre des mains fermes, économes et prudentes, ne pourrait que donner de beaux résultats à ses actionnaires comme elle offre toute garantie à ses créanciers.

Nous devons ajouter que nos avances dans cette affaire sont garanties par la valeur même des établissements formant la Société de l'U-

Digitized by Google

nion, et aussi, pour une très-forte partie, par des engagements personnels.

Ainsi que nous avons eu l'honneur de vous le faire connaître à votre réunion de l'année dernière, nous sommes devenus, avec MM. Parent et Schaken, puissants entrepreneurs de travaux publics à Paris, concessionnaires du canal de Bossuyt à Courtrai, au moyen d'un minimum d'intérêt de 200,000 francs par an garanti par le gouvernement belge. Ce gouvernement a autorisé une société anonyme pour la construction et l'exploitation de cette utile et importante entreprise; cette société a été formée au capital de 2,000,000 de francs, divisé en 4,000 actions de 500 francs chacune: elle est également autorisée à émettre 3,0 0,000 de francs en obligations rapportant 15 francs d'intérêt et remboursables à 500 francs en 95 ans. La négociation à la Bourse de Bruxelles des titres de la Compagnie a été autorisée, et tout nous porte à croire qu'ils y seront accueillis avec faveur.

L'exploitation de ce canal ne peut manquer d'être productive, et les économies à faire sur sa construction nous permettront de réaliser un bénéfice considérable en raison de la modicité du capital que nous y avons engagé.

(La suite au prochain numéro.

BOIS DE BOULOGNE.

Terrains et hôtels à vendre.

1° Grand hôtel, avenue de l'Impératrice, à l'angle de la rue du Petit-Parc :

Jardin, écuries, remises et communs; antichambre, grand salon, billard, salle à manger, sept chambres de maître, six chambres de domestique, cabinets, etc.

2° Dix petits hôtels avec cour et jardin, entre l'avenue de Saint-Cloud et la rue de la Pompe, à Passy :

Cuisine, office, caves, salle à manger, salon, cinq chambres de maître, chambres de domestiques et cabinets; on peut y joindre écuries et remises.

3° 40,000 mètres environ de terrain, avenue de Saint-Cloud, à Passy; lots au gré de l'acquéreur.

4° 215,000 mètres environ de terrains boisés, au parc des Princes, porte d'Auteuil, sur le boulevard du Sud; lots de toutes grandeurs.

Le parc des Princes est entre le bois de Boulogne, dont il faisait partie, et la Seine. On y accède à toute heure par le chemin de fer d'Auteuil, par le chemin américain, par les diligences de Saint-Cloud et par les voitures de place.

S'adresser à Paris, chez MM. Manby et C°, 39, boulevard des Capucines, de onze à quatre heures.

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi, 1er octobre :

Cours de ce jour :

Fonte de forge, à Saint-Dizier, 152 50 155.

Fonte pour deuxième fusion, n° 1, id., 180.
— — n° 2, id., 170.

Fers laminés de fonte au bois, 1re classe, franco à Saint-Dizier, ou rendus dans toutes les gares des chemins de fer de l'Est, 320.

Machine, ou ronds de tréfilerie n° 21 et au-dessus, 390 400.

Machine ou ronds de tréfilerie n° 20, 400 410.

Fers bastus demi-roches à la houille, pris à Saint-Dizier ou à la gare la plus rapprochée de l'usine, 370 390.

Branches de courbes, 380 400.

Essieux de 3 à 10 kilog., 440 460.
— de 10 à 15 kilog., 420 440.
— de 15 à 90 kilog., 390 400.
— de 100 à 150 kilog., 420 440.

Carrés de 40 à 108 millim., 420 440.

Fers de petite forge, plats et carrés, 390 400.

PARIS.

Les affaires qui depuis quelque temps étaient très-calmes semblent un peu reprendre. Le prix des laminés au bois est de 320 à 330 fr.; celui des laminés au coke 300 à 310 fr., selon l'importance des commandes.

Les fers anglais se placent difficilement; du reste il y en a peu et la concurrence avec les produits français est aujourd'hui impossible sur la place. Il n'en est pas de même sur le littoral, où l'on reçoit et l'on vend toujours passablement de fers anglais. Tant que les maîtres de forges français ne feront pas une faveur aux marchands du littoral, il leur sera impossible de se rendre maîtres de ce marché.

Machine n° 21 et au-dessus, 390 à 400 fr.; fil de fer quincailler, 94 à 94 50 le fil clair, 92 à 92 50 le fil recuit.

En fers et fontes à bâtiments, il est arrivé à Paris, en juillet dernier, 723,420 kil. de fontes et 930,980 kil. de fers.

MÉTAUX.

30 septembre :

Cuivre. — La baisse dans les prix du minerai à Swansea, prix qui servent d'étalons pour le cours du cuivre, a fait changer l'opinion qui était généralement à la hausse. Cependant les détenteurs conservent fermement leurs prix.

Cote de Paris : cuivre de Russie, 330 350; du Chili, 310 312 50; du Lac Supérieur, 325 330; laminé rouge, 360.

Etain. — Hausse sur le marché d'Amsterdam, 85 fl. L'article est bien tenu à Londres.

Cote de Paris : Banca, 385; Détroits, 375.

Plomb. — Prix faibles sur tous les marchés.

Le cours est de 67 fr. à Paris pour le brut et 78 pour le laminé.

Zinc. — Moins ferme. Sur la place de Paris, le métal brut vaut de 79 à 79 50; le laminé reste à 100 fr.

BOIS.

30 septembre :

On nous mande de Nancy : « J'ai attendu pour vous écrire que toutes les adjudications de nos pays soient terminées. A Epinal, les solives se sont vendues en moyenne 5 fr. 50. On a payé à Toul, Nancy, Sarrebourg, Château-Salins et Lunéville, sur le pied d'environ 5 50 à 6 fr.; de belles coupes sont montées jusqu'à 7 et 8 fr. le décistère.

Les sapins ont aussi atteint des prix plus élevés que l'an dernier. Il faut donc qu'on espère une augmentation sur le sciage de chêne et sur le sapin, car aux prix qu'on a vendu l'un et l'autre on ne pourrait pas fabriquer avec bénéfice.

D'un autre côté, il existe maintenant une concurrence entre l'ancienne et la nouvelle marine dans nos pays et les belles pièces sont très-recherchées et seront probablement payées cher aux détenteurs.

Un lot bon ordinaire vient d'être placé à 140 et 185, 12 12, à prendre à Nancy.

Jusqu'alors le cours du sapin est resté le même : on vend dans l'eau, à Nancy : bon bois, 12/12, 162 fr.; rebuts 12/12, 120; bon bois 12/9, 120; rebuts 12/9, 100; terme variant de 6 à 8 mois, mais en partie au comptant sous escompte. »

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Londres, 25 septembre :

La demande des fers, tôles, etc., est loin de satisfaire les fabricants; et, pour obtenir quelques ordres, des forges ont consenti sur les barres une baisse de 6 fr. 25 par tonne. On a traité des barres anglaises à 193 fr. 75 au lieu de production, et 200 fr. à Londres. S'il n'y a pas une prompte amélioration, il est à croire que le prix s'établira à 175 fr. à bord de Liverpool.

Très-prochainement auront lieu les réunions des maîtres de forges pour fixer les prix du dernier trimestre.

La fonte d'Ecosse ne s'est pas soutenue; il y a eu plus de calme et une légère baisse s'est fait sentir. Quelques transactions se sont opérées ces jours passés à 85 fr. et en dernier lieu le cours se raisonnait de 84 35 à 84 85 au comptant, franco à bord.

Les fers d'Ecosse s'obtiennent de 215 60 à 225, les cercles à 262 50.

Cours du fret de la fonte :

Havre, Dunkerque, Boulogne, Calais, Dieppe, Fécamp, Cherbourg et Brest, 15 60; Rouen, 16 10 à 16 75; Abbeville, 16; Charente, 16 75; Nantes, 21 25 par tonne.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 20 septembre :

Les prix ne bougent pas. La fonte affinage f. 9 50; la fonte moulage nos 5 à 1, f. 11, 12, 13, 14 et 15; les fers en barres fr. 21, 23 et 25 les nos 1, 2 et 3. Ces prix, il faut le dire, sont faibles; toutefois il n'y a pas apparence qu'ils se relèvent, malgré l'extrême abondance des ordres.

Fret. — Paris fr. 12, Elbeuf 13, Rouen 13 25; Amiens et Reims 11, Péronne 9 50, la Fère 7 75, Bruxelles 4, Gand 6.

27 septembre :

Métallurgie. — La fonte affinage reste cotée 9 50 sans demandes suivies.

La moyenne quotidienne des wagons expédiés de notre bassin vers Paris, est de 175 à 180 depuis une quinzaine. On nous rapporte que les envois du couchant de Mons sont d'égale importance et que ceux du Centre s'en rapprochent beaucoup.

Fret. — Paris (la Villette), fr. 12; Rouen, 13 25; Elbeuf, 13; Amiens et Reims, 11; Rethel, 12.

Nous devons dire qu'on trouve assez difficilement ce matin à fr. 12 pour Paris.

Charbons. — Couchant de Mons. Cours des charbons : houille demi-grasse, 1 90 à 2 fr. suivant qualité; gailletterie, 1 80 à 1 90; tout-venant, 1 35 à 1 45 par 80 kil.; fines, 1 à 1 10 par hectolitre ras et mis à bord.

O. Saudigos.

(L'Ancre de Saint-Dizier).

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 862 kilomètres.)
(1856. id. 795 id.)

Du 24 au 30 septembre 1857.

138,175 voyageurs.....	491 305 53
Bagages, marchandis,etc.	663 119 02
TOTAL..	1,154,424 55
Semaine correspondante de 1856.	
121,415 voyageurs.....	427,803 80
Bagages, marchand., etc.	616,669 05
PRODUIT total.....	1,044,477 85
Différence...	109,946 70

Produit par kilomètre :

1857,	1,339
1856,	1,315

Recette totale depuis le 1er janvier

1857.....	37,707 034 77
1856.....	35,089,578 02
Différence...	2,707,456 75

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLEANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :

En 1857, 1372 kil. — En 1856, 1234 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :

En 1857, 1252 kil. — En 1856, 1120 kil.

Du 24 au 30 septembre 1857.

120,437 Voyageurs...	515,571 09
Bagages, marchandises, etc.....	666 179 21
TOTAL.....	1,181,750 30
Semaine correspondante de 1856 .	1,155,983 02
Différence...	25,866 68
Recettes depuis le 1er janvier 1857.	43,224,387 92
Recette correspondante de 1856	37,362,175 69
Différence...	5,862,212 23

(Section de Coutras à Périgueux)

Longueur légale exploitée : 76 kilomètres.

Voyageurs.....	6,506 74
Bagages, marchandises, etc.....	4,367 71
Total.....	10,873 45
Recettes antérieures.....	101,478 97
TOTAL.....	112 351 42

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 930 kilomètres)
(1856. id. 870 id.)

Du 24 au 30 septembre 1857

302,933 voyageurs.....	521,716 70
Marchandises, etc., grande vitesse ...	65,272 70
— petite vitesse....	378,180 19
TOTAL de la semaine.....	965,169 09
Semaine correspondante en 1856....	919,747 87
Différence...	45,421 82
Recettes depuis le 1er janvier 1857	31 905,636 92
id. id. 1856	28,800,518 70
Différence...	3,105,120 22

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON ET DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

PARTIE NORD DU RÉSEAU. — SECTION DE PARIS A LYON

(1857. Longueur exploitée, 694 kilom.)
(1856. id. 617 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,474 98.
— 1856, 1,680 87.

Recettes du 24 au 30 septembre 1857

Grande vitesse) 112,086 voyageurs..	470,823 15
Grande vitesse) marchand.....	142,498 80
Petite vitesse) marchand.....	410,318 90
Total.....	1,023,640 85
Semaine correspondante de 1856....	1,037,101 60
Différence...	13,460 75
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	36,383,124 27
id. id. 1856	31,381,153 22
Différence...	5,201,971 05

CHEMINS DE FER DE L'EST.

(1re 7. Longueur exploitée,1357 kilomètres.)
(1855. id. 1069 id.)

8e année. — 39me semaine.

Du 24 au 30 septembre 1857.

135,830 Voyageurs.....	524,085 ne
Marchandises.....	620 385 44
TOTAL de la semaine.....	1,144,470 44
Recettes antérieures.....	34,323,111 65
TOTAL GÉNÉRAL.....	35,467,582 09
39me semaine de 1857	1,144,470 44
Semaine correspondante de 1856.	941,234 68
Différence...	203,235 76
Exercice 1857.....	35,467,582 09
11. 1856.....	32,228,345 23
Différence...	3,239,236 86

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 528 id.

Recettes du 24 au 30 septembre 1857

66 567 Voyageurs.....	278 393 25
Bagages et marchandises	285,975 58
TOTAL de la semaine.....	564,368 83
Semaine correspondante de 1856.. .	677 323 75
Différence...	112,959 92
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier 1857.....	22,503,232 97
Période correspondante de 1856.	21,5?8,904 89
Différence...	956,328 08

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

Du 24 au 30 septembre.

Section de Lyon à Roanne.

10,000 Voyageurs.....	49 400 55
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	160,778 11
TOTAL.....	210,178 66
Recettes antérieures.....	7,270,792 23
Total de l'exercice 1857.....	7,480,970 89
Recette correspondante 1856	222,970 27
Total de l'exercice 1856.....	7,214,148 06

Section de Nevers à Lapalisse et à Brioude.

1857. Longueur exploitée pendant la semaine, 256 k.
Longueur moyenne pendant l'année, 242 kil.
1856. Longueur exploitée pendant la semaine, 230 k.
Longueur moyenne pendant l'année, 227 kil.

Voyageurs.....	»
Bagages, marchandises, etc.....	»
Total.....	101,474 48
Recettes antérieures.....	3.34?,998 89
TOTAL de l'exercice 1857...	3,443,423 37
Semaine correspondante en 1856.....	63,158 92
Total de l'exercice 1856.....2,506,655 73	
Recettes totales de la semaine sur les deux sections	311,603 14
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....	10,612,791 12
TOTAL.....	10,924,394 26

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORSAY.

Longueur exploitée : 24 kilom. 680 mètres

Septembre 1857.

101.600 Voyageurs	66.323 40
Bagages et Messageries	1.856 35
Total.....	68.179 75
Mois correspondant de 1856 :	
86.293 Voyageurs	53.681 00
Bagages et Messageries.....	1.642 30
Total.....	55.324 20
Différence.....	12.855 55
Recette totale depuis le 1er janvier 1857	481.377 80
— — 1856	420.026 05
Différence.....	61.351 75

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.)

Longueur exploitée : 175 kilomètres.

Du 24 au 30 septembre.

14,458 Voyageurs.....	54,508 30
Bagages, marchandises, etc.....	24,326 60
Total.....	78,834 90
Semaine correspondante de 1856.....	30,341 45
Différence.....	48,493 45

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 720 kilomètres.
Id. en 1856, 668 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 210 id.

Recettes du 24 au 30 septembre 1857

CHEMIN DE FER.

40,106 voyageurs	164,870 45
Bagages, marchandises, etc.	125 372 85
TOTAL	(1) 290,243 30
Recettes du CANAL LATÉRAL	14,553 87
Recettes antérieures	10,187,605 51
Total depuis le 1er janvier 1857	10,492,402 68
39e semaine de 1857. Chemin de fer	290,243 30
Id. Canal latéral	14,553 87
Total de la semaine en 1857	304,797 17
39e semaine de 1856. Chemin de fer	228,440 96
Id. Canal latéral	37 011 99
Total de la semaine en 1856	265,452 95
Différence	39,344 22

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857	10,492 402 68
1856	5,350,965 19
Différence	5,141,437 49

(1) Epoque correspondante à l'interruption de la circulation par suite d'inondations.

CHEMIN DE FER DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

(Première section des chemins du Dauphiné.)

1857. — 2e semestre. — Longueur exploitée : 90 kil.

Recettes du 24 au 30 septembre.

Voyageurs	17,036 35
Bagages, marchandises, etc.	8,920 95
Total	25,957 30
Recettes antérieures à partir du 16 juillet 1857	297,522 10
Total depuis le 16 juillet 1857	323,479 40

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée : 462 kilomètres.

Du 17 au 23 septembre 1857.

72,334 Voyageurs,	149,983 83
2,*** t. Bagages et marchandises,	65,350 75
Total,	215,334 58
Période correspondante de 1856,	195,895 97
Différence	19,438 61
Recette totale depuis le 1er janvier	6,165,574 03
Période correspondante de 1856,	5,537,933 52
Différence	627,641 51

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 278 kilom.)

Du 19 au 25 septembre 1857.

10,615 Voyageurs	48,914 34
Bagages, marchandises, etc.	66,144 06
Total de la semaine	115,058 40
Recettes de la semaine correspondante de 1856	92,634 36
Différence	24 20 0/0
Recettes antérieures	3,823,028 85
Total	3,938,087 25

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 24 au 30 septembre 1857.

Voyageurs	25,729 70
Bagages	1,130 05
Marchandises : grande vitesse	1,902 60
Id., petite vitesse	8,108 90
Exploitation de Biella	4,871 23
Exploitation de Casal (minimum garanti à Novare)	3,898 00
Ensemble	45,571 38
Recette correspondante de 1856	41,731 75
Différence	3,839 63

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. Id. 1,077 Id.

Du 24 au 30 septembre 1857.

	En francs. (a charge de 121 3 à
53,630 voyageurs	283,712 52
36,037 tonnes Marchandises	551,194 25
Total de la semaine	834,906 77
Semaine correspond. 1856	724,498 21
Différence	110,448 56
Recettes depuis le 1 janvier 1857	24,157,840 »
Recettes depuis le 1 janvier 1856	24,992,937 »
Différence	835,097 »

CHEMIN DE FER NORD-EST SUISSE.

1857. — Longueur exploitée : 144.4 kilomètres.
1856. — 100.0 —

Septembre 1857

101,500 voyageurs	153,000 »
248,000 quint. marchandises et bagages	78 500 »
Total du mois	231,500 »
Mois correspondant de 1856	175,720 »
Différence	55,780 »
Recettes depuis le 1er janvier 1857	1,786,637 »
Recettes correspondantes 1856	1,058,823 »
Différence	727,814 »

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

39e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 21 au 27 septembre.

7,800 voyageurs — 13,848 quint. bagages, marchandises	fr. 15,317 »
Recette correspondante de 1856	13,575 90
Différence	1,741 10
Recettes depuis le 1er janvier 1857	681 071 05
Recette correspondante de 1856	362 873 80
Différence	118,190 25

CHEMIN DE FER PAR LE JURA INDUSTRIEL.

Ligne Neuchâtel-Chaux-de-Fonds-frontière française.
Longueur totale : 38 kilomètres.

Section Locle-Chaux-de-Fonds.
(Longueur exploitée : 8 kilomètres.)

Exploitée depuis le 1er juillet 1857.

Recettes du 26 septembre au 2 octobre.

3,426 Voyageurs	3,661 20
Marchandises	167 75
Total de la semaine	3,829 95

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

Lignes de Bâle à Laufelfingen, Olten à Emmenbrucke, Aarau à Sarne et Herzogenbuchsée à Bienne. — 195 kilomètres dès le 16 juin.

Recettes du 1 au 30 septembre 1857.

	Voyageurs	Marchandises quintaux à 50 kil	Recettes.
Du 1er au 30	129 673	162,000	330,000 »
Mois précédents.	737,577	1,159,596	1,342,900 95
Totaux	867 250	1,321,596	1,672,900 95

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 20 au 26 septembre 1857

7,511 voyageurs	fr. 5,168 93
Marchandises	314 45
Recettes antérieures	197,783 40
Total	203,301 80

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

Août 1857

	1857.	1856	1855.
Voyageurs	31,967 95	50 851 45	42,381 60
Bagages	1,521 55	1,475 90	1,260 27
Bétail	698 20	818 10	719 25
Marchandises	16,038 79	15,955 76	17,199 36
	70,218 49	69,101 21	68,560 48
Différence		1,117 28 sur 1856	
Différence			1,658 01 sur 1855

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (40e semaine)		Par journée de voiture de Paris.	Omnibus
Du 27 septembre au 3 octobre 1857	259,178 »	83 37	53 97
Semaine correspondante de 1856	221,921 80	70 23	46 96
Rec. depuis le 1er janv. 1857	9,484,503 65	81 07	49 27
Période correspondante de 1856	8,403,702 »	73 17	45 94
Différence	1,081,136 65	7 90	3 33

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

ACTIONS.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le paiement de l'intérêt annuel de 15 fr. et de l'à-compte habituel de 15 fr. sur le dividende de l'exercice 1857, soit 30 fr. par action (onzième coupon), sera effectué, à dater du 1er octobre prochain, à la caisse centrale de la Compagnie.

Ce paiement sera fait sous la déduction, *pour les titres au porteur*, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

Comme d'ordinaire, les coupons et les certificats de dépôt de titres au porteur, ainsi que les titres d'inscription nominative, accompagnés de bordereaux dûment remplis et signés, seront reçus dès le 15 septembre courant dans les bureaux du service des titres de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, où il en sera donné récépissé.

Le directeur doit avertir toutefois MM. les actionnaires que les titres au porteurs dont les coupons ou les certificats de dépôt auront été remis à la Compagnie pour ledit paiement, *pendant le présent mois de septembre*, ne pourront être admis à la conversion en titres nominatifs *qu'après le 1er octobre*, époque à laquelle la conversion cessera d'être exempte de droits.

Paris, le 12 octobre 1857.

Le Directeur de la Compagnie,

C. DIDION.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE.

Avis essentiel aux porteurs de titres.

Le conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, dans le but de faciliter aux propriétaires de titres de la Compagnie qui résident dans les départements, le recouvrement des intérêts et dividendes, a concerté avec la Banque de France les dispositions ci-après :

Les succursales de la Banque, dans les villes où la Compagnie n'a pas de service pour le paiement des intérêts et dividendes, serviront d'intermédiaires entre les propriétaires de titres et la Compagnie, sans distinction entre les titres au *porteur* et les titres *nominatifs*.

Pour les titres au porteur munis de coupons, le paiement des intérêts et dividendes s'effectuera, comme par le passé, moyennant dépôt préalable des coupons détachés.

Pour les titres nominatifs, et pour les titres au porteur, transitoirement non munis de coupons, le service des intérêts et dividendes s'effectuera moyennant dépôt préalable des titres, qui seront rendus au titulaire après qu'ils auront été frappés par la Compagnie de l'estampille destinée à constater le paiement.

L'intervention de la Banque s'exercera *sans frais pour le propriétaire du titre, la Compagnie s'engageant, jusqu'à nouvel ordre, à prendre ces frais à sa charge.*

N. B. Les dispositions qui précèdent ne s'appliquent qu'aux actions de la Compagnie et aux obligations 5 et 3 0/0, émises par les anciennes Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée.

Il n'est rien changé aux anciennes dispositions en ce qui concerne les obligations d'une création antérieure à 1852 (Avignon à Marseille, Saint-Etienne, Rhône et Loire, etc.).

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE.

Appel sur les 115,500 actions nouvelles.

Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler aux souscripteurs des 115,500 actions nouvelles, émises conformément au paragraphe 2 de l'art. 6 des statuts, qu'un versement de 150 fr. sur les actions libérées de 200 f., et de 100 fr. sur les actions libérées de 250 fr., est exigible à partir du 1er novembre prochain. Les actionnaires qui n'auront pas effectué ce paiement du 1er au 15 novembre seront passibles des intérêts de retard à partir du 1er novembre.

Les versements ultérieurs de 200 fr. et de 185 fr., pourront être effectués par anticipation, moyennant bonification ou compensation de l'intérêt, calculé à raison de 5 0/0 par an.

Les versements seront reçus dans les caisses de la Compagnie : à Paris, rue de Provence, 47, et rue Laffitte, 17; à Lyon, rue Lanterne, 2; et à Marseille, à la gare.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE.

Avis à MM. les actionnaires.

Conformément à l'art. 28 des statuts, le Conseil d'administration a fixé à 20 fr. l'à-compte sur le dividende de 1857 à distribuer aux actions de la fusion.

Cet à-compte sera payé à partir du 1er novembre : 1° dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille; 2° aux succursales de la Banque de France établies dans les villes où la Compagnie n'a pas de service.—Par suite de dispositions concertées entre la Compagnie et la Banque de France, l'intervention des succursales s'exercera *sans frais* pour les actionnaires.

Le paiement de l'à-compte devant être constaté sur les titres par l'apposition d'une estampille, les titres tant *au porteur que nominatifs* devront être préalablement déposés dans les bureaux ci-dessus désignés.

Les titres *au porteur* seront passibles de la retenue d'un trimestre (1er juillet au 1er octobre) de la taxe d'abonnement établie par la loi du 23 juin 1857.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir les porteurs d'obligations de l'emprunt de la Compagnie de Strasbourg à Bâle (1843), que le coupon d'intérêts (25 fr. par action) échu le 1er octobre est payé au siége de l'administration, rue et place de Strasbourg, tous les jours, les dimanches et jours fériés exceptés, de dix à trois heures, sur présentation du coupon détaché des titres.

Ce paiement est fait sous la déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le cinquième coupon des actions de la Compagnie est fixé à 17 fr. 50 c., montant de l'intérêt annuel de 3 1/2 0/0 garanti par l'Etat, et sera payé, à dater du 1er octobre 1857, au siége de la Compagnie, à Paris, rue Saint-Lazare, n° 124, de 10 heures du matin à 3 heures de l'après-midi.

Ce paiement sera fait sous la déduction, *pour les titres au porteur*, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

Le directeur de la Compagnie,

G. DE LAPLAGNE.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Le Conseil d'administration rappelle à MM. les actionnaires que le versement de 50 fr. par action à effectuer au mois d'octobre prochain, et qui pouvait être fait par anticipation avec le versement de juillet dernier, sera exigible du 1er au 15 octobre. En conséquence, les actionnaires qui n'auront point satisfait à ce versement dans le délai ci-dessus indiqué, devront l'intérêt de retard, à raison de 6 0/0 l'an, à dater du 1er octobre.

Le Conseil rappelle également à MM. les actionnaires que les versements s'effectuent :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères;

A Londres, chez MM. de Rothschild et fils;

A Madrid, à la caisse de la Société;

A Lyon, à la caisse syndicale des agents de change;

A Bordeaux, chez MM. Rodrigues et fils;

A Marseille, chez MM. Roux de Fraysinet.

CHEMIN DE FER

DU CENTRE

(Section de Beaune à Ercuelinnes.)

Recettes :

Du 1er au 31 août (premier mois d'exploitation... fr.	7,717 53
Du 1er au 30 septembre ...	14,071 50
Différence en plus... .	6,353 97

CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES,

Section de Gand à Audenarde, longueur de 27 kilomètres.

Du 1er au 30 septembre 1857.

Recettes, 16,149 fr. 57 c. — Voyageurs, 15,490.

COMPAGNIE DES HOUILLÈRES ET CHEMINS DE FER DE

CARMAUX-TOULOUSE

Situation au 31 juillet 1857,

Extraction.		Recettes brutes.
83,662	908	1,500,383 28

Mois d'août,

Extraction.		Recettes brutes.
12,031	230	170,181 61

Situation au 31 août 1857.

Extraction.		Recettes brutes.
95,694 ton.	238 k.	1,683,565 89

EMPRUNT TURC, 6 0/0.

Les contractants ont l'honneur d'informer MM. les porteurs que le paiement du coupon semestriel échéant le 10 octobre 1857, ainsi que le remboursement des obligations sorties au tirage du mois de juillet dernier, s'effectueront aux caisses de MM. Palmer, Muckillop, Dent et Cie, à Londres, et de MM. Bischoffsheim, Goldschmidt et Cie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 26, à Paris, à partir du 10 octobre prochain, de dix à trois heures.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES OMNIBUS DE LONDRES.

MM. les actionnaires de la Compagnie générale des Omnibus de Londres sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le mardi 20 octobre. La réunion aura lieu à Londres, à London-Tavern, Bishopsgate street, à une heure précise. Elle a pour objet un exposé de la situation générale de la Compagnie, la communication d'un projet tendant à donner un nouveau développement à ses affaires, et les résolutions qui lui seront soumises en conséquence.

Le dépôt des actions et des procurations doit être fait à Paris, 27, rue de Grammont, chez MM. Aimé et Ce, ou à Londres, 454, West strand, cinq jours au moins avant la réunion.

Tout propriétaire de 50 actions a le droit de se faire représenter par un autre actionnaire.

Si l'assemblée ne réunit pas un nombre d'actionnaires suffisant, elle est ajournée au moins à 20 jours.

COMPAGNIE GÉNÉRALE...

DES OMNIBUS DE LONDRES.

En vertu de l'art. 38 des statuts, les gérants de la Compagnie générale des omnibus de Londres ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à la décision de l'assemblée générale du 25 avril dernier, le paiement du premier dividende, pour l'exercice 1857, aura lieu à partir du 15 octobre courant, et que ce dividende, fixé à 5 fr. par action à titre d'intérêts, selon les termes de l'art. 35 des statuts, sera payé :

A Paris, chez MM. Ed. Aimé et Ce banquiers, rue de Grammont, 27;

A Londres, 454, West strand.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer Hainaut et Flandres, que l'assemblée générale extraordinaire, convoquée pour le 30 septembre dernier, n'ayant pas eu lieu par suite de l'insuffisance du nombre des titres déposés, art. 49 des statuts, une nouvelle assemblée générale extraordinaire est convoquée pour le lundi 9 novembre prochain (au lieu du 10 novembre, jour de l'ouverture des Chambres belges, indiqué précédemment), à une heure, à la salle Sainte-Cécile, rue Léopold, 1, à Bruxelles, pour délibérer sur les points indiqués dans la première convocation.

Conformément aux statuts, la prochaine assemblée générale sera régulièrement constituée, quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées.

En vertu des art. 46 et 47 des statuts, tous les actionnaires propriétaires d'au moins quinze actions ont droit d'assister à l'assemblée.

Pour profiter de ce droit, ils doivent déposer leurs titres et les procurations qu'ils auraient données pour se faire représenter, soit au siége de la Société, à Bruxelles, rue Montoyer, 6; soit à Paris, rue de Provence, 46; soit à la Banque de Flandre à Gand, jusqu'au 30 octobre courant.

Il sera délivré des récépissés des actions ou des procurations au nom de chaque déposant et une carte d'admission à l'assemblée pour chaque propriétaire de titres ou mandataires.

Les cartes d'admission délivrées pour l'assemblée du 30 septembre seront valables à celle du 9 novembre.

Le directeur général,

C. DE REGEL.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE

CREDIT EN ESPAGNE.

Conformément à la décision du Conseil d'administration de la *Compagnie générale de Crédit en Espagne* approuvée par le gouvernement espagnol, ordonnant la formation d'une succursale à Paris et nommant pour son directeur M. Numa Guilhou, l'un des administrateurs français de la Compagnie, le public est prévenu que cette succursale est établie à Paris, rue de Provence, 50, et qu'elle ouvrira ses opérations le 25 octobre.

Par ordre du Conseil,

JARDIN, *secrétaire.*

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

CAISSES D'ESCOMPTE.

MM. les actionnaires de la Compagnie générale des caisses d'escompte sont convoqués en assemblée générale extraordinaire, le 27 octobre courant, à l'effet de se prononcer sur un projet de fusion avec une société anonyme.

La réunion aura lieu à trois heures de relevée, salle Lemardelay, rue Richelieu, 100. Conformément à l'art. 30 des statuts, les actions devront être déposées soit au siége de la Compagnie générale, rue Neuve-des-Mathurins, 48, soit chez MM. les directeurs des caisses, au moins dix jours avant la réunion.

SUCRERIE FRANÇAISE DES PHILIPPINES.

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale, le 27 octobre 1857, à neuf heures du matin, au siége de la Société, n° 101, rue Neuve-des-Petits-Champs, à Paris.

SOCIÉTÉ NOUVELLE DES

FORGES ET CHANTIERS DE LA MEDITERRANEE.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'un premier dividende de 30 fr. par action, afférent à l'exercice 1857, sera payé, à partir du 1er novembre prochain, à Paris, à la caisse de la Société, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires, de onze à trois heures :

A Marseille, au siége de la direction, 51, rue Saint-Ferréol ;

A Lyon, chez MM. P. Galline et Ce.

Contre la production du coupon du troisième dividende ou sur la présentation des certificats d'actions nominatives.

Pour le Conseil d'administration,

Le secrétaire général,

A. JOUET.

COMPAGNIE DES

MINES DE CUIVRE DE HUELVA.

Le gérant a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le tirage des 34 actions de capital à amortir a eu lieu, suivant la décision de l'assemblée générale du 12 septembre dernier, en séance du Conseil de surveillance.

Les numéros sortis sont, dans leur ordre :

8,549, 11,023, 2,430, 11,185, 14,744, 2,203, 5,007, 14,340, 1,768, 5,147, 1,946, 5,831, 14,089, 12,594, 97, 14,643, 8 301, 13,416, 14,833, 3,552, 4,250, 14,616, 905, 7,144, 5,055, 6,075, 12,843, 4,258. 8,601, 4,320, 494, 10,771, 2,937, 11,350.

En conséquence, les actions portant ces numéros seront remboursées au taux de 250 fr. l'une, au siége social, rue Bergère, 20, à partir du 15 courant.

COMPAGNIE

PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ.

Le Conseil d'administration de la Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'un à compte de 20 fr. par action, sur le dividende de 1857, est payé, depuis le 6 octobre dernier, tous les jours non fériés, de dix heures à deux heures, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DU CENTRE (BELGIQUE).

Avis aux actionnaires.

Les porteurs des actions dont les numéros suivent sont priés de vouloir compléter sans retard leurs versements entre les mains de MM. Ch. Noël et Ce, 9, faubourg Poissonnière, à Paris; et à Bruxelles, chez MM. Delloye, Tiberghen et Ce, rue des Longs-Chariots, banquiers de la Compagnie. Les titres qui n'auront pas été libérés dans les quinze jours à partir du présent avis, seront vendus à la Bourse de Bruxelles, conformément à l'art. 17 des statuts.

Bruxelles, le 8 octobre 1857.

Le directeur,

ROELANTS.

1031 à 1230	1626	1627	
1629	2114	2118	2119
2121	2199	2312	
2314 à 2316	2347 à 2351		
2608 à 2615	2670 à 2674		
2789	2813 à 2817		
2883 à 2900	2918 à 2921		
2954 à 2951	2976	2977	
2985 à 2987	2989 à 3000		
3285 à 3288	4235		
4286 à 4290	4326 à 4340		
4461 à 4465	4485	4532	
4533	4536 à 4560	4766	
4792 à 4798	4812 à 4821		
5097	5133 à 5150	5153	
5154	5180 à 5182		
5203 à 5212	5219		
5230 à 5232	5315		
5376 à 5385	5839 à 5847		
5984	6816	6968	6960
6972	6973	9562 à 9565	
9600 à 9615	9751 à 9775		
9787 à 9790	9886 à 9897		
9916 à 9925	9933	9934	
9943 à 9947	10552 à 10571		
10058 à 10054	10657 à 10660		
10818 à 10824	10876 à 10890		
10951	10977	10988 à 11000	

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée extraordinaire pour le 5 novembre prochain, à trois heures, petite salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis, à Paris.

L'assemblée aura pour objet :

1° De statuer sur l'émission de nouvelles séries d'actions destinées à préparer les voies et moyens pour l'exploitation de la ligne transatlantique du Brésil et de la Plata, concédée à la Compagnie par un décret impérial du 19 septembre 1857;

2° D'autoriser une modification de l'article 14 des statuts, qui fixe le nombre des administrateurs.

Aux termes de l'article 27 des statuts, pour avoir droit d'assister à l'Assemblée générale, il faut être titulaire de vingt actions au moins.

Les porteurs de vingt actions ou plus doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres et leurs procurations, s'il y a lieu, au siége de la Société (rue Notre-Dame-des-Victoires, 28, bureau des actions), dix jours avant l'époque fixée pour la réunion de l'assemblée, et il est remis à chacun d'eux une carte d'admission. Cette carte est nominative et personnelle.

La Compagnie a consenti à garder jusqu'au 1er janvier prochain les actions qui avaient été déposées avant la loi du 23 juin. Les certificats de ces dépôts donnent droit, pour les dépôts de vingt actions ou plus, à la remise de cartes d'admission à l'assemblée générale.

Nul ne peut représenter un actionnaire ayant droit de faire partie de l'assemblée générale, s'il n'est lui-même membre de cette assemblée.

Des formules de procuration sont tenues à l'administration, bureau des actions, à la disposition de MM. les actionnaires.

DOCKS NAPOLEON.

La vente publique de 6,000 actions des Docks par le ministère du syndic des agents de change a été ordonnée par un jugement rendu entre M. Oral et la Compagnie du Crédit mobilier. Pour le cas où l'exécution provisoire de ce jugement serait requise, malgré l'appel interjeté, MM. les administrateurs provisoires des Docks ont l'honneur d'informer le public que le versement de 125 fr. exigé par les statuts n'a point été opéré sur celles de ces actions dont les numéros suivent :

Série A, titres de une action.

13285 à 13289	13295 à 13299	11321 à 11324	17922	17901
17902	3422	6635	4450	3076
17694	6297	4701 à 4704	13290 à 13294	11367
13215	6284	11566	3813	3743
13300	9318	6453	8401 à 8421	8422
8423 à 8425	8519			

Série B, titres de quatre actions.

6852	6015	10288	6097	10361
10302	10140	2903	11762	7541
11969	4406	4899	9043	9014
5173	7386	9140	5885	9136 à 9139
7855	11686	3079	5116	4807
9615	10412	6685 à 6688	9144	7178
6278	6679	4511	7673	3353
3291	10745	5839	7690	12355
9869	6246	10401	12400	8556
6722	4590	11780 à 11784	7357	3310
9447	5527	3194	9676	10990
6961	10981	5011	10364	6234
5588	8670 à 8674	11603	6099	7274
2914	10363	8571		

Série C, titres de dix actions.

3684	4387	4140	3602	4990	3722
3828	4608	4031	4331	3843	3683
4481	4040	4535	3532	4937	4960
3071	4235	4694	4102	4059	4830
4868	4461	4805	3702	3633	3592
4801	3680	3912			

Série D, titres de vingt actions.

2207	3709	3185	2287	2512	2261
2411	3116	3420	3674	3734	3783
2797	3740	3132	3411	3137	3120
3230	2425	3931	2951	2952	3947
3534	3260	2617	3054	3130	2508
3042	2509	2861	3991	3086	2855
2710	3605	3248	3377	3600	3501
3389	2263	3718	3848	3880	3987
2052	3439	3830	2889	3767	3738
2276	3109	2433	3214	3648	3142
2620	2428	3271	3904	3404	3462
3126	3152	3148	3057	2265	3635
2444	2684	2679	2901	2902	2954
3888	3545	3811	2721	2734	2304
2904	3495	2763	3134	3719	3544
3894	3634	2955	2277	2699	2473
3656	3251	3275	2408	3065	3603
3775	3777	314	2662	2863	2804
2865	2682	3312	3387	3308.	

Les acquéreurs ne pourront donc, conformément aux statuts, être reconnus comme actionnaires qu'à la charge d'opérer préalablement le versement de 125 fr.

A. LABOT, L. PICARD, E. TORCHET.

Digitized by Google

SOCIETE I. R. AUTRICHIENNE

PRIVILÉGIÉE DE CRÉDIT
pour
LE COMMERCE ET L'INDUSTRIE.

Les porteurs des titres suivants de notre Société,

SAVOIR :

TITRES DE 25 ACTIONS CHAQUE.

627	2450	4291
2132	3128	
2133	3683	

TITRES DE 10 ACTIONS CHAQUE.

497	2385	4805
969	3187	4836
1045	4211	4843
1472	4296	4844
2184	4624	

TITRES DE 5 ACTIONS CHAQUE.

145	1935	4256
165	2715	4257
1061	3351	4365
1242	4067	3479
1854	4068	
1945	4255	

TITRES DE 1 ACTION CHAQUE.

272	14806	35787
338	15005	36034
339	16146	36035
714	17362	36038
799	17708	36752
934	17811	36859
996	18014	36860
1470	18040	36861
1848	18041	36862
1849	18042	36863
1850	18621	38021
1910	18627	38340
1911	18628	39008
1912	18629	39009
2080	18630	39010
2168	10631	39011
2206	18844	39111
2248	19099	39112
2354	19185	39116
2658	19199	39117
2858	19350	39118
2859	19697	39119
2993	20267	39388
3054	20468	39389
3184	20504	39390
3187	20505	39514
3216	20506	40143
3334	20507	40144
3336	21130	40535
3463	21131	40537
3632	21943	40538
3730	22669	40958
3769	23003	41065
3977	23159	41066
4201	23835	41067
4274	24169	41068
4275	24962	41228
4667	25071	41747
4871	25188	41748
5157	25262	41749
5679	25454	43719
5706	25463	44417
6033	25469	44420
6458	25476	45519
6486	25863	45520
6487	25870	45522
6514	26330	45525
6515	26331	45727
6516	26332	45825
6517	26333	45927
6914	27012	46176
6915	27184	46177
6936	27298	46178
6949	27462	46179
6950	28232	46180
7070	28636	46266
7169	28643	46267
7381	28644	46268
7897	28929	46269
8068	30677	46270
8638	31055	46744
8724	31133	46834
8832	31134	46835
10419	31135	46836
10420	31255	46837
10848	31401	46838
11679	31405	47173
12079	32582	47530
12087	32583	47531
12088	32584	47628
12598	33793	47658
12646	33794	47659
13098	33795	47660
13099		
13100	33796	48169
13222	33797	48170
13231	33798	48244
13414	33799	48457
13415	35028	48500
13501	35231	48667
13502	35321	48679
14763	35785	48706
14801	35786	48816
		48817
		48818
		48819
		48820
		48927
		49083
		49125
		49595
		49918

Sur lesquels le cinquième versement est en retard sont invités à l'effectuer, au plus tard d'ici au 18 octobre inclusivement *à la caisse de notre Société, à Vienne.*

Dans le cas contraire, lesdits titres provisoires seraient, conformément aux termes des paragraphes 19 et 20 de nos statuts, déclarés non valables, et les actions qu'ils représentent seraient vendues pour compte et aux risques et périls des actionnaires retardataires.

Vienne, 13 octobre 1857.

CAISSE DE REPORTS.

D'INVILLE ET C°.

10 octobre, 9e coupon de dividende 1857, 3 0/0 par action de 500 fr.

SOCIÉTÉ

J. F. CAIL ET Cie.

Dans la séance de l'assemblée générale des actionnaires, il a été décidé que le dividende, pour chaque action de 500 fr. de la Société, était fixé à 75 fr.

Dont, à titre d'intérêts (coupon n° 7),	25 fr.
Et comme dividende de bénéfices (coupon n° 7),	50
Total pour l'exercice 1856-57, par action de 500 fr.,	75 fr.

Ce dividende laissant à nouveau une réserve spéciale de 8 fr. de bénéfice par action, non distribué.

Les paiements auront lieu à la caisse de la Société, quai de Billy, n° 48, de dix heures du matin à trois heures de l'après-midi, tous les jours ouvrables,

Pour les intérêts, à partir du 30 courant,

Et pour les dividendes, à partir du 31 mars 1858.

PISTON MÉTALLIQUE.

Breveté par Ramsbottom, à Manchester. Ces pistons sont appliqués et fonctionnent avec la plus grande précision à 1,000 machines à vapeur, locomotives et marteaux à vapeur.

Ils sont d'une construction simple, d'une application très-facile et coûtent infiniment moins que tous les systèmes connus.

Les ressorts opèrent une pression invariable contre les parois des cylindres, évitent toute fuite de vapeur et procurent par là une économie notable dans le combustible.

— Les industriels qui désirent faire l'application du Piston Ramsbottom sont priés de s'adresser aux propriétaires du brevet, MM. P. R. JACKSON ET C°, rue de Poully, n° 12, à Tourcoing (Nord).

PARC DU RAINCY.

17e vente par adjudication, dans ce parc, le dimanche 11 octobre, à une heure, de 45 lots de terrains magnifiquement boisés et de toutes contenances. Sites délicieux, vastes avenues, eaux abondantes, approvisionnements faciles.

Cette vente (la dernière de l'année) comprend des lots situés sur le coteau qui avoisine la station du Raincy, et jouissant de vues remarquables.

Mise à prix, 1 fr. par mètre et plus; paiement du prix en deux ans. Plusieurs lots jouissent d'une remise d'un cinquième en cas de construction dans les 9 mois. 460 lots sont déjà vendus.

Station du chemin de fer de Strasbourg dans le parc même; 11 trains montants, 10 descendants; billets d'aller et retour; trajet en 25 minutes. Omnibus spécial dans l'intérieur du parc.

Plans et renseignements au Raincy; et à Paris, au siége de la Compagnie foncière du Raincy, 5, faubourg Poissonnière; chez Me Desforges, notaire, 1, rue d'Hauteville; Me Sebert, 4, rue de l'Ancienne Comédie, et chez M. Dutreih, 12, rue Ménars

COMPAGNIE DES

FORGES ET FONDERIES

de Fourchambault, Montluçon et Imphy, et des houillères de Commentry.

BOIGUES, RAMBOURG ET Ce,

MM. les actionnaires sont prévenus que le solde du dividende de 35 francs pour l'exercice 1852-56, soit 17 50 par action, sera payé le 15 courant :

A Paris, au siége de la société, place Vendôme 16;
A Fourchambault (Nièvre);
A Commentry (Allier);
A Montluçon (Allier);
Et à Lyon, chez MM. P. Galline et Ce, et veuve Morin-Pons et Morin.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les jeudis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, les lundis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine et le Pirée, traversée en 7 jours.

Correspondance au Pirée pour Volo et Salonique toutes les deux semaines, le samedi, à dater du 11 juillet; pour Syra, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 4 juillet.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 5 juillet.

MER NOIRE — *Danube* pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraila.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassonde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique et des îles ioniennes.

ALGÉRIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi. ORAN. — Départs tous les jeudi à midi. STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de inscription:

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28
A Marseille, place Royale,
A Lyon place des Terreaux

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

L'espoir d'une amélioration définitive de notre bourse a été paralysé cette semaine par l'ensemble des nouvelles financières qui sont arrivées des marchés étrangers. Samedi dernier, la Banque de Berlin élevait le taux de son escompte à 6 1/2 0/0, et l'on s'attendait que cet exemple ne tarderait pas à être suivi par les autres places. En effet, la Banque d'Angleterre a élevé hier le taux de son escompte de 5 1/2 0/0 à 6 0/0, et la Banque d'Amsterdam a également porté le taux de son escompte, le même jour, de 5 1/2 0/0 à 6 0/0.

La mesure prise par la Banque d'Angleterre était d'ailleurs indiquée par les demandes nombreuses de numéraire qui se multipliaient depuis quinze jours, et par les fâcheuses nouvelles des Etats-Unis, où les Banques de Philadelphie et de Baltimore ont suspendu leurs paiements et amené la faillite de plusieurs maisons importantes.

La Banque de France a été moins maltraitée que les autres établissements du même genre.

La rente 3 0/0, qui avait repris après la liquidation de 68 35 à 68 70, et qu'on s'attendait à voir franchir facilement le cours de 69, a reculé successivement et elle est restée aux plus bas cours de la semaine, de 67 75 à 67 70.

Les chemins de fer français étaient vivement demandés à la bourse de mardi dernier. On aurait cru qu'ils étaient revenus décidément en faveur. Mais aussitôt que le mouvement a été arrêté, les acheteurs ont cherché de nouveau à réaliser, et presque toutes les lignes sont retombées. L'Orléans, qui avait monté avant le détachement de ses 30 fr. de coupon de 1,390 à 1,425, était encore coté mardi à 1,405, ex-coupon; mais on a reculé vivement à 1,360.

Le Genève et les autres lignes secondaires ont fléchi de 10 à 15, mais sans provoquer aucune spéculation de quelque importance.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 1er jusqu'à celle du 8 octobre :

La rente 3 0/0 a monté, au comptant, de 68 10 à 68 50; elle est retombée à 68 45; elle a varié, à terme, de 68 65 à 67 60, et elle est restée à 67 70.

Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 91 25 à 90 50.

La Banque de France a monté de 2,900 à 3,000, elle est restée à 2,965.

Le Crédit foncier a fléchi de 565 à 550.

Le Crédit mobilier a fait 913 et il est retombé à 820, il est resté à 822 50.

Orléans a monté de 1,395 à 1,425; il a fait 1,405, coupon détaché, et il est retombé à 1,360.

Le Nord ancien a monté de 895 à 920, il a fermé à 885. Le Nord nouveau a fait 740, il a fermé à 717 50.

L'Est ancien a monté de 695 à 727 50, il est resté à 695; l'Est nouveau, de 680 à 715, il a fermé à 680.

Lyon ancien a monté de 873 à 895, il est revenu à 862 50; Lyon nouveau, de 860 à 875, il est resté à 847 50.

L'Ouest a monté de 721 25 à 740, coupon détaché (17 50), il est resté à 685.

Le Midi a monté de 640 à 645, il est resté à 617 50.

Genève a monté de 667 50 à 680, il a fermé à 665.

Le Grand-Central a varié de 607 50 à 608 75.

Saint-Rambert a varié de 542 50 à 530; Béziers, de 440 à 420, coupon détaché (10 fr.).

Les Autrichiens ont monté de 677 50 à 697 50, ils ont fermé à 676 25.

Le Victor-Emmanuel a fléchi de 500 à 490; les Russes, de 511 25 à 508 75; les Saragosse, de 457 50 à 450. Les François-Joseph ont monté de 470 à 482 50 et ont reculé à 467; les Lombards ont monté de 587 50 à 610, ils sont restés à 597 50.

Samedi. — La bourse était très-animée. Toutes les valeurs étaient demandées et ont fermé en hausse. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 35 c. à 68 40, et à terme de 35 c. à 68 70. Le 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 45 c. à 90 75; la Banque, de 10 à 2,990. Le Mobilier a monté de 15 à 905; l'Orléans, de 27 50 à 1,422 50; le Nord, de 10 à 905; le Nord nouveau, de 10 à 735; l'Est ancien, de 15 à 710; l'Est nouveau, de 10 à 695; le Lyon-Méditerranée, de 12 50 à 887 50; le Lyon nouveau, de 12 50 à 872 50; le Midi, de 7 50 à 612 50; l'Ouest, de 2 50 à 720; le Genève, de 12 50 à 667 50; le Saint-Rambert, de 7 50 à 542 50. Les Ardennes nouveaux se sont tenus à 500; les Béziers, à 435. Les Autrichiens ont monté de 10 à 693; les Russes, de 1 25 à 511 25; les Lombards, de 2 50 à 590; les François Joseph, de 15 à 482 50; les Saragosse, de 5 à 460.

Lundi. — La hausse s'est arrêtée et on a commencé les réalisations de bénéfices qui ont produit de la réaction sur la rente; mais les chemins de fer se tenaient fermes et sont même restés en hausse. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 45 c. à 68 25, et à terme de 45 c. à 68 55. Le 4 1/2 0/0 a repris de 85 c. à 91 60. La Banque à fléchi de 5 à 2,965; le Crédit mobilier, de 5 à 900. L'Orléans a monté de 10 à 1,422 50, coupon détaché (30 fr.); l'Ouest, de 7 50 à 710, coupon détaché (17 fr.50); le Nord, de 15 à 920; l'Est ancien, de 17 50 à 727 50; l'Est nouveau, de 20 à 715; Lyon-Méditerranée, de 5 à 892 50; Lyon nouveau, de 2 50 à 875; le Midi, de 2 50 à 615; le Béziers, de 5 à 440. Le Grand-Central s'est tenu à 610; les Ardennes nouvelles, à 500; le Saint-Rambert, à 540. Les Autrichiens ont monté de 1 25 à 696 25. Le Victor-Emmanuel s'est tenu à 495. Les Romains, à 490. Les François-Joseph ont fléchi de 3 75 à 478 75. Les Saragosse ont monté de 10 à 470.

Mardi. — Les nouvelles financières d'Allemagne et d'Angleterre ont pesé sur notre marché. Toutes les valeurs étaient en baisse. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 20 c. à 68 05, et à terme de 30 c. à 68 25; le 4 1/2 0/0, de 10 à 91 50; la Banque, de 5 à 2,880; le Mobilier, de 17 50 à 882 50; l'Orléans, de 27 50 à 1,375; le Nord, de 17 50 à 902 50; le Nord nouveau, de 7 50 à 732 50; l'Est ancien, de 17 50 à 710; l'Est nouveau, de 15 à 700; Lyon-Méditerranée, de 17 50 à 875; Lyon nouveau, de 10 à 865; le Midi, de 10 à 635; l'Ouest, de 10 à 700; le Grand-Central, de 1 25 à 608 75; le Béziers, de 5 à 435. Le Genève s'est tenu à 6 0. Les Autrichiens ont fléchi de 11 25 à 685; le Victor-Emmanuel, de 5 à 475; les Russes, de 1 25 à 510; les François-Joseph, de 1 25 à 477 50; les Saragosse, de 5 à 465. Les Lombards ont monté de 5 à 605.

Mercredi. — La baisse a continué par suite de la crainte que la Banque d'Angleterre n'élève le taux de l'escompte. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 35 à 67 70, et à terme de 40 à 67 85; le 4 1/2 0/0, de 10 à 91 40; la Banque, de 5 à 2,975; le Crédit mobilier, de 32 50 à 850; Orléans, de 40 à 1,365; le Nord ancien, de 15 à 887 50; le Nord nouveau, de 11 25 à 721 25; l'Est ancien, de 10 à 700; l'Est nouveau, de 15 à 685; Lyon-Méditerranée, de 7 50 à 867 50; Lyon nouveau, de 15 à 850; le Midi, de 15 à 620; l'Ouest, de 10 à 680; Genève, de 2 50 à 677 50; Saint-Rambert, de 2 50 à 540; Béziers, de 10 à 425; les Autrichiens, de 10 à 675; les Lombards de 7 50 à 597 50; les François-Joseph, de 12 50 à 465; les Saragosse, de 6 25 à 465.

Jeudi. — Les Banques d'Angleterre et d'Amsterdam ayant élevé le taux de leur escompte de 1/2 0/0, notre bourse était encore en baisse au début, et après une assez vive reprise on est retombé aux plus bas cours pour la clôture. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 25 à 67 45, et à terme de 15 à 67 85; le 4 1/2 0/0, de 90 c. à 90 50; la Banque, de 5 à 2,965; le Crédit mobilier, de 27 50 à 822 50; Orléans, de 5 à 1,360; le Nord ancien, de 2 50 à 885. Le Nord nouveau a monté de 1 25 à 722 50; les Autrichiens, de 1 25 à 676 25. L'Est ancien a fléchi de 5 à 695; l'Est nouveau, de 5 à 680; Lyon ancien, de 5 à 862 50; Lyon nouveau, de 2 50 à 850; le Midi, de 2 50 à 617 50; l'Ouest, de 5 à 685; Genève, de 2 50 à 665; Saint Rambert, de 10 à 530. Béziers a monté de 5 à 425, coupon détaché. Le Victor-Emmanuel a fléchi de 5 à 490; les Saragosse, de 8 75 à 450. Les François-Joseph se sont tenus à 465; les Romains, à 490, coupon détaché; les Lombards, à 597 50. Les Russes ont fléchi de 1 25 à 508 75.

Vendredi. — Les cours se sont tenus jusqu'à deux heures avec plus de fermeté qu'on ne l'aurait supposé à la suite de l'élévation de l'escompte à 6 0/0 à Londres, à 5 1/2 0/0 à Amsterdam, et à 7 1/2 0/0 à Hambourg. Les rachats contribuaient à arrêter les tendances rétrogrades. Mais les offres avaient recommencé à la clôture, et toutes les valeurs sont restées à leurs plus bas cours. On parlait de la négociation d'un emprunt de 500,000,000 fr., à Londres, pour la Compagnie des Indes. Le 3 0/0 a fait 67 80 et est retombé à 67 60. Le Mobilier a varié de 830 à 810; les Autrichiens, de 680 à 673 75; l'Orléans, de 1,360 à 1,355; le Nord, de 890 à 885; le Nord nouveau, de 722 50 à 720; l'Est ancien, de 697 50 à 690; l'Est nouveau, de 682 50 à 680; Lyon, de 862 50 à 855; le Lyon nouveau, de 850 à 840; le Midi, de 625 à 615; l'Ouest, de 690 à 685; le Genève, de 665 à 655; le Béziers, de 430 à 410.

LATOUR.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Anonymes ou en commandite	Nombre de parts ou d'actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers dividendes payés	Époque de paiement des dividendes	Dernier cours coté.
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer.	C	100 000	500	tout	71 40	janv. et juil	370 ••
Banque de l'Algérie....	A	6 000	5 0	id	37 05	....	600 ••
Omnium lyonnais..........	Civ.	7.500	1/7 00	id	•• ••	....	500 ••
VOITURES ET OMNIBUS							
Compagnie génér. des Omnibus	A	30.000	[illegible]	tout	[illegible] ••	janv. juil	405 ••
Omnibus des chemins de fer.	C	3.200	[illegible]	id	21 ••	février...	175 ••
Omnibus de Londres.... ...	C	250.000	100	id	12 50	....	160 ••
Comp. imp. des voitures de Paris	A	400 000	100	id	4 0/0	mars.....	37 50
Gondoles parisiennes	C	1 700	[illegible]	id	9 50	févr. août	100 ••
Omnibus de Lyon............	C	••	100	tout.	•• ••	•	50 ••
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital	A	60.120	1 000	tout	30 ••	avril. oct.	1145 ••
— act. de jouiss..	A	65.000	1/65000	id	8 30	1er juin..	92 50
Bourgogne, action de capital.	A	27. [illegible]	1 000	id.	50 ••	avril. oct.	500 ••
— action de jouiss.	A	27.200	1/27200		12 50	1er juin..	135 ••
Arles à Bouc., act. de capital..	A	6.000	1 000		50 ••	avril. oct	925 ••
Trois canaux, act. de capital..		17.000	1 000	id	50 ••	id.......	1150 ••
Roanne à Digoin	A	13.000	1 1000	id.	11 ••	mai.	1 0 ••
Aire à la Bassée....	A	400	5 000	id	400 ••	févr. août	7 [illegible] ••
Sambre à l'Oise	A	11.500	1 000	id	70 ••	....	9[illegible] ••
Scarpe inférieure..........	C	2 700	1 000	id	112 ••	....	1500 ••
Sambre franç. canalisée	A	6 000	1 000	id	148 25	....	13 0 ••
Canalisation de l'Èbre...	A	65.000	400	id	4 0/0	....	••• ••
Compagnie générale des Eaux	A	80 000	250	id.	4 0/0	....	187 50
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille......	C	10000parts	1/10000	150	4 0/0	avril, oct.	150 ••
Pont, gare et port de Grenelle	A	7 000	1 000	id	10 ••	....	••• ••
Pont de Rouen..........	A	900	1 000	id	44 ••	janv. juill	••• ••
Ponts réunis	C	3.000	1 000	id	5 1/2 0/0	....	••• ••
Nouveaux Ponts réunis	C	4 000	1 000	id	5 1/4 0/0	....	••• ••
Pont de Bordeaux	A	2 300	1 000	id	•• ••	....	1500 ••
Pont de Beaucaire	A	1 500	1/1000	id	•• ••	....	440 ••
Pont sur le Rhône..........	•	••	•	•	•• ••	....	152. ••
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Cie ...	C	10.000	500	tout	73 50	janv. juill	400 ••
Compagnie franco-amér. Fécamp	C	••	500	tout.	151 21	juin. déc	485 ••
Messageries imp. Serv. marit	A	40.000	500	tout	50 ••	janv. juill	740 ••
Cie cent. de transp. et de nav.	C	8 400	250	id	6 ••	....	30 ••
Compagnie générale maritime	A	80 000	500	150	•• ••	janv. juill	393 75
Marc Fraissinet père et fils	[illegible]	••	500	id	•• ••	•	425 ••
Arnoud Touache fr. et Cie....	C	••	500	id	•• ••	•	400 ••
Armements marit. Bartey et Cie	C	••	500	tout	0/0	•	•• ••
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard).	C	24000 parts	[illegible]	tout	[illegible] ••	avril. oct.	300 ••
Centre du Flénu..........	Civ.	3.000	1 000	id	30 ••	....	245 ••
Pont-de-Loup-Sud........	Civ.	2.500	1 000	id.	70 ••	avril	410 ••
Montieux-Saint-Étienne	Civ	2 500	500	id.	•• ••	....	••• ••
Blanzy..............	C	20.000	500	id.	36 ••	févr. août	735 ••
Azincourt..........	A	1.500	1 000	id	150 ••	....	1250 ••
Charolais	A	3.550	1 350	id	65 ••	....	780 ••
Layon et Loire..........	A	1 850	1/1850	id	•• ••	....	400 ••
Loire (quatre groupes)	A	80 000	1/80000	id	50 ••	avril oct	842 50
Loire	A	80 000	1/80000	id	12 ••	id	148 25
Mont-Rambert..........	A	80 000	1/80 000	id	10 ••	id	1 4[illegible] ••
St-Étienne	A	80 000	1/80000	id.	8 50	id	135 ••
Rive-de-Gier	A	80 000	1/80000	id.	27 50	id......	5[illegible] 75
Mayenne et Sarthe.........	A	13 200	1/13 000	id	34 ••	....	625 ••
Grand'Combe	A	24 000	1/24000	id	60 ••	janv. juil	910 ••
Haute-Loire (anc. Société)	Civ.	5 200	500	id.	•• ••	avril oct	300 ••
Carmaux-Toulouse	C	116.100	150	id.	10 ••	janv. juill	113 75
Epinac	A	2 100	1/2100	id	100 ••	....	•• ••
Roche-la-Molière et Firminy	A	• •	••	•	•• ••	....	5[illegible] ••
Houillères réunies-à-Quaregnon	A	6.700	250	id	•• ••	....	1[illegible] ••
Charbonnages belges	[illegible]	30 000	500	id	30 ••	....	440 ••
Compagnie générale. Asphalte	[illegible]	8 000	500	id	•• ••	....	•• ••
Bastennes	•	10 000	100	id	5 0/0	15janv juil	100 ••
Loire, obligations anciennes..	•	4 100	1.250	id	20 ••	....	1055 ••
— — nouvelles...		15 000	1.250	id.	50 ••	févr. août	937 50
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne ..... zinc	A	90 000	[illegible]	tout	25 ••	mai, nov.	375 ••
Nouvelle-Montagne.... zinc.	A	3 000	1 000	id.	100 ••	....	1025 ••
Stolberg et Westphalie,priv.zinc.	A	40 000	375	id.	5 0/0	octobre ...	550 ••
— non priv. zinc.	A	40.000	375	id.	•• ••	id......	85 ••
Corphalie ....zinc.	A	5.500	1.000	id.	70 ••	....	1025 ••
Eschweiler, priv........zinc	A	5 500	500	id.	•• •	1er juin..	•• ••
— non priv ....zinc.	A	8 500	375	id.	5 0/0	janv. av..	••• ••
Silésie...........zinc.	A	30 000	375	id.	8 42	mai, nov..	2[illegible]5 ••
Mouzaïa (Algérie)......cuivre	C	60 000	100	id.	1 50	août.....	22 ••
Tenez (Algérie).......cuivre.	[illegible]	24 000	100	id.	•• ••	....	40 ••
Pontgibaud....plomb, argentif.	A	10 000	1/10000	id.	25 ••	....	2[illegible]0 ••
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Cie......	C	14 000	00	tout.	47 20	sept mars	625 ••
Septèmes..............	C	40 000	250	id	•• ••	avril. oct.	•• ••
Garonte............	C	70 000	100	90	1 75	....	35 ••
Chaméroy...........	C	2.000	500	id	50 ••	mai. déc.	750 ••
Gard[illegible]lot............	[illegible]	2 500	2[illegible]	d.	35 ••	....	•• ••
Cortelode.............	C	4 000	500	d.	75 ••	....	•• ••

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr

DÉNOMINATION.	Anonymes ou en commandite	Nombre de parts ou d'actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers dividendes payés	Époque de paiement des dividendes	Dernier cours coté.
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)		28 000	500	tout.	80 ••	déc. juin.	850 ••
Loire et Ardèche	A	4 000	1/4000	id.	200 ••	....	4055 ••
Alais [illegible]	A	••	5.000	id.	• ••	•	5.150 ••
Decazeville (Aveyron).....	A	2.400	3.000	id.	200 ••	juin, déc..	• ••
Alais (Gard)	A	18 000	1/18000	id.	•• ••	....	550 ••
Basse Isère	C	5 000	500	id	94 ••	avril, oct.	400 ••
Châtillon et Commentry......	C	50.000	500	id.	40 ••	mars, sep.	385 ••
Maubeuge (Nord)	A	8.000	1/8000	id.	•• ••	....	450 ••
Fourchambault	C	50 000	1/50000	id	50 ••	....	465 ••
Forges-aciéries de Rive-de-Gier	C	54.000	1/54000	id	60 ••	mai. nov	515 ••
Horme	A	10.000	1/10000	id.	•• ••	....	545 ••
Côte-d'Or..........	C	0.000	500	id.	•• ••	....	480 ••
Franche-Comté........	C	.0 0	500	id.	•• ••	....	585 ••
Firminy..........	C	•	250	id.	•• ••	....	192 50
Méditerranée (forges et chant.).	A	1000	1/1000	tout	80 ••	••	8 0 ••
Espérance (Belgique)	A	4.000	1 000	id.	100 ••	janv. juill	1 300 ••
Monceau-sur-Sambre (Belgique)	A	10.000	500	id	62 50	avril. oct.	675 ••
Providence (Belgique)......	A	5.000	1 000	id.	150 ••	....	1 487 50
Phœnix métallurgique.......	A	60.000	375	id	20 ••	janv. juill	350 ••
Seraing...............	C	11 000	1.000	id.	50 ••	•	1.0 0 ••
Ougrée (Belgique)......	A	12.000	1/12000	id.	60 ••	....	560 ••
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)	C	24000 part	1/24000	tout.	8 ••	avril. oct	• ••
Paris (éclairage et chauffage)...	A	100 000	[illegible] 500	id.	40 ••	....	755 ••
Nord (Batignolles)	C	6 000	500	id.	40 ••	avril. oct	600 ••
Est Vincennes	C	1 400	500	id.	80 ••	....	•• ••
Versailles..........	C	1 200	500	id	35 ••	mars sept	300 ••
Wazemmes..........	C	2 400	416	id.	7 50	1er octobre.	175 •
Amiens..........	C	1 200	500	id	35 ••	janv. juill	440 ••
Comp. centrale, Lebon 13 villes	C	15 000	500	id	35 16	janv. juill.	515 ••
Union des Gaz..........	C	40 000	250	id	20 ••	janvier	77 50
Lyon	A	7 000	1/7000	id.	120 ••	janv. juill	2155 ••
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.400	2/400	id.	•• ••	....	1000 ••
Dijon............	•	•	700	•	•• ••	....	1550 ••
Metz.............	A	1 000	1/1000	id.	•• ••	....	•• ••
Naples	•	•	100	•	•• ••	....	•• ••
Saint-Étienne.........	A	1.050	1/1050	id.	•• ••	....	1500 ••
Venise.........	•	•	400	•	•• ••	....	1100 ••
Padoue, Vicence et Trévise ..	Civ.	2.100	500	tout.	•• ••	....	350 ••
FILATURES.							
Maberly (Amiens)......	A	8 000	500	tout.	53 ••	septembre.	600 ••
Colin.............	C	40 000	500	id.	18 10	janv. juill	550 ••
Lainière..........	C	1 400	500	id.	35 61	....	• ••
Pont-Rémy.......	A	5.000	1/5000	id.	31 ••	30 avril...	420 ••
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	6.000	500	tout.	62 ••	janv. juill	500 ••
Glaces de Saint-Gobain	A	1 152	1/1152	id.	•• ••	....	33 000 ••
Glaces de Montluçon........	C	24 000	500	id.	•• ••	....	250 ••
Glaces d'Oignies. ...Belgique.	A	10 000	1.000	id	73 50	juil sept	1.1.0 ••
Glaces d'Aix-la-Chapelle Prusse	A	2 000	375	id	•• ••	avril. oct.	190 ••
Immeubles Rivoli.......	A	240 000	100	id	5 00	janv. juill	100 ••
Rue impériale de Lyon....	A	21 500	1/21500	id.	5 0/0	....	425 ••
Docks Louis-Napoléon......	Civ.	200.000	250	125	•	....	172 50
Télégraphe sous-marin Manche.	C	100.000	25	id	7 0/0	mars, sept.	18 ••
— Méditerranée	C	30 000	250	id.	• ••	....	125 ••
Cie gén. de Vidanges, Richer et Cie	C	28 000	500	id.	25 ••	....	110 ••
Substances alimres, Chollet et Cie.	C	40.000	100	id.	20 ••	....	10 ••
ASSURANCES.							
Générale...............mar.	A	400	12 500	5000	• ••	avril	56 0/0 b
Sécurité...............mar.	A	300	5 000	1 5	• ••	....	32 0/0 b
Union des ports ....mar.	A	1 000	5 000	750	290 50	avril.....	17 0/0 b.
Lloyd français..... .....mar.	A	1 200	5 000	1 5	400 ••	février..	30 0/0 b
Océan ....mar.	A	200	5 000	1000	• ••	....	7 0 0 b.
Chambre d'assurances ...mar.	A	400	5.000	1 5	• ••	février....	0 0/0 b
Mélusine................mar.	A	400	5 000	1 5	• ••	mars	14 0/0 b
Vigie.................mar.	A	200	5 000	1000	625 ••	....	15 0/0 b
Sauvegarde.............mar.	A	200	5.000	1000	250 ••	février...	16 0/0 b
Centrale...............mar.	A	1.000	5 000	1000	200 ••	février...	22 0/0 b
Réunion ....mar.	A	1.200	5.000	1000	•• ••	id.......	21 0/0 b
Générale ....inc.	A	400	5.000	tout.	•• ••	avril......	750 0/0 b
Phénix.................inc.	A	4 000	1.000	id.	200 ••	mai, nov.	222 0/0 b
Nationale ....inc.	A	2.000	5 000	1/5	• ••	mars.	170 0/0 b
Union ....inc.	A	2 000	5.000	1/5	400 ••	avril.....	90 0/0 b
Soleil................inc.	A	1 000	5.000	1/5	100 ••	id......	120 0/0 b
France ....inc.	A	2 000	5.000	1 5	• ••	id.......	43 0/0 b
Urbaine ....inc.	A	1.000	5.000	1.5	400 ••	id.......	110 0/0 b.
Providence ....inc	A	3.000	2 500	500	100 ••	id.......	80 ••
Aigle.................inc.	A	400	5 000	2000	•• ••	id.......	25 0/0 b
Paternelle ....inc.	A	3.000	1.000	400	• ••	id.......	5 0/0 b
Confiance..............inc.	A	400	5.000	1000	•• ••	id.......	7 0/0
Nord..................inc.	A	2 000	1.000	200	20 ••	id.......	12 0/0 b
Générale..............vie.	A	400	7.500	tout.	2025 ••	t. les 3 ans	100 0/0 b
Nationale ....vie.	A	3 000	5 000	1/5	200 ••	t. les 4 ans	26 0/0 b
Union ....vie.	A	2.000	5 000	1/5	120 ••	t. les 2 ans.	10 0/0 b
Phénix ....vie.	A	400	5.000	1000	150 ••	id......	3 0/0 p
Caisse Paternelle.........vie.	A	6.000	500	100	• ••	avril......	10 0/0 b
Générale ....grêle	A	2.000	5 000	1000	• ••	avril......	pair

(1) Valeur d'émission 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. — ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. — COURS DU 3 AU 9 OCTOBRE

Longueur Expl.	Longueur Totale	Durée concession	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Revenu de chaque act. dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 3 Compt.	Samedi 3 Terme	Lundi 5 Compt.	Lundi 5 Terme	Mardi 6 Compt.	Mardi 6 Terme	Mercredi 7 Compt.	Mercredi 7 Terme	Jeudi 8 Compt.	Jeudi 8 Terme	Vendredi 9 Compt.	Vendredi 9 Terme
862		99	400.000	400	tout	56 fr. pour 1856	juillet 1856	Nord ancien	964 75	965 »	965 »	970 »	960 »	962 50	957 50	957 50	952 50	955 »	950 »	955 »
»	»	»	125.000	375	300	4 0/0	»	Nord nouveau	731 75	735 »	735 »	740 »	730 »	732 50	725 »	721 25	721 »	731 »	722 50	»
876	»	96	300.000	500	tout	45 fr. pour 1856	avril 1857	Ouest	720 »	720 »	710 »	707 50	705 »	700 »	700 »	690 »	685 »	687 50	690 »	685 »
1372	1774	99	300.000	500	tout	84 fr. pour 1856	avril 1857	Orléans	1415 »	1422 50	1400 »	1402 50	1390 »	1378 »	1365 »	1365 »	1370 »	1370 »	1370 »	1375 »
1267	1822	99		500	tout	74 fr. pour 1856	mai 1857	Est ancien	712 50	710 »	725 »	717 50	715 »	712 »	705 »	710 »	710 »	705 »	692 50	690 »
»	»		55.000	500	tout	4 0/0	mai, nov.	Est nouveau	690 »	695 »	705 »	715 »	702 50	710 »	697 50	695 »	690 »	690 »	690 »	690 »
694	988	99	265.000	500	tout	91 fr. pour 1856	janvier 1857	Paris à Lyon	1305 »	»	»	»	1310 »	»	»	»	1305 »	»	»	»
»								Lyon à la Méditerranée	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	851	»	577.500	500	tout	»	»	Paris-Méditerr. ancien	890 »	887 50	895 »	892 50	892 50	875 »	870 »	867 50	865 »	862 50	862 50	855 »
»	»	»	115.500	735	250	»	»	Paris-Méditerr. nouv.	865 »	872 50	877 50	875 »	865 »	865 »	856 »	850 »	850 »	847 50	845 »	840 »
175	231	9	60.000	500	tout	4 0/0	juillet 1857	Lyon à Genève	690 »	680 »	»	690 »	690 »	690 »	687 50	687 50	688 25	683 »	»	665 »
730	850	99	250.000	500	tout	4 0/0	janv. juillet	Midi	645 »	642 50	645 »	645 »	642 50	635 »	627 50	630 »	630 »	617 50	619 »	615 »
»	1658	99	234.000	500	tout	35 fr.	juillet 1857	Grand-Central	610 »	610 »	608 75	610 »	607 50	»	608 75	608 75	605 75	603 75	608 25	603 75
90	110	99	50.000	500	300	4 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Gren.	545 »	542 50	»	545 »	542 50	542 50	535 »	540 »	530 »	»	530 »	»
»	54	99	36.000	500	tout	4 0/0	avril	Béziers à Graissessac	435 »	»	435 »	440 »	435 »	»	425 »	425 »	420 »	»	420 »	410 »
90	140	99	42.000	500	tout	4 fr. 35	janvier 1856	Ardennes ancien	470 »	»	»	»	470 »	»	»	»	470 »	»	»	»
»	»	»	44.000	500	250	»	»	Ardennes nouveau	540 »	»	»	»	500 »	»	500 »	»	500 »	»	»	»
52	»	»	»	»	»	»	»	Bordeaux à la Teste	»	»	510 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1077	1176	92	400.000	500	425	3 1 fr.	juillet 1856	Chemins autrichiens	686 »	686 »	692 50	686 25	685 »	685 »	675 »	675 »	677 50	676 25	677 50	673 75
»	1012	90	200.000	500	120	4 1/2 0/0	»	François-Joseph	482 50	»	478 75	»	477 50	»	465 »	»	465 »	»	467 50	»
448	1071	90	312.500	500	300		»	Lombards-Vénitiens	510 »	»	510 »	»	505 »	»	517 50	»	507 50	»	510 »	»
»	4162	85	600.000	500	150	5 0/0	»	Russes	511 25	511 25	510 »	511 25	512 50	510 »	510 »	»	508 75	»	»	»
278	845	99	340.000	500	150	»	janvier 1857	Saragosse	460 »	»	470 »	»	445 »	»	450 75	»	450 »	»	443 50	»
»	619		170.000	500	150	6 0/0	»	Romains	»	»	410 »	»	400 »	»	»	»	400 »	»	»	»
»	85	90	.000	500	200	2 1/2	décemb. 1856	Victor-Emmanuel	500 »	»	485 »	485 »	485 »	490 »	485 »	»	488 50	490 »	470 »	»
84	225	99	75.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Central suisse	»	»	450 »	»	»	»	450 »	»	»	»	450 »	»
195	22-	99	30.000	500	250		juin 1856	Ouest suisse	»	»	435 »	»	435 »	»	435 »	»	»	»	»	»
111	162	»	57.385	500	tout	4 0/0	1er janvier	Nord-Est suisse	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
11	11	99	7.935	250	tout	6 0/0	15 oct. 15 avril	Tarragone à Reus	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'Oblig.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somm. payée à ce jour	Prix de rembours.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	3	5	6	7	8	9
1851-52-4	375.000	75 ans	315	tout.	500	avril.	15 »»	janvier juillet.	Nord 3 0/0	276 25	275 »	276 25	277 50	277 50	277 50
1851.	2.383	16 —	335	tout.	500	D°	20 »»	août	Nord-Boulogne						
»	17.418	88 —	»	out.	581 50	»	16.87 1/2	janvier juillet	Nord-Charleroy (anciennes actions)	»	»	»	»	»	»
1852.	80.000	50 —	1.000	out.	250	avril.	50 »»	avril octobre.	Paris à Lyon 5 0/0	955 »	955 »	»	»	961 50	955 »
1855.	160.000	90 —	280	out.	500	avril	15 »»	D°	D° (nouvelles)	265 »	265 »	265 »	265 »	265 »	265 »
1852.	150.000	99 —	500	tout.	625	D°	25 »»	D°	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	455 »	»	445 »	»	440 »	440 »
1853.	182.333	99 —	280	tout.	500	D°	15 »»	janvier juillet.	D° Nouvelles 3 0/0	275 »	277 50	277 50	»	277 50	277 50
1852.	205.02-	96 —	500		650	avril.	25 »»	juin décembre.	Est 1852 1854 1856	452 50	450 »	451 25	451 25	451 25	451 25
1854	128.000	94 —	270	200	500	mars.	15 »»	janvier juillet.	D° (nouvelles) 3 0/0	263 75	262 50	261 50	262 50	262 50	262 50
»	9.775	47 —	»	tout.	1.250	»	50 »»	avril octobre.	Strasbourg-Bâle	»	»	»	»	»	»
»	24.000	—	»	tout.	625	»	25 »»	janvier juillet	D°	437 50	437 50	440 »	»	»	»
1855.	600.000	94 —	280	tout.	500	1855	15 »»	D°	Ouest 1857	265 »	265 »	263 75	263 75	263 75	» 75
1842	5.000	47 —	1.125	tout.	1.250	décembre.	50 »»	D°	Paris à Orléans 1842 5 0/0	980 »	»	»	»	»	985 »
1848	13.335	90 —	»	tout.	1.250	D°	50 »»	D°	D° (Nouvelles 1848)	»	»	»	»	»	»
1852	431.000	97 —	»	tout.	500	»	15 »»	D°	D° 1852 3 0/0	265 »	265 »	266 »	265 »	263 75	265 »
1853	131.000	99 —	300	tout.	500	décembre.	15 »»	D°	Grand-Central 1854	267 50	266 25	266 25	266 25	266 25	267 50
1855.	134.200	9 —	280	tout.	500	décembre.	15 »»	D°	D° (nouvelles) 1855	265 »	265 »	262 50	265 »	263 75	265 »
1853	102.614	90 —	500	tout.	625	D°	25 »»	D°	Rhône-et-Loire 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1853	43.643	99 —	500	tout.	500	D°	15 »»	D°	D° 3 0/0	»	265 »	»	»	275 »	»
1856.	67.719	99 —	285	tout.	500	D°	15 »»	D°	Lyon à Genève 1855 jouiss. juillet 1857	»	»	272 50	»	»	270 »
									D° 1857 jouiss. juillet 1857	»	»	263 75	265 »	262 75	263 75
1855	100.000	90 —	275	»	500	septembre.	15 »»	septembre mars	Autrichiens	262 50	261 25	»	262 50	262 50	261 25
1856.	100.500	99 —	285	tout	500		15 »»	janv. juillet.	Midi	262 50	265 »	263 75	263 75	262 50	262 50
1856.	196.000	97 —	285	»	500		15 »»	janv. juillet.	Lyon-Bourbonnais	267 50	270 »	270 »	270 »	270 »	270 »
1854.	4.200	62 —	250		500	25 janvier.	15 »»	1er avril 1er octobre	Tarragone à Reus	»	»	»	»	»	»
1856.	667	62 —	250	»	500	»	15 »»	1er février 1er juillet	D°	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 2 au 8 octobre 1857. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	2	3	5	6		8
Nord	957 50 à 960 75	961 50 à 963 75	957 50 à 963 75	940 » à 946 25		935 » à 940 »
Est	685 » à 693 75	695 » à 693 75	695 » à 700 »	705 » à 715 »		681 25 à 693 75
Est nouvelles	665 » à 675 »	665 » à 675 »	665 » à 680 »	685 » à 700 »		610 » à 650 »
Orléans	1375 » à 1400 »	1375 » à 1400 »	1400 » à 1425 »	1400 » à 1425 »		1367 50 à 1397 50
Lyon	860 » à 875 »	860 » à 875 »	860 » à 875 »	860 » à 875 »		847 50 à 853 75

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination	Samedi 3 Comptant	Samedi 3 Terme	Lundi 5 Comptant	Lundi 5 Terme	Mardi 6 Comptant	Mardi 6 Terme	Mercredi 7 Comptant	Mercredi 7 Terme	Jeudi 8 Comptant	Jeudi 8 Terme	Vendredi 9 Comptant	Vendredi 9 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0, jouiss. 22 juin 1857	68 40	68 70	69 25	69 55	68 05	68 25	67 70	67 85	67 45	67 70	67 30	67 60
Rentes 4 1/2 0/0, jouiss. 22 mai 1857	91 75	»	91 60	»	91 50	»	91 40	»	90 50	»	91 25	»
Banque de France, jouiss., juillet 1857	2940 »	»	2965 »	»	2940 »	»	2975 »	»	2985 »	»	2980 »	»
Banque de France, nouvelle émission	2960 »	»	2965 »	»	2900 »	»	2975 »	»	2945 »	»	2950 »	»
Comptoir national d'escompte, jouiss. août 1857	685 »	»	685 »	»	685 »	»	»	»	»	»	675 »	»
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss. juillet 1857	»	»	565 »	»	565 »	»	»	»	550 »	»	550 »	»
— Obl. gar. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1857	435 »	»	430 »	»	435 »	»	437 50	»	435 »	»	430 »	»
— Oblig. 500 fr., 3 0/0 d° d°	385 »	»	385 »	»	390 »	»	395 »	»	390 »	»	»	»
— 10es d'Oblig. 4 0/0 d° d°	87 50	»	87 50	»	90 »	»	90 »	»	90 »	»	90 »	»
— 10es d'Oblig. 3 0/0 d° d°	80 »	»	»	»	»	»	80 »	»	»	»	80 »	»
— Promesses d'Oblig. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouis. mai	»	»	»	»	832 50	»	»	»	»	»	831 50	»
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1857	907 50	906 »	905 »	900 »	890 50	892 50	855 »	850 »	835 »	832 50	815 »	810 »
Ville de Paris, obligations 1849, jouissance avril 1857	1070 »	»	»	»	»	»	1075 »	»	1075 »	»	»	»
d° d° 1852, jouiss. juillet 1857	1155 »	»	1055 »	»	1055 »	»	1085 »	»	1090 »	»	1090 »	»
d° d° 1855, tout payé jouiss. sept. 1857	385 »	»	393 »	»	385 »	»	395 »	»	391 »	»	395 »	»
Département de la Seine, obligations 1857, jouiss. juillet 1857	193 75	»	193 75	»	193 75	»	192 50	»	192 50	»	192 50	»
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	90 3/8	»	90 1/4	»	90 1/4	»	»	»	89 7/8	»	89 1/2	»
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1857	»	»	»	»	94 1/2	»	»	»	»	»	»	»
Piémontais. 5 0/0 jouiss. juin 1857	90 50	»	»	»	90 50	»	90 25	»	91 50	»	90 25	»
— 3 0/0 jouiss., juillet 1857	»	»	51 50	»	53 50	»	»	»	53 75	»	»	»
Autrichien. 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1857	90 1/4	»	90 »	»	»	»	»	»	90 »	»	»	»
Emprunt Romain, jouiss. juin 1857	»	»	87 »	»	87 1/2	»	87 1/2	»	88 »	»	88 »	»
Espagne différ. convert. jouiss., juillet 1857	25 3/4	»	»	»	»	»	25 5/8	»	25 7/8	»	26 »	»
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1857	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
d° intérieure d°	37 3/4	»	»	»	»	»	37 3/4	»	»	»	38 »	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

Le Directeur, C. DEVINA.

Digitized by Google

N° 893 — 16e ANNÉE. — N° 42 — SAMEDI, 17 OCTOBRE 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

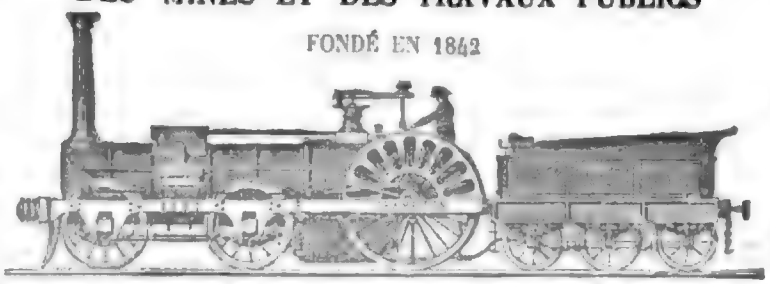
DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :
Paris..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :
Corps du Journal (la ligne) 2fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à Londres à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ DES GAZ ET HAUTS-FOURNEAUX DE MARSEILLE

ET

HOUILLÈRES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'intérêt du 1er semestre de 1857, fixé à 6 fr. par action, est payé, depuis le 1er octobre 1857, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu (1).

SOCIÉTÉ DES PORTS DE MARSEILLE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'intérêt du 1er semestre de 1857, fixé à 3 fr. par action, est payé, depuis le 1er octobre 1857, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu (2).

CHEMINS DE FER ROMAINS.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'intérêt à 6 0/0 du semestre de 1857, soit fr. 4 50 pour 150 fr. versés, est payé depuis le 1er octobre 1857, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu, à Paris, et à la Banque romaine, à Rome.

(1) Ce paiement sera fait sous la déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

(2) Idem.

AVIS

A NOS CORRESPONDANTS.

Nous rappelons à MM. les abonnés que la correspondance du Journal ne peut répondre à leurs demandes d'avis ou de renseignements si leurs lettres ne sont pas accompagnées d'une bande imprimée du Journal.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Tout abonné, à partir du 1er janvier 1857, a droit gratuitement à la Carte des chemins de fer de l'Europe, publiée par le *Journal des chemins de fer*.

Cette Carte ne sera remise que sur la présentation de la quittance d'abonnement.

Les personnes dont l'abonnement doit échoir dans le courant de l'année 1857 recevront cette Carte en renouvelant leur abonnement.

Cette Carte doit être prise dans les bureaux du journal.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 1033. — Les revenus publics en 1857, 1034. — Le marché monétaire, 1034. — Le Grand-Central, 1035.—Banque de France, 1036. — Nominations, 1036. — Chronique des chemins de fer, 1036. — actes officiels, 1037. — Bulletin des recettes, 1037.—Avis aux actionnaires, 1037.—Crédit foncier de France, 1038. — Banque générale Suisse de crédit, 1038. — Forges, 1041. — Recettes, 1042, 1043. — Annonces, 1044, 1045. — Chronique de la Bourse, 1046. — Tableau des valeurs industrielles, 1047. — Bourse, 1048.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

L'élévation du taux de l'escompte à 6 0/0 sur le marché anglais a été le point de départ de la baisse qui s'est produite la semaine dernière. Mais la mesure prise par la Banque d'Angleterre était insuffisante pour protéger son encaisse ; en quelques jours ses ressources effectives, numéraires et réserve de billets, s'étaient affaiblies de 45 millions de fr., et son encaisse était tombé à 10,662,69? l.st. (266,567,300 fr.) ; c'est-à-dire qu'il ne dépassait plus que de six cents et quelques mille livres les dix millions de livres sterling que l'on considère comme le minimum indispensable pour la sécurité des opérations de la Banque. Les directeurs ont dû prendre sur le champ la résolution d'augmenter encore l'escompte qui a été porté à 7 0/0.

Cette nouvelle aggravation dans la situation générale a pesé sur notre marché comme sur tous les autres ; et dès l'abord, la Banque de France n'a pu faire autrement que de protéger à son tour le numéraire de ses caisses, en portant le taux de l'escompte de

Digitized by Google

6 à 6 1/2 0/0. C'est la première application qui ait été faite de la nouvelle loi, et l'on ne peut contester que cette application se justifie par une nécessité indiscutable.

Si la Banque n'eût pas été libre de dépasser le taux de 6 0/0, elle aurait été obligée de recourir à des mesures bien autrement défavorables au commerce et à l'industrie, c'est-à-dire à la réduction des jours d'échéance des effets présentés à l'escompte et du *quantum* de ses prêts sur effets publics et sur valeurs.

Or le commerce aime bien mieux trouver de l'argent et le payer son prix que d'être privé de ses ressources les plus immédiates. Ce sentiment, très-réel dans les régions commerciales et industrielles, a empêché qu'on ne s'alarmât de la mesure prise par la Banque. Néanmoins il n'eût pas été surprenant qu'elle produisît un mouvement de baisse sur le marché. C'est le contraire qui est arrivé; l'élévation du taux de l'escompte a été saluée par une hausse momentanée. Etait-ce bien naturel? Nous devons le croire. Mais nous ne nous lasserons pas de le répéter, toutes les tentatives officieuses pour influer sur la marche normale des cours ne peuvent aboutir qu'à de fâcheux résultats.

Si cette pensée est vraie en thèse générale, quel degré d'évidence n'acquiert-elle pas lorsque la dépréciation des valeurs n'est pas l'effet d'un malaise particulier, mais la conséquence d'événements extérieurs dont notre marché reçoit le contre-coup? Il n'y a pas de crise française; la fermeté relative de notre 3 0 0 le démontre. Mais il y a une crise générale, plus qu'européenne, puisque les deux pôles de la situation sont l'un à New-York et l'autre à Calcutta. Comment donc espère-t-on agir par de petits topiques sur une inflammation d'une pareille étendue? Le seul remède qu'on puisse opposer en pareil cas au mal, c'est la prudence poussée jusqu'à l'abstention. Ne pas s'effrayer, ne pas prendre de mesures inutiles; faire comprendre au public, par l'exemple, qu'il n'y a pas lieu de s'abandonner à une panique irréfléchie: voilà, selon nous, le seul rôle que puissent utilement remplir les hommes qui sont ou peuvent se croire en mesure d'exercer une influence sur le marché des capitaux et sur l'esprit des capitalistes. Mais toute tentative de réaction artificielle ne peut qu'aggraver le mal.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 67 35 ferme à 67.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 90 75, ferme à 91 50.

Le mouvement des recettes indique un nouvel affaiblissement pour les chemins de fer français. En voici le tableau:

Augmentation kilométrique.

Autrichiens,	23.4 0/0.
Sarragosse,	8.8 0/0.
Lombard-Vénitiens,	3.6 0/0.
Lyon-Genève,	2.0 0/0.

Diminution kilométrique.

Méditerranée,	19.0 0/0.
Orléans,	13.3 0/0.
Lyon,	12.5 0/0.
Est,	7.4 0/0.
Ouest,	7.2 0/0.
Nord,	2.1 0/0.

C. Devina.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	9 octobre.	10 octobre.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0.....	67 60	67 »	» »	» 60
CONSOLIDÉS.....	89 1/2	88 7/8	» »/»	» 5/8
CRÉDIT FONCIER...	530 »	530 »	» »	» »
CRÉDIT MOBILIER..	810 »	777 50	» »	32 50
COMPT. D'ESCOMP...	675 »	675 »	» »	» »
ORLÉANS	1355 »	1335 »	» »	20 »
NORD.....	885 »	880 »	» »	5 »
ACTIONS NOUVELLES	720 »	715 »	» »	5 »
EST ANCIEN.....	690 »	690 »	» »	» »
EST NOUVEAU.....	680 »	675 »	» »	5 »
LYON.....	» »	1230 »	» »	» »
PARIS-MÉDIT. (anc.)	855 »	830 »	» »	25 »
PARIS-MÉDIT. (nouv.)	840 »	820 »	» »	20 »
MÉDITERRANÉE....	» »	» »	» »	» »
MIDI	615 »	582 50	» »	32 50
OUEST	685 »	673 75	» »	11 25
GRAND-CENTRAL...	606 25	600 »	» »	6 25
GENÈVE.....	655 »	642 50	» »	12 50
CH. AUTRICHIENS..	673 75	670 »	» »	3 75
SAINT-RAMBERT....	530 »	510 »	» »	20 »
VICTOR-EMMANUEL..	490 »	482 50	» »	7 50

LES REVENUS PUBLICS EN 1857.

Le ministère des finances vient de publier l'état comparatif des recettes de l'année 1857 avec celles des années 1856 et 1855 pour les trois premiers trimestres. Elles présentent les résultats suivants :

Recettes des neuf premiers mois de

1857.	781,083,000
1856.	754,218,000
1855.	699,789,000

C'est une augmentation de 81,294,000 sur 1855 et de 26,865,000 sur 1856.

Il est vrai que cette augmentation porte principalement sur les six premiers mois de l'année, car le troisième trimestre de 1857 ne présente sur 1856 que 580,000 d'augmentation; mais en examinant comment cette augmentation s'est produite, on verra qu'il s'en faut de beaucoup que les affaires soient en décroissance.

Le mois de juillet présentait une diminution de. 2,402,000

Mais août a donné une augmentation de. 813,000

Et septembre une augmentation de. . 2,169,000 } 2,982,000

Qui laissent subsister un boni de fr. 580,000

On voit que le mouvement ascensionnel a repris son cours, et il est certain que les évaluations du budget seront largement dépassées par les recettes réelles.

Du reste, le temps d'arrêt relatif aux recettes provient d'un chapitre unique, celui des sucres: les droits de douanes sur les sucres des colonies françaises ont diminué de 3,018,000 fr., et le droit de fabrication sur les sucres indigènes de 5,621,000; ensemble 8,639,000 sur cette seule matière. L'accroissement de tous les autres chapitres a balancé cette perte et laisse encore de notables excédants.

C. Devina.

LE MARCHÉ MONÉTAIRE.

Le loyer de l'argent subit en ce moment une hausse générale. Voici le taux actuel de l'escompte sur les places principales de l'Europe :

Hambourg	7 3/4
Londres	7 »
Paris	6 1/2
Berlin	6 1/2
Francfort.	6 »
Amsterdam	5 1/2

Le mouvement des métaux précieux pendant la semaine se résume dans les chiffres suivants :

Importations en Angleterre.

	l. st.	fr.
Or: d'Australie par l'*Overland*.	385,362	9,634,050
d'Afrique par le *Canadia*	11,000	275,000
du continent. .	70,000	1,750,000
	466,362	11,659,050

Exportations du port de Londres.

Or: par la Belgique. . . onces	1,060
— par Boulogne	38,080
— par Hambourg.	30
Total.	39,170

Qui, à raison de 3 l. st. 17 sch. 10 d. l'once, représentent 151,783 l. st., soit 3,794,575 fr.

Argent: par Hambourg. . . onces	2,000
— par la Belgique	400
— par Boulogne.	2,800
Total . . . onces	5,200

Qui, à raison de 5 sh. 1 7/8 d. l'once, représentent environ 1,324 l. st. ou environ 33,100 fr.

Digitized by Google

Or exporté. . . . . l. st.	151,783
Argent exporté.	1,324
Total de l'exportation du port de Londres	153,107
Les ports de la côte ont de plus exporté :	
Pour le Brésil.	17,650
Pour l'Inde.	37,000
Les chargements privés sont évalués à	200,000
Total de l'exportation . . l. st.	407,757

soit 10,193,925 fr.

Récapitulation.

Métaux importés. . .Fr.	11,659,050
— exportés. . . .	10,193,925
Balance . . . . .Fr.	1,455,125

C. Devina.

LE GRAND-CENTRAL.

Dans les procès-verbaux de la dernière session des conseils généraux que nous avons en ce moment sous les yeux, nous avons remarqué un discours adressé au conseil général de l'Aveyron par son président, M. Calvet-Rogniat, député au Corps législatif, et qui contient des explications intéressantes et substantielles sur les circonstances qui ont signalé la formation, la marche et la dissolution de la Compagnie du Grand-Central. Nous croyons devoir reproduire ces explications qui jettent un grand jour sur un des épisodes les plus intéressants pour l'histoire de l'industrie contemporaine. Il en ressort d'ailleurs un enseignement qui, nous l'espérons, ne sera pas perdu pour les Compagnies, car l'exposé produit devant le conseil général de l'Aveyron prouve jusqu'à l'évidence que les embarras du Grand-Central ont pris naissance dans les sacrifices considérables que cette Compagnie avait cru devoir s'imposer, en vue de compensations qui ne se sont pas réalisées.

Voici le discours de M. Calvet-Rogniat, tel que nous le trouvons dans les procès-verbaux du conseil général publiés par les journaux de l'Aveyron :

C. Devina.

« Vous savez, messieurs, dans quelles circonstances le chemin de fer Grand-Central a été concédé.

» Le nord, l'est et l'ouest de la France étaient sillonnés par des voies ferrées qui portaient dans ces contrées le mouvement et la richesse, tandis qu'un certain nombre de départements du Midi et du Centre, parmi lesquels figurait l'Aveyron, semblaient devoir rester privés des bienfaits du progrès de l'industrie moderne et de la civilisation.

» C'est ce que je crus devoir mettre en évidence dans un discours que je prononçai au Corps législatif pendant la session de 1852, dans la discussion relative au chemin de fer de Paris à Cherbourg. Par le rapprochement que je fis du nombre de kilomètres dont étaient dotées chacune des grandes zones de la France et par le relevé comparatif des subventions accordées par l'État à chacune d'elles, il ne me fut pas difficile de démontrer que les départements du Midi et du Centre avaient été constamment oubliés.

» Je ne pouvais dès lors être mal accueilli en faisant un appel réparateur au gouvernement nouveau.

» Mais si fondée que soit une réclamation ou une plainte, elle n'est pas toujours spontanément accueillie.

» En dépit de leurs dispositions équitables, les gouvernements sont plus ou moins captivés, selon le degré d'autorité de la voix qui se plaint ou qui articule la réclamation.

» Même avec l'appui de mes collègues de l'Aveyron, je n'aurais pas eu l'influence voulue pour provoquer des études immédiates de la part de l'État et obtenir la faveur, inespérée par ce pays, d'une concession de onze cents kilomètres qui formèrent tout d'abord le réseau Grand-Central de France.

» C'est ici, messieurs, l'occasion de renouveler le témoignage de notre sincère reconnaissance envers M. le comte de Morny. Par l'effet de son puissant et bienveillant concours, l'espérance que nous osions à peine concevoir s'est réalisée, et je ne doute pas de la mémoire que garderont d'un tel bienfait les populations destinées à en recueillir les fruits.

» Vous savez, messieurs, quelle était la situation de notre pays avant la concession du chemin de fer. Permettez-moi d'entrer dans quelques détails sur les circonstances qui préludèrent à cette vaste entreprise.

» Par décret en date du 21 avril 1853, il fut concédé à

» MM. le comte de Morny,
marquis de Latour-Maubourg,
marquis Pourtalès-Gorgier,
Calvet-Rogniat,
J. Mastermann,
Mat. Uzielli,
Samuel Laing,
Hutchinson,

» 1° les lignes de chemin de fer :

» De Clermont à Lempdes,

» Du Lot à Montauban,

» Du Lot à Marcillac,

» De Coutras à Périgueux,

» Formant ensemble 314 kilomètres, qui devaient être construits par les concessionnaires sans subvention ni garantie d'intérêt de la part de l'État ;

» 2° Les lignes de :

» Périgueux à la Chapelle,

» De la Chapelle au Lot,

» De Lempdes à Saint-Etienne,

» De Limoges à Périgueux,

» De Niversac à Agen,

» Formant ensemble 740 kilomètres, devaient être établies, au contraire, sous l'empire de la loi de 1842, stipulant que l'État devait acheter les terrains, construire les travaux d'art, exécuter les terrassements, la Compagnie ne demeurant chargée que de la pose de la voie et de la fourniture du matériel nécessaire à l'exploitation.

» Telles étaient les bases du traité entre S. Exc. le ministre des travaux publics et la Compagnie concessionnaire.

» Ces conditions étaient infiniment moins onéreuses pour l'État que celles consenties antérieurement au profit de lignes déjà exécutées. Elles étaient, cependant, suffisamment rémunératrices pour la Compagnie qui, grâce aux progrès apportés dans l'art de construire les chemins de fer, pouvait facilement remplir ses engagements nonobstant les nombreuses difficultés des pays à traverser.

» La Compagnie se mit à l'œuvre pour l'exécution des quatre premières sections dont la dépense lui incombait entièrement. Celle de Clermont à Lempdes et celle de Coutras à Périgueux sont en exploitation. Les lignes du Lot à Montauban et du Lot à Marcillac, ainsi que le prolongement jusqu'à Rodez, concédé un peu plus tard, sont en voie d'exécution.

» L'État avait fait la réserve d'un délai de quatre années avant de commencer les sections qui devaient être construites selon la loi de 1842.

» Mais l'impatience des populations subissant avec un regret croissant un ajournement funeste à leurs intérêts fut comprise par les députés, leurs mandataires naturels, et ceux-ci portèrent au pied du trône même l'expression d'un vœu pour l'entreprise immédiate des travaux.

» Des démarches simultanées furent faites auprès du ministre des travaux publics par la Compagnie, dont les intérêts concordaient avec ceux du pays, et qui demandait également que toutes les parties du réseau fussent reliées entre elles dans le plus bref délai possible.

» Ainsi sollicité et désireux de se soustraire aux éventualités qu'entraîne l'application de la loi de 1842, l'État proposa à la Compagnie de se charger *à forfait* de la part des dépenses qui lui incombait, c'est-à-dire de l'acquisition des terrains, des travaux d'art et des terrassements. La Compagnie accepta cette offre, préoccupée qu'elle était d'imprimer sans retard une vive impulsion à l'ensemble de ses travaux, et de combler des lacunes lui paraissant profondément dommageables.

» Il fallait alors déterminer la somme à fournir par l'État pour indemniser la Compagnie des charges nouvelles qu'elle allait assumer.

» Des estimations furent faites et les rapports contradictoires des ingénieurs de l'État et de ceux de la Compagnie évaluèrent à environ 180 millions le chiffre auquel devaient s'élever les acquisitions des terrains, les terrassements et la construction des travaux d'art.

» Malgré la quasi-concordance des estimations, l'État, effrayé par la perspective d'une dépense aussi considérable, au moment où la situation du Trésor la lui rendait impossible, proposa à la Compagnie du Grand-Central de lui allouer une somme de 80 millions seulement.

» Je n'ai pas besoin de dire que la Compagnie n'eût jamais accepté cette transaction par laquelle l'État lui retenait cent millions sur cent quatre-vingts qui lui revenaient, si l'État ne lui eût fait espérer d'autres compensations.

» La première de ces compensations paraissait devoir être la concession du chemin direct de Paris à Lyon par le Bourbonnais, avec entrée dans Paris.

» En même temps que cette ligne nouvelle lui permettait de ne plus être tributaire des anciennes Compagnies ayant accès dans la capitale, le Grand-Central trouvait dans l'immense trafic du chemin direct de Paris à Lyon par le Bourbonnais un riche élément pour améliorer la moyenne du produit kilométrique de l'ensemble de son réseau.

» Malheureusement cette espérance fut déçue.

» Les Compagnies d'Orléans et de Lyon, fortement intéressées à éviter la concurrence dont elles étaient menacées, eurent assez de crédit pour se faire allouer à chacune un tiers de cette concession dont il ne resta qu'un seul tiers au Grand-Central.

» Après ce renversement de combinaisons qui auraient assuré l'accomplissement de ses travaux, la Compagnie du Grand-Central n'avait plus qu'à demander à l'État ou de nouvelles concessions assez avantageuses pour lui fournir une compensation, ou bien une subvention suffisante pour l'indemniser du sacrifice que sa confiance dans la justice du gouvernement lui avait fait accepter, à l'époque où elle s'était chargée d'exécuter, au moyen d'une allocation de 80 millions seulement, des travaux dont la confection était évaluée à plus du double.

» Le défaut de l'une ou de l'autre de ces satisfactions entraînait pour elle l'impossibilité de poursuivre son œuvre

» L'État, comprenant la situation, n'avait plus qu'un choix à faire dans ces alternatives, parce qu'il est des questions de haute moralité que les États, comme les particuliers, ne peuvent méconnaître.

» La situation de la Compagnie du Grand-Central n'était la conséquence ni de l'imprévoyance des concessionnaires ni de la gestion de ses administrateurs.

» C'était le résultat des charges qui lui avaient été successivement imposées par l'État, en échange d'espérances qui n'avaient pu se réaliser. C'était une question de bonne foi, de part et d'autre, qui ne fut jamais un vrai souci pour moi, car jamais le gouvernement de Napoléon III n'abusa et n'abusera d'une situation de ce genre. Il n'y eut donc de danger réel aux yeux de personne, et les cours auxquels se maintinrent les actions de la Compagnie sont là pour en faire foi.

» Cette tranquillité de chacun sur le sort final du Grand-Central était d'autant plus naturelle que, il faut se hâter de le dire à la louange de Son Exc. le

Digitized by Google

ministre des travaux publics, les négociations entre lui et la Compagnie ne furent jamais interrompues.

» Et je puis même ajouter que, dans les appels incessants faits à sa justice, le ministre ne manifesta jamais la pensée de rendre la Compagnie responsable des difficultés auxquelles il s'agissait de faire face.

» Il restait encore des concessions avantageuses à faire et qui semblaient pouvoir servir de compensation au Grand-Central, en complétant son réseau.

» Au nombre de ces concessions étaient :

» 1° La ligne directe de Paris à Tours, par Chartres et Vendôme ;

» 2° La ligne de Lempdes à Marseille, par Alais.

» Mais l'une devait être une concurrence pour la Compagnie d'Orléans, et l'autre n'était pas moins susceptible de porter ombrage aux Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée.

» La Compagnie d'Orléans s'émut la première et, au mois de mars dernier, elle offrit, par l'organe de son président, M. Bartholony, une combinaison qui avait tout d'abord séduit S. Exc. et le conseil d'administration du Grand-Central.

» Cette combinaison consistait dans une fusion des Compagnies d'Orléans et du Grand-Central et elle avait pour base l'échange de deux actions du Grand-Central contre une action d'Orléans.

» Les actions du Grand-Central étaient dans ce moment-là cotées à la Bourse 650 fr.

» Et celles d'Orléans à 1,400 fr.

» A première vue, cette combinaison paraissait fort séduisante pour les actionnaires du Grand-Central, puisqu'il semblait qu'ils allaient recevoir 1,400 fr. en échange de 1,300 que représentaient leurs deux actions. Mais ce qui devait rendre irréalisable cette plus-value apparente, c'est que l'échange entre l'action d'Orléans et les deux actions du Grand-Central devait être ajourné à cinq ans, pendant lesquels la Compagnie d'Orléans ne devait servir à chaque action du Grand-Central qu'un intérêt annuel de 15 fr., c'est-à-dire 30 fr. pour deux actions, tandis que l'action d'Orléans produisait déjà de 90 à 100 francs.

» Si cette combinaison eût été acceptée, il est bien évident que tous les porteurs d'actions du Grand-Central se seraient hâtés de vendre leurs actions à 650 fr. et d'ajouter 100 fr. au produit de deux d'entre elles afin d'entrer de suite en possession de l'action d'Orléans qu'on leur promettait dans cinq ans.

» De cette manière, ils jouissaient immédiatement d'un revenu de 100 fr., produit de l'action d'Orléans, au lieu d'un revenu de 35 fr., produit de deux actions du Grand-Central, plus 5 fr., représentant l'intérêt des 100 fr. déboursés.

» La précipitation avec laquelle chacun aurait voulu faire cet arbitrage aurait entraîné le cours des actions du Grand-Central au-dessous du pair, et l'espérance du gain à réaliser aurait fini par amener une perte sensible pour chaque actionnaire.

» Telle fut, du moins, messieurs, mon opinion personnelle, isolée d'abord, mais à laquelle mes collègues finirent par se rallier quand j'eus obtenu la faveur de la soumettre à l'Empereur, dans une audience privée dont je n'oublierai jamais la bienveillance.

» La fusion sur cette base ayant donc échoué, les grandes Compagnies de Lyon et de la Méditerranée s'émurent à leur tour de la possibilité que la concession de la ligne directe de Paris à Marseille, par Lempdes et Alais, fût accordée au Grand-Central, et elles comprirent que le moment était venu pour elles de se concerter avec la Compagnie d'Orléans pour conjurer un danger commun.

» Le seul moyen de conjurer ce danger qui menaçait leur trafic et leur prospérité toujours croissante, mais qui ne reposait, en définitive, que sur les largesses de toute nature dont elles avaient été l'objet de la part de l'Etat, chacune à leur heure de détresse, semblable à celle qu'éprouvait actuellement le Grand-Central, le seul moyen d'éviter une Compagnie rivale, c'était de proposer au ministre de prendre le lieu et place de cette Compagnie, d'exécuter tous ses travaux sans subvention aucune, et en échange seulement des concessions nouvelles qu'il était question de lui accorder.

» Quelques graves inconvénients qu'il y ait, dans ma pensée, à la centralisation des chemins de fer dans les mains d'un petit nombre de Compagnies, car cette concentration, en rendant impossible la formation de Compagnies nouvelles, éteint en même temps la concurrence et l'esprit de progrès, il n'en est pas moins évident que le ministre ne pouvait pas faire autrement que de prêter l'oreille à cette nouvelle ouverture de la part des grandes Compagnies que nous avons nommées.

» Seulement, en homme d'État habile, il comprit spontanément que les concessions nouvelles qui eussent été accordées au Grand-Central, à titre de compensations de lignes dispendieuses et presque improductives, avaient une plus grande valeur pour les grandes Compagnies en possession des réseaux les plus féconds en revenus.

» On traita donc d'abord la question principale, celle qui consistait à savoir quelle serait la valeur qu'on attribuerait à l'action du Grand Central, et les Compagnies, après de laborieuses négociations, étant demeurées d'accord que chaque action du Grand-Central serait échangée contre deux obligations et un tiers des trois grandes Compagnies représentant environ 665 fr., le ministre exigea des trois grandes Compagnies (dont deux, celles de Lyon et de la Méditerranée, avaient trouvé dans le rachat du Grand-Central une occasion de se fusionner) le versement dans les caisses du trésor public d'une somme de 25 millions destinée à subventionner la Compagnie qui se chargerait du réseau Pyrénéen.

» Tel est, messieurs, l'historique de la constitution, de l'existence et de l'absorption de la Compagnie du Grand-Central.

» Si cette Compagnie se fût résolument renfermée dans la position que lui avait faite le décret primitif de concession, nul doute qu'elle n'eût exécuté son réseau et réalisé son programme.

» Mais il est des accommodements qu'on repousserait de la part de particuliers et qu'on doit accepter de la part de l'Etat. La narration que je viens d'avoir l'honneur de vous faire en est une preuve évidente parmi bien d'autres.

» Si la Compagnie du Grand-Central eût voulu se prévaloir des droits que lui avait octroyés le décret de concession primitive, il ne pouvait en résulter qu'une des trois conséquences suivantes :

» Ou l'Etat se serait engagé dans toutes les éventualités de la dépense qu'entraînait, pour lui, l'application de la loi de 1842, sur 740 kilomètres dans les contrées les plus montagneuses de France ;

» Ou bien il aurait donné à la Compagnie 180 millions montant du forfait des travaux qui lui incombaient ;

» Ou bien, reculant devant l'une et l'autre de ces deux obligations, il aurait ajourné son intervention, au grand détriment des populations intéressées.

» Au contraire, la confiance dans l'équité du gouvernement par laquelle la Compagnie du Grand-Central n'a cessé de se laisser diriger, a eu pour résultat avantageux :

» 1° De limiter à 80 millions la subvention accordée à la Compagnie du Grand-Central ;

» 2° De faire rentrer au Trésor, sur cette somme, 25 millions des trois grandes Compagnies qui l'ont absorbée ;

» 3° D'assurer aux actions du Grand Central, d'une valeur nominale de 500 fr., une prime d'environ 150 à 165 fr. qui a paru à toute personne équitable une rémunération suffisante du concours des capitaux engagés depuis cinq ans dans cette entreprise.

» C'est là, sans contredit, un solution heureuse, au point de vue du Trésor, au point de vue des populations, au point de vue des actionnaires.

» On peut donc le dire sans crainte, les hommes auxquels la gestion de cette grande affaire a été confiée ont fait acte de patriotisme en ayant foi dans la justice du gouvernement de l'Empereur ; ils ont mérité la gratitude des populations en assurant l'exécution du chemin de fer, et ils ont déjà reçu l'approbation de leurs actionnaires dont ils n'ont jamais cessé de sauvegarder les intérêts jusqu'à la dernière heure.

» Un seul mot sur les forges d'Aubin.

» Les forges d'Aubin, formant d'abord une Compagnie isolée, ont été achetées par la Compagnie du Grand-Central. Cette fusion donna lieu, dans le temps, à quelques critiques. Certaines personnes crurent voir quelque chose d'anormal dans la réunion des intérêts de ces deux Compagnies.

» Que le Conseil général me permette de lui dire que rien n'était, au contraire, plus logique. Le Grand-Central avait besoin d'une fourniture considérable de fer, il était naturel qu'il cherchât les moyens de se le procurer au meilleur marché possible en se faisant producteur lui-même.

» Au reste pour éviter d'entrer dans d'autres détails, qu'il me suffise de rappeler au Conseil général que la Compagnie du Grand-Central avait acheté les forges d'Aubin moyennant 44,200 de ses obligations et que la Compagnie d'Orléans a repris, à son tour, ces mêmes forges pour un nombre égal d'obligations au profit des actionnaires du Grand-Central. »

BANQUE DE FRANCE.

Le conseil général de la Banque a arrêté, dans sa séance de ce jour, qu'à compter du 13 octobre, le taux de l'escompte des effets de commerce et celui de l'intérêt des avances sur effets publics seraient élevés à 6 1/2 0/0.

Paris, le 12 octobre 1857.

Le secrétaire général,

MARSAUD.

M. Gautier (Edouard), directeur de la succursale de la Banque à Dunkerque, est nommé, par décret en date du 12 octobre, directeur de la succursale d'Amiens, en remplacement de M. Duvette, démissionnaire.

NOMINATIONS.

Agents de change.

Par décret de Sa Majesté impériale en date du 12 octobre 1857, M. Dreux (Ernest) a été nommé agent de change près la Bourse de Paris, en remplacement de M. Basire, décédé.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

La Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée vient de soumettre l'avant-projet de l'embranchement qui, se détachant à la station de Livron, se dirigerait sur Privas en passant par Lavoulte, le Pouzin et Flaviac. Une enquête sur ce projet a été décidée, et le délai du dépôt des pièces et de la présentation des observations est fixé à un mois.

— La Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée s'occupe en ce moment, dans le terrtoire d'Aix, du tracé de l'embranchement qui doit relier Marseille à Aix avec la ligne des Alpes.

Digitized by Google

— Samedi a eu lieu l'ouverture d'un service de petite vitesse sur la ligne du chemin de fer du Nord, entre Somain et Lourches (canton de Bouchain). La longueur de cette ligne est de 8 kilomètres ; elle est pour ainsi dire un acheminement à la voie tant désirée de Somain à Busigny par Cambrai.

— Le conseil général de Saône-et-Loire a émis le vœu que la concession faite par la convention du 11 avril 1857, à la Compagnie de Paris à la Méditerranée, soit complétée dans un court délai par celle d'un embranchement au chemin de fer de Moulins à la ligne de Lyon, lequel, partant de Paray, se dirigerait sur Mâcon où il se rattacherait au chemin de fer de Genève.

Le Conseil général a aussi émis le vœu que le raccordement des deux lignes de fer concédées de Nevers et de Moulins à un point de la ligne de Paris à Lyon, à déterminer entre Chagny et Châlon, ait lieu dans cette dernière ville.

— Un journal local annonce que le tracé par l'Ainan des chemins de l'Isère a obtenu l'adhésion du conseil d'arrondissement et de presque tous les conseils municipaux des cantons du nord de la Tour-du-Pin et de la commission d'enquête de Grenoble.

Le conseil général de l'Isère, un bon nombre de conseils municipaux de ce département et des départements de la Drôme et des Hautes-Alpes, les Compagnies houillères de la Loire, demandent l'adoption du tracé de l'Hyen.

On ne serait pas éloigné, dit-on, d'accorder simultanément le prolongement direct de Bourgoin ou de St-Victor-de-Cessieux à la frontière sarde, vers Chambéry, et une enquête serait ordonnée sur le double tracé de la Tour-du-Pin à Saint-Genis-d'Aoste et à Saint-Bueil. Le tronçon de l'Ainan proprement dit, et de la Fure, de Saint-Bueil à Réaumont, resterait facultatif pour la Compagnie, après l'achèvement des autres chemins du Dauphiné.

C. Devina.

ACTES OFFICIELS.

CHEMIN DE FER DE BESSÉGES A ALAIS.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu notre décret en date du 7 juin 1854, relatif à la concession du chemin de fer de Bességes à Alais ;

Vu notre décret en date du 16 août 1855, portant autorisation de la société anonyme formée pour la construction et l'exploitation dudit chemin et approbation de ses statuts ;

Vu la délibération de l'assemblée générale des actionnaires, en date du 23 mars 1857 ;

Vu les articles 29 à 37, 40 et 45 du code de commerce ;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Les modifications aux statuts de la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Bességes à Alais*, sont approuvées telles qu'elles sont contenues dans l'acte passé, le 10 septembre 1857, devant Me Ducloux et son collègue, notaires à Paris, lequel acte restera annexé au présent décret.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des lois*, inséré au *Moniteur* et dans un journal d'annonces judiciaires du département de la Seine, et enregistré, avec l'acte modificatif, au greffe du tribunal de commerce de la Seine.

Fait au camp de Châlons, le 1er octobre 1857.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Messageries impériales. — 5 novembre, assemblée extraordinaire à 3 heures, salle Sainte-Cécile.

Mines, fourneaux, etc., de la Sambre. — 13 octobre, assemblée générale ordinaire à 11 heures, au siége de la Compagnie.

Mines de Santander. — 30 octobre, assemblée générale à 2 heures.

Vieille-Montagne. — 30 octobre, assemblée générale extraordinaire à 10 heures, à Angleur.

APPELS DE FONDS.

Paris à la Méditerranée. — 1er au 15 no-

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en moins.
ORLÉANS (1).	Du 1er au 7 octobre....	1372	1,286,158 »	937 43	1236	1,321,562 »	1,070 05	»	13.3
id. Section de Coutras à Périgueux.	1er — 7 — ...	76	» »	» »	»	»	»	»	»
NORD (1).	1er — 7 — ...	862	1,170,920 »	1,365 »	793	1,109,573 »	1,395 »	»	2.1
OUEST (1).	1er — 7 — ...	950	975,647 »	1,027 »	876	969,966 »	1,107 20	»	7.3
EST (1).	1er — 7 — ...	1357	1,129,060 »	832 02	1069	961,335 »	899 30	»	7.4
LYON (1).	1er — 7 — ...	694	1,062,129 »	1,530 44	617	1,079,871 »	1,750 20	»	12.5
LYON-BOURBONNAIS (1) (Roanne à Lyon).	24 — 30 — ...	150	203,383 »	» »	255	219,921 »	» »	»	»
id. (Nevers à Brioude).	24 — 30 — ...	258	105,144 »	» »	230	75,515 »	»	»	»
MÉDITERRANÉE (1)	1er — 7 — ...	551	592,499 »	1,075 31	533	605,605 »	1,330 02	»	19.0
MIDI.	1er — 7 — ...	729	325,314 »	» »	468	254,774 »	» »	»	»
LYON A GENÈVE.	1er — 7 — ...	175	75,975 »	434 15	75	32,410 »	432 14	2.0	»
ST-RAMBERT A GRENOBLE.	1er — 7 — ...	90	25,945 »	288 28	»	»	»	»	»
SARRAGOSSE.	26 — 2 — ...	278	106,603 »	383 45	278	97,962 »	352 38	8.8	»
AUTRICHIENS.	1er — 7 — ...	1077	856,186 »	794 97	1077	668,587 »	643 49	23.4	»
LOMBARDS VÉNITIENS.	24 — 30 — ...	402	207,069 »	514 96	»	199,571 »	496 44	8.0	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

Digitized by Google

vembre, 150 fr. sur les actions 1857 libérées de 200 fr., et 100 fr. sur les actions libérées de 250 fr.

Ligne d'Italie. — 2 au 30 novembre, 50 fr. par action.

Autrichiens. — 5 au 15 octobre, 75 fr. par action, dernier versement.

Franco-Suisse. — 15 au 30 septembre, 50 fr. par action.

Union des chemins suisses. — 10 au 20 novembre, 50 fr. par action de 300 fr.

Lausanne à Fribourg. — 1er au 31 octobre, deuxième versement de 50 fr. par action.

Caronte et Méditerranée. — 1er août au 20 octobre, 10 fr. par action, dernier versement. Le coupon de 1 75 sera déduit.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Ports de Marseille. — 1er octobre, 3 fr. par action, intérêts.

Paris à la Méditerranée. — 1er novembre, 20 fr. par action de la fusion, à-compte sur le dividende 1857.

Orléans. — 1er octobre, 15 fr. d'intérêt et 15 fr. de dividende provisoire par action.

Lyon à la Méditerranée. — 1er octobre 12 fr. 50 c. par obligation 5 0/0 de l'emprunt de 60 millions. L'impôt mobilier du premier trimestre sera prélevé sur ce coupon.

Paris à la Méditerranée. — 1er octobre, obligations Roanne à Andrézieux, premier et deuxième ordre. Intérêts. L'impôt du premier trimestre sera perçu.

Paris à Lyon. — 1er octobre, intérêts 3 et 5 0/0 des obligations. L'impôt du premier trimestre sera prélevé.

Ouest. — 1er octobre, 17 fr. 50 c. par action, soit 3 1/2 0/0. L'impôt sera déduit.

Est. — 1er octobre, 25 fr. intérêts aux obligations Bâle 1843. Déduction sera faite de l'impôt.

Versailles (rive gauche). — 24 août, paiement des intérêts échus.

Chemins romains. — 1er octobre, 4 fr. 50 c. par action. Intérêts à 6 0/0.

Messageries impériales, services maritimes. — 1er octobre, intérêts aux obligations.

Compagnie parisienne d'éclairage au gaz. — 6 octobre, 20 fr. par action sur le dividende 1857.

Chemins de fer de Dendre et Waes. — 1er septembre, 7 fr. par action intérêts.

Mines de la Loire. — 16 octobre, 6 fr. par action, premier semestre de bénéfices 1857.

Compagnie française du Phœnix. — 1er octobre, 130 fr. de dividende semestriel.

Houillères de Saint-Etienne. — 16 octobre, 4 fr. 50 c. par action, premier semestre de bénéfices 1857.

Montrambert et Béraudière. — 16 octobre, 5 fr. par action, première répartition 1857.

Houillères de Rive-de-Gier. — 16 octobre, 12 fr. 50 c. par action, répartition du premier semestre.

Gaz et Hauts-Fourneaux de Marseille, et Houillères de Portes et Sénéchas. — 1er octobre, 6 fr. par action, intérêts.

Crédit foncier. — 1er novembre, intérêts aux obligations.

Fourchambault, Montluçon, Imphy. — 15 octobre, 17 fr. 50 c. par action, solde du dividende.

Basse-Indre. — 1er octobre, 40 fr. par action.

Long-Pendu. — 25 août, premier dividende 1857.

Banque générale suisse. — 1er octobre, 10 fr. par action, solde du dividende de 1856-57.

Banque de Guyane. — Premier semestre 1857, dividende de 26 fr. 25 c. — Banque de la Réunion, 20 fr. 72 c.

Barbey. — 10 septembre, 20 fr. dividende provisoire actions de la 1re et 2e série; 12 fr. 50 c. intérêts à la 3e série.

ÉCHANGE DE TITRES. — CONVERSION.

Palais de l'Industrie. — Les actionnaires sont invités à se présenter dans le plus bref délai au Palais de l'Industrie (porte n° 1), pour échanger leurs actions contre les inscriptions de rente qui leur sont délivrées en vertu de la loi du 6 juin 1857.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Paris à Lyon. — 1er octobre, remboursement des obligations sorties au tirage du 29 septembre.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Obligations. — Paiement semestriel des intérêts.

MM. les porteurs d'obligations qui veulent toucher à Paris les intérêts échéant le 1er novembre prochain, et éviter tout retard, sont invités à effectuer, — à partir du 15 octobre courant, — le dépôt de leurs coupons au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, n° 19, de 10 heures à 2 heures.

Les coupons déposés avant le 25 octobre seront payés le 1er novembre.

Paris, le 9 octobre 1857,

Le conseiller d'État, gouverneur du Crédit foncier de France,

L. FRÉMY.

BANQUE GÉNÉRALE SUISSE DE CRÉDIT INTERNATIONAL MOBILIER ET FONCIER.

Assemblée générale des actionnaires du 7 septembre 1857.

Présidence de M. James Fazy.

RAPPORT

PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

(*Suite.*) (1)

La Banque suisse n'a pas seulement prêté son concours à des sociétés industrielles; il lui a semblé qu'elle pouvait participer utilement à la réorganisation d'une société agricole ayant pour objet de fournir des bestiaux aux cultivateurs, et recevant pour rémunération de cette avance en nature la moitié des produits du croît du bétail et de la revente après l'engraissement. Cette opération, désignée sous le nom de *bail à cheptel*, est reconnue et protégée par le Code: elle donne en moyenne un bénéfice de 15 à 20 0/0 pour le bailleur, ce qui lui laisse, tous frais déduits, un fort intérêt du montant de ses avances.

En considérant les avantages de cette combinaison, la sécurité que les lois lui accordent et la possibilité d'étendre son application à la Suisse comme à la France, nous avons aidé à la reconstruction de l'ancienne *Société du Cheptel*, sous la dénomination de *Caisse franco-suisse du Cheptel et de l'Agriculture*, pour laquelle il a été obtenu une société anonyme dans le canton de Genève.

Dès que le moment sera venu de faire avec succès un appel aux capitaux, nous nous occuperons de compléter celui de la Caisse franco-suisse, dont les ressources actuelles, quoique suffisantes pour agir dans un cercle restreint, ne le sont pas pour rendre tous les services dont elle est susceptible, et pour en retirer les profits qu'elle est en droit d'attendre de son intervention dans le développement de la richesse agricole.

Son application en Suisse, où, d'après tous les renseignements les plus récents, elle peut être de la plus grande utilité, soit pour les éleveurs, soit pour profiter, pendant la belle saison, des pâturages souvent improductifs, soit pour les échanges, est attendue avec impatience.

Les diverses opérations ci-dessus détaillées ont été presque en entier conçues et exécutées par la succursale de Paris; et, depuis le 30 juin, quelques autres opérations ont été entamées, qui promettent aussi à la Banque des résultats satisfaisants.

On a vu plus haut qu'au siége social, à Genève, on s'est surtout occupé de fonder les diverses opérations courantes et organiques prévues par les statuts de la Banque, telle que l'escompte, l'émission de billets de banque, le crédit foncier, l'émission des titres corrélatifs et les assurances sur la vie.

Néanmoins, on ne s'en est pas borné là; la Banque a été aussi occupée, soit de la création, soit de l'encouragement ou participation à des affaires locales.

Elle a fondé une société anonyme, qui a été autorisée par le conseil d'Etat de Genève, pour la distillerie des betteraves d'après les meilleurs procédés, et dans une localité du canton de Vaud, sur la frontière du Valais, à Saint-Triphon, où la matière première peut se cultiver en abondance, et où d'ailleurs d'autres produits, comme le marc du raisin, la gentiane, les pommes de terre, peuvent à l'occasion alimenter la distillerie. Cette affaire, où la Banque reste intéressée, promet d'être très-fructueuse.

C'est aussi par le siége de Genève qu'a été conclue une affaire ayant pour objet l'exploitation de mines de cuivre situées dans la Rivière de Gênes, offrant des filons fort riches, pour la concession desquelles la Banque a fait des avances, et pour laquelle une société va être constituée.

La Banque suisse s'est aussi intéressée à l'établissement de la ligne ferrée de Lausanne à Fribourg par Oron, jusqu'à la frontière bernoise, ligne d'un si grand avenir pour la Suisse et les cantons de Genève, Vaud, Fribourg et Berne; elle a souscrit quinze cents actions dans cette affaire.

Elle est également intéressée pour quatre cents actions dans le chemin de fer du Valais dit la ligne d'Italie, dont elle est le banquier à Genève.

Elle a souscrit cent actions de l'Union suisse des chemins de fer suisses de l'Est.

Elle a souscrit des actions dans diverses so-

(1) Voir le *Journal des Chemins de fer* du 10 octobre 1857.

Digitized by Google

ciétés génevoises industrielles et de constructions.

Elle a acheté des terrains pour les revendre à des constructeurs avec toutes facilités.

Elle a encouragé plusieurs industries naissantes par des crédits bien entendus.

En un mot, elle n'a point négligé de montrer l'utilité locale de la Banque générale suisse.

On peut estimer à près de huit millions le capital qu'elle a répandu sur la place de Genève.

Par cette rapide revue des opérations dans lesquelles la Banque se trouve engagée, vous avez pu juger, messieurs, que malgré les difficultés du moment, elle s'est créé un cercle d'activité important sans s'engager au-dessus de ses forces et sans exposer son existence.

Elle n'a point été chercher ses bénéfices dans des spéculations hasardées; elle ne s'est livrée à aucun jeu de bourse; elle n'a point pris d'engagement qui puisse gêner la liberté de ses mouvements. En un mot, elle a rempli, autant que les circonstances pouvaient le permettre, son rôle de banque et de société mobilière et foncière, sans jamais abuser de la largeur de ses statuts, qui lui permet un si grand nombre d'opérations. Son capital réalisé n'est compromis sur aucun point, et elle préside à un grand nombre d'opérations commencées qui lui promettent des bénéfices importants pour l'année prochaine.

Certes, le plus grand développement qu'elle se promettait à l'instant de sa création est loin d'être atteint. Elle se proposait de fonder un certain nombre de succursales; mais jusqu'à présent, sauf celle de Paris, qui fonctionne largement, elle n'a encore que des agences à Londres, à Bordeaux et à Lyon; elle n'en a pas encore fondé en Hollande, en Belgique, dans les États sardes et dans d'autres cantons de la Suisse, comme elle se le proposait, et où ses statuts l'autorisent à en établir; mais tout le monde conviendra que la prudence qu'elle a mise à ne pas trop s'étendre en ce moment est bien justifiée par l'attitude des affaires en général. Elle aurait dû, en s'étendant davantage, songer peut-être à l'émission de la troisième série du capital, et certes ce n'était pas le moment.

Mais, messieurs, pour cela, nous n'avons pas renoncé à nos espérances; nous avons foi dans l'avenir, et l'organisation de notre Banque est de telle nature qu'elle ne peut que réussir et réaliser notre espoir de participer au perfectionnement du crédit sur les bases que réclame le progrès industriel.

Pendant le cours de cet exercice, deux de nos administrateurs, M. Droin père et M. Henri Droin, son fils, se sont retirés. Vous savez que M. Droin, l'un des fondateurs de la Banque, a pris cette résolution par suite d'un accord avec les autres administrateurs, qui lui a conservé de certains avantages. Il est bon de rappeler ici que ces avantages lui ont été assurés sur la part des administrateurs, et non pas, comme on l'avait répandu dans le public, sur celle des actionnaires. M. Henri Droin s'est retiré dans l'intention d'entreprendre des affaires personnelles et de s'y consacrer tout à fait.

A la suite de ces deux retraites, M. Simon Simon, banquier à Lyon, a été nommé administrateur, puis, peu de temps après, administrateur délégué au siége social à Genève, où il est venu se fixer; il est assisté à Genève dans ses fonctions par M. Blanc de Fernex. A Paris, la succursale continue à être dirigée par M. C. Sarchi, administrateur délégué, et M. Blaise (des Vosges).

A Genève comme à Paris, les administrateurs présents, dans ces deux sièges principaux de la Banque, se réunissent tous les huit jours pour statuer sur les affaires courantes de chaque localité. Tous les mois a lieu au siége social un conseil général où tous les administrateurs sont convoqués, et qui statue sur toutes les affaires d'un intérêt général pour la Banque.

L'administration s'est occupée d'un règlement intérieur pour la marche régulière de son administration; ce règlement est en ce moment en délibération.

Votre administration, qui doit être de vingt-cinq membres, n'est en ce moment que de vingt et un; mais, dans le premier conseil général d'administration qui aura lieu après cette assemblée, il se complétera.

Nous avons essayé, dans ce rapport, de vous donner succinctement, par un exposé naïf des faits, des éclaircissements sur tous les points concernant le chiffre réalisé du capital de la Banque, son emploi, la marche de nos opérations et de notre administration.

En résumé, vous aurez pu reconnaître que l'emploi de notre capital offre toute solidité; que la marche de nos opérations est bien conforme à nos statuts; qu'un dividende d'à peu près sept pour cent, sur le capital versé, peut être distribué comme l'expression réelle de l'exercice de l'année.

En conséquence, messieurs, nous vous demandons l'approbation de nos comptes et de fixer à 48 francs le dividende de l'année sur les actions de 500 francs, sur lesquels 40 francs à recevoir le 1er octobre prochain, sur le coupon n° 1, qui a déjà reçu 8 francs.

Le chevalier BLANC DE FERNEX, propriétaire;
AD. BLAISE (des Vosges);
BREITTMAYER, conseiller d'État à Genève;
Sir ROBERT CARDEN, alderman, ancien lord maire de Londres, président de la Banque de la cité de Londres;
JOSEPH ESDAILE, administrateur de la Banque *London et Westminster*;
JAMES FAZY, président du conseil d'État de Genève;
GUSTAVE DE FERNEX, banquier à Turin;
C. GILPIN, administrateur du chemin de fer de Londres à Douvres, président de la Société *National Freehold Land*;
E.-E. GOLDSMID, ancien administrateur du chemin de fer de Blesme et Saint-Dizier à Gray;
CH. KOHLER, banquier à Genève;
Le duc de LORGE;
MOULINIÉ aîné, négociant, ancien président du conseil d'État de Genève;
Le marquis CHRISTIAN DE NICOLAY;
OZOU DE VERRIE, vice-président de la Société anonyme des mines de la Mayenne et de la Sarthe;
Le comte DE PORET;
CHARLES SARCHI, ancien secrétaire générale de la Compagnie du chemin de fer de Blesme et Saint-Dizier à Gray;
W. SCHOLEFIELD, membre du parlement, président de la Banque de Birmingham;
SIMON SIMON, banquier;
JOHN STEWART, esquire, administrateur de la Banque *London et Westminster*;
Le marquis DE TILLY.

Pièces annexées au rapport.

Procès-verbal de l'assemblée générale annuelle de la Banque générale suisse de crédit international mobilier et foncier, du 7 septembre 1857.

Le lundi 7 septembre 1857, à 3 heures de l'après-midi, l'assemblée générale des actionnaires de la Banque générale suisse de Crédit international, mobilier et foncier, s'est réunie à Genève, place du Port, au siége social.

M. James Fazy, président du Conseil d'administration, prend place au bureau, conformément à l'art. 50 des statuts.

Sont présents dans l'assemblée, et assistent M. le président, les membres du Conseil d'administration dont les noms suivent :

MM. J.-F. Mouliné.
G. Breittmayer, conseiller d'État.
Simon Simon, administrateur délégué au siége social.
Le chevalier Blanc de Fernex, second administrateur délégué au siége social.
Charles Sarchi, administrateur délégué à la succursale de Paris.
Goldsmid.
Charles Kohler, banquier.

M. James Fazy est, en outre, porteur des pouvoirs de

MM. Charles Gilpin,
Joseph Esdaile,
Sir Robert Carden,
William Scholefield,
J. Stewart,

administrateurs anglais.

M. le chevalier Blanc est porteur des pouvoirs de
M. Gustave de Fernex, de Turin, administrateur.

Ces pouvoirs sont déposés sur le bureau.

MM. Rossel-Bautte, Auguste Snell et Demierre, censeurs, prennent place à côté de MM. les administrateurs.

MM. Moritz B Goldschmidt et Laurent Humbert étant les deux plus forts actionnaires, sont invités à remplir les fonctions de scrutateurs.

Le bureau, ainsi composé, désigne M. de la Peine pour remplir les fonctions de secrétaire.

Le dépouillement de la liste de présence constate la présence de soixante-cinq actionnaires porteurs de onze mille cent soixante-

Digitized by Google

BANQUE GÉNÉRALE SUISSE.

Bilan général au 30 juin 1857.

ACTIF.

		FR.	C.
Compte d'actions troisième série		20.000.000	—
3e Versement à appeler de 100 fr. sur 76,000 actions,	7,600,000 fr. —		
2e Versement non effectué au 30 juin	3,117,975 —	10.756.518	—
Intérêts de retard sur 3,117,975 fr.	38,543 —		
Actions de la Banque. 367 actions libérées de 500 fr.	124,917 fr. 40	8.542.542	40
Actions de la Banque. 21,056 actions libérées de 400 fr.	8,417,625 —		
4,000 actions libérées, compte à amortir		2.000.000	—
Prêts sur nantissements		3.992.273	20
Portefeuille		4.367.196	60
Fonds publics et actions industrielles		2.664.991	05
Débiteurs en comptes courants		2.705.899	40
(Sur ce compte, il a été déduit par profits et pertes 43,691 fr. 20 c., pour mauvais débiteurs ou débiteurs douteux.)			
Emprunt cantonal		2.229.563	25
Chemin de fer de Flessingue		3.447.380	35
Chemin de fer Ferdinand		1.253.146	70
Canal de Bossuyt		315.523	15
Immeubles à Genève		287.959	10
Obligations hypothécaires		215.653	35
Avances pour diverses affaires industrielles		332.278	—
Caisse		561.103	30
Frais de premier établissement		410.063	85
(Il a été déduit sur ce compte 10 0/0 sur l'exercice de l'année, et s'élevait à 455,020 fr. 35 c.; il a été réduit par profits et pertes de 44,956 fr. 50 c.)			
Mobilier		40.309	60
A-compte sur le dividende de 1856 à 1857 à 8 fr		640.000	—
		64.742.491	30

PASSIF.

		FR.	C.
Fonds capital		60.000.000	—
Créanciers en comptes courants		1.447.950	65
Profits et pertes		1.446.168	45
Billets de la Banque		575.000	—
Effets à payer	521,662 fr. 10	604.819	95
Rescriptions	83,157 fr. 10		
Caisse des consignations		500.000	—
Dividendes non perçus		168.552	25
		64.742.491	30

Digitized by Google

cinq actions, tant en leur nom qu'au nom de ceux dont ils ont reçu les pouvoirs.

Ces pouvoirs sont déposés sur le bureau et reconnus réguliers. Les numéros des journaux suisses, français et anglais dans lesquels a été publié l'avis de convocation sont déposés sur le bureau.

M. le président déclare que l'assemblée étant composée de plus de vingt-cinq actionnaires, représentant plus du dixième des actions souscrites, elle est régulièrement constituée, conformément à l'art. 48 des statuts, et il déclare la séance ouverte.

M. le président, au nom du Conseil d'administration, donne lecture d'un rapport dans lequel il est rendu compte de l'état actuel des affaires de la Compagnie et de la gestion du Conseil d'administration pendant l'exercice de 1856-1857.

Dans ce rapport, qui sera annexé au présent procès-verbal, le Conseil d'administration conclut en demandant à l'assemblée :

1° L'approbation des comptes d'exercice de 1856-1857, arrêtés au 30 juin dernier;

2° Si elle veut adopter le chiffre de 18 francs pour le dividende annuel de 1856-1857.

Après la lecture de ce rapport, M. Demierre, l'un des censeurs, au nom de ses collègues, lit un rapport dans lequel il est rendu compte de l'examen qu'ils ont fait des écritures et du bilan, et dont la conclusion est de proposer à l'assemblée l'approbation de tous les comptes. Ce rapport sera annexé au présent procès-verbal.

Aucune observation n'étant faite sur ces deux rappports, M. le président met aux voix la première proposition ainsi conçue :

« Les comptes et le bilan général de l'exercice 1856-1857, finissant le 30 juin dernier, » sont approuvés par l'assemblée. »

Cette proposition est adoptée à l'unanimité.

M. le président donne ensuite lecture de la seconde proposition, ainsi conçue :

« Le dividende annuel de l'exercice 1856-1857 est fixé à 18 francs, dont 8 francs ont » été déduits du versement appelé le 2 avril » dernier, et 10 francs seront payés, pour » solde, le 1er octobre prochain. »

Cette proposition est adoptée à l'unanimité.

L'ordre du jour étant épuisé et personne ne demandant la parole, M. le président déclare la séance levée.

Le Président,
Signé, JAMES FAZY.

Le Secrétaire,
Signé, M. DE LA PEINE.

Les Scrutateurs,
Signé, MORITZ, B. GOLDSCHMIDT, HUMBERT.

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi 8 octobre 1857 :

La fonte affinage a eu quelques demandes ; un marché a été traité à 152 fr. 50, un autre à 155 fr.

Les approvisionnements de bois se poursuivent et se font à des prix qu'il y a un mois on n'aurait pas soupçonnés ; les taillis achetés aux ventes de Bar et de Commercy porteront le charbon en halle de 18 à 20 fr. le mètre cube, suivant la situation des usines. A Bar-sur-Aube, les prix sont un peu moins élevés, la moyenne est de 17 à 18 fr.

Les fers laminés sont en assez bonne position ; les commandes jusqu'à ce jour sont abondantes, et le prix des fers marchands est tenu ferme de 330 à 340 fr., suivant la zone ou suivant l'importance du marché.

Pas de changement en ce qui concerne les fers forgés ; leur cours est soutenu de 370 à 390 fr. en gare de l'usine. La fabrication reprend plus d'activité, favorisée par de meilleures eaux.

Les moulages ont une bonne vente, les articles d'hiver sont en légère faveur. On fait la poterie et la sablerie de 170 à 180 fr. les 1,000 points, suivant les fourneaux ; la poêlerie de 170 à 175 fr. La colonne est une fabrication à peu près abandonnée à cause de la concurrence que font les Ardennes pour cet article. La plaque se soutient encore en concurrence avec les produits de ce groupe ; chez nous elle vaut 190 à 195 fr. les 1,000 kil. à Saint-Dizier. Les boîtes de 5 kil. et au-dessus, 250, 260 fr.; celles au-dessous, 350 fr.

Voici le tarif des pointes : n° 21 et au-dessus, 44 fr.; n° 20, 45 fr.; n° 19, 47 fr.; n° 18, 50 fr.; n° 17, 54 fr.; n° 16, 58 fr.; n° 15, 63 fr.; n° 14, 68 fr.; n° 13, 73 fr. Cette baisse provient d'un trop plein sur la place de Paris.

La concurrence entre les pointeries continue ; nous apprenons que pour marché de 5,000 kil. au moins, on obtient une bonification de 5 0/0 sur le tarif. Plus la concurrence sera acharnée, moins elle nous paraîtra durable.

Jeudi, 15 octobre :

Il s'est traité cette semaine quelques affaires en fonte de forge, les prix ont varié de 152 50 à 157 50 ; le cours paraît s'établir à 155 fr. ferme.

La fonte pour deuxième fusion est sans changement à 180 le n° 1 et 170 le 2.

La demande des fers est assez bonne pour la saison et nos cours ne varieront guère d'ici à la fin de l'année, du moins rien ne le fait prévoir. Laminés 330 à 340 fr., franco gares de l'Est ; forgés 370 à 390 en gare de l'usine.

De nouveaux renseignements nous confirment ce que nous avons dit de la situation de la machine ; le stock n'est pas abondant sur la place de Paris et les prix y sont raisonnés comme chez nous, 410 et 400 n°s 21 et 20.

Les gros moulages s'obtiennent aux prix suivants : plaques, 190 à 200 fr. ; tuyaux de descente, dauphins, raccords, etc., 250 à 260, gargouilles, 250 à 260 ; boîtes de roues de 5 kil. et au-dessus, 25 à 260 ; dito au-dessous 340 à 360 ; poids d'horloge, gros, 220, 225, petits, 230, 235 ; tuyère de maréchal, 250 à 260 fr., suivant les usines où l'importance de la commande.

MÉTAUX.

8 octobre 1857 :

CUIVRE. — Le marché de Londres n'offre rien de particulier, si ce n'est qu'on recherche un peu plus ce métal. — Cote de Paris : cuivre de Russie, 325 à 345 fr. ; lac Supérieur, 327 50 à 330 fr. ; d'Australie, 330 fr. ; d'Angleterre, 315 à 320 fr. ; laminé rouge, 360 fr. ; dito jaune, 310 fr.

ÉTAIN. — L'aspect du marché d'Amsterdam a complétement changé ; les derniers avis sont en baisse assez prononcée. A Londres, l'étain du pays se soutient, mais les sortes étrangères le Banca a baissé de 2 fr. à 2 fr. 50 par 10 kil. — Cote de Paris : Banca, 377 fr. 50 à 380 fr. ; anglais, 365 fr. ; Détroits, 370 fr. à 372 fr. 50 ; Pérou brillant, 350 fr.

PLOMB. — Les prix sont maintenus assez bien à Londres, mais on offre plutôt la marchandise qu'on ne la demande. — Cote de Paris : Plomb de France, 67 fr. ; d'Espagne, 67 à 68 fr. ; d'Angleterre, 68 fr.

ZINC. — Nouvelle baisse sur la place de Hambourg. On obtient à Rouen au prix de 77 fr. — Cote de Paris : Silésie brut, 78 fr. ; laminé, 95 à 100 fr.

BOIS.

8 octobre 1857 :

Les adjudications de coupes de bois qui ont eu lieu le 2 à Bar se sont faites avec beaucoup d'entrain ; les futaies ont été payées 5 à 6 fr. dans les coupes ordinaires, 7 fr. à 8 fr. 50 dans les belles coupes.

En août dernier, il est arrivé sur les ports de Paris 13,060 stères de charpente et sciage bois dur, et 15,095 dito bois blanc.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Londres, 2 octobre :

Les rails peuvent être achetés à 175 fr. à bord, aux usines ; on fait les barres marchandes 177 50 180, aussi à bord dans le pays de production. Rendu à Londres on trouve facilement à 200.

Les fers du Staffordshire ont également une tendance à la baisse ; les fers à clous de bonne qualité ont été offerts à 226 50 franco à Londres.

Voici le résumé des derniers avis de Glascow, en date du 1er octobre :

Nous avons plus de faiblesse ; les nouvelles de l'Inde influent sur les prix et sur les transactions d'une manière défavorable ; cependant nous avons peu de changement dans les prix, qui sont, numéros mélangés bonnes marques, 84 40 à 85 fr. ; Gartsherrie n° 1, 96 25 ; Calder n° 1, 91 à 91 25 ; Coltness n° 1, 90 ; prix sous vergues, au comptant sans escompte.

Fret en hausse :

Havre, Dunkerque, Boulogne, Calais, Dieppe, Fécamp, Cherbourg et Brest, 12 25 ; Rouen, 18 à 18 75 ; Saint-Valéry, 17 50 ; par tonne.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Liége, 1er octobre :

Les prix des charbons sont de 26 à 28 fr. les 24 hectolitres, suivant qualité. Il y a de fortes quantités vendues pour être expédiées dès l'ouverture de la navigation.

La fonte affinage se cote à fr. 9 pour la fonte métis, fr. 10 pour les fers forts, fr. 10 50 pour la truitée et fr. 11 50 pour la grise pour fer à grain. Les fontes de moulage s'écoulent de fr. 11 50 à fr. 15 pour numéros 5 à 1. La fonte affinage grise et la fonte de moulage n° 5 sont beaucoup demandées pour la fabrication des fers à grains fins, tel que les bandages de roues de locomotives et de wagons dont la demande est très-active en ce moment.

Les fers marchands sont calmes à fr. 22, 24 et 26, cours nominal. Cependant quelques affaires ont été traitées depuis peu de temps et une reprise paraît se faire sentir. La demande des tôles est toujours satisfaisante, surtout en tôle fine. Prix : fr. 34 à 36 suivant qualité.

Les fonderies de fer et les ateliers de construction de machines à vapeur sont bien pourvues de commandes. La fabrication des roues pour chemins de fer est poussée avec beaucoup d'activité.

Fils de fer, n°s 0 à 6 jauge anglaise pour pointes, fr. 39 ; pour quincaillerie, fr. 44 ; qualité de fer au bois pour câbles, fr. 60 ; ordres nombreux.

O. SAUPIQUE.

(L'Ancre de Saint-Dizier.

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 862 kilomètres.)
(1856. Id. 795 Id.)

Du 1er au 7 octobre 1857.

151,173 voyageurs.....	489,737 11
Bagages, marchandis, etc.	687,183 44
Total..	1,176,920 55
Semaine correspondante de 1856.	
142 346 voyageurs.....	479,156 34
Bagages, marchand., etc.	630,416 98
Produit total.....	1,109,573 32
Différence...	67,347 23
Produit par kilomètre :	
1857,	1,365
1856,	1,395
Recette totale depuis le 1er janvier	
1857.....	38,973,955 32
1856.....	36,199,151 34
Différence...	2,774,803 98

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :

En 1857, 1372 kil. — En 1856, 1231 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :

En 1857, 1255 kil. — En 1856, 1123 kil.

Du 1er au 7 octobre 1857.

130,121 Voyageurs...	622,776 07
Bagages, marchandises, etc.....	605 382 08
Total.....	1,228 158 15
Semaine correspondante de 1856 .	1,321,562 63
Différence...	35,404 68
Recettes depuis le 1er janvier 1857.	44,010,546 97
Recette correspondante de 1856	38,061,738 52
Différence...	5,948,807 55

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 950 kilomètres)
(1856. Id. 876 Id.)

Du 1er au 7 octobre 1857

314,966 voyageurs.....	538,631 75
Marchandises, etc., grande vitesse ...	67,002 55
— petite vitesse....	370,613 32
Total de la semaine.....	975,647 62
Semaine correspondante en 1856....	969,968 12
Différence...	5,679 50
Recettes depuis le 1er janvier 1857	32 971,246 54
Id. Id. 1856	29,770,486 82
Différence...	3,200,799 72

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON ET DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

PARTIE NORD DU RÉSEAU. — SECTION DE PARIS A LYON

(1857. Longueur exploitée, 494 kilom.)
(1856. Id. 617 »)

Produit par kilomètre : 1857, 1,530 44.
— 1856, 1,759 20.

Recettes du 1er au 7 octobre 1857

Grande vitesse) 115,119 voyageurs..	315,071 45
Grande vitesse) marchand.....	159,609 55
Petite vitesse) marchand.....	396,847 65
Total.....	1,002,128 65
Semaine correspondante de 1856....	1,079,871 30
Différence...	17,762 65
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	37,645,251 92
id. id. 1856	32,461,024 52
Différence...	5,184,238 40

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 523 id.

Recettes du 1er au 7 octobre 1857

69,199 Voyageurs.....	254,345 »
Bagages et marchandises	338,154 12
Total de la semaine.....	592,499 12
Semaine correspondante de 1856. . .	605 605 35
Différence...	103,106 23
Total des recettes, à partir du 1er Janvier 1857.....	23,097,732 09
Période correspondante de 1856.	22,244,510 24
Différence...	853,221 85

CHEMINS DE FER DE L'EST.

(1857. Longueur exploitée,1357 kilomètres.)
(1856. Id. 1060 Id.)

8e année. — 40me semaine.

Du 1er au 7 octobre 1857.

135,155 Voyageurs.....	535,491 63
Marchandises.....	593 568 88
Total de la semaine.....	1,129 060 51
Recettes antérieures.....	35,467,582 09
Total général.....	36,596,642 60
40me semaine de 1857	1,129,060 51
Semaine correspondante de 1856.	961,353 70
Différence...	167,706 81
Exercice 1857.....	36,380,612 60
Id. 1856.....	33,189,780 93
Différence...	3,190,941 67

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

Du 24 au 30 septembre.

Section de Lyon à Roanne.

22,222 Voyageurs.....	49 600 55
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	160,779 11
Total.....	210,178 66
Recettes antérieures.....	7,270,792 23
Total de l'exercice 1857.....	7,480,970 89
Recette correspondante 1856	222,970 27
Total de l'exercice 1856.....	7,214,148 86

Section de Nevers à Lapalisse et à Brioude.

1857. Longueur exploitée pendant la semaine, 256 k.
Longueur moyenne pendant l'année, 242 kil.
1856. Longueur exploitée pendant la semaine, 230 k.
Longueur moyenne pendant l'année, 227 kil.

Voyageurs	»
Bagages, marchandises, etc.....	»
Total.....	101,424 56
Recettes antérieures.....	3,341,998 89
Total de l'exercice 1857...	3,443,423 37
Semaine correspondante en 1856.....	83,156 92
Total de l'exercice 1856.....2,506,656 73	
Recettes totales de la semaine sur les deux sections	311,663 14
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....	10,612,791 12
Total.....	10 924,394 20

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORSAY.

Longueur exploitée : 24 kilom. 690 mètres

Septembre 1857.

101.609 Voyageurs	66.323 40
Bagages et Messageries	1.856 35
Total.....	68.179 75
Mois correspondant de 1856 :	
86.293 Voyageurs	53.681 90
Bagages et Messageries.....	1.642 30
Total.....	55.324 20
Différence.....	12.855 55
Recette totale depuis le 1er janvier 1857	481.377 80
— — 1856	420.026 05
Différence.....	61.351 75

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.)

Longueur exploitée : 175 kilomètres.

Du 1er au 7 octobre.

14,185 Voyageurs.....	54,323 45
Bagages, marchandises, etc.....	21,652 20
Total.....	75,975 65
Semaine correspondante de 1856.....	32,410 65
Différence.....	43,565 »

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 729 kilomètres.
Id. en 1856, 468 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 210 id.

Recettes du 1er au 7 octobre 1857

CHEMIN DE FER.

41,641 voyageurs	176,005 90
Bagages, marchandises, etc.	138,906 83
TOTAL	314,912 73
Recettes du CANAL LATÉRAL	10,401 45
Recettes antérieures	10,492,402 68
Total depuis le 1er janvier 1857	10,817,716 86
40e semaine de 1857. Chemin de fer..	314,912 73
Id. Canal latéral...	10,401 45
Total de la semaine en 1857	325,314 18
40e semaine de 1856. Chemin de fer..	225,773 70
Id. Canal latéral...	29,001 28
Total de la semaine en 1856	254,774 98
Différence...	70,539 20

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857	10,817,716 86
1856	5,605,740 17
Différence...	5,211,976 69

CHEMIN DE FER DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

(Première section des chemins du Dauphiné.)

1857. — 2e semestre. — Longueur exploitée : 90 kil.

Recettes du 1er au 7 octobre.

Voyageurs	15,460 30
Bagages, marchandises, etc.	10,485 »
Total	25,945 30
Recettes antérieures à partir du 16 juillet 1857	323,479 40
Total depuis le 16 juillet 1857.	349,424 70

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée : 402 kilomètres.

Du 24 au 30 septembre 1857.

60,230 Voyageurs,	136,949 10
», » » Bagages et marchandises,	70,060 65
Total,	207,009 75
Période correspondante de 1856,	199,571 02
Différence...	7,438 73
Recette totale depuis le 1er janvier	6,371,587 80
Période correspondante de 1856,	5,736,603 54
Différence...	634,983 26

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 278 kilom.)

Du 26 septembre au 2 octobre 1857.

11,340 Voyageurs	53,409 47
Bagages, marchandises, etc.	53,194 13
TOTAL de la semaine	106,603 60
Recettes de la semaine correspondante de 1856	97,963 17
Différence...	8 82 0/0
Recettes antérieures	3,938,087 25
Total	4,044,690 85

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 1er au 7 octobre 1857.

Voyageurs	25,729 70
Bagages	1,130 05
Marchandises : grande vitesse	1,802 60
Id., petite vitesse	8,108 90
Exploitation de Biella	4,871 23
Exploitation de Casal (minimum garanti à Novare	3,898 90
Ensemble	45,571 38
Recette correspondante de 1856..	41,731 75
Différence...	3,839 63

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Gmünd.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. Id. 1,077 id.

Du 1er au 7 octobre 1857.

	En francs, au change de 122 o/o
62,180 voyageurs	323,006 98
37,207 tonnes Marchandises	533,179 40
Total de la semaine	856,186 38
Semaine correspond. 1856	668,587 98
Différence...	187,598 40
Recettes depuis le 1 janvier 1857	25,014,029 »
Recettes depuis le 1 janvier 1856	25,661,527 »
Différence...	647,498 »

COMPAGNIE DE L'UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES.

(Compagnies fusionnées de Saint-Gall, Appenzell, du Sud-Est et de la Glatt. — Longueur totale des concessions : 274 kilomètres.)

Sections Winterthur-Saint-Gall-Rorschach et Uster-Wallissellen.

Longueur exploitée en 1856, 70 kilomètres
— — 1857, 90 —

Septembre 1857

93,369 voyageurs	79,095 25
100,602 quint. marchandises et bagages	27,247 11
Total du mois	106,342 36
Mois correspondant de 1856	59,112 99
Différence..	47,229 37
Recettes depuis le 1er janvier 1857	763,781 85
Recettes correspondantes 1856	413,435 27
Différence...	350,346 58

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

40e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 28 septemb. au 4 octobre

7,067 voyageurs — 12,893 quint. bagages, marchandises	fr. 13 936 55
Recette correspondante de 1856	13,231 55
Différence...	705 »
Recettes depuis le 1er janvier 1857	493 007 60
Recette correspondante de 1856	376 106 35
Différence...	118,901 25

CHEMIN DE FER PAR LE JURA INDUSTRIEL

Ligne Neuchâtel-Chaux-de-Fonds-frontière française.
Longueur totale : 38 kilomètres.

Section Locle-Chaux-de-Fonds.
(Longueur exploitée : 8 kilomètres.)

Exploitée depuis le 1er juillet 1857.

Recettes du 3 au 9 octobre.

8,108 Voyageurs	3,250 45
Marchandises	79 73
Total de la semaine	3,330 18

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE

Lignes de Bâle à Laufelfingen, Olten à Emmenbrucke, Aarau à Berne et Herzogenbuchsée à Bienne. — 195 kilomètres dès le 16 juin.

Recettes du 1 au 30 septembre 1857.

	Voyageurs	Marchandises quintaux à 50 kil.	Recettes.
Du 1er au 30	129,673	162,000	300,000 »
Mois précédents.	737,577	1,159,596	1,372,900 95
Totaux..	867,250	1,321,596	1,672,900 95

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 27 septembre au 3 octobre 1857

3,838 voyageurs	fr. 2,631 30
Marchandises	1,042 90
Recettes antérieures	203,301 80
Total	206,976 20

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

Août 1857

	1857.	1856	1855.
Voyageurs...	51,967 95	50,851 45	49,381 60
Bagages.....	1,521 55	1,475 90	1,260 27
Bétail.....	690 20	818 10	719 25
Marchandises	16,038 79	15,955 76	17,199 36
	70,218 49	69,101 21	68,560 48

Différence.. 1,117 28 sur 1856
Différence.. 1,658 01 sur 1855

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (41e semaine)		Par journée d'omnibus de Paris.	de province
Du 4 au 10 octobre 1857	254,231 30	82 18	51 62
Semaine correspondante de 1856 . .	231,743 85	80 89	48 55
Rec. depuis le 1er janv. 1857 . . .	9,739,039 95	81 10	49 33
Période correspondante de 1856 . .	8,636,915 95	73 37	46 02
Différence.	1,102,124 »	7 73	3 31

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

ACTIONS.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le paiement de l'intérêt annuel de 15 fr. et de l'a-compte habituel de 15 fr. sur le dividende de l'exercice 1857, soit 30 fr. par action (onzième coupon), sera effectué, à dater du 1er octobre prochain, à la caisse centrale de la Compagnie.

Ce paiement sera fait sous la déduction, *pour les titres au porteur*, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

Comme d'ordinaire, les coupons et les certificats de dépôt de titres au porteur, ainsi que les titres d'inscription nominative, accompagnés de bordereaux dûment remplis et signés, seront reçus dès le 15 septembre courant dans les bureaux du service des titres de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, où il en sera donné récépissé.

Le directeur doit avertir toutefois MM. les actionnaires que les titres au porteurs dont les coupons ou les certificats de dépôt auront été remis à la Compagnie pour ledit paiement, *pendant le présent mois de septembre*, ne pourront être admis à la conversion en titres nominatifs *qu'après le 1er octobre*, époque à laquelle la conversion cessera d'être exempte de droits.

Paris, le 12 octobre 1857.

Le Directeur de la Compagnie,

C. DIDION.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir les porteurs d'obligations de l'emprunt de la Compagnie de Strasbourg à Bâle (1843), que le coupon d'intérêts (25 fr. par action) échu le 1er octobre est payé au siége de l'administration, rue et place de Strasbourg, tous les jours, les dimanches et jours fériés exceptés, de dix à trois heures, sur présentation du coupon détaché des titres.

Ce paiement est fait sous la déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE.

Appel sur les 115,500 actions nouvelles.

Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler aux souscripteurs des 115,500 actions nouvelles, émises conformément au paragraphe 2 de l'art. 6 des statuts, qu'un versement de 150 fr. sur les actions libérées de 200 f., et de 100 fr. sur les actions libérées de 250 fr., est exigible à partir du 1er novembre prochain. Les actionnaires qui n'auront pas effectué ce paiement du 1er au 15 novembre seront passibles des intérêts de retard à partir du 1er novembre.

Les versements ultérieurs de 200 fr. et de 185 fr., pourront être effectués par anticipation, moyennant bonification ou compensation de l'intérêt, calculé à raison de 5 0/0 par an.

Les versements seront reçus dans les caisses de la Compagnie : à Paris, rue de Provence, 47, et rue Laffitte, 17; à Lyon, rue Lanterne, 2; et à Marseille, à la gare.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE.

Avis à MM. les actionnaires.

Conformément à l'art. 28 des statuts, le Conseil d'administration a fixé à 20 fr. l'a-compte sur le dividende de 1857 à distribuer aux actions de la fusion.

Cet à-compte sera payé à partir du 1er novembre : 1° dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille; 2° aux succursales de la Banque de France établies dans les villes où la Compagnie n'a pas de service.—Par suite de dispositions concertées entre la Compagnie et la Banque de France, l'intervention des succursales s'exercera *sans frais* pour les actionnaires.

Le paiement de l'à-compte devant être constaté sur les titres par l'apposition d'une estampille, les titres tant *au porteur que nominatifs* devront être préalablement déposés dans les bureaux ci-dessus désignés.

Les titres *au porteur* seront passibles de la retenue d'un trimestre (1er juillet au 1er octobre) de la taxe d'abonnement établie par la loi du 23 juin 1857.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le cinquième coupon des actions de la Compagnie est fixé à 17 fr. 50 c., montant de l'intérêt annuel de 3 1/2 0/0 garanti par l'Etat, et sera payé, à dater du 1er octobre 1857, au siége de la Compagnie, à Paris, rue Saint-Lazare, n° 124, de 10 heures du matin à 3 heures de l'après-midi.

Ce paiement sera fait sous la déduction, *pour les titres au porteur*, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

Le directeur de la Compagnie,

G. DE LAPEYRIÈRE.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer les porteurs d'actions anciennes et nouvelles que le paiement d'intérêts dus au 1er novembre prochain, à titre de premier dividende sur l'année 1857, aura lieu à partir du 2 novembre, à la caisse de la Compagnie, tous les jours, de dix heures à trois, les fêtes et dimanches exceptés.

Le paiement sera effectué, pour les actions anciennes, sur présentation du coupon du 1er semestre 1857, détaché des titres, — 20 fr.

En ce qui concerne les actions nouvelles, ces actions ayant déjà reçu un premier à-compte de 10 fr., en mai dernier, la valeur du coupon de novembre est fixée ainsi qu'il suit :

Intérêts du semestre de mai à novembre, solde du premier dividende de 1857, fr.	10 »
Plus rappel et solde d'intérêts sur 475 fr. pour novembre et décembre 1856,	3 20
Total,	13 20

Le paiement sera fait sur présentation du titre, pour y être constaté par une estampille.

Dans les deux cas, le paiement du coupon aura lieu sous la déduction de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, et conformément au § 2 de l'article 6 ainsi conçu :

« Ce droit pour les titres au porteur est converti en une taxe annuelle et obligatoire de 12 centimes par francs du capital desdites actions, évaluées par leur cours moyen pendant l'année précédente. »

Le cours moyen des actions de la Compagnie, constaté par le syndicat des agents de change, est de 892 fr. 14 c. pour 1856. En conséquence, le droit à percevoir pour les mois de juillet, août, septembre et octobre, soit 4 centimes par cent francs du capital moyen de 892 fr. 14 c. en 1856, sera calculé en conformité des lois spéciales en matière d'enregistrement, en y comprenant le double décime, sur des capitaux arrondis de 20 francs en 20 francs.

Ainsi, pour *une* action représentant 892 fr. 14 c., sur un capital de 900 fr., droit..... 0 fr. 44 c.

En ce qui concerne les propriétaires de titres nominatifs résultant des conversions effectuées en vertu de la loi, les intérêts leur seront payés *intégralement sans retenue*, sur la présentation du titre, où le paiement sera constaté par une estampille spéciale.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Le Conseil d'administration rappelle à MM. les actionnaires que le versement de 50 fr. par action à effectuer au mois d'octobre prochain, et qui pouvait être fait par anticipation avec le versement de juillet dernier, sera exigible du 1er au 15 octobre. En conséquence, les actionnaires qui n'auront point satisfait à ce versement dans le délai ci-dessus indiqué, devront l'intérêt de retard, à raison de 6 0/0 l'an, à dater du 1er octobre.

Le Conseil rappelle également à MM. les actionnaires que les versements s'effectuent :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères;

A Londres, chez MM. de Rothschild et fils;

A Madrid, à la caisse de la Société;

A Lyon, à la caisse syndicale des agents de change;

A Bordeaux, chez MM. Rodrigues et fils;

A Marseille, chez MM. Roux de Fraysinet.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES.

MM. les actionnaires de la Compagnie de l'Union des chemins de fer suisses sont prévenus qu'en vertu d'une décision prise le 1er octobre courant par le Conseil d'administration, ils auront à effectuer un versement de 50 fr. sur leurs actions libérées de 300 fr.

Ce versement sera reçu du 10 au 20 novembre prochain :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte;

A Saint-Gall, à la Banque de crédit suisse-allemande;

A Zurich, chez MM. G. Schulthess et C°;

A Genève, chez MM. Hentsch et C°;

A Coire, chez MM. Masner et Braun;

A Rheineck, chez MM. Custer et C°;

A Glaris, à la Banque cantonale.

CHEMINS DE FER

DE LA LIGNE D'ITALIE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'en exécution de l'art. 20 des statuts de la Compagnie, il est fait un appel d'un cinquième, soit 50 fr. par action.

Les versements seront reçus, sur la présentation des titres d'actions, à partir du 2 novembre 1857, jusqu'au 30 du même mois inclusivement, à la caisse de la Compagnie :

A Paris, 12, rue de Londres;

A Orléans, chez M. Constant-Lefebvre;

A Nancy, chez MM. Lenglet et C°;

A Londres, chez MM. Sheppard et fils, Threadneedle street;

A Genève, à la Banque générale suisse.

Les actionnaires qui n'auront pas effectué leur versement le 30 novembre devront l'intérêt de retard à partir du 2 novembre à raison de 5 0/0 par an.

VIEILLE-MONTAGNE,

Société anonyme des mines et fonderies de zinc.

MM. les actionnaires de la Société de la Vieille Montagne sont prévenus qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le vendredi 30 octobre prochain, à dix heures du matin, à Angleur (station de Chênée), près Liége (Belgique), pour statuer sur des ventes et achats de propriétés immobilières et pour procéder au remplacement d'un administrateur démissionnaire.

Pour avoir droit d'assister à cette assemblée, il faut posséder au moins cinquante dixièmes d'actions.

MM. les actionnaires qui désirent y assister sont invités à faire le dépôt de leurs titres, soit à la caisse de la Société, à Angleur, soit à celle de Paris, rue Richer, 19.

Il leur sera délivré un récépissé de dépôt de ces titres, qui leur servira de carte d'admission.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le directeur général de la Société,

SAINT-PAUL DE SINÇAY.

MINES DE SANTANDER.

Le gérant de la **Compagnie des mines et fonderies de la province de Santander** prévient MM. les actionnaires porteurs d'au moins dix actions, que l'assemblée générale annuelle aura lieu le vendredi 30 octobre 1857, à deux heures précises, rue Richelieu, 100. Les porteurs devront, pour être admis, déposer leurs actions avant le 27 octobre, chez MM. Béchet-Dethomas et C°, banquiers à Paris, boulevard Poissonnière, 17.

Digitized by Google

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES EAUX.

Les porteurs des actions dont les numéros suivent :

S. A 4386 à 4390 6836 à 6865. — S. B. 1881 à 1900 4211 à 4220 4311 à 4320 6561 à 6570 10891 à 10910 14711 à 14720 16501 à 16520 — S. C. 12026 à 12050 15401 à 15425 32826 à 32850 42326 à 42350 43026 à 43075 44101 à 44150 45226 à 45275 De 21 à 30 1076 à 1080 1082 à 1085 1151 à 1154 1160 2066 à 2075 2617 à 2621 3786 à 3790 3971 à 3977 4069 à 4073 4092 4093 4096 4101 à 4103 4122 à 4125 4316 à 4325 4521 à 4525 4562 4664 à 4670 4711 à 4720 4921 à 4925 5010 5011 5054 5055 5526 à 5531 5836 à 5845 5886 à 5890 5916 à 5925 5971 à 5975 6411 à 6415 6611 à 6615 6801 à 6805 6481 à 6885 6896 à 6899 6973 à 6975 7616 à 7665 7724 à 7728 8146 à 8225 8825 à 8834 9156 à 9165 9186 9187 9430 à 9433 9826 à 9835 9926 à 9929 10082 à 10086 10565 à 10574 11261 à 11275 11711 à 11716 11716 à 11720 11993 11994 12578 12579 12607 12608 12610 à 12612 12628 12629 12631 à 12651 13086 à 13090 13201 à 13215 De 17511 à 17520 17636 à 17640 17861 à 17885 19536 à 19550 20336 à 20340 20636 à 20665 21201 à 21220 21396 à 21400 21581 à 21590 22221 à 22230 23236 à 23240 23256 à 23270 24291 à 24300 24366 à 24375 24966 25866 à 25875 25891 à 25895 27801 à 27665 27961 à 27970 28041 à 28035 29001 à 29035 29056 à 29080 29086 à 29100 29281 à 29285 29326 à 29335 29721 à 29725 30226 à 30240 30376 à 30400 30561 à 30565 30791 à 30805 31471 à 31480 31651 à 31665 31826 à 31830 32931 à 32935 32996 à 33000 33017 à 33020 33346 à 33355 34136 à 34285 34681 à 34685 34691 à 34695 35576 à 35585 35814 35815 36876 à 36895 37271 à 37285 37301 à 37310 38360 à 38390 39791 à 39800 De 43026 à 43100 45576 à 45600 49751 à 49775 51801 à 51825 52101 à 52125 54921 à 54925 59101 à 59150 62701 à 62750 63201 à 63225 63326 à 63350 65301 à 65325 66601 à 66625 69976 à 70000 71651 à 71700 71801 à 71850 76151 à 76175,

et qui ont encouru l'application de l'art. 19 des statuts, sont invités pour la dernière fois à verser immédiatement les 125 fr. par action qui leur ont été réclamés par avis du 7 août 1857.

Paris, le 10 octobre 1857.

Le secrétaire du Conseil,

ERNEST BISSET.

CAISSE DE REPORTS.

D'INVILLE ET Cᵉ.

10 octobre, 9ᵉ coupon de dividende 1857, 3 fr. par action de 500 fr.

COMPAGNIE

DE L'UNION DES GAZ.

MM. Goldsmid et Grégory ayant accepté définitivement la gérance de la Société L'UNION DES GAZ, doivent prendre l'administration aux lieu et place des administrateurs judiciaires, à partir du 1ᵉʳ novembre prochain. Le siége social et les bureaux seront transférés à partir dudit jour, rue de Provence, 58, où les divers intéressés sont invités à se présenter.

COMPTOIR CENTRAL DE CREDIT.

V. C. BONNARD ET Cᵉ.

A partir du 15 octobre courant, le Comptoir modifiera de la manière suivante les conditions auxquelles il reçoit les dépôts de fonds en compte courant.

Les sommes versées *à découvert* continueront à jouir d'un intérêt de 3 0/0 l'an et pourront être retirées jusqu'à 25,000 fr., sans avis et après trois jours d'avis pour celles d'un chiffre supérieur.

Quant aux sommes versées contre couverture par le Comptoir (*en bons du Trésor ou rentes sur l'Etat*), elles ne jouiront que d'un intérêt de 3 et 3/4 0/0 l'an, et pourront également être retirées jusqu'à 25,000 fr., sans avis et après trois jours d'avis pour les sommes supérieures à 25,000 fr.

Le gérant, C. BONNARD,

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE

CREDIT EN ESPAGNE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie générale de crédit en Espagne a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'en vertu de l'art. 18 des statuts, le troisième versement de 100 fr. par action devra être fait du 5 au 15 novembre prochain.

Ce versement pourra s'effectuer indifféremment :

A Madrid, au siége de la Société, calle del Turco, 6;

A Paris, à la succursale, rue de Provence, n° 50.

MM. les actionnaires sont en outre prévenus que les 150 fr. par action restant à verser seront appelés de la manière suivante :

75 fr. du 1ᵉʳ au 10 juillet 1858 ;

75 fr. du 1ᵉʳ au 10 janvier 1859 ;

La Compagnie acceptera le paiement par anticipation de ces deux derniers versements, en bonifiant l'intérêt à 6 0/0 l'an.

Par ordre du Conseil.

L'administrateur-secrétaire,

E. JARDIN.

PISTON MÉTALLIQUE.

Breveté par Ramsbottom, à Manchester. Ces pistons sont appliqués et fonctionnent avec la plus grande précision à 1,000 machines à vapeur, locomotives et marteaux à vapeur.

Ils sont d'une construction simple, d'une application très-facile et coûtent infiniment moins que tous les systèmes connus.

Les ressorts opèrent une pression invariable contre les parois des cylindres, évitent toute fuite de vapeur et procurent par là une économie notable dans le combustible.

— Les industriels qui désirent faire l'application du Piston Ramsbottom sont priés de s'adresser aux propriétaires du brevet, MM. P. R. JACKSON ET Cᵉ, rue de Pouilly, n° 12, à Tourcoing (Nord).

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

OMNIBUS DE LONDRES

Recettes du 27 septemb au 3 octobre

39ᵉ semaine.

598 voitures ont circulé et ont produit 269,651 fr. 45 c., soit par jour 41,378 fr. 77 c. et par voiture 70 fr. 76 c.

La recette totale du 1ᵉʳ janvier au 3 octobre 1857 est de 11,574,500 fr. 40 La moyenne générale par jour et par voiture, comprenant le service de ville et de banlieue, est de 73 fr. 41 c.

Recettes comparatives :

1857, 39ᵉ semaine,

11,574,500 fr. 40 moyenne, 73 fr. 41

1856, 39ᵉ semaine,

8,111,663 fr. 75 moyenne, 72 fr. 50

Différence en faveur de 1857,

3,459,834 fr. 65 moyenne, 1 fr. 21

FONDS AMÉRICAINS.

M. S. de Neufville, rue Cadet, n° 9, a l'honneur de prévenir les porteurs de fonds et obligations de chemins de fer américains, qu'il est autorisé à payer les coupons au pair, à 5 fr. 05 c. le dollar, échus ou à échoir, sans déduction pour ceux qui ont encore trente jours à courir. — Achat et vente des mêmes fonds.

DETTE DE BELGIQUE.

Les porteurs d'obligations de *l'emprunt belge de vingt-six millions de francs* (20,000,000 fr.) *à cinq pour cent* de 1852, dont la conversion a été décrétée par la loi du 28 mai 1856, sont informés qu'à partir du *mardi 20 octobre 1857* jusqu'au *4 novembre* suivant inclus, un Commissaire du gouvernement belge procédera à l'échange de leurs titres contre de nouveaux titres à *quatre et demi pour cent*, tous les jours non fériés, de *dix heures du matin à deux heures de relevée*, dans les bureaux de MM. *de Rothschild* frères, rue Laffitte, 21, à Paris, où l'on peut se procurer depuis le 15 de ce mois les imprimés nécessaires à la formation de la demande d'échange à joindre aux obligations.

Les coupons d'intérêt à *cinq pour cent*, de l'échéance du 1ᵉʳ novembre 1857, afférents aux obligations présentées à l'échange, ainsi que la prime de *un demi pour cent* sur le capital de ces obligations, seront payés à partir dudit jour 20 octobre.

FORGES DE LA BASSE-INDRE.

MM. les actionnaires sont prévenus que la première moitié des dividendes de l'exercice du 3ᵉ juin 1857 (soit 40 fr. par action de 500 fr.) est payable au bureau de l'administration, à Paris, passage Violet, n° 2, depuis le 1ᵉʳ octobre courant.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les jeudis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, les lundis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine et le Pirée, traversée en 7 jours.

Correspondance au Pyrée pour Volo et Salonique toutes les deux semaines, le samedi, à dater du 11 juillet ; pour Syra, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 4 juillet.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet. — *Voie de Smyrne :* chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 5 juillet.

MER NOIRE — *Danube* pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraila. *Trébizonde* par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique et des îles ioniennes.

ALGÉRIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi. ORAN. — Départs tous les jeudi à midi. STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de inscription:

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale,

A Lyon place des Terreaux

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Lundi dernier, le conseil de la Banque d'Angleterre ayant porté son escompte à 7 0/0, la Banque de France a élevé, pour la première fois, son escompte à 6 1/2 0/0. Ces deux mesures ont précipité les consolidés de 89 1/8 à 86 3/4, et la rente 3 0/0 de 67 70 à 66 50. Nos fonds, comme on voit, résistaient mieux que les fonds anglais, et cela devait être, car d'un côté l'écart entre le 3 0/0 français et le 3 0/0 anglais était depuis longtemps anormal et devait tendre à diminuer, et d'un autre côté le marché français subissait seulement le contre-coup des embarras des places étrangères, mais il n'existait à l'intérieur que des motifs de confiance qui à tout autre moment auraient ramené un mouvement de hausse suivi sur nos fonds.

Le marché des chemins de fer a été excessivement impressionnable et les grandes lignes ont éprouvé cette semaine de nombreux mouvements rapides de hausse et de baisse.

Toutes les primes de la quinzaine ont été abandonnées.

L'Orléans a repris deux fois 1,350 et 1,355 après avoir fléchi à 1,330, mais il avait reculé de nouveau à 1,337 50.

Le Lyon-Méditerranée, qui était encore surchargé de positions à la hausse, est tombé de 855 à 810, on avait repris à 842 50, mais de nouvelles offres l'ont ramené à 827 50, et le Lyon nouveau, après avoir été coté à 800 et avoir repris à 830, a reculé à 815.

On a prétendu que de fortes livraisons de titres allaient avoir lieu sur les actions anciennes du Nord, ce qui les a fait tomber de 885 à 855, elles se sont relevées facilement à 880 et elles sont revenues à 872 50. Le Nord nouveau se maintenait plus facilement de 700 à 715.

Les actions de l'Est ont eu des variations peu importantes; les actions anciennes ont fait 680 et 695, et les nouvelles, 665 et 677 50. Elles soutiennent encore les cours à 682 50 et les autres à 670.

Le Midi continue peu à peu son mouvement rétrograde; cette ligne profite à peine des mouvements de repos qui se manifestent sur les autres chemins, et elle est facilement entraînée par la baisse générale. Elle est tombée de 615 à 575 et elle est restée à 582 50.

Les chemins de fer autrichiens, malgré des escomptes considérables qui n'ont pas produit le moindre effet sur le marché, ont continué à fléchir; ils sont tombés de 675 à 655, et ils sont lourds de 665 à 667 50. On assure pourtant que la recette de la semaine dernière accuse encore une augmentation importante sur la semaine correspondante de l'année dernière.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 8 jusqu'à ce lo du 15 octobre.

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 67 25 à 66 60, elle est restée à 66 75; elle a varié à terme de 67 70 à 66 50, elle est restée à 66 85.

Le 4 1/2 0/0 a monté de 90 50 à 91 25, il est resté à 91.

La Banque de France a baissé de 2,965 à 2,875, elle est restée à 2,930.

Le Crédit mobilier a fléchi de 822 50 à 730, il est resté à 770.

Le Crédit foncier a varié de 550 à 547 50.

Orléans a fléchi de 1,360 à 1,330; il a repris à 1,352 50, il est resté à 1,337 50.

Le Nord ancien a fléchi de 885 à 855; il a repris à 880, il est resté à 872 50; le Nord nouveau a fléchi de 722 50 à 700, il reste à 712 50

L'Est ancien a fléchi de 695 à 670, il est resté à 685; l'Est nouveau a fléchi de 680 à 657 50, il est resté à 670

Lyon-Méditerranée a fléchi de 862 50 à 810, il est resté à 827 50; Lyon nouveau a fléchi de 847 50 à 800, il est resté à 815.

Le Midi a fléchi de 617 50 à 575, il est resté à 582 50.

L'Ouest a fléchi de 685 à 665, il est resté à 675.

Le Grand-Central a varié de 608 75 à 600.

Saint-Rambert a baissé de 530 à 510; Béziers, de 420 à 400; les Ardennes anciennes, de 470 à 455; les Ardennes nouvelles, de 500 à 485.

Les Autrichiens ont fléchi de 676 25 à 655, ils ont fermé à 665.

Le Victor-Emmanuel a baissé de 492 50 à 480; les Lombards, de 592 50 à 577 50; les François Joseph, de 465 à 458 75; les Saragosse, de 455 à 450; les Russes, de 510 à 505.

Samedi. — La baisse a continué à faire des progrès sur toutes les valeurs, par suite d'une nouvelle baisse de 3/8 sur les consolidés, à 89 1/8. La rente 3 0/0 a fléchi de 25 c. au comptant à 67 25, et de 35 c. à terme à 67 35; le 4 1/2 0/0, de 50 c. à 90 75; la Banque, de 10 à 2,950; le Mobilier de 20 à 795; l'Orléans, de 15 à 1,340; le Nord, de 10 à 875; le Nord nouveau, de 10 à 710; l'Est ancien, de 5 à 685; l'Est nouveau, de 10 à 670; Lyon-Méditerranée, de 22 50 à 840; Lyon nouveau, de 15 à 825; le Midi, de 5 à 610; l'Ouest de 2 50 à 685; le Grand-Central, de 1 25 à 605; Genève, de 2 50 à 652 50; Béziers, de 10 à 410; les Victor-Emmanuel, de 10 à 480; les Lombards, de 1 25 à 588 75; les François-Joseph, de 7 50 à 460. Les Autrichiens ont monté de 1 25 à 675; les Saragosse de 2 50 à 455. Les Russes ont fléchi de 3 75 à 505.

Lundi. — Nouvelle baisse de 7/8 sur les consolidés à 88 4/4, sur l'élévation à 7 0/0 du taux de l'escompte de la Banque d'Angleterre. Il n'y avait que des offres à notre Bourse, et toutes les valeurs ont fléchi jusqu'à la clôture. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 45 c. à 66 80, et de 35 c. à terme à 66 90. Le 4 1/2 0/0 a repris de 25 c à 91. La Banque a fléchi de 75 à 2875; le Mobilier de 30 à 765; l'Orléans, de 10 à 1,330; le Nord, de 7 50 à 867 50. Le Nord nouveau s'est tenu à 710; l'Est ancien, à 685; l'Est nouveau, à 670. Lyon-Méditerranée a fléchi de 15 à 825; le Lyon nouveau, de 15 à 810; le Midi, de 15 à 590; l'Ouest, de 5 à 680. Le chemin de fer Grand-Central s'est tenu à 605. Le Genève a fléchi de 22 50 à 630; Saint-Rambert, de 5 à 525; Béziers, de 10 à 440; les Autrichiens, de 8 75 à 666 25; les Lombards, de 13 75 à 575; les François-Joseph, de 1 25 à 458 75; les Saragosse, de 2 50 à 442 50. Les Romains se sont tenus à 490; les Russes à 502 50; les Victor-Emmanuel, à 480.

Mardi. — La Banque de france a élevé le taux de l'escompte de 4 0/0 à 6 1/2 0/0, et les consolidés venaient en nouvelle baisse de 1/8 à 87 5/8, en sorte que notre bourse était encore très-agitée. La baisse commençait pourtant à trouver plus de résistance. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 10 c. à 66 70, et à terme de 20 c. à 66 70; le 4 1/2 0/0, de 25 à 90 75. La Banque a monté de 50 à 2,300. Le Mobilier a fléchi de 15 à 750; l'Orléans, de 5 à 1,325; le Nord, de 2 50 à 865; le Nord nouveau, de 5 à 705; l'Est ancien, de 5 à 680; l'Est nouveau, de 5 à 665 ;Lyon-Méditerranée, de 2 50 à 822 50; le Lyon nouveau, de 5 à 805; le Midi de 7 50 à 582 50; l'Ouest, de 12 50 à 667 50; les Ardennes nouvelles, de 5 à 485. Genève s'est tenu à 630; le Grand-Central, à 600. Béziers a fléchi de 10 à 400; Saint-Rambert, de 15 à 510; les Autrichiens, de 5 à 661 25. Les Victor-Emmanuel ont monté de 5 à 485. Les Lombards ont baissé de 7 50 à 557 50; les Russes, de 2 50 à 505. Les François-Joseph se sont tenus à 460; les Saragosse, à 442 50.

Mercredi. — La bourse était meilleure. Les fonds anglais avaient repris de 5/8 à 88 1/8 en liquidation, et à 88 1/2 pour novembre, et les vendeurs commençaient à réaliser. Toutes ces valeurs étaient recherchées à la clôture. Le 3 0/0 a monté, au comptant, de 20 c. à 66 90, et à terme, de 45 c. à 67 15. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 15 c. à 90 65. La Banque a monté de 25 c. à 2,925; le Mobilier, de 47 50 à 800; l'Orléans, de 27 50 à 1,352 50; le Nord, de 15 fr. à 880; le Nord nouveau, de 15 fr. à 720; l'Est ancien, de 15 fr. à 695; l'Est nouveau, de 12 50 à 677 50; Lyon-Méditerranée, de 20 f. à 842 50; Lyon nouveau, de 22 50 à 827 50; le Midi, de 20 f. à 600; l'Ouest, de 10 f. à 680; le Grand-Central, de 2 50 à 602 50; le Saint-Rambert, de 10 f. à 520; le Béziers, de 2 50 à 402 50; les Autrichiens, de 10 f. à 668 75; les Lombards, de 10 f. à 577 50; les Saragosse, de 2 50 à 445. Les François-Joseph se sont tenus à 460; les Russes, à 505.

Jeudi. — Les cours étaient plus faibles par suite de l'augmentation du taux d'escompte à Bruxelles, à Anvers et à Amsterdam, et parce qu'on avait appris plusieurs faillites importantes à l'étranger. La rente 3 0/0 a fléchi, au comptant, de 15 c. à 66 75, et de 30 c., à terme, à 66 85. Le 4 1/2 0/0 a monté de 40 c. à 91; la Banque, de 5 f. à 2,930. Le Crédit foncier a fléchi de 2 20 à 547 50; le Crédit mobilier, de 30 f. à 770; l'Orléans, de 15 f. à 1,337 50; le Nord, de 7 50 à 872 50; le Nord nouveau, de 7 50 à 712 50; l'Est ancien, de 12 50 à 682 50; l'Est nouveau, de 7 50 à 670; Lyon-Méditerranée, de 15 f. à 827 50; Lyon nouveau, de 12 50 à 815; le Midi, de 12 50 à 682 50; l'Ouest, de 5 f. à 675; Genève, de 7 50 à 640; Béziers, de 2 50 à 400; Saint-Rambert, de 10 f. à 540; les Autrichiens, de 3 75 à 665. Le Victor-Emmanuel s'est tenu à 480; les Lombards, à 527 50; les Romains, à 490. Les François-Joseph ont fléchi de 1 25 à 458 75. Les Saragosse ont monté de 5 f. à 450.

Vendredi. — Les premiers cours étaient faibles sur toutes les valeurs. De nombreuses ventes avaient été effectuées depuis la veille sur la rente, qui avait reculé à 66 75; mais comme les consolidés sont venus avec 1/4 de hausse, nos fonds se sont raffermis, et le 3 0/0 a repris à 67. Il y avait du déport ou un report nul pour la liquidation des chemins. On les a liquidés pourtant à de très-bas cours, mais vers la clôture ils se sont un peu relevés. Le Crédit mobilier a repris de 755 à 780; le Nord ancien, de 870 à 880; le Nord nouveau, de 705 à 712 50; l'Est ancien, de 680 à 690; Lyon-Méditerranée, de 820 à 830; Lyon nouveau, de 800 à 820; le Midi, de 575 à 582 50; les Ardennes nouvelles, de 485 à 495; les Autrichiens, de 663 75 à 670. L'Ouest a varié de 675 à 673 75. Saint-Rambert s'est tenu à 510. Béziers a encore fléchi de 5 à 395; les Russes, de 2 50 à 502 50. Les Saragosse ont varié de 442 50 à 450; les Lombards, de 577 50 à 580; les François-Joseph, de 460 à 457 50.

C. DEVINA.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Au porteur ou nominatives	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Dernier intérêt ou dividende payé	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer	C	100 000	500	tout	71 40	janv. juil.	300 ..
Banque de l'Algérie	A	6.000	500	id	37 45	......	600 ..
Omnium lyonnais	C.A.	7.000	1,700	id	.. ..	......	500 ..
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	30.000	1 500	tout	55 ..	janv. juil	910 ..
Omnibus des chemins de fer	C	1 200	300	id.	21 ..	février	175 ..
Omnibus de Londres	C	250 000	100	id	12 50	......	90 ..
Comp. imp. des voitures de Paris	A	400.000	100	id	1 65	mars	5 ..
Gondoles parisiennes	C	1 700	80	id	9 50	févr. août	140 ..
Omnibus de Lyon	C	..	10	tout	.. ..		45 75
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital	A	60 125	1 000	tout	50 ..	avril oct	1115 ..
— act. de jouiss.	A	16 000	1 000	id.	[illegible]	1er juin	92 50
Bourgogne, action de capital	A	22 000	1 000	id	50 ..	avril oct	900 ..
— action de jouiss.	A	27 000	1 200		11 20	1er juin	155 ..
Arles à Bouc, act. de capital	A	6 000	1 000		20 ..	avril, oct	925 ..
Trois canaux, act. de capital		17 000	1 000	id.	20 ..	id	1180 ..
Roanne à Digoin	A	13 000	1 000	id	11 ..	mai	1 0 ..
Aire à la Bassée	A	720	5 000	id	450 ..	févr. août	7450 ..
Sambre à l'Oise	A	11 500	1 000	id	50 ..		920 ..
Scarpe inférieure	C	2 200	1 000	id.	112 ..		1500 ..
Sambre française canalisée	A	8 000	1 000	id.	116 25		1150 ..
Canalisation de l'Isère	A	61.000	100	id	4 0 0		.. ..
Compagnie générale des Eaux	A	80.000	250	id.	4 0 0		180 ..
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	C	100000 parts	1/100	150	4 0 0	avril, oct.	150 ..
Pont, gare et port de Grenelle	A	7.000	1.000	id	10 ..		.. ..
Pont de Rouen	A	800	1 000	id	44 ..	jan., juill	.. ..
Ponts réunis	C	3.000	1 000	id	5 1 2 0 0		.. ..
Nouveaux Ponts réunis	C	4 000	1 000	id	5 1 4 0 0		.. ..
Pont de Bordeaux	A	2 000	1 000	id	.. ..		1500 ..
Pont de Beaucaire	A	1 600	1 000	id	.. ..		1100 ..
Pont sur le Rhône	.	..	.	.	.. ..		102 ..
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Cie	C	10 000	500	tout	73 50	janv. juill	400 ..
Compagnie franco-améric. Estamp	C	..	500	tout	151 21	juin, déc	550 ..
Messageries Imp. Serv. marit.	A	60.000	500	tout	30 ..	janv. juil	720 ..
Cie cent. de transp. et de nav.	C	8 500	200	id	0 ..		70 ..
Compagnie générale maritime	A	60 000	500	250	.. ..	janv. juill	285 ..
Marc Fraissinet père et fils	C	..	500	id.	.. ..	.	425 ..
Arnaud Touache fr. et Cie	C	..	500	id	.. ..	.	400 ..
Armements marit. Bazley et Cie	C	..	500	tout	0 0	.	.. ..
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)	C	24000 parts	300	tout	15 ..	avril, oct.	300 ..
Centre-du-Flénu	Civ	3.000	1.000	id	20 ..		245 ..
Pont-de-Loup-Sud	Civ	2 000	1 000	id.	70 ..	avril	400 ..
Montieux-Saint-Étienne	Civ	2 400	500	id	.. ..		.. ..
Blanzy	C	20 000	500	id	30 ..	févr. août	725 ..
Commentry	A	1 200	1 000	id	150 ..		1250 ..
Chazotte	A	3 500	1 000	id	65 ..		780 ..
Layon-et-Loire	A	1 800	1 000	id	.. ..		400 ..
Loire (quatre groupes)	A	80 000	1 000	id.	24 ..	avril oct	600 ..
Loire	A	80 000	1 000	id	12 ..	id	175 ..
Mont-Rambert	A	80 000	1 000	id	10 ..	id	145 ..
St-Étienne	A	80 000	1 000	id	8 50	id	135 ..
Rive-de-Gier	A	80 000	1 000	id	27 10	id	270 ..
Mayenne et Sarthe	A	11 500	1/80 100	id	14 ..		125 ..
Grand'Combe	A	24.000	1 000	id	60 ..	janv. juill	910 ..
Haute-Loire (anc. Société	Civ.	5 500	500	id.	.. ..	avril oct	300 ..
Carmaux-Toulouse	C	118.000	150	id	10 ..	janv. juill	100 ..
Epinac	A	2 400	1 200	id.	100 ..		.. ..
Roche-la-Molière et Firminy	A	. .	..	.	.. ..		920 ..
Houillères réunies de Quaregnon	A	6.700	250	id.	.. ..		150 ..
Charbonnages belges	C	30 000	500	id	30 ..		410 ..
Compagnie générale. Asphalte	C	8 000	500	id	.. ..		.. ..
Bastennes	.	10 000	100	id	3 0 0	1er janv. juil	100 ..
Loire, obligations anciennes	.	4 000	1 200	id.	50 ..		1 .. ..
— — nouvelles		18 000	1 250	id.	50 ..	févr. août	9 . 50
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne ... zinc	A	90 000	80	tout	25 ..	mai, nov.	175 ..
Nouvelle-Montagne ... zinc	A	3.000	1 000	id.	100 ..		1010 ..
Stolberg et Westphalie, priv. zinc	A	40.000	375	id.	5 0 0	octobre	150 ..
— non priv. zinc.	A	40.000	375	id.	.. ..	id.	85 ..
Corphalie ... zinc	A	5.500	1.000	id.	30 ..		1030 ..
Eschweiler, priv. ... zinc	A	5.500	500	id.	.. .	1er juin	.. ..
— non priv. ... zinc.	A	6 500	375	id	5 0 0	janv. av	.. ..
Silésie ... zinc	A	50 000	375	id.	8 42	mai, nov.	262 50
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre	C	60 000	100	id.	1 50	août	22 ..
Tenez (Algérie) ... cuivre	C	24 000	100	id.	.. ..		40 ..
Pontgibaud ... plomb, argentif.	A	10.000	1 000 (1)	id.	25 ..		2 0 ..
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Cie	C	14 000	00	tout	47 20	sept. mars.	650 ..
Septèmes	C	60 000	250	id.	.. ..	avril, oct	.. ..
Carentie	C	70.000	100	90	1 75		35 ..
Chameroy	C	2.000	500	id.	58 ..	juin, déc.	750 ..
Gandillot	C	2.300	250	id.	35 ..		.. ..
Christofle	C	4 000	500	id.	75 ..		.. ..

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr

DÉNOMINATION.	Au porteur ou nominatives	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Dernier intérêt ou dividende payé	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)		25 000	500	tout	90 ..	déc. juin.	835 ..
Loire et Ardèche	A	4 000	1,000	id.	500 ..		40 0 ..
Allevard	A	..	5.000	id	.. ..	.	5050 ..
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	3 000	id.	200 ..	juin, déc.	. ..
Alais (Gard)	A	18 000	1 000	id	.. ..		550 ..
Basse-Indre	C	5 000	500	id.	94 ..	avril, oct.	700 ..
Châtillon et Commentry	C	50 000	500	id	40 ..	mars, sep	300 ..
Maubeuge (Nord)	A	6 000	1 000	id	.. ..		450 ..
Fourchambault	C	50 000	1 000	id	20 ..		565 ..
Forges aciéries de Rive-de-Gier	C	54 000	1,500	id.	60 ..	mai, nov	500 ..
[illegible]	A	10 000	1 000	id	.. ..		500 75
Côte-d'Or	C	0.000	500	id.	.. ..		600 ..
Franche-Comté	C	[illegible]	500	id.	. ..		540 ..
[illegible]		.	250	id.	.. ..		182 50
Méditerranée (forges et chant.)	A	1000	1 000	tout	60 ..	..	6 0 ..
Espérance (Belgique)		4 000	1 000	id	140 ..	janv. juill	1 ..0 ..
Monceau-sur-Sambre (Belgique)	A	10 000	500	id	42 50	avril, oct.	6.5 ..
Providence (Belgique)	A	5.000	1 000	id	150 ..		1 490 ..
Phénix métallurgique	A	60 000	575	id	40 ..	janv. juill	350 ..
Sclessin		11 000	1 000	id.	50 ..	.	1 0 0 ..
Ougrée (Belgique)	A	12 000	1.1000	id.	60 ..		5.2 50
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)	A	24000 parts	1 2000	tout	6 ..	avril oct	. ..
Paris (éclairage et chauffage)	A	110 000	1 500	id.	40 ..		837 50
Nord (Boulogne, etc.)	C	6 000	500	id	40 ..	avril, oct	500 ..
Est (Vincennes)	C	1 000	500	id.	50 ..		.. ..
Versailles	C	1 200	500	id.	35 ..	mars sept	300 ..
Valenciennes	C	2 400	400	id.	7 20	1er octobre	175 ..
Amiens	C	1 000	500	id.	35 ..	janv. juill	460 ..
Comp. centrale, Lebon (11 villes)	C	15 000	500	id.	35 40	janv. juill.	545 ..
Union des Gaz	C	40 000	250	id	30 ..	janvier	77 50
Lyon	A	7 000	1.400	id	100 ..	janv. juill	2155 ..
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2 400	500	id.	.. ..		1000 ..
Dijon	.	.	75	.	.. ..		1.00 ..
Metz	A	1 000	1 000	id.	.. ..		.. ..
Naples	.	.	100	.	.. ..		.. ..
Saint-Lazare	A	1 000	1.100	id	.. ..		1500 ..
Venise	.	.	500	.	.. ..		1100 ..
Padoue, Vicence et Trévise	Civ.	2.400	500	tout	.. ..		250 ..
FILATURES.							
Moberly (Amiens)	A	8 000	500	tout	53 ..	septembre	610 ..
Cohin	C	40 000	500	id.	45 10	janv. juill.	550 ..
Lainière	C	1 400	500	id.	35 80		. ..
Pont-Rémy	A	5 000	1/2000	id.	31 ..	30 avril	400 ..
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	6 000	500	tout	62 ..	janv. juill.	540 ..
Glaces de Saint-Gobain	A	4 4..	4.11..	id.	.. ..		31 000 ..
Glaces de Montluçon	C	24 000	500	id.	.. ..		200 ..
Glaces d'Oignies ... Belgique	A	10 000	1 000	id.	75 50	avril sept	1.1.0 ..
Glaces d'Aix-la-Chapelle, Prusse	A	2 000	1000	id	.. ..	avril, oct.	1.0 ..
Immeubles Rivoli	A	240 000	100	id	5 90	janv. juill	96 25
Rue impériale de Lyon	A	24 000	1,250	id.	5 0 0		825 ..
Docks Louis-Napoléon	Civ.	200 000	250	175	.		175 ..
Télégraphe sous-marin Manche	C	100 000	25	id	7 0 0	mars, sept	16 ..
— Méditerranée	C	10 000	250	id	. ..		125 ..
Cie gén. de Vidanges, Richer et Cie	C	25 000	500	id.	25 ..		100 ..
Substances alimres, Chollet et Cie	C	40 000	100	id.	20 ..		40 ..
Ste marit. et industr. du Maine	C	.	100	tout	.		..
ASSURANCES.							
Générale ... mar	A	400	12 500	5000	. ..	avril	36 0/0 b
Sécurité ... mar	A	750	5 000	1 5	. ..		32 0 0 b
Union des ports ... mar	A	1 000	5 000	750	290 50	avril	17 0/0 b
Lloyd français ... mar	A	1 200	5.000	1/5	400 ..	février	40 0/0 b
Océan ... mar	A	200	5.000	1000	. ..		2. 0 0 b
Chambre d'assurances ... mar	A	400	5.000	1 5	. ..	février	30 0 0 b
Mélusine ... mar	A	400	5.000	1 5	. ..	mars	24 0 0
[illegible] ... mar	A	200	5 000	1000	620 ..		25 0 0 b
Sauvegarde ... mar	A	200	5 000	1000	250 ..	février	16 0 0 b
Centrale ... mar	A	1.000	5 000	1000	200 ..	février	22 0 0
Réunion ... mar	A	1 000	5.000	1000	.. ..	id.	23 0 0 b
Générale ... inc	A	400	5 000	tout	.. ..	avril	250 0/0 b
Phénix ... inc	A	4 000	1 000	id.	200 ..	mai, nov.	222 0 0 b
Nationale ... inc	A	2.000	5 000	1 5	. ..	mars	170 0 0 b
Union ... inc	A	2 000	5 000	1 5	400 ..	avril	96 0 0 b
Soleil ... inc	A	1 000	6 000	1 5	400 ..	id.	12. 0 0 b
France ... inc	A	2 000	5 000	1 5	. ..	id	44 0 0 b
Urbaine ... inc	A	1.000	5 000	1 5	100 ..	id.	110 0/0 b
Providence ... inc	A	2 000	2 500	500	100 ..	id.	80 ..
Aigle ... inc	A	400	5 000	2000	.. ..	id.	25 0 0 b
Paternelle ... inc	A	3.000	1 000	400	. ..	id	5 0 0 b
Confiance ... inc	A	800	5 000	1000	.. ..	id.	7 0 0
Nord ... inc	A	2 000	1 000	500	20 ..	id.	12 0 0 b
Générale ... vie	A	400	7 500	tout	2025 ..	t. les 3 ans	140 0 0 b
Nationale ... vie	A	3 000	5 000	1 5	200 ..	t. les 4 ans	26 0 0 b
Union ... vie	A	2 000	5 000	1 5	125 ..	t. les 5 ans	10 0 0 b
Phénix ... vie	A	800	5 000	1000	150 ..	id.	3 0 0 p
Caisse Paternelle ... vie	A	8 000	500	100	. ..	avril	10 0/0 b
Générale ... grêle	A	2 000	5 000	1000	. ..	avril	pair

(1) Valeur d'émission 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 10 AU 16 OCTOBRE

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée de la concession	Nombre des actions	Valeur d'émission	Somme payée	Revenu de chaque act. dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 10 Compt.	Samedi 10 Terme	Lundi 12 Compt.	Lundi 12 Terme	Mardi 13 Compt.	Mardi 13 Terme	Mercredi 14 Compt.	Mercredi 14 Terme	Jeudi 15 Compt.	Jeudi 15 Terme	Vendredi 16 Compt.	Vendredi 16 Terme
842	300	99	400.000	400	tout	56 fr. pour 1856	juillet 1856	Nord ancien	960 ••	965 ••	971 25	967 50	970 ••	965 ••	960 ••	960 ••	960 ••	972 50	960 ••	960 ••
•	•	•	125.000	575	200	4 0/0	•	Nord nouveau	715 ••	710 ••	707 50	710 ••	717 50	715 ••	710 ••	720 ••	715 ••	717 50	715 ••	714 50
251	•	95	300.000	500	tout	60 fr. pour 1856	avril 1857	Ouest	687 50	685 ••	680 ••	680 ••	687 50	685 ••	674 50	680 ••	675 ••	675 ••	672 50	671 25
1374	2112	99	300.000	500	tout	84 fr. pour 1856	avril 1857	Orléans	1345 ••	1340 ••	1330 ••	1330 ••	1335 ••	1335 ••	1340 ••	1342 50	1345 ••	1347 50	1335 ••	1335 ••
1317	1822	99	[illegible]	500	tout	74 fr. pour 1856	mai 1857	Est ancien	685 ••	685 ••	680 ••	670 ••	685 ••	687 ••	682 ••	685 ••	687 50	682 50	685 ••	680 ••
•	•	•		500	tout	4 0/0	mai, nov.	Est nouveau	672 50	670 ••	670 ••	•	665 ••	665 ••	680 ••	677 50	675 ••	670 ••	675 ••	•
691	900	99	265.000	500	tout	94 fr. pour 1856	janvier 1857	Paris à Lyon	1230 ••	•	1230 ••	•	•	•	•	•	1230 ••	•	1230 ••	•
•								Lyon à la Méditerranée	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	551	•	577.500	500	tout	•	•	Paris-Méditerr. ancien	860 ••	840 ••	825 ••	825 ••	827 50	832 50	832 50	815 ••	835 ••	827 50	837 50	830 ••
•	•	•	115.500	735	250	•	•	Paris-Méditerr. nouv.	827 50	825 ••	820 ••	810 ••	815 ••	816 ••	825 ••	827 50	815 ••	815 ••	•	800 ••
175	231	•	60.000	500	tout	4 0/0	juillet 1857	Lyon à Genève	657 50	658 50	646 ••	640 ••	630 ••	640 ••	640 ••	647 50	642 50	640 ••	650 ••	•
729	850	99	250.000	500	tout	4 0/0	janv. juillet	Midi	612 50	610 ••	595 ••	590 ••	595 ••	590 ••	600 ••	600 ••	595 ••	592 50	595 ••	592 50
•	1058	99	224.000	500	tout	35 fr.	juillet 1857	Grand-Central	615 ••	•	615 ••	605 ••	600 ••	600 ••	600 ••	•	602 50	•	642 50	•
90	235	99	50.000	500	300	4 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Gren.	505 ••	•	525 ••	•	516 ••	•	•	520 ••	520 ••	510 ••	•	•
•	54	99	30.000	500	tout	4 0/0	avril	Béziers à Graissessac	407 50	•	407 50	400 ••	•	•	402 50	402 50	407 50	400 ••	398 75	405 ••
30	140	99	44.000	500	tout	4 fr. 25	janvier 1856	Ardennes ancien	460 ••	•	460 ••	•	460 ••	•	455 ••	•	455 ••	•	455 ••	•
•	•	•	44.000	500	150	•	•	Ardennes nouveau	490 ••	•	490 ••	•	485 ••	•	480 ••	•	485 ••	•	•	•
52	•	•	•	•	•	•	•	Bordeaux à la Teste	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
1077	1178	99	400.000	500	425	31 fr.	juillet 1856	Chemins autrichiens	675 ••	670 ••	665 ••	668 25	664 ••	668 75	665 ••	668 75	665 ••	665 ••	670 ••	670 ••
••	1012	99	300.000	500	400	4 1/2 0/0	•	François-Joseph	460 ••	•	458 75	•	460 ••	•	460 ••	•	456 75	•	457 50	•
412	1071	99	312.500	500	300		•	Lombards-Vénitiens	592 50	•	577 ••	•	577 50	•	577 50	•	577 50	•	580 ••	•
•	4102	85	600.000	500	125	5 0/0	•	Russes	505 ••	•	505 ••	•	•	•	•	•	•	•	502 50	•
376	815	99	240.000	500	150	•	janvier 1857	Saragosse	445 ••	•	442 50	•	443 50	•	445 ••	•	450 ••	•	450 ••	•
•	619		170.000	500	150	6 0/0	•	Romains	490 ••	•	490 ••	•	490 ••	•	•	•	490 ••	•	•	•
•	165	99	[illegible]	500	200	2 1/2	décemb. 1856	Victor-Emmanuel	480 ••	480 ••	480 ••	•	475 ••	480 ••	480 ••	482 ••	480 ••	•	482 50	•
84	220	99	72.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Central suisse	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	465 ••	•
185	231	99	30.000	500	250	•	juin 1856	Ouest suisse	425 ••	•	•	•	•	•	425 ••	•	425 ••	•	•	•
111	172	•	67.363	500	tout	4 0/0	1 janvier	Nord-Est suisse	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
11	11	99	7.961	250	tout	8 0/0	[illegible]	Tarragone à Reus	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'Oblig.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements
1851-52-4	375.000	75 ans	335	tout.	500	avril.	15 ••	janvier juillet.
1854.	2.363	16 —	335	tout.	500	D°	20 ••	août
•	17.414	50 —	•	tout.	562 50	•	16 87 1/2	janvier juillet
1852.	80.000	50 —	1.000	tout.	1250	avril.	50 ••	avril octobre.
1855.	100.000	99 —	250	tout.	500	avril	15 ••	D°
1852.	130.000	99 —	500	tout.	625	D°	25 ••	D°
1853.	184.333	99 —	350	tout.	500	D°	15 ••	janvier juillet.
1852.	265.028	96 —	500		650	avril.	25 ••	juin décembre.
1854	135.000	94 —	270	200	500	mars.	15 ••	janvier juillet.
•	2.775	47 —	•	tout.	1.250	•	50 ••	avril octobre.
•	24.000	—	•	tout.	625	•	25 ••	janvier juillet
1855.	600.000	94 —	280	tout.	500	1855	15 ••	D°
1842.	8.888	47 —	1.125	tout.	1.250	décembre	50 ••	D°
1848	13.333	90 —	•	tout.	1.250	D°	50 ••	D°
1852.	450.000	97 —	•	tout.	500	•	15 ••	D°
1853.	141.007	99 —	300	tout.	500	décembre.	15 ••	D°
1855.	144.200	9 —	280	tout.	500	décembre.	15 ••	D°
1853.	192.014	99 —	500	tout.	625	D°	25 ••	D°
1853.	53.043	99 —	500	tout.	500	D°	15 ••	D°
1855.	87.719	98 —	285	tout.	500	D°	15 ••	D°
1855	100.000	98 —	275	•	500	septembre.	15 ••	septembre mars
1856.	100.500	99 —	285	tout	500		15 ••	janv. juillet.
1856.	196.000	97 —	285	•	500		15 ••	janv. juillet.
1854.	4.800	62 —	250		500	25 janvier.	15 ••	1er avril 1er octobre
1856	667	62 —	250	•	500	•	15 ••	1er février 1er juillet

Noms des compagnies	10	12	13	14	15	16
Nord 3 0/0	276 25	277 50	277 50	276 25	275 ••	276 25
Nord-Boulogne						
Nord-Charleroy (anciennes actions)	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
Paris à Lyon 5 0/0	955 ••	• ••	955 ••	955 ••	953 ••	960 ••
D° (nouvelles)	285 ••	288 25	285 ••	288 25	286 2	288 75
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	478 75	• ••	480 ••	475 ••	475 ••	• ••
D° Nouvelles 3 0/0	• ••	277 50	277 50	280 ••	280 ••	280 ••
Est 1852 1854 1856	451 25	451 25	450 ••	445 ••	447 50	447 50
D° (nouvelles) 3 0/0	284 2	282 50	284 50	282 50	283 75	281 25
Strasbourg Bâle	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
D°	• ••	• ••	440 ••	440 ••	• ••	• ••
Ouest 1857	283 75	281 25	283 75	282 50	283 [illegible]	283 25
Paris à Orléans 1842 5 0/0	985 ••	985 ••	• ••	• ••	• ••	• ••
D° (Nouvelles 1848)	985 ••	985 ••	• ••	• ••	• ••	985 ••
D° 1852 3 0/0	285 ••	285 ••	285 ••	285 ••	285 ••	283 75
Grand-Central 1854	270 [illegible]	267 75	270 ••	270 ••	280 75	• ••
D° (nouvelles) 1855	285 ••	283 75	283 75	285 ••	282 50	282 25
Rhône et-Loire 5 0/0	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
D° 3 0/0	275 ••	• ••	• ••	270 ••	• ••	270 ••
Lyon à Genève 1855 jouiss. juillet 1857	• ••	270 ••	270 ••	• ••	270 ••	270 ••
D° 1857 jouiss. juillet 1857	263 75	263 75	• ••	• ••	• ••	263 5
Autrichiens	261 25	• ••	• ••	261 25	260 ••	• ••
Midi	263 75	261 5	262 75	• ••	262 50	261 25
Lyon-Bourbonnais	270 ••	268 75	268 75	267 50	• ••	268 75
Tarragone à Reus	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
D°	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	•

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 9 au 15 octobre 1857. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	9	10	12	13	14	15
Nord	967 50 à 975 ••	967 50 à 971 ••	962 50 à 960 25	965 •• à 961 ••	955 •• à 960 75	960 25 à 962 50
Est	675 •• à 685 ••	680 •• à 675 ••	682 50 à 684 75	673 •• à 672 50	665 •• à 675 ••	675 •• à 687 50
Est nouvelles	665 •• à 675 ••	660 •• à 673 ••	655 •• à 667 50	661 50 à 675 ••	652 50 à 662 50	660 •• à 667 50
Orléans	1325 •• à 1375 ••	1335 •• à 1475 ••	1300 •• à 1330 ••	1340 •• à 1340 ••	1300 •• à 1330 ••	1310 •• à 1400 ••
Lyon	840 •• à 850 ••	840 •• à 856 ••	819 •• à 846 25	815 •• à 832 50	825 •• à 835 ••	819 75 à 825 ••

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination	Samedi 10 Comptant	Samedi 10 Terme	Lundi 11 Comptant	Lundi 11 Terme	Mardi 13 Comptant	Mardi 13 Terme	Mercredi 14 Comptant	Mercredi 14 Terme	Jeudi 15 Comptant	Jeudi 15 Terme	Vendredi 16 Comptant	Vendredi 16 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0, jouiss. 22 juin 1857	67 25	67 25	66 95	66 90	66 70	66 70	66 90	67 15	66 75	66 85	66 85	67 ••
Rentes 4 1/2 0/0, jouiss. 22 mai 1857	90 75	14 ••	91 ••	•• ••	90 75	•• ••	90 60	•• ••	91 ••	•• ••	91 50	•• ••
Banque de France, jouiss., juillet 1857	2970 ••	• •	2900 ••	• •	2875 ••	• •	2925 ••	• •	2910 ••	• •	2875 ••	• •
Banque de France, nouvelle émission	2900 ••	• •	2900 ••	• •	2875 ••	• •	2825 ••	• •	2100 ••	• •	2875 ••	• •
Comptoir national d'escompte, jouiss. août 1857	670 ••	• •	675 ••	• •	670 ••	• •	670 ••	• •	670 ••	• •	673 ••	• ••
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss. juillet 1857	550 ••	• ••	550 ••	• ••	• ••	• •	550 ••	• ••	547 50	• ••	547 50	• ••
— Oblig. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1857	430 ••	• •	430 ••	• •	420 ••	• •	435 ••	• •	440 ••	• •	435 ••	• •
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	390 ••	• •	395 ••	• •	395 ••	• •	395 ••	• •	• ••	• •	390 ••	• ••
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	90 ••	• •	90 ••	• •	87 50	• •	90 ••	• •	90 ••	• •	90 ••	• •
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° d°	80 ••	• •	80 ••	• •	80 ••	• •	80 ••	• •	•• ••	• •	87 50	• •
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai	• ••	• •	230 ••	• •	• ••	• •	• ••	• •	233 •	• •	• ••	• •
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1857	775 ••	785 ••	760 ••	765 ••	750 ••	750 50	782 50	800 ••	770 ••	770 ••	785 ••	780 ••
Ville de Paris, obligations 1849, jouissance avril 1857	1075 ••	• •	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• •	1075 ••	• •	• ••	• •
d° d° 1852, jouiss. juillet 1857	1060 ••	• •	1150 ••	•	1160 ••	• •	• ••	• •	1165 ••	• •	1060 ••	• •
d° d° 1855 tout payé jouiss. sept. 1857	390 ••	• •	395 ••	• •	390 ••	• •	390 ••	• •	392 50	• •	395 ••	• ••
Département de la Seine, obligations 1857, jouiss. juillet 1857	190 40	• •	191 25	• •	190 ••	• •	190 ••	• •	190 ••	• •	190 ••	• •
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	89 1/8	• •	89 1/4	• •	87 1/2	• •	89 1/2	•	89 5/8	• •	88 7/8	• •
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1857	90 1/2	• •	•• •/•	• •	90 1/2	• •	•• •/•	•	90 1/2	• •	•• •/•	• •
Piémontais, 5 0/0 jouiss. juin 1857	91 ••	• •	[illegible] 50	• •	90 50	• •	90 40	• •	90 40	•	90 50	• •
— 3 0/0 jouiss., juillet 1857	•• ••	• •	53 75	•	•• ••	• •	•• ••	• •	53 75	• •	54 ••	• •
Autrichien, 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1857	•• •/•	• •	89 •/•	•	89 1/2	• •	•• •/•	• •	89 •/•	• •	89 •/•	• •
Emprunt Romain, jouiss., juin 1857	87 1/2	• •	87 1/2	• •	87 •/•	• •	87 •/•	• •	86 3/4	• •	87 1/4	• •
Espagne différ. convert. jouiss., juillet 1857	25 •/•	• •	25 1/	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	25 •/•	• •	25 1/2	• •
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1857	41 •/•	• •	41 •/•	• •	•• •/•	• •	41 •/•	• •	41 •/•	• •	41 •/•	• •
d° intérieure d°	37 7/8	• •	37 3/4	• •	37 3/4	• •	•• •/•	• •	37 •/•	• •	37 1/2	• •

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

Le Directeur, C. DEVINA.

Digitized by Google

N° 894 — 16e ANNÉE. — N° 42 — SAMEDI, 24 OCTOBRE 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

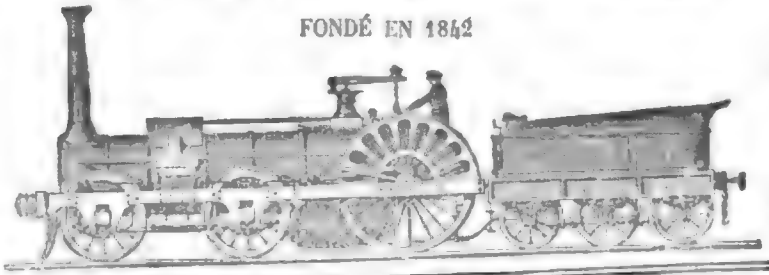
PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris.. ..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger ..... 15 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 2fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS

A NOS CORRESPONDANTS.

Nous rappelons à MM. les abonnés que la correspondance du Journal ne peut répondre à leurs demandes d'avis ou de renseignements si leurs lettres ne sont pas accompagnées d'une bande imprimée du Journal.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Tout abonné, à partir du 1er janvier 1857, a droit gratuitement à la Carte des chemins de fer de l'Europe, publiée par le *Journal des chemins de fer*.

Cette Carte ne sera remise que sur la présentation de la quittance d'abonnement.

Les personnes dont l'abonnement doit échoir dans le courant de l'année 1857 recevront cette Carte en renouvelant leur abonnement.

Cette Carte doit être prise dans les bureaux du journal.

SOCIÉTÉ DES GAZ ET HAUTS-FOURNEAUX DE MARSEILLE

ET

HOUILLÈRES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'intérêt du 1er semestre de 1857, fixé à 6 fr. par action, est payé, depuis le 1er octobre 1857, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu (1).

SOCIÉTÉ DES PORTS DE MARSEILLE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'intérêt du 1er semestre de 1857, fixé à 3 fr. par action, est payé, depuis le 1er octobre 1857, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu (2).

CHEMINS DE FER ROMAINS.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'intérêt à 6 0/0 du semestre de 1857, soit fr. 4 50 pour 150 fr. versés, est payé depuis le 1er octobre 1857, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu, à Paris, et à la Banque romaine, à Rome.

(1) Ce paiement sera fait sous la déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

(2) Idem.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 1049. — Des tarifs différentiels, 1050. — Mouvement monétaire, 1050. — Chemins de fer romains, 1051. — Les chemins de fer anglais pendant l'année 1856, 1051. — Banque de France, 1052. — Banque d'Angleterre, 1052. — Comptoir d'escompte de Paris, 1052. — Avis aux actionnaires, 1052. — Actes officiels, 1053. — Bulletin des recettes de la semaine, 1053. — Banque d'Angleterre, 1054. — Hôtels et terrains à vendre, 1054. — Le conservateur, 1054. — Crédit foncier de France, 1054. — Annuaire officiel des chemins de fer, année 1857, 1054. — Chemins de fer suisses, 1055. — Forges, 1056. — Recettes, 1057, 1059. — Annonces, 1059, 1060 1061. — Chronique de la Bourse, 1062. — Tableau des valeurs industrielles, 1063. — Bourse, 1064.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

On sait que l'Angleterre est le grand marché de métaux précieux pour le continent. L'or d'Australie se dirige naturellement vers Londres, et c'est également à Londres que l'Amérique du Nord expédie, en temps ordinaire, les produits aurifères de la Californie. Comme nous l'avons expliqué plusieurs fois, l'Angleterre joue le rôle de banquier des Etats-Unis à l'égard de la Chine et de l'extrême Orient; en d'autres termes, elle paie pour le compte des Américains les achats de thé et de soie que ceux-ci font en Chine. Il en résulte que, dans les époques normales, les lettres de change de l'Amérique sur Londres sont extrêmement abondantes, et que, par conséquent, l'or est ordinairement plus cher à Londres qu'à New-York, ce qui produit l'écoulement de ce métal du marché américain sur le marché anglais.

La crise américaine vient de bouleverser complétement cet état de choses. L'excessive dépréciation des valeurs a amené l'élé-

Digitized by Google

vation excessive du taux de l'intérêt, et par suite le numéraire a acquis subitement une prime considérable; de sorte qu'aujourd'hui il y a bénéfice et bénéfice énorme à tirer de l'or d'Angleterre pour le porter aux Etats-Unis. Dans cette situation, un autre genre de spéculation devait apparaître, et l'on assure que des maisons de commerce tant d'Angleterre que du continent ont fait de fortes expéditions d'or en Amérique pour y acheter ou y racheter à bas prix certaines valeurs momentanément dépréciées.

Déjà l'on a parlé d'un envoi de 750,000 fr. en or, parti de France à la destination des Etats-Unis.

Cette nouvelle face de la crise menaçait directement l'encaisse métallique des Banques européennes et particulièrement de la Banque d'Angleterre.

Aussi n'a-t-on pas été surpris d'apprendre que ce grand établissement, dont les ressources disponibles avaient encore diminué de 1,148,333 l. st. (28,708,325 fr.) d'une semaine à l'autre, avait porté le taux de son escompte à 8 0/0.

La Banque de France a bien été forcée de suivre ce mouvement, et son escompte a été augmenté d'un pour cent, ce qui le met à 7 1/2 et le maintient comme précédemment à un demi pour cent au-dessous de l'escompte anglais. Il n'y a pas à discuter des mesures d'une nécessité aussi impérieuse; il n'y a même qu'à féliciter la Banque de les avoir prises sans balancer, car une hésitation de quelques heures n'aurait pas empêché d'en venir là, et en quelques heures il pouvait se produire beaucoup de mal.

En présence de ces faits graves on a été généralement frappé de la bonne tenue des valeurs françaises; tandis que les consolidés anglais descendaient de 89 1/4 à 88 7/8, perdant ainsi 3/4, soit 75 cent., le 3 0/0 français n'a perdu que 40 cent., de 67 20 à 66 90, et les variations ont été encore moins sensibles sur les actions de chemins de fer, qui n'ont guère en moyenne perdu qu'une vingtaine de francs. Ce résultat essentiel est l'indice d'une saine appréciation de la situation française; et d'ailleurs une circonstance particulière y a contribué, c'est l'existence d'un découvert qui se rachetait successivement à chaque baisse légère; de sorte que, cette fois, on peut dire que les vendeurs ont contribué à maintenir les cours.

D'ailleurs, il est facile de concevoir que la crise américaine ne peut agir directement sur nous autrement que par un ralentissement momentané dans les relations commerciales. Il paraît, en effet, que les commissionnaires français se montrent excessivement réservés dans l'exécution des ordres qui leur sont donnés pour les Etats-Unis; et l'on ne peut qu'approuver une prudence qui est la meilleure sauvegarde contre des sinistres du genre de ceux qui frappent aujourd'hui le marché et le commerce anglais.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 67 20 ferme à 66 90.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 91, ferme à 91 15.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Lyon-Genève,	16.3 0/0.
Sarragosse,	10.9 0/0.
Lombard-Vénitiens,	9.5 0/0.

Diminution kilométrique.

Méditerranée,	12.4 0/0.
Est,	11.0 0/0.
Orléans,	9.9 0/0.
Lyon,	7.7 0/0.
Ouest,	7.3 0/0.
Nord,	3.0 0/0.

C. Devina.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	18 octobre.	23 octobre.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0	67 »	66 70	» »	» 30
CONSOLIDÉS	88 7/8	88 7/8	» »/»	» »/»
CRÉDIT FONCIER	550 »	540 »	» »	» 10
CRÉDIT MOBILIER	777 50	765 »	7 50	» »
COMPT. D'ESCOMP.	6 5 »	650 »	» »	25 »
ORLÉANS	1335 »	1320 »	» »	15 »
NORD	880 »	875 »	» »	5 »
ACTIONS NOUVELLES	715 »	715 »	» »	» »
EST ANCIEN	690 »	685 »	» »	5 »
EST NOUVEAU	675 »	670 »	» »	5 »
LYON	1230 »	» »	» »	» »
PARIS-MÉDIT. (anc.)	830 »	835 »	5 »	» »
PARIS-MÉDIT. (nouv.)	820 »	815 »	» »	5 »
MÉDITERRANÉE	» »	» »	» »	» »
MIDI	582 50	545 »	» »	37 50
OUEST	673 75	670 »	» »	3 75
GRAND-CENTRAL	600 »	600 »	» »	» »
GENÈVE	642 50	632 50	» »	10 »
CH. AUTRICHIENS	670 »	675 »	5 »	» »
SAINT-RAMBERT	510 »	505 »	» »	5 »
VICTOR-EMMANUEL	482 50	450 »	» »	32 50

DES TARIFS DIFFÉRENTIELS.

Dans notre numéro du 10 octobre nous avons dit quelques mots d'une circulaire par laquelle le ministre des travaux publics rappelle aux Compagnies de chemins de fer qu'aux termes du nouveau cahier des charges accepté par plusieurs d'entre elles, *tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés, demeure formellement interdit*, et nous en avons parlé comme si elle s'appliquait en même temps aux tarifs différentiels. Nous avons maintenant pleine connaissance de cette circulaire, ce qui nous permet de compléter les premiers renseignements que nous avons publiés.

Le ministre, en statuant que tous les traités particuliers qui sont aujourd'hui en vigueur cesseront de recevoir leur exécution à partir du 1er janvier prochain, établit une exception pour ceux qui ont été conclus par les Compagnies de chemins de fer avec le ministre de la guerre et le ministre des finances.

Il constate par là l'utilité pratique de ces sortes de conventions dans des cas déterminés, et le droit que les Compagnies avaient de les conclure. Nous-même nous n'avons eu garde de méconnaître que ces traités avaient profité au consommateur en le faisant jouir d'une réduction sur les prix de transport; mais ils ont été dénoncés dans des plaintes nombreuses, comme contraires au principe de l'égalité. Nous n'examinerons pas jusqu'à quel point ce principe était en contradiction avec un usage constamment pratiqué dans le commerce, et qui consistait à concéder les mêmes avantages à tous ceux qui satisfaisaient aux mêmes conditions. Quoi qu'il en soit, M. le ministre des travaux publics a donné satisfaction aux intérêts qui se croyaient lésés. Si d'autres intérêts, non moins respectables, souffrent de ce changement, ils élèveront la voix à leur tour. Ce qui est constant, c'est que les traités particuliers sont interdits, mais la circulaire du 26 septembre ne touche en rien à la question des tarifs différentiels; ceux-ci, qui ont été également l'objet des réclamations, étaient entrés trop profondément dans les besoins et les habitudes du commerce pour pouvoir être supprimés. Aussi l'administration supérieure n'a-t-elle pas hésité, après un examen approfondi, à les consacrer en maintenant dans le nouveau cahier des charges les dispositions de l'ancien qui autorisent leur application.

C. Devina.

MOUVEMENT MONÉTAIRE.

L'importation des métaux précieux en Angleterre pendant la dernière semaine se compose des éléments suivants :

De Sydney....l. st.	16,000
Melbourne.....	264,032
Autres points de l'Australie....	520,000
Constantinople..	13,350
St-Pétersbourg .	60,000
Brésil.....	1,698
Amérique.....	172,328
Le continent a fourni en argent.....	350,000
Liv. st....	1,397,308
Ou 34,932,700 fr.	

Digitized by Google

Voici le résumé des exportations :

Par le port de Londres, en or :		
Par Boulogne..	78,360 onces.	
Belgique..	1,500	
Total en or..	79,760	
Soit environ.....		fr. 7,976,000
Plus par Boulogne 2,400 onces d'argent, soit environ.....		16,000
Les autres ports ont exporté par le cap de Bonne-Espérance.....l. st.	100,000	
Pour Alexandrie...	30,000	
Pour la péninsule Indoue.....	33,000	
Pour l'Amérique...	351,130	
	514,130	
Soit.....		12,853,250
Les chargements particuliers se sont élevés à 150,000 l. st. ou		3,750,000
Total des exportation.....		24,595,250

C. Devina.

CHEMINS DE FER ROMAINS.

Une correspondance de Rome nous apprend que la première pierre de la station de Civita-Vecchia avait été posée le 16 octobre.

La présence du saint-père à cette inauguration lui a donné une très-grande solennité. S. S. occupait un magnifique trône élevé à cette occasion. A cette cérémonie assistaient LL. EExc. les cardinaux Alfieri et Ugolini, qui se tenaient aux côtés de Sa Sainteté ; puis S. Exc. Mgr Milesi, ministre du commerce et des travaux publics; S. Exc. Mgr Marteli, ministre de l'intérieur ; S. Exc. Mgr le délégat de Civita-Vecchia ; S. Exc. Mgr le délégat d'Orvieto ; S. Exc. Mgr Bruciotti, évêque de Ripatransone ; S. Exc. le prince Massimo ; M. de Mérode, grand camérier ; M. Antonelli, directeur de la Banque pontificale; M. de Castello, ancien ministre plénipotentiaire d'Espagne ; le conseil d'administration des chemins de fer romains.

M. Cochery, délégué de la Compagnie, a prononcé un discours au pied du trône ; il a été suivi de quelques bienveillantes paroles de réponse de Sa Sainteté. Après ces allocutions, Sa Sainteté a bien voulu donner un nom aux dix premières locomotives qui seront mises en circulation.

Mgr Bejleti, évêque de Civita-Vecchia, a consacré la première pierre de la station qui a ensuite été solennellement inaugurée de la suprême bénédiction de S. S. le pape. La cérémonie s'est enfin terminée par la présentation au saint-père, par M. Cochery, de M. Collet-Meygret, ingénieur des ponts et chaussées, directeur de la ligne ; de MM. Oudry et Bonnet, ingénieurs, et de M. Debrousse, entrepreneur général des travaux.

C. Devina.

LES CHEMINS DE FER ANGLAIS PENDANT L'ANNÉE 1856.

Le comité du commerce s'occupe tous les ans, dans une session spéciale, des chemins de fer anglais pendant l'année précédente et résume les principaux actes auxquels ils ont donné lieu. L'année dernière, nous avons pu, à cette occasion, produire des documents officiels sur le réseau entier; aujourd'hui que la session de 1857 a eu lieu, nous pourrons examiner quel a été le progrès de ce réseau pendant l'année 1856.

Les concessions de chaque année diffèrent essentiellement dans le développement nouveau qu'elles apportent au réseau, et cette différence, cette variation ressort à chaque instant lorsque l'on rapproche les chiffres de chaque année depuis environ dix ans. On y retrouve l'influence immense des événements qui se sont produits aussi bien en Angleterre que dans notre pays. En 1846 le parlement anglais avait concédé 4,538 milles nouveaux au capital de liv. st. 132,617,368 (3,315,434,200 f.), et trois ans plus tard, c'est à peine s'il concédait 16 milles au capital de l. st. 3,911,331 (97,783,275 f.), dont sans doute une partie aura été abandonnée, à moins qu'ils n'aient été construits par les capitaux privés des banquiers anglais, comme la plus grande partie du réseau a été construite, au moment de la vive initiative qu'a prise l'Angleterre sur l'Europe et le monde dans la création des chemins de fer.

En 1855, il fut demandé en concession 363 milles au capital de livres sterl. 9,192,038 (229,800,950 fr.), et l'année suivante le parlement ne concéda que 322 milles au capital de liv. st. 5,784,426 (144,610,650 fr.). Ces concessions n'ont pas réellement une grande importance en elles-mêmes; elles consistent, depuis deux ans environ, en lignes d'embranchement d'une ligne à l'autre, d'une ville à l'autre, qui ne peuvent donner que des produits tout à fait secondaires. Ces lignes réunies entre les mêmes mains auraient pu produire ; disséminées entre trop de Compagnies diverses, elles servent une déplorable concurrence.

Depuis dix ans les concessions nouvelles ont accru le réseau de 8,773 milles, et le capital autorisé, de liv. st. 248,971,472 (6,224,286,700 fr.). Mais combien de concessions ont été abandonnées et leurs capitaux autorisés rayés des registres officiels ! Du reste, pour pouvoir juger de l'accroissement dans ses divers progrès, nous avons rapproché les capitaux et les milles que le parlement a autorisés depuis les dix dernières années qui se sont écoulées de 1846 au commencement de 1857 ; les voici :

Années.	Milles concédés.	Capital autorisé. liv. st.	fr.
1846	4,538	132,617,368	3,315,434,200
1847	1,354	39,460,128	986,503,200
1848	371	15,274,237	381,855,925
1849	16	3,911,331	87,783,225
1850	8	4,115,632	102,890,800
1851	135	9,553,275	238,831,875
1852	244	4,333,834	108,345,750
1853	940	15,517,601	387,940,025
1854	482	9,211,602	230,290,050
1855	363	9,192,038	229,800,950
1856	322	5,784,426	144,610,650

Les résultats officiels du premier semestre de l'année courante, s'ils sont connus des particuliers, n'ont pas encore été officiellement produits dans le public.

Le développement des communications par les chemins de fer atteignait, à la fin de 1856, 14,668 milles. Sur ce nombre, 1,495 milles ont été abandonnés ; il reste 13,173 milles entièrement concédés, dont 8,635 étaient en exploitation au 31 décembre 1856; 4,538 autres milles avaient été reçus par le gouvernement, qui avait donné l'autorisation de les ouvrir à la circulation.

Au 31 décembre 1855, le réseau exploité était de 8,280 milles. En 1856, il a été livré à l'exploitation 355 milles, ce qui porte le réseau exploité au 31 décembre 1856 à 8,635 milles, sans tenir compte des milles reçus par le gouvernement, mais non encore exploités. Ainsi, le réseau anglais à la fin de 1856 se composait de 13,173 milles, dont 8,635 exploités et 4,538 construits. On pourra mieux comparer ces chiffres en se reportant au résumé que nous avons placé ci-dessous en tableau pour plus de clarté.

Milles mis en exploit. en 1856.	Milles exploités au 31 déc. 1856.	Milles concédés à la même date.
355	8,635	13,173

Le capital que le parlement avait autorisé les Compagnies concessionnaires à prélever par actions ou emprunts pour la construction des lignes composant le réseau, avait été de liv. st. 5,784,426 (144,610,650 fr.) en 1856; le capital dépensé dans les chemins de fer au 1er janvier de cette année atteint alors liv. st. 377,767,907 (9,444,197,675 fr.).

Les appels de fonds déjà réalisés s'élevaient, à cette même date, à 308,775,894 liv. st. (7,719,397,350 fr.) ; il reste à verser par les souscripteurs, liv. st. 68,992,013 (1,724,800,225 fr.). A la fin de 1855, ce capital, que les milles concédés devaient absorber ou avaient absorbé en partie, s'élevait à liv. st. 374,971,966 (9,374,299,150 fr.), sur lequel l. s. 297,583,284 (7,439,582,100 f.) étaient versés, laissant encore l. st. 77,388,682 (1,934,717,050 fr.) à verser. Mais, dans cette année, de nombreuses concessions ont été abandonnées; et leur capital, d'environ liv. st. 30 ou 40,000,000 (1,000,000,000 fr.), a été rayé. C'est pourquoi le capital, en 1856, ne surpasse point celui de 1855 dans la proportion exacte des 5,784,426 liv. st. (144,610,650 fr.) concédés en 1856.

Nous ne croyons pas utile de donner ici le détail des longueurs construites d'après les mesures consacrées : *narrow gauge*, *broad gauge*, *mixed gauge*, *irish gauge*. Nous remarquerons seulement que la mesure la plus en usage est la *narrow gauge*, ou mesure étroite.

Digitized by Google

Les lignes en cours de construction nécessitaient, en 1856, le travail de 36,473 personnes, soit 37,87 par mille environ.

Ces chiffres renferment des faits d'un bien grand intérêt pour l'Angleterre, où la population inactive faute de travail atteint des chiffres si prodigieux ; c'est l'emploi pendant des années de ces nombres immenses de personnes que les chemins nécessitent pendant leur construction, c'est-à-dire des années. Ainsi, en 1848, nous voyons que 188,177 personnes sont employées sur l'espace restreint de 2,958 milles, ce qui représente une moyenne de 63 hommes 1/2 par mille. Mais à mesure que la construction s'est simplifiée et perfectionnée, la proportion des hommes, la plupart ouvriers terrassiers, etc., a diminué et tombe de près de 50 0/0 en dix ans, de 63 1/2 par mille à 37 1/2 par mille en 1856. Le tableau que voici montre assez ces décroissances :

Années.	Milles en construction.	Personnes employées.	par mille.
1848	2,958	188,177	63.6
1849	1,504	103,816	69.0
1850	864	58,884	68.15
1851	734	42,938	58.49
1852	738	35,935	48.69
1853	682	37,764	55.36
1854	889	45,401	51.07
1855	880	38,546	43.80
1856	963	36,473	37.87

Nous bornerons ici nos recherches sur la situation du réseau anglais en 1856 ; mais il reste à rechercher quelle est ou a été, en 1856, la situation financière générale, comme nous l'avons rapportée en 1856 pour 1855, et examiner les recettes du réseau.

C. DEVINA.

BANQUE DE FRANCE.

Le conseil général de la Banque a arrêté, dans sa séance de ce jour, qu'à compter du 20 octobre, le taux de l'escompte des effets de commerce et celui de l'intérêt des avances sur effets publics seraient élevés à 7 1/2 0/0.

Paris, le 20 octobre 1857.

Le secrétaire général,

MARSAUD.

BANQUE D'ANGLETERRE.

Le conseil de la Banque d'Angleterre a porté le taux de ses escomptes de 7 à 8 0/0.

Londres, 19 octobre 1857.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS

Bilan au 30 septembre 1857

ACTIF.

Caisse :		
Espèces en caisse. 1,914,671 65 / Espèces à la Banque. 1,202,914 46		3,117,586 11
Portefeuille :		
Paris. 25,833,235 57 / Province. 9,356,016 63 / Étranger. 4,099,545 10		39,188,796 70
Actions de la Banque de France		»
Immeubles		433,072 66
Avances sur fonds publics et actions diverses		2,612,309 49
Correspondants :		
De province. 27,290,009 22 / Étrangers. 748,109 18		28,039,618 40
Frais de premier établissement		»
Frais généraux		165,481 38
Effets en souffrance. — Exercice courant		20,122 23
Actions à émettre		20,000,000 »
Divers		1,813,961 56
		95,370,167 53

PASSIF.

Capital :		
Actions réalisées. 20,000,000 » / Actions à émettre 20,000,000 »		40,000,000 »
Capital des Sous-Comptoirs		3,990,070 89
Réserve		3,004,802 23
Comptes courants d'espèces		17,584,077 55
Acceptations à payer		18,196,417 57
Dividendes à payer		61,911 45
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers. 5,473,036 77 / Par faillites du Tribunal de Comm. 91,714 62		5,564,751 39
Correspondants :		
De province. 4,738,206 30 / Étrangers. 572,360 40		5,310,566 70
Profits et pertes		836,914 57
Rentrées. — Effets en souffrance des exercices clos		11,729 67
Divers		34,635 52
		95,370,167 53

Risques en cours au 30 septembre 1857 :

Effets à échoir restant en portefeuille	39,168,796 70
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir	20,204,441 72
	59,373,238 42

Certifié conforme aux écritures :

Le Directeur,

PINARD.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Messageries impériales. — 5 novembre, assemblée extraordinaire à 3 heures, salle Sainte-Cécile.

Tarragone à Reus. — 5 novembre, assemblée générale.

Chemins de fer d'Épinac. — 10 novembre, assemblée générale ordinaire.

Mines de Santander. — 30 octobre, assemblée générale à 2 heures.

Vieille-Montagne. — 30 octobre, assemblée générale extraordinaire à 10 heures, à Angleur.

APPELS DE FONDS.

Paris à la Méditerranée. — 1er au 15 novembre, 150 fr. sur les actions 1857 libérées de 200 fr., et 100 fr. sur les actions libérées de 250 fr.

Ligne d'Italie. — 2 au 30 novembre, 50 fr. par action.

Franco-Suisse. — 15 au 30 septembre, 50 fr. par action.

Union des chemins suisses. — 10 au 20 novembre, 50 fr. par action libérée de 300 fr.

Lausanne à Fribourg. — 1er au 31 octobre, deuxième versement de 50 fr. par action.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Ports de Marseille. — 1er octobre, 3 fr. par action, intérêts.

Paris à la Méditerranée. — 1er novembre, 20 fr. par action de la fusion, à-compte sur le dividende 1857.

Orléans. — 1er octobre, 15 fr. d'intérêt et 15 fr. de dividende provisoire par action.

Lyon à la Méditerranée. — 1er octobre 12 fr. 50 c. par obligation 5 0/0 de l'emprunt de 60 millions. L'impôt mobilier du premier trimestre sera prélevé sur ce coupon.

Paris à la Méditerranée. — 1er octobre, obligations Roanne à Andrézieux, premier et deuxième ordre. Intérêts. L'impôt du premier trimestre sera perçu.

Paris à Lyon. — 1er octobre, intérêts 3 et 5 0/0 des obligations. L'impôt du premier trimestre sera prélevé.

Ouest. — 1er octobre, 17 fr. 50 c. par action, soit 3 1/2 0/0. L'impôt sera déduit.

Est. — 1er octobre, 25 fr. intérêts aux obligations Bâle 1843. Déduction sera faite de l'impôt. — 1er novembre, actions anciennes, 20 fr. ; actions nouvelles, 13 fr. 20 c. intérêts.

Graissessac à Béziers. — 5 octobre, intérêts aux actions. — 1er novembre, intérêts aux obligations.

Chemins romains. — 1er octobre, 4 fr. 50 c. par action. Intérêts à 6 0/0.

Messageries impériales, services maritimes. — 1er octobre, intérêts aux obligations.

Compagnie parisienne d'éclairage au gaz. — 6 octobre, 20 fr. par action sur le dividende 1857.

Mines de la Loire. — 16 octobre, 6 fr. par action, premier semestre de bénéfices 1857.

Compagnie française du Phœnix. — 1er octobre, 130 fr. de dividende semestriel.

Houillères de Saint-Etienne. — 16 octobre, 4 fr. 50 c. par action, premier semestre de bénéfices 1857.

Montrambert et Béraudière. — 16 octobre, 5 fr. par action, première répartition 1857.

Houillères de Rive-de-Gier. — 16 octobre, 12 fr. 50 c. par action, répartition du premier semestre.

Gaz et Hauts-Fourneaux de Marseille, et Houillères de Portes et Sénéchas. — 1er octobre, 6 fr. par action, intérêts.

Crédit foncier. — 1er novembre, intérêts aux obligations.

Digitized by Google

Fourchambault, Montluçon, Imphy. — 15 octobre, 17 fr. 50 c. par action, solde du dividende.

Basse-Indre. — 1er octobre, 40 fr. par action.

Banque générale suisse. — 1er octobre, 10 fr. par action, solde du dividende de 1856-57.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Paris à Lyon. — 1er octobre, remboursement des obligations sorties au tirage du 29 septembre.

Bourbonnais. — 4 novembre, tirage d'obligations d'Andrezieux, premier et deuxième ordre.

ACTES OFFICIELS.

L'IMPORTATION DU FER.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu nos décrets des 17 octobre 1855 et 8 octobre 1856 relatifs aux constructions navales,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art 1er. — L'admission des fers en barres au bénéfice des dispositions de notre décret du 17 octobre 1855 sur les constructions navales est restreinte aux barres des plus fortes dimensions, savoir :

De 458 millimètres et plus, la largeur multipliée par l'épaisseur, s'il s'agit de barres plates ;

De 22 millimètres et plus sur chaque face, s'il s'agit de barres carrées ;

De 45 millimètres et plus de diamètre, s'il s'agit de barres rondes.

Art. 2. — Ceux des fers de forme irrégulière simplement étirés au laminoir qui sont assimilés aux fers spécifiés ci-dessus, jouiront de la franchise de droits à charge d'application aux constructions navales.

Art. 3. — Ne seront reçus à la décharge des acquits-à-caution :

1° Des fers en barres de forme irrégulière, que des produits fabriqués avec des fers de forme également irrégulière ;

2° Des fers ronds, que des ouvrages manifestement fabriqués avec des fers ronds ;

3° Des tôles de 2 millimètres d'épaisseur au moins, que des tôles ou des ouvrages en tôle n'excédant pas cette épaisseur.

Art. 4. — En aucun cas il ne sera admis, pour l'apurement des comptes d'importation, des objets confectionnés avec des matières présentant un degré de fabrication moins avancé que celles qui auront été soumissionnées à l'entrée.

Art. 5. — Pourront seuls jouir du bénéfice du régime établi par notre décret du 17 octobre 1855 et par le présent décret, les constructeurs de navires et les fabricants d'objets destinés à l'armement, au gréement ou au mobilier des bâtiments de mer.

Art. 6. — Sont prorogés jusqu'au 17 octobre 1858, les dispositions de l'article 2 de notre décret du 17 octobre 1855, qui sont relatives à la francisation des bâtiments de mer étrangers.

Art. 7. — Nos ministres secrétaires d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et au département des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 17 octobre 1857.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu l'article 5 de la loi du 5 juillet 1836.

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. — Seront admis en franchise de droits, conformément aux dispositions de l'article 5 de la loi du 5 juillet 1836, les fontes brutes, les fers en barres, les tôles, les cornières, les aciers en barres et les cuivres laminés purs ou alliés, venant de l'étranger et destinés à être réexportés après avoir été convertis, dans les ateliers français, en navires et bateaux en fer, en machines et appareils, soit pour l'établissement ou le service des chemins de fer, soit pour les constructions ou fabrications industrielles ou civiles en métaux.

Toutefois, pourront seuls jouir du bénéfice de la disposition qui précède les maîtres de forges, les constructeurs ou fabricants qui justifieront de commandes reçues de l'étranger, et qui rempliront les conditions ci-après déterminées.

Art. 2. — Tout maître de forges, constructeur ou fabricant, qui voudra profiter des facilités spécifiées

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1856 en moins.
								%	%
ORLÉANS (1).	Du 8 au 14 octobre....	1372	1,165,565 »	849 53	1234	1,164,802 »	943 92	»	9.9
Id. Section de Coutras à Périgueux.	8 — 14 — ...	76	» »	» »	»	»	»	»	»
NORD (1).	8 — 14 — ...	862	1,129,566 »	1,310 »	795	1,078,328 »	1,356 »	»	3.0
OUEST (1).	8 — 14 — ...	950	886,372 »	933 59	876	882,015 »	1,006 86	»	7.3
EST (1).	8 — 14 — ...	1357	1,047,457 »	771 89	1060	927,839 »	867 95	»	11.0
LYON (1).	8 — 14 — ...	694	1,067,179 »	1,537 72	617	1,028,990 »	1,667 71	»	7.7
LYON-BOURBONNAIS (1) (Roanne à Lyon).	8 — 14 — ...	150	206,352 »	» »	255	221,414 »	» »	»	»
Id. (Nevers à Brioude)	8 — 14 — ...	258	89,845 »	» »	230	77,015 »	»	»	»
MÉDITERRANÉE (1)	8 — 14 — ...	551	606,723 »	1,101 13	523	657,492 »	1,257 15	»	13.4
MIDI.	8 — 14 — ...	729	314,910 »	» »	468	227,079 »	» »	»	»
LYON A GENÈVE.	8 — 14 — ...	175	71,880 »	410 75	75	29,583 »	394 45	16 30	»
ST-RAMBERT A GRENOBLE.	8 — 14 — ...	99	24,786 »	275 40	»	»	»	»	»
SARRAGOSSE.	3 — 9 — ...	278	105,369 »	379 02	278	96,967 »	341 61	16.9	»
AUTRICHIENS.	8 — 14 — ...	1077	831,580 »	»	1077	868,091 »	»	»	»
LOMBARDS VÉNITIENS.	1er — 7 — ...	402	221,013 »	549 78	»	281,681 »	561 60	9.5	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

Digitized by Google

par l'article 1er du présent décret, devra adresser à notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics une demande qui fera connaître, d'une part, la nature et l'importance des commandes à exécuter, et l'espèce et la quantité des métaux qui doivent y être employés; d'autre part, la nature et l'espèce des produits fabriqués qu'il devra réexporter, en compensation des matières à admettre en franchise temporaire.

Il s'engagera, en outre, à remplir les formalités et à fournir les justifications qui seront jugées nécessaires par nos ministres des finances ou de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, pour assurer la régularité des opérations. Chaque demande, avec les pièces justificatives, sera soumise à l'examen du comité consultatif des arts et manufactures, et notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics statuera après avoir pris l'avis de notre ministre des finances.

Art. 3. — Les métaux désignés par l'article 1er devront être importés, soit par terre, soit par mer, sous pavillon français, ou sous le pavillon du pays de production.

Art. 4.— Les dispositions de l'article 1er ne s'appliqueront qu'aux fers en barres du plus fort échantillon, savoir :

De 458 millimètres et plus, la largeur multipliée par l'épaisseur, s'il s'agit de barres plates;

De 22 millimètres et plus, sur chaque face, s'il s'agit de barres carrées;

De 15 millimètres et plus de diamètre s'il s'agit de barres rondes;

Ceux des fers en barres de forme irrégulière simplement étirés au laminoir, qui sont assimilés aux fers spécifiés ci-dessus, participeront seuls au bénéfice des mêmes dispositions.

Ne seront reçus à la réexportation en compensation :

1° Des fers en barres de forme irrégulière, que des produits fabriqués avec des fers de forme également irrégulière;

2° Des fers ronds, que des ouvrages manifestement fabriqués avec des fers ronds;

3° Des tôles et des cuivres laminés de 2 millimètres d'épaisseur et au-dessous, que des objets fabriqués avec des tôles ou des cuivres laminés n'excédant pas cette épaisseur.

Art. 5. — Les importateurs devront s'engager, par une soumission valablement cautionnée, à réexporter ou à réintégrer en entrepôt, dans un délai qui ne pourra excéder six mois, les produits fabriqués avec les métaux admis en franchise, poids pour poids, sans qu'il soit tenu compte d'aucun déchet de fabrication.

En aucun cas il ne sera admis, pour la réexportation, des produits fabriqués avec des matières ayant reçu un degré de fabrication moins avancé que les matières qui auront été soumissionnées à l'entrée.

Art. 6. — Dans les divers cas prévus ci-dessus, les métaux ne pourront être importés, et les objets fabriqués avec ces métaux ne pourront être réexportés que par les ports d'entrepôt réels ou par les bureaux de douane ouverts soit au transit, soit à l'importation des marchandises taxées à plus de 20 fr. par 100 kilogr.

Art. 7. — Les produits fabriqués qui, au lieu d'être mis en entrepôt, seront directement réexportés, devront être expédiés sous les conditions générales du transit, ou sous les formalités déterminées par les articles 61 et 62 de la loi du 21 avril 1818, suivant que leur expédition aura lieu par la voie de terre ou par la voie de mer.

Art. 8. — Toute soustraction, tout manquant constaté par le service des douanes, de même que tout abus qui aurait été fait des dispositions du présent décret, donnera lieu à l'application des pénalités et interdictions prononcées par l'article 5 de la loi du 5 juillet 1836.

Toutefois, les déficits qui seront reconnus, par le service des douanes, provenir exclusivement de déchets de main-d'œuvre ne seront soumis qu'au simple paiement du droit d'entrée afférent aux matières admises en franchise temporaire.

Art. 9. — Le bénéfice des dispositions de l'art. 1er du présent décret est étendu, sous l'accomplissement des conditions et formalités prescrites par notre décret du 6 janvier 1855, à l'importation des débris de vieux ouvrages en fonte, en fer ou tôle, provenant des machines des navires à vapeur étrangers qui viendraient se faire réparer en France.

Art. 10.— L'ordonnance du 28 mai 1843 et nos décrets des 8 septembre 1851, 14 février 1852, 6 janvier 1855, relatifs aux sciers laminés, et 17 juillet 1856, sont et demeurent abrogés.

Art. 11.— Nos ministres secrétaires d'Etat au département des finances et au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 17 octobre 1857.

BANQUE D'ANGLETERRE.

SITUATION AU 8 OCTOBRE 1857.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Billets émis.	25,156,280	628,907,000
Actif.		
Avances à l'Etat. . . .	11,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,459,000	86,497,500
Espèces et lingots (or) .	10,681,280	267,032,000
Somme égale. . .	25,156,280	628,907,000

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque.	14,553,000	363,825,000
Réserve	3,924,524	98,113,100
Compte-courant de l'Etat créditeur.	8,464,993	211,624,825
Comptes particuliers. .	9,190,000	229,767,250
Billets à sept jours et autres	789,114	19,727,850
	36,922,321	923,058,025
Actif.		
Créances sur l'Etat. . .	10,593,653	264,841,325
Créances particulières.	19,719,700	492,992,500
Billets de banque en portefeuille.	6,014,160	150,354,000
Numéraire.	594,808	14,870,200
	36,922,321	923,058,025
Augmentation :		
Compte-courant de l'Etat	419,894	10,497,350
Réserve.	9,864	246,600
Créances.	757,649	18,941,225
Comptes particuliers. .	188,066	4,701,650
Billets en circulation. .	227,349	5,683,725
Réserve métallique. . .	87,526	2,188,200
Diminution :		
Portefeuille.	153,373	3,834,425

HOTELS ET TERRAINS A VENDRE.

1° *Avenue de l'Impératrice.* Grand hôtel et dépendances. Prix : 180,000 fr.

2° *Avenue de Saint-Cloud et rue de la Pompe, à Passy.* Plusieurs petits hôtels entre cour et jardin, situés à quelques pas du boulevard de l'Empereur, récemment décrété. Prix : 36,000 fr. chacun.

3° 230,000 mètres de terrains boisés, en lots de toutes grandeurs, au gré de l'acquéreur, situés dans les communes de Passy, Auteuil et Boulogne. Prix : de 15 à 35 fr. le mètre.

S'adresser à MM. Manby et Cie, 39, boulevard des Capucines, tous les jours, de 11 heures à 4 heures.

Le Conservateur, Compagnie anonyme d'assurances mutuelles sur la vie. M. Desbouillons, directeur, rue Grange-Batelière, 6, à Paris. — Dotation des enfants. — Création d'un fonds d'établissement. — Assurances mixtes en cas de mort. — Résultats avantageux.

London and Continental, Compagnie anglaise d'assurances à primes fixes sur la vie. — Capital, 12,500,000 fr. M. Desbouillons, directeur, rue Grange-Batelière, 6, à Paris. — Capitaux payables après décès, primes réduites. — Rentes viagères, taux élevé. — Combinaisons nouvelles aux conditions les plus avantageuses.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Obligations. — Paiement semestriel des intérêts.

MM. les porteurs d'obligations qui veulent toucher à Paris les intérêts échéant le 1er novembre prochain, et éviter tout retard, sont invités à effectuer, — à partir du 15 octobre courant, — le dépôt de leurs coupons au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, n° 19 de 10 heures à 2 heures.

Les coupons déposés avant le 25 octobre seront payés le 1er novembre.

Paris, le 9 octobre 1857,

Le conseiller d'Etat, gouverneur du Crédit foncier de France,

L. Frémy.

ANNUAIRE OFFICIEL DES CHEMINS DE FER ANNÉE 1857.

L'Annuaire officiel des Chemins de fer pour 1857, par M. Petit de Coupray, formant un beau volume de 700 pages avec carte des chemins de fer de l'Europe, vient de paraître chez MM. Napoléon Chaix et Cie, propriétaires-éditeurs, rue Bergère, 20, à Paris. — Prix : 5 fr. broché, et relié 6 fr. — *Franco* par la poste, 7 fr. — Envoyer un mandat sur Paris, ou des timbres-poste. — Prix de la collection des sept volumes reliés, 42 fr.

Digitized by Google

CHEMINS DE FER SUISSES

I. — COMPTES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT. — SEPTEMBRE 1857

NOMS des chemins de fer.	INDICATION du réseau.	longueur totale kilométr.	FONDS SOCIAL. Nombre des actions.	Valeur nominale	Intérêts à desservir	Total du capital actions.	EMPRUNTS. Nombre des obligat.	Valeur nominale	Intérêts à desservir	Total du capital obligations	TOTAL du capital en actions et en obligations	Indication des sections en exploitation.	OBSERVATIONS.
Nord-Est.....	De Aarau à Romanshorn et Schaffhouse par Zurich et Winterthur, de Turgi à Waldshut.	162.25	57.365	500	4 0/0	28.682.500	4.674 4.508 2.626 444	175 500 1.000 5.000	3 0/0 5 0/0 5 0/0 5 0/0	7.917.950 10.000.000	46.600.450	Romanshorn à Zurich, 82.4 Zurich-Brugg, 32.1 Schaffhouse à Winterthur, 29.7 144.3	La section d'Aarau à Brugg sera ouverte le 1er mai 1858.
Central.....	De Bâle par Olten à Aarau à Lucerne à Soleure et Bienne à Berne et à Thorishaus.	216	73.235	500	4 0/0	36.617.500	12.390 1.161	500 5.000	5 0/0 5 0/0 4 1/2 0/0	12.000.000 12.000.000	60.617.500	Bâle-Laufelfingen 30.0 Aarau-Lucerne, 61.3 Aarbourg-Herzogenbuchsee, 23.8 id. à Bienne 37.8 id. à Berne, 39.5 kil. 195.4	L'ouverture du tronçon Laufelfingen-Olten, soit du souterrain du Hauenstein, aura lieu au printemps de 1858.
Ouest.....	De Versoix à Vaumarens par Morges et Yverdon, de Jougne à Saint-Maurice par Lausanne.	175	80.000	500	4 0/0	40.000.000	49.898	400	5 0/0	19.959.200	59.959.200	Morges-Yverdon 38.0 Bussigny-Lausanne, 8.0 46.0	La section de Villeneuve-Bex (19 kil.) a été ouverte en juin 1857, et celle de Morges-Versoix (38 kil.) le sera au printemps de 1858.

II. — RESULTATS DE L'EXPLOITATION. — SEPTEMBRE 1857

NOMS des chemins de fer.	1857 Longueur exploitée kilom.	Voyageurs. Nombre.	Produit.	Marchandises. Tonnes.	Produit.	Total des produits.	Recettes brutes par kilom.	1856 Longueur exploitée kilom.	Voyageurs. Nombre.	Produit.	Marchandises. Tonnes.	Produit.	Total des produits	Recettes brutes par kilom.	Différence de 1857 sur 1856 Pendant le mois. en plus.	en moins	Depuis le 1er janv. en plus.	en moins
Nord-Est.....	144.4	101.500	153.000	12.400	78.500	231.500	1.603	106	68.153	116.553	8.201	50.167	175.720	1.657	55.780	»	727.802	»
Central.....	195.0	129.073	236.700	8.100	63.300	300.000	1.539	84	64.845	64.874	6.279	28.737	93.611	1.114	206.389	»	1205.892	»
Ouest.....	46.0	34.260	48.000	2.810	19.000	67.000	1.457	46	30.974	45.452	2.538	17.778	63.230	1.375	3.770	»	123.118	»

Digitized by Google

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi 22 octobre 1857 :

La vente des fers continue à être bonne, les prix de 370 à 390 pour les fers forgés, de 330 à 340 pour les laminés n'ont pas éprouvé de changement.

L'avenir des ronds de tréfilerie préoccuppe toujours. On nous demande si les prix seront entraînés par la baisse des pointes. Quant à présent, le prix est tenu ferme de 390 à 400 pour le n° 21 et au-dessus, 410 le n° 20.

Le tarif de la pointe reste à 50 fr. le n° 18.

COMMERCE EXTÉRIEUR.

Importations.

		En août 1857
Fonte brute d'Angleterre,	66,542	
Belgique,	16,350	
Autres provenan.	13,557	
Total,		95,449
Fers étirés en barres,		1,342
Rails,		6,311
Acier,		506
Cuivre,		12,342
Etain,		8,652
Plomb,		30,362
Zinc,		19,966
Houilles de Belgique,	1,131,625	
d'Angleterre,	1,199,171	
des assoc. allemand.	523,828	
Autres provenances,	15,284	
Total,		2,869,908

Comparaison des importations.

Huit premiers mois de	1857.	1856.
Fonte brute,	695,412	744,667
Fers en barres,	161,977	341,315
Acier,	6,229	5,736
Cuivre brut,	26,743	20,562
Etain brut,	18,608	11,796
Plomb brut,	149,147	146,695
Zinc de première fusion,	138,718	137,200
Houilles,	17,794,870	25,020,692

Situation des entrepôts (1er septembre)

Quintaux métriques.

Fonte brute,	121,522
Cuivre brut,	11,370
Etain brut,	2,650
Plomb brut,	29,499
Zinc première fusion,	522

PARIS.

13 octobre 1857 :

Les fers restent toujours aux mêmes prix : fers laminés de fonte au coke, 300 310 fr.; fers de fonte au bois, 320 330, franco en gare de Paris, et suivant l'importance du marché.

En magasin, les prix sont de 331 à 340 fr. pour les laminés au bois, de 310 à 320 pour les laminés au coke; fers anglais, 300.

Les ronds de tréfilerie n'ont pas, quant à présent, éprouvé de baisse; l'article est calme par la raison que les vendeurs demandent les prix anciens, 400 et 410 fr., et que les tréfileurs ne peuvent pas acheter depuis la baisse faite sur la pointe.

Le tarif de pointes est à 50 f. le n° 18, et il est vrai qu'on fait 5 0/0 de bonification sur ces prix.

Les fils de fer, de même que la machine, n'ont pas bougé : 92 à 92 50 le fil recuit, 94 à 94 50 le fil clair n° 1.

Tant que les fers du Nord (au coke) peuvent arriver à Paris de fr. 30 à 31, et les laminés dits au bois, de Champagne et de Bourgogne, à fr. 32 et 33 les 100 kil., la concurrence anglaise pour l'intérieur du pays est difficile, sinon impossible.

Voici le prix de revient des fers de Galles n° 2, qualité qu'on peut assimiler à nos produits du Nord au coke, fers qui ne valent absolument rien dans les petites dimensions, ni ceux dits à maréchal : Coût en Angleterre (Galles), fret, assurances maritimes, commission d'achat, de négociation, le tout au plus bas, les 100 kilogr., fr. 23, rendus au Havre; prime de libération de droits de douane, en moyenne, les 100 kil., fr. 8. Fret du Havre à Paris, en moyenne, 1 30; différence de conditions, intérêts, menus frais, 0 70; total, 33 fr. les 100 kil., à Paris.

On nous écrit de Rouen :

Le fret pour notre port est actuellement à 15 f°, avec apparence d'augmentation. Nous ne faisons conséquemment subir que peu de changement à nos prix.

Disponible :

Beaufort n° 1,	fr. 21 »
Clarence n° 3,	16 »
Yorkshire n° 3,	15 90

En route :

Gartsherrie n° 1,	17 75
Calder n° 1,	17 25
Glengarnock n° 1,	17 »
Clyde n° 1,	16 75
Eglinton n° 1,	16 50
Derwent n° 3,	16 »

Le tout à Rouen avec 3 0/0 d'escompte ou parité.

BOIS.

15 octobre :

Ventes de bois. — Aux adjudications de Verdun, les solives ont été prises à des prix variant de 4 à 6 fr., suivant la qualité.

Lundi dernier avaient lieu les ventes de Mirecourt. Dans les coupes ordinaires on a payé 5 fr. 50 en moyenne le décastère de futaie; les belles coupes ont été disputées par l'adjudicataire de la marine et les prix ont atteint 9 et 10 fr.

Des bois de particuliers de nos environs ont été vendus aussi ces jours derniers; la solive a été achetée dans les environs de 5 fr.

Dans des échanges, le prix des solives a été raisonné de 6 à 7 fr., en bois de bonne qualité; celui des bois à charbon, de 11 à 13 fr. le double stère.

Sciages. — Nos ports sont dégarnis; le peu qui reste est vendu et attend le retour des eaux; le flottage ne sera pas encore possible avant quelque temps. En somme, la situation du commerce de bois est ferme et les prix facilement tenus.

MÉTAUX.

10 octobre :

Cuivre. — Cote de Paris : de Russie, selon les marques, 330 342 50; du lac Supérieur, 325 327 50; du Chili, 300 305 »»; d'Angleterre, suivant les sortes, 315 317 50; d'Australie, 327 330 »»; de l'Elbe, 320; laminé rouge, 360; dito jaune, 310; minerai Corocoro, 310 312 50.

Etain. — Cote de Paris : Banca, 375; des Détroits, 367 370; anglais, 365; Pérou brillant, 340.

Plomb. — Cote de Paris : de France, 67 fr.; d'Espagne, 67 68; d'Angleterre, 68.

Zinc. — Cote de Paris : Silésie brut, 78; Vieille-Montagne, 90; laminé, 95 100.

Prusse. — Les mines et usines qui bordent le Rhin ont produit, d'après la statistique officielle :

En 1856,	fr. 102,990,000
En 1855,	89,084,000
Augmentation,	13,906,000

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Londres, 11 octobre :

En barres de Galles et rails, les offres se font aujourd'hui à 175 fr. à bord, aux usines, à Cardiff et Newport. Les fers marchands sont tenus de 187 50 à 193 75, à bord de Liverpool. Les fers d'Ecosse s'obtiennent de 215 60 à 225, selon les marques, à bord à Glascow.

Les fontes écossaises ont fait 84 à 84 50 et viennent de retomber à 82 50, numéros mélangés et fontes en magasin. Les marques recherchées par la fonderie et pour l'exportation, comme les Gartsherrie et Calder, n'ont pas varié : Gartsherrie n° 1, 96 25; Calder n° 1, 90 60; Glengarnock n° 1, 87 50 88.

Le fret du port de Glascow aux ports de France n'a pas éprouvé de changement sensible depuis huit jours.

Glascow, 10 octobre :

Les gueuses d'Espagne sont tombées progressivement jusqu'à 72 fr. les numéros mélangés. A ce prix il s'est présenté beaucoup d'acheteurs et des affaires ont été traitées à 72 et 73; aujourd'hui on raisonne de 72 75 à 73-15.

Gartsherrie n° 1, 92 fr. 50; Calder n° 1, 89 50 à 88 75; Glengarnok n° 1, 82 25; Blair, Eglinton, Muirkirk n° 1, 79 30; bonnes marques n° 1, en mains des maîtres de forges 77 75; d° n° 3, 72 75; warrants, numéros mélangés 72 90.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 11 octobre :

Métallurgie. — Nous n'avons pas de changements à signaler dans la situation, si ce n'est que les prix semblent prendre de la fermeté dans leur faiblesse; c'est-à-dire qu'ils ne baissent plus. Les fers marchands jouissent d'une bonne tenue à fr. 21, 23 et 25 les 100 kil., rendus aux diverses stations. Plusieurs commandes de rails ont été reçues cette semaine pour compte de sociétés particulières. La fonte moulage a fait quelques affaires, sans qu'il y ait pour cela amélioration dans les prix. On cote toujours 11 50, 12 50, 13 50, 14 50 n°s 5 à 1 les 100 kil. On a fait quelque chose en fonte moulage. Cet article, qui manque presque partout sur le terrain, est tenu à fr. 9 50.

Charbons. — On nous assure que de très-forts marchés de houille et gailletteries demi-grasses viennent d'être passés aux prix de fr. 22 et 22 50 pour les houilles et fr. 20 à 20 50 pour les gailletteries; c'est une baisse assez marquante, car le prix de la main d'œuvre est très-cher.

Fret. — Paris (la Villette, fr. 12.
Rouen, 13 25.
Elbeuf, 13.
Amiens, 11.
Reims, 11.
Rhétel, 12.
Bruxelles, 5.
Gand, 7 à 7 50.

O. Sauphique.

(L'Ancre de Saint-Dizier.

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 862 kilomètres.)
(1856. Id. 706 id.)

Du 8 au 14 octobre 1857.

126,080 voyageurs.....	432,802 72	
Bagages, marchandis,etc.	696,763 41	
Total..		1,129,566 13
Semaine correspondante de 1856.		
125,470 voyageurs.....	429,996 19	
Bagages, marchand., etc.	648,332 51	
Produit total.....		1,078,328 70
Différence...		51,237 43
Produit par kilomètre :		
1857,	1,310	
1856,	1,356	

Recette totale depuis le 1er janvier

1857.....	40,103,521 45
1856.....	37,277,480 04
Différence...	2,826,041 41

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
En 1857, 1372 kil. — En 1856, 1234 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1857, 1258 kil. — En 1856, 1125 kil.

Du 8 au 14 octobre 1857.

114,509 Voyageurs...	494,504 84	
Bagages, marchandises, etc.....	670 969 37	
Total.....		1,165,504 21
Semaine correspondante de 1856 .		1,164,802 25
Différence...		701 96
Recettes depuis le 1er janvier 1857.		43,676,110 28
Recette correspondante de 1856		39,828,540 77
Différence...		3,847,569 51

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 950 kilomètres)
(1856. Id. 876 id.)

Du 8 au 14 octobre 1857

251,934 voyageurs.....	426,842 60	
Marchandises, etc., grande vitesse ...	67,455 25	
— petite vitesse....	392,074 86	
Total de la semaine.....		886,372 71
Semaine correspondante en 1856....		882,015 75
Différence...		4,356 96
Recettes depuis le 1er janvier 1857		33,857,659 23
Id. Id. 1856		30,652,502 57
Différence...		3,205,156 66

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON

(1857. Longueur exploitée, 694 kilom.)
(1856. Id. 617 »)

Recettes du 8 au 14 octobre 1857

94,174 Voyageurs.....	466,203 »	
Bagages, marchandises, etc.....	600,976 15	
Total.....		1,067,179 15
Semaine correspondante de 1856....		1,038,980 16
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857		38,712,431 07
Id. Id. 1856		33,490,004 68
Différence...		5,222,427 39

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. Id. 523 id.

Recettes du 8 au 14 octobre 1857

62,687 Voyageurs.....	258,285 78	
Bagages et marchandises	348,479 97	
Total de la semaine.....		606 725 67
Semaine correspondante de 1856.. .		657 692 15
Différence...		50,766 48
Total des recettes, à partir du 1er janvier 1857.....		23,704,457 76
Période correspondante de 1856.		22,902,002 39
Différence...		802,455 37

CHEMINS DE FER DE L'EST.

(1857. Longueur exploitée,1357 kilomètres.)
(1856. Id. 1069 id.)

8e année. — 41me semaine.

Du 8 au 14 octobre 1857.

118,093 Voyageurs.....	456,537 78	
Marchandises.....	590,919 23	
Total de la semaine.....		1,047,457 01
Recettes antérieures.....		36,596,642 60
Total général.....		37,644,099 61
41me semaine de 1857		1,047,457 01
Semaine correspondante de 1856.		927,839 52
Différence...		119,617 49
Exercice 1857.....		37,644,099 61
Id. 1856.....		34,117,540 45
Différence...		3,526,559 16

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

Du 8 au 14 octobre.

Section de Lyon à Roanne.

..,... Voyageurs.....	40 491 18	
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	163,860 80	
Total.....		204,352 14
Recettes antérieures.....		7,669,464 30
Total de l'exercice 1857.....		7,873,816 44
Recette correspondante 1856		221,414 40
Total de l'exercice 1856.....		7,666,674 71

Section de Nevers à Lapalisse et à Brioude.

1857. Longueur exploitée pendant la semaine, 236 k.
Longueur moyenne pendant l'année, 243 kil.
1856. Longueur exploitée pendant la semaine, 230 k.
Longueur moyenne pendant l'année, 228 kil.

Voyageurs.....	48,424 10	
Bagages, marchandises, etc.....	41,420 93	
Total.....		89,845 03
Recettes antérieures.....		3,539,681 32
Total de l'exercice 1857...		3,629,526 35
Semaine correspondante en 1856.....		77,015 60
Total de l'exercice 1856.....		3,667,191 91
Recettes totales de la semaine sur les deux sections		294,197 17
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....		11,209,145 62
Total.....		11,503,342 79

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORSAY.

Longueur exploitée : 24 kilom. 690 mètres
Septembre 1857.

101.609 Voyageurs	66.323 40	
Bagages et Messageries	1.856 35	
Total.....		68.179 75
Mois correspondant de 1856 :		
86.293 Voyageurs	53.681 90	
Bagages et Messageries.....	1.642 30	
Total.....		55.324 20
Différence.....		12.855 55
Recette totale depuis le 1er janvier 1857		481.377 80
— — 1856		420.026 05
Différence.....		61.351 75

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.)
Longueur exploitée : 175 kilomètres.
Du 8 au 14 octobre.

12,966 Voyageurs.....	48,823 18	
Bagages, marchandises, etc.....	23,057 75	
Total.....		71,880 85
Semaine correspondante de 1856.....		29,583 90
Différence.....		42,296 95

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 720 kilomètres.
Id. en 1856, 668 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 210 id.

Recettes du 8 au 14 octobre 1857

CHEMIN DE FER.

44,049 voyageurs	164,213 10
Bagages, marchandises, etc	138,913 85
TOTAL	303,126 95
Recettes du CANAL LATÉRAL	11,783 08
Recettes antérieures	10,817,716 86
Total depuis le 1er janvier 1857	11,132,626 89
41e semaine de 1857. Chemin de fer	303,126 95
Id. Canal latéral	11,783 08
Total de la semaine en 1857	314,910 03
41e semaine de 1856. Chemin de fer	200,638 35
Id. Canal latéral	27,141 09
Total de la semaine en 1856	227,979 44
Différence	86,930 59

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857	11,132,626 89
1856	5,833,719 61
Différence	5,298,907 28

CHEMIN DE FER DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

(Première section des chemins du Dauphiné.)

1857. — 2e semestre. — Longueur exploitée : 90 kil.

Recettes du 8 au 14 octobre.

Voyageurs	13,635 75
Bagages, marchandises, etc	11,150 38
Total	24,786 13
Recettes antérieures à partir du 16 juillet 1857	349,424 70
Total depuis le 16 juillet 1857	374,210 83

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée : 402 kilomètres.

Du 1er au 7 octobre 1857.

75,782 Voyageurs,	155,271 49
».... t. Bagages et marchandises,	65,742 15
Total,	221,013 64
Période correspondante de 1856,	201,681 47
Différence	19,332 17
Recette totale depuis le 1er janvier	6,592,601 45
Période correspondante de 1856,	5,938,286 01
Différence	654,315 44

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 278 kilom.)

Du 3 au 9 octobre 1857.

9,503 Voyageurs	44,818 95
Bagages, marchandises, etc	60,950 47
Total de la semaine	105,369 42
Recettes de la semaine correspondante de 1856	94,967 77
Différence	10 95 0/0
Recettes antérieures	4,044,690 85
Total	4,150,060 27

CHEMIN DE FER DE TURIN A NOVARE.

Recettes du 1 au 7 octobre 1857.

Voyageurs	28,990 75
Bagages	1,291 40
Marchandises : grande vitesse	2,258 15
Id., petite vitesse	5,577 15
Exploitation de Biella	4,871 23
Exploitation de Casal (minimum garanti à Novare)	3,898 90
Ensemble	49,387 58
Recette correspondante de 1856	42,299 29
Différence	7,588 29

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,027 kilomètres.
1856. Id. 1,077 id.

Du 8 au 14 octobre 1857.

	En francs, au change de 122 3/8
48,592 voyageurs	256,862 34
39,122 tonnes Marchandises	564,718 16
Total de la semaine	831,580 70
Semaine correspond. 1856	668,091 22
Différence	163,489 48
Recettes depuis le 1 janvier 1857	25,743,512 »
Recettes depuis le 1 janvier 1856	26,224,878 »
Différence	481,365 »

COMPAGNIE DE L'UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES.

(Compagnies fusionnées de Saint-Gall, Appenzell, du Sud-Est et de la Glatt.

Sections Winterthur-Saint-Gall-Rheineck et Uster-Wallisellen.

Longueur exploitée en 1856, 70 kilomètres
— — 1857, 90 —

Septembre 1857

92,349 voyageurs	70,095 25
100,602 quint. marchandises et bagages	27,247 11
Total du mois	100,342 36
Mois correspondant de 1856	52,112 99
Différence	47,229 37
Recettes depuis le 1er janvier 1857	763,781 85
Recettes correspondantes 1856	413,435 27
Différence	350,346 58

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

40e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 5 au 11 octobre

7,067 voyageurs — 12,893 quint. bagages, marchandises	fr. 13,936 50
Recette correspondante de 1856	13,231 55
Différence	705 »
Recettes depuis le 1er janvier 1857	493,007 65
Recette correspondante de 1856	376,106 35
Différence	116,901 25

CHEMIN DE FER PAR LE JURA INDUSTRIEL

Ligne Neuchâtel-Chaux-de-Fonds frontière française. Longueur totale : 38 kilomètres.

Section Locle-Chaux-de-Fonds.

(Longueur exploitée : 8 kilomètres.)

Exploitée depuis le 1er juillet 1857.

Recettes du 9 au 16 octobre.

7,236 Voyageurs	3,108 10
Marchandises	104 18
Total de la semaine	3,212 28

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

Lignes de Bâle à Laufelfingen, Olten à Emmenbrucke, Aarau à Berne et Herzogenbuchsée à Bienne. — 195 kilomètres dès le 16 juin.

Recettes du 1 au 30 septembre 1857.

	Voyageurs	Marchandises quintaux à 50 kil.	Recettes.
Du 1er au 30	129,673	162,000	300,000 »
Mois précédents.	737,577	1,159,596	1,372,900 95
Totaux	867,250	1,321,596	1,672,900 95

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 11 au 17 octobre 1857

3,597 voyageurs	fr. 2,611 05
Marchandises	770 80
Recettes antérieures	210,107 80
Total	213,489 65

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

Août 1857

	1857.	1856	1855.
Voyageurs	51,967 95	50,851 45	49,381 60
Bagages	1,521 55	1,475 90	1,260 27
Bétail	690 20	818 10	719 25
Marchandises	16,038 79	15,955 76	17,199 36
	70,218 49	69,101 21	68,560 48
Différence	1,117 28 sur 1856		
Différence	1,658 01 sur 1855		

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (42e semaine)		Par journée d'omnibus de Paris.	de banlieue
Du 11 au 17 octobre 1857	257,919 60	83 69	51 31
Semaine correspondante de 1856	217,093 90	75 91	45 85
Rec. depuis le 1er janv. 1857	9,996,960 55	81 16	49 38
Période correspondante de 1856	8,855,782 55	73 44	46 »
Différence	1,141,178 »	7 72	3 38

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

ACTIONS.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le paiement de l'intérêt annuel de 15 fr. et de l'a-compte habituel de 15 fr. sur le dividende de l'exercice 1857, soit 30 fr. par action (onzième coupon), sera effectué, à dater du 1er octobre prochain, à la caisse centrale de la Compagnie.

Ce paiement sera fait sous la déduction, *pour les titres au porteur*, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

Comme d'ordinaire, les coupons et les certificats de dépôt de titres au porteur, ainsi que les titres d'inscription nominative, accompagnés de bordereaux dûment remplis et signés, seront reçus dès le 15 septembre courant dans les bureaux du service des titres de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, où il en sera donné récépissé.

Le directeur doit avertir toutefois MM. les actionnaires que les titres au porteurs dont les coupons ou les certificats de dépôt auront été remis à la Compagnie pour ledit paiement, *pendant le présent mois de septembre*, ne pourront être admis à la conversion en titres nominatifs *qu'après le 1er octobre*, époque à laquelle la conversion cessera d'être exempte de droits.

Paris, le 12 octobre 1857.

Le Directeur de la Compagnie,

C. DIDION.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le cinquième coupon des actions de la Compagnie est fixé à 17 fr. 50 c., montant de l'intérêt annuel de 3 1/2 0/0 garanti par l'Etat, et sera payé, à dater du 1er octobre 1857, au siége de la Compagnie, à Paris, rue Saint-Lazare, n° 124, de 10 heures du matin à 3 heures de l'après-midi.

Ce paiement sera fait sous la déduction, *pour les titres au porteur*, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

Le directeur de la Compagnie,

G. DE LAPEYRIÈRE.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANEE.

Rue de Provence, 47.

Numéros sortis au tirage du 29 septembre 1857.

Obligations 5 0/0 de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon.

Séries.	Numéros des obligations.			Nombre d'obligations.
3	201	à	245	45
48	4,701	à	4,800	100
123	12,201	à	12,300	100
334	33,301	à	33,400	100
368	36,701	à	36,800	100
400	39,901	à	40,000	100
			Total,	945

Les obligations sorties sont remboursables à partir du 1er octobre 1857.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE.

Appel sur les 115,500 actions nouvelles.

Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler aux souscripteurs des 115,500 actions nouvelles, émises conformément au paragraphe 2 de l'art. 6 des statuts, qu'un versement de 150 fr. sur les actions libérées de 200 f., et de 100 fr. sur les actions libérées de 250 fr., est exigible à partir du 1er novembre prochain. Les actionnaires qui n'auront pas effectué ce paiement du 1er au 15 novembre seront passibles des intérêts de retard à partir du 1er novembre.

Les versements ultérieurs de 900 fr. et de 185 fr., pourront être effectués par anticipation, moyennant bonification ou compensation de l'intérêt, calculé à raison de 5 0/0 par an.

Les versements seront reçus dans les caisses de la Compagnie : à Paris, rue de Provence, 47, et rue Laffitte, 17; à Lyon, rue Lanterne, 2; et à Marseille, à la gare.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE.

Le Conseil d'administration des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a l'honneur de prévenir les porteurs des obligations d'Andrezieux à Roanne, 1er et 2e ordre, qu'il sera procédé, le mercredi 4 novembre prochain, à midi et demie, en séance publique du Conseil (57, rue Taitbout), au tirage au sort de quatre-vingts obligations du 1er ordre et quarante du 2e ordre, à amortir au 1er avril 1858.

Le secrétaire général,

LÉON SAY.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE.

Avis à MM. les actionnaires.

Conformément à l'art. 28 des statuts, le Conseil d'administration a fixé à 20 fr. l'à-compte sur le dividende de 1857 à distribuer aux actions de la fusion.

Cet à-compte sera payé à partir du 1er novembre : 1° dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille; 2° aux succursales de la Banque de France établies dans les villes où la Compagnie n'a pas de service.—Par suite de dispositions concertées entre la Compagnie et la Banque de France, l'intervention des succursales s'exercera *sans frais* pour les actionnaires.

Le paiement de l'à-compte devant être constaté sur les titres par l'apposition d'une estampille, les titres tant *au porteur que nominatifs* devront être préalablement déposés dans les bureaux ci-dessus désignés.

Les titres *au porteur* seront passibles de la retenue d'un trimestre (1er juillet au 1er octobre) de la taxe d'abonnement établie par la loi du 23 juin 1857.

CHEMIN DE FER

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

A partir du 1er octobre 1857

Nouveaux services directs entre

Paris et Milan,

par Mâcon, le lac du Bourget, Aix-les-Bains, le Mont-Cenis, Turin et Novare.

Trajet en 43 heures.

Dont 15 heures seulement en diligence.

Billets directs valables pour 15 jours avec faculté de s'arrêter à Dijon, Mâcon, Culoz, Aix-les-Bains, Chambéry, Saint-Jean-de-Maurienne, Suze, Turin et Novare.

Prix des places :

1re classe, 121 90 ; — 2e classe, 97 10; 3e classe, 77 65.

Correspondances :

A TURIN,

Pour Gênes, en 6 heures (chemin de fer);
Pour Arona, le lac Majeur, en 4 heures (chemin de fer);

A MILAN,

Pour Venise, en 11 heures (chemin de fer);
Pour Trieste, en 21 heures (chemin de fer et diligence).

S'adresser pour les renseignements :

Au bureau des correspondances, à la gare de Paris, boulevard Mazas, et rue Basse-du-Rempart, 48 *bis*, à l'administration du chemin de fer VICTOR-EMMANUEL.

CHEMIN DE FER

DE GRAISSESSAC A BEZIERS.

Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que le coupon semestriel échu le 5 octobre courant continue à être payé, depuis 10 heures du matin jusqu'à 2 heures de l'après-midi, au siége de l'administration, rue Taitbout, n° 45.

CHEMIN DE FER

DE GRAISSESSAC A BEZIERS.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations que le coupon semestriel échéant le 1er novembre prochain sera payé à partir de ce jour, de 10 heures du matin jusqu'à 2 heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue Taitbout, n° 45.

CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES,

Section de Gand à Audenarde, longueur de 27 kilomètres.

Du 1er au 30 septembre 1857.

Recettes, 10,149 fr. 87 c. — Voyageurs, 15,490.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir les porteurs d'obligations de l'emprunt de la Compagnie de Strasbourg à Bâle (1853), que le coupon d'intérêts (25 fr. par action) échu le 1er octobre est payé au siége de l'administration, rue et place de Strasbourg, tous les jours, les dimanches et jours fériés exceptés, de dix à trois heures, sur présentation du coupon détaché des titres.

Ce paiement est fait sous la déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer les porteurs d'actions anciennes et nouvelles que le paiement d'intérêts dus au 1er novembre prochain, à titre de premier dividende sur l'année 1857, aura lieu à partir du 2 novembre, à la caisse de la Compagnie, tous les jours, de dix heures à trois, les fêtes et dimanches exceptés.

Le paiement sera effectué, pour les actions anciennes, sur présentation du coupon du 1er semestre 1857, détaché des titres, — 20 fr.

En ce qui concerne les actions nouvelles, ces actions ayant déjà reçu un premier à-compte de 10 fr., en mai dernier, la valeur du coupon de novembre est fixée ainsi qu'il suit :

Intérêts du semestre de mai à novembre, solde du premier dividende de 1857, fr.	10 »
Plus rappel et solde d'intérêts sur 475 fr. pour novembre et décembre 1856,	3 20
Total,	13 20

Le paiement sera fait sur présentation du titre, pour y être constaté par une estampille.

Dans les deux cas, le paiement du coupon aura lieu sous la déduction de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, et conformément au § 2 de l'article 6 ainsi conçu :

« Ce droit pour les titres au porteur est converti en une taxe annuelle et obligatoire de 12 centimes par francs du capital desdites actions, évaluées par leur cours moyen pendant l'année précédente. »

Le cours moyen des actions de la Compagnie, constaté par le syndicat des agents de change, est de 892 fr. 14 c. pour 1856. En conséquence, le droit à percevoir pour les mois de juillet, août, septembre et octobre, soit 4 centimes par cent francs du capital moyen de 892 fr. 14 c. en 1856, sera calculé en conformité des lois spéciales en matière d'enregistrement, en y comprenant le double décime, sur des capitaux arrondis de 20 francs en 20 francs.

Ainsi, pour une action représentant 892 fr. 14 c., sur un capital de 900 fr., droit..... 0 fr. 44 c.

En ce qui concerne les propriétaires de titres nominatifs résultant des conversions effectuées en vertu de la loi, les intérêts leur seront payés *intégralement sans retenue*, sur la présentation du titre, où le paiement sera constaté par une estampille spéciale.

Digitized by Google

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Le Conseil d'administration rappelle à MM. les actionnaires que le versement de 50 fr. par action à effectuer au mois d'octobre prochain, et qui pouvait être fait par anticipation avec le versement de juillet dernier, sera exigible du 1er au 15 octobre. En conséquence, les actionnaires qui n'auront point satisfait à ce versement dans le délai ci-dessus indiqué, devront l'intérêt de retard, à raison de 6 0/0 l'an, à dater du 1er octobre.

Le Conseil rappelle également à MM. les actionnaires que les versements s'effectuent :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;

A Londres, chez MM. de Rothschild et fils ;

A Madrid, à la caisse de la Société ;

A Lyon, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Bordeaux, chez MM. Rodrigues et fils ;

A Marseille, chez MM. Roux de Fraysainet.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES.

MM. les actionnaires de la Compagnie de l'Union des chemins de fer suisses sont prévenus qu'en vertu d'une décision prise le 1er octobre courant par le Conseil d'administration, ils auront à effectuer un versement de 50 fr. sur leurs actions libérées de 300 fr.

Ce versement sera reçu du 10 au 20 novembre prochain :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ;

A Saint-Gall, à la Banque de crédit suisse-allemande ;

A Zurich, chez MM. G. Schulthess et Cie ;

A Genève, chez MM. Hentsch et Cie ;

A Coire, chez MM. J. B. Bavier et Masner-Braun ;

A Rheineck, chez MM. Custer et Cie ;

A Glaris, à la Banque cantonale.

CHEMINS DE FER

DE LA LIGNE D'ITALIE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'en exécution de l'art. 20 des statuts de la Compagnie, il est fait un appel d'un cinquième, soit 50 fr. par action.

Les versements seront reçus, sur la présentation des titres d'actions, à partir du 2 novembre 1857, jusqu'au 30 du même mois inclusivement, à la caisse de la Compagnie :

A Paris, 12, rue de Londres ;

A Orléans, chez M. Constant-Lefebvre ;

A Nancy, chez MM. Langlet et Cie ;

A Londres, chez MM. Sheppard et fils, Threadneedle street ;

A Genève, à la Banque générale suisse.

Les actionnaires qui n'auront pas effectué leur versement le 30 novembre devront l'intérêt de retard à partir du 2 novembre à raison de 5 0/0 par an.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

AVIS. — Le public est prévenu que la Banque de France admet les actions de la Compagnie de Saint-Rambert à Grenoble au privilége des prêts sur dépôts de valeurs.

COMPAGNIE DES HOUILLÈRES ET CHEMINS DE FER DE

CARMAUX-TOULOUSE

Situation au 31 juillet 1857,

Extraction.	Recettes brutes.
83,462 998	1,509,383 28

Mois d'août,

Extraction.	Recettes brutes.
12,031 . 230	174,181 61

Situation au 31 août 1857.

Extraction.	Recettes brutes.
95,494 ton. 228 k.	1,683,565 89

CHEMIN DE FER DE

TARRAGONNE A REUS,

Par décision du Conseil de surveillance, l'assemblée générale des actionnaires est convoquée pour le jeudi 5 novembre, à huit heures du soir, salle Lemardelay, 100, rue Richelieu, à l'effet de délibérer sur les propositions qui lui seront soumises et décider au besoin tout changement à apporter dans la Société.

Avis très-essentiel, recommandation expresse. Les actions doivent être déposées dix jours au moins à l'avance, au siége social, 15, rue Saint-Fiacre ; quatre actions donnent droit à une voix ; nul ne peut avoir plus de dix voix.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES OMNIBUS DE LONDRES.

Les gérants de la Compagnie générale des omnibus de Londres ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale extraordinaire, indiquée pour le 20 octobre courant, n'a pu avoir lieu par suite de l'insuffisance du nombre des actions représentées.

En conséquence, aux termes de l'art. 25 des statuts, MM. les actionnaires sont de nouveau convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le 10 novembre 1857, à une heure précise, à London Tavern Bishopsgate street, à Londres.

La carte d'admission délivrée pour la première assemblée sera valable pour la seconde.

Les délibérations à prendre par l'assemblée générale extraordinaire dans la seconde réunion, ne pourront porter que sur les objets à l'ordre du jour de la première.

Ces délibérations sont valables quel que soit le nombre des actions représentées.

Les actions sont reçues en dépôt : à Paris, 27, rue de Grammont, chez MM. Ed. Aimé et Cie, banquiers, et à Londres, 454, West strand, où les cartes d'admission seront délivrées, ainsi que des modèles de pouvoirs.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée extraordinaire pour le 5 novembre prochain, à trois heures, petite salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis, à Paris.

L'assemblée aura pour objet :

1° De statuer sur l'émission de nouvelles séries d'actions destinées à préparer les voies et moyens pour l'exploitation de la ligne transatlantique du Brésil et de la Plata, concédée à la Compagnie par un décret impérial du 19 septembre 1857 ;

2° D'autoriser une modification de l'article 14 des statuts, qui fixe le nombre des administrateurs.

Aux termes de l'article 27 des statuts, pour avoir droit d'assister à l'Assemblée générale, il faut être titulaire de vingt actions au moins.

Les porteurs de vingt actions ou plus doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres et leurs procurations, s'il y a lieu, au siége de la Société (rue Notre-Dame-des-Victoires, 28, bureau des actions), dix jours avant l'époque fixée pour la réunion de l'assemblée, et il est remis à chacun d'eux une carte d'admission. Cette carte est nominative et personnelle.

La Compagnie a consenti à garder jusqu'au 1er janvier prochain les actions qui avaient été déposées avant la loi du 23 juin. Les certificats de ces dépôts donnent droit, pour les dépôts de vingt actions ou plus, à la remise de cartes d'admission à l'assemblée générale.

Nul ne peut représenter un actionnaire ayant droit de faire partie de l'assemblée générale, s'il n'est lui-même membre de cette assemblée.

Des formules de procuration sont tenues à l'administration, bureau des actions, à la disposition de MM. les actionnaires.

SOCIÉTÉ ANONYME

Des Mines et Fonderies de zinc

DE LA VIEILLE-MONTAGNE.

MM. les actionnaires sont prévenus que la seconde moitié du dividende de l'exercice 1856, soit 12 fr. 50 c. par dixième, sera payée, à partir du 10 novembre prochain, sur la présentation des coupons :

A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15 ;

A Bruxelles, à la Société générale pour l'industrie ;

A Liége, à la caisse de la Société de la Vieille-Montagne, et chez MM. Nagelmackers et fils.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le directeur général,

SAINT-PAUL DE SINÇAY.

COMPAGNIE LINIÈRE

DE PONT-REMY.

Assemblée le 10 novembre, à trois heures, au siége social, rue Montmartre, n° 174.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE

CREDIT EN ESPAGNE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie générale de crédit en Espagne a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'en vertu de l'art. 16 des statuts, le troisième versement de 100 fr. par action devra être fait du 5 au 15 novembre prochain.

Ce versement pourra s'effectuer indifféremment :

A Madrid, au siége de la Société, calle del Turco, 6 ;

A Paris, à la succursale, rue de Provence, n° 50.

MM. les actionnaires sont en outre prévenus que les 150 fr. par action restant à verser seront appelés de la manière suivante :

75 fr. du 1er au 10 juillet 1858 ;

75 fr. du 1er au 10 janvier 1859 ;

La Compagnie acceptera le paiement par anticipation de ces deux derniers versements, en bonifiant l'intérêt à 6 0/0 l'an.

Par ordre du Conseil.

L'administrateur-secrétaire,

E. JARDIN.

SOCIÉTÉ NOUVELLE

Des Mines, Forges et Hauts-Fourneaux

D'HERSERANGE ET ST-NICOLAS.

Le directeur gérant de la Société nouvelle d'Herserange et Saint-Nicolas (Maillard et Cie) donne avis aux actionnaires de la Société d'avoir à verser les deux cinquièmes restant dus sur leurs actions, d'ici au vingt-cinq novembre prochain, à la caisse de la Société, rue d'Hauteville, n° 58.

Faute de faire ce versement dans ledit délai, il sera procédé à la vente des actions à la Bourse de Paris, conformément aux dispositions de l'art. 2 des dispositions transitoires des statuts.

PISTON MÉTALLIQUE.

Breveté par Ramsbottom, à Manchester. Ces pistons sont appliqués et fonctionnent avec la plus grande précision à 1,000 machines à vapeur, locomotives et marteaux à vapeur.

Ils sont d'une construction simple, d'une application très-facile et coûtent infiniment moins que tous les systèmes connus.

Les ressorts opèrent une pression invariable contre les parois des cylindres, évitent toute fuite de vapeur et procurent par là une économie notable dans le combustible.

— Les industriels qui désirent faire l'application du Piston Ramsbottom sont priés de s'adresser aux propriétaires du brevet, MM. P. R. JACKSON ET Cie, rue de Poully, n° 12, à Tourcoing (Nord).

FONDS AMÉRICAINS.

M. S. de Neufville, rue Cadet, n° 9, a l'honneur de prévenir les porteurs de fonds et obligations de chemins de fer américains, qu'il est autorisé à payer les coupons au pair, à 5 fr. 05 c. le dollar, échus ou à échoir, sans déduction pour ceux qui ont encore trente jours à courir. — Achat et vente des mêmes fonds.

Digitized by Google

COMPAGNIE
DES
HAUTS-FOURNEAUX, FORGES ET ACIERIES
De la Marine et des Chemins de fer.

JACKSON frères, PETIN, GAUDET et Cᵉ.

Conformément aux art. 29 et 30 des statuts, MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale pour le lundi 9 novembre prochain, à Lyon, dans la salle de la Bourse, au palais Saint-Pierre, place des Terreaux, à trois heures de l'après-midi.

L'assemblée sera à la fois ordinaire et extraordinaire ;

Ordinaire, pour recevoir les comptes de la gérance sur l'exercice 1856-1857 clos le 30 juin dernier, et entendre le rapport du Conseil de surveillance ;

Extraordinaire, pour statuer :

1° Sur les modifications à introduire dans la raison sociale et dans le titre des statuts relatif à la gérance, par suite du décès de M. Charles Jackson et de la retraite de M. William Jackson ;

2° sur la proposition de porter à dix le nombre des membres du Conseil de surveillance et la nomination de ce dernier membre.

Pour être membre de l'assemblée générale il faut :

1° Au moment de la réunion, être propriétaire de vingt actions au moins;

2° Avoir fait trois jours au moins avant la réunion le dépôt de ses titres aux lieux indiqués par les gérants.

Les titres seront reçus en dépôt et les cartes d'admission délivrées à partir du lundi 26 courant jusqu'au lundi 5 novembre prochain inclusivement ;

Savoir :

A Rive-de-Gier, au siége et dans les bureaux de la Société ;

A Lyon, chez MM. Côte et Cᵉ, banquiers, 5, rue Clermont ;

A Saint-Etienne, chez MM. Balay frères et Cᵉ, banquiers, rue de la Bourse ;

Et à Paris, chez MM. Loignon et Cᵉ, banquiers, 10, rue Chauchat.

Les actionnaires propriétaires de vingt actions ou plus qui ont fait convertir leurs actions en actions nominatives, ceux dont les titres sont déposés à la Banque de France ou dans la caisse de la Compagnie, pourront aux mêmes lieux retirer leur cartes d'admission, lesquelles leur seront délivrées sur la simple présentation de leur récépissé provisoire ou de leur certificat de dépôt, pourvu que ce dernier porte une date antérieure au 5 novembre prochain.

Tout actionnaire a le droit de se faire représenter par un mandataire actionnaire lui-même et membre de l'assemblée générale.

Des formules de procuration sont délivrées aux lieux ci-dessus désignés.

Chaque actionnaire a autant de voix qu'il possède de fois vingt actions par lui-même ou comme mandataire, sans toutefois qu'un actionnaire puisse avoir droit à plus de dix voix, soit par lui-même, soit au nom de ceux qu'il représente.

Rive-de-Gier, le 20 octobre 1857.

COMPAGNIE GÉNÉRALE
DES
OMNIBUS DE LONDRES

Recettes du 11 *au* 17 *octobre.*

41ᵉ semaine.

595 voitures ont circulé et ont produit 276,799 fr. 15 c., soit par jour 39,542 fr. 75 c. et par voiture 68 fr. 57 c.

La recette totale du 1ᵉʳ janvier au 17 octobre 1857 est de 12,108,084 fr. 65 La moyenne générale par jour et par voiture, comprenant le service de ville et de banlieue, est de 73 fr. 04 c.

Recettes comparatives :

1857, 41ᵉ semaine,
12,103,084 fr. 65 moyenne, 73 fr. 04

1856, 41ᵉ semaine,
8,629,677 fr. 45 moyenne, 71 fr. 90

Différence en faveur de 1857,
3,478,407 fr. 20 moyenne, 1 fr. 14

En vente chez GUILLAUMIN et Cᵉ, 14, rue Richelieu :

DES OPÉRATIONS DE BOURSE,
Manuel des fonds publics et des Sociétés par actions dont les titres se négocient en FRANCE, *en* BELGIQUE *et en* SUISSE, précédé d'une appréciation des opérations de bourse dites *de jeu*, et des rapports de la Bourse avec le Crédit public et les finances de l'Etat, par A. COURTOIS fils, membre de la *Société libre d'Economie politique de Paris.* — DEUXIÈME ÉDITION *revue et augmentée.*

Prix. . . . 4 fr. 50

En vente chez l'auteur, J. MERTENS, rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.

TABLE DE PYTHAGORE
BARÊME expliqué et élevé jusqu'à **99** fois **99**, suivi de deux tableaux **d'Intérêts simples** et **d'Intérêts composés**, aux taux 2 1/2, 3, 3 1/2, 4, 4 1/2, 5 et 6 0/0, et de quatre tableaux sur les **Rentes 3 et 4 1/2 0/0** (*aux divers cours de la Bourse*), à l'aide desquels on obtient, par une multiplication : la rente d'un capital, le capital d'une rente. — 6ᵉ édition.— Prix : 1 fr.

Franco par la poste, 1 fr. 25
(Affranchir)

L'AIDE DU COMPTEUR
contenant 2,000 *Echelles de Multiplication* et *de Division* (d'après les quelles la multiplication se réduit à l'addition, la division à la soustraction);—les *Racines carrées* et *cubiques* jusqu'à 2000; — un tableau donnant la Circonférence et la surface du Cercle jusqu'à 200 au Diamètre; — les principaux moyens d'obtenir la *superficie* ou le *volume* des objets, selon leurs différentes *formes*, etc. — Prix : 1 fr. 50

Franco par la poste, 1 fr. 75
(Affranchir).

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER
fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versemen appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les jeudis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, les lundis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine et le Pirée, traversée en 7 jours.

Correspondance au Pyrée pour Volo et Salonique toutes les deux semaines, le samedi, à dater du 11 juillet; pour Syra, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 4 juillet.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 5 juillet.

MER NOIRE — *Danube* pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. *Trébizonde* par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique et des îles ioniennes.

ALGÉRIE
- ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi
- ORAN. — Départs tous les jeudi à midi.
- BONA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de inscription:

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 38
A Marseille, place Royale,
A Lyon place des Terreaux

PRÉCIS HISTORIQUE & STATISTIQUE
DES
VOIES NAVIGABLES
de la France et de la Belgique

Contenant tous les renseignements relatifs à la perception des droits de Navigation et de Péage,

AVEC UNE CARTE COMMERCIALE

De la navigation et des chemins de fer de France, de la Belgique et des Etats riverains du Rhin,

Par Ernest GRANGEZ,

Chef de bureau au ministère de l'agriculture du commerce et des travaux publics (direction des ponts et chaussées), chevalier de l'ordre impérial de la Légion d'honneur et de l'ordre royal de Léopold.

vol. grand in-8° de 800 pages. — Prix : 15 fr.

EN VENTE CHEZ NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ rue Bergère, 20, à la Librairie.

La viabilité comprend trois moyens de transport : les routes, les canaux, les chemins de fer.

Les canaux appartiennent à une époque avancée de l'art et à une période récente de la civilisation. L'invention des écluses, en permettant l'ouverture des canaux et l'amélioration des rivières, a créé un ordre de choses tout nouveau. Les relations des hommes entre eux se sont multipliées et agrandies; les transports lointains sont devenus à la fois plus faciles, moins dispendieux, plus considérables; le commerce a étendu ses échanges, l'industrie a pu porter au loin ses produits, et les diverses contrées se sont unies par des liens plus étroits.

Tout ce qui tient aux voies navigables intéresse l'économie des transports et le commerce, et trouve une place dans l'ouvrage de M. Grangez.

Chaque cours d'eau y est la matière d'un article spécial, et chaque article est divisé en quatre parties principales :

1° Pour les fleuves et rivières, l'indication des points où commence et finit la navigation naturelle et artificielle; ce résumé des crédits alloués pour leur amélioration. — Pour les canaux, l'indication de leur destination, de leurs points d'origine et d'embouchures, de leurs ressources élémentaires, des principaux ouvrages d'art qu'ils comportent.

2° Les longueurs partielles du cours d'eau, tant par département que par rapport au mode de navigation, et par versant, s'il s'agit d'un canal à point de partage ; la pente, le nombre des écluses, l'élévation minima des ponts le tirant d'eau habituel le mode de navigation ; les frais de transport, de halage, de pilotage aux ponts, etc.

3° Les droits de navigation et de péage imposés aux cours d'eau; les tarifs légaux et les droits perçus pour les canaux concédés; les distances entre les ports d'embarquement et de débarquement; les bureaux où s'acquittent les droits ; les produits des droits de navigation et de péage depuis l'application du tarif général.

4° Les résultats relatifs au mouvement de la navigation d'après les documents officiels publiés par l'administration des contributions indirectes et par celle des douanes.

L'ouvrage de M. Grangez est un traité complet sur les voies navigables. Toutes les questions qui se rattachent à l'économie des transports y sont approfondies et résolues.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Les avis d'Amérique ont encore rendu nécessaire, au commencement de cette semaine, de nouvelles mesures restrictives à Londres et à Paris. La Banque d'Angleterre a élevé, lundi dernier, le taux de l'escompte à 8 0/0, et le lendemain matin il a été porté à 7 1/2 0/0 par la Banque de France ; mais ces mesures, auxquelles on était d'ailleurs préparé, n'ont pas produit un effet défavorable sur les fonds publics de Paris et de Londres. On sait qu'elles ont pour but d'empêcher les spéculateurs de vider les caisses des deux Banques pour acheter aux Etats-Unis des marchandises et des actions de chemins de fer à 40 et 50 0/0 de perte. Les actions de Lyon-Méditerranée ont fléchi de 835 à 820, elles se tiennent aux environs de 825, et les actions nouvelles sont toujours cotées avec un écart de 10 à 20 fr.

L'Orléans a été affecté ces jours-ci par la crainte que la ligne ne fût de nouveau détériorée par les débordements de la Loire; mais ces craintes ne paraissent avoir aucun fondement, et les actions d'Orléans, après avoir fléchi à 1,310, ont repris à 1,325.

L'Est a éprouvé peu de changement. Ses prix, quoique lourds, se soutiennent de 680 à 685 pour les actions anciennes, et de 670 à 675 pour les nouvelles.

Le Midi a fléchi à 545; c'est une nouvelle baisse de 37 50 depuis huit jours.

Une baisse de 100 fr. a eu lieu tout à coup sur les actions de Béziers qui sont tombées à 300. Elles se sont pourtant un peu relevées à 340. On prétend qu'il a fallu vendre d'office 1,500 actions qui étaient en report depuis plusieurs mois. Cette ligne est en outre affectée par la nécessité de reconstruire un pont que les dernières inondations de septembre ont renversé, ce qui doit retarder de plusieurs mois l'ouverture du chemin.

Le Victor-Emmanuel a été entraîné également par la vente d'actions en report et il s'est affaissé de 490 à 440.

Les affaires ont eu beaucoup d'activité sur les chemins de fer autrichiens qui se sont tenus relativement avec plus de fermeté que les lignes françaises.

Les affaires ont eu peu d'importance sur les autres chemins étrangers.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 15 jusqu'à celle du 22 octobre.

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 66 75 à 66 50, elle est restée à 66 75 ; elle a varié à terme de 66 50 à 67, elle est restée à 66 70.

Le 4 1/2 0/0 a varié de 90 50 à 91.

La Banque de France a monté de 2,930 à 2,995, elle est restée à 2,960.

Le Crédit foncier s'est maintenu de 547 50 à 550.

Le Crédit mobilier a fléchi de 770 à 752 50, et il est revenu à 770.

Orléans a fléchi de 1,337 50 à 1,310, il est resté à 1,325.

Le Nord a fléchi de 872 50 à 865 ; il a repris à 880, il est resté à 870

Le Nord nouveau a varié de 707 50 à 720, il est resté à 715.

L'Est ancien a varié de 690 à 677 50, il est resté à 680. L'Est nouveau a fait 677 50 et 667 50, il a fermé à 670.

Lyon-Méditerranée a varié de 827 50 à 815, il est resté à 830. Lyon nouveau a fléchi de 845 à 802 50, il a fermé à 810.

Le Midi a fléchi de 582 50 à 545, il est resté à 545.

L'Ouest a fléchi de 675 à 660, il est resté à 665.

Genève a fléchi de 640 à 620, il est resté à 625.

Saint-Rambert a fléchi de 510 à 495, il a fermé à 510.

Les Ardennes nouvelles ont baissé de 485 à 475.

Béziers a fléchi de 400 à 300, il est resté à 340.

Les Autrichiens ont fléchi de 665 à 660; ils ont repris à 680, ils sont restés à 672 50.

Les Victor-Emmanuel ont fléchi de 490 à 440.

Les Lombards ont baissé de 577 50 à 565, ils ont fermé à 568 75.

Les François-Joseph ont varié de 458 75 à 457 50.

Les Saragosse ont fléchi de 450 à 436 25.

Les Russes se sont tenus de 500 à 502 50 ; les Romains, à 490.

Samedi. — La bourse était meilleure; on espérait recevoir des nouvelles plus satisfaisantes des Etats-Unis. La rente 3 0/0 a repris au comptant de 20 c. à 67 05, et à terme de 20 c. à 67 20; le 4 1/2 0/0, de 50 c. à 91. La Banque a varié de 2,995 à 2,975. Le Mobilier a monté de 20 fr. à 797 50; l'Orléans, de 10 à 1,335; le Nord, de 5 à 885; le Nord nouveau, de 7 50 à 720. L'Est ancien s'est tenu à 690. L'Est nouveau a monté de 7 50 à 677 50; Lyon, de 10 à 840. Lyon nouveau s'est tenu à 820. Le Midi a monté de 2 50 à 585; l'Ouest, de 5 à 675; le Genève, de 3 75 à 645; Saint-Rambert, de 10 à 520. Les Ardennes nouvelles ont fléchi de 5 à 490. Béziers s'est tenu à 395. Les Autrichiens ont monté de 5 à 675. Les Russes ont varié de 500 à 502 50. Les Victor-Emmanuel ont fléchi de 2 50 à 480; les Lombards, de 2 50 à 578 75; les Saragosse, de 5 à 445. Les François-Joseph se sont tenus à 457 50 ; les Romains, à 490.

Lundi. — La Banque d'Angleterre ayant élevé son escompte à 8 0/0, les cours de nos fonds ont été faibles, mais la baisse rencontrait de la résistance. Le 3 0/0 a fléchi de 20 c. à 66 85 au comptant, et de 40 c. à terme à 66 80; le 4 1/2 0/0, de 50 c. à 90 50. La Banque a monté de 5 à 2,980. Le Crédit foncier a fléchi de 50 c. à 547 50; le Mobilier, de 23 75 à 773 75; l'Orléans, de 15 à 1,330; le Nord, de 10 à 875; le Nord nouveau, de 2 50 à 717 50; l'Est ancien, de 7 50 à 682 50; l'Est nouveau, de 7 50 à 670; Lyon, de 12 50 à 827 50; Lyon nouveau, de 8 75 à 814 25; le Midi, de 15 à 570; l'Ouest, de 5 à 670; Genève, de 10 à 635; Saint-Rambert, de 5 à 515; Béziers, de 10 à 345; les Ardennes nouvelles, de 10 à 480; les Autrichiens, de 7 50 à 667 50; le Victor-Emmanuel, de 2 50 à 477 50; les Lombards, de 10 à 568 75; les François-Joseph, de 1 25 à 466 25. Le Saragosse s'est tenu à 445.

Mardi. — L'élévation de l'escompte de la Banque de France à 7 1/2 0/0 n'a pas produit beaucoup d'effet sur les cours de la rente. La baisse a eu peu d'importance, et il y avait de nombreux rachats. La rente 3 0/0 a fléchi de 15 c. au comptant à 66 70, et de 10 c. à terme à 66 70. Le 4 1/2 0/0 a monté de 25 c. à 90 75. La Banque a fléchi de 20 à 2,960; le Mobilier, de 8 75 à 765; l'Orléans, de 7 50 à 1,322 50; le Nord, de 3 75 à 871 25; le Nord nouveau, de 5 à 712 50; l'Est ancien, de 2 50 à 680; l'Est nouveau, de 2 50 à 667 50; Lyon, de 7 50 à 820; Lyon nouveau, de 1 25 à 810; le Midi, de 10 à 560; l'Ouest, de 10 à 660; le Grand-Central, de 2 50 à 600; le Genève, de 10 à 625 ; le Saint-Rambert, de 5 à 510; le Béziers, de 20 à 365; les Autrichiens, de 1 25 à 666 25; les Victor-Emmanuel, de 2 50 à 475; les Lombards, de 3 75 à 565; les François-Joseph, de 2 50 à 453 75; les Saragosse, de 2 50 à 442 50.

Mercredi. — Les cours étaient très-fermes au début, mais ils ont rétrogradé, et toutes les valeurs sont restées offertes. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 66 80 à 66 65, et à terme de 66 95 à 66 70; le 4 1/2 0/0, de 90 75 à 90 50; le Crédit mobilier, de 785 à 762 50 ; Orléans, de 1,332 50 à 1,315; le Nord ancien, de 880 à 870; le Nord nouveau, de 720 à 710; l'Est ancien, de 687 50 à 680 ; l'Est nouveau, de 675 à 672 50 ; Lyon ancien, de 835 à 825 ; Lyon nouveau, de 817 50 à 807 50; le Midi, de 570 à 560 ; l'Ouest, de 670 à 667 50 ; Genève, de 632 50 à 630. Saint-Rambert a fléchi de 5 à 505; Béziers, de 45 à 320; les Autrichiens, de 1 25 à 666 25 ; le Victor-Emmanuel, de 35 à 440. Les Romains se sont tenus à 490. Les Lombards ont monté de 3 75 à 568 75 ; les François-Joseph, de 1 25 à 455 Les Saragosse se sont tenus à 442 50.

Jeudi. — Les affaires sont restées languissantes jusqu'à trois heures moins un quart ; mais elles se sont ranimées pour la clôture, et toutes les valeurs étaient demandées au dernier cours. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 66 55 à 66 75, et à terme de 66 55 à 66 70; le 4 1/2 0/0, de 91 à 90 75 ; la Banque, de 2,980 à 2,960 ; le Crédit mobilier, de 760 à 770; Orléans, de 1,340 à 1,325 ; le Nord ancien, de 867 50 à 870; le Nord nouveau, de 707 50 à 715; l'Est ancien, de 677 50 à 680; l'Est nouveau, de 667 50 à 670; Lyon ancien, de 820 à 830; Lyon nouveau, de 805 à 810; le Midi, de 500 à 545; Genève, de 620 à 625; Béziers, de 320 à 340 ; Saint-Rambert, de 495 à 510 ; les Autrichiens, de 666 25 à 672 50 ; le Victor-Emmanuel, de 442 50 à 440 ; les Russes, de 501 25 à 502 50 ; les Saragosse, de 442 50 à 436 25. Les Romains se sont tenus à 490; les Lombards, à 568 75 ; les François-Joseph, à 457 50.

Vendredi. — Les cours ont été très-fermes sur toutes les valeurs, et la physionomie du marché était très-bonne; il y a eu même un peu de hausse à la clôture sur toutes les valeurs. Le 3 0/0 a monté au comptant de 05 à 66 80, et à terme de 20 à 66 90. La Banque s'est tenue à 2,960. Le Crédit foncier a fléchi de 7 50 à 540. Le Crédit mobilier a monté de 15 à 785; le Nord ancien, de 5 à 875; le Nord nouveau, de 2 50 à 717 50; l'Est ancien, de 5 à 685; Lyon-Méditerranée, de 5 à 835; Lyon nouveau, de 5 à 815. Le Midi s'est tenu à 545; Orléans, à 1,320; l'Est nouveau, à 670. L'Ouest a monté de 5 à 670; Genève, de 10 à 630; Béziers, de 5 à 345; le Victor-Emmanuel, de 10 à 450; les Ardennes nouvelles, de 5 à 480; les Autrichiens, de 2 50 à 675. Saint-Rambert a fléchi de 5 à 505. Les Lombards ont monté de 1 25 à 570. Les François-Joseph ont fléchi de 1 25 à 456 25; les Russes, de 1 25 à 501 25. Les Saragosse ont varié de 440 à 436 25.

C. DEVINS.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Actions ou Commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale	Versements effectués	Derniers intérêts payés	Époque de paiement des retenus	Dernier cours connu
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer	C	100.000	500	tout	11 40	janv. juil	[illegible]
Banque de l'Algérie	A	[illegible]	500	id	37 05	....	400 ..
Omnium lyonnais	C.v.	7.500	(1) 500	id.	.. ..	....	520 ..
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	30.000	(1) 500	tout.	[illegible]	janv. juil	855 ..
Omnibus des chemins de fer	C	[illegible]	500	id.	21 ..	février...	[illegible]
Omnibus de Londres	C	[illegible]	100	id	12 50	....	[illegible]
Comp. imp. des voitures de Paris	A	[illegible]	100	id	1 65	mars	[illegible]
Gondoles parisiennes	C	[illegible]	50	id	0 50	[illegible]	100 ..
Omnibus de Lyon	C	..	100	tout.	.. ..		18 75
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital	A	60.120	1.000	tout	50 ..	avril, oct	1185 ..
— act. de jouiss.	A	[illegible]	(1) 000	id	[illegible]	1er juin	72 50
Bourgogne, action de capital	A	27.000	1.000	id	50 ..	avril, oct	1000 ..
— action de jouiss.	A	27.200	(1) 200		12 50	1er juin	135 ..
Arles à Bouc, act. de capital	A	6.000	1.000	.	50 ..	avril, oct.	825 ..
Trois canaux, act. de capital		17.000	1.000	id.	[illegible]	id.	1140 ..
Roanne à Digoin	A	11.000	(1) 500	id.	11 ..	mai	[illegible]
Aire à la Bassée	A	[illegible]	1.000	id.	[illegible]	[illegible]	750 ..
Sambre à l'Oise	A	11.750	1.000	id.	[illegible]	....	925 ..
Scarpe inférieure		[illegible]	1.000	id.	112 ..	....	[illegible]
Sambre française canalisée	A	6.000	1.000	id.	116 25	....	[illegible]
Canalisation de l'Ebre	A	64.000	400	id.	4 0/0	....	.. ..
Compagnie générale des Eaux	A	80.000	250	id.	4 0/0	....	[illegible]
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	C	[illegible] parts	[illegible]	150	4 0/0	avril, oct	140 ..
Pont, gare et port de Grenelle	A	7.000	1.000	id.	10 ..		.. ..
Pont de Rouen	A	[illegible]	1.000	id	30 ..	janv., juill	.. ..
Ponts réunis		3.000	1.000	id.	[illegible] 0/0	....	.. ..
Nouveaux Ponts réunis	C	4.000	1.000	id	[illegible] 0/0	....	.. ..
Pont de Bordeaux	A	2.400	1.000	id.	....	....	1500 ..
Pont de Beaucaire	A	[illegible]	1.000	id	....	....	[illegible]
Pont sur le Rhône	.	..	.	.	.. ..	....	102 ..
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Cie	C	10.000	500	tout	73 50	janv. juill	400 ..
Compagnie franco-améric. [illegible]	C	..	500	tout	154 21	juin, déc.	[illegible]
Messageries Imp. Serv. marit.	A	40.000	500	tout.	30 ..	janv. juill	710 ..
Cie cent. de tramp. et de nav.	C	[illegible]	500	id.	[illegible]	....	[illegible]
Compagnie générale maritime	A	40.000	500	250	.. ..	janv. juill	41 ..
Marc Fraissinet père et fils		..	500	id.	.. ..	.	[illegible]
Armand Touache fr. et Cie	C	..	500	id.	.. ..	.	[illegible]
Armements marit. Barbey et Cie		..	500	tout	[illegible]	.	.. ..
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)	C	21000 parts	500	tout	17 ..	avril, oct	500 ..
Centre-du-Flénu	C.v.	3.000	1.000	id	2 ..	....	245 ..
Pont-de-Loup-Sud	C.v	2.500	1.000	id.	30 ..	avril	440 ..
Monceaux-Saint-Etienne	C.v	2.500	500	id.	.. ..	....	.. ..
Blanzy	C	30.000	500	id	30 ..	fév. août	725 ..
Azincourt	A	1.500	(1) 500	id	150 ..	....	1250 ..
Chazotte	A	3.000	1.000	id	[illegible]	....	780 ..
Layon-et-Loire	A	1.500	1.000	id	.. ..	....	405 ..
Loire (quatre groupes)	A	80.000	1.000	id.	58 ..	avril, oct.	570 ..
Loire	A	80.000	1.000	id	12 ..	id.	135 ..
Mont Rambert	A	80.000	1.000	id	10 ..	id.	145 ..
St-Etienne	A	80.000	1.000	id	8 50	id.	135 ..
Rive-de-Gier	A	80.000	1.000	id.	27 50	id.	170 ..
Mayenne et Sarthe	A	11.200	1.000	id	14 ..	....	625 ..
Grand'Combe	A	24.000	(1) 2500	id	60 ..	janv. juill	1005 ..
Haute-Loire (anc. Société)	C.v.	5.000	500	id	.. ..	avril, oct	500 ..
Carmaux-Toulouse	C	116.000	100	id	1? ..	janv. juill	40 ..
Epinac	A	2.400	(1) 2100	id	100 ..	....	.. ..
Roche-la-Molière et Firminy	A	..	..	.	.. ..	....	526 ..
Houillères réunies-Charleroi	A	6.720	250	id	.. ..	....	[illegible]
Charbonnages belges	C	30.000	500	id	30 ..	....	440 ..
Compagnie générale. Asphalte	C	[illegible]	500	id	.. ..	....	.. ..
Bastennes	.	10.000	100	id	5 0/0	janv. juil	100 ..
Loire, obligations anciennes	.	[illegible]	1.250	id.	50 ..	....	[illegible]
— — nouvelles		[illegible]	1.250	id.	50 ..	févr. août	1017 50
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne ... zinc	A	40.000	80	tout	25 ..	mai, nov.	372 50
Nouvelle-Montagne ... zinc	A	3.000	1.000	id	100 ..	....	1030 ..
Stolberg et Wesphalie, priv. zinc	A	40.000	375	id	5 0/0	octobre	350 ..
— non priv. zinc	A	40.000	375	id.	.. ..	id	85 ..
Corphalie ... zinc	A	[illegible]	1.000	id.	70 ..	....	1027 ..
Eschweiler, priv ... zinc	A	5.500	500	id	.. ..	1er juin	.. ..
— non priv. ... zinc	A	8.500	375	id	5 0/0	janv. av.	.. ..
Silésie ... zinc	A	30.000	375	id	8 42	mai, nov.	[illegible]
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre	C	40.000	100	id.	1 50	août	22 ..
Tenez (Algérie) ... cuivre	C	24.000	100	id	.. ..	....	45 ..
Pontgibaud ... plomb, argentif.	A	10.000	(1) 1000	id.	25 ..	....	[illegible]
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Cie	C	14.000	500	tout	47 20	sept. mars	635 ..
Septèmes	C	40.000	250	id.	.. ..	avril, oct	.. ..
Caronte	C	75.000	100	id	1 75	....	35 ..
Chameroy	C	2.000	500	id.	50 ..	juin, déc	750 ..
Gandillot	C	[illegible]	[illegible]	id	15 ..	....	.. ..
Christofle	C	4.000	500	id.	25 ..	....	.. ..

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr

DÉNOMINATION.	Actions ou Commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des retenus	Dernier cours connu
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)		24.000	500	tout	80 ..	déc. juin	845 ..
Loire et Ardèche	A	4.000	(1) 000	id	200 ..	....	4000 ..
Allevard	A	..	5.000	id.	.. ..	.	3300 ..
Decazeville (Aveyron)	A	2.100	3.000	id	250 ..	juin, déc.	- ..
Alais (Gard)	A	19.000	(1) 1000	id	.. ..	....	500 ..
Basse-Indre	C	5.000	500	id	94 ..	avril, oct.	700 ..
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	id.	40 ..	mars, sep	800 ..
Maubeuge (Nord)	C	6.100	1.000	id	.. ..	....	650 ..
Fourchambault	C	[illegible]	[illegible]	id	50 ..	....	185 ..
Forges et chantiers de Rive-de-Gier	C	51.000	(1) 500	id.	[illegible]	mai, nov	500 ..
Horme	A	10.000	(1) 1000	id	.. ..	....	535 75
Côte-d'Or	C	[illegible]	500	id.	.. ..	....	600 ..
Franche-Comté	C	[illegible]	500	id.	.. ..	....	540 ..
Firminy	C	.	250	id	.. ..	....	192 50
Méditerranée (forges et chant.)	A	[illegible]	(1) 1000	tout.	40 ..	..	400 ..
Espérance (Belgique)		4.000	1.000	id.	100 ..	janv. juill	1 200 ..
Marcinelle sur Sambre (Belgique)	A	10.000	500	id	62 50	avril, oct.	675 ..
Providence (Belgique)	A	[illegible]	1.000	id.	130 ..	....	1 475 ..
Cockerill (Belgique)	A	80.500	375	id	30 ..	janv. juill	350 ..
Sclessin		11.110	1.500	id.	20 ..	.	1.050 ..
Ougrée (Belgique)	A	12.000	(1) 1000	id.	60 ..	....	592 50
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)	C	24000 part	(1) 2500	tout.			
Paris (éclairage et chauffage)	A	110.000	(1) 500	id.	6 ..	avril oct	. ..
Nord (Batignolles)	C	6.000	500	id	40 ..	....	487 50
Les Ternes	C	1.000	500	id.	40 ..	avril oct	300 ..
Versailles	C	1.200	500	id	20 ..	....	.. ..
Wazemmes	C	2.100	415	id	35 ..	mars sept	301 ..
Amiens	C	1.350	500	id	7 50	1er octobre	175 ..
Comp. centrale, Lebon 13 villes	C	15.000	300	id	35 ..	janv. juill	440 ..
Union des gaz	C	10.000	250	id	[illegible] 10	janv. juill.	512 ..
Lyon	A	7.400	(1) 000	id	8 ..	janvier	70 ..
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.400	2500	id	130 ..	janv. juill	2135 ..
Dijon	.	.	700	.	.. ..	....	1060 ..
Metz	A	1.400	1.000	id.	.. ..	....	1550 ..
Nogent	.	.	400		.. ..	....	.. ..
Saint-Étienne	A	1.650	1.000	id	.. ..	....	.. ..
Vienne	.	.	600	.	.. ..	....	1250 ..
Poitiers, Vierzon et Issoudun	C.v.	2.100	500	tout.	.. ..	....	1805 ..
							30 ..
FILATURES.							
Moberly (Amiens)	A	8.000	500	tout.	50 ..	septembre	660 ..
Cohin	C	40.000	500	id.	40 10	janv. juill	550 ..
Lainière	C	1.000	500	id.	35 ..	....	. ..
Pont-Rémy	A	5.000	(1) 000	id.	31 ..	30 avril	450 ..
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays)	C	6.000	500	tout.	62 ..	janv. juill	500 ..
Glaces de Saint-Gobain	A	[illegible]	(1) 1100	id	.. ..	....	33.000 ..
Glaces de Montluçon	C	24.000	500	id	.. ..	....	250 ..
Glaces d'Oignies (Belgique)	A	10.000	1.000	id	34 50	mai sept	1.120 ..
Glaces d'Aix-la-Chapelle (Prusse)	A	2.000	500	id	.. ..	avril, oct.	130 ..
Immeubles Rivoli	A	240.000	100	id	5 ..	janv. juill	93 75
Rue Impériale de Lyon	A	24.000	(1) 250	id	5 0/0	....	150 ..
Docks Louis-Napoléon	C.v.	200.000	250	125	.	....	175 ..
Télégraphe sous-marin Manche	C	100.000	25	id	7 0/0	mars, sept	10 ..
— Méditerranée	C	30.000	250	id	.. ..	....	125 ..
Cie gén. de Vidanges, Richer et Cie	C	25.000	500	id	25 ..	....	110 ..
Société [illegible]	C	40.000	100	id.	20 ..	....	10 ..
Cie marit. et indust. du Maine	C	.	100	tout	.	....	45
ASSURANCES.							
Générale ... mar.	A	400	12 500	5000	.. ..	avril	50 0/0 b
Sécurité ... mar.	A	200	5.000	1.5	.. ..	....	32 0/0 b
Union des ports ... mar.	A	1.000	5.000	750	225 50	avril	17 0/0 b
Lloyd français ... mar.	A	1.200	5.000	1.5	414 ..	février	[illegible] 0/0 b
Océan ... mar.	A	200	5.000	1000	.. ..	....	25 0/0 b
Chambre d'assurances ... mar.	A	400	5.000	1.5	.. ..	février	30 0/0 b
Mélusine ... mar.	A	400	5.000	1.5	.. ..	mars	25 0/0 b
Vigie ... mar.	A	200	5.000	1000	620 ..	....	20 0/0 b
Sauvegarde ... mar.	A	200	5.000	1000	250 ..	février	18 0/0 b
Centrale ... mar.	A	1.000	5.000	1000	200 ..	février	22 0/0 b
Réunion ... mar.	A	1.200	5.000	1000	.. ..	id.	23 0/0 b
Générale ... inc.	A	400	5.000	tout	.. ..	avril	750 0/0 b
Phénix ... inc.	A	4.000	1.000	id.	290 ..	mai, nov.	217 1/2 b
Nationale ... inc.	A	2.000	5.000	1/5	.. ..	mars	170 0/0 b
Union ... inc.	A	2.000	5.000	1/5	400 ..	avril	40 0/0 b
Soleil ... inc.	A	1.000	6.000	1/5	400 ..	id.	120 0/0 b
France ... inc.	A	2.000	5.000	1/5	.. ..	id.	48 0/0 b
Urbaine ... inc.	A	1.000	5.000	1/5	100 ..	id.	110 0/0 b
Providence ... inc.	A	2.000	2.500	500	100 ..	id.	80 ..
Aigle ... inc.	A	400	5.000	2000	.. ..	id.	25 0/0 b
Paternelle ... inc.	A	3.000	1.000	400	.. ..	id.	5 0/0 b
Confiance ... inc.	A	800	5.000	1000	.. ..	id.	7 0/0 b
Nord ... inc.	A	2.000	1.000	200	20 ..	id.	12 0/0 b
Générale ... vie	A	400	7.500	tout	2725 ..	t. les 3 ans	160 0/0 b
Nationale ... vie	A	3.000	5.000	1/5	400 ..	t. les 4 ans	26 0/0 b
Union ... vie	A	2.000	5.000	1/5	120 ..	t. les 2 ans	10 0/0 b
Phénix ... vie	A	800	5.000	1000	150 ..	id.	3 0/0 p
Caisse Paternelle ... vie	A	8.000	500	400	.. ..	avril	10 0/0 b
Générale ... grêle	A	2.000	5.000	1000	.. ..	avril	pair

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 17 AU 23 OCTOBRE

Longueur expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur nomin.	Somme payée	Revenu de chaque act. dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 17 Compt.	Samedi 17 Terme	Lundi 19 Compt.	Lundi 19 Terme	Mardi 20 Compt.	Mardi 20 Terme	Mercredi 21 Compt.	Mercredi 21 Terme	Jeudi 22 Compt.	Jeudi 22 Terme	Vendredi 23 Compt.	Vendredi 23 Terme
862	390	99	400.000	400	tout	56 fr. pour 1856	juillet 1856	Nord ancien	880 ..	885 ..	870 25	875 ..	[illegible]	[illegible] 25	[illegible]	870 ..	[illegible]	870 ..	875 ..	[illegible]
-	.	.	125.000	500	200	4 0/0		Nord nouveau	720 ..	720 ..	712 50	717 50	710 ..	712 ..	[illegible]	710 ..	712 50	715 ..	715 ..	[illegible]
90.	.	95	300.000	500	tout	41 fr. pour 1857	avril 1857	Ouest	677 50	675 ..	678 75	670 ..	665 ..	[illegible]	667 50	667 50	667 50	.	667 75	670 ..
1372	2012	99	600.000	500	tout	86 fr. pour 1856	avril 1857	Orléans	1330 ..	1315 ..	1332 50	1330 ..	.	1322 50	1330 ..	1315 ..	1315 ..	1315 ..	1320 ..	[illegible]
1157	1822	99		500	tout	74 fr. pour 1856	mai 1857	Est ancien	685 ..	690 ..	685 ..	682 50	682 50	680 ..	685 ..	690 ..	680 ..	670 ..	687 50	685 ..
.	.	.	25.[illegible]	500	tout	4 0/0	mai 1856	Est nouveau	665 ..	665 ..	672 50	670 ..	667 50	.	670 ..	672 50	670 ..	.	687 50	.
624	988	99	265.000	500	tout	54 fr. pour 1856	janvier 1857	Paris à Lyon	.	.	1290 ..	.	.	.	1221 ..	.	1220 ..	.	.	.
-								Lyon à la Méditerranée	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
-	564	.	571.500	500	tout	.	.	Paris-Méditerr. ancien	835 ..	835 ..	835 50	827 50	830 ..	823 75	825 ..	825 ..	837 50	830 ..	837 50	830 ..
-	.	.	115.500	750	85	.	.	Paris-Méditerr. nouv.	820 ..	820 ..	810 ..	811 25	807 50	810 ..	812 50	807 50	816 ..	810 ..	810 ..	815 ..
175	131	9	80.000	500	tout	4 0/0	juillet 1857	Lyon à Genève	.	645 ..	645 ..	645 ..	645 ..	625 ..	630 ..	630 ..	635 ..	630 ..	630 ..	630 ..
120	906	99	250.000	500	tout	4 0/0	janv. juillet	Midi	587 50	585 ..	560 ..	560 ..	560 ..	560 ..	561 ..	560 ..	545 ..	545 ..	542 50	545 ..
.	1058	99	226.000	500	tout	35 fr.	juillet 1857	Grand-Central	602 50	.	601 25	.	600 ..	540 ..	601 25	601 25	601 25	601 25	600 ..	.
90	205	99	50.000	500	200	4 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Gren.	510 ..	505 ..	517 50	515 ..	505 ..	520 ..	500 ..	.	510 ..	510 ..	510 ..	505 ..
	54	99	36.000	500	tout	4 0/0	avril	Besèges à Graissessac	385 ..	375 ..	382 50	385 ..	380 ..	.	805 ..	330 ..	322 50	340 ..	345 ..	345 ..
30	140	99	42.000	500	tout	4 fr. 25	janvier 1857	Ardennes ancien	.	.	452 50	.	470 ..	.	450 ..	.	.	.	460 ..	.
.	.	.	42.000	500	125	.	.	Ardennes nouveau	.	.	.	.	475 ..	.	475 ..	.	.	.	470 ..	.
52	.	.	.	.	.	.	.	Bordeaux à la Teste	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1071	1178	92	400.000	500	125	[illegible] fr.	juillet 1857	Chemins autrichiens	672 50	665 ..	667 50	667 50	665 ..	663 25	670 ..	665 ..	661 25	672 50	664 25	675 ..
..	1012	90	300.000	500	150	4 1/2 0/0	.	François-Joseph	470 ..	.	467 50	.	465 ..	.	465 ..	.	470 50	.	460 25	.
472	1051	90	312.500	500	350	.	.	Lombards Vénitiens	568 75	.	568 75	.	565 ..	.	568 75	.	568 75	.	570 ..	.
.	4102	95	600.000	500	125	5 0/0	.	Russes	.	502 50	502 50	502 50	502 50	502 50	.	500 25	502 50	502 50	501 25	.
27.	815	99	250.000	500	150	.	janvier 1857	Saragosse	445 ..	.	445 ..	.	442 50	.	462 ..	.	480 25	.	437 50	.
.	610		170.000	500	150	6 0/0	.	Romains	450 ..	.	.	.	.	.	450 ..	.	490 ..	.	450 ..	.
.	85	99	[illegible].000	500	200	2 1/2	décemb. 1856	Victor-Emmanuel	480 ..	.	475 ..	475 50	475 ..	475 ..	445 ..	440 ..	445 ..	440 ..	444 50	450 ..
84	2[illegible]	99	12.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Central suisse	445 ..	.	445 ..	.	.	.	.	.	445 ..	.	.	.
105	22.	99	30.000	500	250	.	juin 1856	Ouest suisse	420 ..	.	.	.	.	.	445 ..	.	415 ..	.	415 ..	.
144	1[illegible]2	.	61.[illegible]	500	tout	4 0/0	5 janvier	Nord-Est suisse	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
14	14	99	7.000	250	tout	5 0/0	15 oct. 15 avr.	Tarragone à Reus	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somm. payée à ce jour	Prix de rembours.	Époque des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements.	Noms des compagnies	17	19	20	21	22	23
1845-1854	375.000	75 ans	310	tout.	500	avril	15 ..	janvier juillet.	Nord 4 0/0	277 50	277 50	276 25	278 25	277 50	275 ..
1851.	2 [illegible]	16 —	335	tout.	500	Dº	20 ..	Août	Nord-Boulogne						
.	17.118	88 —	.	tout.	562 50	.	16.67 1/2	janvier juillet	Nord-Charleroy anciennes actions	.	.	.	.	.	.
1852.	80.000	50 —	1.000	tout.	250	avril	50 ..	avril octobre	Paris à Lyon 5 0/0	1[illegible]5 ..	955 ..	.	955 ..	.	955 ..
1855.	100.000	99 —	290	tout.	500	avril	15 ..	Dº	Dº (nouvelles)	2[illegible]0 2.	2[illegible] ..	2[illegible]3 75	2[illegible]5 ..	2[illegible]5 ..	2[illegible]3 7
1852.	120.000	99 —	500	tout.	625	Dº	25 ..	Dº	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	—	17[illegible] ..	.	.	465 ..	470 ..
1853.	182.[illegible]	99 —	350	tout.	500	Dº	15 ..	janvier juillet	Dº Nouvelles 3 0/0	2[illegible]0 ..	2[illegible]0 ..	2[illegible]0 ..	2[illegible]0 ..	2[illegible]0 ..	.
1852.	285.01[illegible]	96 —	500		650	avril.	25 ..	juin décembre	Est 1852 1854 1856	4[illegible]0 ..	4[illegible]7 5	4[illegible]0 ..	450 ..	41[illegible] 50	450 ..
1854.	120.000	94 —	270	200	500	mars.	15 ..	janvier juillet	Dº (nouvelles) 3 0/0	2[illegible]0 ..	262 50	2[illegible]0 ..	2[illegible]0 ..	261 25	261 2
.	2 775	47 —	.	tout	1 250	.	50 ..	avril octobre.	Strasbourg Bâle	.	.	.	.	.	.
.	24 000	—	.	tout.	625	.	25 ..	janvier juillet	Dº	440 ..	440 ..	.	.	.	440 ..
1855.	600.000	91 —	[illegible]	tout.	500	1855	15 ..	Dº	Ouest 1857	263 75	263 1	265 ..	263 75	263 75	263 7.
1842.	[illegible]	47 —	1.125	tout.	1.250	décembre.	50 ..	Dº	Paris à Orléans 1842 4 0/0	.	.	.	1065 ..	.	.
1848.	13 3[illegible]	90 —	.	tout.	1.250	Dº	50 ..	Dº	Dº (Nouvelles 1848)	105 ..	.	.	.	.	.
1852.	130.000	97 —	.	tout.	500	.	15 ..	Dº	Dº 1852 3 0/0	265 ..	265 ..	265 ..	265 ..	265 ..	265 ..
1853.	151.000	99 —	300	tout.	500	décembre.	15 ..	Dº	Grand-Central 1854	2[illegible] 2.	.	2[illegible] ..	.	265 ..	.
1855.	144 200	9[illegible] —	280	tout	500	décembre.	15 ..	Dº	Dº (nouvelles, 1855)	262 50	262 50	261 2.	261 25	261 25	262 3.
1853	108 614	99 —	500	tout.	625	Dº	25 ..	Dº	Rhône et-Loire 5 0/0	.	.	.	.	.	.
1853	63.643	99 —	500	tout.	500	Dº	15 ..	Dº	Dº 3 0/0	.	.	.	.	.	265 ..
1855.	87.718	99 —	285	tout.	500	Dº	15 ..	Dº	Lyon à Genève 1855 jouiss. juillet 1857	270 ..	270 ..	267 50	.	.	.
									Dº 1857 jouiss. juillet 1857	262 50	.	.	261 50	261 25	260 ..
1855	100.000	95 —	275	.	500	septembre.	15 ..	septembre mars	Autrichiens	260 ..	261 25	261 ..	261 ..	261 25	261 25
1856.	400 500	99 —	285	tout	500		15 ..	janv. juillet.	Midi	262 50	261 25	261 25	261 ..	260 ..	260 ..
1856.	166 000	97 —	285	.	500		15 ..	janv. juillet	Lyon-Bourbonnais	268 75	268 .	268 75	265 ..	.	263 50
1854.	6.200	62 —	250		500	25 janvier	15 ..	1er avril 1er octobre	Tarragone à Reus	.	.	.	.	.	.
1856	[illegible]	62 —	250	.	500	.	15 ..	1er janvier 1er juillet	Dº	.	.	.	.	.	.

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 16 au 22 octobre 1857. Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	16	17	19	20	21	22
Nord	850 .. à 862 50	867 50 à [illegible]	850 .. à 860 ..	850 .. à 855 25	[illegible] .. à 860 ..	850 .. à 860 ..
Est	675 .. à 685 ..	682 50 à [illegible] ..	670 .. à 680 ..	655 .. à 662 50	660 .. à 668 75	660 75 à 675 ..
Est nouvelles	665 .. à 675 ..	667 50 à 675 ..	665 .. à 670 ..	645 .. à 652 ..	650 .. à 657 50	651 .. à 660 ..
Orléans	1350 .. à 1400 ..	1355 .. à 1400 ..	1325 .. à 1375 ..	1325 .. à 1375 ..	1325 .. à 1375 ..	1325 .. à 1375 ..
Lyon	815 .. à 825 ..	820 .. à [illegible] ..	815 .. à 825 ..	[illegible] .. à 900 25	[illegible] .. à 900 ..	800 .. à 815 ..

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination.	Samedi 17 Comptant	Samedi 17 Terme	Lundi 19 Comptant	Lundi 19 Terme	Mardi 20 Comptant	Mardi 20 Terme	Mercredi 21 Comptant	Mercredi 21 Terme	Jeudi 22 Comptant	Jeudi 22 Terme	Vendredi 23 Comptant	Vendredi 23 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0, jouiss. 22 juin 1857	67 15	67 20	66 85	66 90	66 70	66 70	66 65	66 75	66 75	66 75	66 85	66 90
Rentes 4 1/2 0/0, jouiss. 22 mai 1857	9[illegible] ..	.. ..	90 50	.. ..	90 75	.. ..	90 50	.. ..	90 75	.. ..	90 75	.. ..
Banque de France, jouiss., juillet 1857	2975 ..	. .	2900 ..	. .	2 [illegible] ..	. .	. ..	. .	2900 ..	. .	2900 ..	. .
Banque de France, nouvelle émission	2900 ..	. .	2900 ..	. .	2900 ..	. .	. ..	. .	2900 ..	. .	2900 ..	. .
Comptoir national d'escompte, jouiss. août 1857	. ..	. .	6[illegible] ..	. .	6[illegible] ..	. .	6[illegible] ..	. .	6[illegible]5 ..	. .	6[illegible]0 ..	. .
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss. juillet 1857	5[illegible]0 ..	. ..	5[illegible] 50	. ..	. ..	. .	. ..	. .	. ..	. ..	5[illegible] ..	. .
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1857	4[illegible] ..	. .	4[illegible] ..	. .	4[illegible] 50	. .	4[illegible] 50	. .	. ..	. .	4[illegible] ..	. .
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 dº dº	. ..	. .	3[illegible] ..	. .	3[illegible] ..	. .	3[illegible] ..	. .	. ..	. .	3[illegible] 50	. .
— 10e d'Obligat. 4 0/0 dº dº	90 ..	. .	9[illegible] ..	. .	90 ..	. .	. ..	. .	9[illegible] 75	. .	9[illegible] ..	. .
— 10e d'Obligat. 3 0/0 dº dº	80 ..	. .	80 ..	. .	. ..	. .	80 ..	. .	80 ..	. .	80 ..	. .
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouis. mai.	. ..	. .	2[illegible]0 ..	. .	[illegible]27 50	. .	[illegible]27 50	. .	[illegible]30 .	. .	227 50	. .
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1857	800 ..	797 50	7[illegible]2 50	783 75	7[illegible]0 ..	785 ..	785 ..	782 50	797 50	770 ..	782 50	785 ..
Ville de Paris, obligations 1849, jouissance avril 1857	. ..	. .	1075 ..	. .	. ..	. .	. ..	. .	1075 ..	. .	. ..	. .
dº dº 1852, jouiss. juillet 1857	1090 ..	. .	1090 ..	. .	1090 ..	. .	. ..	. .	1092 ..	. .	1090 ..	. .
dº dº 1855, tout payé jouiss. sept. 1857	3[illegible]5 ..	. .	392 50	. .	3[illegible]5 ..	. .	3[illegible]5 ..	. .	3[illegible]0 ..	. .	3[illegible]5 ..	. .
Département de la Seine, obligations 1857, jouiss. juillet 1857	190 ..	. .	190 ..	. .	190 ..	. .	190 ..	. .	190 ..	. .	190 ..	. .
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	89 1/8	. .	88 1/2	. .	88 1/2	. .	88 3/4	. .	88 7/8	. .	88 7/8	. .
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1857	.. ..	. .	98 3/4	. .	98 3/4	. .	98 3/4	. .	99 ..	. .	98 3/4	. .
Piémontais 5 0/0 jouiss. juin 1857	90 50	. .	90 [illegible]	. .	90 25	. .	90 [illegible]	. .	90 25	. .	90 25	. .
— 3 0/0 jouiss., juillet 1857	.. ..	.	51 85	. .	53 50	. .	53 50	. .	53 50	. .	.. ..	. .
Autrichien. 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1857	88 ..	.	88 ..	. .	88 ..	. .	88 ..	. .	.. ..	. .	88 ..	. .
Emprunt Romain, jouiss., juin 1857	87 ..	.	87 ..	. .	87 1/2	. .	88 ..	. .	88 ..	. .	88 ..	. .
Espagne différ. convert. jouiss., juillet 1857	25 1/8	. .	25 1/4	. .	.. ..	. .	.. 1/2	. .	25 1/4	. .	25 1/2	. .
dº 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1857	.. ..	. .	.. ..	. .	.. ..	. .	.. ..	. .	40 ..	. .	.. ..	. .
dº intérieure dº	37 1/2	. .	37 5/8	. .	37 1/4	. .	37 3/8	. .	37 1/2	. .	.. ..	. .

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, RUE BERGÈRE, 20

LE DIRECTEUR, C. DEVINA.

Digitized by Google

N° 895 — 16e ANNEE. — N° 44 — SAMEDI, 31 OCTOBRE 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

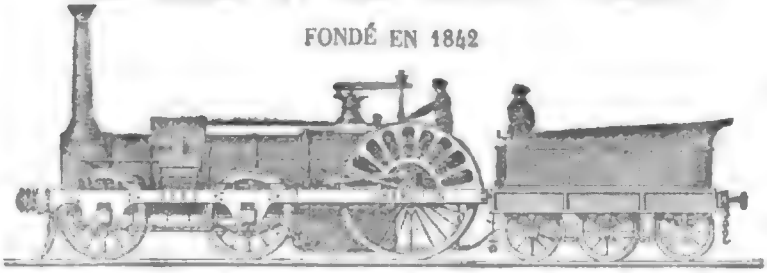
DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :
Paris..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger..... 15 » —

PRIX DES INSERTIONS :
Corps du Journal (la ligne) 2fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ DES GAZ ET HAUTS-FOURNEAUX DE MARSEILLE

ET

HOUILLÈRES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'intérêt du 1er semestre de 1857, fixé à 6 fr. par action, est payé, depuis le 1er octobre 1857, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu (1).

SOCIÉTÉ DES PORTS DE MARSEILLE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'intérêt du 1er semestre de 1857, fixé à 3 fr. par action, est payé, depuis le 1er octobre 1857, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu (2).

CHEMINS DE FER ROMAINS.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'intérêt à 6 0/0 du semestre de 1857, soit fr. 4 50 pour 150 fr. versés, est payé depuis le 1er octobre 1857, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu, à Paris, et à la Banque romaine, à Rome.

(1) Ce paiement sera fait sous la déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

(2) Idem.

AVIS

A NOS CORRESPONDANTS.

Nous rappelons à MM. les abonnés que la correspondance du Journal ne peut répondre à leurs demandes d'avis ou de renseignements si leurs lettres ne sont pas accompagnées d'une bande imprimée du Journal.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Tout abonné, à partir du 1er janvier 1857, a droit gratuitement à la Carte des chemins de fer de l'Europe, publiée par le *Journal des chemins de fer*.

Cette Carte ne sera remise que sur la présentation de la quittance d'abonnement.

Les personnes dont l'abonnement doit échoir dans le courant de l'année 1857 recevront cette Carte en renouvelant leur abonnement.

Cette Carte doit être prise dans les bureaux du journal.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 1065. — La situation financière et le budget de 1859, 1066. — Les chemins de fer anglais pendant l'année 1856, 1067. — Des tarifs différentiels, 1068. — Rapport à l'Empereur, 1068. — Avis aux actionnaires, 1071. — Banque d'Angleterre, 1072. — Bulletin des recettes de la semaine, 1072. — Jurisprudence, 1072. — Hôtels et terrains à vendre, 1073. — Forges, 1073. — Recettes, 1074, 1075. — Annonces. 1076, 1077. — Chronique de la Bourse, 1078. — Tableau des valeurs industrielles, 1079. — Bourse, 1080.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La crise américaine est arrivée à son comble, et dans la journée du 14 octobre, toutes les banques de New-York ont suspendu leurs paiements en espèces. Il était temps : leur encaisse collectif ne s'élevait plus qu'à cinq millions et demi de dollars (27,500,000 fr.). Cette mesure extrême sera peut-être le point de départ d'une amélioration sérieuse; car, d'un côté, les billets de banque et les tchèques bien garantis étant devenus les seuls moyens d'échange, il en résulte que les billets de toutes les banques rentrent dans la circulation pour une valeur proportionnelle au degré de confiance qu'elles inspirent, et l'on espère que ce moyen suffira pour attendre le plus prochain arrivage d'or de la Californie, qui n'était pas estimé à moins de 5 millions de dollars.

C'est la connaissance de la situation américaine qui avait déterminé la Banque d'Angleterre à élever jusqu'à 8 0/0 le taux de son escompte. La situation de cet établissement au 17 octobre présentait en effet des symptômes peu rassurants : ses engagements (billets en circulation, comptes courants, etc.) s'élevaient à 37 millions st., représentés seulement jusqu'à concurrence de 9,524,478 l. st. en espèces, et pour le surplus en valeurs de portefeuille. Ainsi l'encaisse métallique était tombé à 475,000 l. st. au-dessous des 10 mil-

Digitized by Google

lions st. qui sont généralement regardés comme le minimum compatible avec une entière sécurité des opérations.

D'un autre côté, la situation devenait menaçante dans les provinces. Un instant la banque de Liverpool avait été obligée de fermer ses portes, et elle ne les avait rouvertes que grâce à l'assistance de la Banque d'Angleterre. Cet événement, arrivé dans la journée du 27, avait produit une profonde sensation.

Enfin, les chiffres officiels du commerce des métaux précieux présentaient des résultats d'une nature inquiétante.

Il avait été importé :

De Melbourne, par *Heatherbell*.	78,500 £
De Sydney, par *Phœnician*. . .	10,300
De Constantinople, par *James-Brown*.	11,500
D'Alexandrie, par *Ripon*. . . .	28,800
Total. . .	129,100 £

Soit, fr. 3,227,500 fr.

Il avait été exporté du port de Londres 26,220 onces d'or pour Boulogne, soit environ. . . . . Fr. 2,622,000

Et 1,000 onces d'argent à la même destination, soit environ. 6,200

L'exportation des autres points de la côte n'était pas évaluée à moins de 280,000 l. st., ou fr. 7,000,000

Total de l'exportation . . 9,628,200

L'importation n'avait été que de 3.227,500

Excédant de l'exportation sur l'importation 6,400,700

Cependant on envisageait les conséquences de la crise avec beaucoup de sang-froid, et les bonnes nouvelles aidant, telles que la prise de Delhi, qui a excité à Londres un vif enthousiasme, les consolidés se sont successivement relevés de 88 3/4 à 89 1/8.

Un mouvement analogue s'est produit sur notre marché, et s'est maintenu grâce à la confiance généralement acquise qu'avec un peu de prudence nous éviterons d'être sérieusement compromis dans les désastres américains ; grâce aussi à la situation de place que nous avons déjà signalée, et qui, par les rachats du découvert, a solidement maintenu les cours.

Enfin, la publication du rapport de M. le ministre des finances a fait une vive et salutaire impression, non-seulement parce qu'il contient des faits de premier ordre et d'une nature hautement satisfaisante, mais aussi parce qu'il a paru dicté par une intention bienveillante et encourageante pour le crédit.

Aussi le 3 0/0, que nous avions laissé samedi à 66 90, et qui était descendu lundi à 66 60, s'est-il relevé jeudi à 67, pour finir à 66 95 après avoir touché 67 25. Les chemins de fer sont restés à peu près stationnaires dans les prix de samedi dernier. Les reports sur la rente varient entre 40 et 35 c. ; les reports sur les chemins sont très-modérés ou même au pair.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Autrichiens,	28.0 0/0.
Saragosse,	10.4 0/0.
Lyon-Genève,	6.0 0/0.
Nord,	2.4 0/0.

Diminution kilométrique.

Orléans,	10.0 0/0.
Bourbonnais,	6.0 0/0.
Ouest,	5.9 0/0.
Lyon,	5.9 0/0.
Est,	5.7 0/0.
Méditerranée,	4.7 0/0.

C. DEVINA.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	23 octobre.	30 octobre.	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0.....	66 90	66 95	» 05	» »
CONSOLIDÉS.....	88 7/8	89 1/8	» 1/8	» »
CRÉDIT FONCIER...	540 »	547 50	7 50	» »
CRÉDIT MOBILIER..	795 »	795 »	» »	» »
COMPT. D'ESCOMP...	650 »	670 »	20 »	» »
ORLÉANS	1320 »	1305 »	» »	15 »
NORD.....	875 »	876 25	1 25	» »
ACTIONS NOUVELLES	717 50	717 50	» »	» »
EST ANCIEN.....	685 »	675 »	» »	10 »
EST NOUVEAU.....	» »	665 »	» »	» »
LYON.....	» »	1265 »	» »	» »
PARIS-MÉDIT. (anc.)	835 »	935 »	» »	» »
PARIS-MÉDIT. (nouv.)	815 »	817 50	2 50	» »
MÉDITERRANÉE....	» »	» »	» »	» »
MIDI	565 »	562 50	» »	2 50
OUEST	670 »	670 »	» »	» »
GRAND-CENTRAL...	600 »	600 »	» »	» »
GENÈVE.....	630 »	610 »	» »	20 »
CH. AUTRICHIENS..	675 »	673 75	» »	1 25
SAINT-RAMBERT....	505 »	500 »	» »	5 »
VICTOR-EMMANUEL.	450 »	450 »	» »	» »

LA SITUATION FINANCIÈRE ET LE BUDGET DE 1859.

S. Ex. M. le ministre des finances vient d'adresser à l'Empereur un rapport étendu et très important que nous reproduisons dans son intégrité. C'est à propos du budget de 1859, dont les éléments viennent d'être soumis au conseil d'Etat, que M. Magne examine le présent et l'avenir financier de la France. Nous croyons inutile de paraphraser ce grave document, dont nous nous bornerons à faire ressortir les principaux résultats, qui seront considérés comme de véritables événements.

Après avoir établi que la bonne préparation des budgets est la base des finances, car l'insuffisance des budgets oblige de recourir à la dette flottante, et l'exagération de la dette flottante aboutit toujours à un accroissement de la dette consolidée, le ministre constate que le gouvernement impérial a tari la source qui grossissait sans cesse la dette flottante, puisque depuis 1855 tous les budgets, loin de se solder par un déficit, se sont réglés par un excédant de recettes.

Ainsi la dette flottante provenant des anciens découverts ne s'accroîtra plus; elle s'élève en ce moment à 964 millions, y compris les 78 millions avancés en 1852 par le Trésor pour rembourser les porteurs de rentes 5 0/0 qui n'ont pas accepté la conversion. Mais par les combinaisons législatives votées dans la dernière session et par le traité conclu avec la Banque de France, la dette flottante sera prochainement ramenée à environ 750 millions, et les bons du Trésor descendront alors à une centaine de millions. On sait d'ailleurs que les rentes créées ou à créer pour consolider une partie de la dette flottante sont d'avance immobilisées.

Dans cette situation, il ne sera pas émis de nouvelles rentes sur la place, et comme d'ailleurs la porte est fermée à tout accroissement de la dette flottante par la suppression du découvert du budget, le ministre des finances déclare en propres termes que LE GRAND-LIVRE EST FERMÉ.

Enfin, et comme dernière conséquence de cet ensemble de données reliées entre elles, l'amortissement est rétabli. Le budget de 1859 présentera certainement un excédant considérable de recettes sur lequel une somme de 40 millions sera prélevée pour être restituée à la dotation de l'amortissement. Si le mouvement des impôts et revenus indirects continue de suivre sa marche, cette dotation pourra être, dans les budgets suivants, rapidement portée à son chiffre légal, et ce qui reste du second décime de guerre être supprimé.

Ainsi, pas de création de rentes, pas d'emprunt à moins de causes extraordinaires et spéciales que l'état de l'Europe permet heureusement de ne pas prévoir; rétablissement du mécanisme de l'amortissement, qui fonctionnera d'une manière d'autant plus certaine que les fonds publics sont de beaucoup au-dessous du pair ; tel est le programme du ministre des finances, et il est difficile d'en concevoir un plus encourageant.

Deux passages du rapport ont directement trait aux chemins de fer : dans l'un, le ministre rappelle qu'un jour les chemins de fer devront rentrer dans le domaine de l'Etat, et que l'amortissement deviendra inutile en présence de cette valeur immense dont le produit égalera et dépassera même le montant de la dette publique. Dans l'autre, le ministre fait pressentir que les émissions d'obligations seront peu considérables pour 1858, et que des mesures se-

Digitized by Google

ront prises pour les régulariser d'avance entre les Compagnies, la Banque de France et le gouvernement.

C. DEVIXA.

LES CHEMINS DE FER ANGLAIS PENDANT L'ANNÉE 1856.

(*Suite.*) (1)

Nous avons examiné la situation des travaux dans le précédent article ; dans celui-ci nous allons donner des détails aussi détaillés que possible sur le trafic et l'exploitation, les recettes, et enfin la situation financière.

Dans les résultats de l'exploitation, il y a toujours eu progrès depuis 1849.

En 1856, les recettes atteignirent fr. 253,843,625 pour les voyageurs, et fr. 325,293,700 pour les marchandises. Le nombres des personnes transportées en 1849 était de 63,841,539 sur 5,579 milles ouverts, ce qui représente une moyenne de 11,442 voyageurs par mille ; mais en 1856, avec 8,502 kilomètres en exploitation, la moyenne par mille s'est élevée à 15,213 voyageurs, soit en tout 129,347,592. Ce mouvement croissant de la quotité par mille n'a pas cessé, comme les chiffres ci-dessous le montrent.

Années.	Milles ouverts.	Voyageurs transportés. Fr.	Moyenne par mille. Fr.
1849	5.579	1.596.038.475	286.050
1850	6.326	1.821.360.550	287.875
1851	6.755	2.134.777.375	316.000
1852	7.113	2.228.393.225	323.275
1853	7.488	757.166.500	336.475
1854	7.846	2.780.167.675	354.000
1855	8.177	2.964.878.375	302.575
1856	8.502	3.233.689.800	381.325

Les marchandises qui ont produit 325,293,700 fr. doivent être divisées en séries que voici :

	Tonnes.	Recettes
Marchandises ordinaires,	23.823.931	192.134.475
Minéraux,	40.938.675	896.497.755
Animaux (têtes)	10.450.175	12.944.650
Diverses,	»	30.565.700

Les recettes des voyageurs, dont on pourra juger par les chiffres que nous produisons ici, ont donné, avec l'accroissement de leur nombre, une recette croissante, c'est-à-dire qu'elles atteignent 253,843,625 fr., lorsqu'en 1849 elles s'élevaient à 156,947,300 fr. Le produit par mille a été peu influencé pendant cette période ; il n'a subi de dépression sensible qu'en 1850 et 1852. On en doit attribuer la cause à l'ouverture dans la même année, et sur la fin, d'un trop grand nombre de milles nouveaux. En 1856, le rendement par mille, des voyageurs, est de 29,850 fr.

Années.	Recettes totales des voyageurs. Fr.	Moyenne par mille. Fr.
1849	156.947.300	28.125
1850	170.694.025	26.975
1851	198.519.100	29.375
1852	193.099.825	26.275
1853	214.026.925	28.575
1854	229.373.625	29.200
1855	238.230.125	29.100
1856	253.843.625	29.850

En établissant le rapport entre les recettes des voyageurs et des marchandises, nous voyons deux mouvements contraires. Le rapport de la marchandise à la recette totale de l'année, inférieur au même rapport des voyageurs, le dépasse dès 1852 et le distance de 22.18 0/0 en 1856. Le rapport des voyageurs à la recette générale, très-élevé en 1849, 53.17 0/0, se déprime et s'affaisse jusqu'à 43.91 0/0 en 1856. Que l'on jette les yeux sur les chiffres suivants, et l'on verra le jeu de ces mouvements :

Rapport des recettes, par mille, des voyageurs et des marchandises aux recettes brutes.

Années.	Voyageurs.	Marchandises.
1849	53.17 0/0	46.83 0/0
1850	51.70	48.30
1851	52.94	47.06
1852	49.42	50.58
1853	47.46	52.54
1854	45.34	54.66
1855	44.27	55.73
1856	43.91	56.09

Nous avons présenté les recettes dans tous leurs détails et leur rapport avec les recettes, et nous avons constaté accroissement du produit par mille ; l'examen des recettes brutes depuis 1849 est le travail qui se présente à son tour. C'est ensuite que nous étudierons le rapport des recettes et dépenses.

Les chiffres alignés ci-dessous représentent les recettes depuis 1849 :

Recettes.

	Milles.	Voyageurs.	Marchandises.	Recettes brutes.
1849	139.475	156.947.300	138.215.150	295.162.450
1850	158.150	170.694.025	159.422.675	330.116.700
1851	168.875	198.519.100	176.417.375	374.836.475
1852	177.825	193.099.825	198.564.025	392.763.850
1853	187.200	214.026.925	236.870.050	450.895.975
1854	196.150	229.373.625	276.019.475	505.393.100
1855	204.415	238.230.125	299.559.850	537.690.955
1856	212.550	253.843.625	325.293.700	579.137.325

De ces chiffres il résulte un accroissement du réseau exploité de 2,922 milles ; le nombre des voyageurs transportés a augmenté de 65,502,053, soit de 102.6 0/0 ; les recettes des marchandises se sont accrues de 187,077,550 fr., soit 135.3 0/0 ; les voyageurs ont produit en plus 96,896,325 fr., soit 61.7 0/0. Ainsi, le réseau anglais a, depuis 1849 jusqu'au 31 décembre 1856, produit une augmentation brute de recettes qui s'élève à 283,974,875 fr.

Frais d'exploitation.

Nous arrivons à la question si attentivement étudiée, observée de toutes parts, à la question sous tous les rapports importante pour l'actionnaire comme pour l'industrie à laquelle elle apporte chaque année des résultats nouveaux. C'est la question des frais d'exploitation. En Angleterre, les dépenses ne dépassent guère 47 0/0 en moyenne. L'entretien de la voie a coûté, en 1856, 1,436,925 fr., dont 629,800 fr. pour le premier semestre et 807,125 fr. pour le second. L'entretien des locomotives et du matériel roulant revient a 4,681,475 fr. ; les charges du trafic à 2,461,900 fr., etc., etc. Voici en résumé, dans les chiffres ci-dessous, tous les détails des frais :

1856.	Entretien de la voie.	Machines et matériel roulant.	Charges du trafic.	Police et surveillance.	Impôts et taxes.	Compensations accidents et pertes.	Dépenses diverses générales.	Intérêts des emprunts.	Total des frais.
1er semestre	629.800	243.525	1.163.425	27.975	269.000	47.500	474.675	1.482.625	6.297.525
2me semestre	807.140	2.418.950	1.298.475	47.650	256.675	38.775	781.075	1.749.075	7.397.800
Total de l'année....	1.436.925	4.681.475	2.461.900	75.625	465.675	86.275	1.255.750	3.231.700	13.695.325

(1) Voir le *Journal des Chemins de fer* du 24 octobre 1857.

Digitized by Google

Mais on sait déjà que les Anglais, dans tous leurs travaux, combinent ensemble les recettes des chemins de fer d'Ecosse, d'Irlande et d'Angleterre, y compris le pays de Galles: puis à côté ils placent les renseignements statistiques pays par pays, afin de permettre la comparaison. Voici ce qu'il en résulte pour 1856 :

Là s'établit la différence des dépenses à chaque chapitre dans chaque pays :

1856.	Entretien de la voie.	Matériel roulant et machines.	Charges du trafic.	Divers, surveillance, compensat.	Impôts et droits de l'Etat.	Totaux.
Angleterre,	30.429.450	89.132.975	61.680.475	29.620.050	17.212.400	233.095.350
Ecosse,	3.690.750	11.165.450	6.185.075	4.295.200	1.446.075	26.787.550
Irlande,	1.381.875	5.068.650	2.420.875	1.354.325	439.775	10.163.500
Totaux,	41.508.075	11.874.075	70 186.425	35.269.575	19.098.250	270.926.400

C'est 270,926,400 fr. qu'il faut déduire de la recette brute 571,500,975 fr.

L'Angleterre seule à donné en recette 488,536,250 fr., l'Ecosse 57,138,400 fr., et l'Irlande 25,826,525 (1). Nous avons rapproché le rapport 0/0 des frais d'exploitation aux recettes de chaque pays, ce qui nous a donné les résultats suivants :

	Recettes.	
Angleterre,	489,529,250	49 0/0
Ecosse,	57,138,400	47 0/0
Irlande,	25,826.625	47 0/0
Total,	572,494,275	47 0/0

C. Devina.

(La suite au prochain numéro.

DES TARIFS DIFFÉRENTIELS.

Paris, 29 octobre 1857.

Monsieur le rédacteur en chef du Journal des Chemins de fer.

Monsieur,

Permettez-moi de compléter l'article inséré dans votre dernier numéro, relativement aux tarifs différentiels.

Dans les modifications des cahiers des charges de diverses Compagnies qui ont lieu cette année, les tarifs différentiels n'ont point été supprimés et continuent à subsister comme auparavant. Ce qui a été supprimé, ce sont les traités particuliers que les Compagnies de chemins de fer avaient l'habitude de faire avec certains expéditeurs ; ils seront dorénavant remplacés par des tarifs conditionnels, tarifs qui pourront être parfaitement différentiels, à la seule condition de l'être pour tout le monde de la même façon.

Veuillez agréer, monsieur le rédacteur, l'expression de ma considération distinguée.

Le secrétaire de la Conférence des chemins de fer,

V. Bonnet.

(1) En Irlande les voyageurs ne paient pas d'impôt à l'Etat.

RAPPORT A L'EMPEREUR

Paris, le 20 octobre 1857.

Sire,

J'ai reçu les documents nécessaires pour établir le projet du budget des recettes et des dépenses de 1859, et je viens demander à Votre Majesté la permission de les soumettre à l'examen du conseil d'Etat.

Avant d'indiquer les principaux résultats de mon travail préparatoire, je crois devoir rappeler, en quelques mots, les charges qui proviennent des exercices expirés et les mesures qui ont été prises pour en opérer la liquidation. Au moment où le pays, après avoir traversé pendant quatre ans des circonstances exceptionnellement difficiles, entre dans une ère qui est, sous tant de rapports, plus favorable, il est naturel de se demander comment ses finances sont sorties des épreuves si rudes qu'elles ont eues à supporter. Ce retour vers le passé, en montrant la vérité puisée aux sources officielles, aura l'avantage d'éclairer les esprits sur des points qui ne sont pas assez connus et qui ont été souvent l'objet d'appréciations fausses ou exagérées.

Pour donner autant que possible à cet exposé la clarté désirable, je dois appeler l'attention de Votre Majesté sur les rapports qui unissent inséparablement les trois parties élémentaires de notre système financier, savoir : les *budgets*, la *dette flottante*, la *dette consolidée*.

Un des principes fondamentaux de l'administration française prescrit au Trésor de payer immédiatement et à bureau ouvert toutes les dépenses publiques régulièrement ordonnancées. Cette règle ponctuellement observée en France depuis plus de quarante ans, sous tous les régimes, a fondé le crédit moderne de l'Etat sur la confiance absolue qu'inspirent, à si juste titre, ses engagements. Lorsque les impôts et revenus perçus chaque année en vertu du budget des recettes ne suffisent pas pour subvenir aux besoins d'un service établi avec une parfaite régularité, l'administration des finances y supplée provisoirement au moyen du produit des bons du Trésor et des fonds qui sont versés dans ses caisses par les receveurs généraux, la caisse des dépôts, les communes et ses autres correspondants.

Les sommes ainsi empruntées sont remboursables et constituent la *dette flottante*. Lorsque la dette flottante prend un développement excessif, et que son exigibilité peut créer des embarras, elle est *consolidée* en rentes perpétuelles. Les budgets, la dette flottante, la dette consolidée ont donc entre eux la plus étroite intimité. L'insuffisance des budgets oblige de recourir à la dette flottante, et l'exagération de la dette flottante aboutit presque inévitablement à l'accroissement de la dette consolidée.

Découverts des Budgets.

Les budgets sont donc le point capital et en quelque sorte l'élément générateur de toute la situation financière, qui s'améliore ou s'aggrave en proportion de leurs résultats définitifs. C'est donc avec la plus grande raison que l'opinion en fait instinctivement l'objet de ses préoccupations les plus vives, que les pouvoirs publics donnent à cette partie de leur tâche un soin si particulier, et que Votre Majesté a considéré l'établissement de l'équilibre entre les recettes et les dépenses annuelles comme un des plus grands services qu'elle pût rendre à notre pays

Cette entreprise, Sire, il faut le reconnaître, n'était pas aisée. Elle exigeait de longs efforts et une volonté énergique ; il fallait surmonter non-seulement les difficultés extraordinaires du temps présent, mais encore celles qui nous ont été transmises par le passé.

A l'époque du 2 décembre 1851, un écart considérable, œuvre des temps antérieurs, existait, en effet, entre les charges et les ressources de l'Etat.

Le budget de 1847, le dernier de la monarchie de juillet, s'était soldé avec un déficit de 257 millions.

L'insuffisance du budget de 1851, le dernier de la république, avait dépassé cent millions.

Tel fut le point de départ du gouvernement actuel ; telle était la distance qui nous séparait de l'équilibre. Il s'agissait de combler la lacune préexistante entre les ressources et les dépenses déjà consacrées et de pourvoir en outre aux besoins nouveaux.

Eh bien, Sire, dès la première année (1852), malgré le surcroît de charges inséparables d'une nouvelle organisation de l'autorité sur des bases plus larges et plus fortes, le découvert de l'exercice fut réduit des trois quarts comparativement à l'année précédente. De 100 millions il descendit à 25 millions.

En 1853, le découvert s'affaiblit encore ; il ne dépassa pas 23 millions.

En 1854 l'amélioration des finances continuait de suivre une marche progressive, lorsque éclatèrent presque en même temps la guerre d'Orient, la disette et les autres fléaux qui ont créé de si grands besoins.

La France n'a jamais reculé devant les sacrifices réclamés par son honneur ou par les devoirs de l'humanité. L'élévation subite de l'effectif des armées de terre et de mer, la cherté des vivres et fourrages, les secours distribués aux populations malheureuses, les subventions pour les travaux publics et les autres nécessités d'une situation anormale sous tant de rapports, donnèrent tout à coup à nos dépenses un accroissement imprévu de plus de 440 millions.

L'emprunt de 250 millions, dont le produit fut affecté au budget de 1854, était évidemment insuffisant pour supporter un pareil fardeau ; de là le découvert de 486 millions qui a été constaté dans la loi des comptes de cet exercice.

Personne n'ignore que l'influence des mêmes causes s'est aggravée en 1855, qu'elle s'est prolongée sur 1856, et qu'elle a dû se faire sentir encore sur quelques services pendant l'année

Digitized by Google

courante; mais, grâce aux deux derniers emprunts, autorisés en vue de ces besoins extraordinaires, le résultat de ces trois exercices sera bien différent de celui de 1854.

En voyant l'ardeur croissante, l'empressement véritablement inouï avec lequel, en souscrivant à ces emprunts, les populations répondaient aux appels successifs de l'Empereur, on a pu dire qu'elles consultaient beaucoup moins leurs ressources que leur patriotisme et leur dévouement; mais l'événement a montré la merveilleuse puissance de notre pays. Il a pu fournir en moins de trois ans, avec une exactitude parfaite, les *quinze cents millions* qui lui étaient demandés.

Je suis heureux de redire à Votre Majesté que, contrairement à des craintes plusieurs fois exprimées, le versement régulier des emprunts (1), le progrès toujours croissant des impôts indirects, l'acquittement de plus en plus anticipé (2) des contributions directes, nous auront donné le moyen de solder complétement, et sans aucune espèce d'embarras, les dépenses ordinaires et extraordinaires des années 1855, 1856 et 1857, et que, malgré la guerre d'Orient et ses suites, malgré le désolant concours de calamités publiques qui les ont si lourdement surchargés (3), ces exercices n'ajouteront pas un centime à la somme de l'arriéré.

En effet, le conseil d'Etat est saisi du projet de loi relatif au règlement du budget de 1855. La balance générale de cet exercice fait ressortir un excédant de ressources de 394 millions, qui sont reportés sur 1856.

Le budget de 1856 est parvenu lui-même, depuis plusieurs mois, à sa clôture. On peut en apprécier les résultats d'une manière à peu près certaine. Il présentera un reste disponible d'environ 106 millions, dont 1857 doit profiter.

L'exercice 1857 est maintenant assez avancé pour qu'il soit possible d'en prévoir les effets. Quoiqu'il ait eu à supporter la cherté des vivres et que la guerre d'Orient lui ait imposé le solde de sa liquidation, il nous donnera, tout compte fait, un *boni* d'une vingtaine de millions au moins, dont l'emploi sera ultérieurement déterminé et qui pourra, s'il y a lieu, être affecté comme fonds de concours aux dépenses des travaux extraordinaires préservatifs des inondations.

Quant au budget de 1858, je ne puis en parler que pour rappeler à Votre Majesté qu'il a été voté avec un excédant de recette de 20 millions, et que déjà la marche des revenus a dépassé les évaluations qui lui ont servi de base de plus de 24 millions (1).

Tels sont les résultats satisfaisants que j'ai à signaler à Votre Majesté. Ils sont une preuve incontestable de la puissance de notre pays. L'Empereur ne verra pas, sans un légitime orgueil, la France, sous un gouvernement approprié à ses instincts, favorable au développement de sa richesse, trouver dans ses ressources, au milieu des plus grands fléaux, le moyen de fournir en trois ans plus de quinze cent millions pour la guerre, d'étendre son commerce, d'entreprendre sur la plus vaste échelle les grands travaux d'utilité générale et locale, de secourir les infortunes et de sortir de toutes ces épreuves avec des finances en bon état.

L'année 1854 est donc la dernière qui se soit terminée par un déficit.

Les budgets ayant cessé, à partir de 1855, d'augmenter le chiffre des découverts, il faut, pour en connaître le montant total, remonter aux années antérieures.

Leur ensemble, qui a été souvent l'objet d'évaluations singulièrement exagérées, s'élève à la somme de 886 millions.

Eu égard à son origine, cette somme se décompose de la manière suivante :

292 millions sont un reste qui provient du gouvernement de juillet (2).

351 millions appartiennent à la république (3).

235 millions seulement sont le fait du gouvernement actuel (4).

Ces 235 millions ne sont même pas un déficit proprement dit. Un fait qui n'a pas été suffisamment remarqué, c'est que, depuis 1852, une somme supérieure, prise sur les ressources ordinaires de l'Etat, a été consacrée aux travaux publics (1). Cette dépense n'a été, au fond, qu'un placement utile, une création de valeur qui a augmenté la richesse du pays, une avance faite par le présent et dont l'avenir doit tirer le principal avantage. On peut en conclure que si, à l'exemple des précédents gouvernements, l'Empereur, pour y faire face, avait eu recours, comme cela eût été juste, à des emprunts spéciaux, la période impériale ne figurerait pas du tout dans le compte des découverts des budgets.

Dette flottante.

Il est maintenant facile de se rendre compte de la dette flottante, de son rôle, de ses causes, de son importance.

Elle a pour but principal de suppléer à l'insuffisance des budgets. C'est elle, par conséquent, qui a fourni les 886 millions qui ont comblé le déficit provenant de tous les régimes. Si à cette somme on ajoute les 78 millions avancés en 1852 par le Trésor pour rembourser les porteurs de rentes 5 0/0 qui n'acceptèrent pas la conversion (2), on aura la mesure exacte des besoins réels auxquels elle a dû pourvoir.

Bien que cette situation fût en très-grande partie, ainsi qu'on vient de le voir, l'œuvre des précédents gouvernements, et que, dans les circonstances actuelles, elle ne fût pas de nature à inspirer de bien sérieuses inquiétudes, elle n'en devait pas moins attirer l'attention de Votre Majesté.

L'Empereur a pensé qu'il était du devoir d'une sage et prévoyante administration, après avoir arrêté le progrès de la dette flottante, de la réduire à des proportions telles qu'elle dût, dans tous les cas, donner au Trésor la sécurité la plus complète. Car la solidité du Trésor n'est pas seulement la base du crédit de l'Etat : elle est, pour le crédit en général, d'une importance capitale.

Au moyen des combinaisons législatives votées dans la dernière session, et du traité que Votre Majesté m'a donné l'autorisation de conclure avec la Banque de France, la dette flottante sera ramenée dans peu de temps et sans secousse à la somme d'environ 750 millions. Ce chiffre n'a rien d'excessif, eu égard au mouvement actuel des affaires et des capitaux. Pour en être convaincu, il suffit de savoir qu'il peut être fourni en très-grande partie par des versements obligatoires que le Trésor lui-même, dans l'état de notre législation, ne saurait refuser et auxquels il serait difficile de donner un autre emploi. Dans ces conditions, les bons du Trésor, qui sont la partie la plus délicate de la dette flottante, à cause de leur exigibilité à courte échéance, pourront descendre à une centaine de millions; l'administration des finances sera dans une situation

---

(1) Les recouvrements effectués sur les trois emprunts à la date du 26 octobre, s'élevaient à 1,535,678,747 fr.

(2)
Situation du recouvrement des contributions directes et des frais de poursuites à l'époque du 30 septembre de chacune des années 1846 à 1857.

ANNÉES.	DOUZIÈMES et portions de douzième recouvrés.	DIFFÉRENCE par rapport aux 8/12 échus. Avance.	Retard.	PROPORTION des frais de poursuites.
	d. c.	d. c.	d. c.	
1846...	7.84	»	0.16	1.60 0/0
1847...	7.80	»	0.20	1.56
1848...	6.94	»	1.06	2.41
1849...	7.28	»	0.72	4.03
1850...	7.66	»	0.34	3.33
1851...	7.88	»	0.12	2.91
1852...	8.02	0.20	»	2.53
1853...	8.25	0.25	»	1.99
1854...	8.30	0.30	»	1.66
1855...	8.41	0.41	»	1.50
1856...	8.53	0.53	»	1.29
1857...	8.62	0.62	»	1.20

Nota. Il résulte de ce tableau que le recouvrement des contributions directes était en 1847 (au 30 septembre) *en retard* de 20 centièmes de douzième, et que les frais de poursuite s'élevaient à 1.56 0/0; tandis qu'à la même époque de 1857 le recouvrement est *en avance* de 62 centièmes de douzième, et que les frais de poursuite sont tombés à 1.20 0/0, après s'être élevés en 1849 jusqu'à 4 fr. 03 c. 0/0.

(3) Le surcroît de dépenses occasionné dans les ministères de la guerre et de la marine par la cherté des vivres et des fourrages s'est élevé à lui seul, pour les années 1854, 1855, 1856, 1857, à la somme de 150 millions.

(1) Le budget de 1858 a donc déjà, pour faire face aux dépenses imprévues, une marge, à peu près certaine, de plus de 44 millions sans compter les accroissements qui pourront survenir pendant le dernier trimestre de 1857 et pendant l'année entière de 1858.

(2) Les découverts qui existaient sur les budgets de 1847 et antérieurs, au moment de la révolution de février, étaient en réalité de..... 783,705,340

En 1848 ils ont été atténués par la consolidation des bons du Trésor et des caisses d'épargne de..... 491,161,337

Reste la somme susdite de.... 292,543,003

(3) Savoir : 1848..... 3,005,050
1849 215,625,477
1850..... 41,014,767
1851..... 100,728,869 — 359,371 63

(4) Savoir : 1852..... 25,759,014
1853..... 23,148,547
1854..... 186,033,322 — y compris la guerre d'Orient.
234,940,883

(1) De 1852 à 1857 le montant des travaux extraordinaires s'élève à..... 473,260,960

Les ressources spéciales qui leur étaient affectées sont de 232,469,286

Il a donc été employé en sus de ces ressources..... 240,791,674

(2) Ces 78 millions remboursés aux rentiers ont éteint la dette consolidée pour une somme égale à celle dont s'est accrue la dette flottante. Ce n'est donc pas une dépense budgétaire, mais une simple opération de trésorie qui a substitué une dette à l'autre.

Digitized by Google

assez normale pour être dégagée, à ce sujet, de toute préoccupation, en attendant qu'elle puisse l'améliorer encore, but vers lequel devront toujours tendre les efforts du gouvernement (1).

Dette consolidée.

Les trois derniers emprunts, malgré leur cause glorieuse et leur prodigieux succès, n'en ont pas moins été pour le crédit une épreuve dont Votre Majesté a voulu qu'il fût tenu compte. Quand il s'est agi de consolider la dette flottante, elle a préféré avec raison le système qui, par l'immobilisation des rentes créées dans cet objet, répondait le mieux à cette pensée. Des rentes nouvelles ne seront donc pas émises sur la place; le grand-livre sera fermé; tout nous fait espérer qu'il le sera pour longtemps, et que rien ne viendra entraver le classement des titres récemment négociés.

Ne pas augmenter la dette consolidée est certainement, dans l'intérêt du crédit public, une résolution très-salutaire; mais profiter des temps de calme et de prospérité financière pour la réduire serait un acte de haute sagesse. Votre Majesté s'est demandé, avec une sollicitude toute particulière, si les circonstances pouvaient lui permettre d'y songer.

En 1848, le fonds d'amortissement fut affecté aux dépenses générales de l'Etat. On a eu raison de maintenir cette ressource au budget tant qu'elle a été nécessaire. Pour avoir tout son effet, l'amortissement doit résulter d'un excédant de recettes positif. S'il en est autrement, les fonds qu'il absorbe produisent un déficit dans le budget; le déficit augmente la dette flottante, et celle-ci aboutit tôt ou tard à une consolidation en rentes, c'est-à-dire à une cause de perturbation pour le crédit et à une perte pour le Trésor.

Quelques personnes ont pensé que les chemins de fer devant un jour, aux termes des concessions, rentrer dans le domaine de l'Etat, l'amortissement serait désormais sans utilité réelle.

Il est certain, Sire, qu'en regard du grand-livre on peut placer cette valeur immense qui représente près de 4 milliards, qui donne déjà un revenu brut de plus de 300 millions, qui est destinée à s'accroître, pendant longtemps encore, en capital et en produits, et qui un jour égalera et dépassera même probablement le montant total de la dette publique.

Cette considération prouve combien les dépenses faites par l'Etat, pour favoriser le développement de ces grands travaux, sont, indépendamment de leur utilité générale, et au point de vue spécial de l'Etat lui-même, des sacrifices productifs et bien entendus. Elle jette le jour le plus brillant et le plus vrai sur l'avenir financier de la France.

Mais, en attendant cet avenir encore éloigné, l'amortissement n'en serait pas moins une mesure de prévoyance pour les jours difficiles, juste envers les rentiers à qui elle a été promise par toutes les lois d'emprunt, opportune et excellente pour le crédit public dont elle serait le ferme soutien.

Pouvons-nous aujourd'hui, Sire, malgré la circonspection qui convient en pareil cas, entreprendre de le rétablir au moins en partie? Pour ma part, je le crois.

La question était complexe et ne pouvait être résolue d'un seul trait. Il fallait s'y préparer de loin, et, pour écarter les illusions, remplir préalablement plusieurs conditions que j'ai toujours considérées comme indispensables.

La première était la clôture du grand-livre; mais, comme tout se tient dans notre système financier, cette condition exigeait qu'il fût mis avant tout un terme à l'augmentation des découverts. Or, en fait, depuis 1855 leur marche est arrêtée, et quand à l'avenir, le décret du 10 novembre dernier, qui soumet à un contrôle rigoureux l'ouverture des crédits supplémentaires et qui prescrit de renfermer les dépenses dans la limite des ressources réalisées, doit être une garantie pour ainsi dire infaillible d'ordre et d'équilibre.

Il fallait en second lieu prendre les dispositions convenables pour réduire la dette flottante à des proportions modérées. Cette condition sera remplie d'une manière très-satisfaisante par les combinaisons dont j'ai fait connaître la nature et les effets.

Il fallait enfin pouvoir compter que, dans la situation normale où les budgets vont entrer, et avec les éléments ordinaires de recette et de dépense, la somme affectée à l'amortissement n'aboutirait pas à un déficit

Sommes-nous autorisés à prévoir dès aujourd'hui ce résultat avec un degré suffisant de certitude? C'est ce que va nous apprendre, Sire, l'examen du budget de 1859.

Budget de 1859.

Pour écarter les chances d'erreur et nous mettre autant que possible à l'abri des mécomptes, nous devions maintenir et pousser plus loin encore, dans les évaluations du budget de 1859, les règles de prudence qui ont présidé à la préparation des deux précédents budgets. C'est dans cet esprit que les recettes et les dépenses ont été calculées.

En ce qui concerne les recettes, j'ai pris pour base les impôts existants, en appréciant leurs produits d'après les faits accomplis en 1857 ou les prévisions déjà admises pour 1858. Cette manière de procéder permet de réserver pour les cas imprévus les accroissements considérables qui, suivant toutes les vraisemblances, se produiront dans le cours des deux années 1858 et 1859.

Quant au budget des dépenses, les évaluations sont faites dans un sens inverse, c'est-à-dire avec toute l'exactitude possible et en comprenant dans les prévisions les augmentations nécessaires pour améliorer ou développer certains services.

C'est ainsi qu'une nouvelle somme de cinq millions est ajoutée aux dépenses du personnel. Cette allocation fera avancer d'un degré de plus, et en attendant mieux, l'œuvre si juste entreprise par Votre Majesté; elle est répartie entre les divers ministères pour être appliquée aux plus faibles traitements, y compris ceux de la magistrature (1).

Les 11 millions dont le ministère de la marine s'est accru en 1858 sont conservés en 1859, et augmentés d'une nouvelle somme de 8 millions pour activer l'œuvre si nationale de la transformation de la flotte et de l'achèvement des ports militaires.

Plusieurs services de l'intérieur, de la guerre, de l'instruction publique et des cultes, de l'agriculture et du commerce, reçoivent des dotations plus conformes à leurs besoins.

Enfin j'ai recherché avec le plus grand soin, pour les inscrire au budget, toutes les dépenses relatives à la dette publique ou correspondantes à des augmentations de produits, et dont la plupart, quoique étant obligatoires, ne se soldaient jusqu'ici qu'au moyen de crédits supplémentaires.

En comparant les charges ainsi prévues plus largement que jamais, avec le produit des impôts évalué avec une grande modération, on trouve un excédant de recettes d'environ 48 millions.

J'ai l'honneur de proposer à Votre Majesté de prendre sur cette somme 40 millions pour les restituer à la dotation de l'amortissement (1). Le surplus restera comme excédant de recette pour faire face à l'imprévu, avec l'accroissement des impôts, qui sera d'autant plus considérable que le progrès des années 1858 et 1859 ne se trouve pas escompté d'avance.

Telles sont les bases du projet préparatoire dont j'ai l'honneur de proposer le renvoi au conseil d'Etat.

Si maintenant Votre Majesté daignait jeter un coup d'œil sur l'ensemble de nos finances, elle verrait que tous les éléments essentiels en sont favorables et doivent inspirer la plus grande confiance.

Il ne serait, en effet, ni juste, ni logique de prendre pour signe caractéristique de notre situation générale les faits passagers qui influent momentanément parmi nous sur le crédit, tels que l'encombrement des valeurs, les crises des pays voisins, dont nous éprouvons le contre-coup, et la panique qui en est la suite.

L'opinion publique a sérieusement raison de s'inquiéter lorsque l'ordre intérieur ou extérieur est menacé et que l'autorité s'affaiblit, lorsque le Trésor est dans la gêne, que la dette flottante est exagérée, que des emprunts sont imminents, que les budgets sont en déficit, que les récoltes sont insuffisantes, que la prospérité publique s'arrête dans sa marche, que le commerce se ralentit ou se compromet.

Mais, de bonne foi, ne doit-on pas reconnaître que la tranquillité publique n'a jamais été plus complète, que l'autorité n'a jamais été plus forte et plus respectée, que la politique étrangère n'a jamais été plus populaire et plus nationale, et que nos rapports avec les gouvernements étrangers n'ont jamais été plus parfaits?

Le Trésor est dans une situation excellente. Depuis plusieurs années, le chiffre des découverts ne s'augmente pas; la réduction de la dette flottante est assurée; tous les emprunts sont soldés; le grand-livre est fermé indéfiniment, l'amortissement pourra être rétabli.

En nous donnant des récoltes abondantes, la Providence nous a délivrés de notre principal danger.

L'accroissement véritablement merveilleux des impôts et revenus indirects (2) n'a pas

(1) Les 5 millions qui continuent d'être inscrits au budget pour rembourser à la Banque l'annuité qui lui est due en vertu du traité du 3 mars 1857, auront ce résultat.

(1) Les tribunaux de première instance.
Une nouvelle augmentation ajoutée au fonds d'abonnement permet également d'améliorer le sort des employés des préfectures.

(1) Si le mouvement des impôts et revenus indirects continue de suivre sa marche, cette dotation pourra être, dans les budgets suivants, rapidement portée à son chiffre légal, et ce qui reste du second décime de guerre est supprimé

(2) Cet accroissement a été, défalcation faite des augmentations dues à des changements dans la législation ou à des impôts nouveaux, savoir :
En 1852, de 57 millions; en 1853, de 43 millions;

Digitized by Google

seulement l'avantage de faciliter les réformes financières, il atteste en outre le développement, à un degré inespéré, de l'activité du pays. De 1847 à 1857, le montant des importations et exportations réunies s'est élevé, en effet, pour le commerce spécial de la France, de 4 milliard 664 millions à 3 milliards 881 millions. La navigation a suivi la même progression; dans le même intervalle, les entrées d'or et d'argent ont dépassé les sorties de plus de 1 milliard 400 millions. Dans les neuf premiers mois de 1857, l'excédant des entrées est de 62 millions. En réalité, la circulation est donc loin de s'être affaiblie; mais l'emploi du numéraire s'est accru en raison de l'extension des affaires (1).

Le commerce et l'industrie qui, dociles aux conseils réitérés du gouvernement, n'ont pas abusé du crédit, reçoivent en ce moment le fruit de leur prudence. Chose bien digne de remarque! pendant les années si difficiles que nous avons traversées, et au milieu des désastres commerciaux qui ont affligé et affligent encore la plupart des places de l'Europe et du nouveau monde, l'importance des faillites a suivi chez nous une marche en quelque sorte décroissante (2).

La Banque de France rentrait dans la voie des mesures libérales lorsque, entraînée par l'exemple des banques étrangères, elle a été forcée, pour protéger ses encaisses, d'élever subitement le taux de ses escomptes. Mais il ne faut pas oublier que cette mesure est essentiellement temporaire; que la Banque possède en ce moment une cinquantaine de millions en numéraire de plus que l'an dernier à la même époque, et que, grâce aux bonnes récoltes, elle n'a pas à faire face aux mêmes exigences. Quoique moins bien armée qu'aujourd'hui, elle a surmonté, à d'autres époques, des difficultés bien autrement graves (3), en se bornant à tenir une conduite prudente, avouée par la loi et par la raison, et sans recourir à aucun des moyens empiriques que des intérêts mal compris pourraient conseiller, mais qui sont condamnés par l'expérience de tous les temps et de tous les pays, et qui seraient repoussés par la Banque de France avec non moins d'énergie que par le gouvernement.

L'abondance des titres provenant des derniers emprunts, l'absence de tout amortissement au moment où il eût été le plus nécessaire, la concurrence des obligations de chemins de fer ont créé à nos fonds publics une situation difficile. Mais, d'une part, le classement des rentes, qui devaient être l'œuvre du temps, est maintenant très-avancé; depuis 1854, époque du premier emprunt, le Trésor seul en a acheté pour le compte des départements pour plus de 400 millions (1). D'un autre côté, en attendant que l'amortissement, rétabli pour 1859, puisse fonctionner, les rentes qui seront achetées pour le compte de la dotation de l'armée produiront un effet analogue dès 1858 (2). Quant aux obligations de chemins de fer, à mesure que les travaux s'avancent, les besoins urgents des compagnies tendent naturellement à diminuer; leur budget pour 1858 en sera la preuve, et, de plus, j'ai l'espoir que des mesures pourront être prises pour en régulariser les émissions, d'accord entre les compagnies, la Banque de France et le gouvernement.

En ce qui concerne notre situation propre, les éléments en sont donc fondamentalement bons, personne ne peut de bonne foi le contester. Des causes passagères, les crises des autres pays peuvent bien influencer momentanément chez nous l'opinion et les affaires; mais lorsqu'une nation n'a aucune difficulté intérieure, lorsque les finances de l'Etat sont dans d'excellentes conditions, que le commerce a été prudent, que les affaires ne sont pas engagées, que les récoltes sont abondantes, que d'une manière générale la richesse se développe, il n'est pas possible que par la force même des choses la réalité ne finisse pas par prévaloir, et que le crédit général tarde longtemps à s'élever à la hauteur d'une telle situation; car en définitive, le crédit, c'est la confiance, et la confiance ne peut pas reposer sur des bases plus solides.

Je suis, avec le plus profond respect,
Sire,

De votre Majesté,

Le très-obéissant et fidèle serviteur et sujet,

P. MAGNE.

Approuvé le renvoi au conseil d'Etat :

NAPOLÉON.

---

en 1855, de 71 millions; en 1856, de 21 millions; dans les neufs premiers mois de 1857, de 27 millions.

Si l'on compare le produit net actuel avec celui de 1847, on trouve une différence en plus de 161 millions, et de 308 millions si on fait la comparaison avec 1848.

(1) Les valeurs réelles des marchandises importées et exportées pendant les années suivantes (commerce spécial), sont :

1847.	Importation,	925 mil.	Exportation,	719 mil.
1848.	—	474 —	—	689 —
1849.	—	724 —	—	937 —
1850.	—	790 —	—	1.068 —
1851.	—	765 —	—	1 158 —
1852.	—	989 —	—	1.256 —
1853.	—	1.195 —	—	1.541 —
1854.	—	1.291 —	—	1.413 —
1855.	—	1.594 —	—	1.557 —
1856.	—	1.989 —	—	1.892 —

1857. Ce progrès s'est continué pendant les six premiers mois.

Le nombre des navires français entrés avec chargement dans nos ports, qui fut en 1847 de 7,820 navires ayant un tonnage de 916,245, a été en 1856 de 10,312 navires jaugeant 1,464,147 tonnes.

(2) *Passif des faillites terminées à Paris* :

1846...	47	millions.	1852...	32	millions.
1847...	69	—	1853...	41	—
1848...	100	—	1854...	34	—
1849...	76	—	1855...	36	—
1850...	51	—	1856...	36	—
1851...	30	—	1857...	•	—

Les renseignements parvenus à l'administration n'accusent que 16 millions pour les six premiers mois de 1857.

(3) En septembre :

1855,	l'encaisse de la Banque perdit	42	millions.
1856,	—	—	65	—
1857,	—	—	13	—

---

(1) Les achats s'élèvent à. . . . . 822 millions
Les ventes, à. . . . . 112 —

Excédant des achats. . . 410 millions

(2) La situation du Trésor permettra, en effet, d'attendre, et de n'opérer la consolidation qui est autorisée pour 1858 qu'avec les fonds de la dotation de l'armée qui seront versés en 1859.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Messageries impériales. — 5 novembre, assemblée extraordinaire à 3 heures, salle Sainte-Cécile.

Tarragone à Reus. — 5 novembre, assemblée générale.

Chemins de fer d'Épinac. — 10 novembre, assemblée générale ordinaire.

Omnibus de Londres. — Assemblée du 20 octobre remise au 10 novembre.

Chemin de fer du Centre. — Assemblée générale extraordinaire le 17 novembre à Bruxelles.

Chemins de fer Hainaut et Flandre. — Assemblée du 30 septembre remise au 9 novembre à Bruxelles.

Haut-Fourneaux, forges et aciéries de la marine et des chemins de fer. (Société Jackson frères, Petin, Gaudet et Cᵉ.) — 9 novembre, assemblée générale à Lyon.

APPELS DE FONDS.

Paris à la Méditerranée. — 1ᵉʳ au 15 novembre, 150 fr. sur les actions 1857 libérées de 200 fr., et 100 fr. sur les actions libérées de 250 fr.

Ligne d'Italie. — 2 au 30 novembre, 50 fr. par action.

Union des chemins suisses. — 10 au 20 novembre, 50 fr. par action libérée de 300 fr.

Lausanne à Fribourg. — 1ᵉʳ au 31 octobre, deuxième versement de 50 fr. par action.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Ports de Marseille. — 1ᵉʳ octobre, 3 fr. par action, intérêts.

Paris à la Méditerranée. — 1ᵉʳ novembre, 20 fr. par action de la fusion, à-compte sur le dividende 1857.

Orléans. — 1ᵉʳ octobre, 15 fr. d'intérêt et 15 fr. de dividende provisoire par action.

Lyon à la Méditerranée. — 1ᵉʳ octobre, 12 fr. 50 c. par obligation 5 0/0 de l'emprunt de 60 millions. L'impôt mobilier du premier trimestre sera prélevé sur ce coupon.

Paris à la Méditerranée. — 1ᵉʳ octobre, obligations Roanne à Andrézieux, premier et deuxième ordre. Intérêts. L'impôt du premier trimestre sera perçu.

Paris à Lyon. — 1ᵉʳ octobre, intérêts 3 et 5 0/0 des obligations. L'impôt du premier trimestre sera prélevé.

Ouest. — 1ᵉʳ octobre, 17 fr. 50 c. par action, soit 3 1/2 0/0. L'impôt sera déduit.

Est. — 1ᵉʳ octobre, 25 fr. intérêts aux obligations Bâle 1843. Déduction sera faite de l'impôt. — 1ᵉʳ novembre, actions anciennes, 20 fr.; actions nouvelles, 13 fr. 20 c. intérêts.

Graissessac à Béziers. — 5 octobre, intérêts aux actions. — 1ᵉʳ novembre, intérêts aux obligations.

Chemins romains. — 1ᵉʳ octobre, 4 fr. 50 c. par action. Intérêts à 6 0/0.

Messageries impériales, services maritimes. — 1ᵉʳ octobre, intérêts aux obligations.

Compagnie parisienne d'éclairage au gaz. — 6 octobre, 20 fr. par action sur le dividende 1857.

Mines de la Loire. — 16 octobre, 6 fr. par action, premier semestre de bénéfices 1857.

Digitized by Google

Compagnie française du Phœnix. — 1er octobre, 130 fr. de dividende semestriel.

Houillères de Saint-Etienne. — 16 octobre, 4 fr. 50 c. par action, premier semestre de bénéfices 1857.

Montrambert et Béraudière. — 16 octobre, 5 fr. par action, première répartition 1857.

Houillères de Rive-de-Gier. — 16 octobre, 12 fr. 50 c. par action, répartition du premier semestre.

Gaz et Hauts-Fourneaux de Marseille, et Houillères de Portes et Sénéchas. — 1er octobre, 6 fr. par action, intérêts.

Crédit foncier. — 1er novembre, intérêts aux obligations.

Fourchambault, Montluçon, Imphy. — 15 octobre, 17 fr. 50 c. par action, solde du dividende.

Basse-Indre. — 1er octobre, 40 fr. par action.

Banque générale suisse. — 1er octobre, 10 fr. par action, solde du dividende de 1856-57.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Paris à Lyon. — 1er octobre, remboursement des obligations sorties au tirage du 29 septembre.

Bourbonnais. — 4 novembre, tirage d'obligations d'Andrezieux, premier et deuxième ordre.

BANQUE D'ANGLETERRE.

SITUATION AU 15 OCTOBRE 1857.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Billets émis.	23,400,430	585,010,750

Actif.

Avances à l'Etat. . . .	11,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,459,900	86,497,500
Espèces et lingots (or) .	8,925,430	223,135,750
Somme égale. . .	23,400,430	585,010,750

BANQUE.

Passif.

Capital de la Banque.	14,553,000	363,825,000
Réserve	3,222,817	80,570,425
Compte-courant de l'Etat créditeur.	4,833,021	120,825,525
Comptes particuliers. .	11,132,431	278,310,775
Billets à sept jours et autres	869,070	21,726,750
	34,610,339	865,258,475

Actif.

Créances sur l'Etat. . .	10,254,541	256,361,525
Créances particulières.	20,539,565	513,489,125
Billets de banque en portefeuille.	3,217,185	80,429,625
Numéraire.	599,048	14,976,200
	34,610,339	865,258,475

Augmentation :

Billets en circulation. .	189,625	4,740,625
Autres comptes particuliers.	1,465,308	36,632,700

Diminution :

Comptes particuliers. .	3,669,305	91,732,625
Portefeuille.	2,165,378	53,134,450
Espèces	585,465	14,636,625
Reste	736,471	18,411,775
Réserve	773,690	19,465,000

JURISPRUDENCE.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE.

Présidence de M. Frédéric Lévy.

Audience du 29 octobre.

ACTIONS DE CHEMINS DE FER. — COUPONS D'INTÉRÊTS. — OPPOSITION AU PAIEMENT.

Le paiement des coupons d'intérêts des actions de chemins de fer ne peut être arrêté par l'opposition formée entre les mains de la Compagnie, par celui qui les a perdues.

MM. Meyer Spielmann et Cᵉ, changeurs, rue Vivienne, ont assigné devant le tribunal de commerce la Compagnie du chemin de fer de Lyon en paiement de la somme de 739 fr. 50 c., montant de dix-sept coupons d'intérêts échus des actions de la Compagnie.

La Compagnie refusait de payer, parce qu'une opposition avait été formée entre ses mains par M. Henri Leroy, receveur des rentes, qui a prétendu les avoir perdus et avoir annoncé cette perte par les moyens de publicité usités en pareil cas. La Compagnie avait elle-même assigné M. Leroy en déclaration de jugement commun.

M. Leroy, de son côté, se prétendant seul propriétaire légitime des coupons, avait assigné la Compagnie en paiement de leur montant.

Sur les plaidoiries de Mᵉ Cardozo, agréé de MM. Meyer Spielmann et Cᵉ, de Mᵉ Petitjean, agréé du chemin de fer de Lyon, et de Mᵉ Rey, agréé de M. Henri Leroy, le tribunal a statué en ces termes :

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en moins.
								%	%
ORLÉANS (1).	Du 15 au 21 octobre. . . .	1372	1,186,195 »	864 57	1234	1,185,460 »	960 66	»	10.0
Id. Section de Coutras à Périgueux.	— — ...	76	» »	» »	»	»	»	»	»
NORD (1).	15 — 21 — ...	862	1,111,295 »	1,289 »	795	1,000,342 »	1,258 »	2.4	»
OUEST (1).	15 — 21 — ...	959	844,240 »	888 67	876	827,411 »	944 53	»	5.9
EST (1).	15 — 21 — ...	1418	1,072,298 »	756 20	1060	857,427 »	802 08	»	5.7
LYON (1).	15 — 21 — ...	694	1,037,976 »	1,495 64	617	981,019 »	1,549 93	»	5.9
LYON-BOURBONNAIS (1) (Roanne à Lyon). .	15 — 21 — ...	150	210,661 »	1,404 41	150	235,766 »	1.505 11	»	6.0
Id. (Nevers à Brioude).	15 — 21 — ...	256	83,799 »	327 34	230	79,822 17	343 57	»	4.7
MÉDITERRANÉE (1)	15 — 21 — ...	551	610,210 »	1,107 45	533	665,345 »	1,272 17	»	4.7
MIDI.	15 — 21 — ...	729	307,244 »	421 46	668	225,837 »	482 55	»	»
LYON A GENÈVE.	15 — 21 — ...	175	71,742 »	409 96	75	28,993 »	386 58	6.0	»
ST-RAMBERT A GRENOBLE.	15 — 21 — ...	90	25,560 »	283 36	»	»	»	»	»
SARRAGOSSE.	10 — 16 — ...	278	103,731 »	373 20	278	93,948 »	337 94	10.4	»
AUTRICHIENS.	15 — 21 — ...	1077	791,515 »	734 93	1077	617,484 »	573 38	28.0	»
LOMBARDS VÉNITIENS.	8 — 14 — ...	402	227,867 »	564 84	»	189,207 »	» »	»	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

Digitized by Google

» Le Tribunal, vu la connexité, joint les causes, et statuant sur le tout par un seul et même jugement :

» Sur la demande de Meyer Spielmann et Ce contre le chemin de fer de Lyon ;

» Attendu que le chemin de fer de Lyon justifie qu'opposition a été mise par Leroy au paiement des coupons dont s'agit et qu'il déclare être prêt à payer à qui par justice sera ordonné ;

» Attendu qu'il résulte des débats que Leroy a perdu lesdits coupons, qu'il prétend avoir fait toutes diligences et toutes publicités nécessaires pour empêcher le paiement entre les mains de ceux qui, ayant trouvé les coupons, se les seraient appropriés, et qu'en conséquence c'est à lui seul, justifiant de sa propriété, qu'ils doivent être payés, alors surtout que Meyer Spielmann et Ce ont payé sans s'assurer de l'individualité de celui qui leur a présenté les coupons à l'escompte ;

» Qu'il s'agit donc d'examiner si cette prétention est bien ou mal fondée ;

» Attendu qu'en matière d'actions et d'obligations au porteur, il y a lieu de distinguer entre le titre lui-même et les coupons d'intérêts devant se détacher aux époques déterminées pour le paiement desdits intérêts; que, s'il est vrai qu'un titre au porteur ne doit être acheté qu'avec certitude de l'individualité et du domicile de celui qui en est le détenteur, il ne peut en être de même pour les coupons d'intérêts ; qu'en effet il est d'usage constant que ces coupons deviennent une monnaie courante et sont souvent reçus en paiement comme espèce ou billets de banque ; que vouloir les assimiler au titre dont ils sont détachés serait gêner les transactions et détruire les facilités données aux porteurs de les transmettre par une simple remise ; que les demandeurs ne pourraient être mal fondés dans leur demande que dans le cas seulement où, ayant eu connaissance de la soustraction des coupons et de la publicité faite par Leroy, ils auraient escompté les coupons ;

» Qu'il est acquis aux débats et qu'il résulte de l'examen des livres des demandeurs qu'ils n'avaient nullement connaissance de cette soustraction ; qu'ils ont donc été de bonne foi en escomptant lesdits coupons, et qu'ils en ont bien réellement versé la valeur entre les mains du porteur ; qu'il s'ensuit donc qu'il y a lieu de donner acte aux défendeurs de leur offre et de les condamner au paiement de la somme réclamée ;

» Sur la demande du chemin de fer de Lyon contre Leroy :

» Attendu que de ce qui précède il résulte qu'il y a lieu de déclarer commun à Leroy le jugement qui sera rendu sur instance entre veuve Meyer Spielmann et le chemin de Lyon ;

» Sur la demande de Leroy contre le chemin de fer de Lyon ;

» Attendu que, par les mêmes motifs que ceux exprimés ci-dessus, et en présence des oppositions mises entre les mains des défendeurs, la demande de Leroy ne saurait être accueillie ;

» Par ces motifs :

» Condamne le chemin de fer de Lyon par des voies de droit à payer à la veuve Meyer Spielmann et Ce la somme de 739 fr. 50 c., montant de dix-sept coupons d'actions dudit chemin ; déclare le présent jugement commun à Leroy, et statuant contre le chemin de fer de Lyon, le déclare mal fondé en ladite demande et le condamne aux dépens. »

HOTELS ET TERRAINS A VENDRE.

1° *Avenue de l'Impératrice*. Grand hôtel et dépendances. Prix : 180,000 fr.

2° *Avenue de Saint-Cloud et rue de la Pompe, à Passy*. Plusieurs petits hôtels entre cour et jardin, situés à quelques pas du boulevard de l'Empereur, récemment décrété. Prix : 36,000 fr. chacun.

3° 230,000 mètres de terrains boisés, en lots de toutes grandeurs, au gré de l'acquéreur, situés dans les communes de Passy, Auteuil et Boulogne. Prix : de 15 à 35 fr. le mètre.

S'adresser à MM. Manby et Ce, 39, boulevard des Capucines, tous les jours, de 11 heures à 4 heures.

Le Conservateur, Compagnie anonyme d'assurances mutuelles sur la vie. M. Desbouillons, directeur, rue Grange-Batelière, 6, à Paris. — Dotation des enfants. — Création d'un fonds d'établissement. — Assurances mixtes en cas de mort. — Résultats avantageux.

London and Continental, Compagnie anglaise d'assurances à primes fixes sur la vie. — Capital, 12,500,000 fr. M. Desbouillons, directeur, rue Grange-Batelière, 6, à Paris. — Capitaux payables après décès, primes réduites. — Rentes viagères, taux élevé. — Combinaisons nouvelles aux conditions les plus avantageuses.

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi 29 octobre 1857 :

Fonte.

Cours de ce jour :

Fonte de forge, à Saint-Dizier, 155 157 50.
Fonte pour deuxième fusion, n° 1, id., 180.
— — n° 2, id., 170.

Le cours de la fonte affinage est à peu près nominal. On achèterait à 155 fr., les vendeurs font 157 50 à 160. La fonte pour seconde fusion se soutient malgré la baisse des fontes d'Ecosse.

Fers.

Fers laminés de fonte au bois, 1re classe, franco à Saint-Dizier, ou rendus dans toutes les gares des chemins de fer de l'Est, 320 340.
Machine, ou ronds de tréfilerie n° 21 et au-dessus, 390 400.
Machine ou ronds de tréfilerie n° 20, »»» 410.
Fers battus demi-roches à la houille, pris à Saint-Dizier ou à la gare la plus rapprochée de l'usine, 370 »»».
Branches de courbes, 380.
Essieux de 3 à 10 kilog., 440.
— de 10 à 15 kilog., 420.
— de 15 à 99 kilog., 390.
— de 100 à 150 kilog., 420.
Carrés de 60 à 108 millim., 420.
Fers de petité forge, plats et carrés, 390.

Les fers sont toujours un assez bonne demande. Le travail a plus d'activité dans les forges à ordons, l'eau revenant un peu. Plusieurs usines ne pouvant presque pas fabriquer tenaient le prix de 390 fr. pour éloigner les ordres ; toutes vont pouvoir bientôt reprendre leur fabrication ordinaire.

Ferronnerie.

Pointes (les 100 kil.), n° 20, 45 fr.; n° 19, 47
Pointes (les 100 kil.), n° 20, 45 fr. ; n° 19, 47
— — n° 18, 50 n° 17, 54
— — n° 16, 58 n° 15, 63
— — n° 14, 68 n° 13, 73
Chaînes, numéros assortis (les 100 kil.), 73 75
Chaînettes (les 100 mètres), 37 38
Poids à peser, 20 kil. (la pièce), 4 90
— 10 kil. — 2 60
— 05 kil. — 1 40
et proportion gardée pour le reste de la série.
(Ces prix sont franco à Paris).

MÉTAUX.

19 octobre :

Cuivre. — Cote de Paris :

De Russie, selon les marques	337 50	à	340 »
Du lac Supérieur, les 100 kil.	320 »	à	327 50
Du Chili	295 »	à	297 50
D'Angleterre, selon les sortes,	315 »	à	317 50
D'Australie	325 »	à	» »
Laminé rouge	360 »	à	» »
Laminé jaune	310 »	à	» »
Minerai Corocoro	300 »	à	305 »

Etain. — Cote de Paris :

Banca, les 100 kil.	372 50	à	375 »
Des Détroits	367 50	à	370 »
Anglais	365 »	à	» »
Pérou brillant	337 50	à	340 »

Plomb. — Cote de Paris :

De France, les 100 kil.	67 »	à	» »
D'Espagne	67 »	à	68 »
D'Angleterre	68 »	à	» »
Laminé	78 »	à	» »

Zinc. — Cote de Paris :

Silésie brut, les 100 kil.	78 »	à	» »
Vieille-Montagne	90 »	à	» »
Laminé	95 »	à	100 »

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 18 octobre :

Métallurgie. — Nous savons que la bonne fonte marchande reste cotée de fr. 9 50 à 9 25 suivant partie.

La fonte moulage n°s 5 à 1 est tenue à fr. 11 50, 12 50, 13 50, 14 50, 15 50, suivant numéros.

Les fers marchands sont toujours cotés, les 100 kil., fr. 21, 23 et 25 n°s 1 à 3, rendu aux diverses stations, et la demande ne tarit pas.

Minerais. — Les oligistes entrent aussi pour une bonne part dans la fabrication et font aux hydratés une concurrence d'autant plus sensible que ceux-ci ne jouissent pas comme leurs rivaux de la liberté d'exportation. Les bonnes qualités de mines de fer fort soutiennent leurs prix.

Fret. — Le fret pour Paris reste à fr. 12, mais ce cours est nominal, car depuis huit jours on ne fait presque rien, les bateliers ayant élevé leurs prétentions jusqu'à fr. 13.

On écrit du couchant de Mons :

Les prix des bonnes qualités n'ont pas varié. Quant au fret, voici la cote du 10 octobre :

Paris, 85 c. par hectolitre de 80 kil. ; Lille, 32 à 33 c., par hectolitre ras ; Tournay, 21 c. id. ; Gand, 33 c. id. ; Bruges, 37 c. id. Il y a tendance à la hausse pour toutes les destinations sauf pour Paris.

O. Saufique.

(L'Ancre de Saint-Dizier.

L'Annuaire officiel des Chemins de fer pour 1857, par M. Petit de Coupray, formant un beau volume de 700 pages avec carte des chemins de fer de l'Europe, vient de paraître chez MM. Napoléon Chaix et Cie, propriétaires-éditeurs, rue Bergère, 20, à Paris. — Prix : 5 fr. broché, et relié 6 fr. — *Franco* par la poste, 7 fr. — Envoyer un mandat sur Paris, ou des timbres-poste. — Prix de la collection des sept volumes reliés, 42 fr.

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 862 kilomètres.)
(1856. id. 795 id.)

Du 15 au 21 octobre 1857.

128,236 voyageurs.....	393,262 66	
Bagages, marchandis, etc.	718,033 16	
Total..		1,111,295 82
Semaine correspondante de 1856.		
116,810 voyageurs.....	363,267 30	
Bagages, marchand., etc.	637,075 45	
Produit total.....		1,000,342 75
Différence...		110,953 07

Produit par kilomètre :

1857,	1,290
1856,	1,258

Recette totale depuis le 1er janvier

1857.....	41,214,617 27	
1856.....	38,277,822 79	
Différence...		2,936,994 48

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLEANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :

En 1857, 1372 kil. — En 1856, 1234 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :

En 1857, 1261 kil. — En 1856, 1128 kil.

Du 15 au 21 octobre 1857.

112,841 Voyageurs...	473,320 58	
Bagages, marchandises, etc.....	712,874 72	
Total.....		1,186,195 30
Semaine correspondante de 1856 .		1,185,460 26
Différence...		735 04
Recettes depuis le 1er janvier 1857.		46,862,305 56
Recette correspondante de 1856		41,014,001 03
Différence...		5,848,304 53

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 930 kilomètres)
(1856. id. 876 id.)

Du 15 au 21 octobre 1857

255,112 voyageurs.....	412,540 63	
Marchandises, etc., grande vitesse ...	67,013 55	
— petite vitesse....	364,687 17	
Total de la semaine.....		844,240 77
Semaine correspondante en 1856....		827,611 10
Différence...		16,629 10
Recettes depuis le 1er janvier 1857		34,701,000 32
id. id. 1856		31,479,914 25
Différence...		3,221,965 78

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON ET DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

PARTIE NORD DU RÉSEAU. — SECTION DE PARIS A LYON

(1857. Longueur exploitée, 694 kilom.)
(1856. id. 617 »)

Recettes du 15 au 21 octobre 1857

Produit par kilomètre : 1857, 1,495 64.
— 1856, 1,589 98.

Grande vitesse) 95,436 voyageurs...	441,801 03	
Grande vitesse) marchand.....	141,507 »	
Petite vitesse) marchand.....	454,668 35	
Total.....		1,037,976 38
Semaine correspondante de 1856....		981,019 78
Différence...		56,956 60
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857		39,750,468 45
id. id. 1856		34,471,024 46
Différence...		5,279,383 99

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 523 id.

Recettes du 15 au 21 octobre 1857

59,702 Voyageurs.....	250,820 80	
Bagages et marchandises	359,380 44	
Total de la semaine.....		610,210 24
Semaine correspondante de 1856.. .		665,345 [illegible]
Différence...		55,134 81
Total des recettes, à partir du 1er janvier 1857.....		24,314,668 00
Période correspondante de 1856.		23,567,347 44
Différence...		747,320 56

CHEMINS DE FER DE L'EST.

(1857. Longueur exploitée, 1419 kilomètres.)
(1856. id. 1069 id.)

8e année. — 42me semaine.

Du 15 au 21 octobre 1857.

117,930 Voyageurs.....	465,187 77	
Marchandises.....	607,110 30	
Total de la semaine.....		1,072,298 16
Recettes antérieures.....		37,644,099 61
Total général.....		38,716,397 77
42me semaine de 1857		1,072,298 16
Semaine correspondante de 1856.		857,427 12
Différence...		214,871 04
Exercice 1857.....		38,716,397 77
id. 1856.....		34,996,967 27
Différence...		3,744,430 50

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

Du 15 au 21 octobre.

Section de Lyon à Roanne.

»,»»» Voyageurs.....	39 110 63	
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	171,550 49	
Total.....		210,661 12
Recettes antérieures..		7,873,816 44
Total de l'exercice 1857.....		8,084,477 56
Recette correspondante 1856		225,706 78
Total de l'exercice 1856.....		7,892,441 49

Section de Nevers à Lapalisse et à Brioude.

1857. Longueur exploitée pendant la semaine, 256 k. Longueur moyenne pendant l'année, 243 kil.

1856. Longueur exploitée pendant la semaine, 230 k. Longueur moyenne pendant l'année, 227 kil.

Voyageurs	46,398 90	
Bagages, marchandises, etc.....	37,400 19	
Total.....		83,799 09
Recettes antérieures.....		3,629,526 35
Total de l'exercice 1857...		3,713,325 44
Semaine correspondante en 1856.....		79,022 17
Total de l'exercice 1856.....		2,746,214 08
Recettes totales de la semaine sur les deux sections		204,460 21
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....		11,503,342 79
Total.....		11,797,803 01

CHEMIN DE FER D'ORSAY.

(1857. Longueur exploitée, 24 kilomètres 690 m.)

Septembre 1857.

101,609 Voyageurs.....	66,323 40	
Bagages, marchandises, etc.....	1,856 35	
Total.....		68,179 75
Mois correspondant de 1856 :		
86,295 Voyageurs.....	53,681 90	
Bagages, marchandises, etc.....	1,642 30	
Total.....		55,324 20
Différence.....		12,855 55
Recette totale depuis le 1er janvier 1857		481,377 80
Id. id. 1856		420,026 05
Différence.....		61,351 75

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.)

Longueur exploitée : 175 kilomètres.

Du 15 au 21 octobre.

11,902 Voyageurs.....	43,688 80	
Bagages, marchandises, etc.....	28,053 80	
Total.....		71,742 60
Semaine correspondante de 1856.....		28,993 25
Différence.....		42,749 35

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 720 kilomètres.
Id. en 1856, 668 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 210 id.

Recettes du 15 au 21 octobre 1857

CHEMIN DE FER.

41,484 voyageurs.....	159,695 20
Bagages, marchandises, etc.....	147,549 73
TOTAL.....	307,244 93
Recettes du CANAL LATÉRAL.....	12,087 86
Recettes antérieures.....	11,132,626 89
Total depuis le 1er janvier 1857	11,451,959 68
42e semaine de 1857. Chemin de fer..	307,244 93
id. Canal latéral...	12,087 86
Total de la semaine en 1857	319,332 79
42e semaine de 1856. Chemin de fer..	225,637 90
id. Canal latéral...	24 764 71
Total de la semaine en 1856	250,402 61
Différence...	68,730 18

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857.....	11,451,959 68
1856.....	6,084,322 22
Différence...	5,367,637 46

CHEMIN DE FER DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

(Première section des chemins du Dauphiné.)

1857. — 2e semestre. — Longueur exploitée : 90 kil.

Recettes du 15 au 21 octobre.

Voyageurs	14,660 50
Bagages, marchandises, etc.....	10,900 10
Total.....	25,560 60
Recettes antérieures à partir du 16 juillet 1857.....	374,210 83
Total depuis le 16 juillet 1857.	399,771 52

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée : 402 kilomètres.

Du 8 au 14 octobre 1857.

63,027 Voyageurs,	148,747 96
2,222 t. Bagages et marchandises,	78,319 30
Total,	227,067 26
Période correspondante de 1856,	189,207 78
Différence. .	37,859 48
Recette totale depuis le 1er janvier	6,819,668 72
Période correspondante de 1856,	6,127,493 79
Différence...	692,174 93

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 278 kilom.)

Du 10 au 16 octobre 1857.

9,353 Voyageurs.....	43,780 70
Bagages, marchandises, etc.....	59,970 72
TOTAL de la semaine.....	103,751 51
Recettes de la semaine correspondante de 1856.....	93,988 06
Différence...	10 43 0/0
Recettes antérieures....	4,150,060 27
Total.....	4,253,811 78

CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL.

(DIVISION DU TESSIN.)

Recettes du 8 au 14 octobre 1857.

Voyageurs.....	29,355 65
Bagages.....	1,335 20
Marchandises : grande vitesse.....	2,062 50
Id., petite vitesse.....	8,846 80
Exploitation de Biella	4,871 23
Exploitation de Casal (minimum garanti à Novare.....	3,898 90
Ensemble.....	50,370 28
Recette correspondante de 1856..	42,448 51
Différence...	7,921 77

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. id. 1,077 id.

Du 15 au 21 octobre 1857.

	En francs, en chiffre ronds 123 1/4
46,189 voyageurs.	235,128 25
41,407 tonnes Marchandises.....	556,387 50
Total de la semaine.....	791,515 75
Semaine correspond. 1856.....	617,481 75
Différence...	174,031 00
Recettes depuis le 1 janvier 1857.....	26,429,525 00
Recettes depuis le 1 janvier 1856.....	26,734,886 00
Différence...	305,361 00

COMPAGNIE DE L'UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES.

(Compagnies fusionnées de Saint-Gall, Appenzell, du Sud-Est et de la Glatt.

Sections Winterthur-Saint-Gall-Rheineck et Uster-Wallisellen.

Longueur exploitée en 1856, 70 kilomètres
— — 1857, 90 —

Septembre 1857

92,349 voyageurs	70,095 25
100,602 quint. marchandises et bagages	27 247 11
Total du mois.....	106,342 36
Mois correspondant de 1856.....	59,112 99
Différence..	47,229 37
Recettes depuis le 1er janvier 1857....	763,781 85
Recettes correspondantes 1856.....	413,435 27
Différence...	350,346 58

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

42e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 12 au 18 octobre

7,458 voyageurs — 19,387 quint. bagages, marchandises.....	fr. 15,590 20
Recette correspondante de 1856.. ..	11,625 15
Différence...	3,935 05
Recettes depuis le 1er janvier 1857	524,005 20
Recette correspondante de 1856	400 022 85
Différence...	123,982 35

CHEMIN DE FER PAR LE JURA INDUSTRIEL.

Ligne Neuchâtel-Chaux-de-Fonds frontière française.
Longueur totale : 38 kilomètres.

Section Locle-Chaux-de-Fonds.
(Longueur exploitée : 8 kilomètres.)
Exploitée depuis le 1er juillet 1857.

Recettes du 17 au 23 octobre.

3,206 Voyageurs..	3,584 50
Marchandises.....	135 78
Total de la semaine.....	3,720 28

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE

Lignes de Bâle à Laufelfingen, Olten à Emmenbrucke, Aarau à Berne et Herzogenbuchsée à Bienne. — 195 kilomètres dès le 16 juin.

Recettes du 1 au 30 septembre 1857.

	Voyageurs	Marchandises quintaux à 50 kil.	Recettes
Du 1er au 30	129,673	162,000	300,000 00
Mois précédents.	737,577	1,159,596	1,372,900 95
Totaux..	867.250	1,321,596	1,672,900 95

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 18 au 24 octobre 1857

3,397 voyageurs..... fr.	3,611 05
Marchandises.....	770 80
Recettes antérieures.....	213,4[illegible]9 03
Total.....	210,107 80

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

Août 1857

	1857.	1856	1855.
Voyageurs...	51,967 95	50,851 45	42,381 60
Bagages.....	1,521 53	1,475 90	1,260 27
Bétail.....	690 20	818 10	719 25
Marchandises	16,038 70	15,955 76	17,199 36
	70,218 49	69,101 21	68,560 48
Différence..	1,117 28 sur 1856		
Différence..	1,658 01 sur 1855		

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (43e semaine)		Par journée d'omnibus de Paris.	de Lyon.
Du 18 au 24 octobre 1857	245,722 65	80 49	46 36
Semaine correspondante de 1856 . .	207,410 55	73 49	43 31
Rec. depuis le 1er janv. 1857 . . .	10,212,093 20	81 14	49 31
Période correspondante de 1856 . .	9,064,959 15	73 44	45 94
Différence.	1,177,734 05	7 70	3 37

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

ACTIONS.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le paiement de l'intérêt annuel de 15 fr. et de l'à-compte habituel de 15 fr. sur le dividende de l'exercice 1857, soit 30 fr. par action (onzième coupon), sera effectué, à dater du 1er octobre prochain, à la caisse centrale de la Compagnie.

Ce paiement sera fait sous la déduction, *pour les titres au porteur*, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

Comme d'ordinaire, les coupons et les certificats de dépôt de titres au porteur, ainsi que les titres d'inscription nominative, accompagnés de bordereaux dûment remplis et signés, seront reçus dès le 15 septembre courant dans les bureaux du service des titres de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, où il en sera donné récépissé.

Le directeur doit avertir toutefois MM. les actionnaires que les titres au porteurs dont les coupons ou les certificats de dépôt auront été remis à la Compagnie pour ledit paiement, *pendant le présent mois de septembre*, ne pourront être admis à la conversion en titres nominatifs *qu'après le 1er octobre*, époque à laquelle la conversion cessera d'être exempte de droits.

Paris, le 22 octobre 1857.

Le Directeur de la Compagnie,

C. DIDION.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le cinquième coupon des actions de la Compagnie est fixé à 17 fr. 50 c., montant de l'intérêt annuel de 3 1/2 0/0 garanti par l'Etat, et sera payé, à dater du 1er octobre 1857, au siége de la Compagnie, à Paris, rue Saint-Lazare, n° 124, de 10 heures du matin à 3 heures de l'après-midi.

Ce paiement sera fait sous la déduction, *pour les titres au porteur*, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

Le directeur de la Compagnie,

G. DE LAPETRIÈRE.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANEE.

Rue de Provence, 47.

Numéros sortis au tirage du 20 septembre 1857.

Obligations 5 0/0 de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon.

Séries.	Numéros des obligations.			Nombre d'obligations.
3	201	à	245	45
48	4,701	à	4,800	100
123	12,201	à	12,300	100
334	33,301	à	33,400	100
368	36,701	à	36,800	100
400	39,901	à	40,000	100
			Total,	545

Les obligations sorties sont remboursables à partir du 1er octobre 1857.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE.

Appel sur les 115,500 actions nouvelles.

Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler aux souscripteurs des 115,500 actions nouvelles, émises conformément au paragraphe 2 de l'art. 6 des statuts, qu'un versement de 150 fr. sur les actions libérées de 200 f., et de 100 fr. sur les actions libérées de 250 fr., est exigible à partir du 1er novembre prochain. Les actionnaires qui n'auront pas effectué ce paiement du 1er au 15 novembre seront passibles des intérêts de retard à partir du 1er novembre.

Les versements ultérieurs de 200 fr. et de 185 fr., pourront être effectués par anticipation, moyennant bonification ou compensation de l'intérêt, calculé à raison de 5 0/0 par an.

Les versements seront reçus dans les caisses de la Compagnie : à Paris, rue de Provence, 47, et rue Laffitte, 17; à Lyon, rue Lanterne, 2; et à Marseille, à la gare.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE.

Le Conseil d'administration des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a l'honneur de prévenir les porteurs des obligations d'Andrezieux à Roanne, 1er et 2e ordre, qu'il sera procédé, le mercredi 4 novembre prochain, à midi et demie, en séance publique du Conseil (57, rue Taitbout), au tirage au sort de quatre-vingts obligations du 1er ordre et quarante du 2e ordre, à amortir au 1er avril 1858.

Le secrétaire général,

LÉON SAY.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE.

Avis à MM. les actionnaires.

Conformément à l'art. 28 des statuts, le Conseil d'administration a fixé à 20 fr. l'à-compte sur le dividende de 1857 à distribuer aux actions de la fusion.

Cet à-compte sera payé à partir du 1er novembre : 1° dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille; 2° aux succursales de la Banque de France établies dans les villes où la Compagnie n'a pas de service.—Par suite de dispositions concertées entre la Compagnie et la Banque de France, l'intervention des succursales s'exercera *sans frais* pour les actionnaires.

Le paiement de l'à-compte devant être constaté sur les titres par l'apposition d'une estampille, les titres tant *au porteur que nominatifs* devront être préalablement déposés dans les bureaux ci-dessus désignés.

Les titres *au porteur* seront passibles de la retenue d'un trimestre (1er juillet au 1er octobre) de la taxe d'abonnement établie par la loi du 23 juin 1857.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Avis aux actionnaires.

Le Conseil d'administration de la Compagnie, dans le but d'éviter à MM. les actionnaires les déplacements que leur occasionnerait la séparation des services, a décidé que le paiement de l'à-compte sur le dividende (20 fr. par action de la fusion) et les versements sur les actions de la nouvelle émission seraient centralisés dans les bureaux de l'ancienne Compagnie, rue Taitbout, 57.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer les porteurs d'actions anciennes et nouvelles que le paiement d'intérêts dus au 1er novembre prochain, à titre de premier dividende sur l'année 1857, aura lieu à partir du 2 novembre, à la caisse de la Compagnie, tous les jours, de dix heures à trois, les fêtes et dimanches exceptés.

Le paiement sera effectué, pour les actions anciennes, sur présentation du coupon du 1er semestre 1857, détaché des titres, — 20 fr.

En ce qui concerne les actions nouvelles, ces actions ayant déjà reçu un premier à-compte de 10 fr., en mai dernier, la valeur du coupon de novembre est fixée ainsi qu'il suit :

Intérêts du semestre de mai à novembre, solde du premier dividende de 1857, fr.	10 »
Plus rappel et solde d'intérêts sur 475 fr. pour novembre et décembre 1856,	3 20
Total,	13 20

Le paiement sera fait sur présentation du titre, pour y être constaté par une estampille.

Dans les deux cas, le paiement du coupon aura lieu sous la déduction de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, et conformément au § 2 de l'article 6 ainsi conçu :

« Ce droit pour les titres au porteur est converti en une taxe annuelle et obligatoire de 12 centimes par francs du capital desdites actions, évaluées par leur cours moyen pendant l'année précédente. »

Le cours moyen des actions de la Compagnie, constaté par le syndicat des agents de change, est de 892 fr. 14 c. pour 1856. En conséquence, le droit à percevoir pour les mois de juillet, août, septembre et octobre, soit 4 centimes par cent francs du capital moyen de 892 fr. 14 c. en 1856, sera calculé en conformité des lois spéciales en matière d'enregistrement, en y comprenant le double décime, sur des capitaux arrondis de 20 francs en 20 francs.

Ainsi, pour *une* action représentant 892 fr. 14 c., sur un capital de 900 fr., droit..... 0 fr. 44 c.

En ce qui concerne les propriétaires de titres nominatifs résultant des conversions effectuées en vertu de la loi, les intérêts leur seront payés *intégralement sans retenue*, sur la présentation du titre, où le paiement sera constaté par une estampille spéciale.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir les porteurs d'obligations de l'emprunt de la Compagnie de Strasbourg à Bâle (1843), que le coupon d'intérêts (25 fr. par action) échu le 1er octobre est payé au siége de l'administration, rue et place de Strasbourg, tous les jours, les dimanches et jours fériés exceptés, de dix à trois heures, sur présentation du coupon détaché des titres.

Ce paiement est fait sous la déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

AVIS. — Le public est prévenu que la Banque de France admet les actions de la Compagnie de Saint-Rambert à Grenoble au privilége des prêts sur dépôts de valeurs.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES OMNIBUS DE LONDRES.

Les gérants de la Compagnie générale des omnibus de Londres ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale extraordinaire, indiquée pour le 20 octobre courant, n'a pu avoir lieu par suite de l'insuffisance du nombre des actions représentées.

En conséquence, aux termes de l'art. 25 des statuts, MM. les actionnaires sont de nouveau convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le 10 novembre 1857, à une heure précise, à London Tavern Bishopsgate street, à Londres.

La carte d'admission délivrée pour la première assemblée sera valable pour la seconde.

Les délibérations à prendre par l'assemblée générale extraordinaire dans la seconde réunion, ne pourront porter que sur les objets à l'ordre du jour de la première.

Ces délibérations sont valables quel que soit le nombre des actions représentées.

Les actions sont reçues en dépôt : à Paris, 27, rue de Grammont, chez MM. Ed. Aimé et Cie, banquiers, et à Londres, 454, West strand, où les cartes d'admission seront délivrées, ainsi que des modèles de pouvoirs.

COMPAGNIE FONCIÈRE

DU RAINCY.

Le gérant de la Société Bigard-Favre et Cie (Compagnie foncière du Raincy) a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires de ladite Société qu'une première répartition de 5 0/0, sur le capital des actions, s'effectuera au siége social, faubourg Poissonnière, 5, à partir du 3 novembre prochain.

Les actions devront être préalablement déposées au siége, avec bordereau, pour être visées; et seront reçues du 26 au 31 octobre, de onze heures à trois heures. Les paiements et remises d'actions s'effectueront ensuite du 3 au 7 novembre, de onze heures à trois heures.

Digitized by Google

COMPAGNIE DES HOUILLÈRES ET CHEMINS DE FER DE

CARMAUX-TOULOUSE

Situation au 31 juillet 1857,

Extraction.	Recettes brutes.
83,462 998	1,599,383 28

Mois d'août,

Extraction.	Recettes brutes.
12,031 230	175,181 61

Situation au 31 août 1857.

Extraction.	Recettes brutes.
95,494 ton. 228 k.	1,683,565 89

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES EAUX.

Situation des abonnements au 1er novembre 1857.

Lyon. . . . . fr.	349,698 60
Nantes	100,827 17
Banlieue de Paris .	1,125,000 »
Total	1,575,525 77

CHEMIN DE FER

DU CENTRE.

(ECAUSSINES A ERQUELINNES).

MM. les actionnaires sont convoqués à une assemblée générale extraordinaire qui aura lieu au siége de la Société, rue Royale, 96, à Bruxelles, le 17 novembre prochain, à onze heures du matin.

Ordre du jour arrêté par le Conseil d'administration, en vertu de l'art. 55 des statuts :

1° Construction des embranchements mentionnés dans le 1° de l'art. 2, et dans l'art. 3 du cahier des charges réglant la concession du chemin de fer du Centre vers Erquelinnes ;

2° Adoption d'une convention d'ouverture de crédits ;

3° Fixation des jetons de présence des membres du Conseil ;

4° Fixation des appointements du directeur ;

5° Réélection des deux membres du Conseil dont le mandat est expiré, conformément à l'art. 22 des statuts ;

Les membres sortants sont MM. le comte de l'Espine et Faignart ;

6° Nomination de deux membres du Conseil en remplacement de MM. Henri Place et Bourg, démissionnaires.

Pour être admis à cette assemblée, tout propriétaire de dix actions ou plus devra déposer au siége de la Société, trois jours au moins avant celui de la réunion, les titres qui lui appartiennent ou qui lui auront été remis avec mandat par d'autres actionnaires. Il sera délivré à chacun d'eux une carte d'admission à l'assemblée.

Les procurations devront être également déposées au siége de la Société, trois jours au moins avant celui fixé pour la réunion. (Art. 48 des statuts.)

Bruxelles, 17 octobre 1857.

Le directeur,

F. ROELANTS.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Le Conseil d'administration rappelle à MM. les actionnaires que le versement de 50 fr. par action à effectuer au mois d'octobre prochain, et qui pouvait être fait par anticipation avec le versement de juillet dernier, sera exigible du 1er au 15 octobre. En conséquence, les actionnaires qui n'auront point satisfait à ce versement dans le délai ci-dessus indiqué, devront l'intérêt de retard, à raison de 6 0/0 l'an, à dater du 1er octobre.

Le Conseil rappelle également à MM. les actionnaires que les versements s'effectuent :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;

A Londres, chez MM. de Rothschild et fils ;

A Madrid, à la caisse de la Société ;

A Lyon, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Bordeaux, chez MM. Rodrigues et fils ;

A Marseille, chez MM. Roux de Frayssinet.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES.

MM. les actionnaires de la Compagnie de l'Union des chemins de fer suisses sont prévenus qu'en vertu d'une décision prise le 1er octobre courant par le Conseil d'administration, ils auront à effectuer un versement de 50 fr. sur leurs actions libérées de 300 fr.

Ce versement sera reçu du 10 au 20 novembre prochain :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ;

A Saint-Gall, à la Banque de crédit suisse-allemande ;

A Zurich, chez MM. G. Schulthess et Cie ;

A Genève, chez MM. Hentsch et Cie ;

A Coire, chez MM. J. B. Bavier et Masner-Braun ;

A Rheineck, chez MM. Custer et Cie ;

A Glaris, à la Banque cantonale.

CHEMINS DE FER

DE LA LIGNE D'ITALIE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'en exécution de l'art. 20 des statuts de la Compagnie, il est fait un appel d'un cinquième, soit 50 fr. par action.

Les versements seront reçus, sur la présentation des titres d'actions, à partir du 2 novembre 1857, jusqu'au 30 du même mois inclusivement, à la caisse de la Compagnie :

A Paris, 12, rue de Londres ;

A Orléans, chez M. Constant-Lefebvre ;

A Nancy, chez MM. Lenglet et Cie ;

A Londres, chez MM. Sheppard et fils, Threadneedle street ;

A Genève, à la Banque générale suisse.

Les actionnaires qui n'auront pas effectué leur versement le 30 novembre devront l'intérêt de retard à partir du 2 novembre à raison de 5 0/0 par an.

COMPAGNIE DES

HAUTS-FOURNEAUX, FORGES ET ACIERIES

De la Marine et des Chemins de fer.

JACKSON frères, PETIN, GAUDET et Cie.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire,

Du lundi 9 novembre 1857,

Modification dans l'heure de la séance

MM. les actionnaires sont prévenus que sur la demande du syndicat des agents de change, l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire convoquée pour le lundi 9 novembre prochain, à Lyon, dans la salle de la Bourse, au palais Saint-Pierre, se tiendra ledit jour et au même lieu, à une heure et demie de l'après-midi, et non à trois heures, ainsi que le portaient les avis primitifs.

Rive-de-Gier, le 23 octobre 1857.

SOCIÉTÉ FERMIÈRE

DE LA FONDERIE DE CARONTE ET DES MINES DE LA MEDITERRANÉE.

Le gérant a l'honneur d'informer MM. les actionnaires en retard du versement de 8 fr. 25 c., restant dus sur leurs actions, déduction faite du dividende de 1 fr. 75 c., pour l'exercice 1855, qu'en raison des circonstances il leur accorde jusqu'au 25 janvier prochain, délai de rigueur, pour se libérer.

Les actionnaires auront en outre à payer les intérêts de retard à raison de 5 0/0 par an, à partir du 20 octobre courant, conformément à l'art. 17 des statuts.

Les versements devront être effectués à la caisse de la Société, à Paris, rue de Provence, 57, et à Marseille, chez M. Théryc, aîné, agent de change, rue Paradis, 70.

Le gérant, J. LEVY ET Cie.

COMPAGNIE LINIÈRE

DE PONT-REMY.

Assemblée le 10 novembre, à trois heures, au siége social, rue Montmartre, n° 174.

En vente chez GUILLAUMIN et Cie, 14, rue Richelieu :

DES OPÉRATIONS DE BOURSE,

Manuel des fonds publics et des Sociétés par actions dont les titres se négocient en FRANCE, *en* BELGIQUE *et en* SUISSE, précédé d'une appréciation des opérations de bourse dites *de jeu*, et des rapports de la Bourse avec le Crédit public et les finances de l'Etat, par A. COURTOIS fils, membre de la *Société libre d'Economie politique de Paris*. — DEUXIÈME ÉDITION *revue et augmentée.*

Prix. . . . 4 fr. 50

FONDS AMÉRICAINS.

M. S. de Neufville, rue Cadet, n° 9, a l'honneur de prévenir les porteurs de fonds et obligations de chemins de fer américains, qu'il est autorisé à payer les coupons au pair, à 5 fr. 05 c. le dollar, échus ou à échoir, sans déduction pour ceux qui ont encore trente jours à courir. — Achat et vente des mêmes fonds.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les jeudis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, les lundis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine et le Pirée, traversée en 7 jours.

Correspondance au Pyrée pour Volo et Salonique toutes les deux semaines, le samedi, à dater du 11 juillet ; pour Syra, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 4 juillet.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Latraquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet. — *Voie de Smyrne :* chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 5 juillet.

MER NOIRE — *Danube* pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraila. — *Trébizonde* par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique et des îles ioniennes.

ALGÉRIE
- ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi
- ORAN. — Départs tous les jeudi à midi.
- BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de inscription:

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale,

A Lyon place des Terreaux

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Notre marché est resté plein d'incertitude et d'hésitation pendant les premiers jours de cette semaine, au milieu de nouvelles peu encourageantes qui arrivaient des Etats-Unis et de Londres. Cependant les cours de la rente ont fait bonne contenance. La Banque de France a conservé un encaisse qui dépasse 200 millions, et ce qui prouve que l'argent n'est pas rare à la Bourse, c'est que le comptant est toujours très-ferme sur les valeurs de placement, et que le 3 0/0 et les chemins sont cotés le plus souvent plus cher au comptant qu'à terme.

Le marché des chemins de fer a été plus offert que la rente, et c'est seulement depuis deux jours que les demandes ont reparu sur les principales lignes. Les actions d'Orléans se sont affermies de 1325 à 1328 , et elles ont repris à 1310. C'est maintenant la ligne qui est cotée aux prix les plus élevés

Le Midi a repris assez vivement depuis hier de 520 à 545 et 550.

Les actions de la fusion de Lyon se sont tenues avec une certaine fermeté. Elles étaient demandées à la bourse d'hier de 837 fr. à 840. Les actions de ce chemin se sont peu à peu classées dans les portefeuilles à la faveur des bas prix, et l'amélioration sensible des recettes a déterminé de nouveaux achats.

La spéculation est toujours aussi peu animée sur les actions de l'Est.

Les autres lignes ont été presque toujours offertes. Il y a généralement peu d'affaires engagées en spéculation, et il suffit qu'il se présente une demande ou une offre pour déterminer un brusque mouvement de hausse ou de baisse. On a vendu quelques actions de Genève en arbitrages avec d'autres lignes. Aussi les actions de Genève sont tombées de 620 à 602 50. Les offres ont continué sur les actions de Béziers qui sont tombées de nouveau à 305 et qui sont restées à 320.

Les chemins de fer Autrichiens ont fait bonne contenance. Les achats ont reparu à 675,

Le Crédit mobilier s'est encore soutenu par l'effet du découvert qui est considérable sur cette valeur et qui est obligé de temps en temps de faire quelques rachats ou de supporter des déports de 1 fr. 50 c. à 2 fr.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 22 jusqu'à celle du 29 octobre.

La rente 3 0/0 a fléchi de 66 75 à 66 60 au comptant, elle est restée à 67 05; elle a varié à terme de 66 70 à 67 15; elle est restée à 67.

Les actions de la Banque de France ont monté de 2,960 à 3,000, elles ont fermé à 2,985.

Le Crédit foncier a fléchi de 545 à 530.

Le Crédit mobilier a fléchi de 770 à 762 50; il a repris à 800 et il est resté à 792 50.

Orléans a fléchi de 1,325 à 1,290, il est resté à 1,310.

Le Nord ancien a fléchi de 870 à 865, il est resté à 875; le Nord nouveau, de 715 à 705, il est resté à 717 50.

L'Est ancien a fléchi de 680 à 665, il est resté à 675; l'Est nouveau, de 670 à 600, il est resté à 602 50.

Lyon ancien a fléchi de 830 à 820, il est resté à 837 50. Lyon nouveau a varié de 805 à 817 50.

Le Midi a fléchi de 545 à 520, il a fermé à 545.

L'Ouest a fléchi de 665 à 650, il est resté à 657 50.

Genève a baissé de 620 à 590, il a fermé à 602 50.

Saint-Rambert a baissé de 510 à 495, il est resté à 503 75.

Béziers a fléchi de 340 à 305, il a fermé à 320.

Les Ardennes anciennes ont baissé de 440 à 400, et les nouvelles de 475 à 465.

Les Autrichiens ont fléchi de 672 50 à 665, ils ont fermé à 673 75.

Les Victor-Emmanuel ont repris de 440 à 450; les Lombards, de 567 50 à 570. Les Saragosse ont varié de 445 à 438 75; les François-Joseph, de 457 50 à 455.

Samedi. — Les cours ont éprouvé peu de variation. Cependant il y avait une certaine fermeté sur toutes les valeurs. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 10 c. à 66 90; et elle a varié à terme de 67 15 à 66 90. Le 4 1/2 0/0 a varié de 91 à 90 50; la Banque, de 2,960 à 2,980; le Mobilier, de 797 50 à 787 50; Orléans, de 1,325 à 1320; le Nord, de 880 à 877 50; le Nord nouveau, de 722 50 à 717 50; l'Est ancien, de 687 50 à 680; l'Est nouveau, de 665 à 670; Lyon, de 840 à 835; Lyon nouveau, de 823 50 à 820; le Midi, de 555 à 550; l'Ouest, de 670 à 660; le Genève, de 632 50 à 620; le Saint-Rambert, de 510 à 502 50; le Béziers, de 350 à 345; les Autrichiens, de 677 50 à 673 75; le Victor-Emmanuel, de 452 50 à 447 50; les Lombards, de 563 75 à 570; les François-Joseph, de 457 50 à 456 25; les Saragosse, de 442 50 à 445. Les Romains se sont tenus à 490; les Russes à 502 50.

Lundi. — Les mauvaises nouvelles de New-York et la crainte de quelque nouvelle mesure de la Banque d'Angleterre ont affecté notre marché, et toutes les valeurs étaient en baisse La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 15 c. à 66 75, et à terme de 30 c. à 66 60; le 4 1/2, de 25 à 90 25. La Banque a varié de 3,000 à 2,990. Le Crédit foncier a fléchi de 5 à 540; le Mobilier, de 21 25 à 766 25; l'Orléans, de 15 à 1,305; le Nord, de 11 25 à 866 25; le Nord nouveau, de 10 à 707 50; l'Est ancien, de 7 50 à 672 50; l'Est nouveau, de 8 75 à 661 25; Lyon, de 8 75 à 826 25; Lyon nouveau, de 10 à 810; le Midi, de 15 à 535; l'Ouest, de 2 50 à 657 50; le Genève, de 12 50 à 607 50; le Saint-Rambert, de 5 à 497 50; le Béziers, de 5 à 340; les Autrichiens, de 6 25 à 667 50. Les Ardennes nouvelles ont monté de 5 à 475; le Victor-Emmanuel, de 2 50 à 450; le François-Joseph, de 1 25 à 457 50. Les Lombards ont fléchi de 3 75 à 566 25; les Saragosse, de 5 à 440. Les Romains se sont tenus à 490, et les Russes, à 502 50.

Mardi. — La bourse était meilleure, la nouvelle de la prise de Delhi a maintenu les prix. Il y avait de nombreuses demandes à la clôture. Le 3 0/0 a monté au comptant de 15 à 66 90, et à terme de 2 c. à 66 80; le 4 1/2, de 50 c. à 90 75. La Banque s'est tenue à 2,990. Le Mobilier a monté de 6 25 à 772 50; les Autrichiens, de 2 50 à 670. L'Orléans a varié de 1,285 à 1,300; le Nord, de 866 25 à 870; le Nord nouveau, de 710 à 711 25; l'Est nouveau, de 665 à 670; l'Est nouveau, de 665 à 660; Lyon, de 822 50 à 830; Lyon nouveau, de 807 50 à 810; le Midi, de 535 à 525; l'Ouest, de 657 50 à 660; le Genève, de 615 à 605; les Ardennes nouvelles, de 575 à 570; le Saint-Rambert, de 502 50 à 500; le Béziers, de 330 à 335; le Victor-Emmanuel, de 445 à 450; les Lombards, de 567 50 à 568 75; les François-Joseph, de 455 à 453 75; les Saragosse, de 440 à 437 50. Les Romains se sont tenus à 490; les Russes, de 500 à 502 50.

Mercredi. — Le début de la bourse était très-faible; mais des nouvelles plus satisfaisantes des Etats-Unis ont ranimé un peu le marché. La rente 3 0/0 a varié, au comptant, de 66 70 à 66 80, et à terme, de 66 65 à 66 75; le 4 1/2 0/0, de 90 50 à 90 30. La Banque s'est tenue à 2,990. Le Crédit foncier a fléchi de 10 fr. à 530. Le Crédit mobilier a varié de 760 à 775; l'Orléans, de 1,282 50 à 1,295; le Nord, de 865 à 870; le Nord nouveau, de 705 à 712 50; l'Est ancien, de 670 à 665; l'Est nouveau, de 655 à 660; Lyon, de 822 50 à 820; Lyon nouveau, de 805 à 810; le Midi, de 520 à 528 75; l'Ouest, de 645 à 655; le Genève, de 602 50 à 597 50; le Saint-Rambert, de 500 à 495; le Béziers, de 330 à 315; les Autrichiens, de 665 à 668 75; le Victor-Emmanuel, de 450 à 445; les Lombards, de 567 50 à 568 75; les François-Joseph, de 453 75 à 455; les Saragosse, de 430 à 435. Les Romains se sont tenus à 490.

Jeudi. — La bourse a été excessivement ferme. Toutes les valeurs ont obtenu une amélioration sensible. La rente 3 0/0 a monté de 20 c. à 67 05 au comptant, et de 25 c. à terme à 67; le 4 1/2 0/0, de 25 c. à 90 50. La Banque a fléchi de 5 fr. à 2,985. Le Crédit foncier s'est tenu à 530. Le Mobilier a monté de 17 50 à 792 50; l'Orléans, de 15 fr. à 1,310; le Nord, de 5 fr. à 875; le Nord nouveau, de 5 fr. à 717 50; l'Est ancien, de 10 fr. à 675; l'Est nouveau, de 2 50 à 682 50; Lyon, de 7 50 à 837 50; Lyon nouveau, de 7 50 à 817 50; le Midi, de 16 25 à 545; l'Ouest, de 2 50 à 657 50; le Genève, de 5 fr. à 602 50; le Saint-Rambert, de 8 75 à 503 75; le Béziers, de 5 fr. à 320; les Autrichiens, de 5 fr. à 673 75; le Victor-Emmanuel, de 5 fr. à 450; les Lombards, de 3 75 à 572 50; les Saragosse, de 3 75 à 438 75; les Russes, de 1 25 à 502 50. Les Romains se sont tenus à 490.

Vendredi. — La bourse avait ouvert aujourd'hui en voie de hausse, par suite d'une nouvelle amélioration de 3/8 sur les consolidés, et du rapport de M. Magne sur les finances; mais les premiers cours n'ont pas pu se soutenir, et toutes les valeurs étaient offertes à la clôture. La rente 3 0/0 a fait 67 20, et a reculé à 66 95 à terme; elle s'est tenue au comptant de 67 20 à 67 10. Le 4 1/2 0/0 a varié de 90 75 à 90 60. La Banque s'est tenue à 2,985. Le Crédit mobilier a fléchi de 807 50 à 785; Orléans de 1,325 à 1,307 50; le Nord ancien, de 881 25 à 876 25; le Nord nouveau, de 722 50 à 717 50; l'Est ancien, de 777 50 à 775; l'Est nouveau, de 767 50 à 765; Lyon ancien, de 845 à 835; Lyon nouveau, de 825 à 817 50; le Midi, de 555 à 545. Genève s'est tenu de 602 50 à 610; Béziers, de 325 à 320; les Ardennes nouvelles, de 465 à 470, les Autrichiens, de 677 50 à 673 75; les Russes, de 505 à 502 50; les Lombards, de 577 50 à 576 25; le Victor-Emmanuel, de 450 à 455; le François-Joseph, de 456 25 à 457 50; les Saragosse, de 440 à 435. Les Romains se sont tenus à 490.

C. Devisa.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers intérêts et dividendes payés	Époque du paiement des intérêts	Dernier cours coté
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer.	C	100 000	500	tout	11 40	jan.av.juil	31 ..
Banque de l'Algérie	A	6 000	500	id.	37 05	...	[illegible]
Omnium lyonnais	Civ.	7 800	1/7800	id.	.. ..	...	500 ..
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	30.000	1 500	tout.	55 ..	janv. juil	570 ..
Omnibus des chemins de fer.	C	3 200	400	id.	21 ..	[illegible]	[illegible]
Omnibus de Londres	C	250.000	100	id.	12 50	...	[illegible]
Comp. imp. des voitures de Paris	A	400 000	100	id.	1 65	[illegible]	[illegible]
Gondoles parisiennes	C	4 100	50	id	9 50	févr. août	100 ..
Omnibus de Lyon	C	..	100	tout.	.. ..		[illegible]
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital.	A	60 120	1 000	tout	50 ..	avril, oct.	1115 ..
— act. de jouiss.	A	60 000	1,000	id.	8 91	1er [illegible]	[illegible]
Bourgogne, action de capital	A	27 200	1,000	id.	50 ..	avril, oct.	[illegible]
— action de jouiss.	A	27 200	1 2500		12 50	1er juin ...	[illegible]
Arles à Bouc, act. de capital	A	[illegible]	1 000	.	50 ..	[illegible]	925 ..
Trois canaux, act. de capital		17 000	1 000	id.	50 ..	id ...	1101 ..
Roanne à Digoin	A	13.000	1 1000	id.	11 ..	mai ...	100 ..
Aire à la Bassée	A	400	5.000	id.	400 ..	févr. août	[illegible]
Sambre à l'Oise	A	11.500	1.000	id.	70 .	...	[illegible]
Scarpe inférieure	C	2 200	1.000	id.	112 ..	...	1500 ..
Sambre française canalisée	A	6,000	1,000	id.	116 25	...	1100 ..
Canalisation de l'Èbre	A	64,000	400	id.	4 0/0	...	.. ..
Compagnie générale des Eaux	A	80.000	250	id.	4 0/0	...	[illegible]
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	C	10000 part	1/10000	450	1 0/0	avril, oct	443 50
Pont, gare et port de Grenelle	A	7.000	1 000	id.	10 ..	...	.. ..
Pont de Rouen	A	800	1,000	id	14 ..	janv. juill	.. ..
Ponts réunis	C	3,000	1 000	id.	5 1/2 0/0	...	.. ..
Nouveaux Ponts réunis	C	4 000	1 000	id.	5 1/4 0/0	...	.. ..
Pont de Bordeaux	A	2 000	1 000	id.	.. ..	...	1500 ..
Pont de Beaucaire	A	1 000	1 000	id.	.. ..	...	[illegible]
Pont sur le Rhône	.	..	.	.	.. ..	...	102 ..
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Ce	C	10 000	500	tout	73 50	janv. juil	400 ..
Compagnie [illegible]	C	..	500	tout	151 25	[illegible]	[illegible]
Messageries imp. Serv. marit	A	48,000	500	tout	[illegible]	[illegible]	780 ..
Ce cent. de transp. et de nav.	C	8 000	[illegible]	id	[illegible]		50 ..
Compagnie générale maritime	A	80,000	500	250	.. ..	janv. juil.	42 ..
Marc Fraissinet père et fils	C	..	500	id.	.. ..	.	500 ..
Arnaud Touache fr. et Ce	C	..	[illegible]	id	.. ..	.	600 ..
Armements marit. [illegible] et Ce	C	..	[illegible]	tout	[illegible]	.	..
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)	C	21000 parts	500	tout	15 ..	avril, oct.	300 ..
Centre-du-Flénu	Civ	1,500	1 000	id.	20 .	...	285 .
Pont-de-Loup-Sud	Civ	2,800	1 000	id.	50 ..	avril ...	460 ..
[illegible]-Saint-Étienne	C	2 800	500	id.	.. ..		.. ..
Blanzy	A	30 000	500	id	91 ..	févr. août	795 ..
Azincourt	A	1 500	1 150	id	150 ..		1950 ..
Chazotte	A	3.200	1 150	id	65 ..		780 ..
Layon-et-Loire	A	[illegible]	1 150	id	.. ..		[illegible]
Loire (quatre groupes)	A	80 000	[illegible]	id.	28 ..	avril oct	57 ..
Loire	A	80 000	[illegible]	id	12 ..	id	[illegible]
Mont-Rambert	A	80 000	[illegible]	id	10 ..	id	145 ..
St-Étienne	A	80 000	[illegible]	id	8 50	id	175 ..
Rive-de-Gier	A	80 000	1/80000	id.	27 50	id.	250 ..
Mayenne et Sarthe	A	13 200	1/13 200	id.	34 ..	...	625 .
Grand'Combe	A	24 000	1/24000	id	60 ..	janv. juil	[illegible]
Haute-Loire (anc. Société)	Civ.	5 200	500	id	.. ..	avril oct	800 ..
Carmaux-Toulouse	C	110.000	100	id.	10 ..	janv. juill	100 ..
Épinac	A	2 400	1 200	id.	100 ..		.. ..
Roche-la-Molière et Firminy	A	..	..	.	.. ..		520 ..
Houillères réunies-Quaregnon	A	6 000	250	id.	.. ..		150 ..
Charbonnages belges	C	30 000	500	id	30 ..	...	400 .
Compagnie générale Asphaltes	C	.	500	id	.. ..		.. ..
Bessèges	.	10 000	500	id	5 0/0	15 janv. juil	400 ..
Loire, obligations anciennes	.	4 160	1 250	id.	20 ..	...	1055 ..
— — nouvelles		15 000	1 250	id.	50 ..	févr. août	915 50
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne ... zinc	A	60 000	80	tout	25 ..	mai, nov.	370 ..
Nouvelle-Montagne ... zinc	A	3 000	1 000	id.	100 ..	...	1020 ..
Stolberg et Westphalie, priv. zinc	A	40,000	375	id.	5 0/0	octobre	150 ..
— non priv. zinc	A	40 000	375	id.	.. ..	id	85 ..
Corphalie ... zinc	A	5 500	1 000	id.	70 ..	...	1025 ..
Eschweiler, priv. ... zinc	A	5 500	500	id	.. .	1er juin	.. ..
— non priv. ... zinc	A	8 500	375	id	5 0/0	[illegible]	.. ..
Silésie ... zinc	A	50 000	375	id.	8 42	mai, nov.	200 ..
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre	C	60 000	100	id	1 50	août ...	21 ..
Ténès (Algérie) ... cuivre	C	25 000	100	id	.. ..	...	40 ..
Pontgibaud ... plomb, argentif.	A	10.000	1/10000	id.	25 ..	...	200 ..
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Ce	C	11 000	500	tout	17 20	sept mars	635 ..
Septèmes	C	40 000	250	id	.. ..	avril, oct.	.. ..
Caronte	C	70 000	100	90	1 25	...	37 ..
Chaneroy	C	2 000	500	id	50 ..	juin, déc	750 ..
Gendelot	C	2 800	250	id.	35 ..	...	.. ..
Christofle	C	4 000	500	id.	75 ..	...	.. ..

DÉNOMINATION.	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers intérêts et dividendes payés	Époque de paiement des intérêts	Dernier cours coté
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)		24 000	500	tout	90 ..	déc. juin	815 ..
[illegible] Ardèche	A	4 000	1,000	id.	200 ..	...	[illegible]
Allevard	A	..	5,000	id.	.. ..	.	5050 ..
Decazeville (Aveyron)	A	2,400	3 000	id.	200 ..	juin, déc.	. ..
Alais (Gard)	A	12 000	1 1000	id.	.. ..	...	530 ..
Basse-Indre	C	5 000	500	id.	64 ..	avril, oct	300 ..
Châtillon et Commentry	C	50 000	500	id.	60 ..	mars, sep	300 ..
[illegible] (Nord)	A	4 000	1 000	id.	.. ..	...	450 ..
Fourchambault	C	50 000	1 000	id	50 ..	...	185 ..
[illegible] de Rive-de-Gier	C	13 000	1 5000	id.	60 ..	mai, nov	805 ..
[illegible]	A	10 000	1 10000	id	.. ..	...	[illegible]
Côte-d'Or	C	6.000	500	id.	.. ..	...	400 ..
Franche-Comté	C	[illegible]	500	id	.. ..	...	500 ..
Firminy	C	.	500	id.	.. ..	...	192 50
[illegible]	A	[illegible]	1 1000	tout	60 ..	..	125 ..
Espérance (Belgique)	.	1 000	1 000	id.	100 ..	janv. juill	1 250 ..
Monceau-sur-Sambre (Belgique)	C	10 000	500	id.	62 50	avril, oct.	175 ..
Providence (Belgique)	A	[illegible]	1 000	id.	[illegible]	...	[illegible]
Phénix métallurgique	A	6 000	875	id.	40 ..	janv. juill	550 ..
[illegible]	C	11 000	1 000	id.	30 ..	.	1 100 ..
Ougrée (Belgique)	A	12.000	1 12000	id.	60 ..	...	[illegible]
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)	C	24000 parts	1 24000	tout	6 ..	avril oct.	. ..
Paris (éclairage et chauffage)	A	110 000	[illegible]	id.	40 ..	...	672 50
Nord (Batignolles)	C	6 000	500	id.	40 ..	avril, oct	500 ..
Est (Vincennes)	C	1 000	500	id.	20 ..	...	.. ..
Versailles	C	1 200	500	id	35 ..	mars sept.	300 ..
Wazemmes	C	2.400	400	id.	7 50	1er octobre	175 ..
Amiens	C	1 000	500	id	25 ..	janv. juil	440 ..
Comp. générale, Lyon 13 villes	C	15.000	500	id	35 16	janv. juill.	515 ..
[illegible]	C	40 000	250	id	18 ..	janvier	72 50
Lyon	A	7 000	1/7 000	id	100 ..	janv. juill	2900 ..
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.400	1/2400	id	.. ..	...	1000 ..
Dijon	.	.	500	.	.. ..	...	1550 ..
Metz	A	1 000	1,000	id.	.. ..	...	.. ..
Naples	.	.	500	.	.. ..	...	.. ..
Saint-Étienne	A	1.000	1,000	id	.. ..	...	1500 ..
Venise	.	.	500	.	.. ..	...	1800 ..
Padoue, Vicence et Trévise	Civ	2.100	500	tout.	.. ..	...	250 ..
FILATURES.							
Maberly (Amiens)	A	8 000	500	tout.	51 ..	septembre	440 ..
[illegible]	C	40 000	500	id.	40 10	janv. juill.	520 ..
Lainière	A	1 400	500	id.	35 81	...	. ..
Pont-Rémy	A	3 000	1/3 000	id	34 ..	10 avril	450 ..
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	6 000	500	tout.	62 ..	janv. juil.	300 ..
Glaces de Saint-Gobain	A	1,152	1 1152	id.	.. ..	...	33,000 ..
Glaces de Montluçon	.	24 000	500	id.	.. ..	...	300 ..
Glaces d'Oignies ... Belgique	A	10 000	1 000	id.	73 50	juill. sept	[illegible]
Glaces d'Aix-la-Chapelle, Prusse	A	2 000	375	id.	.. ..	avril, oct.	150 ..
Immeubles Rivoli	A	240,000	100	id	5 95	janv. juill	100 .
Rue impériale de Lyon	A	24 000	1 24000	id.	5 0/0	...	420 ..
Docks Louis-Napoléon	Civ	200 000	250	125	.	...	175 ..
Télégraphe sous-marin Manche	C	100,000	25	id	7 0/0	mars, sept	16 ..
— Méditerranée	C	30 000	250	id	.. ..	...	125 ..
Ce gén. de Vidanges, Richer et Ce	C	20 000	500	id.	25 ..	...	100 ..
Substances alimres, Chollet et Ce	C	6 000	100	id.	20 ..	...	50 ..
Ce marbres et industr. du Maine	C	.	100	tout	.	...	45
ASSURANCES.							
Générale ... mar	A	400	12 500	5000	. ..	avril	56 0/0 b
Sécurité ... mar	A	400	5 000	1/5	. ..	...	32 0/0 b
Union des ports ... mar	A	1,000	5 000	750	770 50	avril	17 0/0 b
Lloyd français ... mar	A	1,200	5,000	1/5	400 ..	février	[illegible]
Océan ... mar	A	200	5 000	1000	. ..	...	35 0/0 b
Chambre d'assurances ... mar	A	600	5,000	1/5	. ..	février	30 0/0 b
Mélusine ... mar	A	400	5 000	1/5	. ..	mars	24 0/0 b
Vigie ... mar	A	200	5,000	1000	620 ..	...	25 0/0 b
Sauvegarde ... mar	A	200	5 000	1000	250 ..	février	16 0/0 b
Centrale ... mar	A	1 000	5,000	1000	260 ..	février	23 0/0 b
Réunion ... mar	A	1 200	5 000	1000	.. ..	id.	23 0/0 b
Générale ... inc	A	4 000	5 000	tout	.. ..	avril	120 0/0 b
Phénix ... inc	A	4 000	1 000	id	[illegible]	mai, nov.	247 1/2 b
Nationale ... inc	A	2 000	5 000	1/5	. ..	mars	172 0/0 b
Union ... inc	A	2,000	5 000	1/5	400 ..	avril	90 0/0 b
Soleil ... inc	A	4 000	5,000	1/5	600 ..	id.	125 0/0 b
France ... inc	A	2 000	5,000	1/5	. ..	id	43 0/0 b
Urbaine ... inc	A	1,000	5 000	1/5	400 ..	id	110 0/0 b
Providence ... inc	A	2 000	2 500	500	100 ..	id	[illegible]
Aigle ... inc	A	400	5 000	1000	.. ..	id	25 0/0 b
Paternelle ... inc	A	3 000	1 000	600	. ..	id	5 0/0 b
Confiance ... inc	A	800	5,000	1000	.. ..	id	7 0/0
Nord ... inc	A	2 000	1 000	200	20 ..	id	92 0/0 b
Générale ... vie	A	400	7 500	tout	2025 ..	t. les 5 ans	[illegible]
Nationale ... vie	A	3 000	5 000	1/5	300 ..	t. les 5 ans	25 0/0 b
Union ... vie	A	2 000	5 000	1/6	120 ..	t. les 2 ans	10 0/0 b
Phénix ... vie	A	800	5 000	1000	150 ..	id	3 0/0 p
Caisse Paternelle ... vie	A	8 000	500	100	. ..	avril	10 0/0 b
Générale ... grêle	A	2,000	5 000	1000	. ..	avril	pair

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr

(1) Valeur d'émission 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 24 AU 30 OCTOBRE

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Revenu de chaque act. dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 24 Compt.	Samedi 24 Terme	Lundi 26 Compt.	Lundi 26 Terme	Mardi 27 Compt.	Mardi 27 Terme	Mercredi 28 Compt.	Mercredi 28 Terme	Jeudi 29 Compt.	Jeudi 29 Terme	Vendredi 30 Compt.	Vendredi 30 Terme
662	[illegible]	99	400.000	400	tout	56 fr. pour 1856	juillet 1856	**Nord ancien**	900 »	877 50	882 50	878 25	867 50	870 »	872 50	870 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	125.000	375	200	4 0/0	»	**Nord nouveau**	720 »	717 50	720 »	707 50	712 50	711 25	705 »	712 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	717 50
901	»	99	300.000	500	tout	44 fr. pour 1856	avril 1857	**Ouest**	670 »	660 »	660 »	657 50	656 25	660 »	655 »	655 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	670 »
1372	2012	99	300.000	500	tout	86 fr. pour 1856	avril 1857	**Orléans**	1320 »	1320 »	1315 »	1305 »	1297 50	1300 »	1297 50	1295 »	1300 »	1310 »	1310 »	1305 »
1267	1822	99	25.000	500	tout	74 fr. pour 1856	mai 1857	**Est ancien**	685 »	680 »	672 50	672 50	675 »	672 »	672 50	665 »	675 »	675 »	670 »	675 »
»	»	»		500	tout	4 0/0	mai, nov.	**Est nouveau**	672 50	670 »	650 »	664 25	665 »	660 »	660 »	660 »	660 »	661 50	667 50	665 »
604	988	99	265.000	500	tout	84 fr. pour 1856	janvier 1857	**Paris à Lyon**	1260 »	»	1260 »	»	1240 »	»	»	»	1245 »	»	1245 »	»
»								**Lyon à la Méditerranée**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	531	»	577.500	500	tout	»	»	**Paris-Méditerr. ancien**	837 50	835 »	827 50	826 25	828 75	827 »	830 »	830 »	837 50	832 50	[illegible]	[illegible]
»	»	»	115.500	375	250	»	»	**Paris-Méditerr. nouv.**	817 50	820 »	810 »	810 »	810 »	807 50	810 »	810 »	817 50	817 50	817 50	817 50
175	235	99	80.000	500	tout	4 0/0	juillet 1857	**Lyon à Genève**	»	620 »	610 »	607 50	»	605 »	600 »	597 50	»	602 50	610 »	610 »
720	950	99	250.000	500	tout	4 0/0	janv. juillet	**Midi**	547 50	550 »	540 »	535 »	535 »	535 »	535 »	538 75	550 »	545 »	547 50	542 50
»	1058	99	201.000	500	tout	35 fr.	juillet 1857	**Grand-Central**	601 25	»	600 »	601 25	600 »	»	600 »	»	600 »	597 50	601 25	600 »
90	265	99	50.000	500	200	4 0/0	juillet 1856	**St-Rambert à Gren.**	507 50	»	505 »	507 50	»	»	500 »	»	503 75	»	502 50	500 »
»	54	99	66.000	500	tout	4 0/0	avril	**Mézières à Graissessac**	345 »	345 »	341 25	340 »	335 »	335 »	312 50	315 »	330 »	330 »	332 50	330 »
30	140	99	42.000	500	tout	4 fr. 25	janvier 1856	**Ardennes ancien**	435 »	»	»	»	435 »	»	400 »	»	440 »	»	465 »	»
»	»	»	43.000	500	250	»	»	**Ardennes nouveau**	475 »	»	470 »	475 »	470 »	470 »	»	»	465 »	»	465 »	470 »
52	»	»	»	»	»	»	»	**Bordeaux à la Teste**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1077	1176	92	400.000	500	425	31 fr.	juillet 1856	**Chemins autrichiens**	675 25	673 75	667 50	667 50	670 »	670 »	668 75	668 75	675 »	673 25	675 »	673 75
»	1012	90	300.000	500	150	4 1/2 0/0	»	**François-Joseph**	460 25	»	457 50	»	453 75	»	455 »	»	455 »	»	455 »	»
462	1071	90	362.500	500	300	»	»	**Lombards-Vénitiens**	570 »	»	506 25	»	568 75	»	569 75	»	572 50	»	570 25	»
»	4102	95	600.000	500	150	5 0/0	»	**Russes**	504 50	»	502 50	»	500 »	»	»	»	504 25	502 50	505 »	»
238	865	99	240.000	500	150	»	janvier 1857	**Saragosse**	445 »	»	440 »	»	437 50	»	435 »	»	430 75	»	435 »	»
»	600		170.000	500	150	5 0/0	»	**Romains**	490 »	»	490 »	»	490 »	»	490 »	»	490 »	»	490 »	»
»	85	99	.000	500	250	2 1/2	[illegible]	**Victor-Emmanuel**	447 50	447 »	445 »	»	452 50	»	445 »	445 »	452 50	450 »	457 50	»
84	226	99	73.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	**Central suisse**	445 »	»	450 »	»	455 »	»	450 »	»	450 »	»	450 »	»
195	23[illegible]	99	30.000	500	250		juin 1856	**Ouest suisse**	445 »	»	»	»	432 50	»	»	»	»	»	425 »	»
144	162	»	57.305	500	tout	4 0/0	1 janvier	**Nord-Est suisse**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
44	44	99	7.000	250	tout	6 0/0	15oct. 15avril	**Tarragone à Reus**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'Obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somm. payée à ce jour	Prix de rembours.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	24	26	27	28	29	30
1851-53-4	375.000	75 ans	335	tout.	500	avril.	15 »	janvier juillet.	**Nord** 3 0/0	276 25	276 25	275 »	275 »	275 »	275 »
1851.	2.363	16 —	335	tout.	500	D°	30 »	août	**Nord-Boulogne**						
»	17.418	16 —	»	out.	562 50	»	16.87 1/2	janvier juillet	**Nord-Charleroy** (anciennes actions)	»	»	»	»	»	»
1852.	80.000	50 —	1.000	out.	1250	avril.	50 »	avril octobr.	**Paris à Lyon** 5 0/0	960 »	»	960 »	965 »	965 »	»
1855.	160.000	99 —	290	out.	500	avril	15 »	D°	D° (nouvelles)	261 75	262 75	265 »	265 »	263 75	265 »
1852.	120.000	99 —	500	tout.	625	D°	25 »	D°	**Lyon à la Méditerranée** 5 0/0	470 »	»	470 »	470 »	470 »	470 »
1855.	183.333	99 —	250	tout.	500	D°	15 »	janvier juillet.	D° Nouvelles 3 0/0	290 »	290 »	»	290 »	290 »	»
1852.	285.025	96 —	500		650	avril.	25 »	juin décembre.	**Est** 1852 1854 1856	450 »	450 »	450 »	450 »	451 25	452 50
1854.	190.000	94 —	270	200	500	mars.	15 »	janvier juillet	D° (nouvelles) 3 0/0	264 25	261 25	264 50	261 25	264 25	261 25
»	2.775	47 —	»	tout.	1.250	»	50 »	avril octobre.	**Strasbourg-Bâle**	»	»	»	»	»	»
»	24.000	—	»	tout.	625	»	25 »	janvier juillet	D°	»	»	»	»	»	»
1855.	600.000	94 —	80	tout.	500	1858	15 »	D°	**Ouest** 1857	262 50	262 50	263 75	263 75	263 75	262 50
1842.	6.888	47 —	1.125	tout.	1.250	décembre.	50 »	D°	**Paris à Orléans** 1842 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1848.	13.333	90 —	»	tout.	1.250	D°	50 »	D°	D° (Nouvelles 1848)	»	»	1105 »	»	»	»
1852.	430.000	97 —	»	tout.	500	»	15 »	D°	D° 1852 3 0/0	265 »	265 »	265 »	265 »	265 »	»
1853.	131.007	99 —	300	tout.	500	décembre.	15 »	D°	**Grand-Central** 1854	266 25	266 25	261 »	265 »	»	265 »
1855.	134.200	9 —	280	tout.	500	décembre.	15 »	D	D° (nouvelles) 1855	262 50	262 50	262 50	262 50	262 50	262 50
1853.	102.614	99 —	500	tout.	625	D°	25 »	D°	**Rhône-et-Loire** 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1853.	63.643	99 —	500	tout.	500	D°	15 »	D°	D° 3 0/0	»	265 »	263 »	»	»	»
1856.	87.709	99 —	285	tout.	500	D°	15 »	D°	**Lyon à Genève** 1855 jouiss. juillet 1857	270 »	270 »	270 »	»	270 »	»
									D° 1857 jouiss. juillet 1857	»	260 »	261 25	261 25	260 »	»
1855	400.000	90 —	275	»	500	septembre.	15 »	septembre mars	**Autrichiens**	262 50	262 50	261 25	»	261 25	»
1856.	100.500	99 —	285	tout	500		15 »	janv. juillet.	**Midi**	262 50	262 50	262 50	261 25	262 50	261 25
1856.	186.000	97 —	285	»	500		15 »	janv. juillet.	**Lyon-Bourbonnais**	265 »	263 50	265 »	263 »	265 »	263 75
1854.	4.200	62 —	250	»	500	25 janvier.	15 »	1er avril 1er octobre	**Tarragone à Reus**	»	»	»	»	»	»
1856.	607	62 »	250	»	500	»	15 »	1er février 1er juillet	D°	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 23 au 29 octobre 1857. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	23	24	26	27	28	29
Nord	863 » à 865 »	860 » à 865 »	855 » à 860 »	855 » à 860 »	855 » à 860 »	860 » à 860 »
Est	660 » à 670 »	655 » à 665 »	660 » à 665 »	660 » à 665 »	660 » à 665 »	660 » à 665 »
Est nouvelles	650 » à 660 »	645 » à 650 »	645 » à 655 »	645 » à 655 »	645 » à 655 »	645 » à 655 »
Orléans	1300 » à 1350 »	1300 » à 1350 »	1275 » à 1325 »	1275 » à 1325 »	1225 » à 1275 »	1225 » à 1275 »
Lyon	810 » à 815 »	805 » à 810 »	815 » à 820 »	815 » à 820 »	817 50 à 820 »	817 50 à 820 »

COURS DES FONDS PUBLICS FRANCAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination	Samedi 24 Comptant	Samedi 24 Terme	Lundi 26 Comptant	Lundi 26 Terme	Mardi 27 Comptant	Mardi 27 Terme	Mercredi 28 Comptant	Mercredi 28 Terme	Jeudi 29 Comptant	Jeudi 29 Terme	Vendredi 30 Comptant	Vendredi 30 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0, jouiss. 22 juin 1857	66 90	66 90	66 75	66 60	66 90	66 90	66 90	66 75	67 05	67 »	67 1[illegible]	66 95
Rentes 4 1/2 0/0, jouiss. 22 mai 1857	90 50	» »	90 25	90 25	90 75	» »	90 20	» »	90 50	» »	90 [illegible]	» »
Banque de France, jouiss., juillet 1857	2950 »	» »	2900 »	» »	2930 »	» »	2900 »	» »	2945 »	» »	2950 »	» »
Banque de France nouvelle émission	2500 »	» »	2400 »	» »	2400 »	» »	2400 »	» »	2500 »	» »	2500 »	» »
Comptoir national d'escompte, jouiss. août 1857	650 »	» »	650 »	» »	650 »	» »	650 »	» »	650 »	» »	660 »	» »
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss. juillet 1857	» »	» »	540 »	» »	» »	» »	530 »	» »	530 »	» »	» »	» »
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1857	430 »	» »	430 »	» »	430 »	» »	430 »	» »	427 50	» »	427 50	» »
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	» »	» »	380 »	» »	380 »	» »	380 »	» »	380 »	» »	380 »	» »
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	88 75	» »	88 75	» »	85 »	» »	85 »	» »	85 »	» »	87 50	» »
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° d°	80 »	» »	80 »	» »	80 »	» »	80 »	» »	80 »	» »	80 »	» »
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai	» »	» »	930 »	» »	» »	» »	930 »	» »	931 »	» »	» »	» »
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1857	787 50	787 50	780 25	786 25	785 »	772 50	770 »	775 »	783 »	782 50	785 »	786 »
Ville de Paris, obligations 1849, jouissance avril 1857	1075 »	» »	1075 »	» »	1075 »	» »	1075 »	» »	» »	» »	1075 »	» »
d° d° 1852, jouiss. juillet 1857	1060 »	» »	1060 »	» »	1050 »	» »	1060 »	» »	1060 »	» »	1060 »	» »
d° d° 1855, tout payé jouiss. sept. 1857	390 »	» »	392 50	» »	392 50	» »	391 25	» »	391 25	» »	390 »	» »
Département de la Seine, obligations 1857, jouiss. juillet 1857	190 »	» »	188 75	» »	190 »	» »	189 75	» »	189 75	» »	190 »	» »
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	88 7/8	» »	88 5/8	» »	88 7/8	» »	89 1/8	» »	89 1/8	» »	89 3/8	» »
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss. mai 1857	98 3/4	» »	91 »/»	» »	99 »/»	» »	99 1/4	» »	99 1/2	» »	» »/»	» »
Piémontais, 5 0/0 jouiss. juin 1857	90 »	» »	90 »	» »	90 50	» »	90 25	» »	90 »	» »	90 »	» »
— 3 0/0 jouiss., juillet 1857	» »	» »	53 50	» »	» »	» »	53 25	» »	» »	» »	» »	» »
Autrichien, 5 0/0 tout payé, jouiss., juillet 1857	88 »/»	» »	88 1/4	» »	» »/»	» »	88 »/»	» »	88 »/»	» »	» »/»	» »
Emprunt Romain, jouiss., juin 1857	87 3/4	» »	87 3/4	» »	87 3/4	» »	87 3/4	» »	87 3/4	» »	87 3/4	» »
Espagne différ. convert. jouiss., juillet 1857	25 3/8	» »	» »/»	» »	» »/»	» »	» »/»	» »	25 1/2	» »	» »/»	» »
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1857	» »/»	» »	» »/»	» »	» »/»	» »	» »/»	» »	40 1/8	» »	40 1/8	» »
d° intérieure d°	37 1/2	» »	38 »/»	» »	37 7/8	» »	37 1/2	» »	37 1/2	» »	37 1/2	» »

PARIS, — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

Le Directeur, C. DEVINA.

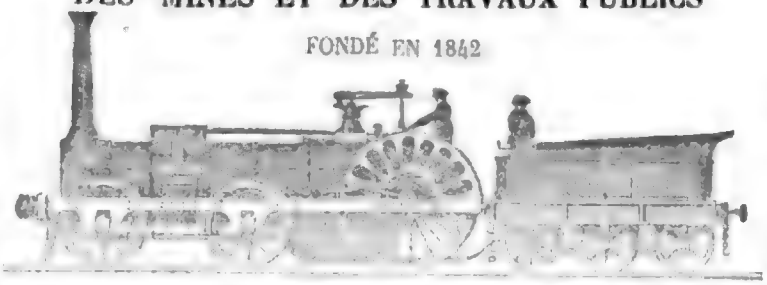
Digitized by Google

N° 896 — 16e ANNEE. — N° 45 — SAMEDI, 7 NOVEMBRE 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 2fr. »»
Aux Annonces... — 1 50

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIEV. DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 4, Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ DES GAZ ET HAUTS-FOURNEAUX DE MARSEILLE

ET

HOUILLÈRES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'intérêt du 1er semestre de 1857, fixé à 6 fr. par action, est payé, depuis le 1er octobre 1857, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu (1).

SOCIÉTÉ DES PORTS DE MARSEILLE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'intérêt du 1er semestre de 1857, fixé à 3 fr. par action, est payé, depuis le 1er octobre 1857, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu (2).

CHEMINS DE FER ROMAINS.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'intérêt à 6 0/0 du semestre de 1857, soit fr. 4 50 pour 150 fr. versés, est payé depuis le 1er octobre 1857, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu, à Paris, et à la Banque romaine, à Rome.

(1) Ce paiement sera fait sous la déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

(2) Idem.

AVIS

A NOS CORRESPONDANTS.

Nous rappelons à MM. les abonnés que la correspondance du Journal ne peut répondre à leurs demandes d'avis ou de renseignements si leurs lettres ne sont pas accompagnées d'une bande imprimée du Journal.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Tout abonné, à partir du 1er janvier 1857, a droit gratuitement à la Carte des chemins de fer de l'Europe, publiée par le *Journal des chemins de fer*.

Cette Carte ne sera remise que sur la présentation de la quittance d'abonnement.

Les personnes dont l'abonnement doit échoir dans le courant de l'année 1857 recevront cette Carte en renouvelant leur abonnement.

Cette Carte doit être prise dans les bureaux du journal.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 1081. — La Banque de France et les obligations de chemins de fer, 1082. — Marché anglais, 1083. — Les chemins de fer anglais pendant l'année 1856, 1083. — Banque d'Angleterre, 1084. — Avis aux actionnaires, 1084. — Hôtels et terrains à vendre, 1085. — Compagnie de l'hôtel et et des immeubles de la rue de Rivoli, 1085. — Préfecture du département de la Seine, 1085. — Bulletin des recettes de la semaine, 1085. — Société des ingénieurs civils, 1086. — Forges, 1089. — Recettes, 1090, 1091. — Annonces, 1092, 1093. — Chronique de la Bourse, 1094. — Tableau des valeurs industrielles, 1095. — Bourse, 1096.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Les fluctuations de notre marché continuent à dépendre à peu près uniquement des incidents de la crise américaine et de la réaction de celle-ci sur le marché de Londres.

Tout l'intérêt de la situation pendant la semaine reposait sur ce problème : la Banque d'Angleterre augmentera-t-elle son escompte? Mais chaque jour la solution devenait plus évidente. L'autre jeudi, on n'avait retiré de la Banque d'Angleterre que 20,000 l. st. en or; le vendredi, on avait retiré 60,000 l. st. en souverains, et le samedi, 90,000 l.; ensemble, 170,000 l. pour les trois derniers jours de la semaine; dans les journées de lundi 2 et mardi 3 novembre, il a été retiré environ 120,000 l. st.; soit au moins 300,000 l. dans l'espace d'une semaine, c'est-à-dire 7,500,000 fr., et l'on n'évaluait pas à moins de 750,000 l. (18,750,000 fr.) les sommes expédiées aux Etats-Unis pendant la semaine précédente. En présence d'un pareil écoulement de numéraire, on allait jusqu'à craindre que la Banque ne restreignit

Digitized by Google

la durée de ses échéances. Heureusement, ce moyen extrême n'a pas été employé, et le conseil de la Banque d'Angleterre s'est borné, par décision du 5 novembre, à porter le taux de l'escompte à 9 0/0.

On s'attendait que la Banque de France allait suivre ce mouvement et que l'escompte serait porté à 8 1/2; mais il paraît que le conseil de la Banque est partagé sur les mesures qu'il convient de prendre, et jusqu'à présent on ne connaît pas sa décision.

Notre marché résiste d'ailleurs aussi bien que possible, eu égard aux circonstances extérieures. Tandis que les consolidés anglais ont fléchi, d'une semaine à l'autre, de 89 5/8 à 88 7/8, c'est-à-dire de 6/8 ou 75 c., le 3 0/0 français s'est maintenu énergiquement aux environs de 67 fr.; nous l'avons laissé vendredi dernier à 66 95, et nous le retrouvons aujourd'hui vendredi à 67 05, en hausse de 10 c.

Il faut remarquer qu'à Londres comme à Paris les cours de la rente ont été soutenus par les rachats du découvert; mais il paraît que dans la bourse de samedi dernier, les baissiers, les *bears*, comme on les appelle à Londres, effrayés de la fermeté des fonds, avaient en grande partie liquidé leurs opérations. Cette circonstance ne doit pas être comptée pour peu de chose dans la descente rapide du cours des consolidés.

En est-il de même à Paris? Il est permis de supposer que le découvert n'est pas encore entièrement liquidé, ou qu'il s'en est créé un nouveau à la faveur du prix du report qui s'est élevé, à la dernière liquidation, à 40 et 45 c. L'approche du détachement du coupon, enfin, ne contribue pas peu à soutenir la rente. Malheureusement la situation s'aggrave en Amérique et en Angleterre, et on peut craindre que notre place n'hésite dans sa courageuse résistance.

Les actions de chemins de fer ont subi dans ces derniers huit jours une dépréciation à peu près générale.

On a détaché un coupon de 20 fr. sur les actions de la fusion.

Par le détachement d'un coupon de 20 fr. sur l'Est ancien et de 13 fr. sur l'Est nouveau, les deux valeurs se trouvent aujourd'hui nivelées et confondues.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 67 10, ferme à 67 05.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 91, ferme à 91.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Autrichiens,	26.0 0/0.
Saragosse,	6.18 0/0.
Lyon-Genève,	2.10 0/0.

Diminution kilométrique.

Méditerranée,	15.67 0/0.
Ouest,	14.40 0/0.
Midi,	10.88 0/0.
Orléans,	6.68 0/0.
Est,	5.99 0/0.
Lyon,	4.24 0/0.
Nord,	3.10 0/0.

C. DEVINA.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	30 octobre.	6 novembre	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0.....	66 95	67 05	» 10	» »
CONSOLIDÉS.....	89 5/8	88 1/8	» »/»	1 4/8
CRÉDIT FONCIER...	515 »	515 »	» »	» »
CRÉDIT MOBILIER..	785 »	785 »	» »	12 50
COMPT. D'ESCOMP...	670 »	670 »	» »	» »
ORLÉANS	1305 »	1280 »	» »	25 »
NORD.....	876 25	866 25	» »	10 »
ACTIONS NOUVELLES	717 50	717 50	» »	» »
EST ANCIEN.....	675 »	620 »	» »	35 ex
EST NOUVEAU.....	665 »	620 »	» »	32 ex
LYON.....	1245 »	» »	» »	» »
PARIS-MÉDIT. (ISS.)	835 »	805 »	» »	10 ex
PARIS-MÉDIT. (DIST.)	817 50	800 »	» »	17 50
MÉDITERRANÉE....	» »	» »	» »	» »
MIDI	542 50	527 50	» »	15 »
OUEST	670 »	640 »	» »	30 »
GRAND-CENTRAL...	600 »	597 50	» »	2 50
GENÈVE.....	610 »	590 »	» »	20 »
CH. AUTRICHIENS..	673 75	665 »	» »	8 75
SAINT-RAMBERT....	500 »	480 »	» »	20 »
VICTOR-EMMANUEL.	450 »	447 50	» »	2 50

LA BANQUE DE FRANCE

ET

LES OBLIGATIONS DE CHEMINS DE FER.

L'année dernière, à pareille époque, on se préoccupait des émissions d'obligations que les Compagnies se verraient obligées de faire pour subvenir aux travaux de l'exercice 1857, et, d'accord avec beaucoup de bons esprits, nous proposions, pour ménager à la fois et le marché et le crédit des Compagnies, des combinaisons qui nous paraissaient avantageuses pour tous, car elles reposaient sur le concours de la Banque et des autres grands établissements de crédit.

Les motifs évidents qui faisaient redouter, en novembre 1856, de nouvelles émissions d'obligations versées directement sur le marché, n'ont rien perdu de leur force en novembre 1857. Au contraire. On en jugera par la comparaison suivante des cours des principales obligations d'une année à l'autre:

	Mois de novembre 1856.	1857.	Baisse.
Nord. . . .	290 »	275 »	15 »
Lyon. . . .	281 25	261 25	20 »
Méditerranée	288 75	275 »	13 75
Est.	466 25	456 25	10 »
Ouest. . . .	285 »	262 50	22 50
Orléans. . .	288 75	265 »	23 75
Genève. . .	287 50	260 »	27 50
Midi. . . .	280 »	261 25	18 75

Il est hors de doute qu'à ces cours, de moins en moins avantageux, et en considérant les circonstances extérieures qui pèsent sur les marchés financiers, le crédit des Compagnies pourrait souffrir d'un appel simultané et considérable au crédit. C'est donc à très-juste titre que M. le ministre des finances s'est préoccupé de cette situation dans le passage de son rapport à l'Empereur où il annonçait que le gouvernement s'occupait, d'accord avec les Compagnies et la Banque, à préparer les mesures convenables pour régulariser les émissions qui pourraient être nécessaires.

Quelles sont ces mesures? On avait dit un instant que le gouvernement s'occuperait de mettre à la disposition des Compagnies les annuités qu'il a été autorisé, par la dernière loi de finances, à créer en leur faveur pour s'acquitter de sa dette envers elles. Les Compagnies auraient pu, jusqu'à un certain point, se procurer des ressources immédiates, sans émission d'obligations, par le simple escompte d'une partie de ces annuités. Mais cette combinaison paraît abandonnée, et l'on assure qu'il s'agit aujourd'hui tout simplement d'une convention par laquelle la Banque ferait des avances aux Compagnies sur dépôt d'obligations, se chargeant de les écouler en temps opportun, eu égard aux besoins et à la capacité du marché.

On a pensé que la Banque saurait trouver dans cette combinaison l'emploi d'une partie de son nouveau capital, qui reste disponible entre ses mains pendant presque toute l'année 1859, et dont la portion actuelle réalisée s'élève, dit-on, à 59 millions. C'est à peu près le quart des sommes présumées nécessaires pour les travaux des chemins de fer pendant la prochaine campagne. Aussi, tout en approuvant complétement des mesures que nous avons été les premiers à suggérer, nous ne pouvons nous empêcher de croire qu'elles eussent été plus complètes et plus efficaces si la Banque, au lieu d'avancer aux

Digitized by Google

Compagnies sur dépôts de titres, avait eu simplement à faire l'escompte de ces obligations transformées en papier de commerce.

Quoi qu'il en soit, nous nous félicitons de voir reconnaître pleinement une vérité qu'on nous a longtemps contestée, c'est que les avances sur titres ainsi comprises sont de véritables services rendus à l'industrie des chemins de fer, tandis que les avances faites aux particuliers ne représentent que des services rendus aux individus. La presse industrielle tout entière en convient aujourd'hui. Ce n'est pas d'ailleurs la première fois que nous voyons des idées répandues ou vulgarisées par le *Journal des Chemins de fer*, adoptées et chaudement patronnées par ceux-là même qui les combattaient à l'origine... et qui l'ont oublié.

C. Devina.

MARCHÉ ANGLAIS.

Voici, d'après les journaux de Londres, le mouvement des métaux précieux pendant la semaine dernière :

IMPORTATION.

Des Indes occidentales et de Mexico, par la *Plata* ..... liv. st.	200,000	
De New-York, par le *Fulton*.....	42,000	
De l'Inde, par *Granada*.....	2,000	
De Sidney, par *John Banyan*.....	12,000	
Total par liv. st...	256,000	
Soit fr.....		6,400,000

EXPORTATION.

1° Par le port de Londres :

Argent pour		
Boulogne, onces,	960	
Hambourg.....	800	
Les Canaries...	1,600	
Total, onces,	3,360	
ou environ fr.....		20,160
Or, pour		
Boulogne, onces	16,130	
Belgique.....	1,962	
Total, onces,	18,092	
ou environ fr.....		1,800,000
2° Par les autres ports, environ 250,000 liv. st. ou fr.	6,250,000	
Total de l'exportation	8,250,160	8,250,160
Excédant de l'exportation sur l'importation.....		1,850,160

Le *Ripon*, qui vient de partir pour l'Orient, emporte 956,846 liv. sterl., soit 23,921,150 f. en argent tiré du continent.

D'après les cours actuels, l'or est plus cher d'environ 1/10e pour cent à Paris qu'à Londres, et à Londres de 2/10es qu'à Hambourg.

Le change de New-York sur Londres est de 102 pour cent à 60 jours de vue pour les meilleures valeurs dites papier de première classe ; c'est déjà sur le pied de 24 pour cent. Il s'élève jusqu'à 105 et 108 sur les autres valeurs. On s'explique par là l'avantage énorme qu'offre l'importation de l'or aux Etats-Unis, et qui a si fort contribué à l'écoulement de l'encaisse métallique de la Banque d'Angleterre.

C. Devina.

LES CHEMINS DE FER ANGLAIS PENDANT L'ANNÉE 1856.

(*Suite.*) (1)

ÉTAT FINANCIER EN 1856.

Nous arrivons à l'examen de la situation financière des Compagnies.

Leur capital employé au 31 décembre 1856 s'élevait à 7,719,397,350 fr., représentant environ une dépense de 886,475 fr. par mille exploité. La dépense moyenne a été, pour la construction d'un mille, de 1,007,200 fr. en Angleterre; 693,750 f. en Ecosse, et 372,200 f. en Irlande ; ce qui donne, pour les trois contrées réunies, une moyenne totale de 886,475 fr. Mais des lignes indépendantes ont pu être construites à meilleur marché, à 239,200 fr. le mille. On a construit des lignes indépendantes à 306,825 fr. le mille en Angleterre; à 135,200 fr. en Ecosse ; à 167,800 f. en Irlande. Si nous en jugeons par le capital versé par mille chaque année, voici ce qui aurait été dépensé par mille annuellement :

	Capital versé par mille.
1849	Fr. 861,675
1850	881,625
1851	876,575
1852	886,450
1853	882,725
1854	876,300
1855	882,000
1856	886,475

A la fin de 1856, 4,858,983,600 fr. avaient été versés sur les actions de capital ordinaires, et 1,426,429,275 fr. sur les actions de préférence, soit 231,416,475 fr. versés sur les actions. Il avait été versé 5,185,411,875 fr. sur les obligations, soit, sur les actions et obligations, 308,775,894 fr. Le capital des chemins anglais se trouvait atteindre, au 1er janvier 1857, la somme énorme de 7,718,397,350 fr. Voici un tableau qui présente ces chiffres, arrêtés à la fin de chaque année, depuis 1849 :

	Situation du capital versé. Actions		Etat du capital actions versé.		Etat du capital versé sur obligations
Années.	ordinaires.	de préférence.	Total.	Etat des emprunts.	et sur actions.
1849	3.964.002.950	490.312.650	4.460.315.600	1.283.308.850	5.744.694.450
1850	150.022.877	868.520.000	4.606.591.925	56.807.068	5.806.768.623
1851	3.876.500.000	862.353.875	4.738.854.475	1.467.167.925	6.206.022.400
1852	4.035.006.400	967.518.875	50.025.275	1.601.616.700	6.704.141.800
1853	4.126.366.925	1.088.184.475	5.215.551.400	1.618.561.450	6.843.112.850
1854	4.150.770.150	123.448.800	5.385.218.950	1.766.500.900	7.151.719.855
1855	4.240.100.425	1.320.450.050	5.560.551.075	1.779.031.025	7.439.582.100
1856	4.358.982.600	1.426.429.275	35.411.875	1.943.986.475	7.719.397.350

Sur la somme appelée à la fin de 1856 sur le capital des chemins, il y avait eu 1,933,975,475 fr. de versés sur les obligations; 1,426,429,275 fr. sur les actions de préférence ; le reste, 4,358,932,600 fr., sur les actions ordinaires ; soit en tout, 7,719,397,250 fr.

Comme rapprochement curieux avec les chiffres du capital, il faut examiner le rapport des recettes, les paiements en étant déduits.

En 1856, on a payé 5.65 0/0 en moyenne d'intérêts aux actions de préférence, soit 80,694,450 fr. Les emprunts ont reçu en moyenne 4.66 0/0, soit 90,176,000 fr., et le capital ordinaire 3.12 0/0. Le total des intérêts payés en 1856 s'élève donc à 170,971,250 fr., et les recettes brutes étaient de 579,137,425 fr. Après déduction des intérêts qui sont cités ci-dessus, il est resté 136,071,550 fr., qui ont été distribués aux actions du capital ordinaire, ce qui donne en moyenne un dividende de 3.12 0/0. Voici un tableau qui présente ces résultats depuis 1849 :

(1) Voir le *Journal des Chemins de fer* du 31 octobre 1857.

Digitized by Google

Années.	Recettes brutes en francs.	Moyenne d'intérêts payés — Actions de préférence — Taux.	Actions de préférence — Total.	Obligations. — Taux.	Obligations. — Total.	Total payé aux actions de préférence et aux emprunts.	Dividende aux actions ordinaires.	Taux du dividend
1849	204.162.450	5.63	27.956.750	4.67	60.027.400	87.984.150	75.355.200	1.88
1850	330.116.700	5.61	48.768 525	5.60	63.964.200	112.732.725	68.831.475	1.83
1851	374.936.475	5.26	44.896.950	4.54	66.505.725	111.402.575	94.722.500	2.44
1852	392.763.850	5.21	50.504.575	4.18	69.594.500	119.088.075	97.182.050	2.40
1853	450.806.075	5.00	54.433.075	4.14	67.406.050	121.839.725	126.133.625	3.05
1854	505.303.100	5.01	61.879.700	4.27	75.532.150	137.411.850	140.551.375	3.39
1855	537.089.975	4.02	65.084.550	4.35	80.136 875	142.221 425	132.377.375	3.12
1856	579.137.425	5.65	80.695 450	5 60	90.176.800	170.871.250	136.071.550	3.12

Dans ces chiffres, le capital ordinaire représentait 57 0/0 du capital total en 1856; le capital de préférence, 18 0/0; les emprunts, 25 0/0. C'est par cet exposé que nous terminerons notre travail.

Années.	Rapport 0/0 au capital général de — Capital ordinaire.	Capital de préférence.	Emprunts.
1849	69.0	9.0	22.0
1850	63.0	14.0	23.0
1851	63.0	14.0	23.0
1852	62.0	14.0	24.0
1853	61.0	15.0	24.0
1854	58.0	17.0	25.0
1855	57.0	18.0	25.0
1856	57.0	18.0	25.0

Dans cet état financier on a dû remarquer que le capital de préférence et les emprunts représentaient 43 0/0 du capital total, et que l'intérêt qui est payé sur ces titres est de 5.08 0/0. C'est ce qui explique la faible rémunération qu'a reçue jusqu'ici le capital ordinaire.

C. Devina.

CHEMINS DE FER DE LA LIGNE D'ITALIE.

Les chambres piémontaises ont ratifié, au profit de la Compagnie de la ligne d'Italie, la concession du chemin de Domo d'Ossola, aboutissant à Arona et celle du tronçon du Chablais.

Le conseil d'Etat du canton de Genève vient à son tour d'accorder à la Compagnie, le 13 octobre dernier, le prolongement de ses lignes jusqu'à Genève.

Le réseau de la Compagnie, ainsi agrandi, est appelé à réunir les chemins de fer de Lyon à Genève, de Salins à Jougnes et de l'Ouest-Suisse aux réseaux du Piémont et de la Lombardie.

Pour construire les nouvelles lignes concédées, un délai de six ans environ est accordé à la Compagnie.

Les travaux sur la ligne du Valais, objet de la première concession de la Compagnie, sont poussés avec activité. On dit que cette section sera ouverte au commencement de l'été prochain.

Cette ouverture permettra à la Compagnie, avant qu'elle construise ses autres lignes, de transporter, par les paquebots du lac de Genève et au moyen du service amélioré du passage du Simplon, les voyageurs et les marchandises directement de Genève au chemin de fer d'Arona à Novare.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Chemins de fer d'Épinac. — 10 novembre, assemblée générale ordinaire.

Omnibus de Londres. — Assemblée du 20 octobre remise au 10 novembre.

Chemin de fer du Centre. — Assemblée générale extraordinaire le 17 novembre à Bruxelles.

Chemins de fer Hainaut et Flandre. — Assemblée du 30 septembre remise au 9 novembre à Bruxelles.

Chemin de fer de Naples à Nocera et à Castellamare. — Assemblée générale le 16 novembre, rue Saint-Guillaume, 31.

Forges et laminoirs de la Sambre. — Assemblée du 13 octobre remise au 24 novembre, à Hourpes-sur-Sambre (Belgique).

Forges de la Basse Indre. — Assemblée générale le 30 novembre, passage Violet, 2.

Compagnie linière de Pont-Remy. — Assemblée générale le 10 novembre au siége social, rue Montmartre, 174.

Compagnie française de navigation à vapeur, de roulage et de messagerie. — Assemblée générale le 16 novembre.

Mines d'Aix-la-Chapelle. — Assemblée générale du 24 octobre remise au 3 décembre 1857.

Mines de Saint-Côme (Aveyron). — Assemblée générale le 15 novembre, rue Drouot, 14.

Raffinerie du Havre (Knight et Cie). — Assemblée générale le 9 novembre, au siége social, rue Blanche, 44, à Paris.

Hauts-Fourneaux, forges et aciéries de la marine et des chemins de fer. (Société Jackson frères, Petin, Gaudet et Cie.) — 9 novembre, assemblée générale à Lyon.

APPELS DE FONDS.

Paris à la Méditerranée. — 1er au 15 novembre, 150 fr. sur les actions 1857 libérées de 200 fr., et 100 fr. sur les actions libérées de 250 fr.

Ligne d'Italie. — 2 au 30 novembre, 50 fr. par action.

Union des chemins suisses. — 10 au 20 novembre, 50 fr. par action libérée de 300 fr.

Société fermière de la fonderie de Caronte et des mines de la Méditerranée. — Délai jusqu'au 25 janvier 1858 pour les 8 fr. 25 c. restant dus sur les actions.

Société nouvelle des mines, forges et hauts-fourneaux d'Hera-range. — Appel des deux cinquièmes restant dus sur les actions jusqu'au 25 novembre.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Ports de Marseille. — 1er octobre, 3 fr. par action, intérêts.

Paris à la Méditerranée. — 1er novembre, 20 fr. par action de la fusion, à-compte sur le dividende 1857.

Orléans. — 1er octobre, 15 fr. d'intérêt et 15 fr. de dividende provisoire par action.

Lyon à la Méditerranée. — 1er octobre, 12 fr. 50 c. par obligation 5 0/0 de l'emprunt de 60 millions. L'impôt mobilier du premier trimestre sera prélevé sur ce coupon.

Paris à la Méditerranée. — 1er octobre, obligations Rhone à Andrézieux, premier et deuxième ordre. Intérêts. L'impôt du premier trimestre sera perçu.

Paris à Lyon. — 1er octobre, intérêts 3 et 5 0/0 des obligations. L'impôt du premier trimestre sera prélevé.

Ouest. — 1er octobre, 17 fr. 50 c. par action, soit 3 1/2 0/0. L'impôt sera déduit.

Est. — 1er octobre, 25 fr. intérêts aux obligations Bâle 1843. Déduction sera faite de l'impôt. — 1er novembre, actions anciennes, 20 fr.; actions nouvelles, 13 fr. 20 c. intérêts.

Graissessac à Béziers. — 5 octobre, intérêts aux actions. — 1er novembre, intérêts aux obligations.

Chemins romains. — 1er octobre, 4 fr. 50 c. par action. Intérêts à 6 0/0.

Franco-Suisse. — A partir du 1er décembre, intérêts aux actions, 4 fr. 50 c. pour le demi-semestre de 1857.

Messageries impériales, services maritimes. — 1er octobre, intérêts aux obligations.

Compagnie parisienne d'éclairage au gaz. — 6 octobre, 20 fr. par action sur le dividende 1857.

Mines de la Loire. — 16 octobre, 6 fr. par action, premier semestre de bénéfices 1857.

Houillères de Saint-Etienne. — 16 octobre, 4 fr. 50 c. par action, premier semestre de bénéfices 1857.

Montrambert et Béraudière. — 16 octobre, 5 fr. par action, première répartition 1857.

Digitized by Google

Houillères de Rive-de-Gier. — 16 octobre, 12 fr. 50 c. par action, répartition du premier semestre.

Gaz et Hauts-Fourneaux de Marseille, et Houillères de Portes et Sénéchas. — 1er octobre, 6 fr. par action, intérêts.

Crédit foncier. — 1er novembre, intérêts aux obligations.

Vieille-Montagne. — A partir du 10 novembre, seconde moitié du dividende de l'exercice de 1856 (12 fr. 50 c. par dixième).

Mines de la Silésie. — 15 novembre, 4 fr. 68 c., seconde moitié du dividende 1856.

Fourchambault, Montluçon, Imphy. — 15 octobre, 17 fr. 50 c. par action, solde du dividende.

Basse-Indre. — 1er octobre, 40 fr. par action.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Paris à Lyon. — 1er octobre, remboursement des obligations sorties au tirage du 29 septembre.

Bourbonnais. — 4 novembre, tirage d'obligations d'Andrezieux, premier et deuxième ordre.

HOTELS ET TERRAINS A VENDRE.

1° *Avenue de l'Impératrice.* Grand hôtel et dépendances. Prix : 180,000 fr.

2° *Avenue de Saint-Cloud et rue de la Pompe, à Passy.* Plusieurs petits hôtels entre cour et jardin, situés à quelques pas du boulevard de l'Empereur, récemment décrété. Prix : 36,000 fr. chacun.

3° 230,000 mètres de terrains boisés, en lots de toutes grandeurs, au gré de l'acquéreur, situés dans les communes de Passy, Auteuil et Boulogne. Prix : de 15 à 35 fr. le mètre.

S'adresser à MM. Manby et Ce, 39, boulevard des Capucines, tous les jours, de 11 heures à 4 heures.

Le Conservateur, Compagnie anonyme d'assurances mutuelles sur la vie. M. Desbouillons, directeur, rue Grange-Batelière, 6, à Paris. — Dotation des enfants. — Création d'un fonds d'établissement. — Assurances mixtes en cas de mort. — Résultats avantageux.

London and Continental, Compagnie anglaise d'assurances à primes fixes sur la vie. — Capital, 12,500,000 fr. M. Desbouillons, directeur, rue Grange-Batelière, 6, à Paris. — Capitaux payables après décès, primes réduites. — Rentes viagères, taux élevé. — Combinaisons nouvelles aux conditions les plus avantageuses.

COMPAGNIE DE L'HOTEL ET DES IMMEUBLES DE LA RUE DE RIVOLI.

Recettes du grand hôtel du Louvre, sans y comprendre le produit de la location des boutiques, ni les autres immeubles de la Compagnie :

1857.	*Recettes brutes.*	*Moyenne par jour.*
Mois d'octobre.....	245,506 70	7,919 77
9 premiers mois.	1,970,891 74	7,219 34
Recette totale des 10 premiers mois de 1857	2,216,398 44	7,290 75
Recette totale de la période correspond. 1856	1,847,704 19	6,077 97
Différence en fav. de 1857.	368,684 25	
Accroissement en moyenne par jour de		1,212 78

PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE.

VILLE DE PARIS.

Onzième tirage de l'amortissement de l'emprunt de 50 millions.

Le onzième tirage des obligations de l'emprunt de 50 millions de la ville de Paris s'est fait le lundi 2 novembre 1857, à onze heures du matin, en séance publique, à l'hôtel de ville, conformément au cahier des charges de l'adjudication dudit emprunt, et aux annonces qui ont été faites dans le *Moniteur*.

A ce tirage, il a été extrait de la roue 60 numéros ayant droit, suivant leur ordre de sortie, aux primes ci-après :

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en moins.
								%	%
ORLÉANS (1).	Du 22 au 28 octobre....	1373	1,161,677 »	846 70	1238	1,110,673 »	907 35	»	6.68
NORD (1)..	22 — 28 — ...	862	1,052,261 »	1,220 »	795	1,001,602 »	1,259 »	»	3.10
OUEST (1).	22 — 28 — ...	950	758,649 »	798 57	870	817,220 »	932 89	»	14.40
EST (1)..	22 — 28 — ...	1418	1,011,875 »	713 59	1069	811,384 »	759 01	»	5.99
LYON (1)..	22 — 28 — ...	694	1,016,312 »	1,461 54	617	941,732 »	1,526 31	»	4.24
LYON-BOURBONNAIS (1) (Roanne à Lyon)..	15 — 21 — ...	150	210,661 »	1,404 41	150	225,766 »	1,505 11	»	6.0
Id. (Nevers à Brioude).	15 — 21 — ...	250	83,799 »	337 36	230	79,022 17	343 57	»	1.7
MÉDITERRANÉE (1)	22 — 28 — ...	551	595,210 »	1,080 23	523	670,010 »	1,281 09	»	15.07
MIDI..	22 — 28 — ...	723	309,474 »	423 15	468	222,220 »	474 83	»	10.68
LYON A GENÈVE.	22 — 28 — ...	175	65,671 »	375 27	75	27,550 »	367 33	2 10	»
ST-RAMBERT A GRENOBLE.	22 — 28 — ...	90	23,105 »	256 72	»	»	»	»	»
SARRAGOSSE.	17 — 23 — ...	278	95,718 »	344 31	278	90,150 »	324 28	6.18	»
AUTRICHIENS..	20 — 26 — ...	1077	798,780 »	741 67	1077	634,560 »	588 »	26.10	»
LOMBARDS VÉNITIENS.	15 — 21 — ...	456	230,540 »	505 57	»	174,774 »	» »	»	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

Digitized by Google

ORDRE des sorties	NUMÉROS sortis.	MONTANT des primes.	ORDRE des sorties	NUMÉROS sortis.	MONTANT des primes.
		fr.			fr.
1	8.641	50.000	31	20.074	1.000
2	16.670	20.000	32	42.826	1.000
3	10.727	15.000	33	45.281	1.000
4	19.045	10.000	34	32.164	1.000
5	48.958	5.000	35	32.671	500
6	23.521	5.000	36	15.129	500
7	3.878	3.000	37	46.190	500
8	492	3.000	38	35.572	500
9	6.207	3.000	39	40.096	500
10	16.084	3.000	40	33.666	500
11	30.690	3.000	41	6.062	500
12	36.572	3.000	42	37.041	500
13	44.644	2.000	43	47.856	500
14	46.178	2.000	44	15.043	500
15	17.185	2.000	45	11.781	500
16	20.576	2.000	46	45.486	500
17	2.035	2.000	47	14.809	500
18	9.849	2.000	48	35.209	500
19	38.481	2.000	49	32.101	500
20	7.693	2.000	50	10.702	500
21	39.620	1.000	51	26.669	500
22	18.757	1.000	52	33.899	500
23	12.432	1.000	53	6.695	500
24	39.916	1.000	54	40.735	500
25	37.713	1.000	55	21.218	500
26	13.362	1.000	56	40.659	500
27	32.473	1.000	57	1.529	500
28	10.186	1.000	58	2.617	500
29	21.409	1.000	59	16.943	500
30	33.550	1.000	60	40.344	2.500

Le remboursement en capital des obligations désignées au tableau ci-dessus, ainsi que le paiement des primes attachées à chacune d'elles, aura lieu à présentation, *à la caisse municipale, à l'hôtel de ville*, le 2 janvier prochain, en même temps que s'opérera le paiement des arrérages sur le pied de 5 0/0.

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 17 juillet 1857.

Suite (1).

Présidence de M. CALLON.

2° TISSAGE. — La fabrique de tissus de lin est établie à Marquette depuis 1846. Elle est dirigée par MM. Jules Scrive, père et fils. La force motrice se compose d'une machine de 25 chevaux à moyenne pression, et d'une de 5 chevaux à haute pression.

Les ouvriers sont au nombre de 380. Leurs salaires varient : pour les enfants, de 0,75 à 1 fr.; pour les femmes, de 1 25 à 1 75; pour les hommes, de 2 fr. à 2 50. On fait en moyenne 260 à 280 pièces de toile de 70 à 73 mètres chacune. L'établissement comporte 200 métiers mécaniques, avec les différentes machines nécessaires pour préparer les chaînes et les trames qui alimentent ces métiers.

Un très-intéressant système de séchage de fils après crémage fonctionne dans la fabrique. Ce séchoir, dû à M. Vétillart, du Mans, est composé comme suit : un cylindre en tôle, fermé de toute part, est traversé par une série de tubes parallèles à son axe, ouverts aux deux extrémités. Ces tubes communiquent d'un côté avec l'air extérieur, et débouchent de l'autre dans une caisse contenant les fils crémés, à la partie supérieure de laquelle fonctionne un aspirateur. Le cylindre reçoit la vapeur détendue de la machine à haute pression qui circule autour des tubes et échauffe l'air qui passe dedans. L'air est forcé par l'aspirateur de traverser les fils humides et d'opérer le séchage.

Les principaux avantages de cet appareil sont une économie notable de main-d'œuvre, d'espace et de combustible, une plus grande rapidité d'exécution, et un moins grand déchet lors du tissage.

L'établissement est, comme celui de Marcq, distribué avec une grande intelligence.

CITÉ OUVRIÈRE. — La cité ouvrière a été établie en 1846. Elle est aujourd'hui en pleine activité et donne les résultats les plus satisfaisants. Elle se compose de vingt-huit pavillons ou quatre-vingt-deux habitations. Chaque habitation se compose de deux pièces au rez-de-chaussée, deux pièces au premier étage, et un grenier. Un jardin de 86 mètres carrés y est annexé. Cent vingt-cinq familles, formant un total de six cent cinquante individus, sont logés dans ces différents pavillons. Le loyer d'une habitation est de 10 fr. par mois, c'est à-dire environ moitié du prix du même logement à Lille, et les deux tiers du prix du même logement à Marcq. Le rez-de-chaussée avec le jardin peut être loué séparément 5 fr. 50, et l'étage avec le grenier, 4 fr. 50 par mois.

Boulangerie. — Une boulangerie est établie dans l'usine de Marquette. On y travaille par semaine, au moyen d'un pétrin hollland et d'un four Covetet, 1,800 kilogrammes de farine, produisant 2,300 kilogrammes de pain blanc ou 2,500 kilogrammes de pain bis. Le prix du pain, d'excellente qualité, est, au-dessous de la taxe, de 5 à 10 centimes par kilogramme et demi.

Cuisine. — La cuisine se compose d'un système de marmites chauffées au bain-marie. On distribue aux ouvriers du bœuf à raison de 15 centimes les 200 grammes, du bouillon à 5 centimes le demi-litre, des légumes (haricots, pommes de terre ou riz) à 6 1/2 centimes le demi-litre. On fournit aussi de la bière à 15 centimes le litre et du lait coupé à raison de 5 centimes le litre. Les ouvriers peuvent être parfaitement nourris moyennant 3 fr. 50 par semaine. Les plus grands mangeurs dépensent au plus 4 fr.

Caisse de secours. — Une caisse de secours est alimentée par une retenue journalière de 10 centimes, pour les hommes, et de 5 centimes, pour les femmes et les enfants. Chaque ouvrier est tenu d'en faire partie. Tout travailleur malade ou blessé a droit, pendant les six premières semaines : un homme, à 6 fr. par semaine; une femme, à 4 fr.; un enfant, à 3 fr. Il a droit, pendant chacune des six semaines suivantes, à une demi-semaine de secours. Les honoraires de médecin sont payés par la caisse. Les médicaments sont donnés gratuitement. MM. Scrive abandonnent, en outre, à la caisse, le prix des amendes et celui des navettes des tisserands.

Caisse de retraite. — La caisse des retraites est alimentée par MM. Scrive, qui versent annuellement une certaine somme destinée à faire un fonds de réserve. Tout ouvrier ayant trente ans de service dans l'établissement a droit, à son choix, soit à une pension de 300 fr., soit à une habitation dépendant de la fabrique, et à sa nourriture, avec une rente annuelle de 150 fr.

Institutions spéciales à Marquette. — Les institutions qui viennent d'être passées en revue s'appliquent à tous les établissements de MM. Scrive. Celles dont il va être question sont spéciales à la fabrique de Marquette.

Les ouvriers de Marquette sont logés près de l'usine, dans des pavillons spéciaux et séparés pouvant contenir trois cents personnes. Un local *ad hoc* est destiné à recevoir les jeunes célibataires dont les parents ne travaillent pas à la fabrique. Ces jeunes gens mangent dans un réfectoire spécial; ils paient pour leur logement 35 centimes par semaine et donnent 20 centimes à la femme qui blanchit leurs draps, fait leurs lits et va chercher leurs dîners à la cuisine de l'établissement. Les jeunes cannetiers employés à Marquette, enfants de huit à douze ans, sont aussi l'objet de soins spéciaux; ils sont constamment sous la surveillance d'un contre-maître, et reçoivent des leçons d'un instituteur travaillant dans la fabrique.

Bains. — Les eaux de condensation des machines peuvent être détournées et viennent remplir trois baignoires où les ouvriers vont prendre des bains gratuits.

Musique. — Sur la demande des ouvriers, MM. Scrive ont créé un corps de musique qui se compose aujourd'hui de quarante musiciens. Il y a chaque jour des répétitions partielles et deux fois par semaine des répétitions générales. Les honoraires du chef de musique sont payés par MM. Scrive.

Tabagie. — Une tabagie a été construite dans l'établissement de Marquette. La bière s'y débite à raison de 17 centimes le litre; le vin, à 40, 45 et 60 centimes. Un billard, éclairé par le gaz, est placé à l'intérieur; et à l'extérieur, dans le jardin, différents jeux du pays. L'estaminet est fermé à dix heures.

Fête. — Le premier dimanche de juillet commence la fête de l'établissement, qui dure trois jours. Pendant ce temps, les ouvriers sont appelés à prendre part à différents délassements et exercices pour lesquels on distribue des prix.

Des prix sont également distribués aux ouvriers qui ont le mieux et le plus travaillé dans l'année. Ils consistent en vêtements d'une valeur de 5 à 40 fr.

Au moyen de toutes ces institutions, MM. Scrive sont parvenus à conserver leurs ouvriers près d'eux et à leur donner un bien-être qu'ils auraient vainement cherché s'ils avaient été livrés à eux-mêmes, à un prix extrêmement modique, et en leur laissant autant de liberté et d'indépendance que possible. Ainsi qu'il a été dit précédemment, ces différentes institutions sont en pleine activité et produisent les meilleurs résultats.

MM. Scrive possèdent en outre à Lille une fabrique de garniture de cardes, la plus importante de France.

M. H. PELIGOT exprime en terminant la satisfaction qu'il éprouve à pouvoir rendre hommage à l'ordre parfait et véritablement pratique qui a présidé à l'organisation des différents établissements de MM. Scrive, et se félicite d'avoir pu entretenir la Société de ces industriels, qui peuvent être rangés parmi les plus

(1) Voir le *Journal des Chemins de fer* du 3 octobre 1857.

Digitized by Google

intelligents et les plus honorables de France.

M. FAURE donne ensuite quelques détails sur les machines à vapeur qui mettent en mouvement les opérateurs de ces immenses ateliers. Il dit qu'après avoir accordé une préférence un peu exclusive peut-être aux machines horizontales, il a dû modifier son opinion en présence des résultats obtenus avec les machines à balancier, installées chez MM. Scrive. Après les avoir examinées en détail et suivi leur marche avec attention, il a pu constater qu'elles fonctionnaient sans le plus léger bruit et avec une régularité parfaite. Il ne peut, du reste, que confirmer ce qu'a dit M. Peligot au sujet du soin qui a présidé à leur construction.

M. GOSCHLER donne ensuite communication d'une note sur la construction du pont du Rhin à Cologne.

L'établissement d'un pont fixe entre Cologne et Deutz, destiné à réunir les deux rives du Rhin et les chemins de fer qui viennent y aboutir, a été décidé par le gouvernement prussien dès 1850.

Après de longues hésitations sur le système de construction à y appliquer, la Compagnie du chemin de fer de Cologne à Minden se chargea de l'exécution de ce grand ouvrage, moyennant une subvention de la Compagnie des chemins de fer rhénans et de la ville de Cologne.

Disposition d'ensemble. — Le Rhin, à la hauteur de Cologne, et dans l'axe du pont qui est dans le prolongement de l'axe de la cathédrale, a 412 mètres de largeur (1,312 pieds rhénans).

A l'étiage, il offre un tirant d'eau, dans le thalweg, de 2m,50. Ses eaux moyennes, constatées officiellement depuis 1817, marquent 2m,89 au-dessus du 0 du rhénomètre, et les plus hautes eaux connues, 12m,40 ; ses berges se trouvent à 10 mètres de la même échelle, de sorte que le lit du Rhin, depuis le fond jusqu'au niveau de ses rives, présente une profondeur totale maximum de 12m,50. Le pont doit le franchir au moyen de quatre travées en fer à treillis, ayant 98m,28 d'ouverture chacune, supportées par trois piles en rivière de 6m,28 d'épaisseur; sur la rive gauche, deux travées de 20 mètres livrent passage au chemin de halage et à la circulation du port.

Pour laisser à la navigation une ouverture convenable en dessous du pont, on a placé la partie inférieure des poutres à 15 mètres au-dessus de l'étiage, et le plan des rails à 15m,95. La cote des plus hautes eaux connues à Cologne étant de 12m,40 et celle des eaux les plus fortes pendant laquelle la navigation à vapeur soit tolérée, de 7m,85, il restera encore sous le pont un libre passage minimum de 7m,15 à la navigation, et de 2m,60 aux corps flottants dans les plus grandes crues connues.

Cette élévation considérable donnée au tablier du pont au-dessus des rives a obligé les constructeurs à racheter la différence de hauteur qui existe entre la chaussée du pont de bateaux actuelle, les voies des deux chemins de fer, ainsi que les rues y aboutissant, au moyen de rampes ou plans inclinés. Ainsi, du côté de Cologne, la voie charretière qui part de la cathédrale franchit en arcades plusieurs places et rues, et se raccorde au pont par une rampe de 141 mètres de longueur, inclinée de 1/39 soit 28mm,5 par mètre. La gare intra-muros des chemins rhénans se rattache au pont par un viaduc courbe situé à peu près à la cote du tablier.

Du côté de Deutz, la gare du chemin de Cologne-Minden est reliée au pont par une rampe de 449 mètres de longueur, inclinée de 1/60, soit 16mm,66 par mètre.

La voie charretière de Deutz gagne le pont par une autre rampe dont l'origine part de l'église située près de la tête du pont de bateaux.

La hauteur du tablier étant arrêtée, on avait à trancher la question de la forme du pont.

Parmi tous les projets mis en avant, celui qui reçut un commencement d'exécution consistait à partager le pont en trois sections: l'une, celle du nord ou d'aval, ayant 4m,40 de largeur, devait recevoir la voie unique destinée à relier les chemins de fer; celle du milieu, appropriée au passage des voitures, avait 6m,91 de largeur; enfin la troisième, celle d'amont ou du sud, affectée spécialement à la circulation des piétons, présentait une largeur égale à celle de la voie de fer.

Les poutres de têtes d'aval et d'amont étaient en simples treillis de 8m,53 de hauteur; celles qui séparaient la voie de fer de la voie charretière et celle-ci de la voie des piétons, étaient doubles, formées de deux treillis espacés de 0m,63, et réunis par des lames de fer en croix de Saint-André à mailles rapprochées.

Les piles de rive et de rivière furent projetées pour recevoir le tablier du pont ainsi disposé.

Au moment de passer à l'exécution des poutres en fer, une étude plus approfondie des besoins de la circulation fit craindre qu'une seule voie de fer devint insuffisante aux éventualités du mouvement, qui prend chaque jour plus d'extension.

On décida que le tablier du pont porterait deux voies de fer et la voie de la route ordinaire; mais comme les piles étaient déjà toutes fondées, et plusieurs d'entre elles à hauteur, on ne put obtenir le résultat demandé qu'en diminuant la largeur du passage pour voitures et piétons.

Le projet définitif, qui est en cours d'exécution, se résume ainsi :

Les deux voies de fer sont supportées par deux poutres formées de doubles treillis de 8m,54 de hauteur, distantes de 7m,54 dans œuvre.

La route, comprenant deux trottoirs de 1m,75 chacun et une voie charretière de 5 mètres, est portée par deux poutres, treillis simple, ayant la même hauteur que les précédentes.

Ainsi disposée, la voie charretière et des piétons paraît trop étroite pour répondre à une circulation aussi considérable que celle qui a lieu entre Cologne et Deutz.

Il faut, néanmoins, faire observer que le pont actuel de bateaux n'a que 7m,53 entre les garde-corps, et qu'après la construction du pont fixe, la majeure partie des transports effectués aujourd'hui par colliers prendra la voie de fer.

D'ailleurs, on parle de laisser subsister le pont de bateaux dans sa position actuelle ou de le remplacer par deux bateaux à vapeur.

On aurait peut-être pu répondre à toutes ces exigences en supprimant les trottoirs, dans le tablier de la voie charretière, pour les reporter au-dessus, en faisant dans la même section un second plancher pour piétons, auquel on serait arrivé par deux escaliers placés aux têtes de pont ou dans les tours des piles.

Comme nous l'avons dit ci-dessus, les poutres en treillis ont 8m,53 de haut, avec têtes en tôle. Les âmes sont formées de barres inclinées à 45° et disposées en treillis, dont les mailles ont 0m,785 de largeur en diagonale.

Pour donner de la rigidité au système, on applique aux poutres des contreforts espacés de 1m,55 d'axe en axe, et auxquels sont fixés dans le bas les poutres de pont ou supports transversaux, et dans le haut les barres de contreventement.

Les poutres d'une même file seront reliées entre elles sur chacune des piles les plus voisines des deux rives, de sorte qu'en définitive chaque poutre aura 207m,24 en une seule pièce. La pile du milieu ne fera que porter les extrémités de ces poutres et recevra leur mouvement de dilatation et de contraction.

Ainsi, le pont fixe sur le Rhin, à Cologne, se compose de deux ponts bien distincts, celui d'aval ou du nord, destiné à la circulation du chemin de fer; celui d'amont ou du sud, affecté à la circulation locale.

Exécution des travaux. — C'est en juin 1855 que commencèrent les travaux de fondation, sous la direction de M. Herrmann Lohse, ingénieur des travaux hydrauliques, qui s'était déjà distingué par des travaux analogues dans la construction des grands ponts en fer de la Vistule, sur le chemin de fer de Berlin à Dantzig et Kœnigsberg.

La construction des piles de rive et de celles en rivière a subi de nombreux arrêts par suite des fréquentes variations du niveau des eaux. Quant aux fondations en elles-mêmes, on n'a point rencontré de difficultés. Le sol sur lequel on fonde les piles est formé d'un lit très-solide de gravier d'alluvion, qui n'éprouve pas d'affouillements sensibles: aussi, a-t on résolu d'asseoir les fondations immédiatement sur le lit du fleuve; à cet effet, on a battu en amont de chaque pile un saillant formé de deux files de pieux contigus, de 0m,30 d'équarrissage, destiné à protéger les travaux contre l'effet du courant du Rhin ; puis on a fait autour du périmètre assigné à la fondation de chaque pile, une enceinte continue de pieux de 0m,30 d'équarrissage et de 10 à 12 mètres de fiche (ces pieux sont battus avec le mouton à vapeur ; trois de ces appareils enfoncent jusqu'à 40 pieux par jour).

L'enceinte ainsi formée, on drague à l'intérieur jusqu'à une profondeur de 2m.50 à 3 mètres au-dessous du lit du fleuve ; puis vient un massif de béton, de 4m,50 environ, sur lequel on établit un bourrelet ou batardeau de même nature, soutenu par les têtes de pieux qui s'élèvent jusqu'au-dessus des eaux moyennes; l'épuisement se fait alors dans l'intérieur de ce batardeau et l'on exécute à sec les maçonneries de la pile.

La maçonnerie terminée, on rase les pilots au niveau du béton, le batardeau est enlevé et on coule des enrochements pour protéger l'enceinte.

La construction des piles a nécessité l'emploi d'une drague, de trois sonnettes, un manége pour la fabrication du mortier et du béton, et un bateau pour les transports des matériaux à pied-d'œuvre. Tous ces appareils fonctionnent au moyen de la vapeur.

A la fin de 1856, les fondations de toutes les piles en rivière et celles des piles de rive étaient terminées.

La pile-culée de la rive gauche et les deux piles voisines sont à hauteur pour recevoir les poutres en fer.

En somme, les travaux de maçonnerie seront très-probablement terminés dans le courant de 1857, de manière à pouvoir recevoir

Digitized by Google

les poutres métalliques en 1858. Celles-ci doivent être exécutées dans des ateliers élevés *ad hoc* par la Compagnie du chemin de Cologne à Minden, et sous la direction de l'ingénieur en chef du matériel, M. Weidtmann. Les fers, dont le poids s'élèvera à 5,000 tonnes environ, seront livrés par une usine de la Ruhr.

Les frais de construction de ce grand travail sont évalués à 10,323,000 fr., dont 5,625,000 fr. pour la superstructure du pont proprement dit. On espère qu'il sera terminé en 1859.

UN MEMBRE demande si l'on a un motif particulier pour séparer les poutres sur la pile du milieu et les rendre indépendantes. On se prive ainsi, dit-il, du bénéfice de l'encastrement et, à égalité de résistance, on est obligé de donner aux poutres une section plus forte, et par suite un poids notablement plus considérable. Aussi le pont de Cologne pèsera-t-il 12 tonnes par mètre courant, tandis que celui de Langon, par exemple, ne pèse que 4,600 kil. Il est vrai que dans ce dernier la portée est un peu plus faible et qu'il n'y a pas de voie charretière.

M. GOSCHLER répond qu'on a voulu ainsi éviter les mauvais effets résultant des variations de la température. Les poutres en tôle, dans leurs dilatations et contractions successives, entraînent les piles et leur donnent un mouvement d'oscillation qui compromet sérieusement leur solidité. L'emploi des rouleaux n'est pas suffisant pour empêcher ce résultat, car au bout d'un certain temps les rouleaux s'écrasent et ne fonctionnent plus.

LE MÊME MEMBRE répond qu'on peut calculer les rouleaux de manière à avoir un frottement aussi faible que possible, et que par suite l'écrasement n'est pas à craindre. Il ajoute qu'en Angleterre, au pont de Menai, construit dans ces conditions, aucun mauvais effet ne s'est produit.

Il demande ensuite dans quel but on a employé pour les poutres de la travée du chemin de fer deux parois verticales entretoisées, qui prennent une largeur assez notable, ce qui est un inconvénient grave dans le cas actuel où l'on est gêné pour la place. Il cite plusieurs ponts en Angleterre où une seule paroi latérale suffit parfaitement, bien que la portée soit encore plus grande qu'au pont de Cologne.

Sur la réponse que c'est pour empêcher les effets d'oscillation transversale, il ajoute qu'un entretoisement général eût été sous ce rapport beaucoup plus efficace, car la forme verticale est dans ce cas mauvaise.

La disposition qui consiste à isoler complétement la travée de la voie charretière de celle de la voie de fer lui paraît très-discutable. On a voulu ainsi éviter, lorsqu'une seule travée est chargée, des tractions inégales et par suite des déformations. Mais, d'un autre côté, lorsque tout le système est convenablement relié, toutes les parties contribuent à la résistance, et chaque pièce n'ayant à supporter que la moitié de la charge pour laquelle elle a été calculée, résiste beaucoup mieux et ne risque pas de se déformer.

M. GOSCHLER répond que les ingénieurs ne se sont pas seulement occupés des conditions de résistance, mais qu'il est probable qu'ils ont voulu donner à leur construction un aspect monumental; et ce qui tend à le prouver, c'est que dans le premier projet la travée la moins chargée, c'est-à-dire la voie charretière, était celle qui était à double treillis. Du reste, les plans qu'il a présentés à la Société ne sont encore qu'à l'état de projet, et il est possible que l'exécution vienne les modifier.

M. TARDIEU donne ensuite une analyse de deux livraisons du bulletin de la Société de l'industrie minérale de Saint-Etienne.

Parmi les mémoires publiés dans la première livraison, on remarque un mémoire de M. Bérard sur les appareils d'épuration de la houille menue. Il s'est proposé de la séparer par un lavage mécanique des schistes houillers qui y sont mélangés. Ce lavage est précédé d'un broyage et d'un classement par ordre de grosseur. On effectue ce classement à l'aide de grilles à secousses et de tamis animés d'un mouvement rectiligne alternatif (170 coups par minute et 0.10 de course), avec ou sans addition d'eau, selon la nature des houilles.

Le lavage est produit à l'aide d'un courant d'eau que l'on fait passer à travers la houille répandue sur une grille. Le mouvement de l'eau est tantôt ascendant, tantôt descendant: il est produit à l'aide d'un corps de pompe qui communique librement avec l'eau du bac, et dont le piston reçoit le mouvement du moteur général.

Dans ce mouvement de l'eau, la houille, qui est plus légère que les schistes, arrive à la partie supérieure, où elle s'écoule par une sorte de déversoir, et les schistes s'accumulent sur la grille. A ce niveau une vanne est disposée pour leur donner issue. La houille épurée, qui est tombée dans une bâche spéciale avec l'excédant d'eau, est reprise par une chaîne à palettes remontée le long d'un plan incliné où elle s'égoutte et de là elle est versée dans des wagons.

Un appareil à 3 bacs coûte 35,000 fr.; il est capable de laver 150 tonnes de houille par journée de 10 heures. Une machine de 10 chevaux est suffisante pour sa mise en mouvement. Voici, en effet, d'après M. Bérard, la force motrice nécessaire à chacun des opérateurs qui composent l'appareil complet :

Broyeur à cylindre (0.50 de diam., 60 tours par minute),	2.20 chevaux
Elévateur,	0.85
Classificateur,	0.85
Pistons des 3 bacs épurateurs,	3.00
Releveur,	0.40
Pompe,	1.00

Enfin, le mémoire de M. Bérard se termine par le prix de revient comparatif du lavage de la houille, effectué à l'aide de différents appareils. De ces chiffres il résulte que le lavage d'une tonne de houille coûte :

Avec l'appareil Bérard,	0.279
Avec des tables dormantes,	0.507
Avec des bacs à piston marchant à bras,	0.840

De plus, dans ces appareils imparfaits, le déchet est plus élevé et l'impureté du produit plus grande, ce qui augmente encore le prix de revient.

La seconde livraison contient un mémoire de M. Glépin sur l'extraction de la houille au Grand-Hornu (Belgique). La machine à vapeur est à deux cylindres verticaux, action directe sans condensation et à détente variable par la coulisse Stephenson. La manœuvre de cette coulisse se fait à l'aide d'un cylindre à vapeur spécial. Cette disposition a donné de mauvais résultats. Le mécanicien n'est pas maître de sa machine; pour y remédier en partie, on a dû installer sur les conduits d'admission du cylindre de très-forts robinets purgeurs pour donner subitement issue à la vapeur.

Enfin, la même livraison contient une Note de M. Jullien sur la machine à vapeur de M. Pascal, de Lyon.

L'appareil évaporatoire se compose dans ce système de deux petits foyers hermétiquement fermés, mais alimentés d'air par deux cylindres soufflants, et recevant de plus, d'une manière continue, à l'aide d'une pompe, un mince filet d'eau qui se vaporise à mesure et presque instantanément au contact des surfaces métalliques servant de double enveloppe aux foyers. Le courant d'air, injecté pour la combustion de la houille, se trouve par cela même fortement échauffé et achève à son tour la vaporisation. Le triple mélange d'air, de gaz brûlés et de vapeur d'eau passe alors, poussé par les pistons soufflants, dans les cylindres moteurs qui fonctionnent à la façon d'une machine à vapeur ordinaire sans condensation, avec ou sans détente, mais marchant à une pression fort peu supérieure à deux atmosphères.

La force motrice sera donc produite par l'accroissement de pression résultant 1° de la combustion du carbone; 2° de la vaporisation de l'eau; 3° du chauffage des gaz.

Lorsque le carbone se combine avec l'oxygène pour former de l'acide carbonique, il n'y a pas de travail produit, puisqu'un volume d'acide carbonique contient un volume d'oxygène égal au sien. S'il se produit de l'oxyde de carbone, il y a au contraire formation de deux volumes de gaz; mais alors le carbone produit un moins grand nombre de calories : 1396 au lieu de 5 85. Il faudrait donc ensuite condenser la vapeur d'eau et brûler l'oxyde de carbone, ce qui est à peu près impraticable à cause de la présence de l'azote atmosphérique.

Passant à la seconde source de travail, M. Julien fait remarquer que la machine Pascal ne peut guère marcher à plus de deux atmosphères. En effet, il faut que la pression des gaz soit la même que celle de la vapeur. Or il ne paraît pas facile de porter leur température au delà de 300°, ce qui correspond à peu près à deux atmosphères.

Enfin, quant au travail produit par le chauffage du gaz en utilisant leur détente à moitié et tenant compte du travail nécessaire pour comprimer l'air dans les cylindres soufflants, l'auteur trouve que le travail produit est exactement le double du travail dépensé, mais on n'en retire qu'un faible avantage eu égard aux fuites et à l'effet utile qui ne sera pas plus de 0.50.

Eh bien, malgré cela, le Mémoire de M. Jullien cite des expériences sur cette machine, expériences qui ont donné une consommation variant de 2 k. 80 à 4 k. 56 par cheval et par heure, et une production de vapeur de 7 k. 25 à 12 k. 70 par kilogramme de houille. Ces faits doivent trouver leur explication dans le mode de vaporisation employé, dans la siccité de la vapeur, dans l'emploi de vapeur surchauffée. Ils concordent avec ce qu'on a observé pour les autres systèmes à vaporisation instantanée.

M. ROY, revenant sur la discussion qui a eu lieu dans une des séances précédentes sur son système de chemin de fer, répond à quelques objections qui lui ont été faites. On a dit que la vitesse des convois n'y serait pas suffisante et ne différerait pas assez de celle qui existe sur les routes ordinaires; mais pour les marchandises d'abord l'objection n'existe pas, car actuellement sur tous les chemins de fer les marchandises ne font pas plus de 25 k. à l'heure. Quant aux voyageurs dans les pays de plaine, les voitures font jusqu'à 15 et 16 k. à l'heure, et les chemins de fer environ quatre fois plus, soit 60 k. La même proportion se retrouve dans les pays pour lesquels le chemin de fer de M. Roy peut être construit; les voi-

Digitized by Google

tures font de 8 à 10 k. à l'heure, le chemin de fer en fera 32 à 40, c'est-à-dire aussi quatre fois plus.

On a paru craindre encore que la force centrifuge dans les courbes de petit rayon ne fût une cause de déraillement; mais il est facile de voir qu'avec les vitesses adoptées on se trouvera dans les mêmes conditions que les chemins de fer ordinaires.

En effet dans ces derniers, la vitesse maximum par seconde est de 3m,30; le carré est de 10 environ, et en divisant par 500, qui est le rayon des courbes, on a environ 0,02, nombre proportionnel à l'action de la force centrifuge. Dans les courbes de 100 m., la vitesse maximum est de 1,40, le carré est de 2 environ, et en divisant par 100, on a 0,02. Ainsi l'action de la force centrifuge est à peu près la même dans une courbe de 500 mètres avec une vitesse de 23 lieues que dans une courbe de 100 mètres avec une vitesse de 10 lieues.

La Société a reçu :

1° De M. Curtel, membre de la Société, une lettre en réponse aux observations de M. Gottschalk;

2° De MM. Prestat, Thiébault et Constant, la description d'un nouveau système de pose de rails;

3° De M. Ebray, membre de la Société, une note sur les accidents qui surviennent pendant la construction des puits;

4° De M. Roret, un exemplaire de son manuel intitulé : *Encyclopédie Roret* (construction des chemins de fer, par M. Emile With);

5° De M. Jobard, un exemplaire de son ouvrage sur les nouvelles inventions aux expositions universelles;

6° De MM. Pritchard et Monneron, un modèle d'un nouveau système de coussinet avec une note imprimée en anglais;

7° De la Société d'encouragement, son bulletin du mois de mai 1857;

8° De la *Revue d'architecture*, le 1er numéro de son 15e volume;

9° Du journal *the Engineer*, les numéros des 19 et 26 juin, et 3 et 10 juillet 1857;

10° De M. Hodgkinson, membre honoraire de la Société :

1. Rapport des Commissions sur l'application du fer dans la construction des chemins de fer;

2. Plans explicatifs de ce rapport;

3. Recherches expérimentales sur la force des piliers de fer fondu et autres matériaux;

4. Recherches expérimentales sur la force des piliers en fer fondu provenant de diverses parties du royaume;

5. Recherches expérimentales sur la force et autres propriétés du fer fondu, formant un volume additionnel à l'ouvrage de Tredgold sur le fer fondu;

6. Un mémoire sur le *transverse strain* et la force des matériaux;

7. Un mémoire sur les ponts suspendus, et sur la force et la meilleure forme des poutres en fer fondu;

8. Supplément à la théorie pratique et architecture des ponts, par Burnell;

9. Une livraison de l'*Encyclopédie biographique*;

11° De MM. Barrault (Alexis) et Bridel, un exemplaire de leur travail sur la construction du palais de l'Industrie.

MM. Etienne, Jouannin et Minary ont été reçus membres de la Société.

HUSQUIN DE RHÉVILLE.

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi 5 novembre 1857 :

Les fontes blanches à fer restent dans leur état de délaissement, depuis deux mois environ cet article a eu peu d'activité. Les vendeurs ont voulu déjà connaître la tournure que prendraient les adjudications; ils en ont attendu ensuite la fin, comptant sur leur résultat pour faire reprendre les prix. Cette attente a été en effet favorable au cours; mais la hausse, en s'élevant progressivement à 10 fr. dans ces deux mois, a arrêté la demande. Les acheteurs trouvent en ce moment que le taux de l'intérêt est trop élevé et attendent de leur coté le retour des eaux qui, en permettant la reprise de la fabrication dans tous les fourneaux, influe quelquefois sur le cours des produits. Le cours se raisonne aujourd'hui nominalement de 155 à 160 fr. Le premier prix ne paraît pas suffisant au producteur, un prix plus élevé retient le consommateur; l'offre ou la demande fera ressortir le cours réel. Voilà quelle est la situation.

Pour les fers, la position n'a pas non plus changée, si ce n'est que les ordres sont un peu plus nombreux; on dirait que l'activité signalée d'ordinaire en fin d'année se manifeste dès à présent. Les prix restent en tout les mêmes.

Fers laminés 325 à 340 fr. la première classe, franco dans toutes les gares des chemins de fer de l'Est; machine 390 à 400 fr.

Fers battus 370 fr. en gare de l'usine. La continuation du beau temps retarde encore le retour des eaux.

MÉTAUX.

29 octobre :

CUIVRE. — Pas de changement sur la place de Londres : Best Selected, nominal à 124 l. 10; Tough Cake et Tile, 121 l. 10.

Cote de Paris :

De Russie, selon les marques	327 50	à	330 »
Du lac Supérieur, les 100 kil.	315 »	à	320 »
Du Chili	295 »	à	297 50
D'Angleterre, selon les sortes,	310 »	à	315 »
D'Australie	» »	à	» »
Laminé rouge	360 »	à	» »
Laminé jaune	310 »	à	» »
Minerai Corocoro	» »	à	» »

ETAIN. — Cet article a fléchi sur le marché d'Amsterdam à fl. 79 1/2. A Londres, il a été fait une réduction de 125 fr. par tonne sur les blocs et les barres, de 130 fr. sur le raffiné.

Cote de Paris :

Banca, les 100 kil.	370 »	à	» »
Des Détroits	» »	à	» »
Anglais	355 »	à	» »
Pérou brillant	» »	à	» »

PLOMB. — Lourd sur toutes les places.

Cote de Paris :

De France, les 100 kil.	66 50	à	67 »
D'Espagne	67 »	à	» »
D'Angleterre	» »	à	» »
Laminé	75 »	à	» »

ZINC. — Avis en baisse du marché régulateur de Hambourg; on a vendu à 75 fr. à Rouen.

Cote de Paris :

Silésie brut, les 100 kil.	76 »	à	» »
Vieille-Montagne	85 »	à	» »
Laminé	93 »	à	100 »

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Londres, 25 octobre :

Les ordres en rails manquent et si quelques acheteurs se présentaient, le moment serait favorable pour obtenir une concession; les barres anglaises aussi sont peu demandées, cependant quelques commissionnaires ont eu main des ordres à fournir, mais l'opinion qu'on a qu'une baisse est à peu près inévitable, fait qu'on en retarde la remise. En barres du Staffordshire, il y a comme pour les autres qualités, grand calme.

On soutient toujours, mais péniblement, les prix : dans le pays de Galles, 190 à 192 fr. 50 en bonnes qualités; à Glascow, on raisonne les fers marchands de 212 50 à 225; à Liverpool, on les fait de 182 50 à 193 75.

Les nouvelles de Glascow sont à peu près nulles; la baisse des fontes en magasin n'a pas fait de nouveaux progrès, elles sont raisonnées par continuation entre acheteurs et vendeurs, de 74 à 75 fr. à bord à Glascow, au comptant; mais les marques de choix qui avaient résisté à la baisse des warrants ont un peu fléchi : Le Gartsherrie vaut 91 25, le Calder 88 10 en n° 1, le Glengarnock se paierait de 81 à 81 25; Blair, Eglinton, etc., 76 25.

L'approche de la mauvaise saison fait élever déjà le prix du fret. On demande pour :

Havre, Dunkerque, Boulogne, Calais, Dieppe, Fécamp, Cherbourg et Brest, 10 25; Rouen, 19 à 19 20; Nantes, 18 75; par tonne.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 25 octobre :

MÉTALLURGIE. — Le mouvement que nous avons signalé dans la fonte affinage a été très-marqué cette semaine. Des producteurs se sont fait acheteurs et n'ont pu trouver sur place toute la marchandise qu'il leur fallait. Il y a aujourd'hui acheteurs pour cet article à fr. 9 50. La fonte moulage a éprouvé aussi cette semaine une majoration qu'on porte à 50 c. pour tous les numéros.

Les fers en barres restent au même taux à fr. 21, 23 et 25 les 100 kil., n° 1 à 3, rendus aux stations.

CHARBONS. — Les charbons marchent très-bien. Cette semaine nos agents de vente se sont vus forcés par leurs correspondants de Paris de consentir au fret de fr. 13 réclamé par les mariniers. De très-forts chargements ont alors été effectués.

FRET. — Paris (la Villette, fr. 13.
Amiens, 12.
Reims, 12.
Elbeuf, 14.
Rouen, 14 25.

On écrit du couchant de Mons :

Il y a une hausse marquante dans le cours du fret, résultat du grand nombre de bateaux chargés, retenus sur la route de Paris depuis deux à trois mois, par manque d'eau et de bateaux vides. Voici les cours : Paris, 90 c. par 80 kil.; Lille, 40 c. par hectolitre ras.

Rien n'est changé dans les qualités supérieures de charbons.

O. SAUVIQUE.

(L'Ancre de Saint-Dizier.

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 862 kilomètres.)
(1856. id. 795 id.)

Du 22 au 28 octobre 1857.

113,028 voyageurs.....	335,444 90	
Bagages, marchandises, etc.	716,816 92	
Total..		1,052,261 82
Semaine correspondante de 1856.		
106,633 voyageurs.....	341,622 17	
Bagages, marchand., etc.	659,950 69	
Produit total.....		1,001,602 86
Différence...		50,658 96
Produit par kilomètre :		
1857,	1,220	
1856,	1,259	

Recette totale depuis le 1er janvier

1857.....	42,207,079 09
1856.....	39,279,425 65
Différence...	2,927,653 44

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
En 1857, 1372 kil. — En 1856, 1234 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1857, 1263 kil. — En 1856, 1131 kil.

Du 22 au 28 octobre 1857.

108,615 Voyageurs...	415,485 48	
Bagages, marchandises, etc.....	746 192 15	
Total.....		1,161.677 63
Semaine correspondante de 1856 .		1,119,673 04
Différence...		42,004 59
Recettes depuis le 1er janvier 1857.		48,023,983 21
Recette correspondante de 1856		42,135,674 07
Différence...		5,490,309 14

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 930 kilomètres)
(1856. id. 876 id.)

Du 22 au 28 octobre 1857

218,794 voyageurs.....	350,649 20	
Marchandises, etc., grande vitesse ...	57,600 50	
— petite vitesse	350,399 52	
Total de la semaine.....		758,649 22
Semaine correspondante en 1856....		817,220 10
Différence...		58,570 88
Recettes depuis le 1er janvier 1857		35,460,349 14
id. id. 1856		32,297,134 81
Différence...		3,163,414 90

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON ET DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

PARTIE NORD DU RÉSEAU. — SECTION DE PARIS A LYON

(1857. Longueur exploitée, 694 kilom.)
(1856. id. 617 »)

Recettes du 22 au 28 octobre 1857

Produit par kilomètre : 1857, 1,461 54.
— 1856, 1,326 31.

Grande vitesse) 88,467 voyageurs...	397,669 30	
Grande vitesse) marchand.....	135,843 75	
Petite vitesse) marchand.....	480,799 50	
Total.....		1,016,312 55
Semaine correspondante de 1856....		944,732 71
Différence...		72,579 84
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857		40,764,721 »
id. id. 1856		35,412,757 17
Différence...		5,351,963 83

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 561 kilomètres.
(1856. id. 523 id.

Recettes du 22 au 28 octobre 1857

54,577 Voyageurs.....	227,304 75	
Bagages et marchandises	367,906 04	
Total de la semaine.....		595,210 79
Semaine correspondante de 1856.. .		670 010 95
Différence...		74,800 16
Total des recettes, à partir du 1er janvier 1857.....		28,900,878 70
Période correspondante de 1856.		28,237,358 30
Différence...		672,520 40

CHEMINS DE FER DE L'EST.

(1857. Longueur exploitée, 1413 kilomètres.)
(1856. id. 1069 id.)

8e année. — 43me semaine.

Du 22 au 28 octobre 1857.

108,120 Voyageurs.....	412,154 97	
Marchandises.....	599 720 84	
Total de la semaine.....		1,011.875 81
Recettes antérieures.....		38,716,397 77
Total général.....		39,728,273 58
43me semaine de 1857		1,011,875 81
Semaine correspondante de 1856.		811,384 10
Différence...		200,491 71
Exercice 1857.....		39,728,273 58
id. 1856.....		35,786,331 67
Différence...		3,941,921 91

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

Du 15 au 21 octobre.

Section de Lyon à Roanne.

»,»»» Voyageurs.....	39 110 63
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	171,850 49
Total.....	210,961 12
Recettes antérieures.....	7,873,816 44
Total de l'exercice 1857.....	8,084,477 56
Recette correspondante 1856	225,706 78
Total de l'exercice 1856.....	7,892,541 49

Section de Nevers à Lapalisse et à Brioude.

1857. Longueur exploitée pendant la semaine, 224 k. Longueur moyenne pendant l'année, 243 kil.
1856. Longueur exploitée pendant la semaine, 239 k. Longueur moyenne pendant l'année, 227 kil.

Voyageurs.....	46,396 00
Bagages, marchandises, etc.....	37,400 19
Total.....	83,799 04
Recettes antérieures.....	3,629,526 35
Total de l'exercice 1857...	3,713,325 49
Semaine correspondante en 1856.....	79,022 17
Total de l'exercice 1856.....2,706,214 68	
Recettes totales de la semaine sur les deux sections	294,469 21
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....	11,503,382 70
Total.....	11,797,803 91

CHEMIN DE FER D'ORSAY.

(1857. Longueur exploitée, 24 kilomètres 690 m.)
Septembre 1857.

101,609 Voyageurs.....	66,393 10
Bagages, marchandises, etc.....	1,656 35
Total.....	68,179 75
Mois correspondant de 1856 :	
86,295 Voyageurs.....	53,681 90
Bagages, marchandises, etc.....	1,642 30
Total.....	55,324 20
Différence.....	12,855 55
Recette totale depuis le 1er janvier 1857	481,377 60
id. id. 1856.	420,026 05
Différence.....	61,351 75

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.)
Longueur exploitée : 175 kilomètres.
Du 22 au 28 octobre.

10,709 Voyageurs.....	38,661 95
Bagages, marchandises, etc.....	27,009 75
Total.....	65,671 70
Semaine correspondante de 1856.....	27,550 »
Différence.....	38,121 70

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 720 kilomètres.
Id. en 1856, 408 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 210 id.

Recettes du 22 au 28 octobre 1857

CHEMIN DE FER.

45,036 voyageurs	158,616 60
Bagages, marchandises, etc	149,858 00
Total	308,474 60
Recettes du CANAL LATÉRAL	10,108 92
Recettes antérieures	11,451,959 60
Total depuis le 1er janvier 1857	11,770,543 20
43e semaine de 1857. Chemin de fer	308,474 60
Id. Canal latéral	10,108 92
Total de la semaine en 1857	318,583 52
43e semaine de 1856. Chemin de fer	222,220 50
Id. Canal latéral	18 2.5 01
Total de la semaine en 1856	240,446 11
Différence	78,137 41

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857	11,770,543 20
1856	6,324,768 33
Différence	5,445,774 87

CHEMIN DE FER DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

(Première section des chemins du Dauphiné.)

1857. — 2e semestre. — Longueur exploitée : 90 kil.

Recettes du 22 au 28 octobre.

Voyageurs	11,980 15
Bagages, marchandises, etc	11,125 15
Total	23,105 30
Recettes antérieures à partir du 16 juillet 1857	399,771 52
Total depuis le 16 juillet 1857	422,876 82

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée : 450 kilomètres.

Du 15 au 21 octobre 1857.

82,905 Voyageurs,	153,344 10
[illegible] et Bagages et marchandises,	77,196 35
Total,	230,540 45
Période correspondante de 1856,	174,774 35
Différence	55,766 10
Recette totale depuis le 1er janvier	7,650,249 18
Période correspondante de 1856,	6,302,208 17
Différence	767,941 01

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée : 278 kilom.)

Du 17 au 23 octobre 1857.

8,648 Voyageurs	36,795 26
Bagages, marchandises, etc	58,922 95
Total de la semaine	95,718 21
Recettes de la semaine correspondante de 1856	90,150 25
Différence	6 17 0/0
Recettes antérieures	4,253,811 78
Total	4,349,529 99

CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL.

(DIVISION DU TESSIN.)

Recettes du 15 au 21 octobre 1857.

Voyageurs	23,378 50
Bagages	1,231 45
Marchandises : grande vitesse	1,707 30
Id. petite vitesse	6,193 70
Exploitation de Biella	4,871 23
Exploitation de Casal (minimum garanti à Novare)	3,498 90
Ensemble	41,191 08
Recette correspondante de 1856	41,286 90
Différence	95 02

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Gloggnitz.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. Id. 1,077 id.

Du 22 au 28 octobre 1857.

	En francs, en charge
	123 1/2
44,966 voyageurs	222,811 75
42,435 tonnes Marchandises	576,762 75
Total de la semaine	798,780 50
Semaine correspond. 1856	634,560 »
Différence	164,220 50
Recettes depuis le 1 janvier 1857	27,119,543 »
Recettes depuis le 1 janvier 1856	27,259,426 »
Différence	139,883 »

CHEMIN DE FER NORD-EST SUISSE.

1857. — Longueur exploitée : 144.4 kilomètres.
1856. — 144.4 —

Octobre 1857.

(Résultat approximatif).

89,000 Voyageurs	128,000 »
270,500 quint. Marchand. et bagages	89,000 »
Total	217,000 »
Mois correspondant de 1856	170,421 »
Différence	46,579 »
Recettes depuis le 1er janvier 1857	2,011,295 »
— — 1856	1,229,244 »
Différence	782,051 »

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 40 kilomètres.)

43e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 19 au 25 octobre

6,332 voyageurs — 16,213 quint. bagages, marchandises	fr. 13,375 15
Recette correspondante de 1856	12,254 10
Différence	1,121 05
Recettes depuis le 1er janvier 1857	537,380 35
Recette correspondante de 1856	412,276 95
Différence	125,103 50

CHEMIN DE FER PAR LE JURA INDUSTRIEL

Ligne Neuchâtel-Chaux-de-Fonds frontière française.
Longueur totale : 38 kilomètres.

Section Locle-Chaux-de-Fonds.

(Longueur exploitée : 8 kilomètres.)

Exploitée depuis le 1er juillet 1857.

Recettes du 24 au 30 octobre.

7,019 Voyageurs	2,952 95
Marchandises	188 81
Total de la semaine	3,141 76

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE

Lignes de Bâle à Laufelfingen, Olten à Emmenbrucke, Aarau à Berne et Herzogenbuchsée à Bienne. — 195 kilomètres dès le 1er juin.

Recettes du 1 au 31 octobre 1857.

	Voyageurs	Marchandises quantités à grande vitesse	Recettes
Du 1er au 31	112 711	150,000	255,000 »
Mois précédents	869,084	1,324,507	1,677,411 52
Totaux	981,795	1,473,507	1,932,411 52

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 18 au 24 octobre 1857

3,625 voyageurs	fr. 2,476 60
Marchandises	1,027 60
Recettes antérieures	213,489 05
Total	216,993 25

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

Août 1857

	1857.	1856.	1855.
Voyageurs	51,967 95	50,851 45	49,381 60
Bagages	1,521 55	1,475 90	1,260 27
Détail	690 20	818 10	719 25
Marchandises	16,038 79	15,955 76	17,199 36
	70,218 49	69,101 21	68,560 48

Différence.. 1,117 28 sur 1856
Différence . 1,658 01 sur 1855

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (44e semaine)		Par Journée d'omnibus de Paris.	(illegible)
Du 25 au 31 octobre 1857	246,764 65	81 10	45 25
Semaine correspondante de 1856	204,546 35	71 31	43 45
Rec. depuis le 1er janv. 1857	10,489,447 65	81 14	49 21
Période correspondante de 1856	9,265,295 85	73 37	45 81
Différence	1,224,152 00	7 77	3 40

Digitized by Google

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE.

Le Conseil d'administration des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a l'honneur de prévenir les porteurs des obligations d'Andrezieux à Roanne, 1er et 2e ordre, qu'il sera procédé, le mercredi 4 novembre prochain, à midi et demie, en séance publique du Conseil (57, rue Taitbout), au tirage au sort de quatre-vingts obligations du 1er ordre et quarante du 2e ordre, à amortir au 1er avril 1858.

Le secrétaire général,

LÉON SAY.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE.

Appel sur les 115,500 actions nouvelles.

Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler aux souscripteurs des 115,500 actions nouvelles, émises conformément au paragraphe 2 de l'art. 6 des statuts, qu'un versement de 150 fr. sur les actions libérées de 200 f., et de 100 fr. sur les actions libérées de 250 fr., est exigible à partir du 1er novembre prochain. Les actionnaires qui n'auront pas effectué ce paiement du 1er au 15 novembre seront passibles des intérêts de retard à partir du 1er novembre.

Les versements ultérieurs de 200 fr. et de 185 fr., pourront être effectués par anticipation, moyennant bonification ou compensation de l'intérêt, calculé à raison de 5 0/0 par an.

Les versements seront reçus dans les caisses de la Compagnie : à Paris, rue de Provence, 47, et rue Laffitte, 17; à Lyon, rue Lanterne, 2; et à Marseille, à la gare.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE.

Avis à MM. les actionnaires.

Conformément à l'art. 28 des statuts, le Conseil d'administration a fixé à 20 fr. l'à-compte sur le dividende de 1857 à distribuer aux actions de la fusion.

Cet à-compte sera payé à partir du 1er novembre : 1° dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille; 2° aux succursales de la Banque de France établies dans les villes où la Compagnie n'a pas de service.—Par suite de dispositions concertées entre la Compagnie et la Banque de France, l'intervention des succursales s'exercera *sans frais* pour les actionnaires.

Le paiement de l'à-compte devant être constaté sur les titres par l'apposition d'une estampille, les titres tant *au porteur que nominatifs* devront être préalablement déposés dans les bureaux ci-dessus désignés.

Les titres *au porteur* seront passibles de la retenue d'un trimestre (1er juillet au 1er octobre) de la taxe d'abonnement établie par la loi du 23 juin 1857.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Avis aux actionnaires.

Le Conseil d'administration de la Compagnie, dans le but d'éviter à MM. les actionnaires les déplacements que leur occasionnerait la séparation des services, a décidé que le paiement de l'à-compte sur le dividende (20 fr. par action de la fusion) et les versements sur les actions de la nouvelle émission seraient centralisés dans les bureaux de l'ancienne Compagnie, rue Taitbout, 57.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer les porteurs d'actions anciennes et nouvelles que le paiement d'intérêts dus au 1er novembre prochain, à titre de premier dividende sur l'année 1857, aura lieu à partir du 2 novembre, à la caisse de la Compagnie, tous les jours, de dix heures à trois, les fêtes et dimanches exceptés.

Le paiement sera effectué, pour les actions anciennes, sur présentation du coupon du 1er semestre 1857, détaché des titres, — 20 fr.

En ce qui concerne les actions nouvelles, ces actions ayant déjà reçu un premier à-compte de 10 fr., en mai dernier, la valeur du coupon de novembre est fixée ainsi qu'il suit :

Intérêts du semestre de mai à novembre, solde du premier dividende de 1857, fr.	10 »
Plus rappel et solde d'intérêts sur 475 fr. pour novembre et décembre 1856,	3 20
Total,	13 20

Le paiement sera fait sur présentation du titre, pour y être constaté par une estampille.

Dans les deux cas, le paiement du coupon aura lieu sous la déduction de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, et conformément au § 2 de l'article 6 ainsi conçu :

« Ce droit pour les titres au porteur est converti en une taxe annuelle et obligatoire de 12 centimes par francs du capital desdites actions, évaluées par leur cours moyen pendant l'année précédente. »

Le cours moyen des actions de la Compagnie, constaté par le syndicat des agents de change, est de 892 fr. 14 c. pour 1856. En conséquence, le droit à percevoir pour les mois de juillet, août, septembre et octobre, soit 4 centimes par cent francs du capital moyen de 892 fr. 14 c. en 1856, sera calculé en conformité des lois spéciales en matière d'enregistrement, en y comprenant le double décime, sur des capitaux arrondis de 20 francs en 20 francs.

Ainsi, pour *une* action représentant 892 fr. 14 c., sur un capital de 900 fr., droit..... 0 fr. 44 c.

En ce qui concerne les propriétaires de titres nominatifs résultant des conversions effectuées en vertu de la loi, les intérêts leur seront payés *intégralement sans retenue*, sur la présentation du titre, où le paiement sera constaté par une estampille spéciale.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

ACTIONS.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le paiement de l'intérêt annuel de 15 fr. et de l'à-compte habituel de 15 fr. sur le dividende de l'exercice 1857, soit 30 fr. par action (onzième coupon), sera effectué, à dater du 1er octobre prochain, à la caisse centrale de la Compagnie.

Ce paiement sera fait sous la déduction, *pour les titres au porteur*, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

Comme d'ordinaire, les coupons et les certificats de dépôt de titres au porteur, ainsi que les titres d'inscription nominative, accompagnés de bordereaux dûment remplis et signés, seront reçus dès le 15 septembre courant dans les bureaux du service des titres de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, où il en sera donné récépissé.

Le directeur doit avertir toutefois MM. les actionnaires que les titres au porteur dont les coupons ou les certificats de dépôt auront été remis à la Compagnie pour ledit paiement, *pendant le présent mois de septembre*, ne pourront être admis à la conversion en titres nominatifs *qu'après le 1er octobre*, époque à laquelle la conversion cessera d'être exempte de droits.

Paris, le 12 octobre 1857.

Le Directeur de la Compagnie,

C. DIDION.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le cinquième coupon des actions de la Compagnie est fixé à 17 fr. 50 c., montant de l'intérêt annuel de 3 1/2 0/0 garanti par l'Etat, et sera payé, à dater du 1er octobre 1857, au siége de la Compagnie, à Paris, rue Saint-Lazare, n° 124, de 10 heures du matin à 3 heures de l'après-midi.

Ce paiement sera fait sous la déduction, *pour les titres au porteur*, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

Le directeur de la Compagnie,

G. DE LAPEYRIÈRE.

COMPAGNIE DES HOUILLÈRES ET CHEMINS DE FER DE

CARMAUX-TOULOUSE

Situation au 31 juillet 1857,

Extraction.	Recettes brutes.
83,462 998	1,509,384 28

Mois d'août,

Extraction.	Recettes brutes.
12,031 230	174,181 61

Situation au 31 août 1857.

Extraction.	Recettes brutes.
95,494 ton. 228 k.	1,683,565 89

CHEMIN DE FER

FRANCO-SUISSE.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

MM. les porteurs d'actions du *Chemin de fer Franco-Suisse* sont prévenus que, aux termes des articles 18 et 24 des statuts, l'intérêt du montant des versements effectués leur sera payé *à partir du 1er décembre* 1857, à raison de 4 0/0 l'an, soit 4 fr. 50 c. par action pour le semestre, du 1er juin au 1er décembre.

Ce paiement aura lieu à *Neuchâtel* (Suisse), à l'administration centrale du chemin de fer Franco-Suisse, tous les jours, excepté le dimanche, de 9 heures du matin à midi et de 2 heures à 4 heures du soir; et à *Paris*, rue de Provence, 47, à la Caisse centrale du chemin de fer de Paris à Lyon (de 10 heures à 2 heures), *contre la remise du troisième coupon* détaché du titre au porteur.

Le secrétaire-général,
V. VERNIGNY.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Le Conseil d'administration rappelle à MM. les actionnaires que le versement de 50 fr. par action à effectuer au mois d'octobre prochain, et qui pouvait être fait par anticipation avec le versement de juillet dernier, sera exigible du 1er au 15 octobre. En conséquence, les actionnaires qui n'auront point satisfait à ce versement dans le délai ci-dessus indiqué, devront l'intérêt de retard, à raison de 6 0/0 l'an, à dater du 1er octobre.

Le Conseil rappelle également à MM. les actionnaires que les versements s'effectuent :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères;

A Londres, chez MM. de Rothschild et fils;

A Madrid, à la caisse de la Société;

A Lyon, à la caisse syndicale des agents de change;

A Bordeaux, chez MM. Rodrigues et fils;

A Marseille, chez MM. Roux de Fraysinet.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES.

MM. les actionnaires de la Compagnie de l'Union des chemins de fer suisses sont prévenus qu'en vertu d'une décision prise le 1er octobre courant par le Conseil d'administration, ils auront à effectuer un versement de 50 fr. sur leurs actions libérées de 300 fr.

Ce versement sera reçu du 10 au 20 novembre prochain :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte;

A Saint-Gall, à la Banque de crédit suisse-allemande;

A Zurich, chez MM. G. Schulthess et C°;

A Genève, chez MM. Hentsch et C°;

A Coire, chez MM. J. B. Bavier et Masner-Braun;

A Rheineck, chez MM. Custor et C°;

A Glaris, à la Banque cantonale.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

DE NAPLES A NOCERA ET A CASTELLAMARE.

L'assemblée générale semestrielle aura lieu le 16 du courant (le 15 étant jour férié), à midi, au siége social, rue Saint-Guillaume, n° 31.

COMPAGNIE

DE L'OUEST DES CHEMINS DE FER SUISSES.

Paiement de l'intérêt sur les actions.

10 fr. par action libérée de 500 fr.
5 fr. par action libérée de 250 fr.

A partir du 15 novembre 1857,

A Lausanne, Banque cantonale vaudoise ;

A Genève, à la caisse de la Compagnie, 3, quai du Mont-Blanc ;

A Paris, 15, place Vendôme, caisse du Crédit mobilier ;

A Bâle, à la caisse du Central-Suisse ;

A Zurich, à la caisse du Nord-Est suisse.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES MINES ET FONDERIES DE ZINC DE LA SILESIE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires de la Société des mines et fonderies de zinc de la Silésie, que la seconde moitié, soit 4 fr. 68 c., du dividende de l'exercice 1856, sera payée à partir du 15 novembre prochain :

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, n° 15, tous les jours non fériés, de dix heures à deux heures ;

A Breslaw, au siége de la Société, ou chez MM. C. F. Loebbecke et C°, banquiers, Kuffer et C°, banquiers ;

A Angleur (Belgique), à la caisse de la Société des mines de la Vieille-Montagne.

SOCIÉTÉ ANONYME

Des Mines et Fonderies de zinc

DE LA VIEILLE-MONTAGNE.

MM. les actionnaires sont prévenus que la seconde moitié du dividende de l'exercice 1856, soit 12 fr. 50 c. par dixième, sera payée, à partir du 10 novembre courant, sur la présentation des coupons :

A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15 ;

A Bruxelles, à la Société générale pour l'industrie ;

A Liége, à la caisse de la Société de la Vieille-Montagne, et chez MM. Nagelmackers et fils.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le directeur général,

SAINT-PAUL DE SINÇAY.

COMPAGNIE FRANÇAISE

DE NAVIGATION A VAPEUR, DE ROULAGE ET DE MESSAGERIES.

Le gérant de la Compagnie française de navigation à vapeur, de roulage et de messagerie a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le lundi 16 novembre prochain, à trois heures de l'après-midi, dans les salons de Lemardelay, rue Richelieu, n° 100.

Le gérant rappelle à MM. les actionnaires que pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, ils sont tenus, aux termes du paragraphe 3 de l'article 24 des statuts, de déposer leurs titres au siége de la Société, huit jours avant la réunion de l'assemblée.

Le gérant,

D. GALLAND et C°.

FORGES DE LA BASSE-INDRE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle se réunira le lundi 30 novembre 1857, à deux heures de l'après-midi, au bureau de l'administration, passage Violet, n° 2, faubourg Poissonnière.

NONCIATURE APOSTOLIQUE.

Son Excellence Révérendissime Mgr le Nonce est chargé par le gouvernement de Sa Sainteté de faire publier l'avis suivant :

Le gouvernement pontifical a décidé de faire l'échange des titres divers qui existent en circulation des emprunts contractés par lui en France à diverses époques, contre des titres nouveaux identiquement semblables aux anciennes obligations, portant le même intérêt, le même amortissement et toutes les garanties qui ont été affectées à ces emprunts, de sorte que l'amortissement ait lieu d'une manière uniforme sur tous lesdits emprunts.

Le gouvernement pontifical invite donc tous les porteurs d'obligations à faire présenter leurs titres à partir du 20 novembre *chez MM. de Rothschild frères, à Paris*, qui leur délivreront en échange les obligations nouvelles munies de tous leurs coupons et pour les porteurs.

Sans frais d'aucune sorte.

CHEMIN DE FER

DU CENTRE (Section de Baume à Erquelinnes.)

Recettes :

Du 1er au 31 octobre (1er mois d'exploitation... fr. 19,798 01
Du 1er au 30 septembre ... 14,071 49

Différence en plus.... 5,726 52

CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES,

Section de Gand à Audenarde, longueur de 27 kilomètres.

Du 1er au 31 octobre 1857.

Recettes, 14,637 fr. 79 c. — 13,826 Voyageurs.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

OMNIBUS DE LONDRES

Recettes du 25 au 31 octobre.

43e semaine.

596 voitures ont circulé et ont produit 274,904 fr. 05 c., soit par jour 39,272 fr. 86 c. et par voiture 67 fr. 92 c.

La recette totale du 1er janvier au 31 octobre 1857 est de 12,640,121 fr. 10
La moyenne générale par jour et par voiture, comprenant le service de ville et de banlieue, est de 72 fr. 70 c.

Recettes comparatives :

1857, 43e semaine,
12,640,121 fr. 10 moyenne, 72 fr. 70

1856, 43e semaine,
9,156,778 fr. 90 moyenne, 71 fr. 65

Différence en faveur de 1857,
3,483,342 fr. 20 moyenne, 1 fr. 05

CAISSE DE REPORTS.

D'INVILLE ET C°.

10 novembre, 18e coupon de dividende 1857, 3 f. 40 par action de 500 f.

En vente chez GUILLAUMIN et C°, 14, rue Richelieu :

DES OPÉRATIONS DE BOURSE,

Manuel des fonds publics et des Sociétés par actions dont les titres se négocient en FRANCE, *en* BELGIQUE *et en* SUISSE, précédé d'une appréciation des opérations de bourse dites *de jeu*, et des rapports de la Bourse avec le Crédit public et les finances de l'Etat, par A. COURTOIS fils, membre de la *Société libre d'Economie politique de Paris*. — DEUXIÈME ÉDITION *revue et augmentée*.

Prix. . . . 4 fr. 50

En vente chez l'auteur, J. MERTENS, rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.

TABLE DE PYTHAGORE

BARÊME expliqué et élevé jusqu'à **99** fois **99**, suivi de deux tableaux **d'Intérêts simples et d'Intérêt composés**, aux taux 2 1/2, 3, 3 1/2, 4, 4 1/2, 5 et 6 0/0, et de quatre tableaux sur les **Rentes 3 et 4 1/2 0/0** (*aux divers cours de la Bourse*), à l'aide desquels on obtient, par une multiplication : la rente d'un capital, le capital d'une rente. — 6e édition. — Prix : 1 fr.

Franco par la poste, 1 fr. 10
(Affranchir)

TABLEAUX DES SALAIRES

ou Comptes-Faits des jours et des heures jusqu'à 31 jours de travail, du prix de 1 fr. à 8 fr. 75 c., la journée étant de 10, 11 ou 12 heures ; avec les petites journées converties en journées ordinaires. — Prix : 75 c.

Franco par la poste : 90 c. (Affr.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les jeudis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, les lundis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine et le Pirée, traversée en 7 jours.

Correspondance au Pyrée pour Volo et Salonique toutes les deux semaines, le samedi, à dater du 11 juillet ; pour Syra, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 4 juillet.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 5 juillet.

MER NOIRE — *Danube* pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraila.

Trébizonde par Inebolu, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique et des îles ioniennes.

ALGÉRIE
- ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi
- ORAN. — Départs tous les jeudi à midi.
- STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale,

A Lyon place des Terreaux

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La rente, qui s'était relevée avant la liquidation à 67 10 et 67 25, avec 40 c. de report, est retombée à 67 pour fin novembre, en sorte que les acheteurs ont encore une fois perdu leur report.

Cependant, s'il est vrai que les livraisons aient eu autant d'importance qu'on l'a prétendu, on doit reconnaître que notre 3 0/0 fait bonne contenance. On sait que le 3 0/0, arrivé à 67 un mois avant son coupon, se ressent de l'approche du prix auquel ont été négociés les derniers emprunts. Il y a d'ailleurs, à chaque bourse, de nombreuses demandes au comptant qui absorbent peu à peu les inscriptions qui sont livrées par la spéculation ; aussi, lorsqu'à la bourse d'hier on a appris, par une dépêche télégraphique de Londres, que la Banque d'Angleterre avait porté son escompte à 9 0/0, notre marché s'en est moins ému qu'on n'était porté à le croire. Le 3 0/0 s'est bien soutenu aux environs du cours de 67. La spéculation se montre excessivement réservée ; mais elle n'est pas tentée d'organiser des opérations sérieuses à la bourse à des cours aussi bas.

La liquidation des chemins de fer paraissait d'abord devoir être plus facile que celle de la rente. Les reports étaient presque nuls ; il y avait même du déport sur quelques lignes ; mais il paraît qu'un certain nombre de vendeurs se sont décidés au dernier moment à livrer des titres. Il en est résulté une baisse sensible sur les lignes principales, et les reports ont commencé en même temps à se tendre, quoiqu'ils ne soient pas pourtant parvenus à un taux assez élevé pour donner lieu à des placements d'argent. Les cours ont été faibles depuis la liquidation ; mais la baisse n'a fait de progrès sensibles que sur deux ou trois lignes.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 29 octobre jusqu'à celle du 5 novembre.

La rente 3 0/0 a monté de 67 05 à 67 20 ; au comptant elle a fléchi à 66 70 et elle est restée à 66 80 ; elle a varié à terme de 67 40 à 66 95 ; pour fin novembre elle est restée à 67.

La rente 4 0/0 a monté de 90 50 à 91 ; elle est restée à 90 75.

La Banque a varié de 2,990 à 2,880 ; elle est restée à 2,980.

Le Crédit foncier a fléchi de 530 à 510 ; il est resté à 510.

Le Crédit mobilier a varié de 800 à 765, il est resté à 770 pour le 15 novembre.

Orléans a varié de 1,320 à 1,275, il est resté à 1,282 50.

Le Nord ancien a varié de 875 à 835, il est resté à 870 ; le Nord nouveau, de 740 à 725 ; il est resté à 720.

Lyon-Méditerranée a varié de 845 à 825, il est resté à 806 25, coupon détaché (20 fr.).

Lyon nouveau a varié de 820 à 805, il est resté à 802 50.

L'Est ancien a varié de 680 à 660, il est resté à 622 50, coupon détaché (20 fr.) ; l'Est nouveau, de 665 à 650, il est resté à 622 50, coupon détaché (13 fr. 20 c.).

Le Midi a fléchi de 550 à 525, il est resté à 527 50.

L'Ouest a varié de 677 50 à 640, il est resté à 640.

Saint-Rambert a fléchi de 503 75 à 480, il est resté à 480.

Genève a repris de 600 à 620, il est resté à 590.

Béziers a varié de 325 à 300, il est resté à 302 50.

Les Autrichiens ont varié de 677 50 à 665, ils ont fermé à 666 25.

Les Victor-Emmanuel ont repris de 450 à 465, ils ont fermé à 450.

Les Lombards ont reculé de 577 50 à 570 ; les Romains, de 490 à 485 ; les Russes, de 502 50 à 500 ; les Saragosse, de 437 50 à 435 ; les François-Joseph, de 457 50 à 455.

Samedi. — Quoique l'on annonçât de meilleures nouvelles des Etat-Unis et qu'il y eût 3/4 de hausse sur les consolidés anglais, la rente s'est à peine soutenue aux cours de la veille. Les chemins de fer ont obtenu une légère hausse. Le 3 0/0 a varié au comptant de 67 10 à 67 25 et à terme de 67 20 à 67 10. Le 4 1/2 0/0 a monté de 40 c. à 91. La Banque de France a varié de 2,990 à 2,980. Le Crédit foncier a fléchi de 15 à 515. Le Crédit mobilier a varié de 800 à 792 50 ; l'Orléans, de 1,322 50 à 1,317 50 ; le Nord, de 877 50 à 880 ; le Nord nouveau, de 720 à 718 75 ; l'Est ancien, de 680 à 677 50 ; l'Est nouveau, de 670 à 667 50 ; Lyon, de 815 à 812 50 ; Lyon nouveau, de 822 50 à 820 ; le Midi, de 550 à 543 ; l'Ouest, de 670 à 675 ; Genève, de 620 à 615 ; le Saint-Rambert, de 492 50 à 502 50 ; le Béziers, de 325 à 317 5 ; les Ardennes nouvelles, de 465 à 472 50 ; les Autrichiens, de 676 25 à 672 50 ; le Victor-Emmanuel, de 455 à 460 ; les Lombards, de 578 75 à 577 50 ; les Saragosse, de 435 à 4 6 25 ; les François-Joseph, de 456 25 à 455 ; les Russes, de 501 25 à 502 50.

Lundi. — Un nouveau paquebot des Etats-Unis ayant apporté des nouvelles moins satisfaisantes, les inquiétudes avaient reparu, et comme on annonçait de fortes livraisons de rentes, la liquidation s'est faite un peu en baisse sur la rente avec un report de 40 à 45 c. Les chemins de fer étaient offerts au début, mais ils avaient repris à la fin de la bourse. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 25 à 67, et de 40 c. à terme à 67 ; on est resté à 67 40 pour fin novembre. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 25 à 90 75. La Banque s'est tenue à 2,980 ; le Crédit foncier, de 515 à 520 ; le Mobilier, de 787 50 à 795 ; l'Orléans, de 1,312 50 à 1,320 ; le Nord, de 877 50 à 885 ; le Nord nouveau, de 717 50 à 722 50 ; l'Est ancien, de 678 50 à 678 75 ; l'Est nouveau de 665 à 666 25 ; le Lyon, de 838 75 à 842 50 ; Lyon nouveau, de 820 à 825 ; le Midi, de 540 à 547 50 ; l'Ouest, de 677 50 à 670 ; le Genève, de 610 à 620 ; le Saint-Rambert, de 497 50 à 500 ; le Béziers, de 320 à 325 ; les Ardennes, de 460 à 475 ; les Autrichiens, de 673 75 à 676 25 ; le Victor-Emmanuel, de 457 50 à 465 ; les Russes, de 500 à 501 25 ; les Lombards, de 575 à 577 50. Les Romains se sont tenus à 490 ; les Saragosse, à 435 ; les François-Joseph, à 457 50.

Mardi. — La bourse était inquiète, et les cours en baisse sur toutes les valeurs. On craignait que la Banque d'Angleterre n'apportât de nouvelles réductions aux escomptes. La liquidation a été difficile sur les actions. La rente 3 0/0 a fléchi de 10 c. au comptant à 66 90 et de 20 à 67 20 pour fin novembre. Le 4 1/2 0/0, de 25 à 9 50 ; le Crédit foncier, de 2 50 à 517 50 ; le Mobilier, de 7 50 à 787 50 ; l'Orléans, de 7 50 à 1,312 50 ; le Nord, de 5 à 880 ; le Nord nouveau, de 7 50 à 717 50 ; l'Est ancien, de 8 75 à 670 ; l'Est nouveau de 1 25 à 665 ; Lyon, de 10 à 835 ; Lyon nouveau, de 12 50 à 812 50 ; le Midi, de 15 à 532 50 ; l'Ouest, de 10 à 660 ; le Grand-Central, de 2 50 à 597 50 ; le Genève, de 12 50 à 607 50. Le Saint-Rambert, de 2 50 à 497 50 ; le Béziers, de 5 à 320 ; les Ardennes nouvelles, de 5 à 470 ; les Autrichiens, de 5 à 671 25 ; les Victor-Emmanuel, de 2 50 à 462 50. Les Lombards ont varié de 575 à 577 50 ; les François-Joseph, de 456 25 à 45 ; les Saragosse, de 437 50 à 435.

Mercredi. — Les affaires étaient complétement nulles. Les prix étaient lourds sur toutes les valeurs. Les consolidés avaient fléchi de 3/8 à 89 1/2. Le 3 0/0 a varié au comptant de 66 85 à 66 95, et à terme de 67 05 à 67 15 ; le 4 1/2 0/0, de 90 25 à 90 30. La Banque s'est tenue à 2,980. Le Crédit foncier a monté de 3 50 à 520. Le Crédit mobilier a varié de 765 à 777 50 ; Orléans, de 1,290 à 1,296 25 ; le Nord ancien, de 871 25 à 877 50 ; le Nord nouveau, de 715 à 720 ; l'Est ancien, de 657 50 à 660 ; l'Est nouveau, de 650 à 655 ; Lyon ancien, de 825 à 835 ; Lyon nouveau, de 805 à 840 ; le Midi, de 525 à 533 75 ; l'Ouest, de 655 à 657 50 ; Genève, de 602 50 à 605 ; Saint-Rambert, de 495 à 492 50 ; Béziers, de 310 à 312 50 ; les Autrichiens, de 666 25 à 668 75 ; le Victor-Emmanuel, de 460 à 462 50. Les Lombards ont fléchi de 7 50 à 570. Les François-Joseph se sont tenus à 455 ; les Romains, à 485 ; les Saragosse, à 435. Les Russes ont fléchi de 1 25 à 500.

Jeudi. — La Banque d'Angleterre ayant élevé l'escompte à 9 0/0, cette mesure a rendu les cours très-faibles sur toutes nos valeurs ; cependant la baisse a fait généralement peu de progrès. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 15 c. à 66 80, et à terme de 15 c. à 67. Le 4 1/2 0/0 a monté de 45 c. à 90 75. La Banque s'est tenue à 2,980. Le Crédit foncier a fléchi de 5 à 510 ; le Crédit mobilier, de 7 50 à 770 ; Orléans, de 13 75 à 1,282 50 ; le Nord ancien, de 7 50 à 870 ; le Nord nouveau, de 5 à 715 ; l'Est, de 17 50 à 622 50, coupon détaché ; Lyon-Méditerranée, de 8 75 à 806 25, coupon détaché ; Lyon nouveau, de 7 50 à 802 50 ; le Midi, de 6 25 à 527 50 ; l'Ouest, de 17 50 à 640 ; Genève, de 10 à 595 ; Saint-Rambert, de 12 50 à 480 ; Béziers, de 10 à 302 50 ; les Autrichiens, de 2 50 à 666 25 ; le Victor-Emmanuel, de 12 50 à 450.

Vendredi. — Quoique les consolidés soient venus avec une baisse de 3/4, et qu'on eût des nouvelles mauvaises de New-York en date du 25 octobre, notre marché s'est tenu très-ferme, parce que la Banque de France n'a pas changé jusqu'à présent le taux de son escompte, qui est maintenu à 7 1/2 0/0. On a cru un moment, à deux heures, qu'il était porté à 8 1/2 0/0, et toutes les valeurs avaient rétrogradé ; mais on a repris avec fermeté pour la clôture lorsque ce bruit a été démenti. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 10 à 66 70, il a varié à terme de 66 90 à 67 05. Le 4 1/2 0/0 a monté de 25 à 91. La Banque s'est tenue à 2,980. Le Crédit foncier a monté de 5 à 515. Le Crédit mobilier a varié de 760 à 772 50 ; les Autrichiens, de 662 50 à 6 5 ; Orléans, de 1,360 à 1,380 ; le Nord ancien, de 870 à 866 25 ; le Nord nouveau, de 712 50 à 717 50 ; l'Est, de 610 à 620 ; Lyon ancien, de 800 à 805 ; Lyon nouveau, de 795 à 800 ; le Midi, de 522 50 à 527 50 ; l'Ouest, de 630 à 640 ; Genève, de 582 50 à 590 ; Béziers, de 300 à 295 ; le Victor-Emmanuel, de 450 à 447 50 ; les Russes, de 500 à 505 ; les Lombards, de 570 à 567 50 ; les François-Joseph, de 455 à 453 75 ; les Saragosse, de 435 à 430.

C. DEVINS.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	[illegible]	NOMBRE DE TITRES OU ACTIONS	[illegible]	[illegible]	[illegible]	ÉPOQUE DU PAIEMENT DES DIVIDENDES	DERNIER COURS
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer.	C	10 [illegible]	[illegible]	tout	71 10	[illegible]	32 ..
Banque de l'Algérie	A	[illegible]	[illegible]	id	37 [illegible]	[illegible]	[illegible]
Omnium lyonnais	[illegible]	7 [illegible]	1.750	id.	..	[illegible]	[illegible]
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des omnibus	A	3[illegible]	1 [illegible]	tout	[illegible]	janv. juil.	[illegible]
Omnibus des chemins de fer.	C	[illegible]	[illegible]	id.	25 ..	[illegible]	[illegible]
Omnibus de Londres	C	[illegible]	[illegible]	id	12 [illegible]	[illegible]	[illegible]
Comp. imp. des voitures de Paris	A	[illegible]	100	id	1 [illegible]	[illegible]	[illegible]
Gondoles parisiennes	C	[illegible]	[illegible]	id	9 [illegible]	févr. [illegible]	[illegible]
Omnibus de Lyon	C	..	[illegible]	tout.	..	[illegible]	[illegible]
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital	A	[illegible]	1 [illegible]	tout	[illegible]	[illegible]	[illegible]
— act. de jouiss.	A	[illegible]	[illegible]	id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Bourgogne, action de capital	A	[illegible]	1 [illegible]	id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]
— action de jouiss.	A	[illegible]	1 [illegible]		12 [illegible]	[illegible]	[illegible]
Arles à Bouc, act. de capital	A	[illegible]	1 [illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]
Trois canaux, act. de capital		17 [illegible]	1 [illegible]	id.	[illegible]	[illegible]	11 [illegible]
Roanne à Digoin	A	11 [illegible]	1 [illegible]	id	11 ..	[illegible]	[illegible]
Aire à la Bassée	A	[illegible]	[illegible]	id	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Sambre à l'Oise	A	11 [illegible]	1 [illegible]	id.	30 ..	[illegible]	[illegible]
Scarpe inférieure	C	2 [illegible]	1.000	id	112 ..	[illegible]	[illegible]
Sambre française canalisée	A	6 [illegible]	1 [illegible]	id	116 25	[illegible]	[illegible]
Canalisation de l'Ebre	A	[illegible]	[illegible]	id	5 0/0	[illegible]	[illegible]
Compagnie générale des Eaux	A	[illegible]	[illegible]	id	4 0/0	[illegible]	[illegible]
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	C	1000 part	[illegible]	150	4 0/0	[illegible]	[illegible]
Pont, gare et port de Grenelle	A	[illegible]	[illegible]	id	10 ..	[illegible]	[illegible]
Pont de Rouen	A	[illegible]	1 [illegible]	id	15 ..	[illegible]	[illegible]
Ponts réunis	C	[illegible]	1 [illegible]	id	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Nouveaux Ponts réunis	C	1 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Pont de Bordeaux	A	2 [illegible]	1 [illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]
Pont de Beaucaire	A	1 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		140 ..
Pont sur le Rhône	.	.	[illegible]	.	[illegible]	[illegible]	[illegible]
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Cie	C	10 000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	600 ..
Compagnie franco-améric. [illegible]	C	[illegible]	[illegible]	tout	[illegible]	juin, déc	150 ..
Messageries imp. Serv. marit.	A	[illegible]	[illegible]	tout.	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Cie cent. de transp. et de nav.	C	[illegible]	[illegible]	id	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Compagnie générale maritime	A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	41 [illegible]
Marc. Fraissinet père et fils	C	..	[illegible]	id	[illegible]		[illegible]
Arnaud Touache fr. et Cie	C	..	[illegible]	id	..		[illegible]
Armements marit. [illegible] et Cie	C	..	[illegible]	tout	[illegible]		[illegible]
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénechas (Gard)	C	2100 parts	300	tout.	15 ..	[illegible]	300 ..
Centre-du-Flénu	Civ.	[illegible]	[illegible]	id	[illegible]	[illegible]	245 ..
Pont-de-Loup-Sud	Civ	2 [illegible]	1 [illegible]	id.	[illegible]	avril	410 ..
Montrelais-Saint-Etienne	Civ	[illegible]	[illegible]	id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Blanzy	C	3[illegible]	[illegible]	id.	[illegible]	févr. août	725 ..
[illegible]	A	[illegible]	[illegible]	id	150 ..	[illegible]	1250 ..
[illegible]	A	[illegible]	1 [illegible]	id	[illegible]	[illegible]	780 ..
Lyon-et-Loire	A	[illegible]	[illegible]	id	[illegible]	[illegible]	440 ..
Loire	A	80 [illegible]	[illegible]	id	12 ..	id	512 50
Mont-Rambert	A	[illegible]	[illegible]	id	16 ..	id	511 75
St-Etienne	A	80.000	[illegible]	id	[illegible]	id	135 ..
Rive-de-Gier	A	[illegible]	[illegible]	id.	21 50	[illegible]	[illegible]
Mayenne et Sarthe	A	[illegible]	[illegible]	id	34 ..	[illegible]	[illegible]
Grand'Combe	A	24 [illegible]	1.2[illegible]	id	[illegible]	[illegible]	810 ..
Haute-Loire (anc. Société)	Civ.	[illegible]	[illegible]	id	[illegible]	avril oct.	[illegible]
Carmaux-Toulouse	C	11 [illegible]	[illegible]	id	10 ..	janv. juill	[illegible]
Epinac	A	2 [illegible]	1.200	id.	[illegible]		[illegible]
Roche-la-Molière et Firminy	A	.	.	.	. .		[illegible]
Houillères réunies-s-Quaregnon	A	[illegible]	[illegible]	id	[illegible]		[illegible]
Charbonnages belges	C	30 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]
Compagnie générale. Asphalte	C	8 [illegible]	[illegible]	id	.. ..		.. ..
[illegible]	.	10 000	[illegible]	id.	5 0/0	[illegible] juil	100 ..
Loire, obligations anciennes	.	4 [illegible]	1 [illegible]	id.	50 ..		[illegible]
— — nouvelles		18 [illegible]	1 [illegible]	id.	50 ..	févr. août	917 50
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne ... zinc	A	50 000	[illegible]	tout.	25 ..	mai, nov.	390 ..
Nouvelle-Montagne ... zinc	A	[illegible]	1 [illegible]	id.	100 ..		1000 ..
Stolberg et Westphalie, priv. zinc	A	40 [illegible]	[illegible]	id.	5 0/0	octobre	350 ..
— non priv. zinc	A	40 [illegible]	[illegible]	id	.. ..	id	[illegible]
Corphalie ... zinc	A	[illegible]	1 [illegible]	id	[illegible]		[illegible]
Eschweiler, priv. ... zinc	A	[illegible]	[illegible]	id	.. .	1er juin	.. ..
— non priv. ... zinc	A	[illegible]	[illegible]	id.	5 0/0	janv. av.	.. ..
Silésie ... zinc	A	[illegible]	[illegible]	id.	8 12	mai, nov.	250 ..
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre	C	60 [illegible]	[illegible]	id.	1 50	[illegible]	22 ..
Tenez (Algérie) ... cuivre.	C	24 [illegible]	[illegible]	id.	.. ..		40 ..
Pontgibaud ... plomb, argentif.	A	10 [illegible]	1 [illegible]	id.	25 ..		[illegible]
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Cie	C	14 [illegible]	500	tout.	47 20	[illegible] mars	835 ..
[illegible]	C	10 [illegible]	250	id.	.. ..	[illegible] oct	.. ..
[illegible]	C	[illegible]	100	[illegible]	4 75		[illegible]
[illegible]	C	2 [illegible]	[illegible]	id	[illegible]	[illegible] déc.	750 ..
[illegible]	C	2.[illegible]	[illegible]	id.	[illegible]		.. ..
[illegible]	C	4 [illegible]	500	id	[illegible]		.. ..

DÉNOMINATION.	[illegible]	NOMBRE DE TITRES OU ACTIONS	[illegible]	[illegible]	[illegible]	ÉPOQUE DE PAIEMENT DES DIVIDENDES	DERNIER COURS CONNU.
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)		2[illegible]	500	tout.	[illegible]	déc. juin.	[illegible]
[illegible]	A	4 000	1/4000	id	[illegible]	[illegible]	4000 ..
[illegible]	A	..	5.000	[illegible]	.. ..		[illegible]
[illegible] Aveyron	A	2.100	3.000	id	20 ..	juin, déc	. ..
[illegible]	A	18 [illegible]	1/1000	id.	.. ..		[illegible]
[illegible]	C	5 [illegible]	500	id	91 ..	avril, oct.	40 ..
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	id.	40 ..	mars, sep.	300 ..
[illegible] (Nord)	A	[illegible]	1/1000	id.	.. ..		150 ..
[illegible]	C	50 000	1/50000	id	[illegible]		[illegible]
Forges-aciéries de Rive-de-Gier	C	54 000	1/54000	id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	A	10 000	1/10000	id.	.. ..		[illegible]
[illegible]-d'Or	C	[illegible]	500	id.	.. ..		[illegible]
Franche-Comté	C	[illegible]	500	id.	.. ..		[illegible]
Firminy	C	.	250	id.	.. ..		[illegible]
Méditerranée (forges et chant.)	A	[illegible]	1/[illegible]	tout	[illegible]	..	[illegible]
Espérance (Belgique)		4.[illegible]	1 [illegible]	id.	[illegible]	janv. juill.	1 175 ..
Boussu-sur-Sambre (Belgique)	A	10 [illegible]	500	id	62 50	avril, oct.	675 ..
Providence (Belgique)	A	[illegible]	1.000	id	[illegible]		1 575 ..
[illegible] métallurgique	A	80 000	175	id	[illegible]	janv. juill	350 ..
[illegible]	C	11 [illegible]	1 [illegible]	id	[illegible]	.	[illegible]
[illegible] (Belgique)	A	12 [illegible]	1/12000	id.	60 ..		562 50
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)	C	24000 [illegible]	1/24000	tout.	0 ..	avril. oct	.. .
Paris (éclairage et chauffage)	A	140 [illegible]	[illegible]	id.	40 ..		[illegible]
Nord (Batignolles)	C	[illegible]	500	id.	40 ..	avril. oct	500 ..
Est (Vincennes)	C	1 [illegible]	[illegible]	id.	[illegible]		.. ..
Versailles	C	1 200	500	id.	[illegible]	[illegible]	300 ..
Wazemmes	C	2 100	[illegible]	id.	7 50	1er octobre	175 ..
[illegible]	C	[illegible]	500	[illegible]	[illegible]	[illegible]	140 ..
[illegible]	C	[illegible]	500	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Union des Gaz	C	40 [illegible]	250	[illegible]	0 ..	[illegible]	[illegible]
Lyon	A	7.000	1 [illegible]	id.	[illegible]	janv. juill	2175 ..
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.400	[illegible]	id			[illegible]
Dijon	.	.	[illegible]	.	.. ..		[illegible]
Metz	A	1 [illegible]	1 [illegible]	[illegible]	.. ..		.. ..
[illegible]	.	.	[illegible]	.	.. ..		.. ..
Saint-Etienne	A	1.650	1 [illegible]	id	.. ..		[illegible]
[illegible]	.	.	[illegible]	.	.. ..		[illegible]
Padoue, Vicence et Trévise	Civ.	2.[illegible]	[illegible]	tout	.. ..		[illegible]
FILATURES.							
Maberly (Amiens)	A	8.[illegible]	[illegible]	tout.	53 ..	septembre	[illegible]
[illegible]	C	10 000	[illegible]	id.	49 40	janv. juill	550 ..
[illegible]	[illegible]	1 [illegible]	[illegible]	id.	[illegible]		.. ..
[illegible]	A	5.[illegible]	1/[illegible]	id.	31 ..	[illegible] avril	420 ..
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	B	6.[illegible]	[illegible]	tout	62 ..	janv. juil.	550 ..
Glaces de Saint-Gobain	A	[illegible]	[illegible]	id.	.. ..		33.000 ..
Glaces de Montluçon	A	24 [illegible]	500	id.	.. ..		[illegible]
Glaces d'Oignies. (Belgique)	A	10 [illegible]	[illegible]	id.	[illegible]	juill. sept	1.000 ..
Glaces d'Aix-la-Chapelle (Prusse)	A	2 [illegible]	[illegible]	[illegible]	.. ..	avril. oct.	120 ..
Immeubles Rivoli	A	240 [illegible]	[illegible]	id	5 00	janv. juill	[illegible]
Rue impériale de Lyon	C	[illegible]	1.[illegible]	id	5 0/0		[illegible]
Docks Louis-Napoléon	Civ.	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]
Télégraphe sous-marin Manche	C	[illegible]	[illegible]	id	7 0/0	mars, sept	[illegible]
— [illegible]	C	[illegible]	250	id	.. ..		[illegible]
Cie gén. de Voitures, Richeux [illegible]	C	[illegible]	[illegible]	id	[illegible]		[illegible]
Substances alimentaires [illegible]	C	[illegible]	[illegible]	id	20 ..		10 ..
Cie marit. [illegible]	C	.	[illegible]	tout	.		5
ASSURANCES							
[illegible]	A	[illegible]	12 [illegible]	5000	.. ..	avril	[illegible]
[illegible]	A	[illegible]	[illegible]	1.5	.. ..		72 [illegible]
[illegible]	A	[illegible]	[illegible]	750	221 75	avril.	17 [illegible]
[illegible]	A	[illegible]	[illegible]	1/5	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	A	[illegible]	[illegible]	1000	.. ..		[illegible]
[illegible]	A	100	[illegible]	1.5	.. ..	février	[illegible]
Mélusine	A	100	[illegible]	1.5	.. ..	[illegible]	[illegible]
[illegible]	A	[illegible]	[illegible]	1000	620 ..		[illegible]
Sauvegarde	A	[illegible]	[illegible]	1000	250 ..	février	[illegible]
Centrale	A	1 [illegible]	[illegible]	1000	200 ..	février	[illegible]
[illegible]	A	1 [illegible]	5 [illegible]	[illegible]	.. ..	id.	[illegible]
Générale	A	[illegible]	5 [illegible]	[illegible]	.. ..	avril.	[illegible]
Phénix	A	4.000	1 [illegible]	id	[illegible]	mai, nov.	217 [illegible]
Nationale	A	2.000	[illegible]	[illegible]	.. ..	mars.	172 [illegible]
Union	A	2.000	5.000	1.5	500 ..	avril.	90 [illegible]
Soleil	A	1 000	[illegible]	[illegible]	400 ..	id.	126 [illegible]
France	A	2 000	5 [illegible]	1.5	.. ..	id.	63 0/0 b.
Urbaine	A	1.000	5 [illegible]	1.5	600 ..	id.	110 0/0 b.
Providence	A	2 000	2 500	[illegible]	110 ..	id.	80 ..
[illegible]	A	600	5 [illegible]	2000	.. ..	id.	25 0/0 [illegible]
Paternelle	A	3 [illegible]	1.[illegible]	400	.. ..	id.	5 0/0 b.
[illegible]	A	[illegible]	5.000	1000	.. ..	id.	7 0/0
Nord	A	2.000	1.[illegible]	[illegible]	[illegible]	id.	12 0/0
Générale ... vie.	A	400	7.[illegible]	tout	[illegible]	t. les 3 ans	180 0/0 b.
Nationale ... vie.	A	3.000	5 000	1.5	[illegible]	t. les 4 ans	[illegible]
Union ... vie.	A	2 [illegible]	5.000	1.5	[illegible]	t. les 2 ans	10 0/0
France ... vie.	A	[illegible]	5.000	1000	[illegible]	id.	3 0/0 p
Caisse Paternelle ... vie.	A	[illegible]	500	[illegible]	.. ..	avril.	10 0/0 b.
Générale ... grêle	A	2.000	5 000	1000	.. ..	avril.	pair

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 31 OCTOBRE AU 6 NOVEMBRE

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Reven. de chaque act. dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 31 Compt.	Samedi 31 Terme	Lundi 2 Compt.	Lundi 2 Terme	Mardi 3 Compt.	Mardi 3 Terme	Mercredi 4 Compt.	Mercredi 4 Terme	Jeudi 5 Compt.	Jeudi 5 Terme	Vendredi 6 Compt.	Vendredi 6 Terme
863	390	99	400.000	400	tout	56 fr. pour 1856	juillet 1856	Nord ancien	917 50	920 ••	922 50	926 25	• ••	930 ••	920 75	927 50	870 ••	870 ••	917 50	920 25
•	•	•	125 000	375	200	4 0/0	•	Nord nouveau	731 ••	718 75	715 75	725 ••	715 ••	725 ••	712 50	720 ••	720 ••	715 ••	710 ••	717 50
950	•	96	300 000	500	tout	44 fr. pour 1856	avril 1857	Ouest	675 ••	675 ••	675 ••	680 75	667 50	682 50	662 50	657 50	667 50	660 ••	660 ••	667 ••
1372	3912	99	300.000	500	tout	84 fr. pour 1856	avril 1857	Orléans	1320 ••	1317 50	1313 75	1310 ••	1310 ••	1310 ••	1290 ••	1295 ••	1277 50	1282 50	1270 ••	1250 ••
1357	1822	99	300 000	500	tout	74 fr. pour 1856	mai 1857	Est ancien	675 ••	677 50	670 ••	670 ••	678 50	672 ••	661 2[illegible]	670 ••	665 ••	662 50	665 ••	660 ••
•	•	•	290 000	500	tout	4 0/0	mai, nov.	Est nouveau	665 ••	667 50	667 50	667 50	• ••	662 50	656 75	655 ••	• ••	• ••	• ••	• ••
804	900	99	265.000	500	tout	84 fr. pour 1856	janvier 1857	Paris à Lyon	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	1200 ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
•								Lyon à la Méditerranée	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
•	851	•	677 500	500	tout	•	•	Paris-Méditerr. ancien	865 ••	862 50	860 25	846 25	850 ••	855 ••	832 50	835 ••	805 ••	800 ••	800 ••	805 ••
•	•	•	115 500	725	25	•	•	Paris-Méditerr. nouv.	850 ••	850 ••	825 ••	825 ••	817 50	• ••	810 ••	840 ••	805 ••	802 50	810 ••	800 ••
175	331	99	90.000	500	tout	4 0/0	juillet 1857	Lyon à Genève	620 ••	615 ••	• ••	620 ••	610 ••	610 ••	615 ••	615 ••	600 ••	595 ••	595 ••	590 ••
729	950	99	250 000	500	tout	4 0/0	janv. juillet	Midi	550 ••	545 ••	547 50	550 ••	538 75	530 ••	532 50	528 75	527 50	527 50	527 50	527 50
•	1168	99	224.000	500	tout	35 fr.	juillet 1857	Grand-Central	600 ••	• ••	600 ••	• ••	600 ••	• ••	600 ••	• ••	597 50	597 50	597 50	597 50
90	265	99	60.000	500	200	4 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Gren.	510 ••	502 50	500 ••	• ••	500 ••	• ••	495 ••	498 50	• ••	• ••	500 ••	• ••
•	54	99	38.000	500	tout	4 0/0	avril	Béziers à Graissessac	317 50	317 50	323 75	323 75	320 ••	320 ••	312 50	312 50	310 ••	302 50	300 ••	305 ••
30	140	99	42.000	500	tout	4 fr. 25	janvier 1856	Ardennes ancien	465 ••	• ••	465 ••	• ••	465 ••	• ••	• ••	• ••	460 ••	• ••	465 ••	• ••
•	•	•	44.000	500	250	•	•	Ardennes nouveau	475 ••	• ••	475 ••	• ••	470 ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	480 ••	• ••
52	•	•	•	•	•	•	•	Bordeaux à la Teste	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1077	1176	91	400 000	500	425	31 fr.	juillet 1856	Chemins autrichiens	675 ••	672 50	675 ••	677 50	671 25	672 50	667 50	668 75	663 75	666 ••	661 ••	[illegible]
••	1012	90	300 000	500	[illegible]	4 1/2 0/0	•	François-Joseph	455 ••	• ••	457 50	• ••	455 ••	• ••	455 ••	• ••	• ••	• ••	453 75	• ••
412	1071	90	314.500	500	300		•	Lombardo-Vénitiens	577 50	• ••	577 50	• ••	577 50	• ••	570 ••	• ••	570 ••	• ••	567 50	• ••
•	4101	95	600.000	500	150	5 0/0	•	Russes	• ••	502 50	• ••	• ••	502 50	• ••	• ••	• ••	500 ••	500 ••	500 ••	505 ••
270	445	99	240.000	500	150	•	janvier 1857	Saragosse	440 ••	• ••	435 ••	• ••	435 ••	• ••	435 ••	• ••	• ••	• ••	430 ••	• ••
•	610	99	170.000	500	150	6 0/0	•	Romains	• ••	• ••	450 ••	• ••	455 ••	• ••	465 ••	• ••	• ••	• ••	465 ••	• ••
•	85	99	[illegible].000	500	[illegible]	2 1/2	déce. b. 1856	Victor-Emmanuel	460 ••	460 ••	466 25	465 ••	465 ••	462 50	465 ••	462 50	455 ••	460 ••	465 ••	467 50
84	250	99	72.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Central suisse	450 ••	• ••	445 ••	• ••	• ••	• ••	450 ••	• ••	445 ••	• ••	• ••	• ••
105	21	99	80 000	500	250	•	juin 1856	Ouest suisse	412 50	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	445 ••	• ••	440 ••	• ••
111	1[illegible]2	•	57 365	500	tout	4 0/0	1 janvier	Nord-Est suisse	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
11	11	99	7 [illegible]	250	tout	6 0/0	1er oct. 15 avr.	Tarragone à Reus	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'Obligat.	Durée de amortiss.	Prix d'émiss.	Somm. payée à ce jour	Prix de rembours.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements
1851-52-4	375 .000	75 ans	335	tout.	500	avril.	15 ••	janvier juillet.
1854.	2.363	16 —	335	tout.	300	D°	20 ••	août
•	17.418	18 —	•	out.	562 50	•	16-87 1/2	janvier juillet
1853.	60.000	50 —	1.000	out.	250	avril.	50 ••	avril octobr.
1855.	160.000	99 —	280	out.	500	avril	15 ••	D°
1852.	120 000	99 —	300	tout.	625	D°	25 ••	D°
1853.	183.333	99 —	350	tout.	500	D°	15 ••	janvier juillet.
1852.	265 09[illegible]	96 —	500		650	avril.	25 ••	juin décembre.
1854.	136.000	94 —	270	200	500	mars.	15 ••	janvier juillet
•	2.775	47 —	•	tout.	1.250	•	50 ••	avril octobre.
•	24 000	—	•	tout.	625	•	25 ••	janvier juillet
1856.	600.000	94 —	280	tout.	500	1853	15 ••	D°
1842.	8.888	47 —	1.125	tout.	1.250	décembre.	50 ••	D°
1848.	13 333	90 —	•	tout.	1.250	D°	50 ••	D°
1852.	410 000	97 —	•	tout.	500	•	15 ••	D°
1853.	131.007	99 —	300	tout.	500	décembre.	15 ••	D°
1855.	134.290	9 —	290	tout.	500	décembre.	15 ••	D
1853.	102.614	99 —	500	tout.	625	D°	25 ••	D°
1853.	63.043	99 —	500	tout.	500	D°	15 ••	D°
1855.	81.719	99 —	285	tout.	500	D°	15 ••	D°
1855	100.000	99 —	275	•	500	septembre.	15 ••	septembre mars
1856.	100.500	99 —	285	tout	500		15 ••	janv. juillet.
1856.	166 000	97 —	285	•	500		15 ••	janv. juillet.
1854.	4.200	99 —	250	•	500	25 janvier.	15 ••	1er avril 1er octobre
1856.	667	99 ••	250	•	500	•	15 ••	1er février 1er juillet

Noms des compagnies	31	2	3	4	5	6
Nord 3 0/0	276 25	276 25	276 25	276 25	275 ••	276 25
Nord-Boulogne						
Nord-Charleroy (anciennes actions)	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
Paris à Lyon 5 0/0	• ••	• ••	965 ••	965 ••	970 ••	970 ••
D° (nouvelles)	282 50	• ••	282 50	282 50	282 50	282 50
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	470 ••	470 ••	470 ••	470 ••	470 ••	• ••
D° Nouvelles 3 0/0	274 75	275 ••	• ••	275 ••	275 ••	275 ••
Est 1852 1854 1856	452 50	452 50	451 25	450 ••	455 ••	456 25
D° (nouvelles) 3 0/0	261 25	262 50	260 ••	260 ••	261 50	261 25
Strasbourg-Bâle	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
D°	540 ••	• ••	540 ••	• ••	• ••	• ••
Ouest 1857	263 75	262 75	263 75	263 75	262 50	263 75
Paris à Orléans 1842 5 0/0	• ••	• ••	• ••	• ••	965 ••	• ••
D° (Nouvelles 1848)	• ••	965 ••	• ••	• ••	965 ••	• ••
D° 1852 3 0/0	265 ••	263 75	265 ••	265 ••	265 ••	265 ••
Grand-Central 1854	262 50	265 ••	265 ••	• ••	• ••	• ••
D° (nouvelles) 1855	262 50	263 75	263 75	263 75	262 50	263 75
Rhône-et-Loire 5 0/0	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	465 ••
D° 3 0/0	• ••	• ••	265 ••	• ••	265 ••	• ••
Lyon à Genève 1855 jouiss. juillet 1857	• ••	270 ••	270 ••	270 ••	270 ••	• ••
D° 1857 jouiss. juillet 1857	• ••	260 ••	260 ••	261 25	257 50	260 ••
Autrichiens	• ••	262 50	262 50	261 25	• ••	• ••
Midi	261 25	264 25	264 25	261 25	264 25	261 ••
Lyon-Bourbonnais	266 25	267 50	267 50	265 ••	265 ••	266 ••
Tarragone à Reus	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
D°	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 30 octobre au 5 novembre 1857. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	30	31	2	3	4	5
Nord	865 •• à 870 ••	870 •• à 875 ••	870 •• à 875 ••	862 50 à 867 50	855 •• à 860 ••	[illegible] à 850 75
Est	670 •• à 675 ••	675 •• à 681 25	675 •• à 681 25	665 •• à 675 ••	662 50 à 668 75	645 •• à 650 ••
Est nouvelles	660 •• à 665 ••	665 •• à 675 ••	665 •• à 675 ••	655 •• à 665 ••	650 •• à 655 ••	635 •• à 640 ••
Orléans	1250 •• à 1300 ••	1250 •• à 1300 ••	1250 •• à 1300 ••	1250 •• à 1300 ••	1225 •• à 1275 ••	1225 •• à 1275 ••
Lyon	820 •• à 825 ••	825 •• à 835 ••	830 •• à 835 ••	825 •• à 831 25	812 50 à 81[illegible]	810 •• à 815 ••

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination	Samedi 31 Comptant	Samedi 31 Terme	Lundi 2 Comptant	Lundi 2 Terme	Mardi 3 Comptant	Mardi 3 Terme	Mercredi 4 Comptant	Mercredi 4 Terme	Jeudi 5 Comptant	Jeudi 5 Terme	Vendredi 6 Comptant	Vendredi 6 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0, jouiss. 22 juin 1857	67 25	67 10	67 ••	67 40	6[illegible] ••	67 20	66 95	67 15	66 80	67 ••	66 75	67 05
Rentes 4 1/2 0/0, jouiss. 22 mai 1857	91 ••	•• ••	90 75	•• ••	90 50	•• ••	91 30	•• ••	90 75	•• ••	91 ••	•• ••
Banque de France, jouiss., juillet 1857	2900 ••	• •	2900 ••	• •	2900 ••	• •	2900 ••	• •	2900 ••	• •	2900 ••	• •
Banque de France, nouvelle émission	2900 ••	• •	2900 ••	• •	2900 ••	• •	2900 ••	• •	2900 ••	• •	2890 ••	• •
Comptoir national d'escompte, jouiss. août 1857	655 ••	• •	665 ••	• •	661 ••	• •	665 ••	• •	• ••	• •	660 ••	• •
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss. juillet 1857	545 ••	• ••	520 ••	• ••	517 50	• •	520 ••	• •	515 ••	• ••	515 ••	• •
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1857	427 50	• •	427 50	• •	427 50	• •	428 75	• •	422 50	• •	422 50	• •
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	• ••	• •	380 ••	• •	• ••	• •	387 50	• •	385 ••	• •	• ••	• •
— 10es d'Obligat. 4 0/0 d° d°	87 50	• •	82 50	• •	85 ••	• •	85 ••	• •	87 50	• •	87 50	• •
— 10es d'Obligat. 3 0/0 d° d°	•• ••	• •	77 50	• •	76 25	• •	•• ••	• •	75 ••	• •	75 ••	• •
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouis. mai.	• ••	• •	• ••	• •	• ••	• •	• ••	• •	9[illegible] 25	• •	• ••	• •
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1857	795 75	792 50	800 ••	795 25	785 ••	787 50	775 ••	777 50	772 50	770 ••	770 ••	772 50
Ville de Paris, obligations 1849, jouissance avril 1857	• ••	• •	1045 ••	• ••	• ••	• •	• ••	• •	• ••	• •	• ••	• •
d° d° 1852, jouiss. juillet 1857	• ••	• •	1060 ••	• •	• ••	• •	1060 ••	• •	• ••	• •	• ••	• •
d° d° 1855, tout payé jouiss. sept. 1857	302 50	• •	302 50	• •	301 25	• •	301 25	• •	302 50	• •	301 25	• •
Département de la Seine, obligations 1857, jouiss. juillet 1857	190 ••	• •	190 ••	• •	188 75	• •	188 75	• •	• ••	• •	188 75	• •
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	88 3/8	• •	•• •/•	• •	88 7/8	• •	89 1/2	•	88 7/8	• •	88 1/8	• •
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1857	99 1/2	• •	97 1/2	• •	97 1/4	• •	97 •/•	•	97 •/•	• •	96 1/2	• •
Piémontais. 5 0/0 jouiss. juin 1857	90 25	• •	90 ••	• •	90 ••	• •	90 ••	• •	90 ••	•	90 ••	• •
— 3 0/0 jouiss., juillet 1857	•• ••	• •	53 25	•	53 25	• •	53 25	• •	53 25	• •	53 25	• •
Autrichien, 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1857	•• •/•	• •	•• •/•	•	88 •/•	• •	•• •/•	• •	88 •/•	• •	88 •/•	• •
Emprunt Romain, jouiss., juin 1857	88 •/•	• •	88 •/•	• •	88 •/•	• •	87 1/2	• •	88 •/•	• •	88 •/•	• •
Espagne différ. convert. jouiss., juillet 1857	25 1/4	• •	25 1/4	• •	•• •/•	• •	25 3/4	• •	25 5/8	• •	•• •/•	• •
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1857	40 1/8	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •
d° intérieure d°	37 1/2	• •	37 5/8	• •	37 1/2	• •	•• •/•	• •	37 1/4	• •	37 •/•	• •

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, RUE BERGÈRE, 20

LE DIRECTEUR, C. DEVINA.

Digitized by Google

N° 897 — 16e ANNÉE. — N° 46 — SAMEDI, 14 NOVEMBRE 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

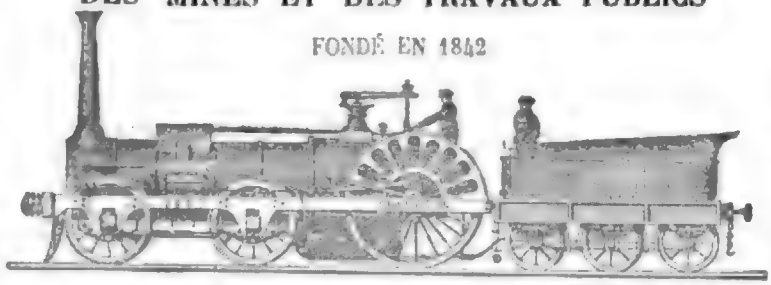
PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris.. ..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger ..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 2fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOMMAIRE

Lettre de l'Empereur au ministre des finances, 1097. — Banque de France, 1097. — Bulletin de la semaine, 1097. — Marché monétaire, 1099. — Triage et fonte de monnaies, 1099. — Les Banques d'Amérique, 1099. — Chemin de fer de Bordeaux au Verdon, 1100. — Chemin de fer du Nord, 1100. — Chemins de fer de Paris à la Méditerranée, 1100. — Chemins sardes, 1100. — Chemin de fer de Lyon à Genève, 1100. — Chemin de fer d'Athènes au Pirée, 1100. — Compagnie des services maritimes des Messageries impériales, 1101. — Compagnie générale des eaux, 1101. — Docks Napoléon, 1101. — Société des mines et fonderies de Santander, 1101. — Crédit foncier de France, 1101. — Situation de la Banque de France et de ses succursales, 1101. — Avis aux actionnaires, 1101. — Bulletin des recettes de la semaine, 1102. — Compagnie des services maritimes et des Messageries impériales, 1103. — Société des mines et fonderies de la province de Santander, 1104. — Chemin de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise, 1105. — Compagnie nantaise des paquebots des Antilles, 1105. — Forges, 1106. — Recettes, 1107, 1108. — Annonces 1109, 1110. — Chronique de la Bourse, 1111. — Tableau des valeurs industrielles, 1112. — Bourse, 1113.

LETTRE DE S. M. L'EMPEREUR.

L'Empereur a adressé la lettre suivante à S. Exc. M. le ministre des finances :

« Monsieur le ministre,

» Je vois avec peine que, sans cause apparente ni réelle, on porte atteinte au crédit public par des craintes chimériques et par la propagation de soi-disant remèdes à un mal qui n'existe que dans l'imagination. Les années précédentes, les appréhensions, il faut bien le reconnaître, avaient quelque fondement. Une succession de mauvaises récoltes nous forçait d'exporter tous les ans plusieurs centaines de millions en numéraire pour payer la quantité de blé qui nous manquait, et cependant nous avons pu conjurer la crise et défier les tristes prédictions des alarmistes par quelques simples mesures de prudence prises momentanément par la Banque de France. Aujourd'hui, comment ne comprend-on pas que la même conduite, rendue plus facile par la loi qui permet d'élever le taux de l'escompte, doit suffire à plus forte raison pour conserver à la Banque le numéraire dont elle a besoin, puisque nous sommes dans de bien meilleures conditions que l'année dernière, la récolte ayant été abondante et l'encaisse métallique de la Banque étant plus considérable?

» Je vous prie donc de démentir bien haut tous les projets absurdes qu'on attribue au gouvernement, et dont la propagation crée si facilement des alarmes. Ce n'est pas sans quelque orgueil que nous pouvons affirmer que la France est le pays en Europe où le crédit public est assis sur les bases les plus larges et les plus solides. Le rapport remarquable que vous m'avez adressé en fait foi. Donnez du cœur à ceux qui s'effraient en vain, et assurez-les que je suis bien décidé à ne point employer ces moyens empiriques auxquels on n'a recours que dans les cas heureusement si rares où des catastrophes au-dessus de la prévoyance humaine viennent fondre sur le pays.

» Sur ce, je prie Dieu qu'il vous ait en sa sainte garde.

» NAPOLÉON.

» Fait au palais de Compiègne, le 10 novembre 1857. »

BANQUE DE FRANCE.

Le conseil général de la Banque a décidé, dans sa séance de ce jour, qu'à partir de 11 courant, l'escompte des effets du commerce aurait lieu de la manière suivante :

Effets à 30 jours et au-dessous.	8 0/0
Effets de 31 jours à 60.	9 0/0
Effets de 61 jours à 90.	10 0/0

Le secrétaire général,

MARSAUD.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

L'élévation du taux de l'escompte de la Banque de France à 10 0/0 pour les effets de 61 à 90 jours d'échéance a été la conséquence de l'élévation de l'escompte anglais à 10 0/0. La Banque d'Angleterre avait été entraînée à cette nouvelle rigueur par la diminution plus considérable que jamais de ses réserves. Le bilan publié dans la nouvelle forme par la *Gazette de Londres*, c'est-à-dire contenant la situation de la Banque au mercredi au lieu du samedi, accuse, pour onze jours, les résultats suivants : diminution de l'encaisse métallique : liv. st. 872,014 (21,800,350 fr.); diminution de la réserve : liv. st. 1,372,494 (34,312,350 fr.); ensemble 56,112,700 fr. de diminution dans les ressources de la Banque. Par contre, le portefeuille s'était accru d'une somme correspondante de 2,089,217 livr. st. (52,230,425 fr.).

Une nouvelle faillite avait fait une très-vive impression sur le marché anglais : celle de MM. Denuistoun, Cross et C°, de Londres. Cette maison avait des succursales à Liverpool, à Glasgow et dans chaque partie du globe, Amérique, Californie, Indes, Chine, Australie. On la comptait parmi les quatre plus grandes maisons de commerce d'Angle-

Digitized by Google

terre. Elle a été renversée par la culbute successive des banques de Liverpool et de Glasgow. Cette dernière, qui a suspendu ses paiements avant-hier, avait 96 succursales.

En présence d'une situation si généralement critique, le gouvernement anglais s'est décidé à autoriser une émission supplémentaire de bank-notes que la Banque devra employer à prêter sur bonnes valeurs.

Dans une lettre écrite à ce sujet aux directeurs de la Banque par lord Palmerston et le chancelier de l'Echiquier, le gouvernement émet l'avis que les conditions de l'escompte actuel de la Banque ne peuvent pas être restreintes.

Ce qui se passe à Londres montre du reste combien les économistes anglais, entre autres l'honorable rédacteur en chef de l'*Economist*, M. Wilson, avaient raison de soutenir que la limitation des émissions est une garantie purement illusoire. L'exemple de la Banque de France prouve qu'en pareille matière tout dépend d'une sage et prudente administration. Le bilan publié au *Moniteur* de ce matin constate un encaisse métallique de 189 millions et demi de francs; c'est-à-dire 36 millions de diminution sur l'encaisse du mois précédent, mais 25 millions de plus qu'au mois de novembre 1856, malgré la différence des temps; car, certes, la crise commerciale de l'hiver dernier n'avait rien de comparable, ni par l'étendue ni par l'intensité, avec celle qui sévit en ce moment sur l'univers commercial.

En même temps la circulation a diminué de 24 millions, les avances ont augmenté de 5 millions sur chemins de fer, et la Banque a remboursé 33 millions de comptes courants, 15 au Trésor, 18 aux particuliers. Le portefeuille a diminué de 21 millions, et, dans les circonstances actuelles, cela s'explique naturellement par une certaine réserve apportée dans les transactions commerciales. Cette réserve est certainement préférable à l'augmentation de 52 millions qui vient de se produire en onze jours à Londres. Un gonflement si prodigieux du portefeuille, lorsque l'argent s'écoule de plus en plus et que les faillites des banques et des particuliers éclatent d'heure en heure, ne peut pas s'interpréter comme le signe d'un accroissement d'activité industrielle et commerciale. C'est au contraire un signe de détresse, un symptôme de panique, et en même temps de dangereuse spéculation.

Les uns font de l'argent à tout prix, parce qu'ils en ont besoin; les autres, par peur, tâchent d'accumuler des espèces dans leur caisse particulière, et, brochant sur le tout, la spéculation s'efforce de faire accepter par la Banque le montant des valeurs qu'elle ramasse à bas prix sur le marché américain. Tel est, au vrai, le tableau du marché anglais.

Les dépenses en primes pour achat de métaux précieux n'ont pas dépassé 278,000 fr.; c'est seulement 24,000 fr. de plus que le mois dernier. On peut estimer à 30 millions environ les métaux précieux achetés par la Banque dans le courant du mois.

On remarquera que la Banque porte, dans son bilan, sous un chapitre spécial, les bénéfices produits par l'escompte au-dessus de 6 0/0, et qui doivent être ajoutés au capital; ils se sont élevés, pour un mois, c'est-à-dire du 12 octobre au 11 novembre, à 567,211 fr. 95 c.

La rente française s'est assez bien défendue pendant le commencement de la semaine; mais le poids des événements a fini par se faire sentir, et le 3 0/0 a fermé vendredi à 66 60 à terme et 66 35 au comptant.

On ne saurait trop recommander la prudence dans la situation actuelle. Il est fâcheux que la spéculation se soit départie de la réserve qu'elle avait conservée jusqu'à présent. Il paraît que la coulisse est acheteur d'une quantité considérable de rentes; et on peut craindre, si par hasard il y avait des livraisons importantes, que le report ne se tende et que la liquidation ne soit laborieuse. On remarque déjà que le report du comptant à la liquidation représente 55 à 60 c. d'une liquidation à l'autre. Nous le répétons, la réserve et la prudence, surtout de la part des acheteurs à découvert, sont commandées par la situation.

Naguère, il y avait un découvert à la baisse. C'est ce découvert qui a maintenu les cours par ses rachats successifs. Aujourd'hui, il y a un découvert à la hausse, dont la liquidation forcée pourrait n'être pas sans périls.

Dans un sens comme dans l'autre, l'expectative doit être l'attitude des gens sages. Les situations de place non équilibrées ont pour conséquence inévitable des mouvements désordonnés qu'il faut éviter, surtout au milieu d'une crise générale.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 67 05, ferme à 66 60.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 91 20, ferme à 90 75.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Lombard-Vénitiens,	18.48 0/0.
Autrichiens,	16.83 0/0.
Bourbonnais,	12.02 0/0.
Lyon-Genève,	5.43 0/0.
Nord,	5.35 0/0.

Diminution kilométrique.

Midi,	16.44 0/0.
Est,	12.69 0/0.
Saragosse,	10.75 0/0.
Méditerranée,	9.18 0/0.
Ouest,	8.72 0/0.
Orléans,	8.13 0/0.
Lyon,	5.86 0/0.

C. DEVINS.

Résultats comparés du bilan de la Banque de France.

1857.	Espèces.	Portefeuille.	Avances sur effets publics	Avances sur chemins de fer.	Avanc. au trésor et bons.	Billets en circulation.	Comptes-courants du Trésor.	Comptes-courants particuliers.
mois.	millions.	millions.	millions.	millions.	millions	millions.	millions.	millions
Janvier 1857,	191	566	31	23	40	612	76	161
Février,	195	529	28	21	40	595	80	141
Mars,	222	504	25	20	40	580	103	129
Avril,	235	519	29	29	40	594	69	130
Mai,	233	533	30	19	»	583	81	146
Juin,	234	499	26	17	»	569	113	142
Juillet,	262	585	29	20	»	608	118	164
Août,	245	604	28	26	»	609	119	159
Septembre,	248	583	28	27	»	593	121	144
Octobre,	225	609	30	28	»	605	87	162
Novembre	**189**	**588**	**30**	**33**	**50**	**581**	**72**	**144**
Augmentation :	»	»	»	5	»	»	»	»
Diminution :	36	21	»	»	»	24	15	18

Digitized by Google

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS A TERME.

NOMS DES VALEURS.	6 novembre	13 novembre	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0	67 05	66 60	» »	» 45
CONSOLIDÉS	88 1/8	89 7/8	1 6/8	» »/»
CRÉDIT FONCIER	515 »	510 »	» »	5 »
CRÉDIT MOBILIER	785 »	740 »	» »	45 »
COMPT. D'ESCOMP.	670 »	6 0 »	» »	» »
ORLÉANS	1280 »	1255 »	» »	25 »
NORD	866 25	852 50	» »	13 75
ACTIONS NOUVELLES	717 50	707 50	» »	10 »
EST	620 »	612 50	» »	7 50
LYON	» »	» »	» »	» »
PARIS-MÉDIT. (ANC.)	805 »	785 »	» »	20 »
PARIS-MÉDIT. (NOUV.)	800 »	780 »	» »	20 »
MÉDITERRANÉE	» »	» »	» »	» »
MIDI	527 50	520 »	» »	7 50
OUEST	640 »	612 50	» »	17 50
GRAND-CENTRAL	597 50	595 »	» »	2 50
GENÈVE	590 »	575 »	» »	15 »
CH. AUTRICHIENS	665 »	630 »	» »	35 »
SAINT-RAMBERT	480 »	440 »	» »	40 »
VICTOR-EMMANUEL	447 50	410 »	» »	37 50
RUSSES	505 »	497 50	» »	7 50
ROMAINS	485 »	475 »	» »	10 »
FRANÇOIS-JOSEPH	453 75	450 »	» »	3 75
LOMBARD-VÉNITIEN	567 50	560 »	» »	7 50
SARAGOSSE	430 »	416 25	» »	13 75

MARCHÉ MONÉTAIRE.

Pendant la semaine qui a fini samedi dernier, voici quel a été le mouvement des métaux précieux sur le marché anglais :

IMPORTATION.

De la Méditerrané par le *Sultan*. l. st.		1,500
Id. par le *Colombo*. .		5,266
De Russie.		40,000
De la Péninsule par le *Taye*		500
Argent du continent.		250,000
Total. . . . liv. st.		297,266

Soit, 7,431,650 fr.

EXPORTATION.

1° Du port de Londres pour :			
Boulogne . . onces d'or,	20,200	ou	2,020,000
Belgique . . id.	3,120		312,000
Id. . . onces d'arg.,	400		2,400
Boulogne . . id.	2,400		14,400
Total. . . . fr.			2,348,000
2° Des autres ports :			
Inde et Chine par le *Ripon*. . . liv. st.	956,847		
Côte d'Afrique . . .	3,200		
New-York	69,000		
Amérique du Nord. .	25,126		
Total. . liv. st.	1,054,173	ou	26,354,325
			28,703,125
A déduire l'importation . . .			7,431,650
Quantité exportée.			21,271,475

C. DEVINS.

TRIAGE ET FONTE DE MONNAIES.

La *Gazette des tribunaux* annonce, dans son numéro du 11 novembre, qu'une information vient d'être commencée contre des changeurs, sous prévention d'achats avec prime, de triage et de fonte de monnaies d'argent.

A l'occasion de faits de même nature, ce journal avait fait connaître en 1856 les dispositions légales qui régissent cette matière. Il n'est pas sans opportunité de rappeler ce qui a été dit à cet égard. Voici ce qui a été publié dans la *Gazette des tribunaux* du 10 octobre 1856 :

« La fonte des monnaies ayant cours légal a, de tous temps, été interdite par les lois françaises.

» D'anciennes ordonnances, qui n'ont jamais été abrogées, la prohibent de la façon la plus expresse ; ce sont : la déclaration royale du 24 octobre 1711, l'édit de février 1718 (article 15), et l'édit de février 1726 (art. 13). Ces différents textes défendent aux orfévres, joailliers et autres ouvriers travaillant en or et en argent de difformer et de fondre les espèces ayant cours dans le royaume. Il est également défendu par ces ordonnances d'acheter ou de vendre les matières d'or et d'argent à plus haut prix que celui qui doit être payé aux hôtels des monnaies. Un arrêt de la cour des monnaies, du 30 septembre 1782, qui n'a jamais non plus été abrogé, a défendu à tous fondeurs, orfévres, ouvriers et à toutes personnes quelconques de fondre aucune espèce d'or ou d'argent ayant cours dans le royaume, et de faire aucune fonte nuitamment ou à des heures indues, à peine d'être poursuivis extraordinairement.

» Avant le code pénal du 25 septembre 1791, les peines prononcées pour contravention aux ordonnances susrappelées étaient : pour la fonte des espèces, les galères à perpétuité ; pour l'achat et la vente au-dessus du cours légal, la confiscation et 3,000 livres d'amende.

» Le code pénal du 25 septembre 1791 ayant, dans son article dernier, établi que tous les faits qualifiés crimes avant sa promulgation et auxquels il n'avait pas maintenu cette qualification seraient punis correctionnellement, la fonte des monnaies n'est plus aujourd'hui qu'un délit passible de peines correctionnelles. Quant à l'achat au-dessus du cours, qui était un délit avant 1791, il a conservé ce caractère, et l'ancienne peine de 3,000 livres d'amende est toujours applicable. »

LES BANQUES D'AMÉRIQUE.

Nous extrayons d'un travail intéressant publié par le *Pays, journal de l'Empire*, les renseignements qui suivent sur l'organisation et la législation des banques américaines :

Les derniers incidents financiers survenus dans l'Amérique du Nord ont présenté une particularité curieuse : au premier abord, lorsque la nouvelle s'est répandue que les banques suspendaient leurs paiements en espèces, l'impression universelle a été qu'une banqueroute générale devenait imminente aux Etats-Unis ; mais les faits ne s'accordent pas avec cette impression purement instinctive, car il est certain que, depuis la déclaration de suspension des paiements en espèce, la panique s'est calmée et le marché américain s'est sensiblement relevé.

C'est là un phénomène qui mérite d'être éclairci, ce qui peut se faire sans peine. Il nous suffira d'exposer brièvement l'organisation des banques américaines, sur laquelle il nous semble qu'on a commis en France d'assez graves méprises. On se représente assez généralement les banques d'Amérique comme des établissements sans consistance et sans suite, ne présentant pas de garanties sérieuses, soumises à toutes les chances des établissements commerciaux ordinaires, et pouvant, sous l'influence du moindre vent contraire, se voir obligés de déposer leur bilan, en entraînant dans une ruine commune leurs actionnaires, leurs dépositaires et leurs porteurs de billets. En un mot, on a cru voir dans les banques d'Amérique le développement du système de liberté absolue en matière de banque, par opposition au système de privilége absolu adopté en France, et de privilége mixte qui règne en Angleterre.

C'est une erreur assez considérable.

Il est bien vrai que dans les Etats d'Amérique et particulièrement dans l'Etat de New-York, que nous avons plus spécialement en vue, tout particulier ou toute association est libre d'établir une banque ; mais pour que cette banque jouisse du droit d'émettre des billets, elle doit remplir certaines conditions qui restreignent suffisamment le principe de liberté pour le transformer très-réellement en un véritable privilége ; seulement le privilége est collectif, c'est-à-dire qu'il est accessible à tous ceux qui peuvent remplir les conditions exigées.

D'après l'acte passé en 1838 devant la législature de l'Etat de New-York, et qui a, depuis cette époque, servi de modèle aux autres Etats, aucune banque ne peut émettre de billets sans avoir préalablement déposé entre les mains d'un fonctionnaire public spécial, qualifié surintendant du département des banques, des valeurs suffisantes pour garantir le remboursement de ses billets, et cela dans la proportion fixée par la loi elle-même. Tous les billets ainsi créés sont contresignés par le surintendant avec ces mots : « Garanti par dépôt de fonds publics. » (*Secured by pledge of public stocks.*) On voit que cette contresignature du surintendant équivaut réellement et formellement à une garantie de la puissance publique, et qu'elle est un obstacle absolu à des émissions exagérées ou frauduleuses.

Ainsi, c'est le département des banques qui verse à chaque banque les billets qu'elle veut mettre en circulation, après qu'elle a consigné la valeur de garantie. De même, lorsque la

Digitized by Google

banque veut retirer même momentanément ou partiellement cette valeur, elle est obligée de remettre au département une somme de billets à annuler égale à la garantie qu'il s'agit de retirer.

Ce n'est pas tout. La loi exige en outre que chaque banque maintienne une réserve en espèces égale au 12 1/2 0/0, soit au huitième de sa circulation en billets

Ainsi, les porteurs de billets des banques de l'Etat de New-York et de tous ceux qui ont imité sa législation sont garantis 1° par le portefeuille, et l'on sait que dans toute banque bien administrée le portefeuille n'est pas susceptible de pertes, si ce n'est dans une proportion à peine égale à 1/1000e 0/0 ; 2° par les fonds publics déposés à la surintendance ; 3° par une réserve métallique ; 4° enfin par tout l'actif de la banque, attendu que, par la nouvelle constitution de l'Etat de New-York, adoptée en 1846, il a été admis comme un principe fondamental auquel la législature ne peut pas toucher, que, « en cas d'insolvabilité d'une » banque, les porteurs de billets auront la pré- » férence sur tous autres créanciers. »

On voit qu'il règne dans la législature américaine un véritable luxe de précautions en faveur des porteurs de billets des diverses banques ; il y a loin de ces garanties multipliées et minutieuses au régime d'anarchie où beaucoup de gens les croient encore plongées.

Il est facile, d'après ce qui précède, de comprendre que des billets si bien garantis ne devaient pas, ne pouvaient pas être dépréciés par la suspension des paiements en espèces, et que cette suspension n'implique nullement l'insolvabilité des banques américaines.

AUGUSTE VITU.

CHEMIN DE FER DE BORDEAUX AU VERDON.

Par décret impérial du 17 octobre dernier, inséré au *Moniteur* du 13 novembre, la convention passée le 17 octobre entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et MM. Em. Barincou, Bergmiller, Michel Chaine, Lefèvre-Delaroche, Degane, Princeteau et Tabuteau, portant concession d'une ligne de chemin de Bordeaux au Verdon, a été approuvée.

Le Verdon est situé sur la rive gauche de la Gironde, à son embouchure dans l'Océan, c'est-à-dire à l'extrémité nord-est de la pointe de Grave. Le nouveau chemin de fer traversera donc toute la presqu'île comprise entre Bordeaux, la Gironde et la mer. Il est probable que le tracé suivra à peu de chose près le parcours de la route départementale actuellement existante, et qui dessert entre Bordeaux et le Verdon, Blanquefort, Castelnaux, Saint-Laurent, Lesparre et Saint-Vivien, c'est-à-dire tout le pays de Médoc et de Grave, sur un parcours total de 75 à 80 kilomètres.

C. DEVINA.

CHEMIN DE FER DU NORD.

Le jury d'expropriation pour la rectification du chemin de fer du Nord, entre Saint-Denis et Creil, a statué, dans sa séance du 11 novembre, sur deux indemnités importantes. MM. Igverland et Probus, banquiers à Londres, propriétaires actuels du domaine de Chantilly, qui est traversé dans toute sa longueur par le chemin de fer, réclamaient une somme totale de 871,000 fr., tant pour le terrain exproprié que pour la dépréciation du domaine, qui se trouve divisé en deux parties.

Après avoir entendu les plaidoiries de Me Ganneval dans l'intérêt du domaine, et de Me Baud pour la Compagnie du chemin de fer du Nord, le jury a fixé l'indemnité à la somme de 186,000 fr.

L'autre affaire était celle de M. Aumont, le célèbre éleveur de chevaux de courses, qui est exproprié de 1 hectare 71 ares, partie du parc attenant à son établissement.

M. Aumont réclamait 300,000 fr., attendu que le voisinage immédiat de la gare de manœuvre, incompatible avec la tranquillité nécessaire à des chevaux qui sont soumis aux épreuves de l'entraînement, l'a forcé à abandonner son exploitation.

Pour trouver un acquéreur de ses chevaux de course, M. Aumont a dû s'engager à ne pas courir pendant trois ans. M. de Lagrange, qui a transféré aujourd'hui cette écurie à Compiègne, a gagné dans la seule année 1857, tant en France qu'en Angleterre, 186,000 fr. de prix. M. Aumont affirme qu'il n'aurait pas gagné moins que M. de Lagrange ; il fait valoir d'ailleurs les dépenses d'appropriation de son écurie modèle, qui deviennent inutiles.

La Compagnie offrait 5,000 fr. seulement, soutenant qu'une écurie de course n'exige aucune condition particulière pour le choix de son emplacement, et que, d'ailleurs, la portion de l'immeuble qui reste à M. Aumont acquiert une plus-value considérable par la proximité même de la gare de Chantilly.

Après avoir entendu Me Edouard Bourdet et Me Ganneval, avocats de M. Aumont, et Me Baud, avocat de la Compagnie du Nord, le jury a fixé l'indemnité à 70,000 fr.

C. DEVINA.

CHEMIN DE PARIS A LA MÉDITERRANÉE.

La commission d'enquête constituée pour donner son avis sur le projet d'embranchement sur Privas d'un chemin de fer se détachant de la ligne de Lyon à Avignon, s'est réunie le 29 octobre à la préfecture.

Elle se compose de MM. Monier de la Sizeranne, président ; Vacher, maire de Valence, membre du conseil général ; Besson, président du tribunal de Valence, membre du conseil général ; de Lacheisserie, membre du conseil général ; Bith, maire de Montélimart, membre du conseil général ; Emile Laurens, maire de Die, membre du conseil général ; de la Bretonnière, maire de Crest, membre du conseil général, Borel-Soubeyran, membre du conseil général, et Voulet, maire de Saillans, membre du conseil d'arrondissement

La commission a choisi pour son secrétaire M. Emile Laurens, et s'est ajournée au 12 novembre prochain, après avoir entendu les délégués de Livron, Soyons, Charmes, Guillerand, etc.

Les pièces déposées sur les bureaux ont été examinées avec soin. La commission a cru devoir remettre à un autre jour sa délibération, pour laisser carrière à tous les moyens d'instruction qui peuvent se produire encore sur cette question importante.

— La mise en exploitation de la nouvelle section de Balbigny à Roanne, qui devait commencer le 15 du courant, ne commencera que le 20. La réception de la section ratifiée demeure toujours fixée au 14 novembre.

C. DEVINA.

CHEMINS SARDES.

Ce chemin a subi une dépréciation par suite du bruit qui a couru qu'il allait être fait un appel de fonds de 100 fr. Nous croyons savoir que l'appel de fonds n'a été décidé qu'éventuellement. Il ne doit avoir lieu qu'au cas où les pourparlers qui sont entamés par les administrateurs de la Compagnie avec une maison anglaise, pour un emprunt, n'aboutiraient pas. Il est vrai que dans l'état actuel de la place de Londres il y a peu de probabilité pour le succès des négociations entamées.

C. DEVINA.

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE.

On annonce que la Compagnie du chemin de fer de Genève à Lyon fera dans quelques jours l'inauguration de la partie de sa ligne qui s'étend entre Genève et le tunnel du Crédo, et qui a été parcourue dans son entier par des locomotives.

Tout fait espérer que la Compagnie de Lyon à Genève sera aussi en mesure de relier au printemps Genève au réseau de l'Ouest suisse qui, de son côté, livrerait à l'exploitation la voie entière de Versoix à Morges dans le courant de mai prochain.

C. DEVINA.

CHEMIN DE FER D'ATHÈNES AU PIRÉE.

La Grèce, dont le développement industriel et commercial devient chaque jour plus remarquable, va commencer enfin l'établissement de ses chemins de fer. Voté par la loi du 22 novembre 1855, qu'a modifiée depuis celle du 10 juin 1857, le chemin de fer d'Athènes au Pirée sera mis en adjudication au ministère de l'intérieur, à Athènes, le 12 décembre prochain.

Digitized by Google

Le rabais devra porter : 1° sur la durée de la concession, dont le maximum est fixé à 78 ans; 2° sur les tarifs; 3° sur le capital, dont l'Etat devra garantir l'intérêt à 5 0/0.

Le chemin de fer d'Athènes au Pirée aura un développement d'environ 10 kilomètres.

C. Devina.

COMPAGNIE DES SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

L'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de cette Société a eu lieu le 5 novembre.

Il s'agissait de délibérer sur la création des voies et moyens nécessaires pour l'exploitation de la ligne postale de navigation entre la France, le Brésil et la Plata, concédée à la Compagnie par décret impérial du 19 septembre dernier.

L'assemblée, sur la proposition du Conseil, a décidé l'émission immédiate de la troisième série de 24,000 actions et de 8,000 actions de la quatrième série dont la création est autorisée par l'article 8 des statuts. Les actionnaires actuels ont droit de souscrire au pair les 24,000 actions de la troisième série, à raison d'une nouvelle pour deux anciennes.

Les 8,000 actions de la 4e série restent à la disposition du Conseil pour être remises sur le pied de 550 fr., tant à la chambre de commerce de Bordeaux qu'à la Société Louis Arnaud, Touache et Ce, en exécution d'obligations contractées de part et d'autre.

Le premier versement sur les actions nouvelles sera de 25 fr.

Le nombre des administrateurs a été porté de neuf à onze. Les deux nouvelles places créées ont été conférées à MM. Baptistin Pastré et Jacques Brettmayer, présentés par le Conseil.

Ces résolutions ont été votées, les unes à l'unanimité, les autres à l'unanimité moins deux voix.

On trouvera plus loin le rapport du Conseil.

C. Devina.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

Nous publions aujourd'hui dans notre tableau des recettes l'état des abonnements de la Compagnie générale des eaux au 1er novembre. Cette publication sera continuée de mois en mois, afin de tenir les actionnaires au courant de la situation de l'entreprise.

Nous croyons aussi savoir que le dernier versement de 125 fr. est entièrement effectué et par conséquent les 80,000 actions émises par la Compagnie sont complétement libérées.

C. Devina.

DOCKS NAPOLÉON.

On a signalé à la Bourse quelques-uns des numéros des actions des Docks Napoléon vendues, en vertu d'un jugement, par le syndic des agents de change, comme n'ayant pas opéré le premier versement de 125 fr.

C'est là une erreur grave. Toutes les actions vendues par le syndic sont revêtues des signatures des deux administrateurs constatant le premier versement.

C. Devina.

SOCIÉTÉ DES MINES ET FONDERIES DE SANTANDER

L'assemblée générale de cette Société a eu lieu le 30 octobre. Après le compte rendu très-satisfaisant présenté par le gérant de la Compagnie, l'assemblée a adopté ses propositions, tant pour la ratification des diverses acquisitions de mines que pour le règlement des comptes et la répartition du dividende.

On trouvera plus loin le rapport du gérant.

C. Devina.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Le 5e tirage, pour 1857, des obligations du Crédit foncier, aura lieu le mardi 22 décembre, à deux heures et demie de l'après-midi, au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, 19.

Le 1er numéro sortant gagnera		100,000 fr.
Le 2e	—	50,000
Le 3e	—	40,000
Le 4e	—	30,000
Le 5e	—	20,000
Le 6e	—	10,000
Et les huit numéros suivans chacun 5,000 fr., ensemble.		40,000
Total des lots.		290,000 fr.

Les porteurs des titres sur lesquels des versements exigibles n'auraient pas été effectués, sont prévenus que, faute d'avoir effectué ces versements avant le 22 décembre, ils ne participeront pas aux bénéfices de ce tirage.

Les demandes d'achats d'obligations, *au cours de la Bourse*, sont reçues dans les départements, chez MM. les receveurs généraux et particuliers des finances.

Le conseiller d'Etat, gouverneur du Crédit foncier de France.

L. Frémy.

Paris, le 9 novembre 1857.

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 12 novembre 1857.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots	73,935,881	89
Numéraire dans les succursales	115,609,021	»
Effets échus hier à recevoir ce jour	709,855	48
Portefeuille de Paris, dont 100,043,201 fr. 91 c. provenant des succursales	307,485,859	99
Portefeuille des succursales, effets sur place	261,106,516	»
Avances sur lingots et monnaies	2,998,600	»
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales	2,030,500	»
Avances sur effets publics français	23,079 030	10
Avances sur effets publics français dans les succursales	6,682,350	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer	21,755,200	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales	11,775,700	»
Avances sur obligations du Crédit foncier	100,000	»
Avances sur obligations dans les succursales	45,200	»
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848	50,000,000	»
Rentes de la réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750	14
Rentes, fonds disponibles	52,189,4-2	03
Actions nouvelles non libérées	87,188,500	»
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000	»
Immeubles des succursales	5,364,600	»
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales	1,607,190	49
Primes payées pour achats de matières d'or et d'argent	1,227,443	06
Divers	1,023,635	28
	1,041,837,915	46

PASSIF.

Capital de la Banque	91,250,000	»
Capital nouveau	91,250,000	»
Réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750	14
Réserve nouvelle	9,125,000	»
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000	»
Bénéfices en addition au capital (art. 8, loi du 9 juin 1857)	537,211	93
Billets au porteur en circulation de la Banque	531,678,000	»
Billets au porteur en circulation des succursales	49,581,800	»
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales	6,911,147	92
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales	3,247,286	»
Compte courant du Trésor, créditeur	72,370,995	91
Comptes courants de Paris	119,108,321	04
Comptes courants dans les succursales	25,443,360	»
Dividendes à payer	421,987	25
Arrérages de valeurs transférées ou déposées	2,804,725	66
Escompte et intérêts divers à Paris et dans les succursales	15,905,862	07
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	2,266,387	51
Excédant de rentrées sur les effets en souffrance	6,945	9
Divers	2 908,146	18
	1,041,837,915	46

Certifié conforme aux écritures.

Le gouverneur de la Banque de France,

Comte de Germiny.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Mines de Saint-Côme (Aveyron). — Assemblée générale le 15 novembre, rue Drouot, 14.

Chemin de fer de Naples à Nocera et à Castellamare. — Assemblée générale le 16 novembre, rue Saint-Guillaume, 31.

Compagnie françai-e de navigation a vapeur, de roulage et de messagerie. — Assemblée générale le 16 novembre.

Digitized by Google

Fonderies et forges de la Loire et de l'Ardèche. — Lundi 16 novembre, à Lyon, hôtel de Provence.

Chemin de fer du Centre. — Assemblée générale extraordinaire le 17 novembre à Bruxelles.

Forges et laminoirs de la Sambre. — Assemblée du 13 octobre remise au 25 novembre, à Hourpes-sur-Sambre (Belgique).

Société anonyme des houillères et du chemin de fer d'Epinac. — Assemblée du 10 novembre remise au 25 pour insuffisance d'actions déposées. Réunion au siége social, 35, rue le Pelletier.

Compagnie générale des verreries de la Loire et du Rhône. — Jeudi 26 novembre, au siége de la Compagnie, à Rive-de-Gier (Loire).

Forges de la Basse Indre. — Assemblée générale le 30 novembre, passage Violet, 2.

Compagnie des Docks. (Entrepôts du Havre.) — Assemblée le 30 novembre, rue Richelieu, 87, à 2 heures.

Mines d'Aix-la-Chapelle. — Assemblée générale du 24 octobre remise au 3 décembre 1857.

APPELS DE FONDS.

Chemin de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — (Voir l'annonce.)

Paris à la Méditerranée. — 1er au 15 novembre, 150 fr. sur les actions 1857 libérées de 200 fr., et 100 fr. sur les actions libérées de 250 fr.

Ligne d'Italie. — 2 au 30 novembre, 50 fr. par action.

Union des chemins suisses. — 10 au 20 novembre, 50 fr. par action libérée de 300 fr.

Société fermière de la fonderie de Carronte et des mines de la Méditerranée. — Délai jusqu'au 25 janvier 1858 pour les 8 fr. 25 c. restant dus sur les actions.

Société nouvelle des mines, forges et hauts-fourneaux d'Herserange. — Appel des deux cinquièmes restant dus sur les actions jusqu'au 25 novembre.

Compagnie franco-américaine. — Versement de 50 fr. sur les actions nantaises jusqu'au 10 décembre 1857.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Ports de Marseille. — 1er octobre, 3 fr. par action, intérêts.

Orléans. — 1er octobre, 15 fr. d'intérêt et 15 fr. de dividende provisoire par action.

Lyon à la Méditerranée. — 1er octobre, 12 fr. 50 c. par obligation 5 0/0 de l'emprunt de 60 millions. L'impôt mobilier du premier trimestre sera prélevé sur ce coupon.

Paris à la Méditerranée. — 1er octobre, obligations Roanne à Andrézieux, premier et deuxième ordre. Intérêts. L'impôt du premier trimestre sera perçu.

Paris à Lyon. — 1er octobre, intérêts 3 et 5 0/0 des obligations. L'impôt du premier trimestre sera prélevé.

Ouest. — 1er octobre, 17 fr. 50 c. par action, soit 3 1/2 0/0. L'impôt sera déduit.

Est. — 1er octobre, 25 fr. intérêts aux obligations Bâle 1843. Déduction sera faite de l'impôt. — 1er novembre, actions anciennes, 20 fr.; actions nouvelles, 13 fr. 20 c. intérêts.

Chemins romains. — 1er octobre, 4 fr. 50 c. par action. Intérêts à 6 0/0.

Messageries impériales, services maritimes. — 1er octobre, intérêts aux obligations.

Gaz et Hauts-Fourneaux de Marseille, et Houillères de Portes et Sénéchas. — 1er octobre, 6 fr. par action, intérêts.

Basse-Indre. — 1er octobre, 50 fr. par action.

Graissessac à Béziers. — 5 octobre, intérêts aux actions. — 1er novembre, intérêts aux obligations.

Compagnie parisienne d'éclairage au gaz. — 6 octobre, 20 fr. par action sur le dividende 1857.

Fourchambault, Montluçon, Imphy — 15 octobre, 17 fr. 50 c. par action, solde du dividende.

Mines de la Loire. — 16 octobre, 6 fr. par action, premier semestre de bénéfices 1857.

Houillères de Saint-Etienne. — 16 octobre, 4 fr. 50 c. par action, premier semestre de bénéfices 1857.

Montrambert et Béraudière. — 16 octobre, 5 fr. par action, première répartition 1857.

Houillères de Rive-de-Gier. — 16 octobre, 12 fr. 50 c. par action, répartition du premier semestre.

Paris à la Méditerranée. — 1er novembre, 20 fr. par action de la fusion, à-compte sur le dividende 1857.

Crédit foncier. — 1er novembre, intérêts aux obligations.

Vieille-Montagne. — A partir du 10 novembre, seconde moitié du dividende de l'exercice de 1856 (12 fr. 50 c. par dixième).

Mines de la Silésie. — 15 novembre, 4 fr. 68 c., seconde moitié du dividende 1856.

Franco-Suisse. — A partir du 1er décembre, intérêts aux actions, 4 fr. 50 c. pour le demi-semestre de 1857.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Paris à Lyon. — 1er octobre, remboursement des obligations sorties au tirage du 29 septembre.

Bourbonnais. — 4 novembre, tirage d'obligations d'Andrezieux, premier et deuxième ordre.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en moins.
								⁰/₀	⁰/₀
ORLÉANS (1).	Du 20 octobre au 4 novemb	1372	1,168,275 »	851 51	1234	1,143,876 »	926 96	»	8.13
NORD (1).	29 — 4 — ...	862	1,068,422 »	1,239 »	795	935,468 »	1,176 »	5.35	»
OUEST (1).	29 — 4 — ...	950	784,798 »	826 10	876	792,630 »	905 05	»	8.72
EST (1).	29 — 4 — ...	1418	967,124 »	682 03	1069	835,085 »	781 18	»	12.69
LYON (1).	29 — 4 — ...	694	1,007,233 »	1,451 35	617	951,209 »	1,541 67	»	5.86
LYON-BOURBONNAIS (1) (Roanne à Lyon).	29 — 4 — ...	150	201,337 »	1,342 16	150	205,433 »	1.369 55	»	2.0
Id. (Nevers à Brioude).	29 — 4 — ...	256	91,656 »	358 03	230	72,319 »	314 »	14.2	»
MÉDITERRANÉE (1).	29 — 4 — ...	551	613,140 »	1,112 77	551	675,132 »	1,225 28	»	9.18
MIDI.	29 — 4 — ...	729	290,548 »	398 55	468	223,304 »	477 »	»	16.44
LYON A GENÈVE.	29 — 4 — ...	175	67,575 »	386 14	75	27,466 »	366 28	5.43	»
ST-RAMBERT A GRENOBLE.	29 — 4 — ...	90	24,078 »	267 53	»	»	»	»	»
SARRAGOSSE.	28 — 30 — ...	278	83,424 »	300 10	278	93,482 »	336 25	»	10.75
AUTRICHIENS.	29 — 4 — ...	1077	810,570 »	752 89	1077	694,041 »	644 42	16.83	»
LOMBARDS VÉNITIENS.	22 — 28 — ...	456	235,955 »	517 44	402	175,554 »	436 70	18.48	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

Digitized by Google

Chemin de Paris à Lyon et à la Méditerranée (section du Bourbonnais). — 2 décembre, tirage d'obligations, 57, rue Taitbout.

Crédit foncier de France. — 4e tirage d'obligations, 22 décembre 1857, rue Neuve-des-Capucines, 19.

COMPAGNIE DES SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

Assemblée générale extraordinaire du 5 novembre 1857.

Les actionnaires, réunis en assemblée générale extraordinaire, sur la convocation du conseil d'administration, avaient à délibérer :

1° Sur la création des voies et moyens nécessaires pour l'exploitation de la ligne postale de navigation entre la France, le Brésil et la Plata, concédée à la Compagnie par décret impérial du 19 septembre dernier ;

2° Sur la nomination de deux administrateurs en sus du nombre déterminé par l'art. 14 des statuts.

La décision à prendre sur ce dernier point impliquant la modification d'un article des statuts, il était nécessaire, aux termes de l'article 29, que le cinquième des actions émises (48,000), c'est-à-dire 9,600 actions au moins, fussent représentées pour que la délibération fût valable.

Aux termes du même article, les décisions ne pouvaient être prises qu'à la majorité des deux tiers des voix des membres présents.

La feuille de présence des actionnaires ayant constaté la représentation de 24,424 actions donnant droit à 613 voix, l'assemblée générale a été régulièrement constituée.

Elle a entendu le rapport destiné à lui faire connaître les motifs des décisions demandées par le conseil d'administration.

Voici le résumé de ce rapport :

L'administration rappelle qu'elle a tenu les actionnaires au courant de toutes les phases de la question transatlantique. C'est à la suite de ces communications que l'assemblée générale extraordinaire du 14 février 1855 a autorisé une augmentation éventuelle de capital de 36 millions de francs.

Le rapport présenté à l'assemblée du 28 mai 1857 laissait pressentir la probabilité d'une solution prochaine de cette importante question et déterminait la mesure dans laquelle le Conseil croyait possible pour la Compagnie d'y prendre part.

D'après le projet soumis par le gouvernement à la sanction du Corps législatif, les services à créer devaient être répartis entre trois lignes principales, partant de trois ports différents.

La subvention totale était fixée à 14 millions de francs, le ministre des finances restant libre de traiter au mieux des intérêts de l'Etat. Le cahier des charges annexé au projet de loi contenait, relativement aux points de départ des lignes, aux ports de relâche et au calcul des vitesses, des dispositions qui, suivant le rapport du 28 mai, auraient à être révisées pour que l'entreprise fût rendue praticable.

« Notre désir, disait ce rapport, est que » notre Compagnie ne demeure pas étrangère » à cette entreprise, qui a été pour nous, depuis cinq ans, l'objet de tant de préoccupations et de tant d'études ; mais vous pouvez » être certains que nous ne vous convierons à » prendre part à cette grande lutte contre la » navigation étrangère qu'autant qu'il sera » fait aux concessionnaires des conditions » convenables, sans exagération, et de nature » à mettre de leur côté une partie suffisante » des chances de succès. »

Le Conseil a fidèlement suivi cette ligne de conduite. Il savait par expérience que la balance entre les charges positives des entreprises de navigation à vapeur soumises aux règles du service postal, et les produits inconstants et hypothétiques d'une exploitation souvent contrariée par ces règles, ne peut se trouver avec sûreté que dans une subvention calculée sans parcimonie, et qui assure aux capitaux engagés dans ces entreprises, et en échange des services rendus au commerce et à l'Etat, une rémunération suffisante.

D'ailleurs, les circonstances imposaient au Conseil une extrême circonspection. En premier lieu, ce n'est que le 1er juillet dernier qu'il a été permis à la Compagnie de substituer enfin aux itinéraires réglés pour les besoins de la guerre les nouveaux itinéraires qu'elle avait proposés à l'adoption du gouvernement, dès la fin de 1856, pour les convenances de la paix. La Compagnie avait donc subi pendant le premier semestre de 1857, sans compensation suffisante, la charge d'un double service hebdomadaire sur la ligne de Constantinople. D'un autre côté, les nouveaux services de la mer Noire et de la côte de Thessalie s'organisaient sous l'influence de la crise financière et commerciale qui paralyse depuis plusieurs mois toutes les opérations dans les eaux de Constantinople, et ne donnaient par conséquent au début que de faibles produits ; enfin la Compagnie n'échappait pas plus qu'aucune autre entreprise de transport à terre comme sur mer, aux conséquences de la crise générale qui pèse en ce moment encore sur les transactions du monde entier, et dont l'influence s'est fait particulièrement sentir sur les lignes aboutissant à la Méditerranée.

Néanmoins, pendant cette période difficile, la Compagnie a moins souffert qu'on ne pouvait le craindre des conséquences de cette double crise.

L'administration regarde les plus grandes difficultés comme surmontées. Le trafic a commencé à renaître au mois de septembre. Il a pris un mouvement ascensionnel prononcé en octobre. Non-seulement il promet une bonne fin d'année, mais il laisse espérer que le service sera bientôt rendu à ses conditions normales.

Quoi qu'il en soit, ces circonstances devaient confirmer le Conseil dans la volonté de n'accepter, pour la navigation transatlantique, qu'un contrat suffisamment rémunérateur.

Soit à raison du choix des points de départ et de la combinaison des itinéraires, soit à cause du défaut de rapport existant entre la subvention offerte et les vitesses requises sur les deux lignes de New-York et des Antilles, le projet du gouvernement, pour l'ensemble des trois services transatlantiques, n'a pas paru au Conseil de nature à être accepté, et ce sentiment semble avoir été partagé par les diverses Compagnies formées de longue date en vue de l'entreprise générale.

Le rapport expose que c'est à la suite de cette abstention que le gouvernement s'est décidé à procéder par voie de concessions partielles. La ligne du Brésil, d'abord réservée au port de Bordeaux, a été attribuée par moitié à Bordeaux et à Marseille. Les chambres de commerce des deux ports ont été invitées à se concerter pour proposer au gouvernement une Compagnie qui pût exploiter les deux services de la ligne, de manière à écarter les chances contraires d'une concurrence sans objet utile.

Cette situation a dû changer le point de vue et l'attitude de la Compagnie. Par le seul fait que Marseille devenait une des têtes de ligne du Brésil, la Compagnie était intéressée directement à réunir ce service nouveau à ceux qu'elle exploite dans la Méditerranée et avec lesquels il y a connexion évidente. Au point de vue des sources du trafic qui promettent d'être fécondes, à celui de la vitesse qui doit être de 9 nœuds 1/2 sur la ligne du Brésil, tandis que les vitesses exigées sont de 11 nœuds 1/2 sur la ligne de New-York et de 10 nœuds 1/2 sur celle des Antilles ; enfin, au point de vue de la subvention qui donnera une rémunération de près de deux cent mille francs par voyage, et qui répond d'ailleurs assez exactement à la demande que la Compagnie avait faite pour cette ligne, alors qu'elle poursuivait la concession de l'ensemble des lignes transatlantiques, la concession partielle du service du Brésil offrait des avantages que les autres lignes n'ont pas été jugées présenter au même degré. A ces considérations s'ajoutait la convenance d'éviter la formation à Marseille d'un service subventionné qui serait infailliblement devenu, pour les lignes du réseau méditerranéen, le foyer de concurrences très-préjudiciables aux intérêts de la Compagnie.

« Par toutes ces raisons, dit le rapport, » nous nous sommes décidés à sortir, en ce » qui concerne la ligne du Brésil, de l'abstention à laquelle nous nous étions résignés » relativement à l'ensemble des trois services, » et nous nous sommes mis en mesure de » solliciter cette concession partielle avec l'assentiment des chambres de commerce des » deux ports intéressés. »

Suit l'exposé des négociations au moyen desquelles cet assentiment a été obtenu. A Marseille, 4,000 des actions à créer ont été accordées aux actionnaires de la Société Louis Arnaud, Touache frères et Ce, qui, ayant entrepris un service libre de navigation entre Marseille et le Brésil, avait été d'abord désignée au choix du gouvernement par la chambre de commerce pour l'entreprise de la part de la ligne postale du Brésil attribuée à Marseille. Ces 4,000 actions seront livrées au prix de 550 fr. l'une. En second lieu, en désintéressant ainsi cette Compagnie, le Conseil a acquis la précieuse collaboration de deux des membres de son Conseil de surveillance, M. Baptistin Pastré, de Marseille, et M. Jacques Brettmayer, de Lyon.

Il s'est assuré en même temps pour l'organisation de l'exploitation de la ligne du Brésil, le concours personnel de M. Félix Touache, un des gérants de la Société en commandite avec laquelle il avait eu à traiter.

Enfin, la Société s'est engagée à reprendre au prix coûtant à MM. Louis Arnaud, Touache et Ce, deux navires neufs spécialement construits par eux en vue de la navigation du Brésil, sous réserve, toutefois, que le gouvernement jugerait que les navires dont il s'agit, soit dans leur état actuel, soit après avoir subi certaines modifications, répondent ou répondront aux conditions stipulées dans le cahier des charges.

A Bordeaux, où il n'y avait pas encore de compagnie formée, mais où une souscription avait été faite sous le patronage de la chambre de commerce en vue de l'exploitation de la ligne projetée, le conseil a accordé, pour être réparties entre les souscripteurs, 3,400 des

Digitized by Google

actions à créer. Ces 3,400 actions seront livrées au prix de 550 fr., comme à Marseille.

A la suite de ces arrangements, qui ont donné satisfaction aux intérêts locaux sans aucun préjudice pour la Compagnie, les deux chambres de commerce se sont prononcées, dans les termes les plus honorables, en faveur de la soumission faite par le conseil et l'ont recommandée de concert à l'adoption du gouvernement.

C'est ainsi qu'a été signée, le 16 septembre dernier, la convention ratifiée par décret impérial du 19 septembre, qui rend la Compagnie concessionnaire de la ligne du Brésil et de la Plata.

Les principales conditions du cahier des charges joint à la convention, et que la Compagnie a acceptées, sont :

1° L'exécution, pendant vingt ans à compter de l'inauguration du service, de vingt-quatre voyages par an, donnant un parcours total annuel de 101,252 lieues marines, avec départ alternatif de Bordeaux et de Marseille;

2° L'emploi et la possession constante de dix paquebots au moins, d'une force collective de 3,750 chevaux au minimum;

3° Une vitesse moyenne annuelle de 9 nœuds et 1/2 sur la ligne du Brésil, 8 nœuds et 1/2 sur l'embranchement de la Plata;

4° Un système de pénalités échelonnées, en cas de non accomplissement des conditions de vitesse;

5° L'obligation de commencer le service dans un délai maximum de trois ans après la concession, et la faculté de le commencer dès que la Compagnie sera en état de le faire;

6° Une subvention annuelle de 4,700,000 fr.;

7° L'interdiction que s'impose l'État de subventionner aucun service particulier d'un port de France quelconque sur les points déjà desservis par la Compagnie;

8° Des prévisions en cas de guerre, pour concilier les intérêts de l'État avec ceux de la Compagnie;

9° Le versement au Trésor d'un cautionnement de 675,000 fr.

Après des explications détaillées tendant à faire saisir les avantages que promet l'exploitation de la ligne nouvelle, le Conseil indique qu'un capital de 18 millions sera nécessaire pour y pourvoir. Mais comme des 46,000 obligations que l'administration a été autorisée à émettre par l'assemblée générale du 31 mai 1856, 12,000 seulement ont été émises, le Conseil a déjà à sa disposition 4,000 obligations qui donneront au besoin un capital de 2 millions. Il croit donc que la somme à émettre en actions pourra être limitée à 16 millions. Les appels subordonnés aux besoins de construction ou d'achat des dix bâtiments nécessaires au service seront successifs. Il sera donc émis 32,000 actions nouvelles, dont 24,000 sont réservées par préférence aux détenteurs des anciennes actions, et il ne sera appelé, quant à présent, que 4 millions, c'est-à-dire 125 fr. par action. Sur ce premier versement il sera fait, au profit des détenteurs actuels de titres, compensation du montant du dividende provisoire de 1857, annoncé devoir être de 15 fr. par action ancienne.

Les dispositions qui seront la conséquence des propositions du Conseil, formulées dans le rapport, sont résumées dans les cinq résolutions suivantes qui ont été soumises au vote de l'assemblée générale.

Première résolution.

Le Conseil d'administration est autorisé à émettre immédiatement la 3e série de 24,000 actions et 8,000 actions de la 4e des séries dont la création est autorisée par le 6e paragraphe de l'art. 5 des statuts.

Deuxième résolution.

Les propriétaires des actions déjà émises auront droit de souscrire au pair dans cette émission, jusqu'à concurrence de 24,000 actions, à raison d'une nouvelle action pour deux anciennes, qu'ils justifieront posséder au moment de la souscription, dont l'époque sera fixée par le Conseil d'administration.

Les 8,000 actions restantes demeurent à la disposition du Conseil et serviront jusqu'à due concurrence à l'accomplissement des obligations contractées envers la Société Louis Arnaud, Touache et Ce, et la chambre de commerce de Bordeaux.

Les actions non souscrites dans les délais que le conseil d'administration aura fixés, seront négociées par les soins du conseil au mieux des intérêts de la Compagnie.

Troisième résolution.

Au moment de la souscription, il devra être versé une somme de 125 fr. par action en échange desquels il sera remis aux ayants droit des titres provisoires nominatifs, conformément à l'art. 10 des statuts.

Jusqu'à complète libération des nouvelles actions et jusqu'à l'ouverture de la ligne nouvelle du Brésil, les souscripteurs auront droit à un intérêt de 5 0/0 l'an sur le montant des versements effectués.

A partir de la libération complète des nouveaux titres et de l'ouverture des services, il sera délivré aux ayants droit des actions définitives qui participeront à la propriété et aux bénéfices de l'entreprise.

Quatrième résolution.

Sauf l'approbation du gouvernement, le premier et le deuxième paragraphes de l'art. 14 des statuts sont modifiés de la manière suivante :

ART. 14.

Rédaction ancienne.

« La Compagnie est administrée par un conseil composé de neuf membres, etc..... »

« Le conseil comprendra, en outre de ses neuf membres, etc..... »

Rédaction nouvelle.

« La Compagnie est administrée par un conseil composé de onze membres, etc..... »

« Le conseil comprendra, en outre de ses onze membres, etc..... »

Tous pouvoirs sont donnés aux membres du conseil d'administration ou à ceux d'entre eux qu'ils se seront substitués par des pouvoirs exprès vis-à-vis de l'administration publique, à l'effet de consentir, d'accord avec le gouvernement, toute modification aux statuts, nécessaire pour assurer l'effet de la présente résolution.

Cinquième résolution.

Les deux places d'administrateurs créées par la quatrième résolution, sous réserve de l'approbation du gouvernement, sont dès à présent conférées à MM. Baptistin Pastré et Jacques Brettmayer, à la charge par eux de se conformer aux dispositions de l'art. 14 des statuts.

Après une courte discussion générale, chacune des résolutions dont l'énoncé précède a été soumise séparément au vote des actionnaires. Les trois premières ont été votées à l'unanimité des membres présents; les deux dernières ont été votées à la grande pluralité des voix. Deux membres seulement se sont levés contre.

SOCIÉTÉ DES MINES ET FONDERIES DE LA PROVINCE DE SANTANDER.

Assemblée générale du 30 octobre 1857.

COMPTE RENDU

PAR LE GÉRANT

Du deuxième exercice (1856-1857).

Messieurs les actionnaires,

Réunis en assemblée générale, conformément à l'art. 48 de nos statuts, j'ai, comme gérant de la Société, à vous rendre compte de mon administration durant le deuxième exercice écoulé du 1er juillet 1856 au 1er juillet 1857; vous entendrez ensuite le rapport du Conseil de surveillance.

La prise de possession de nos mines a continué à se régulariser, sans entraves notables, au fur et à mesure que les agents du gouvernement ont accompli leurs opérations, sauf à l'égard de la mine dite Aparecida, sur laquelle pèse un procès qui n'est pas encore vidé. Pour prémunir notre production contre les éventualités de l'avenir, nous avons acquis les deux tiers de vingt-huit mines nouvelles près de Santander, pour la propriété desquelles nous nous trouvons en participation avec une puissante maison de Santander, dont le concours nous a été utile et le sera pour l'obtention d'autres mines. Dans le même but, notre ingénieur principal nous a procuré un tiers d'intérêt dans différentes mines sises en Biscaye. En outre, nous nous trouvons associés pour moitié dans la découverte et l'exploitation de mines de manganèse, à Alevia; puis enfin nous avons, en participation avec des tiers, dénoncé de nombreuses mines de fer et de charbon à Quiros en Asturie, dont la Société, intéressée pour moitié, aura à tirer parti ultérieurement, suivant le mode qui sera reconnu le plus avantageux. Quant à présent, nous n'avons à satisfaire, à l'égard de cette dernière affaire, qu'à des mesures de reconnaissance, d'investiture et d'entretien, et lorsque plus tard il y aura lieu de s'arrêter à un parti définitif, il en sera référé à l'assemblée générale.

Les travaux opérés sur nos mines ont été sérieux et étendus, et généralement tous ont répondu à notre attente.

Il a été établi des puits, des galeries, des tranchées, des excavations à ciel ouvert, des tronçons de chemins de fer, dix maisons et deux hôpitaux pour les ouvriers; ces travaux étaient la conséquence nécessaire de notre exploitation.

L'extraction brute de nos divers minerais en calamine, blende et plomb a atteint le chiffre de 27,888 tonnes. L'exportation a été de la moitié environ; elle s'est faite par 103 navires chargés, savoir : 68 à Comillas, 33 à San Vicente de la Barquera et 2 à Santander.

L'excédant de la production, compris le stock de l'exercice précédent, s'est trouvé réduit à 14,860 tonnes, défalcation faite des matières trop pauvres ou stériles.

Cet excédant n'a pu être exporté avant le 30 juin 1857, parce que la généralité des routes n'a touché à sa fin qu'à l'expiration même de l'exercice. Celle de Célis n'a pu être commencée cette année qu'avec le beau temps; puis les charrois qu'ont pu fournir les ressources locales se sont trouvés insuffisants pour satisfaire à une aussi rapide et aussi notable progression de notre production; mais cette insuffisance, à laquelle ont contribué d'ailleurs diverses causes purement accidentelles, est de nature à disparaître avec les facilités données aux transports par les améliorations introduites dans les moyens de viabilité :

Pour pourvoir à cet élément principal de nos réalisations, nous avons construit :

Digitized by Google

16,000 mètres de route autour de Comillas, et depuis le port de ce lieu jusqu'à Udias et au delà, où se trouvent nos mines les plus éloignées.
14,000 mètres de routes depuis la rivière de San Vicente de la Barquera jusqu'aux montagnes de Célis.

30,000 mètres au total.

En outre, nous avons construit six ponts, et nous avons pu obtenir, au moyen d'une contribution importante, qu'on procède à l'achèvement de la route publique de Santander à Comillas; nous avons eu à satisfaire aussi aux travaux nécessaires pour l'amélioration de nos moyens d'embarquement.

Nous avons approfondi le port de Comillas de plus d'un mètre pour y recevoir des navires calant douze pieds.

Nous avons fait des quais pour le dépôt de nos minerais, et, pour en faciliter l'embarquement sur une étendue superficielle de plus de 4,800 mètres à Comillas et de 1,000 mètres de San Vicente de la Barquera, ils sont étayés par des murailles d'une étendue de 442 mètres de longueur à Comillas et de 72 mètres à San Vicente. Le quai de Comillas est desservi par un chemin de fer d'une étendue de 320 mètres de parcours.

Enfin, pour aider au perfectionnement tout à la fois de nos moyens de transport et de chargement, nous avons ajouté sensiblement à l'importance de notre matériel par l'achat de grues, d'appareaux, de gabarres, d'un navires, de mules, chevaux et bœufs, de chars d'attelage et engins divers.

Nous nous sommes assuré, par l'installation et l'organisation de logements suffisants, la présence de tous les ouvriers nécessaires pour les travaux et l'exploitation; leur nombre a parfois dépassé 2,000.

Un nouveau four de calcination a été construit au centre des mines d'Udias; un lavoir pour séparer les schlames des menus minerais a été achevé. Une forge à quatre foyers a été établie pour fabriquer les outils à l'usage de nos divers districts d'exploitation.

Nous avons pourvu à des approvisionnements de charbons tirés des Asturies, pour la forge et la calcination des minerais.

Des fours à chaux et une tuilerie-briqueterie ont été organisés avec l'ampleur utile pour fournir avec économie les matériaux de construction nécessaires à nos divers établissements.

Un marché contracté avec la Compagnie la Vieille-Montagne, à de bonnes conditions, nous assure la vente de tous nos produits pour six années. Les avantages qu'y trouve aussi cette honorable Compagnie sont un gage de durée pour l'excellent accord qui règne entre nous. Ce marché nous évite d'avoir à construire des fours pour réduire nos minerais, et d'immobiliser ainsi dès à présent, en Espagne, un assez grand capital, alors que nos ressources actuelles se trouvent déjà fructueusement engagées dans notre importante exploitation de minerais.

Nos produits pour une fraction offrent des minerais riches, quoique mélangés, qui exigent une séparation mécanique.

Pour atteindre le but avantageux qu'un tel travail peut produire, nous avons fait venir d'Allemagne une machine à vapeur, des cylindres broyeurs, des débourbeurs et séparateurs que nous avons payés avec des minerais. Cet atelier se monte en ce moment, et il devient d'autant plus opportun, que la mine de la Véga donne actuellement des blendes et des galènes calaminifères mélangées excessivement riches; d'autres produits moins riches, accumulés sur le carreau des mines et considérés comme ne pouvant être utilisés dans leur état actuel, vont au contraire devenir des produits rémunérateurs.

L'inventaire et le compte de profits et pertes établissent la position de la Société et les résultats des opérations de l'exercice. Ces documents se résument de la manière suivante :

Ce deuxième exercice présente une production qui est de plus du double de celle du précédent exercice. L'exportation du premier exercice était insignifiante, comparée à celle du deuxième elle n'a produit que 108,821 fr., tandis que celle du second a produit 388,301 fr. Les intérêts et dividendes sont plus que doublés pour le deuxième.

" Le barrage de notre port terminé; cette amélioration jointe à celles que nous y avons déjà introduites, y fera affluer un plus grand nombre de navires, et alors avec les éléments favorables que nous avons préparés pour nos transports et nos chargements, nos expéditions devront marcher de pair avec la production.

Une idée de ce que déjà nous pouvons faire avec les moyens dont nous disposons se résume en deux chiffres, qui se sont produits du 1er juillet au 15 août dernier, six semaines durant lesquelles, avec du beau temps et l'arrivage de navires en nombre suffisant, nous avons obtenu une extraction de 6,300 tonnes et une exportation de 4,500 tonnes. On comprend que de tels résultats, se continuassent-ils dans une proportion moitié moindre, seraient encore d'une importance considérable.

En résumé, compléter rapidement notre organisation générale, assurer la puissance de notre production et son placement avantageux, développer tous les moyens propres à desservir et à faciliter l'exportation pour l'élever à la hauteur de la production, tels sont les résultats qu'il fallait se hâter d'atteindre et le but désirable vers lequel devaient être dirigés nos efforts et nos travaux. Les succès décisifs que nous avons obtenus dans cette voie favorable sont le gage certain des avantages importants réservés désormais à notre grande entreprise.

Il ne me reste plus qu'à soumettre à votre assentiment :

1° Les diverses acquisitions de mines nouvelles faites en participation pour le compte de la Société, suivant les explications données plus haut;

2° Les comptes de l'exercice et l'inventaire arrêté le 30 juin 1857;

3° Et la répartition des bénéfices de cet exercice, suivant le détail mentionné à la suite du résumé de l'inventaire.

Paris, 30 octobre 1857.

J. J. Chauvireau.

CHEMIN DE FER DE LAUSANNE A FRIBOURG ET A LA FRONTIÈRE BERNOISE.

CONSTRUCTION DES MAÇONNERIES DU GRAND VIADUC DE FRIBOURG.

Avis d'adjudication.

La compagnie du chemin de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise a l'honneur de prévenir les entrepreneurs de travaux publics qu'elle recevra, jusqu'au jeudi 10 décembre 1857, les propositions relatives aux travaux de maçonnerie à faire pour l'exécution des piles et culées du grand viaduc à établir sur la Sarme, près de Fribourg.

Ces propositions seront reçues, soit à Fribourg, au bureau de l'ingénieur en chef, soit à Paris, aux bureaux de la Compagnie, rue Laffitte, 17, où l'on pourra prendre connaissance des plans, profils, devis, cahier des charges et détail estimatif.

COMPAGNIE NANTAISE DES PAQUEBOTS DES ANTILLES.

Avis aux actionnaires de la COMPAGNIE FRANCO-AMERICAINE.

Ensuite des arrangements intervenus entre les fondateurs de la *Compagnie nantaise des paquebots transatlantiques des Antilles* et les *gérants de la Compagnie franco-américaine*, la *Compagnie nantaise* a déposé entre les mains de S. Ex. M. le ministre des finances sa soumission, accompagnée des listes de souscription pour le capital exigé de 22 millions 500,000 fr. et de l'acte constitutif de la Société.

La commission des *Paquebots transatlantiques* a été saisie de l'examen de cette soumission et des titres de la Compagnie, et elle en a reconnu l'admissibilité, à la charge par tous les souscripteurs de verser préalablement 50 fr. par action, ainsi qu'il a été fait déjà par les souscripteurs nantais.

Il est donc nécessaire que cette condition soit remplie avant que l'administration supérieure puisse statuer sur les conclusions de la commission.

En conséquence, le conseil d'administration de la *Compagnie nantaise* a pris la délibération suivante :

« Pour répondre au vœu de la commission des *Paquebots transatlantiques*, le conseil d'administration de la *Compagnie nantaise* invite MM. les gérants de la *Compagnie franco-américaine* à faire verser 50 fr. par action à ceux de leurs actionnaires qui ont souscrit à l'entreprise des *Paquebots des Antilles*. Cette mesure et d'ailleurs justifiée par la nécessité où sera la *Compagnie nantaise* de faire prochainement le dépôt de son cautionnement. »

Les gérants de la *Compagnie franco-américaine*, eu égard aux faits qui précèdent, en exécution des résolutions prises par les deux assemblées générales des 18 septembre 1856 et 31 août 1857, qui leur permettent de faire un appel de 50 à 100 fr., invitent leurs actionnaires à verser immédiatement 50 fr. seulement pour chaque action estampillée, en échange duquel versement il leur sera délivré des récépissés provisoires d'actions nantaises.

A défaut par les actionnaires de faire ce versement avant le 10 décembre, ils seront déchus de tout droit aux actions de la *Compagnie nantaise;* les gérants devant, à partir de cette époque, disposer de celles sur lesquelles les versements n'auraient pas été effectués.

Ils rappellent aux porteurs des titres non estampillés que l'assemblée du 31 août 1857 leur a réservé la faculté de se faire délivrer dans l'entreprise des *Paquebots des Antilles* une action nantaise pour deux actions franco-américaines, et qu'en conséquence ceux qui voudront jouir de cette faculté devront aussi effectuer le versement de 50 fr. par chaque action qu'ils ont le droit de souscrire.

Les actions estampillées et celles non estampillées devront être présentées en opérant les versements sur les actions nantaises.

Les versements seront reçus :

A Paris, chez MM. Gauthier frères et Ce, 14, rue Drouot;

A Nantes, chez MM. Gouin père, fils et Ce;

A Lyon, à la succursale de la Banque de France, au crédit de MM. Gauthier frères et Ce, pour le compte de MM. Gouin père, fils et Ce, banquiers de la Compagnie, à Nantes.

Les actionnaires des autres villes de province devront envoyer leurs actions avec le montant de leur versement à MM. Gauthier frères et Ce, à Paris, pour régulariser leur position.

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 862 kilomètres.)
(1856. Id. 795 Id.)

Du 29 octobre au 4 novembre 1857.

111,335 voyageurs.....	332,917 50	
Bagages, marchandis, etc.	735,504 85	
Total..		1,068,422 15
Semaine correspondante de 1856.		
106,231 voyageurs.....	339,612 21	
Bagages, marchand., etc.	595,856 49	
Produit total.....		935,468 70
Différence...		132,953 45
Produit par kilomètre :		
1857,	1,239	
1856,	1,176	
Recette totale depuis le 1er janvier		
1857.....	43,335,501 24	
1856.....	40,214,894 35	
Différence...		3,120,606 89

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
En 1857, 1372 kil. — En 1856, 1234 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1857, 1266 kil. — En 1856, 1132 kil.
Du 29 octobre au 4 novembre 1857.

108,969 Voyageurs...	426,013 60	
Bagages, marchandises, etc.....	742 262 28	
Total.....		1,168,275 88
Semaine correspondante de 1856 .		1,143,876 54
Différence...		24,399 34
Recettes depuis le 1er janvier 1857.		49,192,259 09
Recette correspondante de 1856		43,277,550 61
Différence...		5,914,708 48

Concessions nouvelles.—Comptes de 1er établissement
Octobre 1857.

SECTION DE COUTRAS A PÉRIGUEUX.

Longueur légale exploitée : 76 kilomètres.

Voyageurs.....	33,343 82	
Bagages, marchandises, etc.....	20,425 92	
Total.....		53,769 74
Recettes antérieures.....		112 351 42
Total.....		166,121 16

LIGNE DE PARIS A SCEAUX ET A ORSAY.

(1857. Longueur exploitée, 25 kilomètres)

Voyageurs	43,274 39	
Bagages, marchandises, etc.....	1,834 56	
Total.....		45,108 95
Mois correspondant de 1856 :.....		45,335 60
Différence.....		226 65
Recette totale depuis le 1er janvier 1857		474,998 86
Id. Id. 1856		420,463 49
Différence.....		54,535 39

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON ET DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

PARTIE NORD DU RÉSEAU. — SECTION DE PARIS A LYON

(1857. Longueur exploitée, 694 kilom.)
(1856. id. 617 »)

Recettes du 29 octobre au 4 novembre 1857

Produit par kilomètre : 1857, 1,451 35.
— 1856, 1,541 67.

Grande vitesse) 94,675 voyageurs...	308,633 20	
Grande vitesse) marchand.....	135,815 95	
Petite vitesse) marchand.....	572,784 15	
Total.....		1,007,233 30
Semaine correspondante de 1856....		951,209 55
Différence...		56,023 75
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857		41,771,954 30
Id. Id. 1856		36,303,966 72
Différence...		5,467,987 58

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. Id. 551 Id.
Recettes du 29 octobre au 4 novembre 1857

59,016 Voyageurs.....	226,775 40	
Bagages et marchandises	386,365 44	
Total de la semaine.....		613,140 94
Semaine correspondante de 1856.. .		675 132 80
Différence...		61,991 96
Total des recettes, à partir du 1er janvier 1857.....		25,593,019 63
Période correspondante de 1856.		24,912,491 19
Différence...		610,528 44

CHEMINS DE FER DE L'EST.

(1857. Longueur exploitée, 1418 kilomètres.)
(1856. Id. 1069 Id.)

8e année. — 44me semaine.

Du 29 octobre au 4 novembre 1857.

104,048 Voyageurs.....	396,608 58	
Marchandises.....	570 515 88	
Total de la semaine.....		967,124 36
Recettes antérieures.....		39,728,273 58
Total général.....		40,695,397 94
44me semaine de 1857		967,124 36
Semaine correspondante de 1856.		835,085 19
Différence...		132,039 17
Exercice 1857.....		40,695,397 94
Id. 1856.....		36,621,436 86
Différence...		4,073,961 08

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 950 kilomètres)
(1856. Id. 870 Id.)

Du 29 octobre au 4 novembre 1857

240,603 voyageurs.....	384,169 65	
Marchandises, etc., grande vitesse ...	59,211 35	
— petite vitesse....	341,417 81	
Total de la semaine.....		784,798 81
Semaine correspondante en 1856....		792,830 73
Différence...		8,031 92
Recettes depuis le 1er janvier 1857		36,245,318 05
Id. Id. 1856		33,089,963 07
Différence...		3,155,352 98

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

Du 29 octobre au 4 novembre.

Section de Lyon à Roanne.

..,... Voyageurs.....	36 932 01	
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	164,985 61	
Total.....		201,227 62
Recettes antérieures.....		8,261,948 21
Total de l'exercice 1857.....		8,463,275 83
Recette correspondante 1856		295,833 10
Total de l'exercice 1856.....		8,325,166 14

Section de Nevers à Lapalisse et à Brioude.

1857. Longueur exploitée pendant la semaine, 226 k.
Longueur moyenne pendant l'année, 244 kil.
1856. Longueur exploitée pendant la semaine, 230 k.
Longueur moyenne pendant l'année, 227 kil.

Voyageurs.....	42,207 40	
Bagages, marchandises, etc.....	49,449 57	
Total.....		91,656 97
Recettes antérieures.....		3,803,967 06
Total de l'exercice 1857...		3,895,624 03
Semaine correspondante en 1856.....		72,219 93
Total de l'exercice 1856.....2,894,330 20		
Recettes totales de la semaine sur les deux sections		293,944 59
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....		12,085,915 36
Total.....		12,378,859 95

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.)
Longueur exploitée : 175 kilomètres.
Du 29 octobre au 4 novembre.

11,894 Voyageurs.....	41,693 45	
Bagages, marchandises, etc.....	25,581 82	
Total.....		67,275 27
Semaine correspondante de 1856.....		27,168 25
Différence.....		40,107 02

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 729 kilomètres.
Id. en 1856, 466 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 210 id.

Recettes du 29 octobre au 4 novembre 1857

CHEMIN DE FER.

41,078 voyageurs.....	142 029 35
Bagages, marchandises, etc.....	148,519 65
TOTAL.....	290,548 90
Recettes du CANAL LATÉRAL...	10,645 80
Recettes antérieures.....	11,770,543 20
Total depuis le 1er janvier 1857	12,071,737 90
44e semaine de 1857. Chemin de fer..	290,548 90
Id. Canal latéral...	10,645 80
Total de la semaine en 1857	301,194 70
44e semaine de 1856. Chemin de fer..	223,304 00
Id. Canal latéral...	12,620 94
Total de la semaine en 1856	235,924 94
Différence...	65,269 76

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857.....	12,071,737 90
1856.....	6,560,693 27
Différence...	5,511,044 63

CHEMIN DE FER DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

(Première section des chemins du Dauphiné.)

1857. — 2e semestre. — Longueur exploitée : 90 kil.

Recettes du 29 octobre au 4 novembre.

Voyageurs	12,706 35
Bagages, marchandises, etc.....	11,371 91
Total.....	24,078 26
Recettes antérieures à partir du 16 juillet 1857.....	422,876 82
Total depuis le 16 juillet 1857.	446,955 08

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée : 456 kilomètres.

Du 22 au 28 octobre 1857.

60,991 Voyageurs,	143,590 67
Bagages et marchandises,	92,364 80
Total,	235,955 47
Période correspondante de 1856,	175,554 84
Différence...	60,400 63
Recette totale depuis le 1er janvier	7,286,164 07
Période correspondante de 1856,	6,477,823 02
Différence...	808,341 05

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 278 kilom.)

Du 24 au 30 octobre 1857.

6,252 Voyageurs.....	29,004 21
Bagages, marchandises, etc.....	54,420 01
TOTAL de la semaine.....	83,424 22
Recettes de la semaine correspondante de 1856.....	93,452 00
Différence...	10 76 0/0
Recettes antérieures....	4,349,529 99
Total.....	4,432,954 21

CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL.

(DIVISION DU TESSIN.)

Recettes du 22 au 28 octobre 1857.

Voyageurs.....	25,832 70
Bagages.....	1,646 10
Marchandises : grande vitesse.....	3,432 [illegible]
Id., petite vitesse.....	2,207 70
Exploitation de Biella	4,871 23
Exploitation de Casal (minimum garanti à Novare.....	3,898 90
Ensemble.....	41,383 63
Recette correspondante de 1856..	41,478 35
Différence...	410 28

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Gaat.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. Id. 1,077 id.

Du 29 octobre au 4 novembre 1857.

	En francs, au change de 123 5/8
43,080 voyageurs.....	217,078 86
38,118 tonnes Marchandises.....	593,791 63
Total de la semaine.....	810,870 49
Semaine correspond. 1856.....	694,041 43
Différence...	116,829 06
Recettes depuis le 1 janvier 1857.....	27,930,103 »»
Recettes depuis le 1 janvier 1856.....	27,953,463 »»
Différence...	23,058 »»

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 25 au 31 octobre 1857

3,893 voyageurs..... fr.	2,700 75
Marchandises.....	741 62
Recettes antérieures.....	216,993 85
Total.....	220,436 22

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

Août 1857

	1857.	1856	1855.
Voyageurs...	51,967 95	50,851 45	49,381 60
Bagages.....	1,521 55	1,475 90	1,260 27
Bétail.....	690 20	818 10	719 25
Marchandises	16,038 79	15,955 76	17,199 36
	70,218 49	69,101 21	68,560 48
Différence..	1,117 28 sur 1856		
Différence..	1,658 01 sur 1855		

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

Situation des abonnements au 1er novembre 1857.

Lyon.....	349.698 60
Nantes.....	100.827 17
Banlieue de Paris.....	1.125.000 «
Total.....	1.575.525 77

COMPAGNIE DES HOUILLÈRES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX.

Septembre 1857.

Recettes des Houillères et forges....	206.360 63
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1857.....	1.683.565 89
Total.....	1.889.935 52

Nota. — A partir du mois de décembre, la Compagnie publiera également les recettes du chemin de fer.

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

Lignes de Bâle à Laufelfingen, Olten à Emmenbrucke, Aarau à Berne et Herzogenbuchsée à Bienne. — 195 kilomètres dès le 16 juin.

Recettes du 1 au 31 octobre 1857.

	Voyageurs	Marchandises quintaux à 50 kil	Recettes
Du 1er au 31	112.711	159,000	235,000 »»
Mois précédents.	869,084	1,314,507	1,677,411 52
Totaux..	981,795	1,473,507	1,932,411 52

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

44e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 26 octobre au 1 novemb

5,076 voyageurs — 18.123 quint. bagages, marchandises.....	fr. 12,886 75
Recette correspondante de 1856.....	10,844 60
Différence...	2,042 15
Recettes depuis le 1er janvier 1857	550.267 10
Recette correspondante de 1856	423 121 85
Différence...	127,145 25

CHEMIN DE FER PAR LE JURA INDUSTRIEL

Ligne Neuchâtel-Chaux-de-Fonds frontière française.
Longueur totale : 38 kilomètres.

Section Locle-Chaux-de-Fonds.
(Longueur exploitée : 8 kilomètres.)

Exploitée depuis le 1er juillet 1857.

Recettes du 31 octobre au 6 novembre.

7,043 Voyageurs.....	3,033 65
Marchandises.....	105 25
Total de la semaine.....	3,138 90

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (44e semaine)		Par journée d'omnibus de Paris	Par journée d'omnibus de banlieue
Du 1 au 7 novembre 1857	207,490 78	87 59	50 35
Semaine correspondante de 1856 . .	184,943 63	65 51	40 »»
Rec. depuis le 1er janv. 1857 . . .	10,756,938 63	81 29	40 24
Période correspondante de 1856 . .	9,454,996 50	73 21	45 76
Différence	1,301,942 13	8 08	3 48

Digitized by Google

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer les porteurs d'actions anciennes et nouvelles que le paiement d'intérêts dus au 1er novembre courant, à titre de premier dividende sur l'année 1857, a lieu depuis le 2 novembre, à la caisse de la Compagnie, tous les jours, de dix heures à trois, les fêtes et dimanches exceptés.

Le paiement est effectué, pour les actions anciennes, sur présentation du coupon du 1er semestre 1857, détaché des titres, — 20 fr.

En ce qui concerne les actions nouvelles, ces actions ayant déjà reçu un premier à-compte de 10 fr., en mai dernier, la valeur du coupon de novembre est fixée ainsi qu'il suit :

Intérêts du semestre de mai à novembre, solde du premier dividende de 1857, fr.	10 »
Plus rappel et solde d'intérêts sur 475 fr. pour novembre et décembre 1856,	3 20
Total,	13 20

Le paiement sera fait sur présentation du titre, pour y être constaté par une estampille.

Dans les deux cas, le paiement du coupon aura lieu sous la déduction de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, et conformément au § 2 de l'article 6 ainsi conçu :

« Ce droit pour les titres au porteur est converti en une taxe annuelle et obligatoire de 12 centimes par francs du capital desdites actions, évaluées par leur cours moyen pendant l'année précédente. »

Le cours moyen des actions de la Compagnie, constaté par le syndicat des agents de change, est de 892 fr. 14 c. pour 1856. En conséquence, le droit à percevoir pour les mois de juillet, août, septembre et octobre, soit 4 centimes par cent francs du capital moyen de 892 fr. 14 c. en 1856, sera calculé en conformité des lois spéciales en matière d'enregistrement, en y comprenant le double décime, sur des capitaux arrondis de 20 francs en 20 francs.

Ainsi, pour une action représentant 892 fr. 14 c., sur un capital de 900 fr., droit..... 0 fr. 44 c.

En ce qui concerne les propriétaires de titres nominatifs résultant des conversions effectuées en vertu de la loi, les intérêts leur seront payés *intégralement sans retenue*, sur la présentation du titre, où le paiement sera constaté par une estampille spéciale.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Avis aux actionnaires.

Le Conseil d'administration de la Compagnie, dans le but d'éviter à MM. les actionnaires les déplacements que leur occasionnerait la séparation des services, a décidé que le paiement de l'à-compte sur le dividende (20 fr. par action de la fusion) et les versements sur les actions de la nouvelle émission seraient centralisés dans les bureaux de l'ancienne Compagnie, rue Taitbout, 57.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE.

Avis à MM. les actionnaires.

Conformément à l'art. 28 des statuts, le Conseil d'administration a fixé à 20 fr. l'à-compte sur le dividende de 1857 à distribuer aux actions de la fusion.

Cet à-compte est payé à partir du 1er novembre : 1° dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille ; 2° aux succursales de la Banque de France établies dans les villes où la Compagnie n'a pas de service.—Par suite de dispositions concertées entre la Compagnie et la Banque de France, l'intervention des succursales s'exercera *sans frais* pour les actionnaires.

Le paiement de l'à-compte devant être constaté sur les titres par l'apposition d'une estampille, les titres tant *au porteur que nominatifs* devront être préalablement déposés dans les bureaux ci-dessus désignés.

Les titres *au porteur* seront passibles de la retenue d'un trimestre (1er juillet au 1er octobre) de la taxe d'abonnement établie par la loi du 23 juin 1857.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE,

(Section du Bourbonnais, 57, rue Taitbout).

Le Conseil d'administration des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations ci-dessous désignées, qu'il sera procédé, le 2 décembre prochain, heure de midi, en séance publique du Conseil (57, rue Taitbout, au tirage au sort de :

1° 744 obligations du Bourbonnais ;

2° 101 obligations de Rhône-et-Loire, 1re série ;

3° 122 obligations de Rhône-et-Loire, 2me série ;

4° 110 obligations de Saint-Etienne à Lyon, emprunts réunis ;

5° 28 obligations de Saint-Etienne à Lyon, emprunt de 1850 ;

6° 10 obligations de Saint-Etienne à la Loire, emprunt de 1843 ;

7° 14 obligations de Saint-Etienne à la Loire, emprunt de 1847 ;

A amortir au 1er janvier 1858.

MM. les porteurs d'obligations Grand-Central (emprunt 1853-1854) profiteront, pour leurs numéros, du tirage des obligations du Bourbonnais.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE.

(Section du Bourbonnais, 57, rue Taitbout.

Dans sa séance publique du 4 novembre 1857, le Conseil d'administration a procédé au tirage de 60 obligations de 1er ordre et de 40 obligations de 2e ordre de l'ancienne Compagnie d'Andrezieux à Roanne, remboursables au 1er avril 1858.

Le sort a désigné les titres numérotés :

Pour le 1er ordre, de

1581 à 1600	20
581 à 600	20
3521 à 3540	20
3141 à 3160	20
Total	80

Pour le 2e ordre, de

1181 à 1200	20
1241 à 1260	20
Total	40

CHEMIN DE FER

VICTOR - EMMANUEL.

Paiement du 9e coupon d'intérêts au 20 novembre 1857.

(5 fr. 60 c. par action).

MM. les actionnaires sont prévenus que le semestre d'intérêts à 4 1/2 0/0 l'an, garantis par le gouvernement sarde (soit 5 fr. 60 c. par action), sera payé sur la présentation des titres, à partir du 20 *décembre courant*, de dix heures à deux heures, les dimanches et fêtes exceptés :

A Paris, au siége de l'administration, 48 bis, rue Basse-du-Rempart ;

A Chambéry, à la Banque de Savoie ;

A Turin, dans les bureaux du chemin de fer (à la gare) ;

A Londres, chez M. S. W. Morgan, 38, Throgmotron street.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le secrétaire,

L. LE PROVOST

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES.

MM. les actionnaires de la Compagnie de l'Union des chemins de fer suisses sont prévenus qu'en vertu d'une décision prise le 1er octobre dernier par le Conseil d'administration, ils ont à effectuer un versement de 50 fr. sur leurs actions libérées de 300 fr.

Ce versement est reçu du 10 au 20 novembre prochain :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ;

A Saint-Gall, à la Banque de crédit suisse-allemande ;

A Zurich, chez MM. G. Schulthess et Ce ;

A Genève, chez MM. Hentsch et Ce ;

A Coire, chez MM. J. B. Bavier et Masner-Braun ;

A Rheineck, chez MM. Custer et Ce ;

A Glaris, à la Banque cantonale.

SOCIÉTÉ

DE L'UNION DES GAZ.

Les gérants ont l'honneur d'informer MM. les souscripteurs que le deuxième versement a lieu le 15 courant, à la succursale de la Banque générale suisse, rue Louis-le-Grand, 30, à Paris.

COMPAGNIE FRANÇAISE

DE NAVIGATION A VAPEUR, DE ROULAGE ET DE MESSAGERIES.

Le gérant de la Compagnie française de navigation à vapeur, de roulage et de messagerie a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le lundi 16 novembre prochain, à trois heures de l'après-midi, dans les salons de Lemardelay, rue Richelieu, n° 100.

Le gérant rappelle à MM. les actionnaires que pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, ils sont tenus, aux termes du paragraphe 3 de l'article 24 des statuts, de déposer leurs titres au siége de la Société, huit jours avant la réunion de l'assemblée.

Le gérant,

D. GALLAND et Ce.

NONCIATURE APOSTOLIQUE.

Son Excellence Révérendissime Mgr le Nonce est chargé par le gouvernement de Sa Sainteté de faire publier l'avis suivant :

Le gouvernement pontifical a décidé de faire l'échange des titres divers qui existent en circulation des emprunts contractés par lui en France à diverses époques, contre des titres nouveaux identiquement semblables aux anciennes obligations, portant le même intérêt, le même amortissement et toutes les garanties qui ont été affectées à ces emprunts, de sorte que l'amortissement ait lieu d'une manière uniforme sur tous lesdits emprunts.

Le gouvernement pontifical invite donc tous les porteurs d'obligations à faire présenter leurs titres à partir du 20 novembre *chez MM. de Rothschild frères, à Paris*, qui leur délivreront en échange les obligations nouvelles munies de tous leurs coupons, *Sans frais d'aucune sorte* pour les porteurs.

ECHANGE DES OBLIGATIONS ROMAINES.

MM. *de Rothschild frères* ont l'honneur d'informer le public que l'échange des obligations romaines, conforme à l'avis publié par *S. Exc. R. Mgr le Nonce*, aura lieu à leurs bureaux, 21, rue Laffitte, *sans aucuns frais* pour les porteurs, lesquels pourront toucher en même temps et par anticipation le coupon échéant le 1er décembre prochain.

CHEMIN DE FER

DU CENTRE (Section de Baume à Erquelinnes.)

Recettes :

Du 1er au 31 octobre (1er mois d'exploitation... fr.	19,799 01
Du 1er au 30 septembre ...	14,071 39
Différence en plus... .	5,726 52

Digitized by Google

COMPAGNIE DUCALE PRIVILÉGIÉE DES CHEMINS DE FER

DE NASSAU.

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale, au siége social, à Wiesbaden, duché de Nassau, le mercredi 16 décembre prochain, à deux heures précises de l'après-midi, à l'effet d'entendre le compte rendu de la situation de la Société, de fixer le taux de l'intérêt, d'approuver les comptes de l'exercice, de statuer sur les propositions qui pourront être faites sur l'augmentation du capital ou autres modifications des statuts.

Les actionnaires porteurs de vingt actions au moins qui voudront assister à cette assemblée, ou s'y faire représenter, pourront déposer leurs titres avant le 5 décembre prochain :

A Wiesbaden, au siége de la Société;

A Paris, chez MM. L. Tenré fils et C°, banquiers, rue Laffitte, 16 ;

A la Caisse générale des actionnaires, rue Richelieu, 112 ;

A Londres, chez Glyn et C°, n° 31, Threadneedle street.

CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES,

Section de Gand à Audenarde, longueur de 27 kilomètres.

Du 1er au 31 octobre 1857.

Recettes, 14,657 fr. 79 c. — 13,826 Voyageurs.

CHEMINS DE FER

DE LA LIGNE D'ITALIE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'en exécution de l'art. 20 des statuts de la Compagnie, il est fait un appel d'un cinquième, soit 50 fr. par action.

Les versements sont reçus, sur la présentation des titres d'actions, depuis le 2 novembre 1857, jusqu'au 30 du même mois inclusivement, à la caisse de la Compagnie :

A Paris, 12, rue de Londres ;

A Lyon, Compagnie lyonnaise des Omnibus, 6, place de la Charité ;

A Orléans, chez M. Constant-Lefebvre ;

A Nancy, chez MM. Lenglet et C° ;

A Londres, chez MM. Sheppard et fils, Threadneedle street ;

A Genève, à la Banque générale suisse.

Les actionnaires qui n'auront pas effectué leur versement le 30 novembre devront l'intérêt de retard à partir du 2 novembre à raison de 5 0/0 par an.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE

CRÉDIT EN ESPAGNE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie générale de crédit en Espagne a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires qu'en vertu de l'art. 16 des statuts, un troisième versement de 100 fr. par action doit être fait du 5 au 15 novembre.

Ce versement peut s'effectuer indifféremment :

A Madrid, au siége de la Société, calle del Turco, 6 ;

A Paris, à la succursale, rue de Provence, n° 50.

CAISSE DE REPORTS,

D'INVILLE ET C°,

9, rue Notre Dame-des-Victoires.

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, le samedi 5 décembre prochain, à trois heures et demie précises, au siége de la Société, à l'effet d'entendre le rapport des gérants, celui du comité de surveillance, et de recevoir les comptes de l'exercice 1856.

L'assemblée générale aura en outre à délibérer s'il y a lieu :

1° Sur un projet d'extension à donner à la Société ;

2° Sur les modifications à apporter aux statuts ;

3° Et enfin sur toutes autres questions qui pourront être mises à l'ordre du jour.

Seront admis à l'assemblée tous les propriétaires de cinq actions et au-dessus qui auront fait le dépôt de leurs titres au siége de la Société, avant le 1er décembre.

Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires s'il n'est actionnaire lui-même.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Société et ces pouvoirs devront y être déposés au plus tard le 1er décembre.

COMPAGNIE DES

HAUTS-FOURNEAUX, FORGES ET ACIERIES

De la Marine et des Chemins de fer.

H. PETIN, GAUDET ET C°.

MM. les actionnaires sont informés que suivant décision de l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 9 novembre présent mois, le dividende de l'exercice 1856-1857 a été fixé à 56 fr. par action payables savoir :

20 fr. le 30 novembre courant ;

36 fr. le 31 mai prochain.

A partir du 30 novembre courant, MM. les actionnaires pourront toucher l'à-compte de 20 fr. mis à cette date en distribution :

A Paris, chez MM. Loignon et C°, banquiers, rue Chauchat, 10 ;

A Lyon, chez MM. Marius Côte et C°, banquiers, rue Clermont, 5 ;

A Saint-Etienne, chez MM. Balay frères et C°, banquiers, rue de la Bourse ;

Et à Rive-de-Gier, au siége et dans les bureaux de la Société.

La représentation des titres au porteur sera pour cette fois exceptionnellement exigée à l'effet de recevoir la mention de changement de raison sociale résultant du décès de M. Charles Jackson et de la retraite de M. William Jackson.

Le cours moyen des actions pendant l'année 1856 ayant été de 538 fr. 93, le coupon de 20 fr. échéant le 30 novembre courant sera payé aux actions au porteur sous déduction de 0 fr. 4032 par action pour six mois du droit de 0 fr. 12 c. par 100 et par an imposé à cette nature de titres.

MM. les actionnaires sont en outre prévenus qu'en conséquence du régime inauguré par la loi du 23 juin dernier il ne sera reçu aucun nouveau dépôt d'actions dans la caisse sociale, et que les titres actuellement déposés devront être retirés avant le 1er janvier prochain.

Rive-de-Gier, le 10 novembre 1857.

A VENDRE A L'AMIABLE

UNE MINE DE CUIVRE,

Située à TERTENIA (Ile de Sardaigne).

Par suite du décès d'un des fondateurs de la Société minéralogique de Tertenia, autorisée par décret de S. M. le roi de Sardaigne, en date du 2 février 1852, le Conseil d'administration, possesseur de l'acte de concession de la mine, par décret royal du 13 septembre 1854, a été autorisé à vendre ladite mine de cuivre.

Cette mine est en cours d'exploitation depuis plusieurs années ; elle est très-favorablement connue à Liverpool où, a été opérée la vente du minerai, d'un rendement élevé.

On trouve sur les halles de la mine des tas de minerai triable, et les filons qui parcourent la surface de la concession ont été mis à jour par des galeries et puits d'où l'on extrait le minerai vendu et celui existant qui constatent l'existence d'un gisement très-important, facile à vérifier sur les lieux.

Pour tous les renseignements de vente de la mine, et pour obtenir la permission de visiter les travaux :

S'adresser à Gênes,

A l'administration des mines de Tertenia, rue Portavecchia, n° 70, vis-à-vis, au deuxième étage, palais de M. le marquis César Durazzo, *quatiro Canti et San Francesco*.

COMPAGNIE LYONNAISE

DES OMNIBUS, VOITURES ET VOIES FERRÉES

Le gérant a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le siége social, établi à Paris en vertu de la délibération de l'assemblée générale en date du 2 mai 1856, est transféré de la place Vendôme, n° 16, à la rue du Mont-Thabor, n° 6.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES VERRERIES DE LA LOIRE ET DU RHONE.

CH. RAABE ET C°.

MM. les actionnaires de la Compagnie sont prévenus qu'aux termes des art. 42 et 45 des statuts, une assemblée générale ordinaire aura lieu le jeudi 26 courant, à midi, dans les bureaux de la Compagnie, à Rive-de-Gier.

Pour être admis à l'assemblée, il faut être porteur d'au moins vingt actions, et aucun actionnaire ne peut réunir plus de dix voix, soit par lui-même, soit au nom de ceux qu'il représente.

MM. les actionnaires pourront déposer à l'avance leurs titres, contre un récépissé et une carte d'admission :

A Paris, chez M. J. de la Bouillerie, rue Laffitte, 35 ;

A Lyon, chez MM. Droche, Robin et C°, banquiers, rue Lafont ;

A Saint-Etienne, chez MM. Balay frères et C°.

Et à Rive-de-Gier, au siége social.

Rive-de-Gier, le 10 novembre 1857.

FORGES DE LA BASSE-INDRE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle se réunira le lundi 30 novembre 1857, à deux heures de l'après-midi, au bureau de l'administration, passage Violet, n° 2, faubourg Poissonnière.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les jeudis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, les lundis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine et le Pirée, traversée en 7 jours.

Correspondance au Pyrée pour Volo et Salonique toutes les deux semaines, le samedi, à dater du 11 juillet ; pour Syra, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 4 juillet.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Latiaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 5 juillet.

MER NOIRE — *Danube* pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla.

Trébizonde par Inéboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique et des îles Ioniennes.

ALGÉRIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi. ORAN. — Départs tous les jeudi à midi. STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale,

A Lyon place des Terreaux

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Le marché des chemins de fer a été continuellement offert. Les cours se sont pourtant assez bien tenus, quoique les affaires fussent difficiles. Les actions d'Orléans se sont relevées plusieurs fois à 1,270 et 1,275, mais elles ont été entraînées hier à 1,260.

Les affaires ont été actives sur les actions de Lyon à la Méditerranée. Les actions anciennes se sont mieux tenues que les actions nouvelles. Elles ont varié de 805 à 791 25; les actions nouvelles, de 800 à 785.

Les oscillations ont été moins fortes sur les actions du Nord que sur les autres chemins. Beaucoup d'arbitrages ont eu lieu par la vente de titres anciens que l'on remplaçait par des titres nouveaux. Ce genre d'opérations était provoqué par la crise actuelle, attendu que les actions nouvelles exigent une mise de fonds moins que les anciennes. Les unes ont varié de 875 à 860 fr. et les autres de 720 à 712 fr. 50.

Les actions de l'Est, qui avaient subi une si forte dépréciation après le détachement de leur coupon, ont été très-calmes cette semaine, de 615 à 620. Les variations ont été également sans importance sur les actions du Midi, qui se sont tenues de 522 fr. 50 à 530. Les offres sont moins nombreuses sur cette ligne depuis qu'elle s'est rapprochée du pair.

La baisse a fait de nouveaux progrès sur l'Ouest, qui est tombé de 640 à 620. Les actions de ce chemin se trouvent aussi à peu près nivelées avec celles de l'Est.

La spéculation est complétement nulle sur les autres chemins, et il suffit qu'il se présente quelques offres pour que l'absence d'acheteurs entraîne les cours; c'est ce qui a fait reculer les Genève de 595 à 585, les Saint-Rambert de 480 à 460 et les Béziers de 3 2 à 275.

Le Victor-Emmanuel a été aussi fortement affecté; quelques velléités de reprise l'avaient ramené ces jours-ci à 460; il est tombé tout à coup à 410.

Les autres chemins de fer étrangers étaient offerts. Le Saragosse est tombé à 420; les Lombards, à 562 50; les Russes, à 500. Les Romains se sont soutenus à 485.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 5 jusqu'à celle du 12 novembre.

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 66 80 à 66 45, elle est restée à 66 55; elle a varié à terme de 67 15 à 66 55, elle est restée à 66 60.

Le 4 1/2 0/0 a varié de 91 à 90 40, il est resté à 90 75.

La Banque de France a fléchi de 2,980 à 2,940, elle est restée à 2,950.

Le Crédit foncier a baissé de 515 à 505.

Le Crédit mobilier a varié de 770 à 755, il est resté à 757 50.

Orléans a fléchi de 1,287 50 à 1,257 50, il est resté à 1,260.

Le Nord ancien a fléchi de 870 à 860, il est resté à 860. Le Nord nouveau a varié de 740 à 725, il est resté à 712 50.

L'Est a fléchi de 622 50 à 610, il est resté à 615.

Lyon-Méditerranée a varié de 810 à 790, il est resté à 791 25. Lyon nouveau a fléchi de 802 50 à 782 50, il est resté à 785.

Le Midi a varié de 530 à 522 50, il est resté à 525.

L'Ouest a fléchi de 640 à 620, il est resté à 620.

Genève a baissé de 597 50 à 582 50, il est resté à 585.

Saint-Rambert a fléchi de 480 à 457 50, il a fermé à 460.

Béziers a baissé de 302 50 à 275, il est resté à 275.

Les Ardennes nouvelles ont varié de 460 à 462 50.

Les Autrichiens ont fléchi de 666 25 à 650, ils ont fermé à 651 25.

Le Victor-Emmanuel a baissé de 450 à 410, il est resté à 410.

Les Lombards ont varié de 570 à 562 50; les François-Joseph, de 455 à 450; les Saragosse, de 430 à 420; les Russes, de 498 75 à 500. Les Romains se sont maintenus à 485.

Samedi. — Les cours de la rente ont été à peu près les mêmes que ceux de la veille. Il y avait un peu plus de fermeté à la clôture. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 66 70 à 66 80 et à terme de 66 90 à 67 05; le 4 1/2 0/0, de 90 90 à 91 au comptant, et de 91 75 à 91 20 à terme; la Banque, de 2,980 à 2,970; le Crédit foncier, de 515 à 512 50; le Mobilier, de 767 50 à 773 75; l'Orléans, de 1,270 à 1,275; l'Est, de 610 à 620; le Nord, de 863 75 à 867 50; le Nord nouveau, de 715 à 717 50; Lyon-Méditerranée, de 803 75 à 807 50; le Lyon nouveau, de 795 à 800; l'Ouest de 642 50 à 630; le Midi, de 525 à 53[illegible]; Saint-Rambert, de 485 à 480; Béziers, de 300 à 295; les Autrichiens, de 668 25 à 663 75; le Victor-Emmanuel, de 447 50 à 450; les Lombards, de 567 50 à 570; Saragosse, de 425 à 427 50; les François-Joseph, de 456 25 à 455.

Lundi. — Les premiers cours de nos valeurs étaient assez fermes quoique sans affaires, mais les offres sont arrivés aussitôt qu'on a su par le télégraphe que la Banque d'Angleterre venait d'élever l'escompte à 10 0/0; on s'attendait que la Banque de France ne tarderait pas à prendre une mesure semblable. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 25 c. à 66 55, et à terme de 30 c. à 66 75; le 4 1/2 0/0, de 40 c. au comptant à 90 60, et de 45 c. à terme à 90 85. Le Crédit foncier a monté de 2 50 à 515. La Banque s'est tenue à 2,970. Le Crédit mobilier a fléchi de 7 50 à 766 25; l'Orléans, de 7 50 à 1,267 50; le Nord, de 5 à 862 50; le Nord nouveau, de 3 75 à 713 75; l'Est, de 2 50 à 617 50; Lyon-Méditerranée, de 7 50 à 800; Lyon nouveau, de 3 75 à 796 25; le Midi, de 3 75 à 526 25; l'Ouest, de 2 50 à 627 50; le Genève, de 2 50 à 587 50; les Ardennes anciennes, de 5 à 402 50; les Béziers, de 10 à 285; les Autrichiens, de 1 25 à 662 50. Les Saint-Rambert ont monté de 2 50 à 482 50. Les Victor-Emmanuel se sont tenus de 452 50 à 450; les Lombards, à 570; les François-Joseph, de 450 à 456 25; les Saragosse, de 427 50 à 428 75.

Mardi. — La bourse a été fort agitée par suite de l'incertitude où l'on était encore sur la mesure qu'allait prendre la Banque de France. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 66 50 à 66 85, et à terme de 66 75 à 67; le 4 1/2 0/0, de 90 60 à 90 50 au comptant, et de 90 60 à 90 75 à terme. La Banque s'est tenue à 2,970; le Crédit foncier, à 512 50. Le Mobilier a varié de 765 à 775; l'Orléans, de 1,260 à 1,275; le Nord, de 862 50 à 870; le Nord nouveau, de 710 à 720; l'Est, de 642 50 à 620; Lyon-Méditerranée, de 795 à 806 25; le Lyon nouveau, de 792 50 à 800; l'Ouest, de 625 à 635; le Midi, de 525 à 531 50; Genève, de 585 à 595; Saint-Rambert, de 482 50 à 477 50; le Béziers, de 280 à 277 50; les Autrichiens, de 660 à 665; les Victor-Emmanuel, de 447 50 à 450; les François-Joseph, de 453 75 à 450; les Saragosse, de 425 à 427 50. Les Lombards se sont tenus à 570; les Russes, à 500.

Mercredi. — Malgré l'élévation du taux de l'escompte de la Banque de France à 8, 9 et 10 0/0 suivant les échéances, la physionomie de la bourse était calme et les cours assez bien tenus. La baisse trouvait beaucoup de résistance. La rente 3 0/0 a fléchi de 25 c. à 66 50, au comptant, et de 25 c. à terme; le 4 1/2 0/0, de 10 c. au comptant, à 90 50; la Banque, de 20 fr. à 2,950; le Crédit foncier, de 2 50 à 520; le Mobilier, de 5 50 à 770; l'Orléans, de 6 25 à 1,268 75; le Nord, de 2 50 à 867 50; le Nord nouveau, de 2 50 à 715; Lyon, de 6 25 à 806 25; Lyon nouveau, de 7 50 à 792 50; l'Est, de 2 50 à 617 50; le Midi, de 2 50 à 530; l'Ouest, de 7 50 à 627 50; le Genève, de 7 50 à 587 50; le Saint-Rambert, de 12 50 à 465; le Béziers, de 2 50 à 475; les Autrichiens, de 1 25 à 663 75; le Victor-Emmanuel, de 10 fr. à 440; les Lombards, de 3 75 à 566 25; le Saragosse, de 5 fr. à 422 50. Le François-Joseph a monté de 5 fr. à 450. Les Romains se sont tenus à 485; les Russes, à 500.

Jeudi. — Les cours se sont soutenus jusqu'à deux heures et demie; mais une panique s'est déclarée à la fin du parquet, et une forte baisse a eu lieu à la clôture sur presque toutes les valeurs. Le 3 0/0 a fléchi, au comptant, de 05 c à 66 55, et à terme de 15 c. à 66 60 Le 4 1/2 0/0 a monté de 35 c. à 90 75. La Banque s'est tenue à 2,950. le Crédit foncier a fléchi de 5 fr. à 505; le Mobilier, de 12 50 à 757 50; l'Orléans, de 8 75 à 1,260; le Nord, de 7 50 à 860; le Nord nouveau, de 2 50 à 712 50; l'Est, de 5 fr. à 612 50; Lyon-Méditerranée, de 8 75 à 791 25; Lyon nouveau, de 7 50 à 785; le Midi, de 5 fr. à 525; l'Ouest, de 7 50 à 620; Genève, de 2 50 à 585; le Saint-Rambert, de 5 fr. à 460. Le Béziers s'est soutenu à 275. Les Autrichiens ont fléchi de 12 50 à 651 25; les Lombards, de 3 75 à 562 50; les François-Joseph, de 2 50 à 452 50; les Saragosse, de 2 50 à 420. Les Romains se sont tenus à 485.

Vendredi. — Les consolidés sont venus avec une hausse de 3/8 à 1/2 par suite de l'autorisation accordée à la Banque d'Angleterre de faire une émission sans limite de bank-notes pour faire des avances sur valeurs publiques; mais notre marché n'a pas suivi ce mouvement. Le parquet a continuellement offert de la rente et toute espèce de valeurs, et l'on est resté presque aux plus bas cours. Le 3 0/0 a varié au comptant de 66 30 à 66 35, et à terme de 66 80 à 66 60; le 4 1/2 0/0, de 90 75 à 90 50; la Banque, de 2,950 à 2,940; le Crédit mobilier, de 762 50 à 750; Orléans, de 1,267 50 à 1,255; le Nord ancien, de 862 50 à 852 50; le Nord nouveau, de 712 50 à 707 50; l'Est, de 617 50 à 612 50; Lyon ancien, de 797 50 à 785; Lyon nouveau, de 790 à 780; l'Ouest, de 630 à 612 50; le Midi, de 527 50 à 520; Genève, de 585 à 575; Saint-Rambert, de 450 à 440. Béziers a repris de 277 50 à 280. Le Victor-Emmanuel a varié de 420 à 410; les Lombards, de 562 50 à 560; les François-Joseph, de 451 25 à 450; les Saragosse, de 420 à 416 25; les Romains, de 480 à 475; les Russes, de 497 50 à 498 75.

C. Devina.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Société	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Dernier intérêt ou dividende payé	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer.	C	100 000	500	tout.	71 40	janv. juil.	325 ..
Banque de l'Algérie	A	6.000	500	id	37 15	....	610 ..
Omnium lyonnais	Civ.	7 000	1/7000	id	.. ..	....	50 ..
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	30 000	(1) 500	tout	55 ..	janv. juil	600 ..
Omnibus des chemins de fer	C	3.200	200	id	21 ..	janvier	175 ..
Omnibus de Londres	C	250.000	100	id.	12 50	....	80
Comp. imp. des voitures de Paris	A	400 000	100	id.	1 65	mars	32 50
Gondoles parisiennes	C	1 700	50	id	9 50	févr. août	100 ..
Omnibus de Lyon	C	..	100	tout.	.. ..	»	45 ..
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital	A	60 120	1.000	tout	50 ..	avril oct	1115 ..
— act. de jouiss.	A	60 120	1/60120	id.	8 70	1er juin	20 ..
Bourgogne, action de capital	A	37 200	1.000	id	50 ..	avril, oct.	1050 ..
— action de jouiss.	A	37 200	1/37200		12 50	1er juin	145 ..
Arles à Bouc, act. de capital	A	6 000	1 000		50 ..	avril, oct.	925 ..
Trois canaux, act. de capital		17 000	1 000	id.	50 ..	id	1115 ..
Roanne à Digoin	A	13.000	1/13000	id.	11 ..	mai	100 ..
Aire à la Bassée	A	1.000	5 000	id	450 ..	févr. août	7500 ..
Sambre à l'Oise	A	14 500	1 000	id.	70 ..	....	925 ..
Scarpe inférieure	C	2 000	1.000	id.	112 ..	....	1500 ..
Sambre française canalisée	A	6 000	1.000	id.	110 25	....	1350 ..
Canalisation de l'Ebre	A	51.000	400	id.	4 0/0	....	... ..
Compagnie générale des Eaux	A	80.000	250	id.	4 0/0	....	190 ..
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	C	100000 part	1/100000	450	4 0/0	avril, oct	435 ..
Pont, gare et port de Grenelle	A	7.000	1 000	id.	10 ..	....	... ..
Pont de Rouen	A	900	1 000	id	41 ..	janv. juill.	... ..
Ponts réunis	C	3.000	1.000	id.	5 1/2 0/0	....	... ..
Nouveaux Ponts réunis	C	4 000	1 000	id	5 1/2 0/0	....	... ..
Pont de Bordeaux	A	2 300	1 000	id.	.. ..	....	1500 ..
Pont de Beaucaire	A	1 000	1 000	id.	.. ..	....	1000 ..
Pont sur le Rhône	»	..	»	»	.. ..	....	800 ..
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Cie	C	10 000	500	tout	71 50	janv. juill.	400 ..
Compagnie franco amér. Estamp	C	..	500	tout	15 21	juin, déc	180 ..
Messageries Imp. Serv. marit.	A	48.000	500	tout	30 ..	janv. juill	5.. ..
Cie gén. de transp. et de nav.	C	8 000	250	id.	6 ..	....	50 ..
Compagnie générale maritime	A	60 000	500	150	.. ..	janv. juill.	415 ..
Marc Fraissinet père et fils	C	..	500	id.	.. ..	»	500 ..
Arnaud Touache fr. et Cie	C	..	500	id.	.. ..	»	400 ..
Armements marit. Borbey et Cie	C	..	500	tout	0 0	»	.. ..
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)	C	24000 parts	500	tout	15 ..	avril, oct.	300 ..
Centre-de-Flénu	Civ.	3.600	1 000	id.	20 ..	....	245 ..
Pont-de-Loup-Sud	Civ.	2.800	1 000	id.	50 ..	avril	400 ..
Monthieux-Saint-Etienne	Civ.	2 000	500	id.	.. ..	....	... ..
Blanzy	C	30 000	500	id.	36 ..	févr. août	725 ..
Azincourt	A	1 500	1/1500	id	150 ..	....	1250 ..
Chazotte	A	3 320	1/3320	id.	65 ..	....	780 ..
Lyon-et-Loire	A	1 500	1/1500	id.	.. ..	....	100 ..
Loire	A	80 000	1/80000	id	12 ..	id	140 ..
Mont-Rambert	A	80 000	1/80000	id.	10 ..	id	140 ..
St-Etienne	A	80 000	1/80000	id.	8 50	id	135 ..
Rive-de-Gier	A	80 000	1/80000	id.	27 50	id.	295 ..
Mayenne et Sarthe	A	13.200	1/13200	id	34 ..	....	625 ..
Grand'Combe	A	24.000	1/24000	id	60 ..	janv. juill	1000 ..
Haute-Loire (anc. Société)	Civ.	5.000	500	id.	.. ..	avril oct.	200 ..
Carmaux-Toulouse	C	110.000	100	id.	10 ..	janv. juill	102 50
Epinac	A	2 400	1/2400	id.	100 ..	....	.. ..
Roche-la-Molière et Firminy	A	..	..	»	.. ..	....	500 ..
Houillères réunies-s-Quarégnon	A	6.720	250	id.	.. ..	....	150 ..
Charbonnages belges	C	30 000	500	id	30 ..	....	110 ..
Compagnie générale. Asphalte	C	8 000	500	id	.. ..	....	... ..
Bastennes	»	10.000	100	id.	5 0/0	15 janv. juil	100 ..
Loire, obligations anciennes	»	4.100	1 250	id.	50 ..	....	1055 ..
— — nouvelles		18 000	1 250	id	50 ..	févr. août	927 50
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne ... zinc.	A	90 000	..	tout.	25 ..	mai, nov.	345 ..
Nouvelle-Montagne ... zinc.	A	3 000	1.000	id.	100 ..	....	1010 ..
Stolberg et Westphalie, priv. zinc.	A	40 000	375	id.	5 0/0	octobre	150 ..
— non priv. zinc	A	40.000	375	id.	.. ..	id.	85 ..
Corphalie ... zinc.	A	5.000	1.000	id.	70 ..	....	1000 ..
Eschweiler, priv. ... zinc.	A	5 500	500	id	.. ..	1er juin	.. ..
— non priv. ... zinc.	A	8 500	375	id	5 0/0	janv. av.	... ..
Silésie ... zinc	A	50 000	375	id.	8 42	mai, nov.	265 ..
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre	C	60 000	130	id.	1 50	août	22 ..
Tenez (Algérie) ... cuivre.	C	21 000	100	id.	.. ..	....	40 ..
Pontgibaud ... plomb, argentif.	A	10 000	1/10000	id.	25 ..	....	200 ..
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Cie	C	14.000	500	tout.	47 20	sept. mars.	635 ..
Septèmes	C	10 000	250	id.	.. ..	avril, oct.	.. ..
Caronte	C	70.000	100	20	1 75	....	35 ..
Chameroy	C	2.000	500	id.	54 ..	juin, déc.	750 ..
Gandillot	C	2.700	25	id.	35 ..	....	.. ..
Christofle	C	4.000	500	id.	75 ..	....	.. ..

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr

DÉNOMINATION.	Société	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Dernier intérêt ou dividende payé	Époque et paiement des revenus	Dernier cours connu
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)		25 000	500	tout.	60 ..	déc. juin	927 50
Loire et Ardèche	A	4 000	1/4000	id.	500 ..	....	3000 ..
Allevard	A	..	5.000	id.	» ..	»	5350 ..
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	3.000	id.	200 ..	juin, déc.	» ..
Alais (Gard)	A	18 000	1/18000	id.	.. ..	....	550 ..
Basse-Indre	C	5 000	500	id.	94 ..	avril, oct.	700 ..
Châtillon et Commentry	C	50 000	500	id.	40 ..	mars, sep	300 ..
Hautmont (Nord)	A	6 000	1/6000	id.	.. ..	....	450 ..
Fourchambault	C	50 000	1/50000	id	50 ..	....	105 ..
Forges-aciéries de Rive-de-Gier	C	54 000	1/54000	id.	80 ..	mai, nov	500 ..
Horme	A	10 000	1/10000	id.	.. ..	....	562 50
Côte-d'Or	C	6 000	500	id	.. ..	....	400 ..
Franche-Comté	C	5.000	500	id.	.. ..	....	340 ..
Firminy	C	»	250	id.	.. ..	....	192 50
Méditerranée (forges et chant.)	A	10000	1/10000	tout	80 ..	»	625 55
Espérance (Belgique)	.	4 000	1.000	id.	100 ..	janv. juil.	1 170 ..
Marcinelle-sur-Sambre (Belgique)	A	16 000	500	id	62 50	avril, oct.	675 ..
Providence (Belgique)	A	5.000	1.000	id	150 ..	....	1 475 ..
Phénix métallurgique	A	60 000	500	id	30 ..	janv. juill	350 ..
Seraing	C	11 000	1 000	id.	50 ..	»	1.000 ..
Ougrée (Belgique)	A	12 000	1/12000	id	60 ..	....	562 50
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)	B	24000 part	1/24000	tout	6 ..	avril oct	» ..
Paris (éclairage et chauffage)	A	110 000	(1) 500	id.	40 ..	....	765 ..
Nord (Batignolles)	C	6 000	500	id.	40 ..	avril, oct	500 ..
Est (Vincennes)	C	1 000	500	id.	80 ..	....	.. ..
Versailles	C	1 200	500	id	35 ..	mars sept	300 ..
Wazemmes	C	2 100	415	id.	7 50	1er octobre	175 ..
Amiens	C	1.000	500	id.	35 ..	janv. juill	410 ..
Comp. centrale, Lebon (3 villes)	C	15 000	500	id	35 16	janv. juill.	515 ..
Union des Gaz	C	40 000	250	id	30 ..	janvier	72 50
Lyon	A	7 000	1/7000	id	150 ..	janv. juill.	2115 ..
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.400	1/2400	id	.. ..	....	1062 75
Dijon	»	»	700	»	.. ..	....	1550 ..
Metz	A	1.000	1/1000	id.	.. ..	....	.. ..
Naples	»	»	400	»	.. ..	....	.. ..
Saint-Etienne	A	1.600	1/1600	id.	.. ..	....	1550 ..
Vienne	»	»	400	»	.. ..	....	1500 ..
Padoue, Vicence et Trévise	Civ.	2.100	500	tout.	.. ..	....	350 ..
FILATURES.							
Maberly (Amiens)	A	8 000	500	tout.	53 ..	septembre	1000 ..
Lille	C	60.000	500	id.	49 16	janv. juill.	550 ..
Lemière	C	1.400	500	id	35 80	....	» ..
Pont-Remy	A	5.000	1/5000	id.	31 ..	30 avril	450 ..
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journal de l'empire)	B	6 000	500	tout	62 ..	janv. juill	500 ..
Glaces de Saint-Gobain	A	4 152	1/4152	id.	.. ..	....	11.000 ..
Glaces de Montluçon	C	24 000	500	id.	.. ..	....	500 ..
Glaces d'Oignies ... Belgique	A	10 000	1.000	id	72 50	juill. sept	1.070 ..
Glaces d'Aix-la-Chapelle Prusse	A	2.000	375	id	.. ..	avril, oct.	130 ..
Immeubles Rivoli	A	240 000	100	id	5 90	janv. juill	95 ..
Rue impériale de Lyon	A	24 000	1/24000	id	5 0/0	....	430 ..
Docks Louis-Napoléon	Civ.	200.000	250	125	»	....	175 ..
Télégraphe sous-marin Manche	B	100.000	25	id	7 0/0	mars, sept.	16 ..
— Méditerranée	C	30.000	250	id.	» ..	....	150 ..
Cie gén. de Vidanges, Richer et Cie	C	25.000	100	id.	25 ..	....	100 ..
Substances alimres, Chollet et Cie	C	40.000	100	id.	20 ..	....	47 50
Cie marite et industr. du Maine	C	»	100	tout	»	....	25
ASSURANCES.							
Générale ... mar	A	400	12 500	5000	» ..	avril	56 0/0 b
Sécurité ... mar	A	200	5.000	1/5	» ..	....	32 0/0 b
Union des ports ... mar.	A	1.400	5.000	750	220 50	avril	17 0/0 b
Lloyd français ... mar.	A	1 200	5.000	1/8	400 ..	février	30 0/0 b
Océan ... mar	A	200	5.000	1000	» ..	....	25 0/0 b
Chambre d'assurances ... mar	A	400	5.000	1/5	» ..	février	50 0/0 b
Mélusine ... mar	A	400	5.000	1/5	» ..	mars	24 0/0 b
Vigie ... mar	A	200	5.000	1000	000 ..	....	25 0/0 b
Sauvegarde ... mar	A	200	5.000	1000	250 ..	février	16 0/0 b
Centrale ... mar	A	1.000	5.000	1000	200 ..	février	22 0/0 b
Neptune ... mar	A	1.200	5.000	1000	.. ..	id.	23 0/0 b
Générale ... inc	A	400	5.000	tout.	.. ..	avril	720 0/0 b
Phénix ... inc	A	4 000	1 000	id.	200 ..	mai, nov.	267 1/2 b
Nationale ... inc	A	2.000	5 000	1/5	» ..	mars	172 0/0 b
Union ... inc	A	2 000	5.000	1/5	400 ..	avril	90 0/0 b
Soleil ... inc	A	1 000	6.000	1/5	400 ..	id.	120 0/0 b
France ... inc	A	2 000	5.000	1/5	» ..	id.	44 0/0 b
Urbaine ... inc	A	1.000	5.000	1/5	400 ..	id.	110 0/0 b
Providence ... inc	A	2.000	2 500	500	110 ..	id.	90 ..
Aigle ... inc	A	400	5 000	2000	.. ..	id.	25 0/0 b
Paternelle ... inc	A	3.000	1 000	400	» ..	id.	5 0/0 b
Confiance ... inc	A	800	5.000	1000	.. ..	id.	7 0/0
Nord ... inc	A	2.000	1.000	200	20 ..	id.	12 0/0 b
Générale ... vie	A	400	7 500	tout	2025 ..	t. les 3 ans	140 0/0 b
Nationale ... vie	A	3.000	5 000	1/5	200 ..	t. les 4 ans	20 0/0 b
Union ... vie	A	2.000	5 000	1/8	120 ..	t. les 2 ans	10 0/0 b
Phénix ... vie	A	800	5.000	1000	150 ..	id.	3 0/0 p
Caisse Paternelle ... vie	A	8 000	500	100	» ..	avril	10 0/0 b
Générale ... grêle	A	2.000	5.000	1000	» ..	avril	pair

(1) Valeur d'émission 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. — ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. — COURS DU 7 AU 13 NOVEMBRE

Longueur expl.	Longueur totale	Durée des concess.	Nombre des actions	Val. nom.	Versés	Répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 7 Compt.	Samedi 7 Terme	Lundi 9 Compt.	Lundi 9 Terme	Mardi 10 Compt.	Mardi 10 Terme	Mercredi 11 Compt.	Mercredi 11 Terme	Jeudi 12 Compt.	Jeudi 12 Terme	Vendredi 13 Compt.	Vendredi 13 Terme
[illegible]	700	99	[illegible]	400	tout	34 fr. pour 1856	juillet 1856	Nord ancien	[illegible]	[illegible]	[illegible]	912 50	[illegible]	870	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
			125,000	[illegible]	200	1 0/0		Nord nouveau	710	[illegible]	717	713	[illegible]	[illegible]	712 50	715	[illegible]	712 50	[illegible]	[illegible]
[illegible]		99	300,000	500	400	17 fr. pour 1856	avril 1857	Ouest	630	[illegible]	[illegible]	621	[illegible]	[illegible]	[illegible]	627 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1174	2012	99	300,000	500	tout	[illegible] fr. pour 1856	avril 1857	Orléans	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1232	1235	[illegible]	[illegible]	1250	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	1822	99	[illegible]	[illegible]	tout	75 fr. pour 1856	nov. 1857	Est	622 50	[illegible]	617 50	[illegible]	625	622 50	[illegible]	617 50	617 50	615	612 50	[illegible]
[illegible]	[illegible]	99	165,000	[illegible]	tout	[illegible] fr. pour 1856	[illegible] 1857	Paris à Lyon	[illegible]		[illegible]		1200							
								Lyon-Méditerranée												
	511		577,500	500	tout			Paris-Méditerr. (anc.)	801	801	802 50	[illegible]	800	806 25	800	800	795	791 25	795	795
			115,500	125	25			Paris-Méditerr. (nouv.)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	800	788 75	792 50	782 50	785	[illegible]	780
175	231	99	[illegible]	500	tout	4 0/0	juillet 1857	Lyon à Genève	582 50	580	[illegible]	[illegible]	585	585	585	[illegible]	585	58[illegible]	580	585
[illegible]	800	99	250,000	500	tout	4 0/0	janv. juillet	Midi	527 50	530	530	531 25	528 75	532 50	530	530	527 50	525	522 50	520
	1158	99	2[illegible],000	500	tout	15 fr.	juillet 1857	Grand-Central	[illegible]		[illegible]	500 25	507 50		505	505	506 25	506 25	[illegible]	505
90	265	99	50,000	500	300	4 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Grenoble	[illegible]				480	477 50	465	465	460	460	465	460
	54	99	16,000	500	tout	4 0/0	avril	Bességes à Alais	265		270	265	275	277 50	277 50	275	270	275	287 50	[illegible]
[illegible]	140	99	42,000	500	tout	4 fr. 25	janvier 1857	Ardennes ancien	465		[illegible]		465		465				465	
			[illegible]	500	75			Ardennes nouveau	[illegible]						465					
[illegible]	51	99	15,000	500				Bordeaux à la Teste												
[illegible]	1476	90	400,000	500	tout	31 fr.	juillet 1856	Chemins autrichiens	[illegible]	[illegible]	[illegible]	662 50	662 50	665	661 25	663 75	650	651 25	640	650
[illegible]	1012	90	350,000	500	[illegible]	4 1/2 0/0		François-Joseph	455		450		[illegible]		455		452 50		450	
[illegible]	1071	90	[illegible]	500	[illegible]			Lombards-Vénitiens	530		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]	
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	500	[illegible]	5 0/0		Russes	[illegible]	[illegible]			[illegible]			500	[illegible]	497 50	[illegible]	
[illegible]	[illegible]	99	240,000	500	[illegible]		janvier 1857	Saragosse	[illegible]		428 75		427 50		422 50		420		416 25	
	[illegible]	99	170,000	500	[illegible]	5 0/0		Romains					485		485				[illegible]	
	[illegible]	99	[illegible]	500	[illegible]	[illegible]	[illegible] 1856	Victor-Emmanuel	450	450	[illegible]	440	450	445	445	440	420	440	442 50	440
[illegible]	[illegible]	99	[illegible]	500	tout	[illegible]	juillet 1856	Central suisse												
195	24	99	30,000	500	[illegible]		juin 1856	Ouest suisse	406 25				410		405		405		405	
[illegible]	[illegible]		57,[illegible]	500	[illegible]	[illegible]	1 janvier	Nord-Est suisse												
[illegible]	[illegible]	99	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Tarragone à Reus												

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'Oblig.	Durée du remboursement	Prix d'émiss.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements
1852-54	115,000	[illegible] ans	[illegible]	[illegible]	500	avril	15 ··	janvier juillet.
1851	2,[illegible]	10 —	325	tout	500	D°	20 ··	août
	17,440	[illegible] —		tout	562 50		16 87 1/2	janvier juillet
1852	[illegible]	50 —	1,000	tout	[illegible]	avril	[illegible]	avril octobre
1855	160,000	99 —	[illegible]	tout	500	avril	15 ··	D°
1852	120,000	99 —	[illegible]	tout	[illegible]	D°	25 ··	D°
1853	182,335	99 —	350	tout	500	D°	15 ··	janvier juillet.
1852	[illegible]	98 —	500		650	avril	25 ··	juin décembre
1854	[illegible]	94 —	280	200	500	mars	15 ··	janvier juillet
	2,775	47 —		tout	1,250		50 ··	avril octobre
	21,000	—		tout	[illegible]		[illegible]	janvier juillet
1855	600,000	84 —	[illegible]	tout	500	1858	15 ··	D°
1842	[illegible]	47 —	1,125	tout	1,250	décembre	50 ··	D°
1848	13,[illegible]	50 —		tout	1,250	D°	50 ··	D°
1852	[illegible]	97 —		tout	500		15 ··	D°
1853	[illegible]	99 —	300	tout	500	décembre	15 ··	D°
1855	131,200	[illegible] —	280	tout	500	décembre	15 ··	D°
[illegible]	102,644	99 —	500	tout	625	D°	25 ··	D°
1853	63,[illegible]	99 —	300	tout	500	D°	15 ··	D°
1855	[illegible]	99 —	285	tout	500	D°	15 ··	D°
1855	166,000	99 —	275		500	septembre	15 ··	septembre mars
1856	100,500	99 —	285	tout	500		15 ··	janv. juillet
1856	[illegible]	97 —	28[illegible]		500		15 ··	janv. juillet
1854	1,200	82 —	250		500	25 janvier	15 ··	1er avril 1er octobre
185[illegible]	[illegible]	82 —	250		500		15 ·	1er février 1er juillet

Noms des Compagnies	7	9	10	11	12	13
Nord 4 0/0	275	275	276 25	276 25	[illegible]	275
Nord-Boulogne						
Nord-Charleroy [illegible]						
Paris à Lyon 5 0/0	[illegible]	950		965	965	
D° (nouvelles)	292 [illegible]	292 50	[illegible]	290	290	290
Lyon à la Méditerranée 5 0/0			175	17[illegible]	175	170
D° Nouvelles 3 0/0	275	280	280	280	280	280
Est 1852-1854-1856	[illegible]	455	452 50	450	450	450
D° (nouvelles) 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	292 50	[illegible]	[illegible]
Strasbourg-Bâle						
D°		140			150	
Ouest 1855	[illegible]	[illegible]	[illegible]	262 50	[illegible]	[illegible]
Paris à Orléans 1842 5 0/0						
D° Nouvelles 1848						
D° 1852 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	265	265	265
Grand-Central 1854	[illegible]		[illegible]		[illegible]	[illegible]
D° nouvelles 1855	[illegible]	262 50	[illegible]	261 25	[illegible]	[illegible]
Rhône-et-Loire 5 0/0						
D° 3 0/0					285	
Lyon à Genève 1855 jouiss. juillet 1855	[illegible]	270	270	267 50	[illegible]	
D° 1857 jouiss. juillet 1858	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Autrichiens	[illegible]	[illegible]	262 50	261 25	[illegible]	[illegible]
Midi	261 25	261 50	261 50	261 25	[illegible]	[illegible]
Lyon-Bourbonnais	[illegible]	[illegible]	262 50	265	262 50	[illegible]
Tarragone à Reus						
D°						

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 6 au 12 novembre 1857. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	6	7	9	10	11	12
Nord	[illegible]	[illegible]	[illegible] à 843 75	850 ·· à 851 25	[illegible] à 850 ··	[illegible] à 853 75
Est	[illegible] 50 à [illegible]	625 ·· à [illegible]	625 ·· à [illegible]	625 ·· à 631 25	[illegible] à [illegible]	625 ·· à 631 25
Est nouvelles	[illegible] 50 à [illegible]	[illegible] à [illegible]	525 ·· à 535 ··	525 ·· à 530 ··	506 25 à 515 ··	510 ·· à 520 ··
Orléans	1225 ·· à 1275 ··	1225 ·· à 1275 ··	1225 ·· à [illegible]	1225 ·· à 1245 ··	—	1225 ·· à [illegible]
Lyon	[illegible] à 825 ··	812 50 à 818 75	[illegible] à 812 50	812 50 à 818 75	[illegible] à 880 ··	815 ·· à 818 75

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

DÉNOMINATION.	Samedi 7 Comptant	Samedi 7 Terme	Lundi 9 Comptant	Lundi 9 Terme	Mardi 10 Comptant	Mardi 10 Terme	Mercredi 11 Comptant	Mercredi 11 Terme	Jeudi 12 Comptant	Jeudi 12 Terme	Vendredi 13 Comptant	Vendredi 13 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
RENTES 3 0/0 jouiss. 22 juin 1857	[illegible]	67 [illegible]	66 55	66 75	66 85	67 ··	66 60	66 75	66 55	66 40	66 55	[illegible]
RENTES 4 1/2 0/0 jouiss. 22 mai 1857	91 ··	91 20	[illegible]		[illegible]	90 75	[illegible]		91 75		90 50	90 75
Banque de France, jouiss. juillet 1857	2970		2970		2970		[illegible]		2950		2910	
Banque de France, nouvelle émission	2970		[illegible]		2950		[illegible]		2950		2910	
Comptoir national d'escompte, jouiss. août 1857	[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		650	
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss. juillet 1857	517 50		515		512 50		510		[illegible]		505	
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1857	420		422 50		420		422 50		422 50		420	
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	382 50				[illegible]		[illegible]				[illegible]	
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	87 50		87 50		87 50		87 50		87 50			
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° d°					[illegible]		[illegible]					
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouis. mai	[illegible]		[illegible]		[illegible]				[illegible]			
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1857	770	[illegible]	765	760	760	775	767 50	770	760	757 50	760	760
Ville de Paris, obligations 1849, jouissance avril 1857	1025						1025					
d° d° 1852, jouiss. juillet 1857	[illegible]		1025		1025		1030		1025		1025	
d° d° 1855, tout payé jouiss. sept. 1857	[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]	
Département de la Seine, obligations 1857, jouiss. juillet 1857	188 75		190		188 75		188 75		190			
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		89 1/2		[illegible]	
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1857			[illegible]		[illegible]				[illegible]			
Piémontais 5 0/0 jouiss. juin 1857	90		90		90		90		90			
— 3 0/0 jouiss., juillet 1857	53 25		53 75				53 25				53	
Autrichien, 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1857			[illegible]						[illegible]		[illegible]	
Emprunt Romain, jouiss., juin 1857	[illegible]				87 3/4		87		87 3/4		87 1/2	
Espagne différ. convert. jouiss., juillet 1857			25 1/4		25		25 3/8		[illegible]		25	
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1857			[illegible]								40 1/2	
d° intérieure d°	37 3/4		37 1/2		37 3/4							

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

LE DIRECTEUR, C. DEVINA.

Digitized by Google

N° 898 — 16e ANNÉE. — N° 47 — SAMEDI, 21 NOVEMBRE 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

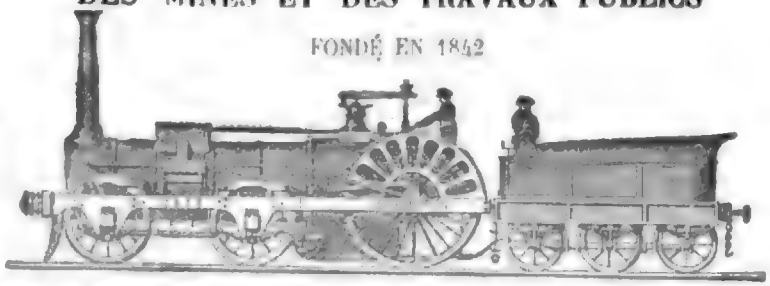
Corps du Journal (la ligne) 2 fr. »»
Aux Annonces... — 1 50

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, Foreign Newspaper et Advertising Agents, aud 1, French line Cornhill.



L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 1113. — Revenus des douanes en France et mouvement du numéraire pour les dix premiers mois de 1857, 1114. — Chemin de fer de la Méditerranée, 1114. — Application de l'électricité aux chemins de fer, 1115. — Chemin de fer de Besèges à Alais, 1115. — Banque de France, 1115. — Statistique des chemins de fer, 1115. — Avis aux actionnaires, 1115. — Comptoir d'escompte de Paris, 1116. — Actes officiels. Chemin de fer de Bordeaux au Verdon. Décret, 1118. — Nominations, 1119. — Ingénieurs civils, 1120. — Forges, 1121. — Recettes, 1122, 1123. — Annonces, 1124, 1125. — Chronique de la Bourse, 1126. — Tableau des valeurs industrielles, 1127. — Bourse, 1128.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Nous avons sous les yeux le bilan de la Banque d'Angleterre, à la date du 11 novembre, et les résultats de ce bilan prouvent que le gouvernement anglais n'avait pas de temps à perdre pour autoriser la Banque à enfreindre les limites apportées par la charte de 1844 à l'émission de ses billets. En une semaine, les espèces avaient diminué de 1,327,272 l. st., et la réserve de 1,243,882; c'était un affaiblissement de 2,571,154 l. st. (64,278,850 fr.) dans les ressources de la Banque. L'encaisse était réduit à environ 7 millions l. st. (175,000,000 fr.), et le portefeuille s'était encore accru de 2,809,926 l. st. (70,248,150 fr.) Cette situation appelait un prompt remède, et lord Palmerston a dû prendre le parti d'autoriser la Banque à enfreindre la charte. Le parlement est convoqué le 3 décembre pour accorder un bill d'indemnité tant au gouvernement qu'à la Banque.

Le *Baltic* a apporté des nouvelles de New-York du 7 novembre, avec 47,000 dollars en espèces.

On trouvait l'aspect des affaires financières moins inquiétant, quoiqu'il n'y eût pas encore de soulagement essentiel et que la Banque n'ait pas agi d'après un plan général, ce qui contraignait les marchands grevés de lourds paiements à recourir aux courtiers. Les traites des banquiers sur Londres à soixante jours de vue étaient cotées à 108, 109 et 109 1/2. Le *New-York Courier and Enquirer* dit que la grande difficulté pour le rétablissement des affaires et du système monétaire sur une base stable, c'est le dérangement des changes intérieurs. Les opérations sur les fonds publics et les actions de chemins de fer sont plus animées.

Le 18, une somme de 206,000 livres d'or australien est arrivée par l'*Avon*, et l'on attend à Londres encore environ 1 million sterling d'ici à la fin de la semaine.

Néanmoins, le marché anglais conserve une physionomie très-sombre. On a appris mardi la suspension de la banque de Wolverhampton et du Staffordshire. Cet établissement avait été créé en 1832, et sa faillite frappe particulièrement le commerce de Birmingham.

La tenue du marché français est assez bonne et contraste avec l'apparence sinistre du marché de Londres. Pendant que les consolidés anglais fléchissaient de 90 1/8 à 89 6/8, le 3 0/0 français, qui s'était un instant affaissé à 66 35 dans la bourse de lundi dernier, regagnait progressivement le cours de 67 qu'il a même franchi plusieurs fois. La liquidation des chemins de fer s'est opérée avec des reports médiocres, bien qu'ils se soient tendus un instant jusqu'à 2 50 sur le Mobilier et à 2 25 sur le Lyon; mais ils ont fléchi ensuite de presque moitié et on a reporté plusieurs chemins au pair.

La plupart des chemins ont regagné de 15 à 25 fr. entre le samedi 14 et le jeudi 19.

Le bruit avait couru qu'à partir du 1er janvier prochain le droit d'entrée à la Bourse subirait une aggravation notable; mais un journal qui avait accueilli cette nouvelle a rectifié de lui-même sa première information, et il paraît qu'il n'y aura rien de changé.

En revanche, on regarde comme certain que la loi de 1807, sur la limitation du taux de l'intérêt, subira, dans la prochaine session du Corps législatif, sinon une abrogation complète, du moins des modifications dont l'expérience a démontré l'absolue nécessité.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 66 50, ferme à 66 95.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 90 40, ferme à 90 60.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Lombard-Vénitiens,	26.57 0/0.
Autrichiens,	16.56 0/0.
Nord,	3.77 0/0.
Lyon-Genève,	3.09 0/0.

Diminution kilométrique.

Midi,	16.67 0/0.
Orléans,	14.39 0/0.
Méditerranée,	13.57 0/0.
Est,	11.24 0/0.
Lyon,	7.16 0/0.
Saragosse,	6.23 0/0.
Ouest,	5.52 0/0.

C. DEVINA.

Digitized by Google

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	13 novembre	20 novembre	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0	66 60	66 80	» 20	» »
CONSOLIDÉS	89 7/8	90 1/8	» 2/8	» »
CRÉDIT FONCIER	510 »	500 »	» »	» 10
CRÉDIT MOBILIER	740 »	743 75	3 75	» »
COMPT. D'ESCOMP.	870 »	870 »	» »	» »
ORLÉANS	1255 »	1265 »	10 »	» »
NORD	852 50	867 50	15 »	» »
ACTIONS NOUVELLES	707 50	717 50	10 »	» »
EST	612 50	632 50	20 »	» »
LYON	» »	» »	» »	» »
PARIS-MÉDIT. (anc.)	795 »	812 50	27 50	» »
PARIS-MÉDIT. (nouv.)	780 »	815 »	35 »	» »
MÉDITERRANÉE	» »	» »	» »	» »
MIDI	520 »	525 »	5 »	» »
OUEST	612 50	625 »	12 50	» »
GRAND-CENTRAL	595 »	598 75	3 75	» »
GENÈVE	575 »	585 »	10 »	» »
CH. AUTRICHIENS	630 »	657 50	27 50	» »
SAINT-RAMBERT	440 »	465 »	25 »	» »
VICTOR-EMMANUEL	410 »	422 50	12 50	» »
RUSSES	497 50	495 »	2 50	» »
ROMAINS	475 »	» »	» »	» »
FRANÇOIS-JOSEPH	450 »	460 »	10 »	» »
LOMBARD-VÉNITIEN	560 »	570 »	10 »	» »
SARAGOSSE	416 25	412 50	» »	3 75

REVENUS DES DOUANES EN FRANCE ET MOUVEMENT DU NUMÉRAIRE POUR LES DIX PREMIERS MOIS DE 1857.

Le revenu des douanes pendant le mois d'octobre 1857 s'est élevé à 14,402,894 fr., au lieu de 16,254,785 fr. en octobre 1856 et de 13,187,273 en octobre 1855. Pour les dix premiers mois de 1857, le revenu total est de 157,583,432 fr.; il avait été de 148,302,963 fr. pour les dix premiers mois de 1856, et de 164,326,548 fr. pour les dix premiers mois de 1855. Il est donc certain que le revenu des douanes, qui avait été en 1856 de 174,293,664 fr. pour la totalité de l'exercice, sera dépassé d'au moins une dizaine de millions en 1857; mais il n'est pas probable qu'on atteigne le chiffre de 189,704,690 fr., obtenu en 1855, année exceptionnelle sous tous les rapports. Il n'y a d'ailleurs aucune conclusion absolue à tirer de ces chiffres. Les variations qu'ils présentent d'une année à l'autre, soit en plus, soit en moins, sont réparties pour 1857 entre tous les chapitres, de sorte qu'il n'y a là l'indice d'aucune situation spéciale. Ainsi beaucoup de chapitres présentent des diminutions, mais beaucoup d'autres des augmentations qui se compensent.

Voici les plus notables de ces variations entre 1857 et 1855 :

Diminution : sur les huiles, environ 600,000 fr.; sur les laines en masse, 5,800,000 fr.; sur la fonte, 1 million; sur les fers et aciers, 3,300,000 fr.; sur les sucres étrangers, 7 millions.

Augmentation : sur les boissons, 3 millions; sur le café, 1 million; sur la houille, 1,100,000 fr.; sur le lin teillé et étoupes, 1 million; sur le sucre des colonies, 500,000 f.; sur les toiles, 230,000 fr.; sur les droits divers, 3 millions; sur les graines oléagineuses, 500,000 fr., etc., etc.

Un chapitre intéressant à examiner, dans la situation du marché monétaire, c'est le mouvement d'exportation et d'importation des métaux précieux. Pendant le mois d'octobre, il a été importé de France une quantité d'argent montant à kilog.... 260,618
Et il en a été importé..... 34,613

Balance de l'argent exporté, kil.. 226,005

Il a été importé par contre, en or, kilog..... 19,530
Et il en a été exporté seulement. 2,451

Balance de l'or importé, kilog... 17,079

La valeur de l'or importé, calculé sur le prix moyen de 3,461 fr. le kilogramme, s'élève à .....Fr. 59,110,419 »
La valeur de l'argent exporté, calculée sur le prix moyen de 227 fr. 91 c. le kilog., s'élève à..... 51,508,799 55

Balance en faveur de l'importation 7,601,619 45

Ainsi, en pleine crise, le stock métallique de la France s'est accru en un mois de 7,601,619 fr. 45 c. Il y a là quelque chose de très-rassurant, d'autant que le prix de l'or se maintient à un cours d'environ 2/10es 0/0 plus cher qu'à Londres, ce qui est un obstacle suffisant à l'exportation de notre numéraire.

Il nous reste à reprendre l'ensemble de ces chiffres pour les dix premiers mois de 1857:

Il a été exporté en argent . kil. 2,002,768
Il en a été importé..... 370,788

Exportation nette de l'argent..... 1,631,980

Il a été importé en or.... kil. 163,642
Il a été exporté..... 32,217

Importation nette de l'or.. 131,425

L'or importé du 1er janvier au 31 octobre 1857 représente une valeur de.....fr. 454,861,925
L'argent exporté représente une valeur de.....fr. 371,944,560

Résultat net représentant l'accroissement du numéraire français pendant les dix premiers mois de 1857.....fr. 82,916,365

C. DEVINS.

CHEMIN DE PARIS A LA MÉDITERRANÉE.

Achèvement de la rectification du chemin de fer de Saint-Etienne à Roanne.

Jeudi dernier a eu lieu la réception des travaux de rectification du chemin de fer de Saint-Etienne à Roanne. Ces travaux sont le premier jalon de la voie directe entre Saint-Etienne et Paris.

Roanne, qu'une chaîne de montagne d'une traversée lente et pénible tenait en dehors du rayon d'influence de son chef-lieu, y est rattachée aujourd'hui par une communication rapide, régulière, qui ne la met plus qu'à une distance de trois heures de Saint-Etienne. Il y a là nécessairement un fait important et qui n'intéresse pas seulement le commerce et l'industrie de ces deux villes.

La Compagnie, jalouse de témoigner de la juste satisfaction qu'elle éprouve du prompt achèvement de ces travaux, avait convié à leur réception tous les ingénieurs réunis de la Loire et du Rhône, tous les chefs de service qui avaient aidé à leur exécution M. Dusouich, ingénieur en chef des mines, chargé de la réception, est arrivé à la gare de la Terrasse, accompagné de M Conte-Grandchamp, ingénieur de première classe, et des ingénieurs sous leurs ordres. MM. Chapron et Bazaine, deux vétérans de l'art des chemins de fer, accompagnés des ingénieurs de la ligne et de leurs principaux chefs de service, étaient présents, ainsi que M. Graeff, ingénieur en chef du département de la Loire.

Jusqu'à la Fouillouse, la voie rectifiée suit, à quelques raccordements près, l'ancien tracé; puis dans la plaine du Forez la rectification se borne à l'élargissement de l'ancienne voie. Mais à Balbigny c'est un chemin de fer entièrement nouveau qui commence et dont le parcourt dessert les rives si pittoresques de la Loire, que l'ancienne voie laissait à l'écart.

La contrée qu'il s'agissait de traverser n'est qu'une succession non interrompue de mamelons plus ou moins élevés; aussi le chemin n'a-t-il rencontré aucun point où il pût s'étendre en pleine, même sur un faible espace. Il ne se compose, sur son étendue de 25 kilomètres, que de remblais, de tranchées, de tunnels ou de viaducs, particularités que n'ont offert jusqu'ici aucun des chemins de fer français.

Parmi les parties les plus importantes de la nouvelle voie, on doit signaler deux œuvres capitales, à savoir un remblai immense, celui de Rioux, haut de 31 mètres, et dont la base large de 400 mètres est traversée par un tunnel qui, à lui seul, formerait déjà un travail important; puis ensuite le viaduc de la Revoute, haut de 35 mètres et formé par huit arches de dix mètres d'ouverture. La belle et solide construction de cet ouvrage d'art, ses mâles

Digitized by Google

proportions, qui s'harmonisent si heureusement avec la sévérité du paysage qui l'entoure, méritent l'admiration des connaisseurs.

Au delà du viaduc, un mince remblai marque l'emplacement de la nouvelle gare de Saint-Jobard, située en rase campagne, à égale distance du village de ce nom et de celui de l'inay. Vient ensuite, à six kilomètres de là et à travers un sol pittoresque et des plus tourmentés, la station de Vendranges; puis celle de Saint-Cyr-de-Favières, située au sortir des montagnes et à l'entrée de la magnifique plaine de Roanne.

APPLICATION DE L'ÉLECTRICITÉ AUX CHEMINS DE FER.

S. A. I. le prince Napoléon s'est rendu le 17 à la direction des lignes télégraphiques pour voir fonctionner des appareils électriques nouveaux ayant pour objet d'assurer la sécurité des trains sur les chemins de fer.

M. Gustave Marqfoy, ingénieur de la Compagnie des chemins de fer du Midi, auteur de ces appareils, les a fait fonctionner sous les yeux de Son Altesse impériale, qui lui a adressé des félicitations sur son ingénieux système.

Ces appareils sont actuellement installés à titre d'essai sur une section du Midi, où ils donnent de très-bons résultats.

(*Moniteur.*)

CHEMIN DE FER DE BESSÉGES A ALAIS.

Les commissaires du gouvernement désignés pour la réception du chemin de fer de Bességes à Alais ont effectué la vérification de cette ligne le 12 novembre.

Il résulte de cette vérification que les travaux de ce chemin étant complétement terminés, l'ouverture définitive en a été fixée au 1er décembre 1857, date à partir de laquelle les marchandises et les voyageurs seront admis à circuler.

BANQUE DE FRANCE.

L'arrêté du conseil général de la Banque de France relatif à l'escompte et à l'encaissement des effets de commerce payables dans le périmètre de l'enceinte fortifiée de Paris, recevra son exécution à compter du 1er décembre prochain.

En conséquence, les effets seront admis à l'escompte et au comptant à partir de cette époque.

Le secrétaire général,

MARSAUD.

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER.

(*Suite.*) (1)

EXPLOITATION.

Les Compagnies étant établies, la grave question de l'exploitation vient se présenter. Il y a là à étudier deux faits principaux, le trafic et les résultats, c'est-à-dire la recette.

L'exploitation commence tard sur nos chemins. En 1835 et 1836 il n'y avait que les 142 kilomètres de chemins de Rhône-et-Loire qui fussent livrés au trafic. Les résultats étaient : 180,000 voyageurs transportés, ayant donné une recette de 500,000 francs, et 500,000 tonnes, dont 4/5 de houille, ayant produit 2,500,000 fr., soit en tout pour la recette 3,000,000, déduction faite de 77 0/0 de dépenses.

Voici un tableau dans lequel sont donnés les résultats principaux de l'exploitation à diverses époques :

N^os d'ordre	Nature des renseignements.	Résultats pour les années 1841	1853	1854
	Résultats généraux.			
1	Longueur totale au 31 décembre....kil.	569	4.063	4.660
2	— moyenne pendant l'année entière....kil.	517	3.978	4.348
3	Recette totale brute....fr.	13.289.107	171.779.666	201.966.158
4	Produit net....fr.	4.674.037	97.824.970	114.855.105
5	Nombre de voyageurs à toute distance....	6.378.066	24.685.320	28.070.458
6	— à un kilomètre....	112.602.286	1.154.812.349	1.375.440.619
7	Nombre de tonnes à toute distance....	1.059.793	27.172.065	8.864.501
8	— à un kilomètre....	38.768.850	813.077.759	1.143.188.098
9	Nombre de trains à toute distance....	»	301.390	352.500
10	— à un kilomètre....	2.559.150	26.245.663	31.398.597
	Résultats kilométriques.			
11	Recette brute totale....fr.	25.704	43.182	46.445
12	Produit net....fr.	9.040	24.591	26.415
13	Nombre de voyageurs à la dist. entière, pend. l'année	217.800	290.300	316.339
14	— par jour....	597	795	867
15	Nombre de tonnes à la distance entière, pend. l'année	74.988	204.393	263.922
16	— par jour....	205	560	720
17	Nombre de trains à la distance entière, pend. l'année	4.950	6.596	7.198
18	— par jour....	14	18	20
	Documents divers.			
19	Parcours moyen d'un voyageur....kil.	17.65	46.78	49.00
20	— d'une tonne....kil.	36.58	113.36	128.96
21	Charge moyenne d'un train en voyageurs....	4.3	4.4	4.4
22	— en tonnes de marchandise.	1.5	3.1	3.7
23	Tarif moyen perçu par voyageur et par kilomètre....	7.00	6.60	6.10
24	— par tonne et par kilomètre....	12.00	8.20	7.60
25	Rapport p. 0/0 de la dépense à la recette....	6.5	4.3	4.3
26	Produit p. 0/0 du capital dépensé....	3.11	6.26	6.58
27	— des dépenses des Compagnies....	3.11	8.57	9.00

Les progrès réalisés pendant les treize années antérieures à 1855 sont suffisants pour laisser apprécier le pas que l'on a franchi pour atteindre la situation actuelle.

Trafic et recettes.

Le trafic comprend le transport des voyageurs et des marchandises. Les résultats de ce transport varient, soit en accroissement ou en décroissance d'une manière frappante, selon les événements qui ont marqué les diverses années que nous rappelons.

Le tableau suivant montre que sur 3,978 kilom. en 1853 il a été délivré 24,685,320 billets, et en 1854, sur 4,348 kilom. exploités, il a été délivré 28,070,458 billets.

(1) Voir le *Journal des Chemins de fer* du 12 septembre 1857.

Digitized by Google

DÉSIGNATION DES LIGNES.	1853. Longueur moyenne exploitée.	Billets délivrés. Nombre.	Proportion 0/0. des billets à prix complet.	des billets à prix réduit.	Répartition 0/0 des billets à prix complet. 1re classe.	2e classe.	3e classe.	Répartition 0/0 des billets à prix réduit. Trains de plaisir.	Militaires, émigrants, indigents.	1854. Longueur moyenne exploitée.	Billets délivrés. Nombre.	Proportion 0/0. des billets à prix complet.	des billets à prix réduit.	Répartition 0/0 des billets à prix complet. 1re classe.	2e classe.	3e classe.	Répartition 0/0 des billets à prix réduit. Trains de plaisir.	Militaires, émigrants, indigents.
	kil.									kil.								
Nord	707	4.760.613	95	5	10	28	62	50	50	707	5.071.218	93	7	9	27	64	25	75
Anzin à Somain	19	171.151	87	99	2	5	93	54	46	19	160.074	99	1	3	5	92	»	100
Est, Strasbourg et emb	786	3.207.363	133	99	9	19	72	100	»	827	3.566.990	»	»	8	18	74	»	»
Id. Montereau-Troyes	100	183.643	97	100	6	30	64	»	»	100	197.008	100	»	6	32	62	»	»
Paris à St-Germain	25	2.444.660	99	100	14	86	»	»	»	30	3.981.884	100	»	13	87	»	»	»
Paris à Rouen	139	1.042.988	46	94	15	31	54	20	74	139	1.084.085	99	1	15	27	58	100	»
Rouen au Havre	92	660.604	27	91	11	37	52	22	78	1)77	606.332	98	2	11	30	59	100	»
Rouen à Dieppe	51	175.320	97	100	13	32	55	»	»	51	171.062	99	1	15	31	54	100	»
Ouest	151	3.792.432	150	99	16	74	10	45	55	209	3.741.853	94	6	16	73	11	32	68
Orléans et prolongem.	1010	2,889.322	117	»	11	19	70	»	»	1139	3.325.945	100	»	12	16	72	»	»
Paris à Orsay	11	668.962	27	100	4	28	68	»	»	17	721.766	99	1	4	28	68	»	100
Paris à Lyon	363	1.826.123	74	85	10	25	65	49	51	443	2.376.877	74	26	8	21	71	71	29
Lyon-Méditerranée	294	1.718.204	69	98	4	22	74	75	25	358	1.850.842	92	8	4	17	79	»	»
Rhône-et-Loire	150	975.640	39	96	4	13	87	»	100	150	1.080.439	94	6	14	86	»	»	100
Midi	53	89.205	04	65	35	10	15	99	1	67	116.212	85	15	9	15	76	93	7
Ceinture	7	»	»	»	»	»	»	»	»	15	17.869	»	100	»	»	»	»	100
Ensemble	3978	24.685.320	97	3	11	41	48	47	53	4348	28.070.458	95	5	11	40	49	49	51

(1) Exploitation de dix mois seulement par suite de sa fusion dans l'Ouest.

Sur certaines de nos lignes il n'y a que deux classes : telles sont St-Germain, Versailles r. d. et r. g., et les lignes de Rhône-et-Loire. Sur 24 millions de billets distribués en 1853, les deuxièmes classes sont comprises pour 41 0/0 et les troisièmes classes pour 48 0/0. En 1854, la moyenne varie de 1 0/0, l'un en moins l'autre en plus, et sur 28 millions de billets distribués, les deuxièmes classes sont comprises pour 40 0/0 et les troisièmes classes pour 49 0/0. Reste à tenir compte des billets de trains de plaisir et de militaires, émigrants, indigents, à prix réduits.

Le nombre de billets délivrés aux gares de Paris accuse un mouvement très-intéressant. Ainsi, sur 27,980,335 billets délivrés en 1854 sur tout le réseau, il en a été distribué 6,828,926 aux gares de Paris, ce qui représente 24.41 0/0 du chiffre total.

Voici le détail dans le tableau ci-contre :

DÉSIGNATION DES LIGNES.	Nombre des billets délivrés en 1854 sur toute la ligne.	à la gare de Paris.	Proportion 0/0	OBSERVATIONS.
Nord	5.071.218	1.187.783	23.42	Le mouvement des voyageurs dans un sens étant sensiblement égal au mouvement dans le sens contraire, il en résulte que les chiffres portés aux colonnes 3 et 4 expriment également le nombre de billets délivrés par la gare de Paris et la proportion 0/0 de ses billets sur le nombre total des billets délivrés.
Est, Paris à Strasbourg et embranch.	3.566.990	522.620	14.65	
Saint-Germain et Auteuil	3.981.884	1.720.121	43.20	
Ouest — Versailles (rive droite)	1.775.461	720.098	40.56	
Id. id. (rive gauche)	1.271.852	570.766	44.88	
Id. Paris au Mans	694.552	148.605	21.39	
Paris à Rouen	1.084.085	428.947	39.56	
Orléans et prolongements	3.325.945	586.683	17.63	
Paris à Orsay	721.766	348.774	48.32	
Paris à Lyon	2.376.877	394.520	25.01	
Autres lignes du réseau	4.109.715	»	»	
Total	27.980.335	6.828.926	24.41	

Digitized by Google

Mais l'influence de l'époque de l'année sur le nombre de billets délivrés est très-sensible: ainsi le chemin du Nord délivre, de mai à octobre inclusivement, 61 0/0 du nombre total des billets de l'année. Il en est de même sur Montereau à Troyes, qui, pendant la même période, délivre des billets dans la proportion de 56 0/0 du nombre total de l'année; Paris à Rouen, qui délivre 59 0/0; du Havre, 58 0/0; de Dieppe, 65 0/0; de Rhône-et-Loire, 55 0/0. Il résulte aussi des observations, que la circulation diminue le vendredi, et, pour les grands parcours, les dimanches et jours de fête, tandis que le contraire se produit sur les lignes de banlieue qu'influencent le beau et le mauvais temps.

C. Devina.

(*La suite au prochain numéro.*

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Forges et laminoirs de la Sambre. — Assemblée du 13 octobre remise au 24 novembre, à Hourpes-sur-Sambre (Belgique).

Société anonyme des houillères et du chemin de fer d'Epinac. — Assemblée du 10 novembre remise au 25 pour insuffisance d'actions déposées. Réunion au siége social, 35, rue le Peletier.

Compagnie générale des verreries de la Loire et du Rhône. — Jeudi 26 novembre, au siége de la Compagnie, à Rive-de-Gier (Loire).

Forges de la Basse Indre. — Assemblée générale le 30 novembre, passage Violet, 2.

Compagnie des Docks. (Entrepôts du Havre.) — Assemblée le 30 novembre, rue Richelieu, 87, à 2 heures.

Forges et fonderies de Montataire (Oise). — Assemblée générale le 1er décembre, au siége social, 21, rue de Vendôme, à Paris.

Mines d'Aix-la-Chapelle. — Assemblée générale du 24 octobre remise au 3 décembre 1857.

Mines de Monzaïa. — Assemblée générale le 12 décembre, salle Sainte-Cécile.

Sucrerie de Tournus. — Assemblée générale le 17 décembre, chez MM. Noël et Ce, banquiers, 9, faubourg Poissonnière.

Chemins de fer du Centre (Econsaines à Erquelinnes). — Assemblée générale du 17 novembre remise au 10 décembre 1857. (Voir aux annonces l'ordre du jour de l'assemblée.)

APPELS DE FONDS.

Paris à la Méditerranée. — 1er au 15 novembre, 150 fr. sur les actions 1857 libérées de 200 fr., et 100 fr. sur les actions libérées de 250 fr.

Ligne d'Italie. — 2 au 30 novembre, 50 fr. par action.

Union des chemins suisses. — 10 au 20 novembre, 50 fr. par action libérée de 300 fr.

Victor-Emmanuel. — 150 fr. par action du 15 au 25 décembre 1857.

Société fermière de la fonderie de Caronte et des mines de la Méditerranée. — Délai jusqu'au 25 janvier 1858 pour les 8 fr. 25 c. restant dus sur les actions.

Société nouvelle des mines, forges et hauts-fourneaux d'Herserange. — Appel des deux cinquièmes restant dus sur les actions jusqu'au 25 novembre.

Compagnie franco-américaine. — Versement de 50 fr. sur les actions nantaises jusqu'au 10 décembre 1857.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Ports de Marseille. — 1er octobre, 3 fr. par action, intérêts.

Orléans. — 1er octobre, 15 fr. d'intérêt et 15 fr. de dividende provisoire par action.

Paris à la Méditerranée. — 1er octobre, obligations Roanne à Andrézieux, premier et deuxième ordre. Intérêts. L'impôt du premier trimestre sera perçu.

Paris à Lyon. — 1er octobre, intérêts 3 et 5 0/0 des obligations. L'impôt du premier trimestre sera prélevé.

Ouest. — 1er octobre, 17 fr. 50 c. par action, soit 3 1/2 0/0. L'impôt sera déduit.

Est. — 1er octobre, 25 fr. intérêts aux obligations Bâle 1843. Déduction sera faite de l'impôt. — 1er novembre, actions anciennes, 20 fr.; actions nouvelles, 13 fr. 20 c. intérêts.

Chemins romains. — 1er octobre, 4 fr. 50 c. par action. Intérêts à 6 0/0.

Messageries impériales, services maritimes. — 1er octobre, intérêts aux obligations.

Gaz et Hauts-Fourneaux de Marseille, et Houillères de Portes et Sénéchas. — 1er octobre, 6 fr. par action, intérêts.

Graissessac à Béziers. — 5 octobre, intérêts aux actions. — 1er novembre, intérêts aux obligations.

Paris à la Méditerranée. — 1er novembre, 20 fr. par action de la fusion, à-compte sur le dividende 1857.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en moins.
								%	%
ORLÉANS (1).	Du 5 au 11 novembre..	1372	1,085,289 »	791 02	1234	1,140,521 »	924 24	»	14.39
NORD (1).	5 — 11 — ...	862	1,066,042 »	1,236 »	795	947,370 »	1,191 66	3.77	»
OUEST (1).	5 — 11 — ...	950	728,600 »	766 93	876	711,142 »	811 80	»	5 52
EST (1).	5 — 11 — ...	1418	944,327 »	665 95	1069	801,980 »	750 30	»	11.24
LYON (1).	5 — 11 — ...	694	984,255 »	1,418 23	623	951,754 »	1,527 69	»	7.16
LYON-BOURBONNAIS (1) (Roanne à Lyon)..	29 — 4 — ...	150	201,327 »	1,342 18	150	205,433 »	1.369 55	»	2.0
Id. (Nevers à Brioude)	29 — 4 — ...	256	91,656 »	358 03	230	72,219 »	314 »	14.2	»
MÉDITERRANÉE (1)	5 — 11 — ...	551	564,526 »	1,024 54	551	653,189 »	1,185 46	»	13.57
MIDI.	5 — 11 — ...	729	260,342 »	357 12	468	200,585 »	428 60	»	16.67
LYON A GENÈVE.	5 — 11 — ...	175	67,767 »	387 24	75	28,164 »	375 52	3 09	»
ST-RAMBERT A GRENOBLE.	5 — 11 — ...	90	25,352 »	281 69	»	»	»	»	»
SARRAGOSSE.	31 — 6 — ...	278	88,215 »	317 30	278	94,086 »	338 44	»	6.23
AUTRICHIENS.	5 — 11 — ...	1077	816,243 »	757 88	1077	700,272 »	650 20	16.56	»
LOMBARDS VÉNITIENS.	29 — 4 — ...	456	246,893 »	541 43	402	171,964 »	427 77	26.57	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

Digitized by Google

Crédit foncier. — 1er novembre, intérêts aux obligations.

Vieille-Montagne. — A partir du 16 novembre, seconde moitié du dividende de l'exercice de 1856 (12 fr. 50 c. par dixième).

Mines de la Silésie.—15 novembre, 4 fr. 68 c., seconde moitié du dividende 1856.

Victor-Emmanuel. — 29 novembre, intérêts aux actions, 5 fr. 60 c.

Franco-Suisse. — A partir du 1er décembre, intérêts aux actions, à fr. 50 c. pour le demi-semestre de 1857.

Mines et fonderies de Santander. — 1er janvier 1858, 3 fr. 08 c. par action, formant avec 25 fr. payés au 1er Juillet le solde des bénéfices de l'exercice 1857-1858.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Bourbonnais. — 4 novembre, tirage d'obligations d'Andrezieux, premier et deuxième ordre.

Chemin de Paris à Lyon et à la Méditerranée (section du Bourbonnais). — 2 décembre, tirage d'obligations, 57, rue Taitbout.

Crédit foncier de France. — 4e tirage d'obligations, 22 décembre 1857, rue Neuve-des-Capucines, 19.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS

Bilan au 31 octobre 1857

ACTIF.

Caisse :		
Espèces en caisse. 1,609,039 54		
Espèces à la Banque..... 130,542 30		1,739,581 84
Portefeuille :		
Paris..... 23,816,198 37		
Province..... 10,740,107 17		38,840,625 63
Étranger..... 4,282,320 09		
Actions de la Banque de France....		»
Immeubles.....		433,072 66
Avances sur fonds publics et actions diverses.....		3,050,461 64
Correspondants :		
De province 26,508,619 14		
Étrangers..... 988,107 20		27,496,726 34
Frais de premier établissement....		»
Frais généraux.....		225,562 07
Effets en souffrance. — Exercice courant.....		57,858 05
Actions à émettre.....		20,000,000 »
Divers.....		1,803,009 47
		93,626,898 30

PASSIF.

Capital :		
Actions réalisées.. 20,000,000 »		
Actions à émettre 20,000,000 »		40,000,000 »
Capital des Sous-Comptoirs.....		3,991,135 90
Réserve.....		3,404,802 22
Comptes courants d'espèces		16,689,898 53
Acceptations à payer.....		18,192,530 82
Dividendes à payer.....		36,534 65
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers..... 4,928,030 85		
Par faillites du Tribunal de Comm. 89,821 20		5,017,852 05
Correspondants :		
De province..... 4,107,171 52		
Etrangers..... 544,712 32		4,651,883 84
Profits et pertes.....		1,208,319 15
Rentrées. — Effets en souffrance des exercices clos.....		12,983 22
Divers.....		358,952 92
		93,626,895 30

Risques en cours au 31 octobre 1857 :

Effets à échoir restant en portefeuille	38,840,625 63
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir.....	24,030,041 41
	62,870,667 04

Certifié conforme aux écritures :

Le Directeur,

PINARD.

ACTES OFFICIELS.

CHEMIN DE FER DE BORDEAUX AU VERDON.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu la soumission présentée par les sieurs Barincou, Bergmiller, Michel Chaine, Degane, Lefèvre-Delaroche, Princeteau et Tabuteau, pour la concession d'un chemin de fer de Bordeaux au Verdon (Gironde);

Vu les pièces de l'avant-projet dudit chemin de fer;

Vu les registres de l'enquête ouverte dans les départements de la Gironde, en exécution de l'article 3 de la loi du 3 mai 1841, et le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 9 octobre 1855;

Vu les rapports des ingénieurs des ponts et chaussées des 8 et 16 décembre 1855, 26 et 28 janvier 1857;

Vu l'avis du préfet de la Gironde en date du 19 décembre 1855;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées du 24 janvier 1856;

Vu l'avis du comité consultatif des chemins de fer, du 25 octobre 1856;

Vu l'avis de la commission mixte des travaux publics, du 12 mai 1856, ensemble la lettre de notre ministre de la guerre, en date du 26 du même mois, portant adhésion audit avis;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, article 4;

Vu la loi du 3 mai 1841, la loi du 15 juillet 1845, titre VII, et la loi du 10 juin 1853, titre II;

Vu la convention provisoire passée le 17 octobre 1857 entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et les sieurs Em. Barincou, Bergmiller, Michel Chaine, Lefèvre-Delaroche, Degane, Princeteau et Tabuteau;

Vu le certificat délivré, le 15 octobre 1857, par le directeur général de la caisse des dépôts et consignations et constatant le versement à ladite caisse d'une somme de quatre cent cinquante mille francs (450,000 fr.) destinée à former le cautionnement de la concession du chemin de fer ci-dessus mentionné;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. — Est approuvée la convention passée le 17 octobre 1857, entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et les sieurs Em. Barincou, Bergmiller, Michel Chaine, Lefèvre-Delaroche, Degane, Princeteau et Tabuteau, et ayant pour objet la concession, au profit des susnommés, d'une ligne de chemin de fer de Bordeaux au Verdon.

En conséquence, les conditions stipulées, tant dans ladite convention que dans le cahier des charges qui y est annexé, recevront leur pleine et entière exécution.

Art. 2. — Les concessionnaires ne pourront émettre d'actions ou promesses d'actions négociables avant de s'être constitués en société anonyme dûment autorisée, conformément à l'article 37 du code de commerce.

Art. 3. — Les actions de la Compagnie ne pourront être négociées qu'après le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action.

Il est interdit à tout agent de change de se prêter à la négociation des actions ou promesses d'actions de la Compagnie avant le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action.

Art. 4. — Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 17 octobre 1857.

NAPOLÉON.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er.— Les décrets des 8 septembre 1856 et 22 septembre 1857 sont rapportés en ce qui concerne la prohibition de sortie des grains et farines, des pommes de terre et légumes secs, des marrons et châtaignes et de leurs farines.

Art. 2. — Nos ministres secrétaires d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et au département des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais de Compiègne, le 10 novembre 1857.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

E. ROUHER.

Digitized by Google

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. — Le décret du 26 octobre 1854, qui interdit la distillation des céréales et de toute autre substance farineuse servant à l'alimentation, est rapporté.

La distillation des céréales et de toute autre substance farineuse servant à l'alimentation devra être faite de telle sorte que les résidus de la distillation puissent être utilisés pour la nourriture du bétail.

Toute dérogation aux dispositions du paragraphe précédent peut entraîner, à l'égard du contrevenant, l'interdiction de distiller des substances farineuses.

Cette interdiction est prononcée par voie administrative.

Art. 2. — Sont également rapportés les décrets des 11 février et 30 juillet 1857, relatifs à la distillation des riz et à celle des grains étrangers.

Art. 3. — Nos ministres secrétaires d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et à celui des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais de Compiègne, le 10 novembre 1857.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

E. ROUHER.

NOMINATIONS.

Par décret impérial du 7 novembre, rendu sur la proposition de S. Exc. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, M. Chollat, chef de l'exploitation aux chemins de fer de l'Ouest, a été nommé chevalier de l'ordre de la Légion d'honneur.

Le Conservateur, Compagnie anonyme d'assurances mutuelles sur la vie. M. Desbouillons, directeur, rue Grange-Batelière, 6, à Paris. — Dotation des enfants. — Création d'un fonds d'établissement. — Assurances mixtes en cas de mort. — Résultats avantageux.

LONDON AND CONTINENTAL, Compagnie anglaise d'assurances à primes fixes sur la vie. — Capital, 12,500,000 fr. M. Desbouillons, directeur, rue Grange-Batelière, 6, à Paris. — Capitaux payables après décès, primes réduites. — Rentes viagères, taux élevé. — Combinaisons nouvelles aux conditions les plus avantageuses.

ORDONNANCES RENDUES PAR M. LE PRÉFET DE POLICE, EN MATIÈRE DE TARIFS, PENDANT LE COURANT DU MOIS DE JUIN

CHEMINS	DATES	TITRES DES ORDONNANCES	OBSERVATIONS
ORLÉANS...	5 juin....	Ordonnance concernant un tarif spécial n° VIII-68 pour le transport à petite vitesse de diverses marchandises.	Expéditions de Bordeaux à Paris (Ivry).
EST.....	5.....	Ordonnance concernant l'addition du sel gemme et marin au tarif spécial n° 24, applicable au transport de diverses marchandises.	Tarif spécial à 0,08c, 0,07c et 0,06c par tonne et par kilomètre.
EST.	6.....	Ordonnance concernant une modification au classement du latanier et des chiques.	Le latanier et les chiques descendent de la 1re à la 2e série des tarifs généraux de la petite vitesse.
ORLÉANS, BOURBONN., G.-CENTRAL	6.....	Ordonnance concernant l'addition des stations de Brioude, Niort et Saint-Maixent aux tarifs communs en vigueur pour le transport des marchandises.	Tarifs nos VIII-48 et VIII-49.
NORD.....	8.....	Ordonnance concernant les cartes d'abonnement annuel pour le transport des voyageurs sur tout le réseau, dans les voitures de 1re classe.	Carte d'abonnement annuel au prix de 1,100 fr.
NORD.	9.....	Ordonnance concernant un tarif d'exportation.	80 fr. par tonne, pour les expéditions en grande vitesse de Paris à Dunkerque, à destination de Saint-Pétersbourg et de Hambourg.
OUEST.....	10.....	Ordonnance concernant les tarifs des transports à grande et à petite vitesse sur les lignes de Paris à Rouen, au Havre, à Dieppe et à Fécamp.	Tarifs généraux et spéciaux.
OUEST.....	11..	Ordonnance concernant les tarifs de la station de Saint-Aubin.	Tarifs généraux pour les transports à grande et à petite vitesse, de la station de Saint-Aubin, récemment ouverte sur la ligne de Rouen à Dieppe, mise en rapport avec la ligne de Mantes à Caen.
LYON.....	12.....	Ordonnance concernant un tarif spécial, n° VIII-60, pour le transport à petite vitesse de diverses marchandises en provenance de Carcassonne et des localités au delà.	Huiles en futailles, savons bruts, soufre, soude, vins en futailles, de Bordeaux à Châtellerault, Blois, Nantes, Orléans, Paris (Ivry) et Nevers.

Digitized by Google

SUITE DES ORDONNANCES RENDUES PENDANT LE MOIS DE JUIN.

Est.....	22.....	Ordonnance concernant l'addition de l'amidon au tarif spécial n° 24, applicable au transport de diverses marchandises.	Tarif à 0,08°, 0,07° et 0,06 c. par tonne et par kilomètre.
Orléans et Midi...	23.....	Ordonnance concernant une modification au tarif commun pour le transport des matières résineuses.	Essences de térébenthine expédiées de Dax et de Bayonne à Paris (Ivry), au prix de 57 fr. et 58 fr. par tonne.
Ouest.....	23.....	Ordonnance concernant un tarif spécial pour le transport à petite vitesse des bestiaux expédiés par bandes.	Chevaux, mules, bœufs, vaches, poulains, génisses, veaux, porcs, moutons et chèvres, transportés sur les lignes de Bretagne et de Normandie.
Nord... ..	24.....	Ordonnance concernant la délivrance de billets pour un voyage circulaire en Hollande et en Belgique.	Prix des billets, 105 fr.
Nord.....	25.....	Ordonnance concernant les trains de plaisir de Paris à Compiègne.	Trains de plaisir finissant le 20 septembre, aux prix de 10 fr. 1re classe, 8 fr. 2e classe et 6 fr. 3e classe.
Ouest.....	25.....	Ordonnance concernant les tarifs spéciaux d'abonnement nos 1, 3, 4 et 5, pour le transport de diverses marchandises.	Prix de base de ces divers tarifs : 0,04°, 0,05°, 0,06°, 0,7° et 0,08° par tonne et par kilomètre.
Lyon.....	28.....	Ordonnance concernant les tarifs des transports à grande vitesse pour la station de St-Rambert, l'île Barbe.	Application des tarifs généraux à la station de Saint-Rambert, ordonnances des 26 août et 17 décembre 1856.

Société des ingénieurs civils.

Séance du 21 août 1857.

Présidence de M. Faure, vice-président.

M. le président annonce que MM. Polonceau et de Ruolz ont été promus au grade d'officier, et que MM. Callon, Deniel et Lecomte ont été nommés chevaliers de la Légion d'honneur.

Il se rend l'interprète de la Société en exprimant la sympathie avec laquelle elle accueille ces distinctions; il insiste sur la nomination de M. Callon, notre honorable président, certain que la Société partage les sentiments qu'il exprime. M. Faure croit devoir faire remarquer, en outre, que le titre de président de la Société des ingénieurs civils est rappelé dans le décret relatif à la nomination de M. Callon. Ce précédent doit être signalé, puisqu'il est en même temps une consécration, venue de haut, pour les travaux de la Société. M. Faure tient à dire, en outre, qu'il est heureux, en occupant le fauteuil aujourd'hui, de pouvoir accomplir vis-à-vis de notre honorable président un acte d'affection toute spéciale.

L'ordre du jour appelle une communication de M. Benoist-Duportail sur les robinets-vannes, dits obturateurs à diaphragme, de M. Siéber.

M. Siéber attribue à deux causes les dérangements qui peuvent survenir dans les robinets des divers systèmes employés jusqu'ici pour les conduites d'eau, de vapeur ou de gaz, savoir :

1° L'usure irrégulière des surfaces métalliques ajustées, par l'action physique des particules terreuses en suspension dans le liquide;

2° L'action chimique produite sur la fonte, quand les surfaces rodées restent un certain temps à découvert et en contact avec les liquides.

Il a cherché à atténuer la première cause en donnant au siége et à la valve une certaine élasticité qui pût faire contribuer le frottement au rodage régulier des surfaces, et il cherche à faire disparaître la seconde, au moins en partie, par une disposition telle, que les surfaces de recouvrement ne puissent pas se trouver à découvert, lors même que l'appareil resterait la plupart du temps ouvert ou fermé.

Les obturateurs à diaphragme auxquels M. Siéber a été conduit par ces considérations se composent essentiellement de trois parties:

1° Un diaphragme, simple plaque en bronze ou en alliage de plomb et d'étain, qui se manœuvre au moyen d'une tige extérieure et glisse entre deux platines;

2° Deux platines, dont les surfaces de contact sont rodées avec le diaphragme et dont les faces extérieures présentent chacune une gorge elliptique;

3° Deux rondelles en caoutchouc à section circulaire, qui se placent dans les gorges des platines contre les parois de la boîte renfermant tout le système.

La boîte est simplement formée de deux joues en fonte portant des tubulures à bride du diamètre de la conduite et assemblées par des boulons qui exercent un certain serrage sur l'ensemble des parties ci-dessus indiquées.

Les rondelles en caoutchouc, en même temps qu'elles tiennent les platines en contact avec le diaphragme, forment un joint hermétique entre les platines et la boîte.

M. Benoist-Duportail donne ensuite l'analyse du bulletin de janvier de la Société d'encouragement.

M. le baron Silvestre a fait un rapport très-intéressant sur la lampe à *modérateur-régulateur* de M. Trouon. Il rappelle les inconvénients qui existent dans les lampes à modérateur Franchot actuellement en usage, par suite de l'imperfection de l'exécution du mécanisme : on est obligé de faire arriver l'huile en excès dans le réservoir supérieur, parce qu'il est impossible de régler rigoureusement les orifices d'écoulement et la force des ressorts, et que, d'ailleurs, la qualité de l'huile est variable et que le tube d'ascension est sujet à s'engorger; il en résulte que la durée de l'alimentation est bornée à cinq ou six heures.

M. Trouon s'est proposé de faire disparaître ces inconvénients en employant un modérateur qui va en s'aplatissant légèrement vers la partie inférieure : de cette façon, la quantité d'huile élevée qui doit être en moyenne, de 35 gouttes par minute dans les lampes de grandeur ordinaire, peut varier de 25 à 45 gouttes, suivant que l'étranglement de l'orifice est plus ou moins considérable. On dispose ainsi d'une latitude assez étendue pour parer à toutes les éventualités, et la durée de la marche peut être portée à dix ou douze heures.

Notre honorable vice-président, M. Faure, a donné, sur la soupape en caoutchouc de M. Perreaux, des détails techniques et historiques extrêmement remarquables. Cette soupape est formée d'un tube cylindrique creux, en caoutchouc vulcanisé, muni soit d'une, soit de deux brides ou rebords venus au moulage avec le corps lui-même; elle se termine à la partie supérieure par deux plans obliques convergeant suivant un diamètre, et est fendue suivant la ligne d'intersection de manière à présenter une disposition analogue à celle des valves d'échappement employées dans les locomotives.

Digitized by Google

Les deux lèvres ou valvules se dilatent, et l'orifice s'ouvre quand la pression agit intérieurement; elles se resserrent et l'orifice se ferme quand la pression agit extérieurement.

En appliquant cette disposition aux pistons, M. Perreaux est arrivé à construire des pompes très-économiques (le prix des pompes domestiques ordinaires est de 115 à 125 fr.), faciles à visiter et à entretenir et qui se trouvent dans les conditions les plus satisfaisantes de solidité et de durée.

Le rapporteur est entré dans des considérations délicates et pleines d'intérêt sur les détails habilement combinés de construction.

Il a donné également la description de la soupape de M. Jobard, qui ne diffère de celle de M. Perreaux que par la forme ellipsoïde qu'elle présente à la partie supérieure.

Quant à la question de priorité que revendiquent les deux inventeurs, M. Faure fait judicieusement remarquer qu'elle tombe tout naturellement, en se rappelant que les deux inventions ne remontent qu'au commencement de 1855, et que, dans une addition prise en 1852 à un brevet principal de 1850, M. Letestu décrit un système de soupape qu'il a obtenu au moyen d'un fragment de tube en caoutchouc dont la partie supérieure, refendue suivant deux génératrices opposées, forme deux lèvres ou valvules destinées à s'appliquer l'une contre l'autre.

Le même bulletin de janvier contient également un mémoire extrait des *Annales des mines* (t. IX, p. 53 de 1856), relatif à la substitution de la houille au coke dans les machines locomotives, par MM. Commines, de Marsilly et Chobrzynski.

Aujourd'hui, un grand nombre de locomotives marchent à la houille au chemin de fer du Nord et au chemin de fer d'Orléans.

Après avoir examiné les tentatives à peu près infructueuses faites à différentes époques, en Angleterre, en Allemagne, en Belgique et en France dans le même but, le mémoire entre dans diverses considérations sur les conditions de la combustion sur les grilles ordinaires et sur les grilles à gradins.

Notre Société s'est déjà occupée de cette question, et nous connaissons tous la grille à gradins au moyen de laquelle ces deux habiles ingénieurs sont parvenus à faire la substitution; M. Benoist-Duportail ne reviendra pas sur leur description; il ajoute seulement que, pour éviter la production d'une certaine quantité de fumée pendant les stationnements, on fait arriver maintenant dans le bas de la cheminée un petit tuyau d'injection de vapeur muni d'un robinet pour permettre d'en régler l'emploi.

Les houilles que l'on a employées avec succès sont les houilles grasses et demi-grasses de Charleroy, toutes les houilles du bassin de Mons, celles d'Anzin et de Denain, les houilles grasses de Newcastle et les houilles demi-grasses de Cardiff; elles sont à l'état de gros ou de gailleterie. Pour employer les houilles maigres ou anthraciteuses, il faudrait augmenter les dimensions du foyer et la puissance du tirage.

Afin d'obtenir des résultats comparables sur la consommation de la houille et du coke, on a fait marcher des locomotives de même système, appartenant au même dépôt, se trouvant par conséquent dans des conditions identiques, les unes à la houille et les autres au coke.

L'économie que l'on a obtenue par l'emploi de la houille au chemin de fer d'Orléans s'est élevée à 21 0/0 dans certains dépôts, mais elle a été nulle dans quelques autres. Cette différence dans les résultats obtenus vient de ce que, dans les uns, la houille était de meilleure qualité que le coke, tandis que, dans d'autres, le contraire avait lieu.

Au chemin de fer du Nord, où l'application des grilles à gradins a été faite sur une très-grande échelle, l'économie a été de 20 à 27 0/0, et l'économie totale a été de 149,087 fr. pour les neuf derniers mois de l'année 1856.

HUSQUIN DE RUÉVILLE.

(*La suite prochainement.*)

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi 19 novembre 1857 :

En fonte affinage on nous apprend une affaire à 155 fr.

La fonte noire pour deuxième fusion ne trouve plus placement depuis la baisse considérable qu'ont éprouvé les fontes écossaises.

Les fers sont bien demandés aux prix de 325 à 340 les fers laminés, franco dans les gares de l'Est, les fers forgés 370 en gare de Saint-Dizier. Plusieurs usines, parmi celles à marteau, n'ont pas assez d'eau pour pousser la fabrication autant que le nécessitent toutes les commandes; les gelées augmentent encore la baisse des eaux.

Nos derniers avis d'Angleterre sont en baisse.

COMMERCE EXTÉRIEUR.

La direction générale des douanes vient de publier les tableaux comparatifs des principales marchandises importées et exportées pendant les neuf premiers mois de 1857 et des années précédentes. En voici le résumé en ce qui concerne la métallurgie :

Comparaison des importations.

Neuf premiers mois	1857.	1856.
Fonte brute,	762,039	849,065
Fers en barres,	176,952	369,869
Acier,	7,047	6,653
Cuivre brut,	76,081	56,107
Etain brut,	21,515	15,925
Plomb brut,	170,935	169,271
Zinc de première fusion,	180,567	162,277
Houilles,	31,217,099	27,944,472

En admission pour constructions navales, il est entré 84,239 quintaux métriques de fontes; 136,076 quintaux métriques de fers; 15,101 quintaux métriques de cuivre; 600 quintaux métriques de zinc.

Situation des entrepôts (1er octobre)

Quintaux métriques.	
Fonte brute,	133,560
Cuivre brut,	7,736
Etain brut,	3,325
Plomb brut,	20,641
Zinc première fusion,	522

MÉTAUX.

12 novembre :

CUIVRE.—La demande diminue en Angleterre, mais les prix ne varient pas. Il y a baisse sur la place de Paris.

Cote de Paris :

De Russie, selon les marques	320	»	à	330 »
Du lac Supérieur, les 100 kil.	307	50	à	310 »
Du Chili	280	»	à	285 »
D'Angleterre, selon les sortes,	»	»	à	» »
D'Australie	315	»	à	» »
Laminé rouge	340	»	à	» »
Laminé jaune	310	»	à	» »
Mineral Corocoro	310	»	à	315 »

ETAIN. — Les derniers avis d'Amsterdam sont arrivés en baisse.

Cote de Paris :

Banca, les 100 kil.	340	»	à	» »
Des Détroits	»	»	à	» »
Anglais	330	»	à	» »
Pérou brillant	»	»	à	» »

PLOMB. — Cote de Paris :

De France, les 100 kil.	65	»	à	» »
D'Espagne	66	»	à	» »
D'Angleterre	»	»	à	» »
Laminé	78	»	à	» »

ZINC. — Le cours de Hambourg est de mb. 12-8 75 à Rouen.

Cote de Paris :

Silésie brut, les 100 kil.	75	»	à	» »
Vieille-Montagne	83	»	à	» »
Laminé	95	»	à	100 »

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Londres, 2 novembre :

Nous n'avons pas de changement marqué dans la situation du marché. Les fers et les rails n'ont qu'un mouvement d'affaires excessivement limité, mais les cours n'ont pas encore subi de baisse; les producteurs résistent, attendent, et sont moins disposés à vendre depuis que les dernières nouvelles d'Amérique ont fait pressentir la fin de la crise financière. Nos succès dans l'Inde ont aussi contribué à raffermir un peu les esprits. Les fers de Galles se paient 175 fr. qualité commune, 160 à 190 fr. les bonnes marques; fers du Staffordshire, 215 à 220 fr. qualité ordinaire, 230 fr. la qualité best.

Les fontes d'Ecosse, sur le marché de Glascow, se raisonnaient, le 26, de 73 50 à 73 75 les numéros mélangés; le lendemain, une amélioration s'est fait sentir, on achetait à 75 30 au comptant et 77 50 à trois mois; passablement de transactions se sont faites en dernier lieu à 75 fr. au comptant.

De Glascow pour le Havre on frète de 16 25 à 16 85; pour Rouen, de 19 à 19 30; pour Calais, Dieppe et Cherbourg, de 15 25 à 16 85.

Les charbons sont toujours en bonne demande sans variation sensible. Les prix de Newcastle sont : charbon pour forges, menu deux fois criblé, 7 50 à 8 fr. par tonne; id. une fois criblé, 5 65 à 6 58; charbon pour machine à vapeur, 11 à 11 50 la première qualité, 8 70 à 10 la deuxième qualité; charbon pour gaz et coke, 8 66 à 10 la première qualité, 8 15 à 8 20 la deuxième qualité.

BOIS.

19 novembre :

Voici les adjudications terminées ou peu s'en faut, et les conditions se retrouvent à la fin ce qu'elles étaient au début, ce qu'elles étaient au milieu : vive concurrence partout et pour tous les articles.

Le succès le plus complet a marqué toutes les adjudications, même celles où la concurrence étrangère à la localité faisait ordinairement défaut. Rien d'invendu nulle part, et partout des prix inattendus sur tous les articles, c'est-à-dire sur toute espèce de bois, quelle que fût sa destination.

Si la fourniture des bois de marine était à donner aujourd'hui, les prix devraient être de 10 à 20 0/0 plus élevés, à moins d'inconséquence de la part des fournisseurs. L'Etat a fait une spéculation des plus avantageuses en assurant ses fournitures avant de vendre ses coupes.

O. SAUPIQUE.

(*L'Ancre de Saint-Dizier.*)

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 862 kilomètres.)
(1856. id. 795 id.)

Du 5 au 11 novembre 1857.

109,131 voyageurs.....	313,339 27	
Bagages, marchandis,etc.	752,703 55	
Total..		1,066,042 82
Semaine correspondante de 1856.		
88,697 voyageurs.....	293,910 13	
Bagages, marchand., etc.	651,451 79	
Produit total.....		947,370 92
Différence...		118,671 90

Produit par kilomètre :

1857,	1,236
1856,	1,192

Recette totale depuis le 1er janvier

1857.....	44,401,344 06
1856.....	41,162,265 27
Différence...	3,239,278 79

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
En 1857, 1372 kil. — En 1856, 1234 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1857, 1269 kil. — En 1856, 1135 kil.

Du 5 au 11 novembre 1857.

102,104 Voyageurs.....	396,363 38	
Bagages, marchandises, etc.....	669 946 01	
Total.....		1,065,289 39
Semaine correspondante de 1856 .		1,140,521 39
Différence...		55,232 »
Recettes depuis le 1er janvier 1857.		50,277,548 48
Recette correspondante de 1856		44,418,072 »
Différence...		5,859,476 48

Concessions nouvelles.—Comptes de 1er établissement
Octobre 1857.

SECTION DE COUTRAS A PÉRIGUEUX.

Longueur légale exploitée : 76 kilomètres.

Voyageurs.....	33,363 82
Bagages, marchandises, etc.....	20,425 92
Total.....	53,789 74
Recettes antérieures...	112 351 42
Total.....	166,121 16

LIGNE DE PARIS A SCEAUX ET A ORSAY.

(1857. Longueur exploitée, 25 kilomètres.)

Voyageurs	43,274 30
Bagages, marchandises, etc.....	1,834 56
Total.....	45,108 95
Mois correspondant de 1856 :.....	45,335 60
Différence.....	226 65
Recette totale depuis le 1er janvier 1857	474,998 88
Id. id. 1856	420,463 49
Différence.....	54,535 39

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON ET DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

PARTIE NORD OU RÉSEAU. — SECTION DE PARIS A LYON

(1857. Longueur exploitée, 694 kilom.)
(1856. id. 623 »)

Recettes du 5 au 11 novembre 1857

Produit par kilomètre : 1857, 1,418 23.
— 1856, 1,527 60.

Grande vitesse) 91,783 voyageurs...	377,357 48	
Grande vitesse) marchand.....	133,776 20	
Petite vitesse) marchand.....	473,121 70	
Total.....		984,255 38
Semaine correspondante de 1856....		951,754 42
Différence...		32,500 96
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857		42,756,269 66
id. id. 1856		37,315,721 18
Différence...		5,440,468 54

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 551 id.)

Recettes du 5 au 11 novembre 1857

57,900 Voyageurs.....	206,535 05	
Bagages et marchandises	358,991 17	
Total de la semaine.....		564,526 22
Semaine correspondante de 1856.. .		653 189 55
Différence...		88,663 33
Total des recettes, à partir du 1er janvier 1857.....		26,087,845 85
Période correspondante de 1856.		25,566,680 74
Différence...		521,865 11

CHEMINS DE FER DE L'EST.

(1857. Longueur exploitée,1418 kilomètres.)
(1856. id. 1069 id.)

6e année. — 45me semaine.

Du 5 au 11 novembre 1857.

103,177 Voyageurs.....	352,055 07	
Marchandises.....	592 272 68	
Total de la semaine.....		944,327 75
Recettes antérieures.....		40,695,397 94
Total général.....		41,639,725 69
45me semaine de 1857		944,327 75
Semaine correspondante de 1856.		801,980 22
Différence...		142,347 53
Exercice 1857.....		41,639,725 69
Id. 1856.....		37,423,417 08
Différence...		4,216,308 61

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 950 kilomètres)
(1856. id. 876 id.)

Du 5 au 11 novembre 1857

212,992 voyageurs.....	365,407 52	
Marchandises, etc., grande vitesse ...	54,158 85	
— petite vitesse....	329,034 92	
Total de la semaine.....		728,600 89
Semaine correspondante en 1856....		711,142 43
Différence...		17,458 46
Recettes depuis le 1er janvier 1857		36 973,948 94
Id. id. 1856		33,801,107 50
Différence...		3,172,841 44

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

Du 29 octobre au 4 novembre.

Section de Lyon à Roanne.

..,... Voyageurs.....	36 932 01
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	164,395 61
Total.....	201,327 62
Recettes antérieures.....	8,281,948 21
Total de l'exercice 1857.....	8,483,275 83
Recette correspondante 1856	205,433 10
Total de l'exercice 1856.....	8,325,166 14

Section de Nevers à Lapalisse et à Brioude.

1857. Longueur exploitée pendant la semaine, 256 k.
Longueur moyenne pendant l'année, 244 kil.
1856. Longueur exploitée pendant la semaine, 230 k.
Longueur moyenne pendant l'année, 227 kil.

Voyageurs.....	42,207 40
Bagages, marchandises, etc.....	49,449 57
Total.....	91,656 97
Recettes antérieures.....	3,803,967 05
Total de l'exercice 1857...	3,895,624 02
Semaine correspondante en 1856.....	72,219 93
Total de l'exercice 1856.....2,894,330 20	
Recettes totales de la semaine sur les deux sections	293,984 59
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....	12,685,915 26
Total.....	13,378,899 85

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.)
Longueur exploitée : 175 kilomètres.

Du 5 au 11 novembre.

11,939 Voyageurs.....	42,348 60
Bagages, marchandises, etc.....	25,418 80
Total.....	67,767 40
Semaine correspondante de 1856.....	28,164 25
Différence.....	39,603 15

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 739 kilomètres.
Id. en 1856, 468 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 210 id.

Recettes du 5 au 11 novembre 1857

CHEMIN DE FER.

30,387 voyageurs	127,361 45
Bagages, marchandises, etc.	132,981 »
TOTAL	260,342 45
Recettes du CANAL LATÉRAL	11,426 16
Recettes antérieures	12,071,737 90
Total depuis le 1er janvier 1857	12,343,506 51
45e semaine de 1857. Chemin de fer..	260,342 45
Id. Canal latéral...	11,426 16
Total de la semaine en 1857	271,768 61
45e semaine de 1856. Chemin de fer..	200,585 53
Id. Canal latéral...	34 303 35
Total de la semaine en 1856	235,888 88
Différence...	36,879 73

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857	12,343,506 51
1856	6,795,582 15
Différence...	5,547,924 36

CHEMIN DE FER DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

(Première section des chemins du Dauphiné.)

1857. — 2e semestre. — Longueur exploitée : 90 kil.

Recettes du 5 au 11 novembre.

Voyageurs	15,216 25
Bagages, marchandises, etc.	10,135 79
Total	25,352 15
Recettes antérieures à partir du 16 juillet 1857	446,955 08
Total depuis le 16 juillet 1857.	472,307 23

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée : 456 kilomètres.

Du 29 octobre au 4 novembre 1857.

64,280 Voyageurs,	150,093 69
2,000 t. Bagages et marchandises,	96,799 36
Total,	246,893 07
Période correspondante de 1856,	171,964 61
Différence...	74,928 46
Recette totale depuis le 1er janvier	7,533,057 74
Période correspondante de 1856,	6,649,787 64
Différence...	883,270 10

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 278 kilom.)

Du 31 octobre au 6 novembre 1857

7,340 Voyageurs	31,759 47
Bagages, marchandises, etc.	56,456 36
Total de la semaine	88,215 83
Recettes de la semaine correspondante de 1856	94,056 50
Différence...	6 23 0/0
Recettes antérieures	4,432,954 21
Total	4,521,170 04

CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL.

(DIVISION DU TESSIN.)

Recettes du 29 octobre au 4 novembre 1857.

Voyageurs	33,171 45
Bagages	1,906 35
Marchandises : grande vitesse	5,710 60
Id., petite vitesse	4,362 75
Exploitation de Biella	4,871 23
Exploitation de Casal (minimum garanti à Novare)	3,898 90
Ensemble	54,121 28
Recette correspondante de 1856..	45,556 22
Différence...	8,565 06

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. Id. 1,077 id.

Du 5 au 11 novembre 1857.

	En francs, au change de 125 1/8
42,407 voyageurs	219,904 35
49,253 tonnes Marchandises	596,338 70
Total de la semaine	816,243 05
Semaine correspond. 1856	700,272 90
Différence...	115,970 15
Recettes depuis le 1 janvier 1857	28,515,820 »
Recettes depuis le 1 janvier 1856	28,422,717 »
Différence...	93,103 »

COMPAGNIE DE L'UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES.

(Compagnies fusionnées de Saint-Gall, Appenzell, du Sud-Est et de la Glatt.

Sections Winterthur-Saint-Gall-Rheineck et Uster-Wallisellen.

Longueur exploitée en 1856, 85 kilomètres
— — 1857, 90 —

Octobre 1857

95,324 voyageurs	71,302 62
130,527 quint. marchandises et bagages	35,292 74
Total du mois	106,595 36
Mois correspondant de 1856	70,379 04
Différence..	36,216 32
Recettes depuis le 1er janvier 1857	370,377 21
Recettes correspondantes 1856	483,814 31
Différence...	386,562 90

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

Situation des abonnements au 1er novembre 1857.

Lyon	349.698 60
Nantes	100.827 17
Banlieue de Paris	1.125.000 »
Total	1.575.525 77

COMPAGNIE DES HOUILLÈRES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX.

Septembre 1857.

Recettes des Houillères et forges	206.369 63
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1857	1.683.565 89
Total	1.889.935 52

Nota. — A partir du mois de décembre, la Compagnie publiera également les recettes du chemin de fer.

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 48 kilomètres.)

45e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 2 au 8 novembre

5,477 voyageurs — 19,444 quint. bagages, marchandises	fr. 12,177 70
Recette correspondante de 1856	9,644 30
Différence...	2,533 60
Recettes depuis le 1er janvier 1857	562,445 »
Recette correspondante de 1856	432,765 85
Différence...	129,679 15

CHEMIN DE FER PAR LE JURA INDUSTRIEL

Ligne Neuchâtel-Chaux-de-Fonds frontière française.
Longueur totale : 38 kilomètres.

Section Locle-Chaux-de-Fonds.
(Longueur exploitée : 8 kilomètres.)

Exploitée depuis le 1er juillet 1857.

Recettes du 7 au 13 novembre.

7,735 Voyageurs	3,404 35
Marchandises	101 95
Total de la semaine	3,506 30

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 1 au 7 novembre 1857

3,893 voyageurs	fr. 2,700 75
Marchandises	741 62
Recettes antérieures	220,436 22
Total	216,903 85

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (45e semaine		Journée omnibus de Paris.	Journée omnibus de banlieue
Du 8 au 14 novembre 1857	331,543 15	76 52	43 62
Semaine correspondante de 1856	191,044 10	68 63	39 89
Rec. depuis le 1er janv. 1857	10,989,480 78	81 18	49 11
Période correspondante de 1856	9,647,275 80	73 12	45 64
Différence	1,342,204 98	8 06	3 47

Digitized by Google

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE.

Appel sur les 115,500 actions nouvelles.

Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler aux souscripteurs des 115,500 actions nouvelles, émises conformément au paragraphe 2 de l'art. 6 des statuts, qu'un versement de 150 fr. sur les actions libérées de 200 f., et de 100 fr. sur les actions libérées de 250 fr., est exigible à partir du 1er novembre courant. Les actionnaires qui n'auront pas effectué ce paiement du 1er au 15 novembre seront passibles des intérêts de retard à partir du 1er novembre.

Les versements ultérieurs de 200 fr. et de 185 fr., pourront être effectués par anticipation, moyennant bonification ou compensation de l'intérêt, calculé à raison de 5 0/0 par an.

Les versements seront reçus dans les caisses de la Compagnie : à Paris, rue Taitbout, 57 ; à Lyon, rue Lanterne, 2 ; et à Marseille, à la gare.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE,

(Section du Bourbonnais, 57, rue Taitbout).

Le Conseil d'administration des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations ci-dessous désignées, qu'il sera procédé, le 2 décembre prochain, heure de midi, en séance publique du Conseil (57, rue Taitbout, au tirage au sort de :

1° 744 obligations du Bourbonnais ;

2° 101 obligations de Rhône-et-Loire, 1re série ;

3° 122 obligations de Rhône-et-Loire, 2me série ;

4° 119 obligations de Saint-Etienne à Lyon, emprunts réunis ;

5° 28 obligations de Saint-Etienne à Lyon, emprunt de 1850 ;

6° 10 obligations de Saint-Etienne à la Loire, emprunt de 1843 ;

7° 14 obligations de Saint-Etienne à la Loire, emprunt de 1847 ;

A amortir au 1er janvier 1858.

MM. les porteurs d'obligations Grand-Central (emprunt 1853-1854) profiteront, pour leurs numéros, du tirage des obligations du Bourbonnais.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE.

Avis à MM. les actionnaires.

Conformément à l'art. 28 des statuts, le Conseil d'administration a fixé à 20 fr. l'à-compte sur le dividende de 1857 à distribuer aux actions de la fusion.

Cet à-compte est payé à partir du 1er novembre : 1° dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille ; 2° aux succursales de la Banque de France établies dans les villes où la Compagnie n'a pas de service.—Par suite de dispositions concertées entre la Compagnie et la Banque de France, l'intervention des succursales s'exercera *sans frais* pour les actionnaires.

Le paiement de l'à-compte devant être constaté sur les titres par l'apposition d'une estampille, les titres tant *au porteur que nominatifs* devront être préalablement déposés dans les bureaux ci-dessus désignés.

Les titres *au porteur* seront passibles de la retenue d'un trimestre (1er juillet au 1er octobre) de la taxe d'abonnement établie par la loi du 23 juin 1857.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE.

(Section du Bourbonnais, 57, rue Taitbout.

Dans sa séance publique du 4 novembre 1857, le Conseil d'administration a procédé au tirage de 80 obligations de 1er ordre et de 40 obligations de 2e ordre de l'ancienne Compagnie d'Andrezieux à Roanne, remboursables au 1er avril 1858.

Le sort a désigné les titres numérotés :

Pour le 1er ordre, de

1581 à 1600	20
581 à 600	20
3521 à 3540	20
3141 à 3160	20
Total	80

Pour le 2e ordre, de

1181 à 1200	20
1241 à 1260	20
Total	40

CHEMIN DE FER

DU NORD.

Les administrateurs du chemin de fer du Nord ont l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires qu'il a été ouvert à l'administration du chemin de fer, place Roubaix, 24, un bureau spécial pour l'échange des coupons représentant des seizièmes d'actions nouvelles ; que la Compagnie facilite aux porteurs de ces coupons les moyens de les réunir en actions entières, et que les délais dans lesquels l'échange des coupons contre les titres définitifs pourra être opéré, expirent le 29 décembre 1857.

CHEMIN DE FER

VICTOR · EMMANUEL.

Paiement du 9e coupon d'intérêts au 29 novembre 1857.

(5 fr. 60 c. par action).

MM. les actionnaires sont prévenus que le semestre d'intérêts à 4 1/2 0/0 l'an, garantis par le gouvernement sarde (soit 5 fr. 60 c. par action), sera payé sur la présentation des titres, à partir du 29 *novembre courant*, de dix heures à deux heures, les dimanches et fêtes exceptés :

A Paris, au siége de l'administration, 48 bis, rue Basse-du-Rempart ;

A Chambéry, à la Banque de Savoie ;

A Turin, dans les bureaux du chemin de fer (à la gare) ;

A Londres, chez M. S. W. Morgan, 38, Throgmotton street.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le secrétaire,

L. LE PROVOST

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

VICTOR · EMMANUEL.

MM. les actionnaires sont prévenus que le semestre d'intérêts à 4 1/2 0/0 l'an, garantis par le gouvernement sarde, soit 5 fr. 60 c. par action, sera payé à partir du 29 *novembre courant*.

MM. les actionnaires sont également prévenus qu'un versement de 150 fr. par action devra être effectué du 15 *au 25 décembre prochain*.

A défaut de versement dans les délais prescrits, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 l'an.

Le paiement du coupon et les versements auront lieu, sur la présentation des titres, de dix à deux heures (les dimanches et fêtes exceptés) :

A Paris, au siége de l'administration, 48 bis, rue Basse-du-Rempart ;

A Chambéry, à la Banque de Savoie ;

A Turin, dans les bureaux de la Compagnie, à la gare de Porte-Suse ;

A Londres, chez MM. S. W. Morgan, 38, Throgmorton street.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le secrétaire,

L. LE PROVOST.

FORGES ET FONDERIES DE MONTATAIRE, OISE,

Les actionnaires de la Société anonyme des forges et fonderies de Montataire, porteurs de dix actions au moins, sont convoqués en assemblée générale annuelle et ordinaire, aux termes des art. 12 et 18 des statuts, pour le mardi 1er décembre 1857, à une heure précise, au siége de la Société, rue de Vendôme, n° 21, à Paris.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

AVIS. — Le public est prévenu que la Banque de France admet les actions de la Compagnie de Saint-Rambert à Grenoble au privilége des prêts sur dépôts de valeurs.

CHEMIN DE FER

DU CENTRE.

(ECAUSSINES A ERQUELINNES).

Avis aux Actionnaires.

Les actionnaires présents à l'assemblée de ce jour n'ayant pas rempli les conditions imposées par le paragraphe 2 de l'article 55 des statuts, MM. les actionnaires sont convoqués à une nouvelle assemblée générale extraordinaire qui aura lieu au siége de la Société, rue Royale, 96, à Bruxelles, le 19 décembre prochain, à 11 heures du matin.

ORDRE DU JOUR.

1° Construction des embranchements mentionnés dans le 1° de l'art. 2, et dans l'art. 3 du cahier des charges réglant la concession du chemin de fer du Centre vers Erquelinnes, avec prolongement du premier desdits embranchements depuis le Piéton jusqu'à la station du chemin de fer de l'État à Marchiennes ;

2° Adoption d'une convention d'ouverture de crédits ;

3° Fixation des jetons de présence des membres du Conseil ;

4° Fixation des appointements du directeur ;

5° Réélection des deux membres du Conseil dont le mandat est expiré, conformément à l'art. 22 des statuts ;

Les membres sortants sont MM. le comte de l'Espine et Faignart ;

6° Nomination de deux membres du Conseil en remplacement de MM. Henri Place et Bourg, démissionnaires.

Pour être admis à cette assemblée, tout propriétaire de dix actions ou plus devra déposer au siége de la Société, trois jours au moins avant celui de la réunion, les titres qui lui appartiennent ou qui lui auront été remis avec mandat par d'autres actionnaires. Il sera délivré à chacun d'eux une carte d'admission à l'assemblée.

Les procurations devront être également déposées au siége de la Société, trois jours au moins avant celui fixé pour la réunion. (Art. 48 des statuts.)

Bruxelles, 17 novembre 1857.

Le directeur,

F. ROELANTS.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES.

MM. les actionnaires de la Compagnie de l'Union des chemins de fer suisses sont prévenus qu'en vertu d'une décision prise le 1er octobre dernier par le Conseil d'administration, ils ont à effectuer un versement de 50 fr. sur leurs actions libérées de 300 fr.

Ce versement est reçu du 10 au 20 novembre prochain :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ;

A Saint-Gall, à la Banque de crédit suisse-allemande ;

A Zurich, chez MM. G. Schulthess et Ce ;

A Genève, chez MM. Hentsch et Ce

A Coire, chez MM. J. B. Bavier et Maaner-Braun ;

A Rheineck, chez MM. Custer et Ce ;

A Glaris, à la Banque cantonale.

Digitized by Google

CHEMINS DE FER

DE LA LIGNE D'ITALIE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'en exécution de l'art. 20 des statuts de la Compagnie, il est fait un appel d'un cinquième, soit 50 fr. par action.

Les versements sont reçus, sur la présentation des titres d'actions, depuis le 2 novembre 1857, jusqu'au 30 du même mois inclusivement, à la caisse de la Compagnie:

A Paris, 12, rue de Londres;

A Lyon, Compagnie lyonnaise des Omnibus, 6, place de la Charité;

A Orléans, chez M. Constant-Lefebvre;

A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce;

A Londres, chez MM. Sheppard et fils, Threadneedle street;

A Genève, à la Banque générale suisse.

Les actionnaires qui n'auront pas effectué leur versement le 30 novembre devront l'intérêt de retard à partir du 2 novembre à raison de 5 0/0 par an.

COMPAGNIE DES

MINES DE SANTANDER.

A partir du 1er janvier 1858, il sera payé aux actionnaires, à la caisse de MM. Béchet, Dethomas et Ce, banquiers à Paris, 17, boulevard Poissonnière, un dividende de 30 fr. 80 c. par action, complétant avec 25 fr. payés le 1er juillet 1857, le solde de bénéfices de l'exercice 1856-1857.

Chambres et études de notaires

MINES D'AGATHE, HASBOURG, CLARK, MONTRÉAL ET BELL.

Adjudication sur une seule enchère, en la chambre des notaires de Paris, par Me DESCOURS, l'un d'eux, le mardi 8 décembre 1857, à midi,

A la requête du liquidateur de la Société française des mines de cuivre natif du lac Supérieur, Amérique du Nord, formée et constituée par actes reçus par ledit Me Descours.

Des MINES D'AGATHE, HASBOURG, CLARCK, MONTREAL ET BELL, avec le matériel de toute nature servant à l'exploitation et la quantité de 4,026 acres (mesure territoriale américaine) de terres couvertes en presque totalité d'une forêt de haute futaie en essences de chêne, érable et sapin, et dans lesquels existe un grand nombre de filons de cuivre natif la plupart reconnus, le tout situé sur le lac Supérieur, dans l'Etat du Michigan (Etats-Unis d'Amérique).

Cette adjudication aura lieu conformément à une délibération extraordinaire de l'assemblée générale des actionnaires de la Société française des mines de cuivre du lac Supérieur et sur les mises à prix et conditions arrêtées lors de cette délibération.

Pour plus de détails, voir l'insertion au *Journal général d'affiches*, feuille du mercredi 18 novembre 1857.

S'adresser audit Me DESCOURS, notaire, rue de Provence, 1, et au siége de l'ancienne Société des mines de cuivre du lac Supérieur, rue de la Chaussée-d'Antin, 19 bis.

COMPAGNIE GENERALE DE

CREDIT EN ESPAGNE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie générale de crédit en Espagne a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires qu'en vertu de l'art. 16 des statuts, un troisième versement de 100 fr. par action doit être fait du 5 au 15 novembre.

Ce versement peut s'effectuer indifféremment :

A Madrid, au siége de la Société, calle del Turco, 6;

A Paris, à la succursale, rue de Provence, n° 50.

CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES,

Section de Gand à Audenarde, longueur de 27 kilomètres.

Du 1er au 31 octobre 1857.

Recettes, 14,657 fr. 79 c. — 13,826 Voyageurs.

CHEMIN DE FER

DU CENTRE (Section de Baume à Erquelinnes.)

Recettes :

Du 1er au 31 octobre (1er mois d'exploitation...	fr. 19,796 01
Du 1er au 30 septembre ...	14,071 49
Différence en plus....	5,726 52

En vente chez GUILLAUMIN et Ce, 14, rue Richelieu :

DES OPÉRATIONS DE BOURSE,

Manuel des fonds publics et des Sociétés par actions dont les titres se négocient en FRANCE, *en* BELGIQUE *et en* SUISSE, précédé d'une appréciation des opérations de bourse dites *de jeu*, et des rapports de la Bourse avec le Crédit public et les finances de l'Etat, par A. COURTOIS fils, membre de la *Société libre d'Economie politique de Paris*. — DEUXIÈME ÉDITION *revue et augmentée*.

Prix. . . . 4 fr. 50

En vente chez l'auteur, J. MERTENS, rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.

TABLE DE PYTHAGORE

BARÊME expliqué et élevé jusqu'à **99** fois **99**, suivi de deux tableaux **d'Intérêts simples et d'Intérêt composés**, aux taux 2 1/2, 3, 3 1/2, 4, 4 1/2, 5 et 6 0/0, et de quatre tableaux sur les **Rentes 3 et 4 1/2 0/0** (*aux divers cours de la Bourse*), à l'aide desquels on obtient, par une multiplication : la rente d'un capital, le capital d'une rente. — 6e édition. — Prix : 1 fr.

Franco par la poste, 1 fr. 10 (Affranchir)

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versemens appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les jeudis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, les lundis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine et le Pirée, traversée en 7 jours.

Correspondance au Pyrée pour Volo et Salonique toutes les deux semaines, le samedi, à dater du 11 juillet; pour Syra, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 4 juillet.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 5 juillet.

MER NOIRE. — *Danube* pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique et des îles ioniennes.

ALGERIE
- ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi.
- ORAN. — Départs tous les jeudi à midi.
- BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription:

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale,

A Lyon place des Terreaux

EN VENTE

A l'Imprimerie centrale des Chemins de fer

DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie

RUE BERGÈRE, 20

GRAND ATLAS DES CHEMINS DE FER DU MONDE

Composé de 15 belles Cartes, papier grand-aigle

PARFAITEMENT COLORIÉES.

Ce travail, unique dans son genre vient d'être approuvé par MM. les Ingénieurs des Compagnies, et sera constamment tenu au courant des nouvelles Lignes en exploitation, en construction et concédées.

La manière dont les Cartes sont gravées et disposées permet à tous ceux qui les possèdent de les compléter très-facilement à mesure de l'ouverture des nouvelles Lignes.

Voici la nomenclature des Cartes dont l'Atlas se compose :

Carte générale de tous les Chemins de fer français et des Voies navigables;

Carte générale des Chemins de fer de la Grande-Bretagne, de l'Ecosse et de l'Irlande;

Carte générale des Chemins de fer de l'Europe centrale;

Carte générale des Chemins de fer des Etats-Unis d'Amérique;

Carte générale du réseau des Chemins de fer des Environs de Paris;

Plan de Paris, avec la situation de toutes les gares;

Carte spéciale des Chemins de fer d'Orléans;

Carte spéciale des Chemins de fer du Nord;

Carte spéciale des Chemins de fer de l'Est;

Carte spéciale des Chemins de fer du Midi;

Carte spéciale des Chemins de fer de l'Ouest;

Carte spéciale des Chemins de fer de Paris à Lyon;

Carte spéciale des Chemins de fer de Lyon à la Méditerranée;

Carte spéciale des Chemins de fer de Paris à Rouen, au Hâvre, à Dieppe et à Fécamp;

Carte spéciale du Chemin de fer Grand-Central de France.

Le *Grand Atlas des Chemins de fer du Monde* est indispensable à MM. les Fonctionnaires de chaque département, à tous les Ingénieurs, aux Compagnies de Chemins de fer, aux Expéditeurs, et à toutes les personnes qui s'occupent de près ou de loin des grands intérêts de nos nouvelles voies de communication.

Toutes les Cartes présentent, dans leur ensemble ou séparément, le réseau complet des travaux gigantesques qui vont changer les rapports économiques de tous les pays entre eux. C'est évidemment le travail qui offre aujourd'hui le plus d'intérêt à la méditation des hommes.

—

Prix de l'Atlas complet, relié avec luxe..... 36 fr.
— de chaque Carte séparément 1 fr.

L'Atlas sera expédié, dans une caisse et *franco*, à toutes les personnes qui adresseront à MM. Napoléon Chaix et Cie, un mandat de 40 francs sur Paris. — Et pour les Cartes séparées, 1 fr. 50 c. en sus du prix fixé.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Les bas cours ont facilité le placement des titres qui ont été livrés. Les reports n'ont pas été exagérés, et lorsque l'on a examiné plus froidement la situation, on a commencé à reprendre courage. Les deux échéances du 31 octobre et du 15 novembre n'ont pas réalisé les craintes qu'on avait pu concevoir. Il y a eu peu de sinistres dans le commerce, et les encaissements se sont effectués régulièrement. Les nouvelles des Etats-Unis étaient devenues plus favorables ; l'escompte n'était plus qu'à 18 0/0 par an aux Etats Unis, ce qui avait permis à quelques maisons américaines d'expédier des remises en France, et comme la marge n'était plus suffisante pour les expéditions d'or de l'Europe, on avait cessé de prendre de l'or à la Banque de France et à la Banque d'Angleterre pour envoyer aux Etats-Unis.

Les actions de chemins de fer ont éprouvé de fortes variations depuis huit jours.

Lorsque la liquidation de quinzaine a été terminée, un mouvement de reprise a eu lieu sur les chemins et il a fait des progrès rapides.

Le Nord ancien a repris avec vivacité de 842 50 à 880 » ; mais le mouvement a été moins sensible sur le Nord nouveau qui avait touché à peine au cours de 700 au milieu de la panique et qui a repris seulement à 720 et 725. En sorte que l'écart entre les actions anciennes et nouvelles, qui était tombé à 142 50, est de nouveau de 155.

L'Orléans s'est arrêté en baisse au cours de 1,240, et il a remonté avec facilité à 1,275 et 1,280.

Le Midi a repris difficilement de 512 50 à 530

L'Ouest a remonté à 640.

L'Est a paru aussi sur le point de se réveiller ; il a monté de 607 50 à 647 50 ; mais il y avait de nouvelles offres à 632 50 à la fin de la bourse d'hier.

Les lignes secondaires dont on ne s'occupait pas depuis quelque temps ont eu aussi leur réveil. Le Genève a remonté tout à coup de 40 fr. ; le Saint-Rambert de 57 50 ; le Béziers a même repris de 45 fr. par suite d'un avis de la Compagnie qui dément un bruit répandu depuis quelque temps et qui promet l'ouverture de la ligne pour le mois de janvier prochain.

Les chemins de fer autrichiens, que les ventes pour le compte des Allemands avaient si rapidement entraînés la semaine dernière à 630 et 637 50, se sont relevés vigoureusement à 655 et 660. Il y a eu aussi une reprise sur les Lombards de 552 50 à 575. Les Victor-Emmanuel, malgré l'annonce d'un appel de fonds de 150 fr., se sont raffermis de 410 à 432 50.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 12 jusqu'à celle du 19 novembre :

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 66 55 à 66 20, elle est restée à 67 05 ; elle a varié à terme de 66 60 à 66 35, elle est restée à 67 05.

Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 90 75 à 90 20, il est resté à 90 50.

La Banque de France a fléchi de 2,950 à 2,900, elle est restée à 2,940.

Le Crédit foncier a varié de 505 à 500.

Le Crédit mobilier a fléchi de 757 50 à 715; il a repris à 762 50 et il est resté à 750.

Orléans a fléchi de 1,260 à 1,242 50, il est resté à 1,275

Le Nord ancien a fléchi de 860 à 840 ; il a repris à 875. Le Nord nouveau a varié de 700 à 725, il est resté à 720.

L'Est a fléchi à 607 50, il a repris à 647 50 et il est resté à 632 50.

Lyon ancien a fléchi de 791 25 à 777 50 ; il a remonté à 827 50 et il est resté à 820. Lyon nouveau a fléchi de 785 à 775 ; il a repris à 820 et il est resté à 815.

L'Ouest a fléchi de 620 à 605 ; il a repris à 640 et il est resté à 637 50.

Le Midi a fléchi de 525 à 512 50, il est resté à 530.

Genève a fléchi de 585 à 560 ; il a repris à 600, il est resté à 595.

Saint-Rambert a baissé de 460 à 420 ; il a remonté à 477 50.

Béziers a monté de 275 à 327 50, il est resté à 325.

Les Autrichiens ont fléchi de 651 25 à 627 50; ils ont repris à 660 et ils sont restés à 656 25.

Les Victor-Emmanuel ont monté de 410 à 432 50; les Lombards, de 552 50 à 575.

Les Saragosse ont fléchi de 420 à 396 25 et sont restés à 412 50. Les François-Joseph ont varié de 455 à 452 50 ; les Romains, de 480 à 475; les Russes, de 498 75 à 495.

Samedi. — La bourse a été sombre, toutes les valeurs ont éprouvé une baisse sensible. Les chemins de fer étaient surtout très-offerts, on redoutait des livraison de titres pour la liquidation du 15. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 66 20 à 66 40, et à terme de 66 35 à 66 50; le 4 1/2, de 90 50 à 90 40; la Banque, de 2,950 à 2925; le Crédit foncier, de 500 à 505; le Crédit mobilier, de 720 à 737 50; les Autrichiens, de 627 50 à 637 50; l'Orléans, de 1,237 50 à 1,250; le Nord, de 840 à 850; le Nord nouveau, de 700 à 705; l'Est, de 607 50 à 612 50; Lyon, de 777 50 à 795; Lyon nouveau, de 775 à 782 50; le Midi, de 512 50 à 522 50; l'Ouest, de 605 à 607 50; Saint-Rambert, de 420 à 425; le Béziers, de 280 à 300; Genève, de 560 à 566 25; le Victor-Emmanuel, de 405 à 412 50; les Lombards, de 550 à 560; les François-Joseph, de 450 à 448 75; les Saragosse, de 402 50 à 400.

Lundi. — Il y avait un peu de reprise au début, mais les cours ne se sont pas soutenus. La liquidation des chemins de fer s'est faite en baisse Les reports n'étaient cependant pas exagérés. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 05 à 66 45; elle est restée comme la veille à terme à 66 50. Le mobilier a fléchi de 10 à 727 50; la Banque, de 10 à 2,915; les Autrichiens, de 3 75 à 633 75; l'Orléans, de 7 50 à 1,242 50. Le Nord a varié de 848 75 à 845; le Nord nouveau, de 705 à 715; l'Est, de 615 à 618 50. Le Lyon a fléchi de 10 à 785. Le Lyon nouveau a monté de 3 75 à 786 25. Le Midi a fléchi de 7 50 à 515; l'Ouest, de 2 50 à 605; le Grand-Central, de 2 50 à 591 25. Le Genève a monté de 1 25 à 567 50; le Béziers, de 10 à 340. Le Saint-Rambert s'est tenu à 425; le Victor-Emmanuel, à 412 50. Les Lombards ont fléchi de 2 50 à 557 50; les Romains, de 5 à 475. Les Saragosse ont monté de 2 50 à 405.

Mardi. — Le début de la bourse était encore en baisse, mais un peu avant la clôture quelques achats au porteur ont ramené le marché, et toutes les valeurs étaient demandées à la clôture. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 66 35 à 66 65, et à terme de 66 40 à 66 65; le 4 1/2 0/0, de 90 70 à 90 80 à terme. La Banque a fléchi de 15 à 2,900. Le Crédit mobilier a varié de 715 à 737 50; les Autrichiens, de 632 50 à 642 50; l'Orléans, de 1,245 à 1,255; le Nord, de 845 à 860; le Nord nouveau, de 708 75 à 715 ; l'Est, de 612 50 à 620; le Lyon, de 782 50 à 792 50; le Lyon nouveau, de 777 50 à 790; le Midi, de 512 50 à 525; l'Ouest, de 605 à 612 50; le Grand-Central, de 591 25 à 595; le Genève, de 560 à 570; le St-Rambert, de 425 à 435; le Béziers, de 305 à 308 75; le Victor-Emmanuel, de 410 à 415; les Lombards, de 550 à 552 50; les François-Joseph, de 450 à 452 50; les Saragosse, de 397 50 à 398 75.

Mercredi. — Le mouvement de reprise qui avait commencé hier a fait des progrès rapides, et toutes les valeurs étaient vivement recherchées à la clôture. La rente 3 0/0 a monté de 35 c. au comptant à 67, et de 45 c. à terme à 67 10. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 30 c. au comptant à 90 20, et de 20 c. à terme à 90 80. La Banque s'est tenue à 2,900; le Crédit foncier, à 500. Le Crédit mobilier a monté de 20 à 752 50 ; les Autrichiens, de 42 50 à 655 ; Orléans, de 22 50 à 1,277 50; le Nord ancien, de 17 50 à 877 50; le Nord nouveau, de 5 à 720 ; l'Est, de 12 50 à 632 50; Lyon ancien, de 27 50 à 820; Lyon nouveau, de 30 à 815; le Midi, de 5 à 530 ; l'Ouest, de 27 50 à 640 ; le Grand-Central, de 3 75 à 598 75; Genève, de 30 à 600; Saint-Rambert, de 30 à 465 ; Béziers, de 12 50 à 320; le Victor-Emmanuel, de 10 à 425 ; les Russes, de 5 à 495 ; les Lombards, de 12 50 à 565. Les François-Joseph se sont tenus à 452 50. Les Saragosse ont monté de 3 75 à 402 50. Les Romains se sont tenus à 475.

Jeudi. — Le début de la bourse était faible par suite de nouvelles peu encourageantes de Londres ; mais les cours se sont raffermis et sont restés à peu près comme la veille. La rente 3 00 a varié au comptant de 67 à 67 05, et à terme de 66 90 à 67 05 ; le 4 1/2 0/0, de 90 25 à 90 50 au comptant ; la Banque, de 2,950 à 2,940 ; le Crédit mobilier, de 762 50 à 750 ; Orléans, de 1,272 50 à 1,270 ; le Nord ancien, de 877 50 à 875; le Nord nouveau, de 725 à 720; l'Est, de 647 50 à 632 50; Lyon ancien, de 827 50 à 820; Lyon nouveau, de 827 50 à 820; le Midi, de 535 à 530; l'Ouest, de 640 à 637 50; Genève, de 597 50 à 595 ; Saint-Rambert, de 465 à 477 50; Béziers, de 320 à 325; les Autrichiens, de 660 à 656 25; le Victor-Emmanuel, de 422 50 à 432 50; les Lombards, de 570 à 575; les Saragosse, de 405 à 412 50; les François-Joseph, de 460 à 451 25.

Vendredi. — Les prix de toutes les valeurs ont été fort irréguliers. On avait reçu d'assez mauvaises nouvelles de Londres, où les faillites se multiplient dans une progression considérable. Cependant l'effet de ces sinistres était atténué par la fermeté des consolidés que le télégraphe apportait même en hausse de 1/4 à 90 1/8. Nos valeurs sont restées un peu au-dessous de la cote de la veille, mais sans variations importantes. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 25 c. à 66 80, et à terme de 10 à 66 95. Le 4 1/2 0/0 a monté de 10 c. à 90 60; la Banque, de 10 à 2,950. Le Crédit mobilier a fléchi de 6 25 à 743 75; Orléans, de 5 à 1,265; le Nord ancien, de 7 50 à 767 50; le Nord nouveau, de 2 50 à 717 50. L'Est s'est tenu de 640 à 632 50; Lyon nouveau, à 815. Lyon ancien a fléchi de 7 50 à 812 50; le Midi, de 5 à 525; l'Ouest, de 12 50 à 625; Genève, de 10 à 585; Béziers, de 10 à 315; Saint-Rambert, de 12 50 à 465. Les Ardennes nouvelles ont été cotées à 465. Les Autrichiens ont fait 650, et ont repris à 657 50. Le Victor-Emmanuel a varié de 417 50 à 422 50; les Lombards, de 567 50 à 570; les Saragosse, de 407 50 à 412 50 ; les François-Joseph, de 453 75 à 460.

C. DEVIRA.

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

Dénomination	Annuité de jouissance	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Derniers cours connus
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer	C	100.000	500	tout	71 40	janv. et juil.	305 ..
Banque de l'Algérie	A	[illegible]	500	id.	37 15	......	600 ..
Omnium lyonnais	Civ	7.800	1.750	id.	.. ..	......	500 ..
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	30.000	500	tout	55 ..	janv. juil.	865 ..
Omnibus des chemins de fer	C	5.000	500	id.	21 ..	février	175 ..
Omnibus de Londres	C	[illegible]	100	id.	12 50	......	83 7?
Comp. imp. des voitures de Paris	A	100.000	100	id.	1 65	[illegible]	47 50
Gondoles parisiennes	C	1 720?	[illegible]	id	9 50	févr. août	140 ..
Omnibus de Lyon	C	..	100	tout.	.. ..	•	40 ..
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital	A	60 120?	1.000	tout	50 ..	avril, oct	1176? ..
— act. de jouiss.	A	60 000?	1/jouiss.	id.	8 30	1er juin	90 ..
Bourgogne, action de capital	A	27 [illegible]	1.000	id.	50 ..	avril, oct.	1020 ..
— action de jouiss.	A	27.000	1/27.000		12 50	1er juin	115 ..
Arles à Bouc, act. de capital	A	6 [illegible]	1.000	.	50 ..	avril, oct	925 ..
Trois canaux, act. de capital		17 000	1.000	id.	50 ..	id	1130 ..
Roanne à Digoin	A	13 000	1/1000	id.	11 ..	[illegible]	100 ..
Aire à la Bassée	A	[illegible]	5.000	id.	400 ..	sept. août	7500? ..
Sambre à l'Oise	A	11.550	1.000	id.	70 ..	......	830 ..
Scarpe inférieure	C	2 [illegible]	1.000	id.	112 ..	......	1500 ..
Sambre française canalisée	A	6 [illegible]	1.000	id	116 25	......	1320 ..
Canalisation de l'Èbre	A	61.000?	500	id.	4 0/0	......	.. ..
Compagnie générale des Eaux	A	80.000?	250	id.	4 0/0	......	100? ..
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	C	100000 part	1/100 •	150	4 0/0	avril, oct	150 ..
Pont, gare et port de Grenelle	A	7 000	1.000	id.	10 ..	......	.. ..
Pont de Rouen	A	[illegible]	1.000	id	41 ..	janv. juill.	.. ..
Ponts réunis	C	3.000	1.000	id.	5 1/2 0/0	......	.. ..
Nouveaux Ponts réunis	C	4.000	1.000	id.	5 1/4 0/0	......	.. ..
Pont de Bordeaux	A	2.000	1.000	id	.. ..	......	1500 ..
Pont de Beaucaire	A	1.000	1.000	id	.. ..	......	400 ..
Pont sur le Rhône	•	..	•	•	.. ..	......	950? ..
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Cie	C	10.000	500	tout	73 50	janv. juill.	390 ..
Compagnie franco-améric. [illegible]	C	..	500	tout.	131 21	juin, déc.	100 ..
Messageries Imp. Serv. marit.	A	40.000	500	tout	50 ..	janv. juill	540 ..
Cie cent. de transp. et de nav.	C	8 000	250	id	0 ..	......	50 ..
Compagnie générale maritime	A	80 000?	500	350	.. ..	janv. juill	340 ..
Marc Fraissinet père et fils	C	..	200	id.	.. ..	•	140 ..
Armand Touche fr. et Cie	C	..	200	id.	.. ..	•	450 ..
Armements marit. Barbey et Cie	C	..	200	tout	0 0	•	.. ..
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)	C	24000 parts	300	tout.	15 ..	avril, oct.	300 ..
Centre-du-Flenu	Civ.	1.000?	1.000	id.	29 •	......	265 ..
Pont-de-Loup-Sud	Civ.	2.000	1.000	id.	50 ..	avril	400 ..
Monceaux-Saint-Étienne	Civ.	2.000	[illegible]	id.	.. ..	......	.. ..
Blanzy	C	30 000	500	id.	35 ..	févr. août	725 ..
[illegible]court	A	1.500	1/1500	id	150 ..	......	1250 ..
Chazotte	A	3.550	1/3550	id	65 ..	......	790 ..
Layon-et-Loire	A	1.850?	1/1850	id	.. ..	......	100 ..
Loire	A	80.000	[illegible]	id.	12 ..	id.	125 ..
Mont-Rambert	A	80 000	[illegible]	id.	10 ..	id	136 25
St-Étienne	A	80.000	[illegible]	id.	8 50	id	126 25
Rive-de-Gier	A	80.000	[illegible]	id.	17 50	id	265? ..
Mayenne et Sarthe	A	13 [illegible]	1/11 [illegible]	id	34 ..	......	625 ..
Grand'Combe	A	21.000	1/24 [illegible]	id	60 ..	janv. juill	210 ..
Haute-Loire (anc. Société)	Civ.	5.000	500	id.	.. ..	avril oct.	300 ..
[illegible] et Fraisse	•	•	•	•	•	•	130 —
Carmaux-Toulouse	C	116.000	150	id	10 ..	janv. juill	160 ..
Épinac	A	2 400	1/2400	id.	100 ..	......	.. ..
Roche-la-Molière et Firminy	A	..	..	•	.. ..	......	720? ..
Houillères réunies de Quaregnon	A	6 720?	250	id	.. ..	......	150 ..
Charbonnages belges	C	30 000	500	id	30 ..	......	140 ..
Compagnie générale Asphalte	C	8 000	500	id	.. ..	......	.. ..
Bastennes	•	10 000	100	id	5 0/0	1er janv. juil	100 ..
Loire, obligations anciennes	•	4 100	1/250	id	20 ..	......	1025? ..
— — nouvelles		18 000	1/250	id.	20 ..	févr. août	215 75
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne ... zinc	A	90.000	80	tout	25 ..	mai, nov.	372 50
Nouvelle-Montagne ... zinc	A	3 000	1.000	id.	100 ..	......	1010 ..
Stolberg et Westphalie, priv. zinc	A	40.000	375	id	5 0/0	octobre	230 ..
— non priv. zinc	A	40.000	375	id	.. ..	id.	80 ..
Corphalie ... zinc	A	5.500	1.000	id.	70 ..	......	900 ..
Eschweiler, priv. ... zinc	A	5 [illegible]	500	id.	.. •	1er juin	.. ..
— non priv ... zinc	A	8 [illegible]	375	id.	5 0/0	janv. av.	.. ..
Silésie ... zinc	A	50 000	375	id.	8 42	mai, nov	201? 25
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre	C	60 000	100	id.	1 50	août	22 ..
Tenez (Algérie) ... cuivre	C	24 000	100	id.	.. ..	......	40 ..
Pontgibaud ... plomb, argentif.	A	10.000	1/10000	id.	25 ..	......	250? ..
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Cie	C	11 000	500	tout.	47 20	sept. mars	640 ..
[illegible]	C	66 000	250	id.	.. ..	avril, oct.	.. ..
Caronte	C	71 000	100	(a)	1 75	......	35 ..
Chameroy	C	2.000	500	id	50 ..	juin, déc.	750 ..
Gondillot	C	2.300	250	d.	35 ..	......	.. ..
Christofle	C	4.000	500	d.	75 ..	......	.. ..

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr

Dénomination	Annuité de jouissance	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)		24 000	500	tout.	80 ..	déc. juin.	1020? ..
Loire et Ardèche	A	4 000	1/4000	id.	500 ..	......	3050? ..
Allevard	A	..	5.000	id.	• ..	•	5250 ..
Decazeville (Aveyron)	A	2.100	3.000	id.	200 ..	juin, déc.	• ..
Alais (Gard)	A	18 000	1/18000	id.	.. ..	......	250 ..
Basse-Indre	C	5.000	500	id.	24 ..	avril, oct.	700 ..
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	id.	40 ..	mars, sep.	797? 50
Maubeuge (Nord)	A	6.000	1/6000	id.	.. ..	......	450 ..
Fourchambault	C	50 000	1/50000	id	50 ..	......	662 50
Forges et Aciéries de Rive-de-Gier	C	54.000	1/54000	id.	60 ..	mai, nov	485 ..
Horme	A	10.000	1/10000	id.	.. ..	......	582 50
Côte-d'Or	C	6.000	500	id.	.. ..	......	450 ..
Franche-Comté	C	8.000?	500	id.	.. ..	......	340 ..
Firminy	C	•	250	id.	.. ..	......	182 50
Méditerranée (forges et chanti.)	A	14000?	1/14000	tout	40 ..	..	590 ..
Espérance (Belgique)	•	5 000	1.000	id	100 ..	janv. juill.	1 140 ..
Monceau-sur-Sambre (Belgique)	A	10 000	500	id	62 50	avril, oct.	675 ..
Providence (Belgique)	A	5.300	1.000	id.	150 ..	......	1 450 ..
Phénix métallurgique	A	65 000	375	id	50 ..	janv. juill	250 ..
Sclessin	C	11 000	1 000	id.	50 ..	•	1 000 ..
Ougrée (Belgique)	A	12 000	1/12000	id	60 ..	......	562 50
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts fourneaux)	C	24000 part	1/24000	tout.	8 ..	avril, oct	• ..
Paris (éclairage et chauffage)	A	120 000?	1/250?	id	40 ..	......	745 ..
Nord (Batignolles)	C	6 000	250	id	10 ..	avril, oct	300? ..
[illegible] Vincennes	C	1 000	250	id.	30 ..	......	.. ..
Versailles	C	1 200	500	id	35 ..	mars, sept	300 ..
Valenciennes	C	2 100	100?	id.	7 50	1er octobre	175 ..
Amiens	C	1 750?	500	id	35 ..	janv. juill	440 ..
Comp. centrale, Lebon 13 villes	C	15 000	500	id	35 10	janv. juill.	515 ..
Union des Gaz	C	80 000	250	id	30 ..	janvier	50 ..
Lyon	A	7 000	1.000	id.	130 ..	janv. juill.	2403? 75
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2 400	1/2400	id.	.. ..	......	1000 ..
Dijon	•	•	700?	•	.. ..	......	1550 ..
Metz	A	1 000	1/1000	id.	.. ..	......	.. ..
Naples	•	•	640?	•	.. ..	......	.. ..
Saint-Étienne	A	1 000?	1/1000	id	.. ..	......	1500 ..
Venise	•	•	[illegible]	•	.. ..	......	1000 ..
Padoue, Vicence et Trévise	Civ	2.100	500	tout.	.. ..	......	350 ..
FILATURES.							
Malaunay (Amiens)	A	5 000	500	tout.	53 ..	septembre	800 ..
Cohen	C	40.000	500	id.	45 10	janv. juill	550 ..
[illegible]	C	1 600	500	id	35 80	......	• ..
Pont-Remy	A	5 000	1/5000	id	31 ..	30 avril	450 ..
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	6 000	500	tout.	42 ..	janv. juill.	500? ..
Glaces de Saint-Gobain	A	1.152?	1/1152	id	.. ..	......	33 000 ..
Glaces de Montluçon	C	24 000	500	id	.. ..	......	200? ..
Glaces d'Oignies (Belgique)	A	10.000	1.000	id.	73 50	juill. sept	1.405? ..
Glaces d'Aix-la-Chapelle (Prusse)	A	2.400	375	id	.. ..	avril, oct.	120 ..
Immeubles Rivoli	A	240.000	100	id	5 90	janv. juill	91 75
Rue impériale de Lyon	A	21.500	1/21500	id.	5 0/0	......	425? ..
Docks Louis-Napoléon	Civ.	200 000	250	125	•	......	175 ..
Télégraphe sous-marin Manche	C	100 000	25	id	7 0/0	mars, sept.	16 ..
— Méditerranée	C	30 000	250	id.	• ..	......	120 ..
Cie gén. de Vidanges, Richer et Cie	C	58.000	500	id	25 ..	......	160 ..
Subsistances alimt., Chollet et Cie	C	40 000	100	id	20 ..	......	61 50
Cie marit. et industr. du Maine	C	•	100	tout	•	......	20
ASSURANCES.							
Générale ... mar.	A	400	12 500?	5000	• ..	avril	56 0/0 b.
Sécurité ... mar.	A	300?	5 000	1/5	• ..	......	32 0/0 b.
Union des ports ... mar.	A	1.000	5 000	750	220 50	avril	17 0/0 b.
Lloyd français ... mar.	A	1.200	5 000	1/5	400 ..	février	40 0/0 b.
Océan ... mar.	A	250?	5 000	1000	• ..	......	25 0/0 b.
Chambre d'assurances ... mar.	A	400	5.000	1/5	• ..	février	30 0/0 b.
[illegible] ... mar.	A	400	5.000	1/5	• ..	mars	24 0/0 c.
Vigie ... mar.	A	200	5.000	1000	120 ..	......	25 0/0 c.
Sauvegarde ... mar.	A	200	5.000	1000	250 ..	février	16 0/0 b.
[illegible] ... mar.	A	1.000	5.000	1000	200 ..	février	22 0/0 b.
Réunion ... mar.	A	1.200	5.000	1000	.. ..	id.	23 0/0 b.
Générale ... inc.	A	400	5.000	tout.	.. ..	avril	350 0/0 b.
Phénix ... inc.	A	4 000	1.000	id.	200 ..	mai, nov.	217 1/2 b.
Nationale ... inc.	A	2.400	5 000	1/5	• ..	mars	172 0/0 b.
Union ... inc.	A	2.000	5 000	1/5	400 ..	avril	70 0/0 b.
Soleil ... inc.	A	1 000	5.000	1/5	600 ..	id.	120 0/0 b.
France ... inc.	A	2 000	5.000	1/5	• ..	id.	65 0/0 b.
Urbaine ... inc.	A	1.000	5.000	1/5	400 ..	id.	110 0/0 b.
Providence ... inc.	A	2 000	2 500	500	110 ..	id.	80 ..
Aigle ... inc.	A	400	5 000	2000	.. ..	id.	25 0/0 b.
Paternelle ... inc.	A	3.000	1 000	400	• ..	id.	5 0/0 b.
Confiance ... inc.	A	800?	5 000	1000	.. ..	id.	7 0/0 b.
Nord ... inc.	A	2 000?	1 000	200	20 ..	id.	12 0/0 b.
Générale ... vie	A	400	7 500	tout.	2025 ..	t. les 3 ans	140 0/0 b.
Nationale ... vie	A	3.000	5 000	1/5	300 ..	t. les 4 ans	25 0/0 b.
Union ... vie	A	2.000	5 000	1/5	120 ..	t. les 2 ans	10 0/0 b.
Phénix ... vie	A	800?	5.000	1000	150 ..	id.	3 0/0 p.
Caisse Paternelle ... vie	A	8 000?	500	100	• ..	avril	10 0/0 b.
Générale ... grêle	A	2 000	5.000	1000	• ..	avril	pair

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 14 AU 20 NOVEMBRE

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions.	Valeur d'émiss.	Somme payée	Revenu de chaque act. dans la répartition du dernier exercice.	Époques de jouissance.	Noms des lignes	Samedi 14 Compt	Samedi 14 Terme	Lundi 16 Compt	Lundi 16 Terme	Mardi 17 Compt	Mardi 17 Terme	Mercredi 18 Compt.	Mercredi 18 Terme	Jeudi 19 Compt.	Jeudi 19 Terme	Vendredi 20 Compt	Vendredi 20 Terme
862	200	99	400.000	400	tout	56 fr. pour 1856	juillet 1856	Nord ancien	850 ••	850 ••	852 50	854 25	852 50	860 ••	872 50	877 50	860 ••	875 ••	870 ••	867 50
•	•	•	125.000	575	200	4 0/0	•	Nord nouveau	702 50	705	715 ••	715 ••	715 ••	715 ••	715 ••	720 ••	721 25	720 ••	720 ••	717 50
950	•	95	300.000	500	tout	40 fr. pour 1857	avril 1857	Ouest	612 50	607 50	610 ••	605 ••	607 50	612 50	617 50	610 ••	610 ••	611 25	617 50	615 ••
1374	2413	99	300.000	500	tout	94 fr. pour 1856	avril 1857	Orléans	1250 ••	1250 ••	1255 ••	1262 50	1245 ••	1255 ••	1262 50	1277 50	1265 ••	1270 ••	1270 ••	1265 ••
1357	1822	99	200.000	500	tout	74 fr. pour 1856	nov. 1857	Est	615 ••	612 50	617 50	617 50	620 ••	620 ••	630 ••	632 50	630 ••	632 50	632 50	632 50
•	651	•	517.500	500	tout	•	•	Paris-Méditerr. ancien	790 ••	796 ••	797 50	790 7	797 50	792 50	817 50	820 ••	815 ••	810 ••	810 ••	812 50
•	•	•	115.000	725	350	•	•	Paris-Méditerr. nouv.	780 ••	782 50	785 ••	786 25	777 50	790 ••	802 50	815 •	820 ••	813 ••	812 50	815 ••
175	231	9	90.000	500	tout	4 0/0	juillet 1857	Lyon à Genève	• ••	566 25	570 ••	567 50	568 75	570 ••	575 ••	600 ••	600 ••	595 ••	595 ••	595 ••
720	950	99	250.000	500	tout	4 0/0	janv. juillet	Midi	515 ••	522 50	520 ••	515 ••	522 50	525 ••	527 50	530 ••	532 50	530 ••	535 ••	535 ••
•	1054	99	224.000	500	tout	35 fr.	juillet 1857	Grand-Central	592 50	593 75	592 50	591 25	595 ••	595 ••	598 75	598 75	600 ••	600 ••	600 ••	• ••
90	305	99	50.000	500	300	4 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Gren.	420 ••	435 ••	435 ••	435 ••	430 ••	435 ••	438 50	465 ••	472 50	477 50	465 ••	465 ••
•	54	99	30.000	500	tout	4 0/0	avril •	Béziers à Graissessac	302 50	300 ••	310 ••	310 ••	308 75	307 50	317 50	310 ••	317 50	315 ••	315 ••	315 ••
30	140	99	42.000	500	tout	4 fr. 25	janvier 1856	Ardennes ancien	• ••	• ••	400 ••	• ••	400 ••	• ••	400 ••	• ••	405 ••	• ••	400 ••	• ••
•	•	•	84.000	500	250	•	•	Ardennes nouveau	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	457 50	• ••
52	52	99	15.000	500	tout	•	•	Bordeaux à la Teste	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1077	1176	99	400.000	500	tout	31 fr.	juillet 1856	Chemins autrichiens	637 50	635 25	638 25	633 75	632 50	642 50	655 ••	655 ••	660 ••	656 25	651 25	657 50
••	1012	90	300.000	500	150	4 1/2 0/0	•	François-Joseph	448 75	• ••	450 ••	• ••	452 50	• ••	452 50	• ••	451 25	• ••	460 ••	• ••
462	1071	90	312.500	500	150		•	Lombards-Vénitiens	540 ••	•	557 50	• ••	552 50	• ••	565 ••	• ••	580 ••	• ••	570 ••	•
•	4102	95	600.000	500	150	5 0/0	•	Russes	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	485 ••	• ••	• ••	• ••
238	815	99	240.000	500	350	•	janvier 1857	Saragosse	460 ••	• ••	465 ••	• ••	398 75	• ••	402 50	• ••	412 50	•	412 50	• ••
•	619	99	170.000	500	150	5 0/0	•	Romains	490 ••	• ••	475 ••	• ••	• ••	• ••	475 ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
•	85	99	.000	500	250	4 1/2	décemb. 1856	Victor-Emmanuel	415 ••	412 50	415 ••	412 50	410 ••	415 ••	427 50	425 ••	427 50	430 50	430 ••	428 50
81	120	99	72.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Central suisse	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
105	221	99	30.000	500	250	•	juin 1856	Ouest suisse	• ••	• ••	400 ••	• ••	395 ••	• ••	410 ••	• ••	400 ••	• ••	400 ••	• ••
144	142	•	67.365	500	tout	4 0/0	1 janvier	Nord-Est suisse	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
14	14	99	7.333	250	tout	6 0/0	1 oct., 1 avril	Tarragone à Reus	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
•	•	•	•	•	•	•	•	•	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	•

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'oblig.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somme pay. à ce jour	Prix de rembours.	Époques des tirages.	Intérêts par an	Époques des paiements.	Noms des compagnies	14	16	17	18	19	20
1851-52-4	375 000	75 ans	335	tout.	500	avril.	15 ••	janvier juillet.	Nord 3 0/0	275 •	275 ••	276 25	275 •	276 25	275 ••
1851.	2.363	16 —	335	tout.	500	D°	20 ••	août	Nord-Boulogne						
•	17.418	98 —	•	out.	302 50	•	16.87 1/2	janvier juillet	Nord-Charleroy (anciennes actions).	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1853.	80 000	50 —	1.000	out.	250	avril.	50 ••	avril octobre.	Paris à Lyon 5 0/0	965 ••	955 ••	955 ••	• ••	950 ••	• ••
1855.	160.000	99 —	290	out.	500	avril	15 ••	D°	D° (nouvelles)	280 ••	290 ••	290 ••	290 ••	290 ••	286 75
1852.	130 400	99 —	500	tout.	625	D°	25 ••	D°	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	470 ••	470 ••	470 ••	• ••	470 ••	• ••
1855.	162.333	99 —	350	tout.	500	D°	15 ••	janvier juillet.	D° Nouvelles 3 0/0	280 ••	270 ••	275 ••	272 50	273 75	273 75
1852.	265 000	96 —	300		650	avril.	25 ••	juin décembre	Est 1852 1854 1856	447 50	450 ••	450 ••	450 ••	450 ••	450 ••
1854	276 532	94 —	270	300	500	mars.	15 ••	janvier juillet	D° (nouvelles) 3 0/0	282 50	284 25	281 25	281 25	281 25	284 25
•	2.775	47 —	•	tout.	1.250	•	50 ••	avril octobre.	Strasbourg Bâle	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
•	24 000	—	•	tout.	625	•	25 ••	janvier juillet	D°	440 ••	• ••	440 ••	440 ••	440 ••	440 ••
1855.	800.000	94 —	280	tout.	500	1855	15 ••	D°	Ouest 1857	282 50	282 50	282 50	282 50	283 75	282 50
1842.	6.888	47 —	1.125	tout.	1.250	décembre.	50 ••	D°	Paris à Orléans 1842 5 0/0	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1848.	13 333	98 —	•	tout.	1.250	D°	50 ••	D°	D° (Nouvelles 1848)	• ••	• ••	985 ••	• ••	• ••	• ••
1852.	600 000	97 —	•	tout.	500	•	15 ••	D°	D° 1852 3 0/0	285 ••	285 ••	283 75	281 75	285 ••	283 75
1853.	131.007	99 —	300	tout.	500	décembre.	15 ••	D°	Grand-Central 1854	287 50	• ••	• ••	285 ••	285 ••	287 50
1855.	134.200	9 —	280	tout.	500	décembre.	15 ••	D	D° (nouvelles) 1855	281 25	280 75	280 ••	283 50	281 25	282 50
1853.	102.614	99 —	300	tout.	625	D°	25 ••	D°	Rhône et Loire 5 0/0	• ••	• ••	• ••	• ••	400 ••	• ••
1853.	63.648	99 —	300	tout.	500	D°	15 ••	D°	D° 3 0/0	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	275 ••
1856.	87.719	99 —	285	tout.	500	D°	15 ••	D°	Lyon à Genève 1855 jouiss. juillet 1857	• ••	267 50	267 50	267 50	267 50	• ••
									D° 1857 jouiss. juillet 1857	• ••	260 ••	250 ••	• ••	260 ••	260 ••
1856 1857	64.300	70 —	141	tout	250	mai.	7 50	mai novembre.	Graissessac à Béziers	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1855	300.000	90 —	275	•	500	septembre.	15 ••	septembre mars	Autrichiens	280 ••	280 ••	280 ••	280 ••	• ••	281 25
1856.	100.500	99 —	280	tout	500		15 ••	janv. juillet.	Midi	281 25	280 ••	280 ••	281 25	281 25	281 25
1856.	186 000	97 —	285	•	500		15 ••	janv. juillet.	Lyon-Bourbonnais	283 75	283 75	285 ••	287 50	285 ••	287 50
1854.	4.200	62 —	250		500	25 janvier.	15 ••	1er avril 1er octobre	Tarragone à Reus	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1860.	667	62 ••	250	•	500	•	15 ••	1er février 1er juillet	D°	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 13 au 19 novembre 1857. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes.	13	14	16	17	18	19
Nord	845 •• à 850 ••	840 •• à 845 25	832 50 à 837 50	840 •• à 843 75	840 •• à 841 75	862 50 à 868 75
Est	625 •• à 630 ••	630 •• à 635 ••	630 •• à 637 50	620 •• à 635 ••	620 •• à 620 25	620 •• à 625 ••
Est nouvelles	515 •• à 520 ••	513 75 à 518 75	520 •• à 525 ••	510 •• à 525 ••	515 •• à 518 75	500 •• à 520 ••
Orléans	1265 •• à 1275 ••	1225 •• à 1250 ••	1225 •• à 1275 ••	1225 •• à 1275 ••	1225 •• à 1255 ••	1225 •• à 1275 ••
Lyon	790 •• à 800 ••	790 •• à 798 75	790 •• à 800 ••	785 •• à 800 ••	775 •• à 781 25	807 •• à 812 50

COURS DES FONDS PUBLICS FRANCAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination.	Samedi 14 Comptant.	Samedi 14 Terme.	Lundi 16 Comptant.	Lundi 16 Terme.	Mardi 17 Comptant.	Mardi 17 Terme.	Mercredi 18 Comptant.	Mercredi 18 Terme.	Jeudi 19 Comptant.	Jeudi 19 Terme.	Vendredi 20 Comptant.	Vendredi 20 Terme.
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0, jouiss. 22 juin 1857	66 40	66 50	66 45	66 50	66 65	66 65	67 ••	67 10	67 05	67 05	66 90	66 95
Rentes 4 1/2 0/0, jouiss. 22 mai 1857	90 40	•• ••	90 20	•• ••	90 50	90 60	90 20	•• ••	90 50	•• ••	90 60	•• ••
Banque de France, jouiss., juillet 1857	2950 ••	• •	2915 ••	• •	2900 ••	• •	2960 ••	• •	2910 ••	• •	2950 ••	• •
Banque de France, nouvelle émission	2725 ••	• •	2915 ••	• •	2900 ••	• •	2900 ••	• •	2940 ••	• •	2950 ••	• •
Comptoir national d'escompte, jouiss. août 1857	652 50	• •	665 ••	• •	655 ••	• •	660 ••	• •	665 ••	• •	• ••	• ••
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss. juillet 1857	505 ••	• ••	504 30	• ••	500 ••	502 •	500 ••	• ••	• ••	• ••	505 ••	• ••
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1857	425 ••	• •	422 50	• •	422 50	• •	425 ••	• •	422 50	• •	425 50	• •
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	395 ••	• •	395 ••	• •	395 ••	• •	397 50	• •	• ••	• •	397 50	• ••
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	85 ••	• •	87 50	• •	85 ••	• •	85 ••	• •	85 ••	• •	87 50	• •
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° d°	80 ••	• •	80 ••	• •	80 ••	• •	•• ••	• •	82 50	• •	80 ••	• •
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai.	• ••	• •	930 ••	• •	925 ••	• •	925 ••	• •	• ••	• •	930 ••	• •
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1857	747 50	737 50	730 ••	727 50	735 ••	732 50	757 50	752 50	734 50	750 ••	743 75	742 75
Ville de Paris, obligations 1849, jouissance avril 1857	1075 ••	• •	1075 ••	• ••	1075 ••	• ••	• ••	• •	• ••	• •	1075 ••	• •
d° d° 1852, jouiss. juillet 1857	• ••	• •	1125 ••	• •	1035 ••	• •	1030 ••	• •	1035 ••	• •	1035 ••	• •
d° d° 1855, tout payé jouiss. sept. 1857	290 ••	• •	290 ••	• •	297 50	• •	300 ••	• •	297 50	• •	300 ••	• ••
Département de la Seine, obligations 1857, jouiss. juillet 1857	190 ••	• •	187 50	• •	190 ••	• •	185 75	• •	188 75	• •	190 ••	• •
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	90 1/8	• •	89 7/8	• •	89 3/4	• •	90 •/•	•	89 7/8	• •	90 1/8	• •
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1857	95 1/2	• •	95 3/4	• •	95 3/4	• •	95 3/4	•	96 1/8	• •	96 1/8	• •
Piémontais. 5 0/0 jouiss. juin 1857	90 ••	• •	•• ••	• •	89 60	• •	•• ••	• •	89 95	•	89 50	• •
— 3 0/0 jouiss., juillet 1857	•• ••	• •	51 ••	•	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •
Autrichien. 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1857	•• •/•	• •	89 •/•	•	89 •/•	• •	89 •/•	• •	89 •/•	• •	•• •/•	• •
Emprunt Romain, jouiss., juin 1857	87 •/•	• •	•• •/•	•	86 3/4	• •	86 3/4	• •	86 3/4	• •	86 3/4	• •
Espagne différ. convert. jouiss., juillet 1857	24 1/2	• •	24 1/2	• •	24 1/2	• •	24 1/4	• •	24 3/4	• •	•• •/•	• •
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1857	•• •/•	• •	•• •/•	•	•• •/•	• •	40 1/2	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •
d° intérieure d°	36 3/8	• •	•• •/•	•	•• •/•	• •	35 3/4	• •	36 1/2	• •	36 1/2	• •

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE [illegible]

Le Directeur, C. DEVINA.

Digitized by Google

N° 909 16e ANNÉE. — N° 48 SAMEDI, 28 NOVEMBRE 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

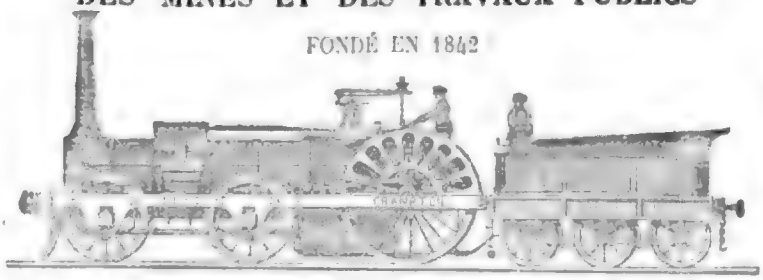
DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :
Paris.. ..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger ..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :
Corps du Journal (la ligne) 2fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Les personnes dont l'abonnement expire le 31 DÉCEMBRE sont priées de le renouveler, afin d'éviter toute interruption dans l'envoi du journal.

Il est indispensable de joindre la dernière bande imprimée à chaque réclamation et à toute demande de réabonnement et de changements d'adresse.

Toute lettre non affranchie sera rigoureusement refusée.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 1129. — La Banque d'Angleterre et le marché anglais, 1130. — Chemin de fer de Lille à Strasbourg, 1130. — Chemin de fer Victor-Emmanuel, 1131. — Chronique des chemins de fer, 1131. — Etudes sur les chemins de fer, 1132. — Banque de France, 1133. — Banque d'Angleterre, 1134. — Statistique des chemins de fer, 1134. — Avis aux actionnaires, 1136. — Bulletin des recettes de la semaine, 1136. — Nominations, 1137. — Chemin de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise, 1137. — Crédit foncier de France, 1137. — Forges, 1137. — Recettes, 1138, 1139. — Annonces, 1140, 1141. — Chronique de la Bourse, 1142. — Tableau des valeurs industrielles, 1143. — Bourse, 1145.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Le marché français a été ferme pendant la semaine qui vient de s'écouler. Plusieurs bruits qui s'étaient généralement répandus n'ont pas peu contribué à le soutenir: ainsi l'on disait que l'encaisse métallique de la Banque de France s'était renforcé jusqu'à dépasser 200 millions, et que, dans cette situation, le conseil de la Banque n'hésiterait pas à réduire le taux de l'escompte dans le cas où il serait établi que la position actuelle du marché anglais ne rendrait pas cette mesure périlleuse. Ces suppositions ont été confirmées par les faits. Dans la journée d'hier on a appris simultanément que la Banque d'Angleterre était parvenue à faire rentrer le chiffre de ses émissions dans la limite tracée par la charte de 1844, et que la Banque de France réduisait de 1 0/0 le taux de l'escompte sur toutes les valeurs, c'est-à-dire à 7 0/0 pour les effets à un mois, 8 0/0 pour les effets à deux mois, et 9 0/0 pour les effets à trois mois.

La diminution de l'escompte par la Banque de France marque, non pas la fin de la crise financière, mais le commencement de sa période décroissante. Ce n'est pas la guérison, c'est la convalescence qui apparaît, et un pareil état exige beaucoup de précautions et de ménagements. Pas d'imprudence! telle est la prescription qu'il importe d'imposer à la spéculation. Nous approchons de la fin de décembre, toujours chargée de lourds engagements, et qui présente toujours de certaines difficultés, même dans les années ordinaires; et l'escompte est encore notablement au-dessus de son cours habituel. Ce sont là des raisons sérieuses pour ne pas s'abandonner à de trop vives ardeurs, tant que les causes de malaise ne seront pas entièrement dissipées. C'est précisément parce que la France traverse, avec un calme et une solidité qui attestent sa puissance, une crise où les Etats-Unis et l'Angleterre elle-même ont couru de graves dangers, que nous conseillons la modération et la prudence, qui sont bonnes en tout temps, mais surtout après une crise comme celle qui affecte l'univers commercial et industriel.

Sous l'influence de cette double nouvelle, les cours de la rente et des valeurs ont obtenu une certaine amélioration, qui eût sans doute été plus marquée si elle n'eût été presque entièrement escomptée par suite des rumeurs favorables qui avaient circulé pendant toute la semaine. La rente, qui était tombée un instant à 66 80 dans la bourse de lundi, a franchi le cours de 67, et ne s'est arrêtée le jeudi qu'à 67 80, en hausse de 50 centimes. Parmi les valeurs de chemins de fer, les actions de la fusion, qui étaient descendues quelque temps au-dessous de leur véritable prix, ont regagné presque tout le terrain qu'elles avaient perdu; après être un instant tombées au-dessous de 800, elles ont repris vigoureusement à 830 fr. L'augmentation des recettes et la prévision d'un dividende d'environ 60 fr. ont dû contribuer à ce résultat, car il y a beaucoup d'arbitrages en faveur du Lyon-Méditerranée contre d'autres valeurs excellentes, mais dont le dividende est supposé moins avantageux dans les cours actuels.

Par contre, la diminution des recettes de l'Orléans n'a pas permis aux actions de cette Compagnie de profiter beaucoup de l'amélioration des cours; elles n'ont pas franchi le cours de 1295 et se tiennent à 1285.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 66 95, ferme à 67 10.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 90 60, ferme à 90 80.

Digitized by Google

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Autrichiens,	29.40 0/0.
Lombard-Vénitiens,	22.87 0/0.
Bourbonnais,	13.62 0/0.
Lyon-Genève,	12.36 0/0.
Lyon,	2.50 0/0.
Nord,	».62 0/0.

Diminution kilométrique.

Orléans,	22.64 0/0.
Midi,	17.77 0/0.
Méditerranée,	14.23 0/0.
Est,	4.88 0/0.
Ouest,	4.69 0/0.
Saragosse,	4.55 0/0.

C. Devina.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	30 novembre	27 décembre	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0	66 80	67 10	» 30	» »
CONSOLIDÉS	90 1/8	91 »/»	» 7/8	» »/»
CRÉDIT FONCIER	530 »	530 »	30 »	» »
CRÉDIT MOBILIER	743 75	746 25	2 50	» »
COMPT. D'ESCOMP.	670 »	6 0 »	» »	» »
ORLÉANS	1265 »	1275 »	10 »	» »
NORD	867 50	880 »	12 50	» »
NORD NOUVEAU	717 50	715 »	» »	2 50
EST	632 50	632 50	» »	» »
PARIS-MÉDIT. (anc.)	812 50	930 »	17 50	» »
PARIS-MÉDIT. (nouv.)	815 »	830 »	15 »	» »
LYON	» »	» »	» »	» »
MÉDITERRANÉE	» »	» »	» »	» »
MIDI	525 »	520 »	» »	5 »
OUEST	645 »	635 »	10 »	» »
GRAND-CENTRAL	598 75	602 50	3 75	» »
GENÈVE	585 »	600 »	15 »	» »
SAINT-RAMBERT	465 »	475 »	10 »	» »
CH. AUTRICHIENS	657 50	658 25	» »	1 25
VICTOR-EMMANUEL	422 50	420 »	» »	2 50
RUSSES	495 »	493 50	» »	2 50
ROMAINS	475 »	485 »	10 »	» »
FRANÇOIS-JOSEPH	460 »	470 »	10 »	» »
LOMBARD-VÉNITIEN	570 »	585 »	15 »	» »
SARAGOSSE	412 50	407 50	» »	5 »

LA BANQUE D'ANGLETERRE ET LE MARCHÉ ANGLAIS

L'autorisation donnée par le gouvernement à la Banque d'Angleterre de dépasser la limite de ses émissions a naturellement suscité dans la presse anglaise une vive polémique sur le mérite et les défauts de l'acte de 1844. On remarque, non sans raison, que, loin de prévenir les crises, la limitation de l'émission tend à les rendre plus fréquentes et plus intenses. Dans le système de la Banque de France, dont les émissions ne sont point limitées, on ne s'attache guère qu'à surveiller le montant de l'encaisse métallique, et une excessive diminution de cet encaisse peut seule exciter la sollicitude des porteurs de billets. Mais en Angleterre les causes d'inquiétude sont doubles et se multiplient l'une par l'autre, car la diminution de l'encaisse coïncide toujours avec la diminution de la réserve des billets, et lorsque cette réserve menace de s'épuiser, la Banque se voit toujours réduite à choisir entre les deux termes de ce dilemme : ou suspendre ses opérations, et avec elles tout le commerce de la Grande-Bretagne, ou solliciter du gouvernement l'autorisation d'enfreindre ses statuts. Or, comme le remarque avec beaucoup de raison l'*Economist* de Londres, la suspension partielle de l'acte de 1844 produit toujours dans l'opinion publique un effet analogue à celui d'une suspension partielle des paiements.

Cependant il paraît probable que le gouvernement anglais se bornera à demander au parlement un bill d'indemnité, mais qu'il ne proposera pas de modifier l'acte de 1844. A la date du 18, la Banque d'Angleterre avait excédé son émission normale de près de 2 millions sterling, environ 50 millions de fr. Mais on a appris hier qu'elle était rentrée dans la limite de sa charte. La rapidité avec laquelle s'est opéré ce retour à l'état ordinaire sera sans doute considéré comme un motif de plus de ne pas toucher aux statuts actuels de la Banque.

La principale cause de l'écoulement de numéraire paraît avoir cessé, du moins pour le moment. A la date du 24, le change de New-York sur Londres, pour les effets à 60 jours de vue, était coté de 106 à 108 p. 0/0, et aux taux actuels de l'escompte il n'y avait plus de profit à exporter de l'or d'Angleterre aux Etats-Unis.

D'autre part, on a signalé une légère variation dans le prix de l'or comparé sur le marché de Londres et de Paris; il est maintenant au même prix sur les deux places.

Voici un aperçu du mouvement des métaux précieux à Londres pendant la semaine dernière :

Il est arrivé en or :

1° D'Australie, par l'isthme de Suez....liv. st.	525,000
2° Des Indes occidentales, par l'*Atrato*....	155,600
3° De Russie....	80,000
4° De New-York....	47,000
Et en argent du continent..	35,000
Autres provenances....	24,400
Total....liv. st.	867,000
Ou 21,675,000 fr.	
L'exportation a compris, en or :	
1° Pour New-York...liv. st.	80,000
2° Pour l'Inde....	15,000
3° Pour l'Amérique....	17,000
Et en argent pour Alexandrie et l'Inde....	318,717
Total....liv. st.	431,717
ou 10,792,925 fr.	
Importation....	21,675,000
Exportation....	10,792,925
Balance en faveur de l'importation....	10,882,075

Depuis, il est arrivé 390,000 l. st. d'Australie (9,750,000 fr.).

Cependant il ne faut pas se hâter de croire, malgré tous ces symptômes favorables, que les embarras du marché anglais soient finis.

La Banque de Northumberland, à Newcastle, a suspendu ses paiements. Son passif est d'environ 3 millions de livres sterling; et dans la journé d'avant-hier, on a connu diverses faillites, tant à Londres qu'à Liverpool, Bradford et en Ecosse, dont le passif s'élève à 1,182,000 liv. st. (29,550,000 fr.).

C. Devina.

CHEMIN DE FER DE LILLE A STRASBOURG

Un journal de département annonçait, il y a deux jours, la concession définitive de la ligne de Lille à Strasbourg aux trois Compagnies du Nord, des Ardennes et de l'Est. Il y a dans l'annonce de ce fait une erreur qu'il convient de rectifier. Il est très-exact que le gouvernement a désiré que les trois Compagnies exécutassent, chacune dans leur périmètre, les sections nécessaires pour établir une communication transversale entre Lille et Strasbourg, et en principe il y a accord parfait entre le gouvernement et les trois Compagnies. Le Nord, dont le réseau se termine à Hirson, n'aurait à construire pour sa part que la section de Busigny à Hirson; les Ardennes construiraient les sections de Hirson à Thionville, et l'Est mènerait la ligne de Thionville à Strasbourg. Nous avons donné quelques détails sur le tracé dans notre numéro du 26 septembre dernier.

Quant au Nord, pas de difficulté possible, et l'on peut considérer la concession comme certaine de ce côté.

Quant aux Ardennes, il a surgi une difficulté particulière. Dans le plan du gouvernement, un délai de douze ans devait être accordé pour la construction des sections de Hirson à Thionville; mais longtemps avant l'expiration de ce terme, la partie du réseau où ces sections se trouvent comprises aura

Digitized by Google

été incorporée dans les lignes de l'Est, de sorte qu'en réalité c'est à la Compagnie de l'Est qu'incombera la construction totale du chemin de Lille à Strasbourg, moins la section comprise entre Busigny et Hirson.

Aujourd'hui le règlement définitif est pendant entre le ministère des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Est. Tout permet de prévoir une solution favorable pour tous les intérêts: mais, nous le répétons, si la construction du chemin de Lille à Strasbourg peut être considérée comme devant certainement s'effectuer, rien encore n'est officiellement arrêté quant aux conditions de la concession et quant au tracé définitif entre Thionville et Strasbourg.

C. Devina.

CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL.

Nous annoncions dans notre avant-dernier numéro que la Compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel, avant de se décider à faire un appel de fonds, avait entamé des négociations pour un emprunt avec une maison anglaise; mais, comme nous le faisions prévoir, l'état actuel du marché anglais n'a pas permis que cette négociation eût une heureuse issue, et la Compagnie s'est vue dans l'obligation de faire un appel de 150 francs par action, qui devra être effectué du 15 au 25 décembre prochain.

Après la réalisation de cet appel, les actions se trouveront ainsi libérées de 400 fr.

C. Devina.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

FRANÇAIS.

Par arrêté de M. le préfet des Hautes-Pyrénées, la Compagnie du Midi, concessionnaire des chemins de fer du réseau pyrénéen, et les agents sous ses ordres, sont autorisés à faire des études sur les territoires des communes de Vic, Camalès, Bazillac, Pujo, Ugnouas, Villenave, Tostat, Marsac, Sarniguet Andrest, Aureilhan, Rabastens et Tarbes. Ils pourront s'y livrer aux opérations de diverse nature qui sont nécessaires à la rédaction de tous projets relatifs aux chemins de fer des Pyrénées.

— Les employés de la Compagnie d'Orléans procèdent en ce moment, à Brive, à la réception des traverses fournies par l'entreprise générale, pour l'établissement des rails. La construction de la section de Brive à Périgueux se poursuit avec activité.

— L'ouverture de la section rectifiée du chemin de fer de Saint-Etienne à Roanne (section de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée) aura lieu le 1er décembre pour le service des voyageurs et des transports à grande vitesse.

— Les journaux du Midi ont souvent entretenu leurs lecteurs de la nécessité d'opérer la jonction directe des lignes du Midi et de la Méditerranée, afin d'éviter la traversée par omnibus qui se fait encore dans la ville de Cette. Il paraît que les deux Compagnies sont parfaitement d'accord sur le principe de n'avoir qu'une seule gare à Cette, pour les départs et arrivées des trains vers Montpellier et Toulouse. Le service de la grande vitesse sera fait en commun dans la nouvelle gare du chemin de fer du Midi, par son personnel et sous sa responsabilité, jusqu'à la limite fixée par le disque du côté de Montpellier.

On assure que les directeurs des deux Compagnies se sont réunis récemment à Paris pour s'entendre sur quelques détails administratifs, et tout fait espérer une solution favorable et très prochaine de cette négociation.

— L'embranchement de Narbonne à Perpignan ne tardera pas à être livré à la circulation. Cette ligne, de plus de 60 kilomètres, est complétement terminée sur tout son parcours. Les rails sont posés, le ballast est placé, les barrières règnent tout le long de la voie; il n'y a plus que les derniers travaux d'appropriation intérieure des gares, notamment de celle de Perpignan, la moins avancée de toutes, à cause de l'attente de la décision supérieure relativement au tracé et au *terminus* du chemin.

L'ouverture de l'embranchement de Narbonne à Perpignan aura lieu vers le 15 décembre prochain, et les services de voyageurs et de marchandises ne tarderont pas à être organisés. Quoique ne faisant pas partie du réseau pyrénéen, on peut dire que l'exploitation du chemin de Narbonne à Perpignan va faire pénétrer dans les montagnes des Pyrénées les bienfaits d'une circulation sûre, rapide et économique.

ALLEMANDS.

Le président Moller a réuni à Cologne les principaux chefs des chemins de fer de Nassau dans le but de centraliser la direction des lignes de la rive droite du Rhin. On a résolu d'entamer immédiatement les travaux préparatoires du petit tronçon qui réunira la frontière de Nassau à la forteresse d'Ehrenbreitstein, et de commencer le pont fixe sur le Rhin, à Coblentz, aussitôt que celui sur la Moselle sera achevé.

— Le ministre de la guerre, lieutenant général Ludwig, s'est rendu à Kehl pour aviser aux travaux de fortification que nécessitera la construction du pont fixe entre l'Allemagne et la France: en même temps, le directeur des ponts et chaussées, conseiller Baer, y est venu pour examiner l'emplacement convenable à une nouvelle gare qui remplacera la gare actuelle de Kehl, qui est provisoire et rustiquement construite en bois.

Le nouveau pont sera composé de cinq arches; les trois du milieu, de 63 mètres environ d'ouverture, seront en treillage de fer; les deux autres, laissant un passage de 27 mètres, serviront, au moyen de tabliers tournants, au service des bateaux mâtés. Les fondations des piles seront assises sur des pilotis en fonte, qui atteindront une profondeur de 12 à 15 mètres. Ce système a été choisi afin de pouvoir vaincre les difficultés présentées par le lit mouvant du Rhin. Ce pont sera réservé exclusivement au service du chemin de fer et des piétons. Ces derniers auront un passage sur des trottoirs disposés en dehors des treillages. Le pont de bateaux sera conservé pour l'usage des anciennes routes de terre.

— Le tronçon du chemin de la Theiss compris entre Szolnock et Debreczin a été livré à la circulation le 18 de ce mois. Cette inauguration a été accompagnée de fêtes brillantes. Ce chemin n'a du reste, au point de vue de l'art de l'ingénieur, rien de remarquable, le pays qu'il traverse étant particulièrement plat.

HOLLANDAIS.

Voici quelles sont les longueurs approximatives des lignes ferrées composant le réseau que se propose d'établir le gouvernement hollandais :

Lignes de première classe.

	Kilomètres.
Harlingue, Fancker, Leeuwarden, Groningue et frontière dans la direction de Leer,	129
Leeuwarden, Heerenveen, Steenwyk, Meppel,	64
Groningue, Assen, Meppel, Zwolle	99
Kampen, Zwolle, Raalte, Deventer par Zutphen, Arnheim, Nimègue	93
Nimègue à la frontière vers Clèves,	7
Nimègue, Venloo, Ruremonde, Maestricht,	130
Maestricht à Liége,	30
Zevenaar à Rheine,	80
Flessingue, Middelbourg, Goes, Berg-op-Zoom, Roosendael, Breda, Tillbourg, Bois-le-Duc, Venloo,	210
Nieuwe-Diep, Alkmaar, Castricum, aboutissant aux chemins de fer hollandais-rhénan et d'Amsterdam-Rotterdam,	88
Utrecht, Vianen, Gorinchem, Breda,	64
Rotterdam, Dordrecht, au Moerdyck, aboutissant aux chemins de fer hollando-belge et de Flessingue-Venloo,	48
Leyde, Woerden, embranchement du chemin de fer hollando-rhénan,	28
La Haye à Scheveningue,	6
Total,	1,076

Lignes de seconde classe.

	Kilomètres.
Utrecht, Amersfoort, Zwolle,	86
Raalte, Almelo, jusqu'à la frontière, dans la direction de Rheine,	54
Breda, à la frontière belge vers Turnhout,	45
Tilbourg, Eindhoven vers Maestricht,	50
Bois-le-Duc, Grave, Nimègue,	51
Castricum, Haarlem,	20
Lignes de la seconde classe,	276
Lignes de la première classe,	1,076
Total du réseau projeté,	1,352

RUSSES.

On écrit de Saint-Pétersbourg le 14 novembre : Les ingénieurs français de la Compagnie des chemins de fer sont occupés à faire sur le terrain le tracé des voies futures. Ils sont sur la route de Moscou à Nijni-Novgorod et Kursk, et sont parfaitement accueillis partout; ils sont même reçus avec une sorte d'enthousiasme, parce que les sympathies pour tout ce qui est français vont toujours en croissant.

C. Devina.

Digitized by Google

ÉTUDES SUR LES CHEMINS DE FER.

ORIGINE ET DÉVELOPPEMENT.

Lorsqu'une branche de l'industrie humaine a pris un essor aussi considérable que celui de la construction des chemins de fer, il devient intéressant de jeter un coup d'œil rétrospectif pour mesurer le chemin parcouru et apprécier les principales circonstances qui ont marqué la route suivie.

Toutes les grandes inventions ne se conçoivent pas d'un seul jet, leur éducation pratique exige un temps considérable, et ce n'est qu'à une époque souvent éloignée de celle de leur naissance qu'elles prennent ce rapide développement, qui souvent étonne l'imagination.

Il résulte de là que le nom de l'auteur premier tombe dans l'oubli, et que l'on ignore même la localité où les premiers essais heureux ont été faits.

Toutes ces circonstances se retrouvent dans l'industrie des chemins de fer : les premiers documents historiques relatifs à cette invention importante sont très-nébuleux, et, suivant le point de vue où l'on se place, on peut faire remonter l'origine des chemins de fer plus ou moins haut. Voici à cet égard quelques données que l'on a recueillies.

Dans les environs de Newcastle, où existent de nombreuses mines de charbon, on faisait usage, avant les chemins de fer, d'une espèce particulière de chemin appelée *wooden-tramroads*. Dès 1650 il existait déjà de ces chemins de bois, composés de deux longrines sur lesquelles roulaient les roues des chariots ; des rebords, aussi en bois, attachés aux longrines, forçaient le véhicule à suivre la voie déterminée.

Vers 1790, on garnit les longrines de plaques de fonte portant rebords pour guider les roues.

C'est peu de temps après cette date que l'on imagina des roues en fonte garnies de rebords afin de les guider sur la surface des *tram*, auxquels on avait supprimé cet appendice.

On pourrait donc, à la rigueur, faire remonter l'origine des chemins de fer à 1790.

Le premier emploi que l'on fit du fer malléable pour *rail* eut lieu dans le Cumberland, en 1808 ; mais ce ne fut guère que vers l'année 1820 que l'emploi des rails en fer forgé prit de l'extension. On compte que les *tramroads* qui existaient en Angleterre à cette époque pouvaient avoir un développement total de 300 kilomètres, dont la majeure partie se trouvait dans le pays de Galles.

La date de 1821 est remarquable dans l'histoire des chemins de fer, parce que c'est dans cette année que fut concédé le chemin de fer de *Stockton à Darlington*, qui fut la première ligne destinée à faire un service public. Cette construction, d'une longueur de 71 kilomètres, ne fut livrée à la circulation qu'en 1825.

L'invention anglaise ne tarda pas à se répandre au dehors. En France, il fut accordé, en 1823, à une Compagnie, l'autorisation de construire un chemin de fer de *Saint-Etienne à Andrezieux*. Cette ligne ne fut exploitée qu'en 1828.

Les Etats-Unis entreprirent en 1827 le premier chemin de fer américain ; 63 jours suffirent à ce peuple entreprenant pour construire la ligne ferrée, longue de neuf milles, qui réunit *Munck* à *Chunk*.

Successivement tous les peuples entreprirent de créer chez eux cette nouvelle et rapide voie de communication. Au surplus, nous donnons ici une liste contenant, pour chaque pays, la désignation et la longueur du premier chemin de fer qui y a été entrepris, ainsi que les époques de la concession et de la mise en exploitation de la première section inaugurée.

Tableau indiquant le premier chemin de fer exploité dans chaque pays.

PAYS.	DÉSIGNATION DU PREMIER CHEMIN DE FER.	EXPLOITÉ.		CONCÉDÉ.	
		Epoque.	Longueur.	Epoque.	Longueur.
Angleterre	Stockton-Darlington	1825	71	1821	71
Amérique	Munck à Chunk	1827	15	1827	15
France	Saint-Etienne à Andrezieux	1828	18	1823	18
Autriche	Linz-Budweis	1828	30	1826	128
Belgique	Anvers-Malines	1835	20	1834	404
Bavière	Nuremberg-Furth	1836	7	1836	7
Saxe	Leipzig-Dresde	1837	40	1835	115
Prusse	Chemin rhénan	1838	26	1837	230
Russie	Czarskoé-Sélo	1838	28	1837	28
Villes libres	Brunswick-Oschersleben	1838	25	1837	65
Naples	Naples-Castellamare	1839	42	1837	42
Bade	Mannheim-Bade	1840	18	1838	284
Nassau	Taunus	1840	40	1838	50
Hanovre	Hanovre-Hildesheim	1844	42	1841	348
Toscane	Livourne-Florence	1844	93	1842	93
Wurtemberg	Heilbronn au lac de Constance	1845	33	1843	226
Hollande	Amsterdam-Harlem	1845	83	1845	176
Etats sardes	Turin-Gênes	1848	80	1846	165
Espagne	Barcelone-Mataro	1849	28	1847	28
Danemark	Copenhague-Roskilde	1849	32	1848	32
Suisse	Bade-Zurich	1849	27	1848	27
Suède et Norwége	Christiana au lac Miossen	1852	16	1849	16
Portugal	Lisbonne-Santarem	1854	20	1853	80
Etats romains	Rome-Frascati	1856	»	1852	460
Duché de Luxembourg	Luxembourg aux frontières	»	»	1856	161

Nous avons fait remarquer qu'avant l'année 1820, l'industrie des chemins de fer se bornait à quelques *tramroads* desservant des usines et des houillères, et que c'est seulement à partir de cette époque que le nouveau genre de locomotion a été livré au public ; il nous paraît donc convenable de ne pas reculer au delà de cette date l'invention des chemins de fer.

Si nous divisons en cinq périodes quinquennales le temps qui s'est écoulé depuis 1820 jusqu'à nos jours, on remarquera que chacune d'elles est caractérisée par certains faits remarquables.

De 1820 à 1825, *l'exploitation* des chemins de fer est restée le partage exclusif de l'Angleterre ; nous ferons même remarquer que ce n'est qu'à la fin de cette période que le premier de tous les railways (Stockton-Darlington) a été livré au public. Disons donc

que cette première période doit être regardée comme la mise en pratique de l'invention.

De 1825 à 1830, la France, l'Autriche et les Etats-Unis d'Amérique entreprennent la construction des chemins de fer sur leur territoire respectif, mais avec une certaine hésitation; car, à la fin de 1830, le total des chemins exploités ne montait encore qu'à 506 kilomètres. Cette seconde période est donc celle de l'introduction des chemins de fer dans les pays étrangers à l'Angleterre.

De 1830 à 1835, la construction des lignes de fer continue à progresser, mais d'une manière très-lente, puisque à cette dernière année il n'y avait encore, dans le monde entier, que 2,345 kilomètres de chemins de fer, dont l'Amérique à elle seule comptait plus de la moitié.

De 1835 à 1840, ces années sont marquées par la propagation rapide de ces voies de transport; tous les peuples de l'occident de l'Europe se livrent à ces constructions: aussi, à la fin de 1840, le développement des chemins de fer atteint-il 7,508 kilomètres. Il faut considérer cette période comme étant l'origine de l'emploi pratique des chemins de fer internationaux.

De 1840 à 1845, l'activité ne fait que s'accroître; à la fin de cette période, le développement des chemins de fer atteint 16.120 kilomètres, dont un peu plus de moitié sont situés en Europe.

De 1845 à 1850, l'activité est plus grande encore, car dans ce court intervalle de temps la longueur totale des chemins de fer mis en exploitation a plus que doublé, puisqu'elle atteint 36,000 kilomètres, qui réunissent entre eux les divers peuples.

On peut donc considérer ces deux dernières époques comme celles de la généralisation internationale des nouvelles voies de transport.

De 1850 à 1855, l'on voit les chemins de fer en construction sur toutes les parties du globe; ce ne sont plus seulement des lignes principales que l'on construit, mais aussi des embranchements destinés à relier entre elles les diverses provinces d'un même pays. Plus de 64,000 kilomètres de chemins de fer en activité composent, à la fin de l'année 1855, cet immense travail.

La période dans laquelle nous sommes continue l'œuvre des années précédentes.

Tableau du développement successif des chemins de fer par période quinquennale.

Epoque. Fin de l'année.	Europe. Kilom.	Amérique Kilom.	Autres pays. Kilom.	Total. Kilom.
1825	119	»	»	119
1830	440	66	»	506
1835	868	1,477	»	2,345
1840	4,021	3,487	»	7,508
1845	8,841	7,259	»	16,120
1850	24,239	11,860	»	36,099
1855	33,100	31,115	345	64,560

Dans les chiffres ci-dessus ne sont point point compris les chemins de fer industriels qui servent à l'exploitation des houillères et des usines; on ne possède d'ailleurs aucun moyen d'en évaluer le coût ni la longueur avec un certain degré d'exactitude: aussi ne font-ils dans aucun pays partie des statistiques officielles.

LOCOMOTION.

Les locomotives que l'on voit maintenant parcourir les chemins de fer avec tant de facilité et en nombre si considérable, ont coûté beaucoup de peine et d'essais infructueux avant d'être amenées au degré de perfection que nous leur connaissons. Les anciens *tramroads* étaient desservis par des chevaux, comme les routes ordinaires.

La tentative première faite dans le but de faire marcher une voiture par la vapeur remonte à 1759, elle est due à Robinson. En 1769, des essais eurent lieu avec une machine construite par Cugnot, de Void (Lorraine); sa voiture, mue par une machine à vapeur à basse pression, était trop difficile à diriger, et ce grave inconvénient fit abandonner cette expérience.

En 1784, le célèbre Watt prit une patente concernant la locomotion au moyen de la vapeur, mais il ne paraît pas qu'il ait donné une suite sérieuse à son projet. Un peu plus tard, en 1797, Olivier Evans obtint un privilége en Amérique pour une voiture à vapeur, et en 1804 il fit marcher un véhicule construit d'après son système. Il traversa Philadelphie sur une étendue de un mille et demi; arrivée au terme de sa course, la machine fut embarquée, et sa puissance, appliquée à une roue, mit le bateau en mouvement.

Vers la même époque, Trevilhick et Vivian firent en Angleterre des essais de locomotion sur les routes ordinaires, et ils obtinrent, aussi en 1804, une patente pour faire circuler une locomotive sur un des chemins de fer du pays de Galles; mais le succès ne couronna pas ce premier essai: la machine, trop légère, n'exerçait pas une pression suffisante sur les rails pour remorquer le convoi.

On ne se découragea pas, et 1808 fut marqué par l'emploi d'une machine à vapeur stationnaire remorquant au moyen de cordes des convois sur un plan incliné.

En 1811 on renouvela l'essai des locomotives sur chemin de fer; cette fois, Blenthinsop fit usage d'une crémaillère fixée sur le terrain et dans laquelle s'engrenait une roue dentée portée par la machine. Ce mécanisme se brisa dès les premiers essais.

Deux ans après, Blackett, contrairement aux idées qui régnaient à cette époque, construisit une machine qui faisait avancer les trains par la seule adhérence des roues sur les rails. Ce fut le point de départ de la locomotive.

On flottait incertain sur le système à employer pour la locomotive à vapeur, lorsqu'enfin le célèbre concours qui eut lieu en 1829 sur le chemin de fer de Manchester à Liverpool vint fixer les idées. La machine de Stephenson remporta le prix et sert encore de type aux locomotives qui, depuis cette époque, ont toutes été construites sur le même principe, en y ajoutant successivement certains perfectionnements que la pratique a suggérés.

Parmi ceux qui ont le plus contribué aux perfectionnements de la locomotive, nous ne pouvons omettre de citer M. Séguin, le constructeur du premier chemin de fer français.

En 1831 seulement, la première locomotive circula sur les railroads américains en parcourant celui de Mohawk et Hudson.

Les machines se répandirent rapidement, car dès l'année suivante on en faisait usage tant sur le *Baltimore and Ohio railway* que sur le *South Carolina*.

A partir de cette époque l'application des locomotives devint générale, et actuellement c'est, à de très-rares exceptions près, le seul mode de traction employé sur les nombreux chemins de fer qui sillonnent le globe.

Tous les efforts faits pour perfectionner les locomotives avaient une double tendance; d'une part, on désirait augmenter la puissance des machines relativement à la traction; dans cette voie, M. Crampton d'une part et M. le conseiller Engerth de l'autre, ont fait faire un grand pas à la question en construisant les machines connues sous leurs noms.

D'autres recherches avaient pour but d'obtenir une plus grande rapidité de marche. Il est donc assez curieux de connaître les vitesses maxima que l'on est parvenu à réaliser à diverses époques. Voici un petit tableau qui les indique.

Tableau de la vitesse successivement obtenue des locomotives.

1824	6	milles à l'heure, soit	9 1/2	kil.
1829	15	—	—	24
1834	29	—	—	47
1839	37	—	—	60
1847	70	—	—	112
1853	100	—	—	160

Telles que nous les connaissons, les locomotives réunissent à la puissance de traction la docilité du service et l'élégance des formes; elles sont arrivées à un état qui touche de bien près à la perfection.

A. DE LAVELEYE.

(*La suite prochainement.*)

BANQUE DE FRANCE.

Le conseil de la Banque de France, dans sa séance de ce jour, a décidé qu'à partir du 27 novembre le taux de l'escompte des effets de commerce serait abaissé comme suit:

Effets à 1 mois.....	7 0/0
Effets à 2 mois.....	8 0/0
Effets à 3 mois.....	9 0/0

Paris, le 26 novembre 1857.

Le secrétaire général,

MARSAUD.

Digitized by Google

BANQUE D'ANGLETERRE.

SITUATION AU 18 NOVEMBRE 1857.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Billets émis.	22,554,595	563,864,875
Actif.		
Avances à l'Etat. . . .	11,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	5,459,900	136,497,500
Espèces et lingots (or) .	6,079,595	151,989,875
Somme égale. . .	22,554,595	563,864,875

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque.	14,553,000	363,825,000
Réserve	3,433,500	85,837,500
Compte-courant de l'Etat créditeur.	5,483,881	137,097,025
Comptes particuliers. .	13,959,165	348,979,125
Billets à sept jours et autres	829,544	20,738,600
	38,259,090	956,477,250
Actif.		
Créances sur l'Etat. . .	6,407,134	160,178,350
Créances particulières.	30,299,270	757,481,750
Billets de banque en portefeuille.	1,148,185	28,704,625
Numéraire.	404,501	10,112,525
	38,259,090	956,477,250
Augmentation :		
Billets en circulation. .	1,199,524	29,988,100
Compte courant de l'Etat	169,242	4,230,550
Comptes particuliers. .	1,023,621	25,590,525
Portefeuille.	3,148,123	78,703,000
Reste	69,146	1,728,600
Réserve	90,533	2,263,300
Diminution :		
Numéraire et lingots. .	686,412	17,160,300

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER.

EXPLOITATION.

(*Suite.*) (1)

Le parcours moyen d'un voyageur de 1re classe, en 1853, était de 82 kilomètres; de 2e classe, de 34 kilomètres; de 3e classe, de 47 kilomètres, soit en moyenne 45 kilomètres. Dans les trains de plaisir et pour les militaires, indigents, émigrants, à prix réduits, ce parcours est de 86 kilomètres pour les premiers, et de 47 kilomètres pour les seconds. En 1854, la moyenne générale est de 54 kilomètres, mais elle est de 94 kilomètres pour les trains de plaisir, les militaires, etc.

Voici les résultats que présente ce tableau :

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	1853. Parcours moyen d'un voyageur.								1854. Parcours moyen d'un voyageur.							
	Voyageurs à prix complet.				Voyageurs à prix réduit.			A prix complet ou à prix réduit.	Voyageurs à prix complet.				Voyageurs à prix réduit.			A prix complet ou à prix réduit.
	1re classe.	2e classe.	3e classe.	de toute classe	Trains de plaisir	Militaires, émigrants.	Trains de plaisir, militaires.		1re classe.	2e classe.	3e classe.	de toute classe.	Trains de plaisir	Militaires, émigrants	Trains de plaisir, militaires.	
	kil.															
Nord	122	62	34	48	147	86	116	51	118	54	41	46	127	130	129	52
Anzin à Somain	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	»	»	»	9
Est, Strasbourg et embranchements	116	66	53	61	71	»	71	61	120	56	63	68	»	»	»	68
id. Montereau à Troyes	66	50	47	49	»	»	»	49	70	56	49	52	»	»	»	52
Paris à St-Germain	13	13	»	13	»	»	»	13	»	»	»	7	»	»	»	7
Paris à Rouen	85	68	54	63	112	139	132	67	80	64	61	65	124	»	124	66
Rouen au Havre	55	41	35	40	92	92	92	44	53	39	43	43	84	»	84	44
Rouen à Dieppe	46	39	30	35	»	»	»	35	48	39	30	35	42	»	42	35
Ouest	18	14	50	18	25	124	70	19	»	»	»	»	»	»	»	21
Orléans et prolongements	108	83	61	77	»	»	»	77	174	87	80	93	»	»	»	93
Paris à Orsay	10	10	10	10	»	»	»	10	»	»	»	»	»	»	»	6
Paris à Lyon	100	102	70	96	33	103	60	92	193	88	78	94	20	109	78	90
Lyon-Méditerranée	64	47	32	37	23	54	30	37	102	59	44	54	»	»	»	49
Rhône-et-Loire	50	23	»	27	»	50	50	28	»	»	»	»	»	»	»	27
Midi	52	42	39	41	40	35	40	40	»	»	»	»	»	»	»	47
Ceinture	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	7	7	7
Ensemble	82	34	47	45	»	»	86	47	»	»	»	51	»	»	54	49

Le nombre moyen des voyageurs transportés, ramené à la distance entière par jour, donne, en 1853, 149 voyageurs pour la 1re classe, 229 pour la 2e classe, 369 pour la 3e classe, soit ensemble 747 voyageurs; et 795 en y comprenant le nombre de voyageurs à prix réduit qui est de 48.

En 1854, ce même mouvement a été de 867 voyageurs, c'est-à-dire de 72 en plus qu'en 1853, ainsi que le démontre le tableau suivant :

(1) Voir le *Journal des Chemins de fer* du 21 novembre 1857.

Digitized by Google

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	1853. Nombre moyen de voyageurs ramenés à la distance entière par jour.								1854. Nombre moyen de voyageurs ramenés à la distance entière par jour.							
	Voyageurs à prix complet.				Voyageurs à prix réduit.				Voyageurs à prix complet.				Voyageurs à prix réduit.			
	1re classe.	2e classe.	3e classe.	Ensemble.	Trains de plaisir	Militaires, émigrants.	Ensemble.	Total.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	Ensemble.	Trains de plaisir	Militaires, émigrants.	Ensemble.	Total.
Nord	214	256	361	831	68	40	108	939	»	»	»	850	64	128	172	1022
Anzin à Somain	5	11	204	220	1	1	2	222	4	10	202	216	»	»	»	216
Est, Strasbourg et embranchements	118	145	435	698	4	»	4	702	123	118	556	797	»	»	»	797
Id. Montereau à Troyes	20	76	151	247	»	»	»	247	20	100	162	282	»	»	»	282
Paris à Saint-Germain	505	3088	»	3593	»	»	»	3593	»	»	»	2437	»	»	»	2437
Paris à Rouen	245	402	564	1211	38	132	170	1381	208	363	755	1386	24	»	24	1410
Rouen au Havre	114	271	327	712	37	132	169	881	129	245	541	915	37	»	37	952
Rouen à Dieppe	57	115	155	327	»	»	»	327	68	109	148	323	1	»	1	324
Ouest	178	718	338	1230	7	46	53	1283	»	»	»	»	»	»	»	1009
Orléans et prolongements	149	121	337	607	»	»	»	607	168	110	463	741	»	»	»	741
Paris à Orsay	75	443	1080	1598	»	»	»	1598	»	»	»	»	»	»	»	755
Paris à Lyon	212	285	567	1064	32	105	137	1201	»	»	»	1017	81	219	300	1317
Lyon à la Méditerranée	43	161	370	574	7	5	12	586	58	141	473	677	»	»	»	677
Rhône-et-Loire	112	339	»	451	»	40	»	491	»	»	»	»	»	»	»	527
Midi	18	24	82	122	64	1	65	187	»	»	»	»	»	»	»	223
Ceinture	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	228
Ensemble	149	229	369	747	»	»	48	795	»	»	»	»	»	»	»	867

Mais les chiffres de ce tableau ne peuvent donner une idée parfaite du mouvement des voyageurs, parce qu'ils ne sont pas rapportés séparément aux diverses sections qui composent le réseau. Un pareil travail n'a été fait complet, dit le document officiel, que pour le chemin de Lyon en 1852.

La circulation des voyageurs, dans un rayon de 35 kilomètres aux environs de Paris, présente un mouvement diurne qui est de 10,032 sur 36,807 billets distribués à la gare de Paris.

Le tableau suivant montrera quel est ce mouvement :

(*Voir le tableau ci-contre.*)

DÉSIGNATION DES LIGNES.	Mouvement diurne en voyageurs.		
	A la gare de Paris.	A 35 kilomètres de Paris.	Moyen sur toute la ligne.
Nord	6.510	1.072	1.022
Paris à Strasbourg	2.866	1.441	707
Ouest — St-Germain, Versailles (r. d.), Rouen.	15.723	3.351	1.859
Versailles (r. g.), le Mans	3.994	819	659
Orléans	3.216	1.249	741
Paris à Orsay	1.698	»	755
Paris à Lyon	2.800	2.200	1.317
Autres lignes	»	»	536
Totaux	36.807	10.032	»
Moyennes générales	5.250	1.672	867

(*La suite au prochain numero.*

C. DEVINA.

Digitized by Google

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Forges de la Basse Indre. — Assemblée générale le 30 novembre, passage Violet, 2.

Compagnie des Docks. (Entrepôts du Havre.) — Assemblée le 30 novembre, rue Richelieu, 87, à 2 heures.

Forges et fonderies de Montataire (Oise). — Assemblée générale le 1er décembre, au siége social, 21, rue de Vendôme, à Paris.

Mines d'Aix-la-Chapelle. — Assemblée générale du 24 octobre remise au 3 décembre 1857.

Mines de Monzaya. — Assemblée générale le 12 décembre, salle Sainte-Cécile.

Sucrerie de Tournus. — Assemblée générale le 17 décembre, chez MM. Noël et Cie, banquiers, 9, faubourg Poissonnière.

Compagnie franco-américaine. — Assemblée générale extraordinaire le 7 décembre, à Lyon, salle de la Bourse.

Compagnie parisienne des équipages de grande remise. — Assemblée générale le 12 décembre, faubourg Saint-Honoré, 58, à 3 heures.

Chemins de fer du Centre (Ecoussines à Erquelinnes). — Assemblée générale du 17 novembre remise au 19 décembre 1857.

Canal de jonction de la Sambre à l'Oise. — Assemblée générale le 9 janvier 1858, rue de Provence, 13.

APPELS DE FONDS.

Paris à la Méditerranée. — 1er au 15 novembre, 150 fr. sur les actions 1857 libérées de 200 fr., et 100 fr. sur les actions libérées de 250 fr.

Ligne d'Italie. — 2 au 30 novembre, 50 fr. par action.

Union des chemins suisses. — 10 au 20 novembre, 50 fr. par action libérée de 300 fr.

Victor-Emmanuel. — 150 fr. par action du 15 au 25 décembre 1857.

Société fermière de la fonderie de Caronte et des mines de la Méditerranée. — Délai jusqu'au 25 janvier 1858 pour les 8 fr. 25 c. restant dus sur les actions.

Société nouvelle des mines, forges et hauts-fourneaux d'Hers-range. — Appel des deux cinquièmes restant dus sur les actions jusqu'au 25 décembre, dernier délai.

Compagnie franco-américaine. — Versement de 50 fr. sur les actions nantaises jusqu'au 10 décembre 1857.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Ports de Marseille. — 1er octobre, 3 fr. par action, intérêts.

Orléans. — 1er octobre, 15 fr. d'intérêt et 15 fr. de dividende provisoire par action.

Paris à la Méditerranée. — 1er octobre, obligations Rouane à Andrézieux, premier et deuxième ordre. Intérêts. L'impôt du premier trimestre sera perçu.

Paris à Lyon. — 1er octobre, intérêts 3 et 5 0/0 des obligations. L'impôt du premier trimestre sera prélevé.

Ouest. — 1er octobre, 17 fr. 50 c. par action, soit 3 1/2 0/0. L'impôt sera déduit.

Est. — 1er octobre, 25 fr. intérêts aux obligations Bâle 1853. Déduction sera faite de l'impôt. — 1er novembre, actions anciennes, 20 fr.; actions nouvelles, 13 fr. 20 c. intérêts.

Chemins romains. — 1er octobre, 4 fr. 50 c. par action. Intérêts à 6 0/0.

Messageries impériales, services maritimes. — 1er octobre, intérêts aux obligations.

Gaz et Haut-Fourneaux de Marseille, et Houillères de Portes et Sénéchas. — 1er octobre, 6 fr. par action, intérêts.

Graissessac à Béziers. — 5 octobre, intérêts aux actions. — 1er novembre, intérêts aux obligations.

Paris à la Méditerranée. — 1er novembre, 20 fr. par action de la fusion, à-compte sur le dividende 1857.

Crédit foncier. — 1er novembre, intérêts aux obligations.

Vieille-Montagne. — A partir du 10 novembre, seconde moitié du dividende de l'exercice de 1856 (12 fr. 50 c. par dixième).

Mines de la Sténie. — 15 novembre, 4 fr. 68 c., seconde moitié du dividende 1856.

Victor-Emmanuel. — 29 novembre, intérêts aux actions, 5 fr. 60 c.

Est. — Intérêts aux obligations 5 0/0 et 3 0/0 à partir du 1er décembre 1857.

Houillères et chemin de fer d'Épinac. Paiement de 100 fr. par action sur l'exercice de 1856-1857 à partir du 1er décembre.

Franco-Suisse. — A partir du 1er décembre, intérêts aux actions, 4 fr. 50 c. pour le demi-semestre de 1857.

Mines et fonderies de Santander. — 1er janvier 1858, 3 fr. 08 c. par action, formant avec 25 fr. payés au 1er juillet le solde des bénéfices de l'exercice 1857-1858.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Bourbonnais. — 4 novembre, tirage d'obligations d'Andrezieux, premier et deuxième ordre.

Houillères et chemin de fer d'Épinac. — Remboursement à partir du 1er février 1858 de

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en moins.
								o/o	o/o
ORLÉANS (1).	Du 12 au 18 novembre..	1372	1,076,916 70	784 92	1234	1,187,942 35	962 87	»	22.64
NORD (1).	12 — 18 — ...	862	1,055,720 43	1,224 73	795	967,627 02	1,217 14	».62	»
OUEST (1).	12 — 18 — ...	950	726,661 75	764 89	870	703,113 07	802 64	»	4 69
EST (1).	12 — 18 — ...	1418	993,826 03	700 86	1069	787,685 87	736 88	».»	4.88
LYON (1).	12 — 18 — ...	694	1,011,611 10	1,457 67	656	932,170 58	1,421 99	2.50	»
LYON-BOURBONNAIS (1) (Roanne à Lyon)..	12 — 18 — ...	150	192,558 84	1,283 72	150	195,706 02	1.304 72	».»	1.60
Id. (Nevers à Brioude)	12 — 18 — ...	256	106,260 02	415 08	230	82,856 37	360 24	15.22	»
MÉDITERRANÉE (1)	12 — 18 — ...	551	578,922 47	1,050 67	551	675,007 10	1,225 05	»	14.23
MIDI.	12 — 18 — ...	729	243,617 60	334 18	468	190,237 11	406 48	».»	17.77
LYON A GENÈVE.	12 — 18 — ...	175	62,708 24	358 88	75	23,941 85	319 21	12 36	»
ST-RAMBERT A GRENOBLE.	12 — 18 — ...	90	25,233 62	280 37	»	»	»	»	»
SARAGOSSE.	7 — 13 — ...	278	89,118 49	320 5[illegible]	278	93,372 07	335 87	»	4.85
AUTRICHIENS.	12 — 18 — ...	1077	809,075 43	751 23	1077	625,139 68	580 44	29.40	»
LOMBARDS-VÉNITIENS.	5 — 11 — ...	456	232,508 78	510 01	402	166,851 13	415 05	22.87	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

Digitized by Google

50 obligations sorties au tirage du 25 novembre, à raison de 1,100 fr. l'une.

Est. — 30 novembre, au siége de la Compagnie, place de Strasbourg, tirage au sort de 535 actions, dont le remboursement aura lieu à partir du 1er janvier 1858.

Chemin de Paris à Lyon et à la Méditerranée (section du Bourbonnais). — 2 décembre, tirage d'obligations, 57, rue Taitbout.

Orléans. — 8 décembre 1857, au siége de l'administration, rue de la Chaussée-d'Antin, 11. Tirage au sort des numéros des actions et des obligations à rembourser à partir du 2 janvier 1858.

Crédit foncier de France. — 4e tirage d'obligations, 22 décembre 1857, rue Neuve-des-Capucines, 19.

NOMINATIONS.

Par décret impérial en date du 10 novembre, rendu sur le rapport de Son Excellence M. le ministre du commerce et des travaux publics, M. Lang (Etienne-Adolphe), ingénieur civil, directeur des forges de Styring-Wendel, près Forbach (Moselle), a été nommé chevalier de l'ordre de la Légion d'honneur.

JURISPRUDENCE.

COUR DE CASSATION.

Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon. Tarif. — Réduction de prix.

L'autorité administrative est-elle seule compétente pour rendre obligatoires, à l'égard du public, les réductions de prix accordées à quelques-uns par des traités particuliers régulièrement portés à la connaissance de l'administration? En d'autres termes, une Cour impériale a-t-elle pu condamner complétement une Compagnie de chemin de fer à transporter les marchandises d'une maison de commerce à prix réduit, fixé par un traité passé entre elle et cette maison de commerce, au lieu du prix fixé par le tarif général?

Admission, au rapport de M. le conseiller d'Oms et sur les conclusions conformes du même avocat général, plaidant Me Beauvoir-Devaux, du pourvoi de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon contre un arrêt de la Cour impériale de Paris du 21 avril 1857.

La chambre civile est déjà saisie de la même question, par suite de l'admission de trois autres pourvois où elle est soulevée.

CHEMIN DE FER DE LAUSANNE A FRIBOURG ET A LA FRONTIÈRE BERNOISE.

CONSTRUCTION DES MAÇONNERIES DU GRAND VIADUC DE FRIBOURG.

Avis d'adjudication.

La compagnie du chemin de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise a l'honneur de prévenir les entrepreneurs de travaux publics qu'elle recevra, jusqu'au jeudi 10 décembre 1857, les propositions relatives aux travaux de maçonnerie à faire pour l'exécution des piles et culées du grand viaduc à établir sur la Sarme, près de Fribourg.

Ces propositions seront reçues, soit à Fribourg, au bureau de l'ingénieur en chef, soit à Paris, aux bureaux de la Compagnie, rue Laffitte, 17, où l'on pourra prendre connaissance des plans, profils, devis, cahier des charges et détail estimatif.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Le 4e tirage, pour 1857, des obligations du Crédit foncier, aura lieu le mardi 22 décembre, à deux heures et demie de l'après-midi, au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, 19.

Le 1er numéro sortant gagnera		100,000 fr.
Le 2e	—	50,000
Le 3e	—	40,000
Le 4e	—	30,000
Le 5e	—	20,000
Le 6e	—	10,000
Et les huit numéros suivants chacun 5,000 fr., ensemble.		40,000
Total des lots		290,000 fr.

Les porteurs des titres sur lesquels des versements exigibles n'auraient pas été effectués, sont prévenus que, faute d'avoir effectué ces versements avant le 22 décembre, ils ne participeront pas aux bénéfices de ce tirage.

Les demandes d'achats d'obligations, *au cours de la Bourse*, sont reçues dans les départements, chez MM. les receveurs généraux et particuliers des finances.

Le conseiller d'État, gouverneur du Crédit foncier de France.

L. FRÉMY.

Paris, le 9 novembre 1857.

Le Conservateur, Compagnie anonyme d'assurances mutuelles sur la vie. M. Desbouillons, directeur, rue Grange-Batelière, 6, à Paris. — Dotation des enfants. — Création d'un fonds d'établissement. — Assurances mixtes en cas de mort. — Résultats avantageux.

LONDON AND CONTINENTAL, Compagnie anglaise d'assurances à primes fixes sur la vie. — Capital, 12,500,000 fr. M. Desbouillons, directeur, rue Grange-Batelière, 6, à Paris. — Capitaux payables après décès, primes réduites. — Rentes viagères, taux élevé. — Combinaisons nouvelles aux conditions les plus avantageuses.

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi 26 novembre 1857 :

La physionomie du marché a peut-être été moins bonne cette semaine. Les demandes de fer se sont ralenties; en fonte nous ne connaissons pas d'affaires marquante.

Les prix n'ont pas varié :

Fonte (cours nominal) à Saint-Dizier,		155
Ners laminés, en gares de l'Est, fr.	320	340
Fers battus, en gare de l'usine, fr.	370	»

Le cours actuel des fers sera maintenu sans changement, nous assure-t-on, en décembre : ainsi pendant toute l'année le prix des fers laminés sera resté le même.

Quant à la verge de tréfilerie, nous ne pensons pas qu'il ait été décidé quelque chose. On maintient les prix : n° 21 380 et 400; n° 21, 410 fr. Ainsi que nous l'avons prévu au commencement d'octobre dernier, la machine s'est bien soutenue et a forcé la hausse de la pointe.

Le tarif le plus en vigueur aujourd'hui est celui-ci: n° 21, 44 fr.; n° 20, 45 fr.; n° 19, 48 fr.; n° 18, 50 f.; n° 17, 53 fr.; n° 16, 56 fr.; n° 15, 59 fr.; n° 14, 62 fr.; n° 13, 65 fr., c'est une hausse qui ne s'arrêtera probablement pas là.

Depuis peut-être vingt ans que la sécheresse n'a été aussi grande que cette année, encore aujourd'hui beaucoup d'usines, fourneaux, lamunoirs et marteaux sont en chômage faute d'eau. On espère que ces chômages vont cesser.

MÉTAUX.

19 novembre :

CUIVRE. — A la réunion mensuelle de mardi dernier, les fondeurs anglais ont décidé que les prix ne subiraient aucune modification; cependant nous pouvons dire que le Best Selected, coté 310 fr. les 100 kil., s'obtient au-dessous de ce prix, le Tough Cake et Tile, 300 à 302 50.

A Paris, la baisse continue.

Cote de Paris :

De Russie, selon les marques	320 »	à	330 »
Du lac Supérieur, les 100 kil.	300 »	à	» » »
Du Chili	280 »	à	» » »
D'Angleterre, selon les sortes,	» » »	à	» » »
D'Australie	315 »	à	» » »
Laminé rouge	340 »	à	» » »
Laminé jaune	310 »	à	» » »
Minerai Corocoro	310 »	à	315 »

ETAIN. — Les producteurs anglais ont annoncé une baisse nouvelle de 150 fr. par tonne; les prix sont actuellement : blocs, 3,000 fr.; barres, 3,025; raffiné, 3,075 la tonne.

Cote de Paris :

Banca, les 100 kil.	325 »	à	» » »
Des Détroits	» » »	à	» » »
Anglais	315 »	à	320 »
Pérou brillant	» » »	à	» » »

PLOMB. — Tendance de baisse sur les marchés régulateurs, particulièrement à Londres.

ZINC. — A Hambourg, 17-4 mb. A Paris, la Silésie brut, 73.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 13 novembre :

Le prix des warrants, numéros mélangés, était descendu à 62 fr. 50. Ce n'est pas seulement sur les fontes en magasin que la baisse a porté, mais sur toutes les marques.

Les prix ont repris faveur, mais sans provoquer beaucoup d'affaires. Voici nos cours de ce jour :

Numéros mélangés (warrants), 66 fr. 25.
Garsherrie n° 1, 76 25.
Calder n° 1, 73 75.
Glengarnock n° 1, 70.
Blair, Eglinton, Clyde, Govan, Summerlée, Coltness, Langloan, Monkland et autres bonnes marques n° 1, 67 50.
Id. n° 3, 62 50.

L'exportation a été la semaine dernière de près de 12,000 tonnes.

O. SAUPIQUE.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 862 kilomètres.)
(1856. id. 795 id.)

Du 12 au 18 novembre 1857.

109,107 voyageurs.....	317,143 11
Bagages, marchandis,etc.	738,577 32
TOTAL..	1,055,720 43
Semaine correspondante de 1856.	
67,263 voyageurs.....	283,301 97
Bagages, marchand., etc.	683,365 05
PRODUIT total.....	967,627 02
Différence...	88,093 41
Produit par kilomètre :	
1857,	1,222
1856,	1,217
Recette totale depuis le 1er janvier	
1857.....	45,457,264 49
1856.....	42,129,892 20
Différence...	3,327,372 29

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
En 1857, 1372 kil. — En 1856, 1234 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1857, 1271 kil. — En 1856, 1137 kil.

Du 12 au 18 novembre 1857.

107,321 Voyageurs...	412,539 81
Bagages, marchandises, etc.....	604 376 95
TOTAL.....	1,016,916 76
Semaine correspondante de 1856 .	1,187,982 35
Différence...	111,025 59
Recettes depuis le 1er janvier 1857.	51,331,465 74
Recette correspondante de 1856	45,606,014 35
Différence...	5,748,450 89

Concessions nouvelles.—Comptes de 1er établissement
Octobre 1857.

SECTION DE COUTRAS A PÉRIGUEUX.

Longueur légale exploitée : 76 kilomètres.

Voyageurs.....	33,343 82
Bagages, marchandises, etc.....	20,425 92
Total.....	53,769 74
Recettes antérieures.....	112 351 42
TOTAL.....	166,121 16

LIGNE DE PARIS A SCEAUX ET A ORSAY.

(1857. Longueur exploitée, 25 kilomètres)

Voyageurs	43,274 30
Bagages, marchandises, etc.....	1,834 56
Total.....	45,108 95
Mois correspondant de 1856 :.....	45,335 60
Différence.....	226 65
Recette totale depuis le 1er janvier 1857	474,998 88
Id. id. 1856	420,463 49
Différence.....	54,535 39

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON ET DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

PARTIE NORD DU RÉSEAU. — SECTION DE PARIS A LYON

(1857. Longueur exploitée, 694 kilom.)
(1856. id. 656 »)

Recettes du 12 au 18 novembre 1857

Produit par kilomètre : 1857, 1,457 07.
— 1856, 1,421 99.

Grande vitesse) 90,102 voyageurs...	373,517 55
Grande vitesse) marchand.....	126,272 15
Petite vitesse) marchand.....	511,821 40
Total.....	1,011,611 10
Semaine correspondante de 1856....	935,170 58
Différence...	79,440 52
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	43,767,820 78
id. id. 1856	38,247,891 72
Différence...	5,519,929 06

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 551 id.

Recettes du 12 au 18 novembre 1857

37,421 Voyageurs.....	212,890 »»
Bagages et marchandises	366,032 47
TOTAL de la semaine.....	578,922 47
Semaine correspondante de 1856.. .	675 007 10
Différence...	96,084 63
TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier 1857.....	26,606,408 32
Période correspondante de 1856.	26,240,687 84
Différence...	475,780 48

CHEMINS DE FER DE L'EST.

(1857. Longueur exploitée,1418 kilomètres.)
(1856. id. 1269 id.)

8e année. — 46me semaine.

Du 12 au 18 novembre 1857.

107,421 Voyageurs.....	367,725 83
Marchandises.....	626,100 15
TOTAL de la semaine.....	993,826 03
Recettes antérieures.....	41,639,725 69
TOTAL GÉNÉRAL.....	42,633,551 72
46me semaine de 1857	993,826 03
Semaine correspondante de 1856.	787,685 87
Différence...	206,140 16
Exercice 1857.....	42,633,551 72
Id. 1856.....	38,211,102 95
Différence...	4,422,448 77

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 950 kilomètres)
(1856. id. 876 id.)

Du 12 au 18 novembre 1857

107,071 voyageurs.....	335,857 58
Marchandises, etc., grande vitesse ...	55,177 75
— petite vitesse....	335,6.6 42
TOTAL de la semaine.....	726,661 75
Semaine correspondante en 1856....	703,113 07
Différence...	23,548 68
Recettes depuis le 1er janvier 1857	37 700,618 69
id. id. 1856	34,504 220 57
Différence...	3,196,398 12

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

Du 12 au 18 novembre.

Section de Lyon à Roanne.

»»,»»» Voyageurs.....	33 721 61
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	158,837 23
TOTAL.....	192,558 84
Recettes antérieures.....	8,689,937 59
Total de l'exercice 1857.....	8,882,496 48
Recette correspondante 1856	195,708 62
Total de l'exercice 1856.....	8,705,403 56

Section de Nevers à Lapalisse et à Brioude.

1857. Longueur exploitée pendant la semaine, 226 k.
Longueur moyenne pendant l'année, 244 kil.
1856. Longueur exploitée pendant la semaine, 230 k.
Longueur moyenne pendant l'année, 228 kil.

Voyageurs.....	»»,»»» »»
Bagages, marchandises, etc.....	»»,»»» »»
Total.....	100,269 92
Recettes antérieures.....	3,989,782 52
TOTAL de l'exercice 1857...	4,090,043 44
Semaine correspondante en 1856.....	82,856 37
Total de l'exercice 1856.....3,960,231 44	
Recettes totales de la semaine sur les deux sections	298,819 76
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857,.....	12,079,720 11
TOTAL.....	12,978,539 87

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.)
Longueur exploitée : 175 kilomètres.

Du 12 au 18 novembre.

13,730 Voyageurs.....	37,805 80
Bagages, marchandises, etc.....	24,902 44
Total.....	62,708 24
Semaine correspondante de 1856.....	23,911 05
Différence.....	38,827 61

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 729 kilomètres.
Id. en 1856, 468 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 210 id.

Recettes du 12 au 18 novembre 1857

CHEMIN DE FER.

36,241 voyageurs	125,820 05
Bagages, marchandises, etc	117,797 55
TOTAL	243,617 60
Recettes du CANAL LATÉRAL	13,904 76
Recettes antérieures	12,543,506 51
Total depuis le 1er janvier 1857	12,801,028 87
46e semaine de 1857. Chemin de fer	243,617 60
id. Canal latéral	13,904 76
Total de la semaine en 1857	257,522 36
46e semaine de 1856. Chemin de fer	190,237 11
id. Canal latéral	30,215 47
Total de la semaine en 1856	220,452 58
Différence	37,069 78

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857	12,801,028 87
1856	7,016,033 73
Différence	5,584,994 14

CHEMIN DE FER DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

(Première section des chemins du Dauphiné.)

1857. — 2e semestre. — Longueur exploitée : 90 kil.

Recettes du 12 au 18 novembre.

Voyageurs	12,852 20
Bagages, marchandises, etc	12,381 42
Total	25,233 62
Recettes antérieures à partir du 16 juillet 1857	472,307 22
Total depuis le 16 juillet 1857	497,540 84

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée : 456 kilomètres.

Du 5 au 11 novembre 1857.

60,516 Voyageurs,	145,211 47
»,»» t Bagages et marchandises,	87,357 31
Total,	232,568 78
Période correspondante de 1856,	166,851 13
Différence	65,717 65
Recette totale depuis le 1er janvier	7,765,626 53
Période correspondante de 1856,	6,816,638 78
Différence	948,987 75

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 278 kilom.)

Du 7 au 13 novembre 1857

7,342 Voyageurs	31,625 40
Bagages, marchandises, etc	57,693 09
Total de la semaine	89,118 49
Recettes de la semaine correspondante de 1856	93,372 07
Différence	4 55 0/0
Recettes antérieures	4,521,170 04
Total	4,610,288 53

CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL.

(DIVISION DU TESSIN.)

Recettes du 5 au 11 novembre 1857.

Voyageurs	31,271 40
Bagages	1,636 35
Marchandises : grande vitesse	3,708 60
Id., petite vitesse	9,799 57
Exploitation de Biella	4,871 23
Exploitation de Casal (minimum garanti à Novare)	3,898 90
Ensemble	85,186 05
Recette correspondante de 1856	44,994 »»
Différence	10,192 05

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,077 kilomètres.
1856. Id. 1,077 id.

Du 12 au 18 novembre 1857.

	En francs, au change de 126 p/o
40,091 voyageurs	210,070 20
40,554 tonnes Marchandises	598,165 23
Total de la semaine	809,015 43
Semaine correspond. 1856	625,139 68
Différence	183,935 75
Recettes depuis le 1 janvier 1857	29,087,265 »»
Recettes depuis le 1 janvier 1856	28,811,002 »»
Différence	276,263 »»

COMPAGNIE DE L'UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES.

(Compagnies fusionnées de Saint-Gall, Appenzell, du Sud-Est et de la Glatt.

Sections Winterthur-Saint-Gall-Rheineck et Uster-Wallisellen.

Longueur exploitée en 1856, 85 kilomètres
— — 1857, 90 —

Octobre 1857

95,324 voyageurs	71,302 62
130,527 quint. marchandises et bagages	35,292 74
Total du mois	106,595 36
Mois correspondant de 1856	70,379 04
Différence	36,216 32
Recettes depuis le 1er janvier 1857	870,377 21
Recettes correspondantes 1856	483,814 31
Différence	386,562 90

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

Situation des abonnements au 1er novembre 1857.

Lyon	349,698 60
Nantes	100,827 17
Banlieue de Paris	1,125,000 »
Total	1,575,525 77

COMPAGNIE DES HOUILLÈRES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX.

Octobre 1857.

Recettes des Houillères et forges	176,826 93
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1857	1,889,935 52
Total	2,066,762 45

Nota. — A partir du mois de décembre, la Compagnie publiera également les recettes du chemin de fer.

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

46e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 9 au 15 novembre

5,360 voyageurs — 16,779 quint. bagages, marchandises	fr. 11,394 50
Recette correspondante de 1856	9,174 10
Différence	2,220 40
Recettes depuis le 1er janvier 1857	573,839 50
Recette correspondante de 1856	441 939 95
Différence	131,899 55

CHEMIN DE FER PAR LE JURA INDUSTRIEL

Ligne Neuchâtel-Chaux-de-Fonds frontière française.
Longueur totale : 38 kilomètres.

Section Locle-Chaux-de-Fonds.
(Longueur exploitée : 8 kilomètres.)

Exploitée depuis le 1er juillet 1857.

Recettes du 14 au 20 novembre.

7,034 Voyageurs	2,969 65
Marchandises	107 97
Total de la semaine	3,077 62

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 1 au 14 novembre 1857

7,813 voyageurs	fr. 5,357 65
Marchandises	1,465 55
Recettes antérieures	220,436 20
Total	227,259 40

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (47e semaine		Journée omnibus de Paris	Journée omnibus de banlieue
Du 15 au 21 novembre 1857	220,773 85	73 »»	43 68
Semaine correspondante de 1856	190,414 15	69 43	39 62
Rec. depuis le 1er janv. 1857	11,210,359 63	81 »»	49 »»
Période correspondante de 1856	9,837,082 30	73 02	45 52
Différence	1,373,177 33	7 98	3 48

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

DU NORD.

Les administrateurs du chemin de fer du Nord ont l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires qu'il a été ouvert à l'administration du chemin de fer, place Roubaix, 24, un bureau spécial pour l'échange des coupons représentant des seizièmes d'actions nouvelles; que la Compagnie facilite aux porteurs de ces coupons les moyens de les réunir en actions entières, et que les délais dans lesquels l'échange des coupons contre les titres définitifs pourra être opéré, expirent le 29 décembre 1857.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE.

Appel sur les 115,500 actions nouvelles.

Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler aux souscripteurs des 115,500 actions nouvelles, émises conformément au paragraphe 2 de l'art. 6 des statuts, qu'un versement de 150 fr. sur les actions libérées de 200 f., et de 100 fr. sur les actions libérées de 250 fr., est exigible à partir du 1er novembre courant. Les actionnaires qui n'auront pas effectué ce paiement du 1er au 15 novembre seront passibles des intérêts de retard à partir du 1er novembre.

Les versements ultérieurs de 200 fr. et de 185 fr., pourront être effectués par anticipation, moyennant bonification ou compensation de l'intérêt, calculé à raison de 5 0/0 par an.

Les versements seront reçus dans les caisses de la Compagnie : à Paris, rue Taitbout, 57; à Lyon, rue Lanterne, 2; et à Marseille, à la gare.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE,

(Section du Bourbonnais, 57, rue Taitbout).

Le Conseil d'administration des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations ci-dessous désignées, qu'il sera procédé, le 2 décembre prochain, heure de midi, en séance publique du Conseil (57, rue Taitbout, au tirage au sort de :

1° 744 obligations du Bourbonnais;

2° 101 obligations de Rhône-et-Loire, 1re série;

3° 122 obligations de Rhône-et-Loire, 2me série;

4° 119 obligations de Saint-Etienne à Lyon, emprunts réunis;

5° 28 obligations de Saint-Etienne à Lyon, emprunt de 1850;

6° 10 obligations de Saint-Etienne à la Loire, emprunt de 1843;

7° 14 obligations de Saint-Etienne à la Loire, emprunt de 1847;

A amortir au 1er janvier 1858.

MM. les porteurs d'obligations Grand-Central (emprunt 1853-1854) profiteront, pour leurs numéros, du tirage des obligations du Bourbonnais.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MEDITERRANEE.

Emprunt de trente millions de l'ancienne Compagnie du chemin de fer d'Avignon à Marseille.

Le jeudi 10 décembre, à une heure, il sera procédé en séance publique, dans une des salles de l'administration, rue Laffitte, 17, au tirage au sort des 527 numéros des obligations à rembourser pour l'exercice courant de l'emprunt de trente millions de l'ancienne Compagnie du chemin de fer d'Avignon à Marseille. Les obligations sorties seront remboursées à 120 fr. à partir du 2 janvier 1858, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST.

Rue et place de Strasbourg.

Le Conseil d'administration des chemins de l'Est a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'actions que, conformément à l'art. 49 des statuts, il sera procédé, le lundi 30 novembre, à deux heures précises, en séance publique, au siége de la Société, au tirage de 535 actions, tant anciennes que nouvelles.

Conformément au dernier paragraphe dudit art. 49, le paiement des numéros sortis aura lieu à la caisse de la Compagnie, à partir du 1er janvier 1858.

MM. les porteurs des actions désignées par le tirage au sort pour le remboursement, recevront en échange de leurs titres primitifs des actions de jouissance leur donnant droit au solde du dividende, sous déduction des 20 fr. payés le 1er novembre aux actions non amorties.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir les porteurs d'obligations émises par la Compagnie, que le semestre échu le 1er décembre prochain, à savoir :

Obligations 5 0/0 (nos 1 à 368,828), 12 fr. 50 c. par obligation,

Obligations 3 0/0 (nos 1 à 337,000), 7 fr. 50 c. par obligation,

sera payé à la caisse de la Compagnie à partir du mardi 1er décembre, rue et place de Strasbourg, tous les jours, de dix heures à trois, les dimanches et fêtes exceptés :

1° En ce qui concerne les *titres au porteur*, le paiement aura lieu sur la présentation du coupon détaché des titres :

Obligations 5 0/0, coupon n° 11;

Obligations 3 0/0, coupon B;

mais sous déduction de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, et conformément au § 2 de l'art. 6, ainsi conçu :

« Ce droit, pour les titres au porteur, est converti en une *taxe annuelle et obligatoire* de 12 centimes par cent francs du capital desdites obligations évaluées par leur cours moyen, pendant l'année précédente. »

Le cours moyen authentique fourni par le syndicat des agents de change étant, pour les obligations 5 0/0, de 477 fr. 453 millièmes; pour les obligations 3 0/0, de 265 fr., il y aura lieu de retenir pour les droits échus de juillet à décembre 1857, 5 centimes par cent francs des capitaux arrondis de 20 fr. en 20 fr., augmentés du double décime;

2° En ce qui concerne les propriétaires des titres nominatifs résultant des conversions effectuées en vertu de la loi, les intérêts seront payés *intégralement, sans retenue*, à présentation du titre sur lequel le paiement sera constaté par une estampille spéciale.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

Tirage au sort des actions et obligations à rembourser en 1858.

Le mardi 8 décembre 1857, à dix heures du matin, il sera procédé publiquement, dans une des salles de l'administration, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, au tirage au sort des numéros des actions et des obligations à rembourser *à partir du 2 janvier 1858*, savoir :

591 actions;
111 obligations 1er emprunt;
24 obligations 2e emprunt;
206 obligations 3e emprunt 3 0/0 (1re série);
257 obligations 3e emprunt 3 0/0 (2e série);
296 obligations 3e emprunt 3 0/0 (3e série;
337 obligations 3e emprunt 3 0/0 (4e série.)

Quant au tirage des obligations de la 5e série, à laquelle appartiennent celles qui doivent être délivrées aux porteurs d'actions du Grand-Central, il y sera procédé aussitôt après que l'échange des titres aura été effectué, conformément aux conventions intervenues.

Cet échange aura lieu dans le plus bref délai possible.

Le Directeur de la Compagnie,
C. Dion.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE LA LIGNE D'ITALIE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'en exécution de l'art. 20 des statuts de la Compagnie, il est fait un appel d'un cinquième, soit 50 fr. par action.

Les versements sont reçus, sur la présentation des titres d'actions, depuis le 2 novembre 1857, jusqu'au 30 du même mois inclusivement, à la caisse de la Compagnie :

A Paris, 12, rue de Londres;

A Lyon, dans les bureaux de la Compagnie lyonnaise des Omnibus, 6, place de la Charité;

A Orléans, chez M. Constant-Lefebvre;

A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce;

A Londres, chez MM. Sheppard et fils, Threadneedle street;

A Genève, à la Banque générale suisse.

Les actionnaires qui n'auront pas effectué leur versement le 30 novembre devront l'intérêt de retard à partir du 2 novembre à raison de 5 0/0 par an.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL.

MM. les actionnaires sont prévenus que le semestre d'intérêts à 1/2 0/0 l'an, garantis par le gouvernement sarde, soit 5 fr. 60 c. par action, sera payé à partir du 29 *novembre courant*.

MM. les actionnaires sont également prévenus qu'un versement de 150 fr. par action devra être effectué du 15 *au 25 décembre prochain*.

A défaut de versement dans les délais prescrits, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 l'an.

Le paiement du coupon et les versements auront lieu, sur la présentation des titres, de dix à deux heures (les dimanches et fêtes exceptés) :

A Paris, au siége de l'administration, 48 bis, rue Basse-du-Rempart;

A Chambéry, à la Banque de Savoie;

A Turin, dans les bureaux de la Compagnie, à la gare de Porte-Suse;

A Londres, chez MM. S. W. Morgan, 38, Throgmorton street.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le secrétaire,
L. Le Provost.

CHEMIN DE FER

ÉLISABETH.

MM. les actionnaires sont prévenus que les intérêts dus pour le semestre courant échéant au 31 décembre 1857, à 5 0/0 l'an, sur les sommes versées sur les actions du chemin de fer Elisabeth, seront payés à partir du 2 janvier prochain, de neuf heures à midi (les dimanches et fêtes exceptés) par la Société I. R. autrichienne privilégiée de crédit pour le commerce et l'industrie à Vienne, à raison de 1 fl. 30 kr. sur 60 fl. ou 30 0/0 versés par action, et 5 fl. sur 200 fl. montant des actions libérées.

Ceux de MM. les actionnaires qui désirent toucher ces intérêts à Paris, sont invités à s'adresser à MM. de Rothschild frères, rue Laffitte, n° 21, qui sont chargés de les payer.

A cet effet, les actions non encore libérées doivent être présentées par ordre numérique, accompagnées de bordereaux signés par les porteurs avec indication de leur domicile.

En ce qui concerne les actions entièrement libérées, il suffit, pour toucher lesdits intérêts, de présenter, également par ordre numérique et accompagnés de bordereaux semblables, les coupons échéant au 1er janvier 1858.

Les feuilles de coupons pour des actions entièrement libérées sont délivrées sur la présentation des titres à la caisse centrale de la Société, à Vienne.

Vienne, ce 14 novembre 1857.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

AVIS. — Le public est prévenu que la Banque de France admet les actions de la Compagnie de Saint-Rambert à Grenoble au privilége des prêts sur dépôts de valeurs.

COMPAGNIE

FRANCO-AMÉRICAINE.

Le Conseil de surveillance de la Société Gauthier frères et Ce, dite COMPAGNIE FRANCO-AMÉRICAINE, invite MM. les actionnaires de cette Société à se réunir en assemblée générale extraordinaire, le lundi 7 décembre 1857, à deux heures de relevée, à Lyon, dans la salle de la Bourse, place des Terreaux, pour prendre connaissance de la situation de la Société et arrêter toutes les mesures qui seront reconnues utiles, conformément à l'art. 12 des statuts.

MM. les actionnaires sont instamment priés d'assister à cette réunion, qui ne peut prendre de résolutions définitives que dans le cas où la moitié au moins des actions seraient représentées.

Pour assister à cette réunion, MM. les actionnaires devront déposer leurs titres, cinq jours à l'avance, aux bureaux de la Société :

A Lyon, rue Constantine, 20 ;

A Paris, rue Drouot, 16.

Il leur sera donné un récépissé, qui vaudra carte d'admission à l'assemblée.

Les actionnaires porteurs de dix actions de la Société peuvent seuls assister à l'assemblée, mais les porteurs d'un nombre moindre peuvent s'y faire représenter en donnant leurs pouvoirs.

Chambres et études de notaires

MINES D'AGATHE, HASBOURG, CLARK, MONTRÉAL ET BELL.

Adjudication sur une seule enchère, en la chambre des notaires de Paris, par Me DESCOURS, l'un d'eux, le mardi 8 décembre 1857, à midi,

A la requête du liquidateur de la Société française des mines de cuivre natif du lac Supérieur, Amérique du Nord, formée et constituée par actes reçus par ledit Me Descours.

Des MINES D'AGATHE, HASBOURG, CLARCK, MONTRÉAL ET BELL, avec le matériel de toute nature servant à l'exploitation et la quantité de 4,626 acres (mesure territoriale américaine) de terres couvertes en presque totalité d'une forêt de haute futaie en essences de chêne, érable et sapin, et dans lesquels existe un grand nombre de filons de cuivre natif la plupart reconnus, le tout situé sur le lac Supérieur, dans l'Etat du Michigan (Etats-Unis d'Amérique).

Cette adjudication aura lieu conformément à une délibération extraordinaire de l'assemblée générale des actionnaires de la Société française des mines de cuivre du lac Supérieur et sur les mises à prix et conditions arrêtées lors de cette délibération.

Pour plus de détails, voir l'insertion au *Journal général d'affiches*, feuille du mercredi 18 novembre 1857.

S'adresser audit Me DESCOURS, notaire, rue de Provence, 1, et au siége de l'ancienne Société des mines de cuivre du lac Supérieur, rue de la Chaussée-d'Antin, 19 bis.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES HOUILLÈRES ET DU CHEMIN DE FER D'EPINAC.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt contracté en 1851, que la série I, comprenant 50 obligations portant les numéros 401 à 450, est sortie au tirage auquel il a été procédé en assemblée générale, le 25 novembre courant.

Ces 50 obligations seront remboursées à raison de 1,100 fr. l'une, à dater du 1er *février prochain*, au siége de l'administration, rue le Pelletier, n° 35.

Paris, le 26 novembre 1857.

Le secrétaire général,
H. GISLAIN.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES HOUILLÈRES ET DU CHEMIN DE FER D'EPINAC.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le dividende de 100 fr. par action afférent à l'exercice 1856 57, arrêté par l'assemblée générale du 25 novembre, sera payé à la caisse de la Société, rue le Pelletier, n° 35, à partir du 1er décembre prochain.

Le paiement s'effectuera contre la remise du septième coupon G de la feuille annexée aux actions au porteur, et sur la présentation des titres pour les actions nominatives.

Paris, le 26 novembre 1857.

Le secrétaire général,
H. GISLAIN.

SOCIÉTÉ NOUVELLE

D'HERSERANGE ET ST-NICOLAS.

Conformément au vœu émis par le conseil de surveillance, le délai pour l'exécution des actions non entièrement libérées est prorogé au 25 décembre 1857. — Ceux de MM. les actionnaires qui restent débiteurs des deux derniers cinquièmes de leur souscription devront compléter leur libération avant l'expiration de ce nouveau et dernier délai.

En vente chez GUILLAUMIN et Ce, 14, rue Richelieu :

DES OPÉRATIONS DE BOURSE,

Manuel des fonds publics et des Sociétés par actions dont les titres se négocient en FRANCE, EN BELGIQUE *et en* SUISSE, précédé d'une appréciation des opérations de bourse dites *de jeu*, et des rapports de la Bourse avec le Crédit public et les finances de l'Etat, par A. COURTOIS fils, membre de la *Société libre d'Economie politique de Paris*. — DEUXIÈME ÉDITION *revue et augmentée*.

Prix. . . . 4 fr. 50

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les jeudis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, les lundis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine et le Pirée, traversée en 7 jours.

Correspondance au Pyrée pour Volo et Salonique toutes les deux semaines, le samedi, à dater du 11 juillet ; pour Syra, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 4 juillet.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 5 juillet.

MER NOIRE — *Danube* pour Varna, Sulina, Tultcha, Galatz et Ibraïla. *Trébizonde* par Inebolu, Sinope, Samsoun et Kerasounde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique et des îles ioniennes.

ALGÉRIE
- ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi
- ORAN. — Départs tous les jeudi à midi.
- STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 38.

A Marseille, place Royale,

A Lyon place des Terreaux

PRÉCIS HISTORIQUE & STATISTIQUE DES

VOIES NAVIGABLES

de la France et de la Belgique

Contenant tous les renseignements relatifs à la perception des droits de Navigation et de Péage,

AVEC UNE CARTE COMMERCIALE

De la navigation et des chemins de fer de France, de la Belgique et des Etats riverains du Rhin,

Par Ernest GRANGEZ,

Chef de bureau au ministère de l'agriculture du commerce et des travaux publics (direction des ponts et chaussées), chevalier de l'ordre impérial de la Légion d'honneur et de l'ordre royal de Léopold.

vol. grand in-8° de 800 pages. — Prix : 15 fr.

EN VENTE CHEZ NAPOLÉON CHAIX ET Ce rue Bergère, 20, à la Librairie.

La viabilité comprend trois moyens de transport : les routes, les canaux, les chemins de fer.

Les canaux appartiennent à une époque avancée de l'art et à une période récente de la civilisation. L'invention des écluses, en permettant l'ouverture des canaux et l'amélioration des rivières, a créé un ordre de choses tout nouveau. Les relations des hommes entre eux se sont multipliées et agrandies ; les transports lointains sont devenus à la fois plus faciles, moins dispendieux, plus considérables ; le commerce a étendu ses échanges, l'industrie a pu porter au loin ses produits, et les diverses contrées se sont unies par des liens plus étroits.

Tout ce qui tient aux voies navigables intéresse l'économie des transports et le commerce, et trouve une place dans l'ouvrage de M. Grangez.

Chaque cours d'eau y est la matière d'un article spécial, et chaque article est divisé en quatre parties principales :

1° Pour les fleuves et rivières, l'indication des points où commence et finit la navigation naturelle et artificielle ; ce résumé des crédits alloués pour leur amélioration. — Pour les canaux, l'indication de leur destination, de leurs points d'origine et d'embouchures, de leurs ressources élémentaires, des principaux ouvrages d'art qu'ils comportent.

2° Les longueurs partielles du cours d'eau, tant par département que par rapport au mode de navigation, et par versant, s'il s'agit d'un canal à point de partage ; la pente, le nombre des écluses, l'élévation minima des ponts le tirant d'eau habituel le mode de navigation ; les frais de transport, de halage, de pilotage aux ponts, etc.

3° Les droits de navigation et de péage imposés aux cours d'eau ; les tarifs légaux et les droits perçus pour les canaux concédés ; les distances entre les ports d'embarquement et de débarquement ; les bureaux où s'acquittent les droits ; les produits des droits de navigation et de péage depuis l'application du tarif général.

4° Les résultats relatifs au mouvement de la navigation d'après les documents officiels publiés par l'administration des contributions indirectes et par celle des douanes.

L'ouvrage de M. Grangez est un traité complet sur les voies navigables. Toutes les questions qui se rattachent à l'économie des transports y sont approfondies et résolues.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Malgré le malaise du commerce et les nombreuses faillites qui se sont succédé chaque jour en Angleterre pendant la semaine dernière, la crise financière paraît en décroissance. L'or afflue de nouveau à la Banque d'Angleterre, qui est déjà parvenue à rentrer dans les limites de sa charte. Pour peu que ce mouvement continue, comme tout le fait espérer, la Banque aura bientôt reconstitué une réserve de billets assez considérable pour pouvoir réduire le taux de l'escompte. Ces nouvelles ont décidé la Banque de France à prendre l'initiative, et elle a réduit hier le taux de l'escompte de 4 0/0 pour toutes les échéances.

On avait prévu quelques jours à l'avance la possibilité de cette mesure, et il en était résulté une fermeté remarquable et un peu de hausse sur la rente française et sur toutes les valeurs de notre Bourse. Les affaires ont été d'ailleurs fort limitées depuis quelques jours à notre Bourse. Beaucoup de spéculateurs ont acheté des primes afin de courir la chance d'une forte reprise, tout en limitant leur perte. Les vendeurs de primes, au contraire, sont généralement couverts par des achats de ferme. Il en résulte que si les premières sont levées lundi prochain, beaucoup de positions se trouveront liquidées, et qu'une partie des acheteurs de primes auront de la

La semaine se termine en bonne position et à peu près aux plus hauts cours qu'on ait faits depuis huit jours. L'Orléans a été demandé à 1,282 50.

Le Lyon ancien a repris de 807 50 à 831 25, et le Lyon nouveau, de 802 50 à 827 50.

Le Nord a repris faveur à 880. La baisse est même presque entièrement effacée sur ce chemin.

Le Midi est à peine parvenu à se relever de 512 50 à 530. La faiblesse des recettes a déconcerté beaucoup de porteurs.

L'Est et l'Ouest se maintiennent.

Les lignes secondaires ont été bien tenues ; il s'est présenté quelques acheteurs au comptant sur le Genève, sur le Saint-Rambert et sur le Béziers.

Les chemins de fer romains ont été recherchés ces jours-ci : ils ont repris de 475 à 490.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 19 jusqu'à celle du 26 novembre :

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 67 05 à 66 75, elle est restée à 67 40; elle a varié à terme de 67 05 à 66 80, elle est restée à 67 30.

La rente 4 1/2 0/0 a varié de 90 50 à 91; il est resté à 90 85.

La Banque a monté de 2,940 à 3,000.

Le Crédit foncier a monté de 500 à 532 50.

Le Crédit mobilier a fléchi de 750 à 735, il est resté à 757 50.

Orléans a fléchi de 1,270 à 1,257 50, il est resté à 1,285.

Le Nord ancien a fléchi de 875 à 865, il est resté à 880. Le Nord nouveau a fléchi de 720 à 712 50, il est resté à 720.

L'Est a fléchi de 632 50 à 623 75, il est resté à 637 50.

Lyon ancien a fléchi de 820 à 805, il est resté à 831 25. Lyon nouveau a fléchi de 815 à 805, il est resté à 827 50.

Le Midi a fléchi de 530 à 515, il est resté à 527 50.

L'Ouest a fléchi de 637 50 à 620, il est resté à 640.

Genève a fléchi de 595 à 582 50; il a repris à 605.

Le Grand-Central a varié de 597 50 à 602 50.

Saint-Rambert a fléchi de 477 50 à 457 50, il est resté à 475.

Béziers a fléchi de 325 à 295, il est resté à 312 50.

Les Ardennes anciennes ont été tenues de 400 à 405; et les nouvelles, de 455 à 460.

Les Autrichiens ont fléchi de 656 25 à 650 ; ils ont fermé à 658 75.

Les Victor-Emmanuel ont varié de 432 50 à 420, ils ont fermé à 427 50.

Les Lombards ont repris de 575 à 590, ils ont fermé à 577 50. Les Saragosse ont varié de 400 à 412 50; les Romains, de 475 à 490; les Russes, de 487 50 à 492 50; les François-Joseph, de 457 50 à 465.

Samedi. — La bourse, quoique peu animée, était bien tenue. Les actions de chemins de fer étaient cependant plus faibles que la rente. Le 3 0/0 a monté au comptant de 10 c. à 66 90; elle est restée comme la veille à terme à 66 95. Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 40 c. à 91, et à terme de 45 c. à 90 60; la Banque de France, de 10 à 2,960; le Crédit foncier de 10 à 515. Le Crédit mobilier a fléchi de 3 75 à 740; l'Orléans, de 10 à 1,260; l'Est, de 5 à 627 50; le Midi, de 5 à 520; l'Ouest, de 10 à 617 50; le Saint-Rambert, de 5 à 460; Béziers, de 12 50 à 302 50; le Lyon-Méditerranée, de 2 50 à 810; le Lyon nouveau, de 7 50 à 807 50; le Nord nouveau, de 5 à 712 50. Le Nord ancien s'est tenu à 870; le Grand-Central, à 600; Genève, à 585. Les Autrichiens ont monté de 375 à 655. Le Victor-Emmanuel a fléchi de 5 à 425; les Lombards, de 5 à 565; les Saragosse, de 7 50 à 405. Les Russes ont été cotés à 490; les Romains, à 480.

Lundi. — Les cours étaient très-faibles et un peu en baisse sur toutes les valeurs, mais sans aucun entrain dans les affaires. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 15 à 66 75, et à terme de 10 c. à 66 85; le 4 1/2 0/0, de 70 c. au comptant à 90 50 ; la Banque, de 10 à 2,950. Le Crédit foncier a monté de 10 à 525. Le Mobilier a fléchi de 5 à 735; l'Orléans, de 2 50 à 1,257 50; le Nord, de 2 50 à 857 50. Le Nord nouveau a repris de 2 50 à 712 50. L'Est a fléchi de 3 75 à 623 75; Lyon, de 5 à 707 50; Lyon nouveau, de 2 50 à 805; le Midi, de 5 à 515. L'Ouest s'est tenu à 620. Genève a fléchi de 2 50 à 582 50. Le Saint-Rambert s'est tenu à 460. Le Béziers a repris de 2 50 à 305. Les Autrichiens ont fléchi de 4 25 à 652 50; le Victor-Emmanuel, de 5 à 420. Les Saragosse ont monté de 2 50 à 407 50; les Romains se sont tenus à 480; les Russes, à 490; les Lombards, à 565; les François-Joseph, à 464 25.

Mardi. — La bourse a recouvré beaucoup de fermeté par suite de la situation favorable de la Banque de France, et des nouvelles plus favorable de l'Angleterre et des Etats-Unis. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 20 c. à 66 95, et à terme de 15 c. à 67; la rente 4 1/2, de 45 c. à 90 75 au comptant; la Banque, de 50 fr. à 3,000. Le Crédit foncier s'est tenu à 525. Le Mobilier a monté de 10 à 745; l'Orléans, de 15 à 1,272 50; le Nord, de 5 à 875. Le Nord nouveau est resté sans changement à 715. L'Est a monté de 4 25 à 625; le Lyon, de 10 à 817 50; le Lyon nouveau, de 7 50 à 812 50; le Midi, de 5 à 520; l'Ouest, de 7 50 à 627 50; le Grand Central, de 4 25 à 600; le Genève, de 3 75 à 586 25. Le Saint-Rambert s'est tenu à 460. Le Béziers a fléchi de 10 à 295. Les Autrichiens ont monté de 2 50 à 655; le Victor-Emmanuel, de 5 à 425; les Lombards, de 12 50 à 577 50; les Romains, de 5 à 485. Les Saragosse ont fléchi de 7 50 à 400; les François-Joseph, de 3 75 à 457 50.

Mercredi. — Les cours ont continué à s'améliorer, et quoiqu'il y ait encore de l'hésitation parmi les acheteurs, la hausse a été générale. La rente 3 0/0 a monté, au comptant, de 20 c. à 67 15, et à terme, de 15 c. à 67 15. Le 4 1/2 0/0 a fléchi, au comptant, de 25 c. à 90 50 ; la Banque, de 10 fr. à 2,990. Le Crédit foncier a monté de 2 50 à 527 50; le Crédit mobilier, de 8 75 à 753 75 ; l'Orléans, de 2 50 à 1,280 ; le Nord, de 2 50 à 877 50; le Nord nouveau, de 5 fr. à 720; l'Est, de 7 50 à 642 50; Lyon, de 3 75 à 821 25; Lyon nouveau, de 10 fr. à 822 50; le Midi, de 5 fr. à 525 ; l'Ouest, de 5 fr. à 632 50; le Grand-Central, de 4 25 à 601 25; le Genève, de 10 fr. à 598 25; le Saint-Rambert, de 5 fr. à 465; le Béziers, de 10 fr. à 305; les Autrichiens, de 1 25 à 656 25; le Saragosse, de 7 50 à 407 50; les Lombards, de 1 25 à 578 75; les François-Joseph, de 2 50 à 460; les Romains, de 5 fr. à 490. Les Victor-Emmanuel ont fléchi de 2 50 à 422 50.

Jeudi. — Le conseil de la Banque ayant réduit aujourd'hui le taux de l'escompte de 4 0/0, toutes les valeurs ont été tenues très-fermes. Il y avait pourtant de nouvelles offres à la clôture. La rente 3 0/0 a monté, au comptant, de 25 c. à 67 40, et à terme, de 15 c. à 67 30; le 4 1/2 0/0, de 35 c. à 90 85; la Banque, de 40 fr. à 3,000; le Crédit foncier, de 2 50 à 532 50; le Crédit mobilier, de 3 75 à 757 50; l'Orléans, de 5 fr. à 1,285; le Nord, de 2 50 à 880; l'Est, de 5 fr. à 637 50; Lyon ancien, de 10 fr. à 831 25; Lyon nouveau, de 5 fr. à 827 50; le Midi, de 2 50 à 527 50; l'Ouest, de 7 50 à 640; le Genève, de 8 75 à 605; le Saint-Rambert, de 10 fr. à 475; le Béziers, de 7 50 à 312 50; les Ardennes nouvelles, de 2 50 à 460; le Grand-Central, de 4 25 à 602 50; Saragosse, de 5 fr. à 412 50; le François-Joseph, de 5 fr. à 465; les Russes, de 2 50 à 492 50. Les Lombards ont varié de 590 à 577 50.

Vendredi. — La réduction de l'escompte à la Banque de France et même la hausse de 1/2 0/0 des consolidés qui arrivent à 91, n'ont pas suffi pour donner de la fermeté aux valeurs, qui ont été lourdes et en baisse pendant toute la bourse, ce que l'on attribuait à une position de place à la veille de la liquidation. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 20 c. à 67 20, et à terme de 20 c. à 67 10; le 4 1/2 0/0, de 05 à 90 80. La Banque s'est tenue de 2,995 à 3,000; le Crédit foncier, à 532 50. Le Crédit mobilier a fléchi de 11 25 à 746 25; Orléans, de 10 à 1,275; Lyon ancien, de 4 25 à 830. Lyon nouveau a monté de 2 50 à 830. Le Nord ancien s'est tenu à 880. Le Nord nouveau a fléchi de 5 à 715; l'Est, de 5 à 632 50; Genève, de 5 à 600 ; l'Ouest, de 5 à 635; Béziers, de 5 à 307 50. Saint-Rambert s'est tenu de 470 à 475. Les Autrichiens ont fléchi de 2 50 à 655 25; les Saragosse, de 5 à 407 50. Les François-Joseph ont monté de 5 à 470; les Lombards, de 7 50 à 585.

C. Devinck.

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Anciens ou nouveaux	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Dernier intérêt ou dividende payé	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer.	C	100 000	500	tout	71 61	janv. avril	[illegible]
Banque de l'Algérie	A	[illegible]	[illegible]	id.	37 05	....	4[illegible] ..
Omnium lyonnais	Cv.	7 [illegible]	1,7[illegible]	id.	.. ..	....	500 ..
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des omnibus	A	34 [illegible]	1,500	tout.	[illegible] ..	janv. juil.	[illegible] ..
Omnibus des chemins de fer.	C	3.[illegible]	[illegible]	id.	21 ..	février....	175 ..
Omnibus de Londres	C	[illegible]	100	id	12 50	....	87 [illegible]
Comp. imp. des voitures de Paris	A	[illegible]	100	id	1 [illegible]	mars.....	[illegible] 25
Comédies parisiennes	C	1 [illegible]	[illegible]	id	9 50	févr. [illegible]	400 ..
Omnibus de Lyon	C	..	100	tout.	.. ..	•	[illegible]
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital.	A	[illegible]	1 000	tout	50 ..	avril oct	1150 ..
— act. de jouiss.	A	[illegible]	1 [illegible]	id	[illegible]	1er juin.	[illegible]
Bourgogne, action de capital.	A	27 [illegible]	1 [illegible]	id	50 ..	avril. oct.	[illegible] ..
— action de jouiss.	A	[illegible]	1 [illegible]		12 50	1er juin	[illegible] ..
Arles à Bouc, act. de capital.	A	[illegible]	1,000	•	50 ..	avril. oct	[illegible] ..
Trois canaux, act. de capital		17 [illegible]	1 [illegible]	id.	[illegible] ..	id	1150 ..
Roanne à Digoin	A	13 [illegible]	1 [illegible]	id	11 ..	mai	103 ..
Aire à la Bassée	A	[illegible]	5 [illegible]	id	[illegible] ..	[illegible] août	7[illegible] ..
Sambre à l'Oise	A	11 [illegible]	1 [illegible]	id	70 ..	....	[illegible] ..
Scarpe en dérivation	C	1 [illegible]	1 [illegible]	id	112 ..	....	1500 ..
Sambre française canalisée	A	[illegible]	1 [illegible]	id	116 25	....	13[illegible] ..
Canalisation de l'Isère	A	6 [illegible]	[illegible]	id	4 0 0	....	.. ..
Compagnie générale des Eaux	A	[illegible]	[illegible]	id.	6 0.0	....	1[illegible] ..
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	C	100000part	1 [illegible]	1/5	4 0	avril. oct.	1[illegible] ..
Pont, gare et port de Grenelle	A	[illegible]	1 [illegible]	id	10 ..	....	.. ..
Pont de Rouen	A	[illegible]	1 [illegible]	id	41 ..	janv. juil.	.. ..
Ponts réunis	C	1 [illegible]	1 [illegible]	id	51,2 0 0	....	.. ..
Nouveaux Ponts réunis	C	1 [illegible]	1 [illegible]	id	51 4 0.0	....	.. ..
Pont de Bordeaux	A	2 [illegible]	1 [illegible]	id.	.. ..	....	1500 ..
Pont de Beaucaire	A	1 [illegible]	1,[illegible]	id	.. ..	....	[illegible] ..
Pont sur le Rhône	•	•	•	•	.. ..	....	1580 ..
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Cie	C	10 [illegible]	500	tout	71 50	janv. juil	[illegible] ..
Compagnie franco-améric Fécamp	C	..	500	tout	151 21	juin, déc.	[illegible]
Messageries imp. Serv. marit	A	68,[illegible]	500	tout.	36 ..	janv. juil	[illegible] ..
Cie cent. de transp. et de nav.	C	[illegible]	2[illegible]	id	6 ..	....	[illegible] ..
Compagnie générale maritime	A	60 000	500	[illegible]	.. ..	janv. juil	340 ..
Marc Fraissinet père et fils	C	..	500	id.	.. ..	•	[illegible] ..
Arnaud Touache fr. et Cie	C	..	500	id.	.. ..	•	400 ..
Armements marit. Barley et Cie	C	..	500	tout	0 0	•	.. ..
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénechas (Gard)	C	24000 parts	[illegible]	tout.	15 ..	avril oct	300 ..
Centre du Flenu	Civ	[illegible]	1 [illegible]	id.	20 .	....	2[illegible] ..
Sart-du-Loup-Sud	Civ	2 [illegible]	1 [illegible]	id.	[illegible] ..	avril.....	440 ..
Montieux Saint-Étienne	Civ	2 [illegible]	500	id.	.. ..	....	.. ..
Blanzy	C	30.000	500	id.	30 ..	févr. août	725 ..
Carmaux	A	1.500	1 [illegible]	id.	150 ..	....	[illegible]
Charolte	A	3.500	1 [illegible]	id	65 ..	....	780 ..
Layon et Loire	A	1 [illegible]	1 [illegible]	id	.. ..	....	400 ..
Loire	A	80 000	[illegible]	id.	12 ..	id.	122 50
Mont-Rambert	A	80 000	[illegible]	id.	10 ..	id.	135 ..
St-Étienne	A	[illegible]	[illegible]	id.	8 50	id.	150 ..
Rive-de-Gier	A	80 000	[illegible]	id.	27 56	id. ..	[illegible]
Mayenne et Sarthe	A	11 [illegible]	1 13 [illegible]	id.	35 ..	....	625 ..
Grand'Combe	A	24 [illegible]	1/24000	id	60 ..	janv. juil	[illegible] ..
Haute-Loire (anc. Société)	Civ.	5 [illegible]	500	id	.. ..	avril oct.	[illegible] ..
Ponts et Fraisse	•	•	•	•	•	-	150 ..
Carmaux-Toulouse	C	116.[illegible]	150	id.	10 ..	janv. juil	140 ..
Epinac	A	2 400	1.2400	id.	100 ..	....	.. ..
Roche-la-Molière et Firminy	A	..	..	•	.. ..	....	[illegible] ..
Houillères réunies-s-Quaregnon	A	[illegible]	250	id	.. ..	....	1[illegible] ..
Charbonnages belges	C	30 000	500	id	30 ..	....	440 ..
Compagnie générale Asphalte	C	[illegible]	500	id	.. ..	....	.. ..
Bastennes	•	10.000	100	id	5 0 0	(5) janv. juil.	100 ..
Loire, obligations anciennes	•	4 [illegible]	1 2[illegible]	id.	50 ..	....	1[illegible] ..
— — nouvelles		1[illegible] 0 0	1.250	id.	50 ..	févr. août	[illegible]
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne ... zinc	A	90 000	[illegible]	tout	25 ..	mai, nov.	365 ..
Nouvelle-Montagne ... zinc	A	3 [illegible]	1,[illegible]	id.	100 ..	....	1014 ..
Stolberg et Westphalie priv. zinc	A	40 000	375	id.	5 0,0	octobre	250 ..
— non priv. zinc	A	40.000	375	id.	.. ..	id.	[illegible] ..
Corphalie ... zinc	A	5.[illegible]	1,[illegible]	id.	70 ..	....	1007 50
Eschweiler, priv. ... zinc	A	5 [illegible]	500	id.	.. .	1er juin.	.. ..
— non priv. ... zinc.	A	8.[illegible]	375	id.	5 0 0	janv. [illegible]	.. ..
Silésie ... zinc	A	50 [illegible]	375	id.	8 42	mai, nov.	365 ..
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre	C	65 000	100	id.	1 50	août	22 ..
Tenez (Algérie) ... cuivre.	C	24 000	100	id.	.. ..	....	40 ..
Pontgibaud ... plomb, argentif.	A	10 000	1/10000	id.	25 ..	....	200 ..
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Cie	C	14 000	[illegible]	tout	47 20	sept. mars	640 ..
Septèmes	C	40 000	250	id	.. ..	avril. oct	.. ..
Garonne	C	70 000	100	90	1 75	....	3[illegible] ..
Chameroy	C	2 [illegible]	500	id	58 ..	juin. déc.	750 ..
Gerhardt	C	2 [illegible]	2[illegible]	d.	35 ..	....	.. ..
Carlsruhe	C	4 000	300	d	15 ..	....	.. ..

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr

DÉNOMINATION.	Anciens ou nouveaux	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)		28.[illegible]	500	tout	80 ..	déc. juin	8[illegible] 50
Isère et Ardèche	A	4.000	1/4000	id.	500 ..	.. ..	400 ..
Allevard	A	..	5.000	id.	.. ..	•	5050 ..
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	[illegible]	id	200 ..	juin. déc.	• ..
Alais (Gard)	A	18 000	1.[illegible]	id.	.. ..	....	830 ..
Basse-Indre	C	5 00	500	id.	94 ..	avril. oct	700 ..
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	id.	40 ..	mars, sep	397 50
Maubeuge (Nord)	A	6.000	1.000	id	.. ..	....	450 ..
Fourchambault	C	50 000	1/50000	id	50 ..	....	490 ..
Forges-aciéries de Rive-de-Gier	C	54.000	1/54000	id	60 ..	mai. nov	7[illegible] ..
Horme	A	10.000	1/10000	id.	.. ..	....	1[illegible] 50
Côte-d'Or	C	0.000	500	id.	.. ..	....	450 ..
Franche-Comté	C	.000	500	id.	.. ..	....	340 ..
[illegible]	C	•	250	id.	.. ..	....	122 50
Méditerranée (forges et chant).	A	10.00	1/1000	tout	60 ..	..	[illegible] ..
Espérance (Belgique)	[illegible]	4 000	1.000	id	100 ..	janv. juill.	1 150 ..
[illegible] sur Sambre Belgique	A	40 000	500	id	62 50	avril. oct.	675 ..
Providence (Belgique)	A	5.500	1.500	id	150 ..	....	1 5[illegible] ..
Phénix métallurgique	A	60.000	375	id	30 ..	janv. juill	[illegible] ..
[illegible]	C	11 [illegible]	1 100	id.	50 ..	•	1.[illegible] ..
[illegible] Belgique	A	12.000	1/12000	id	60 ..	....	502 50
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)	C	24000 parts	1/24000	tout.	6 ..	avril oct	• ..
Paris (éclairage et chauffage)	A	140.000	1,[illegible]	id.	60 ..	....	900 ..
Nord (Belgique)	[illegible]	6.000	500	id.	40 ..	avril. oct	500 ..
Est (Vincennes)	C	1 000	500	id.	80 ..	....	.. ..
Versailles	C	1 200	500	id.	35 ..	mars sept.	500 ..
Wazemmes	C	2 [illegible]	400	id.	7 50	1er octobre	175 .
Amiens	C	1.300	500	id	35 ..	janv. juill	460 ..
Comp. centrale, Lebon (3 villes)	C	45 000	500	id.	35 16	janv. juill.	515 ..
Union des Gaz	C	40 000	250	id	90 ..	janvier	50 ..
Lyon	A	7.600	1/7000	id.	130 ..	janv. juill	2 [illegible] ..
La Guillotière, Tasso et Lyon	A	2.400	[illegible]	id	.. ..	....	1000 ..
Dijon	•	•	700	•	.. ..	....	1550 ..
Metz	A	1.000	1/1000	id.	.. ..	....	.. ..
Naples	•	•	440	•	.. ..	....	.. ..
Saint-Étienne	A	1.050	1/1050	id.	.. ..	....	1500 ..
Venise	•	•	433	•	.. ..	....	1850 ..
Padoue, Vicence et Trévise	Civ.	2.100	500	tout	.. ..	....	350 ..
FILATURES.							
Moberly (Amiens)	A	8.000	500	tout.	50 ..	septembre	600 ..
Cohin	C	40.000	500	id.	49 10	janv. juill.	550 ..
Lainière	C	1 400	500	id.	35 84	....	• ..
Pont-Rémy	A	5.000	1/5000	id.	31 ..	30 avril...	450 ..
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	[illegible]	6.000	500	tout.	62 ..	janv. juill.	500 ..
Glaces de Saint-Gobain	A	1 [illegible]	1/[illegible]	id.	.. ..	....	33.400 ..
Glaces de Montluçon	[illegible]	24.000	500	id.	.. ..	....	240 ..
Glaces d'Oignies (Belgique)	A	10.000	1.000	id.	73 50	avril sept	1.075 ..
Glaces d'Aix-la-Chapelle Prusse	A	2.000	[illegible]	id	.. ..	avril. oct.	130 ..
Immeubles Rivoli	A	240.000	100	id	5 00	janv. juill	[illegible] 50
Rue impériale de Lyon	A	21 [illegible]	1/2[illegible]	id	2 0/0	....	4[illegible] ..
Docks Louis-Napoléon	Civ.	200 000	250	125	•	....	175 ..
Télégraphe sous-marin Manche	[illegible]	100.000	25	id.	7 0.0	mars, sept	16 ..
— Méditerranée	C	20 000	250	id	• ..	....	1.0 ..
Cie gén. de Voitures, Rethel et Cie	C	28.000	500	id	25 ..	....	100 ..
Substances alimtes, Chollet et Cie	C	40.000	[illegible]	id.	20 ..	....	47 50
Cie maritime et industr. du Maine	C	•	150	tout	•	....	50
ASSURANCES.							
Générale ... mar	A	400	12 500	5000	• ..	avril	56 0/0 h
Sécurité ... mar	A	[illegible]	5.000	1,5	• ..	....	32 0,0 h
Union des ports ... mar.	A	1.000	5.000	750	210 50	avril.	17 0/0 b
Lloyd français ... mar	A	1.200	5.000	1/5	400 ..	février..	30 0/0 h
Océan ... mar	A	200	5.000	1000	• ..	....	25 0,0 h
Chambre d'assurances ... mar	A	600	5.000	1/5	• ..	février...	10 0,0 h
Mélusine ... mar	A	400	5.000	1,5	• ..	mars.....	21 0/0 h
Vigie ... mar	A	200	5.000	1000	620 ..	....	25 0 0 h
Sauvegarde ... mar	A	200	5.000	1000	250 ..	février ..	16 0,0 h
Centrale ... mar	A	1.000	5.000	1000	200 ..	février..	22 0 0 h
Réunion ... mar	A	1.200	5.000	1000	.. ..	id.	30 0 0 h
Générale ... inc	A	400	5.000	tout.	.. ..	avril.....	720 0/0 b
Phénix ... inc	A	4.000	1.000	id.	250 ..	mai, nov.	267 1/2 b.
Nationale ... inc	A	2.000	5 000	1/5	• ..	mars.....	174 0,0 b
Union ... inc	A	2.000	5.000	1/5	400 ..	avril...	10 0 0 b
Soleil ... inc	A	1 000	5 000	1/5	100 ..	id.	120 0 0 b
France ... inc	A	2 000	5.000	1/5	• ..	id.	45 0 0 b
Urbaine ... inc	A	1.000	5.100	1/5	400 ..	id.	110 0,0 b
Providence ... inc	A	2.000	2 500	500	100 ..	id.	60 ..
Aigle ... inc	A	400	5 000	2000	.. ..	id.	25 0 0 b
Paternelle ... inc	A	3 [illegible]	1.000	400	• ..	id.	5 0 0 b
Confiance ... inc	A	800	5.000	1000	.. ..	id.	7 0 0
Nord ... inc	A	2 000	1 000	200	20 ..	id.	12 0,0 b
Générale ... vie	A	400	7 500	tout.	2025 ..	t. les 3 ans	100 0/0 b
Nationale ... vie	A	3 000	5.000	1/5	300 ..	t. les 4 ans	26 0,0 b
Union ... vie	A	2.000	5.000	1/5	100 ..	t. les 2 ans.	10 0 0 b
Phénix ... vie	A	800	5,000	1000	150 ..	id	3 0/0 p
Caisse Paternelle ... vie	A	8.000	500	100	• ..	avril	10 0/0 b
Générale ... grêle	A	2 000	5.000	1000	• ..	avril.....	pair

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 21 AU 27 NOVEMBRE

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concession	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Revenu de chaque act. dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 21 Comp.	Samedi 21 Terme	Lundi 23 Comp.	Lundi 23 Terme	Mardi 24 Comp.	Mardi 24 Terme	Mercredi 25 Comp.	Mercredi 25 Terme	Jeudi 26 Comp.	Jeudi 26 Terme	Vendredi 27 Comp.	Vendredi 27 Terme
882	1.[illegible]	99	400.000	400	tout	48 fr. pour 1856	juillet 1856	Nord ancien	870 ..	870 ..	872 50	867 50	870 ..	87[illegible]	875 ..	877 50	872 50	872 50	870 ..	870 ..
•	•	•	125.000	5[illegible]	200	4 0/0	•	Nord nouveau	715 ..	712 50	710 ..	715 ..	712 50	715 ..	720 ..	720 ..	712 50	720 ..	717 50	715 ..
95[illegible]	•	95	300.000	500	tout	45 fr. pour 1856	avril 1857	Ouest	617 50	625 ..	622 50	620 ..	627 50	627 50	632 50	632 50	613 [illegible]	640 ..	637 50	635 ..
1374	3912	99	600.000	500	tout	56 fr. pour 1856	avril 1857	Orléans	1250 ..	1250 ..	1260 ..	1257 50	1275 ..	1272 50	1250 ..	1263 ..	1262 50	1265 ..	1260 ..	1275 ..
1367	1922	99	500.000	500	tout	71 fr. pour 1856	nov. 1857	Est	627 50	627 50	625 ..	623 75	627 50	625 ..	630 2[illegible]	612 50	635 ..	637 50	637 50	637 50
•	551	•	547.500	500	tout	•	•	Paris-Méditerr. ancien	842 50	840 ..	807 50	807 50	817 50	817 50	820 ..	821 25	810 ..	814 75	813 75	820 ..
•	•	•	115.500	735	35	•	•	Paris-Méditerr. nouv.	810 ..	807 50	802 50	810 ..	810 ..	812 50	817 50	822 50	835 ..	817 50	827 50	830 ..
175	231	99	90.000	500	tout	4 0/0	juillet 1857	Lyon à Genève	595 ..	595 ..	592 50	592 50	595 ..	595 25	600 ..	596 25	595 ..	605 ..	600 ..	600 ..
720	850	99	250.000	500	tout	4 0/0	janv. juillet	Midi	517 50	518 ..	517 50	515 ..	530 ..	530 ..	520 ..	525 ..	530 ..	527 50	522 50	530 ..
•	1058	99	224.000	500	tout	35 fr.	juillet 1857	Grand-Central	600 ..	• ..	592 50	• ..	600 ..	600 ..	602 50	601 25	601 50	602 50	603 75	• ..
90	225	99	50.000	500	300	4 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Gren.	460 ..	• ..	455 ..	• ..	465 ..	460 ..	• ..	465 ..	462 50	475 ..	460 ..	475 ..
•	54	99	36.000	500	tout	4 0/0	avril	Béziers à Graissessac	310 ..	302 50	305 ..	310 ..	300 ..	305 ..	305 ..	305 ..	312 50	312 50	308 75	307 50
30	140	99	62.000	500	tout	4 fr. 25	janvier 1856	Ardennes ancien.	• ..	• ..	400 ..	• ..	400 ..	• ..	• ..	• ..	405 ..	• ..	400 ..	• ..
•	•	•	44.000	500	250	•	•	Ardennes nouveau.	435 ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	400 ..	• ..	400 ..	• ..
52	52	99	15.000	500	tout	•	•	Bordeaux à la Teste.	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..
1077	1176	9[illegible]	400.000	500	tout	31 fr.	juillet 1856	Chemins autrichiens	655 ..	653 75	650 75	652 50	650 ..	655 ..	657 50	650 25	650 ..	658 75	658 75	656 25
..	1012	90	300.000	500	150	4 1/2 0/0	•	François-Joseph	• ..	• ..	461 25	• ..	457 50	• ..	460 ..	• ..	465 ..	• ..	470 ..	• ..
463	1021	90	312.500	500	150	•	•	Lombards-Vénitiens.	565 ..	• ..	565 ..	• ..	577 50	• ..	578 75	• ..	571 50	• ..	585 ..	• ..
•	4102	85	600.000	500	150	5 0/0	•	Russes	490 ..	• ..	490 ..	490 ..	497 50	• ..	490 ..	• ..	• ..	492 50	• ..	492 50
270	[illegible]	99	240.000	500	250	•	janvier 1857	Saragosse	415 ..	• ..	407 50	• ..	410 ..	• ..	407 50	• ..	412 50	• ..	407 50	• ..
•	619	99	175.000	500	150	6 0/0	•	Romains	400 ..	• ..	400 ..	• ..	405 ..	• ..	405 ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..
•	165	99	[illegible]	500	2.0[illegible]	2 1/2	déc. [illegible]	Victor-Emmanuel	420 ..	425 ..	410 ..	420 ..	425 ..	425 ..	420 ..	422 50	427 50	427 50	425 ..	420 ..
84	226	99	71.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Central suisse	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..
105	23	99	30.000	500	250	•	juin 1856	Ouest suisse	307 50	• ..	• ..	• ..	430 ..	• ..	• ..	• ..	• ..	410 ..	• ..	• ..
111	1.2	•	57.365	500	tout	4 0/0	1 janvier	Nord-Est suisse	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..
11	14	99	7.900	2[illegible]	tout	6 0/0	15 oct. 15 avril	Tarragone à Reus	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'oblig.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements
1851-52-5[illegible]	435.000	75 ans	315	tout.	500	avril.	15 ..	janvier juillet.
1851.	8.353	16 —	335	tout.	500	D°	20 ..	août
•	17.418	18 —	•	tout.	562 50	•	16 87 1/2	janvier juillet
1852.	80.000	50 —	1.000	tout.	250	avril.	50 ..	avril octobre.
1855.	110.000	99 —	280	tout.	500	avril	15 ..	D°
1852	120.000	99 —	500	tout.	625	D°	25 ..	D°
1853	182.333	99 —	280	tout.	500	D°	15 ..	janvier juillet.
1853	265.000	96 —	500		650	avril.	25 ..	juin décembre.
1854	276.582	94 —	270	200	500	mars.	15 ..	janvier juillet
•	2.775	47 —	•	tout.	1.250	•	50 ..	avril octobre.
•	24.000	—	•	tout.	625	•	25 ..	janvier juillet
1855	800.000	94 —	280	tout.	500	1859	15 ..	D°
1842	4.000	47 —	1.125	tout.	1.250	décembre.	50 ..	D°
1848	13.334	90 —	•	tout.	1.250	D°	50 ..	D°
1852.	600.000	97 —	•	tout.	500	•	15 ..	D°
1853.	134.000	99 —	280	tout.	500	décembre.	15 ..	D°
1855.	134.200	9 —	280	tout.	500	décembre.	15 ..	D
1853	102.614	99 —	500	tout.	625	D°	25 ..	D°
1853.	63.643	99 —	500	tout.	500	D°	15 ..	D°
1856.	87.710	99 —	285	tout.	500	D°	15 ..	D°
1855 1857	64.500	70 —	140	tout	250	mai.	7 50	mai novembre.
1855	333.000	90 —	275	•	500	septembre.	15 ..	septembre mars
1856.	100.500	99 —	285	tout	500		15 ..	janv. juillet.
1856.	146.000	97 —	280	•	500		15 ..	janv. juillet.
1854	4.800	82 —	250		500	25 janvier.	15 ..	1er avril 1er octobre
1856.	667	82 ..	250	•	500	•	15 ..	1er février 1er juillet

Noms des compagnies	21	23	24	25	26	27
Nord 3 0/0	275 .	275 ..	275 ..	275 ..	275 ..	273 75
Nord-Boulogne						
Nord-Charleroy (anciennes actions)	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..
Paris à Lyon 5 0/0	1140 ..	1150 ..	1150 ..	1150 ..	• ..	• ..
D° (nouvelles)	258 75	258 75	260 ..	258 75	258 75	260 75
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	• ..	440 ..	445 ..	440 ..	455 ..	460 ..
D° Nouvelles 3 0/0	276 25	273 75	275 ..	277 50	• ..	275 ..
Est 1852 1854 1856	450 .	450 ..	451 50	451 25	452 50	453 75
D° (nouvelles) 3 0/0	261 25	262 50	263 75	266 25	265 ..	263 75
Strasbourg-Bâle	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..
D°	• ..	• ..	440 ..	• ..	• ..	• ..
Ouest 1857	263 75	263 75	263 50	263 75	263 75	263 75
Paris à Orléans 1842 5 0/0	• ..	1040 ..	• ..	• ..	• ..	• ..
D° (Nouvelles 1848)	• ..	1005 ..	• ..	• ..	• ..	995 ..
D° 1852 3 0/0	263 75	263 75	263 75	265 ..	263 75	263 75
Grand-Central 1854	265 ..	265 ..	266 25	• ..	267 50	265 ..
D° (nouvelles) 1855	263 75	262 50	265 ..	264 75	265 ..	265 ..
Rhône-et-Loire 5 0/0	• ..	• ..	• ..	465 ..	• ..	• ..
D° 3 0/0	• ..	• ..	275 ..	• ..	• ..	270 ..
Lyon à Genève 1855 jouiss. juillet 1857	265 ..	265 ..	265 ..	265 ..	267 50	270 ..
D° 1857 jouiss. juillet 1857	260 ..	• ..	• ..	• ..	260 ..	• ..
Graissessac à Béziers	105 ..	110 ..	• ..	107 50	106 75	112 50
Autrichiens	260 ..	261 25	• ..	270 ..	260 ..	260 ..
Midi	261 25	256 75	260 ..	260 ..	260 ..	260 ..
Lyon-Bourbonnais	265 ..	266 25	265 ..	266 25	266 25	267 50
Tarragone à Reus	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..
D°	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..	• ..

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 20 au 26 novembre 1857. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	20	21	23	24	25	26
Nord	950 .. à 956 25	955 .. à 956 25	950 .. à 956 25	951 .. à 956 25	952 .. à 958 25	952 50 à 958 75
Est	615 .. à 618 75	620 .. à 625 ..	615 .. à 618 75	615 .. à 618 75	620 .. à 625 ..	620 .. à 625 ..
Est nouvelles	515 .. à 518 75	500 .. à 505 ..	506 .. à 512 50	507 50 à 508 75	507 50 à 512 50	500 .. à 505 ..
Orléans	1270 .. à 1275 ..	1270 .. à 1275 ..	1270 .. à 1275 ..	1270 .. à 1275 ..	1250 .. à 1275 ..	1270 .. à 1275 ..
Lyon	800 .. à 801 25	800 .. à 801 25	795 .. à 800 ..	800 .. à 803 25	800 .. à 805 25	812 50 à 815 ..

COURS DES FONDS PUBLICS FRANCAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination	Samedi 21 Comptant	Samedi 21 Terme	Lundi 23 Comptant	Lundi 23 Terme	Mardi 24 Comptant	Mardi 24 Terme	Mercredi 25 Comptant	Mercredi 25 Terme	Jeudi 26 Comptant	Jeudi 26 Terme	Vendredi 27 Comptant	Vendredi 27 Terme
FONDS FRANCAIS.												
RENTES 3 0/0 jouiss. 22 juin 1857	66 90	66 95	66 75	66 85	66 95	67 ..	67 15	67 15	67 40	67 30	67 30	67 10
RENTES 4 1/2 0/0 jouiss. 22 mai 1857	90 ..	.. ..	90 50	.. ..	90 75	.. ..	90 50	.. ..	90 85	.. ..	90 80	.. ..
Banque de France, jouiss. juillet 1857	2960 ..	• •	2950 ..	• •	2960 ..	• •	2990 ..	• •	3000 ..	• •	3000 ..	• •
Banque de France, nouvelle émission	2940 ..	• •	2940 ..	• •	2940 ..	• •	2940 ..	• •	2984 75	• •	3000 ..	• •
Comptoir national d'escompte, jouiss. août 1857	640 ..	• •	640 ..	• •	• ..	• •	660 ..	• •	660 ..	• •	665 ..	• •
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1857	515 ..	• ..	525 ..	• ..	535 ..	• •	530 ..	• •	532 50	530 ..	532 50	• ..
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1857	422 50	• •	422 50	• •	422 50	• •	422 50	• •	420 ..	• •	410 ..	• •
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	395 ..	• •	397 50	• •	• ..	• •	405 ..	• •	405 ..	• •	405 ..	• •
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	87 50	• •	87 50	• •	90 ..	• •	90 ..	• •	92 50	• •	92 50	• •
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° d°	.. ..	• •	80 ..	• •	80 ..	• •	80 ..	• •	80 ..	• •	80 ..	• •
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 100 payés, jouiss. mai.	930 ..	• •	930 ..	• •	• ..	• •	• ..	• •	930 ..	• •	• ..	• •
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1857	745 25	740 ..	740 ..	745 ..	747 50	745 ..	750 25	753 75	740 ..	737 50	751 ..	746 25
Ville de Paris, obligations 1849, jouissance avril 1857	1075 ..	• •	1075 ..	• ..	• ..	• •	• ..	• •	• ..	• •	1075 ..	• •
d° d° 1852, jouiss. juillet 1857	• ..	• •	1040 ..	•	1040 ..	• •	1040 ..	• •	1040 ..	• •	1040 ..	• •
d° d° 1855, tout payé jouiss. sept. 1857	390 ..	• •	390 ..	• •	390 ..	• •	390 ..	• •	387 50	• •	387 50	• ..
Département de la Seine, obligations 1857, jouiss. juillet 1857	190 ..	• •	188 75	• •	188 75	• •	190 ..	• •	190 ..	• •	190 ..	• •
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	90 1/4	• •	90 3/4	• •	90 1/8	• •	90 1/4	•	90 1/2	• •	91 ..	• •
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1857	96 1/8	• •	.. ..	• •	96 1/4	• •	96 1/4	•	96 3/8	• •	96 3/8	• •
Piémontais, 5 0/0 jouiss. juin 1857	.. ..	• •	88 ..	• •	88 ..	• •	88 ..	• •	88 ..	•	88 ..	• •
— 3 0/0 jouiss., juillet 1857	.. ..	• •	53 ..	• •	53 ..	• •	53 ..	• •	53 ..	• •	53 ..	• •
Autrichien, 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1857	86 ..	• •	86 ..	•	86 ..	• •	85 ..	• •	86 1/4	• •	86 1/4	• •
Emprunt Romain, jouiss., juin 1857	86 3/4	• •	86 1/4	• •	86 1/2	• •	86 1/2	• •	.. ..	• •	86 3/4	• •
Espagne différ. convert. jouiss., juillet 1857	25 ..	• •	24 7/8	• •	25 ..	• •	.. ..	• •	24 3/4	• •	24 3/4	• •
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1857	40 ..	• •	40 ..	• •	40 1/2	• •	.. ..	• •	.. ..	• •	40 1/2	• •
d° intérieure d°	37 ..	• •	37 3/8	• •	.. ..	• •	37 3/8	• •	.. ..	• •	37 ..	• •

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, RUE BERGÈRE, 20

LE DIRECTEUR, C. DEVINA.

Digitized by Google

N° 900 — 16e ANNÉE. — N° 49 — SAMEDI, 5 DÉCEMBRE 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

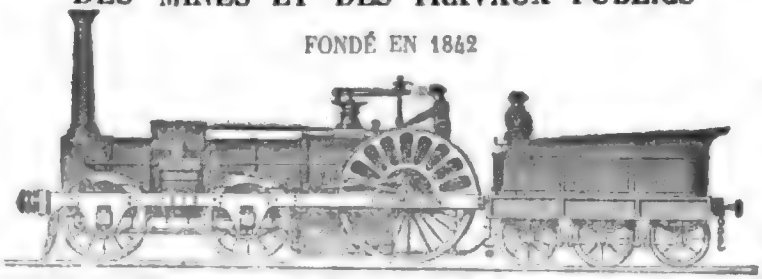
PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 2fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

90, *Rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIEU, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 4, Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Les personnes dont l'abonnement expire le 31 DÉCEMBRE sont priées de le renouveler, afin d'éviter toute interruption dans l'envoi du journal.

Il est indispensable de joindre la dernière bande imprimée à chaque réclamation et à toute demande de réabonnement et de changements d'adresse.

Toute lettre non affranchie sera rigoureusement refusée.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 1145. — Recettes des chemins de fer, 1146. — Chronique des chemins de fer, 1146. — Etudes sur les chemins de fer, 1147. — Statistique des chemins de fer, 1149. — Chemin de fer Hainaut et Flandres, 1150. — Avis aux actionnaires, 1150. — Crédit foncier de France, 1151. — Bulletin des recettes de la semaine, 1151. — Chemins de fer suisses, 1152. — Compagnie du chemin de fer Hainaut et Flandres, 1153. — Société des ingénieurs civils, 1159. — Forges, 1160. — Recettes, 1170, 1171. — Annonces, 1172. 1173. — Chronique de la Bourse, 1174. — Tableau des valeurs industrielles, 1175. — Bourse, 1176.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Les crises agissent un peu à la manière des épidémies ; lorsqu'on se félicite de les voir disparaître ou s'affaiblir sur un point, elles éclatent ailleurs d'une manière imprévue, et parcourent ainsi diverses contrées, jusqu'à ce qu'elles aient épuisé le principe de leur action. A peine commençait-on à se rassurer un peu sur la situation des marchés américains et anglais, que de grands sinistres commerciaux et financiers se sont déclarés dans le nord de l'Europe ; la place de Hambourg présente un spectacle presque sans exemple, et entraîne avec elle une partie du commerce suédois et danois. Les suspensions de paiement sont devenues si générales, que le sénat a accordé un délai de trois mois pour toutes les échéances, et suspendu l'exécution de la loi sur les faillites. C'est une véritable liquidation de tout le commerce hambourgeois, car des mesures de ce genre mettent tous les débiteurs, et par conséquent tous les créanciers sous le même niveau ; les bonnes maisons, certaines de ne pas être payées, profitent comme tout le monde du délai légal, et, par une prudence très-concevable, gardent leur argent en caisse jusqu'à la reprise générale des paiements.

On peut attribuer sans doute une certaine part dans ces désastres aux excès de la spéculation, qui, dans les deux dernières années, a multiplié dans le nord de l'Allemagne des sociétés de crédit qui n'avaient d'autre base et d'autre but que le jeu. Cependant, l'élément commercial paraît jouer le principal rôle dans la crise allemande ; la suspension des paiements de banque a suivi et non précédé les faillites commerciales, qui ont éclaté principalement parmi les marchands de grains et d'huile, qui avaient fait d'immenses opérations devenues ruineuses par suite de la baisse de tous les produits agricoles. Ce qui démontre d'ailleurs que les banquiers auraient pu tenir si le commerce n'eût été d'abord bouleversé, c'est que les espèces affluent à Hambourg, et que l'or y est même un peu meilleur marché qu'à Paris et à Londres.

Ces nouvelles inattendues ont produit une pénible impression dans le monde financier, bien que nous n'ayons pas entendu dire jusqu'à présent que la crise allemande ait eu son contre-coup dans notre pays.

Mais de pareils sinistres sur le continent doivent au moins inspirer la prudence et mettre les esprits sages en garde contre de dangereuses illusions. La bonne tenue, la fermeté des cours doivent être envisagées avec beaucoup de sang-froid et de réserve. L'approche du coupon a facilité l'ascension de la rente, qui s'est élevée, d'une semaine à l'autre, de 67 20 à 67 80, pour redescendre ensuite à 67 50 ; ce qui la met à 66 fr., coupon détaché. En étudiant d'ailleurs la marche et le cours des reports, qui ont varié de 40 à 55 et même à 60 centimes, on est amené à pressentir, avec quelque chance de ne se pas tromper, que l'argent continue à être rare ou cher, ce qui est la même chose pour les acheteurs forcés de se faire reporter.

De pareils indices conseillent une grande réserve, car la solidité du marché français a été mise à une rude épreuve, qui doit suffire à lui inspirer une légitime satisfaction. Il est des cas où résister c'est vaincre ; mais il faut s'en tenir là.

La plupart des actions de chemins de fer se sont améliorées, mais dans des proportions diverses. Ainsi, la fusion a monté de 32 50, de 830 à 862 50 ; et l'Orléans a gagné seulement 20 fr., de 1,275 à 1,295. Les cours, tel qu'on les calcule d'après les dividendes probables, se trouvent ainsi nivelés. En effet, on calcule généralement que l'Orléans pourra donner un dividende d'au moins 90 fr., et que le Lyon-Méditerranée donnera environ 60 fr. ; il faut donc une action et demie de cette dernière valeur pour produire le même

Digitized by Google

revenu qu'une action d'Orléans ; or, à 862 50, le Lyon représente de l'Orléans à 1,293 75, ce qui était précisément le cours d'hier jeudi.

Par contre-coup, les chemins de fer ont reperdu, dans la même bourse, une partie de l'amélioration qu'ils avaient acquise pendant les premiers jours de la semaine.

Le Crédit mobilier a subi une assez notable dépréciation ; il est descendu de 752 50 à 727 50, et, dans la journée de vendredi, il s'est affaibli jusqu'au cours de 690.

On a appris, hier, que la Société mercantile et industrielle de Madrid (Crédit mobilier Rothschild) faisait un appel de fonds de 475 réaux de veillon ou 125 fr. par action.

On avait dit vendredi dernier que la Banque d'Angleterre était rentrée dans la limite légale de ses émissions ; on verra plus loin, par le bilan de la Banque au 25 novembre, que la nouvelle était vraie, en ce sens qu'il s'est opéré dans sa situation une amélioration qui compense presque les 2 millions sterling de billets émis en excédant, c'est-à-dire un accroissement

de numéraire de..... l. st.	779,576
de la réserve de.....	845,681
du reste de.....	13,679
à quoi il faut ajouter une diminution de circulation de.....	79,811
Ensemble....	1,718,747

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 67 20, ferme à 67 50.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 90 85, ferme à 90 90.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Lombard-Vénitiens,	19.09 0/0.
Lyon-Genève,	13.0 0/0.
Saragosse,	5.70 0/0.
Autrichiens,	4.32 0/0.
Nord,	1.39 0/0.

Diminution kilométrique.

Méditerranée,	19.70 0/0.
Midi,	18.76 0/0.
Orléans,	18.20 0/0.
Est,	11.87 0/0.
Lyon,	9.30 0/0.
Ouest,	9.29 0/0.
Bourbonnais,	7.69 0/0.

C. Devina.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	27 novembre	4 décembre	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0.....	67 10	67 50	» 40	» »
CONSOLIDÉS.....	91 »/»	91 1/8	» 1/8	» »/»
CRÉDIT FONCIER...	530 »	530 »	» »	» »
CRÉDIT MOBILIER..	716 25	690 »	» »	26 25
COMPT. D'ESCOMP...	670 »	670 »	» »	» »
ORLÉANS.....	1275 »	1295 »	10 »	» »
NORD.....	880 »	890 »	10 »	» »
NORD NOUVEAU....	715 »	740 »	25 »	» »
EST.....	632 50	632 50	20 »	» »
PARIS-MÉDIT. (ANC.)	930 »	847 50	17 50	» »
PARIS-MÉDIT. (NOUV.)	830 »	850 »	20 »	» »
LYON.....	» »	» »	» »	» »
MÉDITERRANÉE....	» »	» »	» »	» »
MIDI.....	520 »	520 »	» »	» »
OUEST.....	635 »	650 »	15 »	» »
GRAND-CENTRAL...	602 50	610 »	7 50	» »
GENÈVE.....	600 »	615 »	15 »	» »
SAINT-RAMBERT....	475 »	490 »	15 »	» »
CH. AUTRICHIENS..	656 25	662 50	6 25	» »
VICTOR-EMMANUEL..	420 »	430 »	10 »	» »
RUSSES.....	492 50	495 »	2 50	» »
ROMAINS.....	485 »	485 »	» »	» »
FRANÇOIS-JOSEPH .	470 »	465 »	» »	5 »
LOMBARD-VÉNITIEN	585 »	585 »	» »	» »
SARAGOSSE.....	407 50	425 »	17 50	» »

LES RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Les recettes des chemins de fer français ne se sont pas relevées cette semaine Les deux plus fortes diminutions portent sur la Méditerranée et l'Orléans.

La recette brute de l'Orléans, avec 138 kil. exploités de plus qu'en 1856, a diminué d'un peu plus de 100,000 fr., ce qui donne une diminution kilométrique de 18 20 0/0.

La Méditerranée, dont le parcours n'a pas varié, présente une diminution de recette brute de 135,269 fr. 52, correspondant à à une diminution kilométrique de 19 70 0/0. La diminution porte principalement sur le trafic ; elle n'est que de 9,000 fr. sur le transport des voyageurs.

Chose digne de remarque, pendant la semaine corespondante de 1856, la ligne de Lyon à la Méditerranée avait transporté 54,573 voyageurs qui avaient produit une recette de 199,435 f. 50, soit 3.65 par voyageur; en 1857, le nombre des voyageurs s'est élevé à 56,858, qui n'ont produit que 190,408 fr. 45, soit 3.34 par voyageur ; ce qui prouve la diminution des voyages à long parcours et l'augmentation proportionnelle de la circulation de station à station. Les recettes totales de la Méditerranée à ce jour atteignent 27,215,511 fr. 80 c., c'est-à-dire 290,516 fr. 96 de plus qu'en 1856.

L'Ouest et le Lyon présentent aussi une diminution de recette brute en même temps qu'une diminution kilométrique.

L'Est a une recette brute plus considérable, mais une recette kilométrique moindre.

Le Nord présente à la fois une augmentation de recettes brutes et une augmentation kilométrique d'environ 1 39 0/0.

C. Devina.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

FRANÇAIS.

On lit dans l'*Aigle* de Toulouse :

« La crise financière avait décidé, il y a quelques temps, la Compagnie du Midi à ajourner les travaux du chemin de fer du réseau pyrénéen et à licencier tout le personnel employé à la construction.

« Nous sommes heureux d'apprendre que dans la prévision de circonstances plus favorables, la Compagnie est revenue sur cette décision, et qu'une grande partie du personnel placé sous la direction de M. Salles, ingénieur en chef de la construction, est rappelée à l'activité.

« Cette mesure nous permet d'espérer que les travaux du réseau pyrénéen seront repris dans un délai plus rapproché qu'on ne l'avait cru d'abord. »

—Les travaux du chemin de fer des Ardennes ont été depuis quelques temps poussés avec une grande vigueur dans les environs de Rethel. Nous avons dit que les ponts sur le canal et sur la rivière de dérivation étaient terminés, ainsi que le viaduc sous rails de la route de Vouziers. Les terrassements ont été poursuivis sans interruption, et déjà ils occupent dans la prairie de Godart une largeur suffisante pour la station proprement dite, le surplus de l'élargissement à compléter devant être exclusivement consacré aux dépendances de la gare. Sur le même point, la rivière de l'Aisne a été barrée dans son lit primitif, et dès aujourd'hui les terrassements relient les deux rives ; les rails ont été prolongés sur les ponts, de sorte que la semaine prochaine la locomotive pourra, sans interrompre sa marche, traîner des wagons jusques au delà du canal, afin de combler la petite lacune qui existe entre ce lieu et la route de Vouziers.

Au delà de cette route, les travaux marchent vivement aussi, et il ne reste plus que quelques mètres à terminer pour amener les terrassements jusqu'au pont de Sault.

Les deux viaducs à construire sur cette ligne de terrassements sont en pleine voie d'exécution. La maçonnerie du tunnel est à plus des deux tiers achevée, et enfin l'activité n'est pas moins grande que dans les tranchées au delà du grand souterrain.

ALLEMANDS.

On nous écrit de Munich, le 27 novembre : « Le chemin de fer de Munich à Rosenheim, première section de la grande ligne qui doit

Digitized by Google

lier Munich à Vienne par Salzbourg et à l'Italie par Innsprück, a été ouvert à la circulation dans les premiers jours de ce mois. Cette voie, qui traverse l'une des parties les plus pittoresques et les plus accidentées de la Bavière, est aussi remarquable par la perfection avec laquelle elle est construite que par les sérieuses difficultés de terrain qu'elle rencontre : le pont-viaduc de l'Ysar, près de Munich, le long tunnel de Sauerlarch, les immenses remblais de Holzkirchen ont exigé des travaux très-considérables qui ont retardé jusqu'à ce jour l'achèvement complet de la ligne, pour lequel on s'étonne même que deux années aient pu suffire. »

ESPAGNOLS.

La *Gaceta* de Madrid publie un état des travaux exécutés dans la première section du chemin de fer de Madrid à Saragosse comprise entre la capitale et Guadalajara. Des 56 kilomètres que comporte cette section, 52 sont terminés, 2 sont sur le point d'être achevés; le reste est aux trois quarts fait, à l'exception d'un demi-kilomètre où les travaux n'ont pas encore été commencés. Les stations intermédiaires de Villecas, Vicalvaro, Alcala, Azuqueca et Guadalajara sont prêtes quant aux terrassements, et l'on vient de commencer ceux de la section de Madrid. Les remblais qui partent du Cerro de la Plata, près de la station de Madrid, sur une étendue de 1,500 mètres et une hauteur de 12 mètres environ, sont presque terminés. Le grand déblai qui vient ensuite jusqu'à la plaine de Valcas, les remblais dans les fondrières de ce pueblo, le grand délai de Vicalvaro et le remblai de la Vega del Jaranna sont très-vancés. On espère que l'année prochaine le trajet de Madrid à Guadalajara pourra se faire en chemin de fer.

C. Devina.

ÉTUDES SUR LES CHEMINS DE FER.

DEUXIÈME ARTICLE (1).

Capital employé.

Il a fallu employer de très-grands capitaux pour donner à l'industrie des chemins de fer le vaste développement dont nous sommes témoins.

Si l'on cherche à se rendre compte des sommes employées dans chaque pays, on ne tarde pas à reconnaître que cette opération présente quelques difficultés de détail qui empêchent d'arriver à une précision rigoureuse.

Par exemple, il y a une différence prononcée entre le *capital engagé*, c'est-à-dire celui que les Compagnies sont autorisées à lever d'après les lois qui ont accordé leur concession, — le *capital émis*, c'est-à-dire la portion du capital autorisé, pour laquelle les souscriptions publiques ont été faites, — et, enfin, le *capital dépensé* pour les constructions.

Les chiffres diffèrent suivant le point de vue auquel on se place; mais on arrive toujours à une approximation suffisante lorsqu'il ne s'agit que d'un récit historique

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* du 28 novembre 1857.

Bon nombre de documents officiels s'arrêtent encore à la fin de 1855; nous choisirons pareillement cette époque pour notre évaluation.

Tableau de la longueur et du coût des chemins de fer en exploitation au 1er janvier 1856.

	Longueurs.	fr.
France	5.552	2.161.580.000
Angleterre	13.330	7.439.583.100
Prusse	3.370	784.684.400
Autriche	1.922	574.780.000
Saxe	576	168.589.000
Bavière	1.075	226.770.700
Hanovre	525	97.581.400
Wurtemberg	303	68.572.500
Duchés allemands	1.166	276.961.000
Belgique	1.209	309.307.250
Hollande	206	60.280.000
Piémont	585	189.050.000
Danemark	155	16.851.400
Russie	1.148	287.000.000
Autres pays d'Europe.	1.980	550.000.000
Europe	33.100	13.211.592.150
Amérique	31.115	4.512.000.000
Total général	64.215	17.723.592.150

Indépendamment de ce total, on a encore entrepris quelques centaines de kilomètres dans divers pays, mais on manque complétement de documents sur les dépenses qu'ils ont nécessitées.

Il avait donc été dépensé à la fin de l'année 1855 un capital de 17 milliards 723 millions, pour obtenir une longueur de 64,215 kilomètres de chemins de fer en exploitation.

Des capitaux aussi considérables que ceux que nous venons de signaler n'ont pas été rendus facilement disponibles, d'autant plus que l'on ignorait, en commençant ces constructions, si leur produit devait être lucratif pour ceux qui consacraient leurs fonds à l'exploitation de ces nouvelles voies de transport.

Dans de telles circonstances, il était en quelque sorte du devoir des gouvernements d'encourager les entreprises qui avaient pour but le développement des lignes ferrées, et ils n'ont point failli à cette mission.

Dans toutes les contrées, tant dans l'ancien monde que dans le nouveau, l'autorité gouvernementale a secondé le mouvement.

A la vérité, les procédés employés ont différé suivant les pays, et n'ont pas eu en tous lieux ni la même importance, ni le même succès, quoique partout le but fût identique : le prompt développement des chemins de fer.

C'est en France que les moyens d'encouragement ont été le plus variés; on aurait peine à citer un moyen employé en Europe qui n'ait aussi été mis en usage chez nous : ainsi le gouvernement a accordé des subventions en argent; les départements et les communes en ont agi de même. Le gouvernement a fait aux Compagnies des prêts à longue échéance et remboursables par annuités; d'autres fois, il a garanti un *minimum* d'intérêt aux capitaux engagés par les Compagnies; il a acheté des terrains, fait des terrassements et des travaux d'art qu'il a ensuite abandonnés aux sociétés ou les leur a rétrocédés à un prix bien inférieur à la dépense réelle.

D'après les *documents statistiques* publiés par S. Ex. M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, les encouragements donnés aux Compagnies s'élevaient, à la fin de 1854, à une somme totale de.....fr. 834,073,341
à laquelle il faut ajouter pour les départements, les communes et divers..... 18,908,957

Ensemble....fr. 852,983,298
Il faut déduire sur cette somme le montant des travaux remboursables 238,749,598

Reste : encouragements effectifs, non compris 58,600,000 fr. de prêts faits par l'Etat aux Compagnies .....fr. 614,232,700

C'est par ces moyens d'encouragement, judicieusement employés dans tous les pays, que l'on a obtenu l'heureux résultat d'étendre la construction des chemins de fer avec une si prodigieuse activité, que bien moins de la moitié d'un siècle a suffi pour les propager sur toute la surface du globe.

En Amérique, les encouragements n'ont été ni moins nombreux ni moins importants qu'en Europe.

Dès 1836, par conséquent vers le début de la nouvelle industrie, la législature des Etats-Unis accorda un prêt (*loan*) de 3 millions de dollars au chemin de New-York-Erié; en 1838 et 1840, d'autres avances furent faites à beaucoup de railroads américains; plus tard, quelques-uns de ces prêts furent convertis en donations, entre autres celui de New-York-Erié; plusieurs d'entre eux furent perdus par suite de la déconfiture (*failure*) des Compagnies.

Cela n'empêcha pas le gouvernement des Etats-Unis d'encourager la construction des chemins de fer par des avantages considérables; souvent, au lieu de secours pécuniaires, le gouvernement a accordé des subventions territoriales. C'est en employant ce système que le gouvernement de l'Illinois a pu créer en peu de temps 690 milles de chemins de fer, et que la Compagnie qui les a entrepris a déjà pu distribuer à ses actionnaires, sous forme de dividendes, quatre fois le capital versé primitivement.

Ces encouragements accordés à l'industrie américaine peuvent paraître exagérés, mais c'est à leur emploi que les Etats-Unis sont redevables de l'immense développement de leurs voies ferrées.

Digitized by Google

La construction des chemins de fer est donc venue ajouter près de 18 milliards de constructions nouvelles à la richesse sociale; cette énorme somme, dans laquelle l'Europe entre pour plus de 13 milliards, appartient presque tout entière à l'industrie privée. Quelques chemins de fer seulement ont été construits par les deniers publics et continuent à être exploités par les gouvernements.

Les chemins appartenant à l'industrie privée sont entièrement représentés par des titres mobiliers; quelle que soit la nature de de ces titres, aucun d'eux ne compromet la fortune du porteur pour une somme supérieure à celle pour laquelle il a voulu s'engager.

Les titres représentatifs des chemins de fer ne sont cependant pas tous de la même nature, et on peut aisément les subdiviser en deux catégories principales très-distinctes: les *actions* et les *obligations*.

Les actions représentent les titres de propriété.

Les obligations sont des emprunts hypothéqués sur les chemins de fer.

Enfin, il y a une espèce de titres intermédiaires, tenant de la nature de l'une et de l'autre de ces valeurs, on les nomme *actions privilégiées* (preference shares). Ce genre de valeurs n'a été créé que dans quelques cas exceptionnels.

Les actions qui représentent la propriété ont à supporter toutes les chances, favorables ou fâcheuses, qui peuvent se présenter, tant dans la construction que dans l'exploitation des chemins de fer. Ce genre de titre est donc susceptible de hausse ou de baisse fortement prononcée; il est excessivement rare qu'après un certain temps, l'action ait encore sa valeur d'émission. Il arrive parfois que cette valeur est doublée ou triplée, comme il arrive aussi qu'elle se trouve réduite presque à néant.

Les obligations, tout au contraire, jouissent d'un revenu fixe; aussi la cote à la bourse est-elle très-peu variable et ne diffère-t-elle qu'insensiblement de la valeur d'émission; c'est plutôt un placement d'argent à intérêt fixe qu'une matière à spéculation.

Les actions sont donc des titres de spéculation;

Les obligations, des titres de placement.

Ces caractères sont tranchés, surtout lors de l'émission des titres; plus tard, la différence devient moins sensible, et par la suite, lorsque l'exploitation a pris un cours régulier, la valeur de l'action devient elle-même stable.

Il n'est donc pas superflu de connaître dans chaque pays quelle est la proportion qui existe entre ces diverses natures de titre.

En *France*, le capital engagé pour la construction des chemins de fer se subdivisait de la manière suivante, d'après les *documents statistiques sur les chemins de fer*, s'arrêtant à la fin de 1853 :

2,483,700 actions, représentant le capital social et ayant une valeur nominale de 1,171,254,000 fr.; la partie réalisée de ce capital s'élevait à 814,450,000 fr.

Le nombre d'obligations émises était de 1,232,221, dont le montant s'élevait à 616,117,500 fr., et sur lequel il avait été réalisé 595,448,346 fr.

Si à ces sommes on ajoute les subventions de l'Etat, des communes, des villes, les prêts faits par l'Etat et autres rentrées diverses, on arrive à ce résultat qu'à la fin de 1853 la totalité des capitaux engagés dans l'industrie des chemins de fer français s'élevait à un chiffre nominal de 2,087,669,833 f., sur lesquels il avait été réalisé à cette époque 1,568,195,182 fr.

D'après ces renseignements officiels, on peut regarder les chiffres suivants comme donnant approximativement la proportion entre les actions et les obligations.

Actions	1,171,254,000 fr.
Obligations	616,117,500

Depuis cette époque, les principales émissions des compagnies françaises ont été faites en obligations.

En *Angleterre*, le capital consacré aux chemins de fer est beaucoup plus considérable; d'après le dernier rapport du *Board of Trade*, donnant le résultat des opérations de 1856, il s'élevait :

	Livres sterling.	Francs.
Actions,	174,359,304	4,358,982,600
Preference,	57,057,171	1,426,429,300
Emprunts,	77,359,419	1,933,985,500
Total,	308,775,894	7,719,397,400

Nous avons déjà fait observer que les *preference shares* ont un caractère intermédiaire entre l'action et l'obligation; néanmoins, elles se rapprochent plus de ces dernières, et nous suivrons la marche tracée par le *Board of Trade*, qui, dans la plupart de ses comptes, ajoute les *preference shares* aux emprunts; nous dirons donc que le capital anglais se trouve subdivisé en :

Actions,	4,358,982,600 fr.
Obligations,	3,360,414,800

En *Prusse*, le capital engagé dépasse actuellement un milliard de francs; les obligations l'emportent, dans ce pays, sur les actions. En voici la répartition :

	Thalers.	Francs.
Actions,	145,831,100	546,866,625
Obligations,	152,375,400	571,407,750
Total,	298,206,500	1,118,274,375

En *Autriche*, le capital action s'élève à 313,252,500 florins d'Autriche, et 16 millions de florins d'obligations, auxquelles il faut ajouter 150 millions de francs pour les obligations créées par la Société française I. et R. des chemins de fer de l'Etat.

Ces sommes réduites en francs donnent les chiffres suivants :

Actions,	773,131,250 fr.
Obligations,	190,125,000

Dans les *principautés allemandes*, le montant des sommes engagées dans l'industrie des chemins de fer se subdivise de la manière suivante :

	Florins rhénans.	Francs.
Actions,	86,127,750	182,590,830
Obligations,	3,100,000	6,572,000
Total,	89,227,750	189,162,830

Dans les royaumes allemands tels que le *Hanovre*, le *Wurtemberg*, la *Bavière* et la *Saxe*, les chemins de fer ont été construits par ces divers gouvernement et sont exploités par eux. Il n'y a donc pas, sauf quelques exceptions de peu d'importance, de titres représentatifs des chemins de fer.

En *Belgique*, une partie des chemins de fer a été construite par l'Etat, qui en continue l'exploitation, et une autre partie par l'industrie privée. Cette dernière est représentée par :

Actions,	229,334,725 fr.
Obligations,	97,949,000

Les sommes dépensées par l'Etat belge s'élevaient, d'après le dernier compte rendu ministériel qui s'arrête à la fin de l'année 1855, à une somme de 180,602,752 fr.

En *Italie* et en *Suisse*, les engagements contractés se montent à une somme de :

Actions,	426,812,500 fr.
Obligations,	56,317,950

En *Russie*, en *Espagne* et dans quelques *autres pays*, il y a des engagements considérables représentés également en actions et en obligations. Ces titres sont trop récemment créés par les Compagnies pour qu'on puisse les faire entrer dans une revue rétrospective.

Nous devons faire observer que dans la récapitulation précédente, les époques ne sont pas les mêmes pour les divers pays, parce que nous nous sommes attaché à puiser nos chiffres dans les sources officielles; en outre, les chemins de fer construits par les gouvernements ne sont pas représentés par des titres au porteur.

Si, faisant abstraction de ces circonstances, on additionne d'une part les actions, et de l'autre les obligations, on arrive à un total approximatif de 12 milliards et demi, dont 7 milliards et demi en actions, et 5 milliards en obligations, non compris les opérations qui ont été nouvellement entreprises.

On voit donc qu'en Europe la valeur des actions de chemins de fer l'emporte de beaucoup sur celle des obligations. Les chiffres que nous avons rapportés montrent que cette proportion est loin d'être uniforme dans tous les pays, et ils peuvent servir à se rendre compte de la proportion qui existe dans chacun d'eux entre les deux genres de titres représentant la propriété des chemins de fer.

Si l'on se borne à considérer l'ensemble, on voit que, terme moyen, il y a approximativement une fois et demie autant de valeurs en actions qu'en obligations.

A. DE LAVELETE.

(*La suite prochainement.*)

BANQUE D'ANGLETERRE.

SITUATION AU 25 NOVEMBRE 1857.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Billets émis.	23,259,145	581,478,625
Actif.		
Avances à l'Etat. . . .	11,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	5,459,900	136,497,500
Espèces et lingots (or) .	6,784,145	169,603,625
Somme égale. . .	23,259,145	581,478,625

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque .	14,553,000	363,825,000
Reste.	3,447,179	86,179,475
Compte-courant de l'Etat créditeur.	8,788,998	144,734,950
Comptes particuliers. .	14,951,516	373,787,900
Billets à sept jours et autres	815,638	20,395,950
	39,556,331	988,913,275
Actif.		
Créances sur l'Etat. . .	5,807,447	145,186,175
Créances particulières.	31,350,717	783,767,925
Billets de banque . .	1,918,840	47,971,000
Numéraire.	479,327	11,898,175
	39,556,331	988,913,275
Augmentation :		
Réserve	845,681	21,142,025
Compte courant de l'État	305,194	7,629,850
Comptes particuliers. .	992,351	24,808,775
Portefeuille.	451,760	11,294,000
Reste	13,679	341,975
Billets de banque en portefeuille.	769,655	19,241,375
Numéraire et lingots. .	779,576	19,489,400
Diminution :		
De la circulation.....	79,811	1,997,775

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER.

EXPLOITATION.

(*Suite.*) (1)

Nous arrivons maintenant à l'examen des recettes faites sur les voyageurs. Les recettes varient de 1 à 96 0/0 dans les recettes totales, différence qui s'explique par les lignes qui ne font que le trafic des voyageurs ; les marchandises transportées se composent des bagages, des chiens, chevaux, messageries et finances. Les lignes dont le trafic est exceptionnellement consacré aux voyageurs sont celles de la banlieue, savoir : Versailles, St-Germain, Auteuil, Orsay, etc., etc. Nous présentons ci-dessous un résumé des recettes des voyageurs en 1854. Elles donnent pour cette année une moyenne de 19,252 fr. par kilomètre.

1854.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	Longueur moyenne exploitée	RECETTE Totale en voyageurs.	RECETTE Proportion 0/0 sur la recette totale.	Proportion 0/0 de la recette des voyageurs à prix complet.	Proportion 0/0 de la recette des voyageurs à prix réduit.	Répartition 0/0 de la recette des voyageurs à prix complet 1re classe.	2e classe.	3e classe.	Répartition 0/0 de la recette des voyageurs à prix réduit. Trains de plaisir.	Militaires, Emigrants, Indigents	Recette kilométrique 1854.
	kil.	fr.									fr.
Nord	307	16.133.590	40	94	6	33	30	37	25	75	22.820
Anzin à Somain	19	60.967	19	99	1	4	7	89	»	»	3.208
Est, Strasbourg et embranchements	827	14.195.403	42	»	»	26	19	55	»	»	17.164
Id. Montereau à Troyes	100	578.450	30	»	»	13	41	46	»	»	5.785
Paris à Saint-Germain	30	2.179.710	65	»	»	11	89	»	»	»	72.656
Paris à Rouen	139	5.293.802	45	99	1	28	30	42	»	»	38.084
Rouen au Havre	77	1.735.546	41	99	1	22	31	47	»	»	22.540
Rouen à Dieppe	51	415.829	48	99	1	28	34	38	»	»	8.153
Ouest	209	5.080.181	63	95	5	23	54	23	37	63	24.313
Orléans et prolongements	1139	17.434.893	37	»	»	39	17	44	»	»	15.307
Paris à Orsay	17	386.152	96	99	1	7	33	60	»	100	22.715
Paris à Lyon	443	12.680.251	46	89	11	30	25	45	42	58	28.624
Lyon à la Méditerranée	358	5.297.706	44	»	»	15	28	57	»	»	14.798
Rhône-et-Loire	150	1.946.178	20	»	»	»	»	»	»	»	12.974
Midi	67	283.471	53	88	12	23	23	54	88	12	4.231
Ceinture	15	5.590	1	»	100	»	»	»	»	100	373
Ensemble	4358	83.707.721	41	97	3	29	28	43	36	64	19.252

Le produit moyen, en 1854, d'un voyageur à prix complet, était de 8,45 par voyageur de 1re classe, 2,18 par voyageur de 2e classe, 2,56 par voyageur de 3e classe, soit en moyenne 3,04 par voyageur. Mais il faut ajouter à ces moyennes les voyageurs à prix réduit. C'est ce que présente le tableau ci-dessous.

(1) Voir le *Journal des Chemins de fer* du 28 novembre 1857.

Digitized by Google

DÉSIGNATION DES LIGNES.	Produit moyen en 1854 — d'un voyageur à prix complet. 1re classe.	2e classe.	3e classe.	de toute classe	d'un voyageur à prix réduit. Trains de plaisir	Militaires. Emigrants.	Trains de plaisir. Militaires.	A prix complet ou à prix réduit.
	fr.							
Nord	10 79	3 61	1 81	3 20	2 79	2 85	2 81	3 18
Anzin à Somain	0 76	0 60	0 36	0 38	»	0 18	0 18	0 38
Est, Strasbourg et embranchements	12 91	4 10	2 94	3 95	»	»	»	3 95
Id. Montereau à Troyes	6 55	3 67	2 20	2 92	»	»	»	2 92
Paris à St-Germain	0 82	0 50	»	0 54	»	»	»	0 54
Paris à Rouen	9 26	5 44	3 43	4 83	2 28	»	2 28	4 83
Rouen au Havre	5 49	3 02	2 25	2 85	1 59	»	1 59	2 85
Rouen à Dieppe	4 35	2 48	1 71	2 42	0 57	»	0 57	2 42
Ouest	1 98	1 00	2 80	1 36	1 38	1 10	1 19	1 36
Orléans et prolongements	16 72	5 76	3 20	5 24	»	»	»	5 24
Paris à Orsay	0 93	0 63	0 47	0 54	»	0 34	0 34	0 53
Paris à Lyon	18 95	6 33	3 44	6 44	1 29	4 53	2 22	5 33
Lyon-Méditerranée	10 52	4 55	2 09	3 17	»	»	»	2 86
Rhône-et-Loire	»	»	»	»	»	»	»	1 80
Midi	5 99	3 80	1 78	2 50	1 81	3 55	1 93	2 45
Ceinture	»	»	»	»	»	0 31	0 31	0 31
Ensemble	8 45	2 18	2 56	3 04	»	»	2 17	2 98

(*La suite au prochain numéro.*

C. Devina.

CHEMIN DE FER HAINAUT ET FLANDRES.

Nous publions plus loin le rapport présenté par le Conseil d'administration aux actionnaires du chemin de fer Hainaut et Flandres, ainsi que le compte rendu de la séance.

Le fait principal du rapport est le rachat de la section d'Audenarde à Gand, en exploitation depuis le 17 mai dernier, qui a été voté par l'assemblée.

Ce document entre dans des détails très-circonstanciés sur les études et les projets des tracés embrassant tout le réseau concédé. La plupart de ces projets ont reçu l'approbation de M. le ministre des travaux publics de Belgique, et les travaux vont être poussés avec la plus grande activité sur la ligne qui se rapproche de la section en pleine exploitation entre Audenarde et Gand. Les sections comprises entre Saint-Ghislain, Leuze et Tournay, dont le tracé et le profil en long ont été repoussés par le ministre, sont l'objet de nouvelles études par les ingénieurs de la Compagnie. La ligne d'Ath seule soulève quelques difficultés qui amèneront des retards dans l'exécution des travaux, le Conseil d'administration croyant devoir maintenir le projet primitif qui a été présenté à M. le ministre des travaux publics.

La situation financière occupe une place importante dans le rapport.

Le capital réalisé par la Compagnie s'élevait, au 31 octobre 1857, à 6.250.640 fr., sur lequel il a été dépensé 5,223,287 fr. 17, dont 3,499,540 pour le rachat de la ligne d'Audenarde et 1 million déposé dans les caisses de l'Etat, à titre de cautionnement. Le reste est affecté aux dépenses relatives à l'organisation de la Société, à l'achat du matériel, aux études, frais généraux, etc., paiement des intérêts du capital réalisé, lequel se solde par un encaisse de 27,352 fr. 83.

En présence d'une telle situation, le Conseil d'administration annonce qu'un appel de fonds est imminent, et il en démontre la nécessité par des considérations puisées dans l'intérêt général des actionnaires.

L'assemblée a procédé à la nomination d'un administrateur en remplacement de M. de Regel, qui devient directeur général de la Compagnie. Le choix de l'assemblée pour les fonctions d'administrateur s'est fixé sur M. Joseph Oppenheim, banquier à Bruxelles.

C. Devina.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Compagnie franco-américaine. — Assemblée générale extraordinaire le 7 décembre, à Lyon, salle de la Bourse.

Compagnie parisienne des équipages de grande remise. — Assemblée générale le 12 décembre, faubourg Saint-Honoré, 58, à 3 heures.

Mines de cuivre natif. — Assemblée générale extraordinaire le 14 décembre, au siége social, rue de la Chaussée-d'Antin, 19 *bis*.

Chemins de fer du Centre (Ecoussines à Erquelinnes). — Assemblée générale du 17 novembre remise au 19 décembre 1857.

Usines centrales de la Guadeloupe. — Assemblée annuelle, 22 décembre, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, à 3 heures.

Canal de jonction de la Sambre à l'Oise. — Assemblée générale le 9 janvier 1858, rue de Provence, 13.

APPELS DE FONDS.

Compagnie franco-américaine. — Versement de 50 fr. sur les actions nantaises jusqu'au 10 décembre 1857.

Victor-Emmanuel. — 150 fr. par action du 15 au 25 décembre 1857.

Société nouvelle des mines, forges et hauts-fourneaux d'Herserange. — Appel des deux cinquièmes restant dus sur les actions jusqu'au 25 décembre, dernier délai.

Société mercantile et industrielle de Madrid. — 125 fr. par action, du 20 au 31 décembre. Versement chez MM. de Rothschild frères.

Chemin de fer de Chimay à Mariembourg. — 1er au 15 janvier 1858, dernier appel de 100 fr. par action. Versement à Paris, chez M. F.-A. Seillière, banquier, rue de Provence.

Société fermière de la fonderie de Caronte et des mines de la Méditerranée. — Délai jusqu'au 25 janvier 1858 pour les 8 fr. 25 c. restant dus sur les actions.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Ports de Marseille. — 1er octobre, 3 fr. par action, intérêts.

Chemins romains. — 1er octobre, 4 fr. 50 c. par action. Intérêts à 6 0/0.

Gaz et Hauts-Fourneaux de Marseille, et Houillères de Portes et Sénéchas. — 1er octobre, 6 fr. par action, intérêts.

Graissessac à Béziers. — 5 octobre, intérêts aux actions. — 1er novembre, intérêts aux obligations.

Paris à la Méditerranée. — 1er novembre, 20 fr. par action de la fusion, à-compte sur le dividende 1857.

Crédit foncier. — 1er novembre, intérêts aux obligations.

Digitized by Google

Vieille-Montagne. — A partir du 10 novembre, seconde moitié du dividende de l'exercice de 1856 (12 fr. 50 c. par dixième).

Mines de la Silésie.—15 novembre, à fr. 68 c., seconde moitié du dividende 1856.

Victor-Emmanuel. — 29 novembre, intérêts aux actions, 5 fr. 60 c.

Houillères et chemin de fer d'Épinac. Paiement de 100 fr. par action sur l'exercice de 1856-1857 à partir du 1er décembre.

Est. — Intérêts aux obligations 5 0/0 et 3 0/0 à partir du 1er décembre 1857.

Franco-Suisse. — A partir du 1er décembre, intérêts aux actions, à fr. 50 c. pour le demi-semestre de 1857.

Société du Phœnix. — Paiement du coupon d'intérêt n° 5, échéant le 1er décembre, chez M. N.-Ed. Blount et Ce, rue de la Paix, 3.

Mines et fonderies de Santander. — 1er janvier 1858, 30 f. 80 c. par action, formant avec 25 fr. payés au 1er juillet le solde des bénéfices de l'exercice 1857-1858.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Houillères et chemin de fer d'Épinac. — Remboursement à partir du 1er février 1858 de obligations sorties au tirage du 25 novembre, à raison de 1,100 fr. l'une.

Orléans. — 8 décembre 1857, au siége de l'administration, rue de la Chaussée-d'Antin, 11. Tirage au sort des numéros des actions et des obligations à rembourser à partir du 2 janvier 1858.

Lyon à Genève. — 18 décembre 1857, 10 heures du matin, tirage au sort, 172, rue Laffitte, de 158 obligations emprunt de 1855, et de 98 obligations emprunt de 1857.

Crédit foncier de France. — 4e tirage d'obligations, 22 décembre 1857, rue Neuve-des-Capucines, 19.

Est. — Remboursement à partir du 1er janvier 1858 de 535 actions sorties au tirage du 30 novembre dernier.

Le troisième volume de l'*Histoire des grandes opérations financières*, par M. Capefigue, paraît aujourd'hui ; il est consacré à l'histoire des *emprunts*, *banque*, *bourses*, *grands capitalistes de l'Europe depuis le moyen âge* jusqu'à ce jour. Le quatrième volume, sous presse, embrassera les corporations industrielles, associations de commerçants, banquiers, capitalistes, tontines, assurances, crédit mobilier, foncier, etc., leurs phases et leur histoire.

Le Conservateur, Compagnie anonyme d'assurances mutuelles sur la vie. M. Desbouillons, directeur, rue Grange-Batelière, 6, à Paris. — Dotation des enfants. — Création d'un fonds d'établissement. — Assurances mixtes en cas de mort. — Résultats avantageux.

London and Continental, Compagnie anglaise d'assurances à primes fixes sur la vie. — Capital, 12,500,000 fr. M. Desbouillons, directeur, rue Grange-Batelière, 6, à Paris. — Capitaux payables après décès, primes réduites. — Rentes viagères, taux élevé. — Combinaisons nouvelles aux conditions les plus avantageuses.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Le 4e tirage, pour 1857, des obligations du Crédit foncier, aura lieu le mardi 22 décembre, à deux heures et demie de l'après-midi, au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, 19.

Le 1er numéro sortant gagnera		100,000 fr.
Le 2e	—	50,000
Le 3e	—	40,000
Le 4e	—	30,000
Le 5e	—	20,000
Le 6e	—	10,000
Et les huit numéros suivants chacun 5,000 fr., ensemble.		40,000
Total des lots.		290,000 fr.

Les porteurs des titres sur lesquels des versements exigibles n'auraient pas été effectués, sont prévenus que, faute d'avoir effectué ces versements avant le 22 décembre, ils ne participeront pas aux bénéfices de ce tirage.

Les demandes d'achats d'obligations, *au cours de la Bourse*, sont reçues dans les départements, chez MM. les receveurs généraux et particuliers des finances.

Le conseiller d'État, gouverneur du Crédit foncier de France.

L. Frémy.

Paris, le 9 novembre 1857.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en plus	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en moins
								0/0	0/0
ORLÉANS (1)	Du 19 au 25 novembre.	1372	1,046,314 82	762 64	1234	1,150,580 40	932 35	»	18.20
NORD (1)	19 — 25 —	862	1,043,462 76	1,210 51	795	949,683 14	1,195 81	1.30	»
OUEST (1)	19 — 25 —	950	682,516 96	718 43	876	693,844 01	792 06	»	9.29
EST (1)	19 — 25 —	1418	914,029 92	644 59	1069	782,664 07	731 59	»	11.87
LYON (1)	19 — 25 —	604	916,967 09	1,321 17	656	955,612 »	1,456 72	»	9.30
LYON-BOURBONNAIS (1) (Roanne à Lyon)	19 — 25 —	150	199,222 95	1,328 15	150	201,870 83	1,345 80	»	1.31
Id. (Nevers à Brioude)	19 — 25 —	256	91,614 30	357 87	230	87,938 74	382 30	»	6.38
MÉDITERRANÉE (1)	19 — 25 —	551	549,043 49	996 45	551	684,313 »	1,241 »	»	19.70
MIDI	19 — 25 —	729	237,161 65	325 32	668	187,421 15	280 47	»	13.76
LYON A GENÈVE	19 — 25 —	175	57,129 30	326 45	75	21,091 90	289 22	13 »	»
ST-RAMBERT A GRENOBLE	19 — 25 —	90	24,202 80	266	»	»	»	»	»
SARAGOSSE	14 — 20 —	278	96,530 64	348	278	91,004 68	329 31	5.70	»
AUTRICHIENS	19 — 25 —	1191	773,948 93	649	1077	670,867 84	622 88	4.32	»
LOMBARDS-VÉNITIENS	12 — 18 —	456	204,305 94	447	403	151,213 32	376 15	19.00	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

Digitized by Google

CHEMINS DE FER SUISSES

I. — COMPTES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT. — OCTOBRE 1857

NOMS des chemins de fer.	INDICATION du réseau.	longueur totale kilométr.	FONDS SOCIAL. Nombre des actions.	Valeur nominale	Intérêts à desservir	Total du capital actions.	EMPRUNTS. Nombre des obligat.	Valeur nominale	Intérêts à desservir	Total du capital obligations	TOTAL du capital en actions et en obligations	Indication des sections en exploitation.	OBSERVATIONS.
Nord-Est.....	De Aarau à Romanshorn et Schaffhouse par Zurich et Winterthur, de Turgi à Waldshut.	177.55	57.365	500	4 0/0	28.682.500	4.674 4.508 2.626 444 5.000 5.000 500	175 500 1.000 5.000 500 1.000 5.000	3 0/0 5 0/0 5 0/0	7.917.950 10.000.000	46.600.450	Romanshorn à Zurich, 82.4 Zurich-Brugg, 32.1 Schaffhouse à Winterthur, 29.7 154.3 kil.	La section d'Aarau à Brugg sera ouverte le 1er mai 1858.
Central.....	De Bâle par Olten à Aarau à Lucerne à Soleure et Bienne à Berne et à Thorishaus.	216	73.235	500	4 0/0	30.617.500	12.390 1.161	500 5.000	5 0/0 5 0/0 1 1/2 0/0	12.000.000 12.000.000	60.617.500	Bâle-Laufelfingen 30.0 Aarau-Lucerne, 64.3 Aarbourg-Herzogenbuchsee, 23.8 id. à Bienne 37.8 id. à Berne, 39.5 kil. 195.4	L'ouverture du tronçon Laufelfingen-Olten, soit du souterrain du Hauenstein, aura lieu au printemps de 1858.
Ouest.....	De Versoix à Vaumarcus par Morges et Yverdon, de Jougne à Saint-Maurice par Lausanne.	175	80.000	500	4 0/0	40.000.000	49.896	400	5 0/0	19.959.200	59.959.200	Morges-Yverdon 38.0 Bussigny-Lausanne, 8.0 46.0 kil.	La section de Villeneuve-Bex (19 kil.) a été ouverte en juin 1857, et celle de Morges-Versoix (38 kil., le sera au printemps de 1858.
Jura industriel..	De la frontière à Locle, Chaux-de-Fonds, Neuchâtel.	38	14.000	500	4 0/0	7.000.000	»	500 1.000 2.000 5.000	5 0/0	4.000.000	11.000.000	Locle à Chaux-de-Fonds, 8 kil.	La section Chaux-de-Fonds à Neuchâtel sera ouverte en août 1859.

II. — RESULTATS DE L'EXPLOITATION. — OCTOBRE 1857

NOMS des chemins de fer.	1857 Longueur exploitée kilom.	Voyageurs. Nombre.	Produit.	Marchandises. Tonnes.	Produit.	Total des produits.	Recettes brutes par kilom.	1856 Longueur exploitée kilom.	Voyageurs. Nombre.	Produit.	Marchandises. Tonnes.	Produit.	Total des produits.	Recettes brutes par kilom.	Différence de 1857 sur 1856. Pendant le mois. en plus.	en moins.	Depuis le 1er Janv. en plus.	en moins.
Nord-Est.....	144.0	89.000	128.000	13.525	89.000	217.000	1.502	114	81.044	105.369	8.875	65.032	170.491	1.480	46.579	»	782.051	»
Central.....	105.0	112.711	190.000	7.950	65.000	255.000	1.307	85	51.763	65.224	5.362	25.261	70.485	839	184.515	»	1390.302	»
Ouest.....	46.0	229.100	39.700	3.592	21.200	60.900	1.324	46	26.513	35.545	2.925	17.310	52.865	1.149	8.025	»	131.153	»
Jura industriel ...	8	32.382	13.702	80	500	14.211	1.777	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

Digitized by Google

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER HAINAUT ET FLANDRES.

Assemblée générale des actionnaires du 9 novembre 1857.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Votre Conseil d'administration désirait depuis longtemps vous réunir autour de lui, pour vous exposer, dans tout son jour, la situation de la Compagnie, les diverses phases qu'elle a parcourues depuis sa naissance jusqu'à ce jour, ses chances d'avenir, ses nécessités présentes et les questions qu'elles soulèvent.

Il a toujours espéré, et il espère encore, que cet exposé, fait avec la plus entière sincérité, sans réticence aucune, sans exagération dans l'un ni dans l'autre sens, sans parti pris, ni idée préconçue, sera plus propre que tout artifice de langage et toute habileté, à faire tomber beaucoup d'erreurs, à dissiper des alarmes injustes ou excessives, et à vous faire envisager le présent et l'avenir avec le calme nécessaire pour éclairer vos discussions.

Il nous a paru, messieurs, que le rachat aujourd'hui consommé des actions et obligations du chemin de fer d'Audenarde, nous fournissait une raison, sinon déterminante, au moins plausible et une occasion favorable pour réaliser ce désir, parce que ce rachat doit avoir pour conséquence naturelle la dissolution de la Société du chemin de fer d'Audenarde, désormais activement et passivement représentée par la Compagnie Hainaut et Flandres, et que cette dissolution ne peut être prononcée sans votre concours.

Cette occasion, nous nous sommes empressés de la saisir, et nous avons regretté vivement que, lors de la première convocation, l'insuffisance du nombre d'actions ait formé obstacle à la constitution régulière de l'assemblée générale, nous faisant perdre ainsi six semaines, dans un temps où chaque jour écoulé peut devenir une cause d'un dommage sérieux, quelquefois même irréparable.

Aujourd'hui, Messieurs, bien qu'aux termes de l'art. 50 des statuts, vos délibérations ne puissent porter que sur les objets pour lesquels la première convocation a eu lieu, le Conseil, dont les intérêts se confondent entièrement avec les vôtres, n'entend reculer devant aucune explication, devant aucune discussion, prêt à répondre, dans la mesure du possible, à toutes les observations, à toutes les objections qui pourront être soulevées, à discuter, comme en famille, toutes les questions, toutes les propositions qui se feront jour; convaincu que de cette discussion pourront jaillir des idées heureuses, des lumières inattendues, et que la réunion d'aujourd'hui servira au besoin de préparation utile à une réunion ultérieure, à laquelle nous espérons que les actionnaires qui, cette fois encore, ne se sont pas présentés, ou qui se sont présentés tardivement, pour effectuer le dépôt de leurs actions, voudront bien faire usage de leur droit en temps utile, et où une majorité plus compacte pourra arrêter définitivement les mesures qu'elle aura jugées le plus conformes à ses intérêts.

La Société du chemin de fer Hainaut et Flandres a été constituée par acte passé devant Me Van Bevere, notaire à Bruxelles, le 14 juillet 1856. Aux termes de l'art. 7 de cet acte, le fonds social se compose : 1° de 52,000 actions de 500 fr. chacune, ensemble 26 millions de francs, et 2° de 47,586 obligations de 500 fr. chacune, rapportant un intérêt annuel de 15 fr., émises au taux de 290 fr., et produisant en conséquence ensemble 13,800,000 fr., le tout donnant un capital de 39,800,000 fr.

Par l'art. 24, MM. Maertens, Dessigny et Lamie-Murray font apport à la Société de leurs droits de concession sur les chemins de fer de Saint-Ghislain à Audenarde par Leuze et Renaix, de Saint-Ghislain à Tournay par Péruwelz, et de Saint-Ghislain à Ath, ainsi que de leurs droits de préférence pour la concession d'embranchements partant desdits chemins de fer ou venant y aboutir, et l'art. 25 leur confère pour prix et comme équivalent de cet apport, la faculté de se charger à forfait de leur exécution jusqu'à leur mise en exploitation complète.

Les charges de ce forfait sont énumérées aux art. 23 et 25 des statuts et au projet de devis et conditions y annexées, et comprennent, non-seulement toutes les dépenses antérieures de la Société, celles relatives à son organisation, la construction complète des chemins à double voie, le rachat des actions et obligations du chemin de fer d'Audenarde, l'achèvement de celle-ci par l'exécution de la deuxième voie, la livraison de tout le matériel fixe et roulant nécessaire à leur exploitation, les frais d'administration de la Société jusqu'au jour de la mise en exploitation complète des lignes, et le service des intérêts à 5 0/0 sur les versements successifs des actions et des obligations jusqu'à la même époque, mais encore l'obligation de souscrire personnellement 12,000 actions, indépendamment des 1,000 actions souscrites par chacun d'eux, en sa qualité de fondateur.

Pour prix et en compensation des obligations qui précèdent, MM. Maertens, Dessigny et Lamie-Murray reçoivent *a forfait* le produit du capital social de 39,800,000 fr., c'est-à-dire, comme il est expliqué à l'art. 26, le produit des 52,000 actions émises au pair, et des 47,586 obligations au taux de 290 fr., sous déduction toutefois d'une somme de 400,000 fr. réservée à la Compagnie pour fonds de roulement.

L'art. 59 confère à trois des fondateurs tous pouvoirs, pour poursuivre auprès du gouvernement l'approbation des statuts et consentir les changements et modifications qui pourront être exigés par lui.

Ces modifications ont été consignées dans un acte reçu par le notaire Van Bevere, le 29 décembre 1856, et un arrêté royal du 5 janvier suivant a autorisé l'établissement de la Société et approuvé ses statuts, sous la condition entre autres, qu'il serait justifié vis-à-vis du gouvernement, dans le délai d'un an, à partir de la date de l'arrêté, de la réunion complète du capital actions, et dans le délai de deux ans, de celle du capital obligations de la Compagnie.

Entre l'acte modificatif du 29 décembre 1856 et l'arrêté royal du 5 janvier suivant qui les approuve, se place l'arrêté royal qui déclare MM. Maertens et Dessigny, aux droits desquels se trouve aujourd'hui la Compagnie, concessionnaires définitifs des trois lignes concédées, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges annexés à l'arrêté royal du 30 août précédent.

Tel est, Messieurs, l'ensemble des actes qui constituent le régime sous l'empire duquel notre Société vit et se meut. Telles sont, si nous pouvons nous exprimer ainsi, les lois constitutionnelles de son existence.

L'art. 23 des statuts constate que 6,000 actions sont souscrites par les fondateurs, 2,000 par divers, 12,000 par MM. Maertens, Dessigny et Lamie-Murray, comme condition de la faculté qui leur est réservée par l'art. 25, et qu'il en reste conséquemment 26,000 à offrir au public.

Elles lui ont été offertes par les fondateurs en deux souscriptions : la première à Bruxelles, immédiatement après la constitution de la Société, au mois de juillet 1856; la seconde à Paris, immédiatement après l'approbation des statuts, au mois de janvier 1857. Mais déjà dans ce pays, comme dans beaucoup d'autres, la situation financière était devenue beaucoup plus difficile, à ce point que le gouvernement français avait cru devoir prendre des mesures pour arrêter l'essor des spéculations industrielles, et la souscription ne répondit qu'imparfaitement à l'attente de ses organisateurs.

Le nombre total des actions sur lesquelles il a été versé trois dixièmes, s'élève à 32,405. Il existe dans les bureaux de MM. Béchet, de Thomas et Cie 881 souscriptions sur lesquelles il n'a été versé jusqu'ici que 75 francs par action, et qui ne pourront être échangées contre des titres provisoires qu'après que le versement des trois dixièmes aura été complété : et si vous ajoutez aux deux nombres qui précèdent 12,000 actions souscrites par les entrepreneurs, sur lesquelles les versements exigibles seront effectués, conformément au prescrit de l'art. 25, au moyen d'une retenue de quinze pour cent à faire chaque mois sur le montant des bordereaux des travaux, fournitures et approvisionnements, vous trouverez un nombre total de 45,286 actions, inférieur de 6,714 au capital actions déterminé par l'art. 7.

Tous les faits que nous venons d'exposer étaient consommés, messieurs, lorsque le Conseil d'administration a été appelé, le 31 janvier 1857, à accepter le mandat que lui confèrent les statuts.

Dans cette séance, MM. Maertens, Dessigny et Lamie-Murray, usant de la faculté qui leur était réservée par l'art. 25 des statuts, ont déclaré accepter définitivement, aux termes d'un acte déposé dans nos archives, et aux conditions y stipulées, le marché à forfait déterminé par les statuts et par le projet de devis et conditions y annexées.

Divers changements, soit dans le personnel de la Compagnie, soit dans le ménage des entrepreneurs, sont survenus depuis cette époque. Mais il n'en est aucun qui ne reçoive l'explication la plus naturelle, aucun qui affecte à un degré quelconque les intérêts de la Compagnie.

Le premier de ces changements a été la cession, par M. Maertens à ses deux associés, de ses droits dans l'entreprise. Le second, la démission de M. le général Trumper et son remplacement par M. de Régel. Le troisième, la cession par M. Dessigny au profit de M. Lamie-Murray, semblable à celle précédemment consentie par M. Maertens au profit de MM. Lamie-Murray et Dessigny.

On aurait pu inférer d'une publication qui a paru dans quelques journaux, à la suite d'une des cessions dont nous venons de parler, que la Société se trouverait aujourd'hui en présence d'un seul entrepreneur, M. Lamie-Murray. Est-il nécessaire, messieurs, de vous dire qu'il n'en est rien, et que, quels que soient

Digitized by Google

les arrangements intervenus entre les trois entrepreneurs, suivant leurs convenances personnelles, dont ils sont seuls juges, ces arrangements n'ont en rien altéré leurs rapports avec la Compagnie, et tous trois, cédants et cessionnaires, restent obligés envers nous, exactement de la même manière et dans les mêmes termes qu'en vertu des statuts et du devis y annexé?

Quant à la retraite de M. le général Trumper, elle a eu pour unique motif le désir manifesté par le Conseil, désir auquel le général s'est rendu avec un honorable empressement, d'appeler à la tête de la direction, au moment où les forfaitaires se préparaient à entreprendre leur œuvre, un homme particulièrement versé dans tous les détails de la construction des chemins de fer, et dont l'expérience et les études spéciales fussent de nature à offrir à la Compagnie toutes les garanties d'une bonne exécution du forfait. Cet homme, nous ne craignons pas de dire que nous l'avons trouvé dans M. de Régel, ingénieur en chef à Strasbourg; et bien que des circonstances de famille le tiennent temporairement éloigné de nous, et nous aient mis dans la nécessité de le suppléer par un ingénieur dont l'habileté et le caractère nous offrent également toutes garanties, et qu'il a cru pouvoir nous présenter comme un autre lui-même, nous ne nous en estimons pas moins heureux de pouvoir continuer de compter sur son concours.

Par l'acceptation de ces fonctions, M. de Régel a été mis dans la nécessité de se retirer du sein du Conseil, et le premier objet sur lequel vous êtes appelés à délibérer, est la nomination d'un administrateur en son remplacement.

Nous avons maintenant à vous entretenir, messieurs, de l'exécution que l'entreprise a reçue jusqu'à ce jour, de la position des entrepreneurs envers la Compagnie, de la situation financière de cette dernière et des mesures qu'elle nécessite.

Les projets de tracé de profil en long et de profils en travers, types des lignes de Saint-Ghislain vers Audenarde, et les projets de tracé et de profil en long de la ligne de Saint-Ghislain vers Ath ont été soumis au Conseil dans sa séance du 5 mai. Les premiers ont été soumis à l'approbation de M. le ministre des travaux publics dès le lendemain; les seconds, le 11 juin suivant.

Par ses dépêches en date du 25 août 1857, M. le ministre des travaux publics a transmis à la Compagnie ses arrêtés approuvant les profils en travers, types applicables à tout le réseau, ainsi que le tracé et le profil en long des sections de Leuze à Etichove, mais rejetant en même temps les projets présentés pour le tracé et le profil en long des autres sections du réseau.

Sur la section approuvée, comprise entre Leuze et Etichove, le service des travaux fait en ce moment le lever et les expéditions des plans parcellaires

Les pièces complètes, relatives aux deux communes de Renaix et Nukerke sont terminées et pourront être expédiées sous peu de jours à M. le ministre. Les plans des autres communes seront achevés dans le courant du mois prochain, de sorte qu'avant la fin de l'année il sera possible d'effectuer les achats de terrains sur cette section.

Quant aux parties non approuvées, les observations concernant le tracé de la ligne entre Saint-Ghislain, Leuze et Tournay, ont été prises en considération, et un nouveau tracé, satisfaisant plus complétement aux dispositions de la loi, a été étudié. Mais relativement à la ligne d'Ath, le Conseil, de l'avis de M. le directeur général, se croit dans la nécessité d'insister pour l'adoption du projet déjà présenté.

Enfin, pour réunir Audenarde à Renaix, il manque encore les plans de la partie comprise entre Etichove et la première de ces villes, d'une longueur de quatre kilomètres environ, et la confection des projets de cette partie du tracé nécessite la réunion d'une commission mixte à instituer par MM. les ministres des travaux publics et de la guerre.

En résumé, on ne peut reprocher jusqu'ici à la Compagnie la perte d'un seul jour pour arriver à l'exécution des travaux, et le temps employé pour les études et pour les négociations avec le gouvernement, n'excède nullement les proportions usuelles.

En conformité de l'art. 25 n° 3 des statuts les entrepreneurs ont racheté et payé la totalité des actions et obligations du chemin de fer d'Audenarde, qui sont désormais la propriété de la Compagnie, et ce chemin a été inauguré le 17 mai dernier. Toutefois les difficultés que le gouvernement et la Compagnie ont eues à se mettre d'accord sur les conditions, tant du parcours du chemin de fer de l'État depuis la Pinte jusqu'à Gand, que de l'usage de la station de l'État dans cette ville, ont été cause que la voie nouvelle n'a pu être livrée au public que le 28 du mois suivant.

Disons tout d'abord que ce tronçon a produit des résultats inespérés et qui ont considérablement dépassé notre attente. Nul de nous, en effet, n'eût osé supposer que les produits de ces vingt-sept kilomètres, partant, il est vrai, d'un centre industriel considérable, mais aboutissant à une ville dont la population excède à peine 6,000 âmes, pût suffire à couvrir les frais de leur exploitation. Cependant, dès les premiers jours, le contraire a paru, et le mouvement des voyageurs, qu'on eût pu croire l'effet d'un engouement momentané, s'est maintenu depuis avec une admirable persistance, si bien que la recette du mois passé, produite presque exclusivement par le transport des voyageurs, s'est élevée à 14,857 fr. 79, ne présentant qu'une diminution peu sensible, comparativement à celle du mois précédent.

Toute la situation active et passive de la Société du chemin de fer d'Audenarde se trouvant aujourd'hui transférée à la Compagnie Hainaut et Flandres, la première n'a pas plus de raison d'être, mais elle n'en existe pas moins en droit et en fait, aussi longtemps qu'elle n'est pas légalement dissoute.

C'est pour cette raison, messieurs, que nous vous proposons de nous autoriser à prononcer sa dissolution et à en détruire les titres, qui se confondent désormais avec les nôtres.

C'est le second objet que nous soumettons aujourd'hui à vos délibérations.

Dans sa séance du 5 mai dernier, le Conseil, mû par le désir d'épargner le plus longtemps possible à ses actionnaires, dans les temps de crise financière où nous vivons, la nécessité de faire de nouveaux versements, a décrété l'émission d'un tiers du capital obligations déterminé par les statuts, représentant un capital de 4,600,000 francs. Une voix dans la presse, que nous aimons à croire uniquement inspirée par le sentiment d'une extrême sollicitude pour les intérêts du public, a critiqué cette mesure comme ne présentant aucune garantie pour les preneurs. On est allé même jusqu'à prétendre qu'elle n'avait point d'antécédents; bien plus, qu'aussi longtemps que le trafic d'une ligne n'est pas établi ou tout au moins assuré, l'émission des obligations est prématurée.

Pour démontrer l'énormité de cette erreur, il suffit, quant à la première observation, de citer l'exemple tout récent de l'émission des obligations du chemin de fer d'Haumont, auquel nous pourrions en ajouter un grand nombre d'autres, et quant à la seconde, de remarquer que, tandis que le cahier des charges accorde à la Compagnie *un délai de trois ans* pour achever les chemins et les livrer à l'exploitation, l'arrêté royal qui autorise l'établissement de la Société, non-seulement *lui donne le droit*, mais *lui impose l'obligation* de justifier, *dans les deux ans*, de la réunion de la totalité du capital obligations.

Il n'est point entré du reste dans la pensée du Conseil, que l'émission de cette partie d'obligations pût s'ouvrir et se clore en peu de jours; mais il devait s'attendre au contraire, et il entrait dans ses vues qu'elle se fît successivement et à la longue, non comme le fruit forcé d'une spéculation de bourse pour laquelle la ville de Gand eût été un théâtre peu convenable, mais comme le résultat naturel de besoins successifs de placements; de sorte que la garantie que ces obligations trouvent dès à présent dans un chemin de fer déjà en exploitation, s'accroîtra de jour en jour par les acquisitions de terrains et les travaux auxquels leur produit sera consacré.

Voici dans quels chiffres se résument la situation financière de la Compagnie et celle des entrepreneurs envers elle au 31 octobre:

Le versement des 3/10 sur les actions souscrites a produit.....	fr.	4,858,350 »
4 801 obligations, en partie placées dans le public, en partie données en paiement aux entrepreneurs, les unes et les autres aux taux d'émission fixés par les statuts, ont produit une valeur de.....		1,392,290 »
De sorte que le capital réalisé par la Compagnie s'élevait au 31 octobre dernier à.....		6,250,640 »
Sur ce capital, il a été prélevé un million qui se trouve déposé dans les caisses de l'État à titre de cautionnement.....		1,000,000 »

Et les entrepreneurs ont reçu:

1° Sur le fonds de fr. 1,091,850 affecté par le chapitre 19 du devis aux dépenses relatives à l'organisation de la société anonyme, à la création des actions et obligations, à leur émission et à leurs versements, frais d'administration de la Société, traitements des agents et employés de celle-ci, frais de bureau et autres.....	fr.	710,416 67
2° Sur le fonds de fr. 4,500,825, affecté par le chapitre 17 du devis au matériel roulant et mobile des stations, conforme à l'art. 4, sous la déduction des 10 0/0 et 15 0/0 stipulés par les statuts.....		463,678 »
3° Sur le fonds de fr. 2,109,880 af-		

Digitized by Google

fecté par le chapitre 16 du devis aux dépenses imprévues, conformément aux conditions de l'acceptation du devis. ... 700,000 »

4° Sur le fonds de fr. 3,500,000 affecté par le chapitre 20 du devis à l'achat des actions et obligations d'Audenarde vers Gand, dépenses faites antérieurement à la concession, reconnaissance du terrain, traitement des ingénieurs et conducteurs, levée et dessin des plans, remboursement des dépenses semblables aux auteurs des projets concurrents..... 3,499,510 »

5° Enfin, sur la somme de fr. 2,116,000 affectée par le chap. 18 du devis aux intérêts du capital engagé pendant l'exécution des travaux.. 449,652 50

TOTAL..... 5,223,287 17

Et si l'on retranche cette somme, plus le million déposé dans les caisses de l'Etat à titre de cautionnement et qui appartient à la Compagnie, du produit des actions sur lesquelles a été effectué le versement des 3/10, et celui des obligations, s'élevant, comme il a été dit ci-dessus, à 6,250,640 fr., on trouve un reliquat de..... 27,352 83 représenté dans les caisses de la Compagnie.

Il résulte de la situation qui précède, que le Conseil se trouvera très-prochainement dans la nécessité de faire un appel de fonds aux actionnaires, et nous ne nous dissimulons pas ce que, dans les circonstances présentes, cette nécessité a de fâcheux.

Mais est-ce une raison, nous ne dirons pas pour désespérer, mais pour s'alarmer de l'avenir de la Compagnie? Evidemment non, messieurs, et, quelles que puissent être les préoccupations sous l'empire desquelles vous avez pu vous présenter ici, nous espérons vous faire partager à cet égard notre conviction.

Quelles sont les causes qui pèsent sur notre situation?

C'est avant tout la crise financière dont nous avons parlé tout à l'heure, crise sans exemple qui s'étend à toutes les parties du monde et exe ce son influence désastreuse sur les établissements les plus solides et les plus prospères, mais crise nécessairement passagère, et qui ne peut nous atteindre qu'en nous mettant dans la nécessité de solliciter du gouvernement les délais dont nous pourrions avoir besoin, soit pour compléter notre capital actions et obligations, soit pour achever les chemins à construire et les livrer à l'exploitation.

Or est-il quelqu'un, messieurs, qui puisse faire au gouvernement belge l'injure de croire un instant, qu'infidèle à tous ses antécédents, méconnaissant l'existence d'une force majeure qui éclate à tous les yeux, il refuserait à une Compagnie qui lui apporte des capitaux considérables pour l'exécution d'une entreprise dont l'utilité publique a été reconnue par tous les pouvoirs de la Belgique, des prorogations qu'il n'a jamais refusées à quelque compagnie que ce soit dans des circonstances dont la gravité ne peut se comparer à celle des circonstances présentes?

La seconde et la troisième cause qui affectent notre situation et le crédit moral et financier de la Compagnie, et qui se lient intimement l'une à l'autre, en sont, il ne faut pas hésiter à le reconnaître, le non placement d'une partie de ses actions et le fait que les travaux ne sont pas encore en cours d'exécution. Qui de nous, en effet, peut douter que, s'il était justifié au gouvernement que la réunion du capital actions de la Compagnie Hainaut et Flandres est complète, cette circonstance exercerait immédiatement sur le cours des actions l'influence la plus heureuse, et serait de nature à faciliter singulièrement et les appels de fonds de l'administration et les négociations financières de ses entrepreneurs? Et qui ne voit, d'un autre côté, que si les travaux étaient en plein cours d'exécution, cette circonstance relèverait immédiatement le moral et des actionnaires et du public?

Or, messieurs, quand même nous ne parviendrions pas à réaliser une combinaison dont nous ne voulons pas vous entretenir aujourd'hui, parce qu'elle n'est encore qu'à l'état d'une espérance, mais qui sans nous imposer aucun sacrifice, aurait pour conséquence le placement immédiat et complet de tout notre capital actions, et nous donnerait des garanties certaines d'une exécution complète de notre entreprise, nous avons la ferme conviction que l'arrêté royal du 5 janvier 1857, sainement entendu et mis en rapport avec le cahier des charges de la concession, nous donne le moyen de nous tirer de la fausse position dans laquelle nous place la souscription incomplète du capital actions.

En effet cet arrêté déclare en termes formels, à l'art. 1er, n° 3, qu'il est expressément entendu que les présentes autorisations et approbations n'apportent aucune novation aux conventions et cahier des charges relatifs à la concession; et l'art. 9 du cahier des charges qui est la loi entre la Compagnie et l'Etat, porte : « Entre les haltes et stations, les terrassements pourront n'être d'abord établis que pour une seule voie. Les concessionnaires ne pourront être tenus d'exécuter les terrassements, pour la deuxième voie, sur toute l'étendue de la ligne, qu'après la mise en exploitation de la première voie. »

Il résulte de cet article le droit formel pour la Compagnie vis-à-vis de l'Etat de ne construire, quant à présent, le chemin qu'à une seule voie, et de ce droit découle immédiatement celui de ne réaliser la totalité de son capital, qui a été basé sur le prix de la construction des chemins à deux voies, dans tout leur parcours, que lorsque la construction de la seconde voie le rendra nécessaire.

L'arrêté royal portant, qu'il sera justifié vis-à-vis du gouvernement, dans le délai d'un an, de la réunion complète du capital actions, et dans le délai de deux ans, de celle du capital obligations, ne peut donc sainement être entendu que du capital actions et obligations *nécessaire pour l'exécution du chemin, conformément à l'art. 9 du cahier des charges;* et nous avons la plus entière confiance que, si la demande lui en est faite, le gouvernement ne refusera pas de l'interpréter ou même de le modifier au besoin dans ce sens; et si cette modification rendait nécessaire un changement aux statuts, nous viendrions avec la même confiance, messieurs, en faire la proposition à une assemblée générale extraordinaire convoquée à cet effet, après que nous nous serions mis préalablement d'accord avec les entrepreneurs sur une réduction proportionnelle du prix du forfait.

Or des calculs très-soigneusement établis nous permettent de vous donner l'assurance que le capital actions actuellement souscrit joint à un capital proportionnel en obligations, suffirait et au delà pour l'établissement de nos chemins de fer à une seule voie.

Vous le voyez, messieurs, toutes les causes de discrédit que nous venons d'énumérer sont des causes passagères qui doivent disparaître en partie avec les circonstances qui les ont produites, et dont le remède est en partie en notre puissance.

Mais ce qui doit vous rassurer, ce qui légitime notre confiance, c'est que l'entreprise à laquelle vous êtes associés est bonne en elle-même, solide, et avant tout honorable. Nous ne voulons rien dire qui puisse autoriser des illusions; mais nous ne craignons pas d'assurer qu'il existe très-peu de chemins de fer placés dans des conditions aussi heureuses que le chemin de fer Hainaut et Flandres, peu de chemins appelés à desservir des intérêts aussi considérables et aussi divers, des populations aussi nombreuses et aussi actives, une contrée aussi abondante en richesses agricoles, industrielles, manufacturières, en produits pondéreux de toute nature, charbons, chaux, marbres, grès, terres plastiques, pierres à bâtir. Aussi rappelez-vous l'unanimité et la persistance des vœux qui ont appelé sa création, l'unanimité de tous les corps constitués de la Belgique qui l'ont accueillie : commissions d'enquête, conseils communaux et provinciaux, députations permanentes provinciales, chambres de commerce, Chambre des représentants, Sénat, pouvoir exécutif.

Serait-ce trop présumer, messieurs, que d'espérer qu'un chemin établi dans de telles conditions, avec de tels éléments de succès, pourra produire, en moyenne, ce que produisent en moyenne les chemins de fer de l'Etat?

Nous posons la question sans la résoudre, laissant à chacun de vous la liberté de son appréciation, en nous bornant à vous faire remarquer que, quelques critiques qu'on ait élevées contre le prix du forfait statutairement attribué aux entrepreneurs, et qui, pour être équitablement jugé, doit être considéré dans son ensemble, il suffirait d'un tel produit pour assurer aux actionnaires un placement convenable et même fructueux.

Voilà, messieurs, ce qui doit vous inspirer de la confiance en vous-mêmes, et il faut que vous en ayez en vous-mêmes, si vous voulez appeler à vous la confiance du public; voilà ce qui doit vous faire vous enorgueillir de votre concours à une entreprise à laquelle aucun de nous, croyez-le bien, n'eût consenti à donner son nom, sa fortune, sa santé peut-être, s'il n'y eût reconnu non-seulement un caractère parfaitement honorable et pur, mais encore d'une incontestable utilité. Voilà ce qui doit vous faire résister à des suggestions souvent intéressées

Digitized by Google

et perfides, quelquefois inspirées par l'ignorance la plus grossière.

Aidez-vous, le Ciel vous aidera.

Approuvé en séance du Conseil d'administration tenue à Bruxelles le 8 novembre 1857, à laquelle étaient présents :

MM. le baron Gustave de Bussière, vice-président ;
le prince de Beauvau, vice-président ;
le baron Edmond de Bussière ;
le prince Ferdinand de Croy ;
Antoine Maertens ;
Victorien Dessigny ;
Hippolyte Rolin ;
Grenier-Lefebvre.

Approuvé :

Le prince de Ligne, président.

Le 19 novembre 1857.

RAPPORT

DU COLLÉGE DES COMMISSAIRES.

Messieurs,

Le collége des commissaires vient, pour la première fois, en exécution de l'article 38 des statuts, vous faire rapport de l'exercice du droit de contrôle et de surveillance que cet article lui attribue sur les affaires et les opérations de la Société.

L'accomplissement de cette tâche nous est rendu singulièrement facile par le rapport qui vient de vous être présenté au nom du conseil d'administration; car la connaissance que nous avons prise des livres, des comptes, de la caisse, de la correspondance et des procès-verbaux des séances du conseil, nous permet d'attester la parfaite exactitude de tous les faits et de tous les chiffres qui s'y trouvent énoncés.

Ayant suivi de près les opérations de la Société, nous sommes heureux de pouvoir rendre justice aux efforts de MM. les administrateurs et au zèle intelligent de M. le directeur général; de constater l'ordre, la bonne tenue et la clarté de toutes les écritures, et de reconnaître que toutes les dépenses ont été dûment et régulièrement faites.

Nous nous joignons du reste à MM. les administrateurs pour exprimer notre profonde confiance dans l'avenir de notre entreprise.

Approuvé en séance du collége des commissaires à Bruxelles, le 8 novembre 1857.

(Signé) Magherman, président.
P.-N. Trumper.
G. Dubourg.
A. Gréville.
Langrand-Dumonceau.

RÉSOLUTIONS

DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

Après la lecture du rapport du conseil d'administration et du rapport du collége des commissaires, l'Assemblée décide que ces rapports seront imprimés et distribués.

Résolution relative à la nomination d'un membre du conseil d'administration en remplacement de M. de Régel, dont les fonctions sont venues à cesser, par suite de son acceptation des fonctions de directeur général de la Compagnie.

Conformément à la proposition du conseil d'administration, M. Joseph Oppenheim, banquier à Bruxelles, président de la Compagnie du chemin de fer d'Anvers à Gand, est élu, à l'unanimité moins une voix, membre du conseil d'administration.

Résolution relative à la fusion de la Société du chemin de fer d'Audenarde vers Gand avec la Compagnie du chemin de fer Hainaut et Flandres.

Conformément à la proposition du conseil d'administration, l'Assemblée autorise la fusion de la Société du chemin de fer d'Audenarde vers Gand avec la Compagnie du chemin de fer Hainaut et Flandres; elle décide en conséquence que la Société du chemin de fer d'Audenarde vers Gand sera dissoute et que les titres en seront détruits.

Assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer Hainaut et Flandres.

Présidence de M. le baron Gustave de Bussierre, vice-président du Conseil d'administration, remplaçant M. le prince de Ligne.

La réunion a lieu à Bruxelles, au local de la société de Sainte-Cécile, rue Léopold.

A une heure et demie, M. le baron Gustave de Bussierre monte au fauteuil.

Avec lui siégent au bureau : MM. le baron Edmond de Bussierre; le prince de Beauvau; le prince de Croy; Victorien Dessigny; Antoine Maertens et H. Rolin.

M. Emmanuel Claessens-Moris, commissaire du gouvernement, assiste à la séance.

M. le président — Nous avons reçu avant-hier une dépêche de M. le prince de Ligne, nous annonçant qu'à son retour d'Angleterre, il avait été atteint d'une indisposition qui le tenait momentanément éloigné de nous, mais qu'il se proposait d'assister à l'assemblée de ce jour. Ayant lieu de présumer que la cause de son absence s'est prolongée au delà de son attente, nous ouvrons la séance.

Un de nos administrateurs, M. Grenier-Lefèbvre, qui vient d'être frappé par un affreux malheur, la mort de sa fille, ne pourra également pas assister à la séance.

Nous avons à constituer l'assemblée. Aux termes des statuts, le bureau se compose des membres du Conseil d'administration, du secrétaire général et des deux plus forts actionnaires présents. MM. Rochereau (propriétaire de 500 actions) et Riche (propriétaire de 444 actions). Je prie ces Messieurs de vouloir bien s'adjoindre à nous.

MM. Rochereau et Riche prennent place au bureau.

M. le président. — La séance va s'ouvrir par une communication que M. Rolin, administrateur délégué, va vous faire, et par la lecture du rapport du Conseil d'administration.

M. Rolin, administrateur délégué. — Un actionnaire, M. Plaideau, ancien directeur gérant et administrateur de sociétés charbonnières à Ixelles, a déposé tardivement ses actions. Il n'a donc pas le droit d'être admis à l'assemblée. On lui en a donné connaissance par une lettre du 5 de ce mois. Cependant il se présente à la réunion, et il demande à y être admis, sans prendre part ni à la discussion ni à la délibération. Nous vous soumettons la question de savoir s'il y a lieu de l'admettre. La lettre des statuts est positive. Le premier paragraphe de l'art. 47 est ainsi conçu : « Pour être admis à l'assemblée générale, tout propriétaire d'actions doit les déposer *dix jours au moins avant la réunion*, soit au siége de la Société, soit chez les banquiers de la Compagnie. »

Il est certain qu'aux termes de cet article, nul n'a le droit de se présenter dans cette assemblée, s'il ne remplit la condition déterminée par les statuts.

Tout à l'heure un actionnaire a demandé à être admis ; il avait déposé ses actions avec un retard de trois ou quatre jours. Nous lui avons dit qu'il ne pouvait se présenter, et il s'est retiré. M. Plaideau se trouve dans le même cas. Néanmoins nous ne faisons pas d'objection contre son admission dans les termes de sa demande, c'est-à-dire qu'il ne prendra part ni à la discussion, ni à la délibération, si vous croyez que l'art. 47 des statuts n'y fait pas obstacle.

Un actionnaire. — Il y aurait à examiner si la présence d'un actionnaire qui n'a pas déposé ses actions n'invaliderait pas notre délibération.

M. Rolin, administrateur délégué. — Le bureau pense qu'il n'a pas le droit d'être admis.

Un actionnaire. — Vous n'avez pas exprimé votre avis sur les conséquences de son admission.

M. Rolin. — Je ne puis dire que sa présence invaliderait notre délibération. Mais je crois que la prudence commande de se tenir dans la stricte légalité.

M. Albert Picard. — La validité d'une délibération, en présence d'un actionnaire qui ne voterait pas, ne peut être contestée. La seule question à résoudre est une question de convenance.

M. Rolin. — En se plaçant à ce point de vue, il faut tenir compte de ce que déjà nous avons refusé d'admettre un autre actionnaire par le même motif. Ne serait-il pas injuste de traiter différemment deux actionnaires qui se trouvent dans les mêmes conditions ?

Un actionnaire. — Je ferai observer qu'à Paris on a refusé de recevoir le dépôt des actions le 30 octobre.

M. Rolin. — C'est qu'en effet il fallait se présenter avant le 30.

M. Gheysens. — Quant à la question de légalité, je pense qu'il faut se conformer aux statuts. Cependant je pourrais citer de nombreux précédents à l'appui de la demande de M. Plaideau. J'ai souvent vu admettre, dans des réunions comme celle-ci, des actionnaires qui n'avaient pas déposé leurs actions, mais qui en étaient munis ; il serait dangereux d'admettre un actionnaire sans ses actions, car rien ne pourrait garantir qu'il ne les aurait pas aliénées.

A Anvers, à une réunion des actionnaires de la Compagnie des charbonnages de Sacré-Madame, il s'est présenté un actionnaire qui n'avait pas déposé ses actions. Je me suis opposé à son admission, quoiqu'il fût un de mes amis. Mais un ministre d'État, ancien ministre, qui faisait partie de la réunion, nous a dit qu'à Bruxelles, en pareil cas, l'admission d'un actionnaire porteur de ses actions ne faisait aucune difficulté. En présence de cette autorité, je n'ai pu insister et cet actionnaire a été admis non-seulement à assister à l'assemblée, mais encore à prendre part aux délibérations.

M. le président. — M. Plaideau est porteur de ses actions.

M. Rolin. — Il m'est impossible d'admettre l'opinion de M. Gheysens. Si elle prévalait, nos statuts seraient une lettre morte. Je crois que nous devons nous en tenir à la stricte légalité, et que celui qui se présente après le délai ne peut, sous l'empire de l'art. 47 des statuts, être admis à la délibération.

Un actionnaire. — Si la question était entière, on pourrait admettre M. Plaideau ; mais elle n'est pas entière, puisque l'on a déjà refusé d'admettre un actionnaire qui avait déposé tardivement ses actions. Si maintenant nous en admettons un qui se trouve dans le même cas, nous aurons deux poids et deux mesures. Si les deux actionnaires étaient présents, nous pourrions prendre une décision. Mais un des deux s'étant retiré, comment pourrions-nous admettre l'autre ? Nous ne pourrions le faire sans prendre, dans une question identique, deux décisions différentes.

M. Gheysens. — Si l'on pouvait prévenir l'actionnaire à qui l'on a refusé l'entrée de la salle, je ne verrais aucune difficulté à l'admission de M. Plai-

deau. Mais il s'est retiré. Je crois, comme l'honorable préopinant, que nous devons appliquer à tous la même règle.

L'assemblée, consultée, décide que M. Plaideau ne sera pas admis à la réunion.

Il est procédé à l'appel nominal, qui constate la présence de 71 actionnaires ayant droit à 458 voix et représentant 7,798 actions.

M. Rolin, administrateur délégué. — Vous aviez été convoqués en assemblée générale pour le 30 septembre. Dans le délai fixé par les statuts, il n'avait pas été déposé des actions en nombre suffisant, pour que l'assemblée générale pût régulièrement se constituer. Le Conseil d'administration a constaté le fait, et convoqué les actionnaires à une seconde assemblée générale, aux termes des statuts. Cependant le 30 septembre, un actionnaire, M. Gheysens, s'est présenté au local indiqué pour la réunion, et n'y trouvant aucun représentant de la Compagnie, il a protesté. Selon lui, le Conseil d'administration ne pouvait pas constater lui-même l'insuffisance des actions déposées; c'était à l'assemblée seule qu'il appartenait de le faire. Cette protestation, faite devant notaire, a été renouvelée par l'exploit suivant :

L'an mil huit cent cinquante-sept, dix octobre;

A la requête de Me Xavier-Antoine Gheysens, notaire à Anvers, y domicilié,

Je, Alexandre-François André, huissier audiencier près le tribunal de première instance de Bruxelles, y domicilié, rue des Bouchers, section 5, n° 53, patenté et soussigné, ai signifié au conseil d'administration de la Société du chemin de fer Hainaut et Flandres, ayant son siége à Bruxelles, rue Montoyer, n° 6, quartier Léopold, l'expédition délivrée par Me Vergote, notaire à la résidence de Bruxelles, d'un procès-verbal de comparution dressé par lui et son collègue, Me Vanderlinden, à ladite résidence, à la demande et en présence de mon requérant, le trente septembre dernier, constatant que, contrairement à la convocation régulièrement faite au *Moniteur belge*, et en d'autres organes de la publicité, l'assemblée générale des actionnaires n'a pas eu lieu ledit trente septembre dernier, par le fait dudit conseil d'administration, mon requérant ayant fait audit acte ses réserves et protestations, à faire valoir en temps et lieu contre qui de droit.

Et en opérant la présente signification, j'ai, au nom de mon requérant, renouvelé toutes ses réserves et protestations, les protestations actuelles s'adressant particulièrement à la prétention dudit conseil d'administration, de faire considérer la nouvelle réunion des actionnaires, fixée par lui au neuf novembre prochain, selon avis au *Moniteur belge* du huit octobre courant mois, comme une seconde assemblée générale extraordinaire, ayant le droit de décider toutes les questions à l'ordre du jour, quel que puisse être le nombre des actionnaires présents et des actions représentées; une semblable interprétation formant violation manifeste de l'article 50 des statuts, que le conseil d'administration invoque ici à tort; mon requérant rendant ledit conseil d'administration, comme chacun de ses membres, personnellement responsable de cette violation et des conséquences de l'ajournement de l'assemblée du trente septembre dernier. Et pour que ledit conseil d'administration n'en ignore, etc.

Signé, ANDRÉ.

Quoique la prétention soulevée dans l'exploit dont vous venez d'entendre la lecture nous ait paru dénuée de tout fondement, nous avons fait abstraction de notre conviction personnelle, et nous avons cru devoir soumettre la question à l'avis de trois jurisconsultes, MM. Barbanson, Mascart et Vervoort. Je crois qu'il est utile de vous donner lecture de la consultation de ces messieurs, ainsi que de l'exposé qui le précède.

EXPOSÉ.

Les art. 47, 49 et 50 des statuts de la Compagnie du chemin de fer Hainaut et Flandres portent ce qui suit :

« Art. 47. Pour être admis à l'assemblée générale, » tout propriétaire d'actions doit les déposer, dix jours » au moins avant la réunion, soit au siége de la Société, soit chez les banquiers de la Compagnie.

» Les procurations doivent être déposées dans le » même délai et au même lieu.

» Art. 49. L'assemblée générale est régulièrement » constituée, lorsque le nombre des actionnaires pré » sents est de trente, représentant au moins le cinquième du capital actions.

» Art. 50. *Si, à la suite d'une première convocation, les conditions exigées par l'article précédent ne sont pas remplies, l'assemblée générale est convoquée de nouveau, dans les quarante jours de la date.*

» Les délibérations de cette seconde réunion sont » valables, quel que soit le nombre des actionnaires » et des actions représentées; mais ces délibérations » ne peuvent porter que sur des objets pour lesquels » la première convocation avait lieu. »

En fait, les actionnaires de la Compagnie Hainaut et Flandres ont été convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le mercredi 30 septembre à midi. Mais il n'a été déposé dans le délai prescrit par l'article 47 des statuts qu'une quantité de 4,215 actions, tandis que, aux termes de l'art. 49, il en eût dû être déposé 10,500, pour que l'assemblée pût être régulièrement constituée.

En conséquence, le conseil d'administration ayant reconnu, aux termes de l'art. 50 des statuts, qu'une des conditions exigées par l'article précédent n'était pas remplie, a porté à la connaissance des actionnaires, par un avis inséré dans les journaux, que l'assemblée indiquée pour le 30 septembre ne pourrait avoir lieu, et les a convoqués de nouveau pour le 9 novembre suivant, pour délibérer sur les objets indiqués dans la première convocation.

Cependant un actionnaire, ne reconnaissant pas à l'administration le droit d'ajourner une assemblée générale régulièrement convoquée, s'est rendu le 30 septembre au local indiqué pour l'assemblée, et y a fait dresser acte, devant notaire, de l'absence du Conseil et de ses protestations et réserves. Il a renouvelé ensuite ces protestations par exploit notifié au siége de la Compagnie, ledit exploit portant que ses protestations actuelles s'adressaient particulièrement à la prétention du conseil de faire considérer la nouvelle réunion des actionnaires fixée au 9 novembre comme une seconde assemblée générale extraordinaire ayant le droit de décider toutes les questions à l'ordre du jour, quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées, une semblable interprétation formant, selon lui, une violation manifeste de l'art. 50 des statuts, que le conseil d'administration invoque prétendûment à tort, et le requérant rendant le conseil d'administration, comme chacun de ses membres, personnellement responsable et de cette violation et des conséquences de l'ajournement de l'assemblée du 30 septembre.

On demande si cette prétention est fondée; si le conseil d'administration doit s'y arrêter, ou s'il a même le droit de le faire, en vue d'empêcher le mauvais effet que pourrait produire, de l'avis de quelques personnes, une protestation même isolée, pour le crédit de la Compagnie; et, en ce cas, s'il peut, ou bien considérer l'assemblée convoquée pour le 9 novembre comme une première assemblée générale, pourvu qu'elle réunisse les conditions exigées par l'art. 49 des statuts, ou bien annuler la deuxième convocation, et convoquer les actionnaires à nouveau pour une première assemblée générale extraordinaire; le conseil d'administration priant messieurs les consultants de délibérer leur avis, au point de vue non-seulement du droit strict, mais encore de la prudence.

CONSULTATION.

Vu l'exposé qui précède, les avocats soussignés, répondant aux questions soumises, sont d'avis que la prétention de l'actionnaire opposant est dénuée de fondement; qu'il n'y a pas lieu de s'y arrêter.

Une assemblée générale extraordinaire était convoquée pour le 30 septembre dernier; pour qu'elle pût se constituer régulièrement au jour fixé, il fallait l'accomplissement préalable des conditions requises: le dépôt des titres, dix jours au moins avant la réunion, était pour l'admission des actionnaires une condition indispensable. A défaut de ce dépôt, il était certain, dès le 20 septembre, que le 30 toute réunion serait impossible.

« Si à la suite d'une première convocation les » conditions exigées ne sont pas remplies, dit l'art. 50 » des statuts, l'assemblée générale est convoquée de » nouveau dans les quarante jours de la date. »

Cette hypothèse s'est réalisée : à la suite de la convocation qui avait eu lieu, la condition essentielle a fait défaut; il n'y avait qu'une chose à faire; il fallait convoquer de nouveau les actionnaires; c'est ce qu'a fait le conseil d'administration, appliquant directement l'art. 50 dans sa disposition textuelle et impérative, faisant ce qui lui était ouvertement prescrit; il ne devait point attendre le jour prescrit par la convocation; il n'y avait rien à faire le 30 septembre, puisqu'il ne pouvait pas y avoir de réunion.

C'est l'administration qui, recevant le dépôt des titres, constate officiellement l'accomplissement de la condition sans laquelle il n'y a point d'assemblée possible. Elle a annoncé aux actionnaires, en les convoquant de nouveau, qu'il ne pourrait pas y avoir d'assemblée générale le 30 septembre.

Que leur fallait-il de plus, et de quoi pourraient-ils se plaindre? L'administration n'a point ajourné une assemblée qui eût pu délibérer; mais pour rendre possible une réunion qui ne l'était pas encore, elle a convoqué pour un autre jour, comme elle le devait, les actionnaires qui n'avaient pas répondu à son appel.

Les statuts exigent de deux choses l'une : ou il faut, après une première convocation, que trente actionnaires au moins, représentant le cinquième du *capital actions*, ayant déposé leurs titres dix jours avant la réunion, se présentent pour délibérer; ou il faut invariablement une convocation nouvelle, si les conditions exigées ne sont pas remplies, si, à défaut de dépôt de titres, il ne peut pas se former de réunion. L'actionnaire qui se présente seul n'a rien à réclamer; il faut à tous les autres qui n'ont pas répondu, la garantie d'une seconde convocation. Ce n'est qu'après ce second appel, que l'administration doit s'expliquer et qu'il est permis de délibérer.

Si l'assemblée générale qui se produira le 9 novembre réunissait les conditions de l'art. 49, il paraît incontestable que ses résolutions seraient obligatoires et définitives. Mais si le nombre indispensable après une première convocation ne se présentait pas, il faudrait, le 9 novembre, appliquer sans hésitation la disposition finale de l'art. 50. Après avoir ponctuellement observé les statuts, il serait dangereux de s'en écarter, d'abandonner les droits acquis, en cédant à une vaine tentative d'opposition. — Si l'actionnaire récalcitrant vient à la reproduire le 9 novembre, il conviendrait de la faire repousser par l'assemblée générale, qui en ferait justice, en approuvant les actes du conseil d'administration, en consacrant directement elle-même l'interprétation et le résultat que le texte des statuts paraît rendre incontestable.

Délibéré à Bruxelles, le 26 octobre 1857.

Signé : BARBANSON.
JUL. MASCART.
J. VERVOORT.

Si quelqu'un dans l'assemblée avait des observations à présenter à ce sujet, je le prierais de le faire.

M. Gheysens. — Malgré tout le talent de ces messieurs, je ne puis adhérer à leur consultation. Je crois qu'une assemblée générale des actionnaires doit se connaître elle-même, doit vérifier elle-même le nombre des actions déposées. Je crois qu'il n'est pas régulier que cette vérification soit faite par les membres du conseil d'administration. Je proteste contre toute interprétation désobligeante pour eux qui pourrait être donnée à ma pensée. J'ai trop d'estime pour leur caractère, pour mettre en doute leur parfaite loyauté. Mais je dis que, en thèse générale, un conseil d'administration n'a pas dans ses attributions la vérification du nombre des actions nécessaire pour constituer l'assemblée générale. Ce qui prouve que cela rentre dans les attributions de l'assemblée générale, c'est qu'aux termes des statuts, les deux plus forts actionnaires font partie du bureau.

M. Poitevin. — Mais si nous continuons ainsi, nous n'en finirons pas. Nous avons des décisions à prendre sur des objets importants dont nous devons nous occuper. Avec toutes vos digressions, vous nous ennuyez... (*Murmures*).

M. le président. — L'expression est un peu forte.

Digitized by Google

M. Boucquié-Lefebvre. — Elle mérite un rappel à l'ordre.

M. le président. — J'ai fait une observation ; mais je ne crois pas avoir le droit de prononcer un rappel à l'ordre.

M. Gheysens. — En présence d'une telle expression, je ne me considère pas ici comme entièrement libre. Je renonce donc à la parole.

M. le président. — L'expression dont s'est servi un membre de l'assemblée n'est pas convenable assurément ; je l'ai blâmée, d'accord en cela, je pense, avec l'assemblée entière. Mais je ne puis comprendre comment cela pourrait porter atteinte à la liberté de l'honorable orateur. Je l'engage à continuer.

M. Gheysens. — Je ne suis pas assez maître de moi pour le faire. Cette violence de langage à laquelle je ne suis pas habitué, me commande de ne pas m'y exposer de nouveau.

M. Rolin. — Le bureau ne peut admettre qu'une expression peu convenable, désavouée par l'assemblée, entrave la liberté de la délibération.

M. Poitevin. — Je n'hésite pas à désavouer moi-même cette expression qui m'est échappée dans un moment d'impatience. Arrivé ce matin et désirant repartir ce soir pour Paris, j'ai vu avec peine que l'on tardait autant à aborder l'ordre du jour. C'est ainsi que s'explique cette expression que je retire et dont je demande pardon à l'assemblée (*Bien ! Très-bien !*)

M. Gheysens. — Je continue. Je dis donc qu'une assemblée d'actionnaires doit vérifier, elle-même, si elle est assez nombreuse pour délibérer. Cela est nécessaire. En effet, si vous ne mettez pas les actionnaires en présence les uns des autres, ils restent isolés et ne peuvent se concerter dans l'intérêt de l'entreprise. Je ne parle pas ici comme intéressé personnellement, mais comme représentant de la place d'Anvers, qui est si intéressée au succès de notre entreprise. J'ai si bien senti la nécessité pour les actionnaires de se voir et de se concerter, que je me suis rendu dans les bureaux de la Compagnie pour obtenir la communication de la liste des actionnaires ayant déposé leurs actions et pouvant assister à l'assemblée générale. Elle m'a été refusée.

M. Rolin. — Deux objections viennent d'être faites contre l'avis de MM. Barbanson, Mascart et Vervoort. La première c'est que l'assemblée doit constater elle-même si elle est régulièrement constituée ; la seconde, que les actionnaires ne doivent pas rester dans l'isolement, qu'ils doivent pouvoir se concerter entre eux.

La première objection ne résiste pas, nous semble-t-il, aux termes de l'art. 50 des statuts. L'assemblée générale ne peut se réunir, si les conditions exigées par l'article précédent ne sont pas remplies. Quant à la seconde, nous désirons, autant que l'honorable préopinant, que les actionnaires se connaissent et se concertent entre eux. Aussi n'avons-nous pas hésité à faire la demande que la liste nominative des actionnaires fût, contre l'usage, insérée au *Moniteur*. Mais rien n'a pu empêcher les actionnaires de se réunir autrement qu'en assemblée générale.

Je demande que M. le président veuille mettre aux voix, s'il y a lieu de s'arrêter à la protestation, ou d'approuver la conduite tenue par le Conseil d'administration.

L'assemblée, consultée, approuve la conduite tenue par le Conseil.

M. Gheysens. — Je demande que mes réserves soient insérées au procès-verbal.

M. le président. — Je n'y vois pas d'inconvénient.

Un actionnaire. — On n'admet pas de réserves dans une assemblée délibérante. Si l'on a des réserves à faire, on n'a qu'à les faire signifier.

M. Gheysens. — Soit, je m'abstiens et réserve mes droits.

M. Rolin, administrateur délégué, donne lecture du rapport suivant.

(Voir le rapport ci-dessus.)

M. Gheysens. — Je demande que l'assemblée ordonne l'impression de ce rapport. Je crois qu'il importe que les actionnaires en prennent connaissance.

M. Rolin. — Il n'y a pas le moindre doute à cela.

L'assemblée ordonne l'impression et la distribution du rapport du Conseil d'administration.

M. Magherman, au nom des commissaires de la Compagnie, présente leur rapport sur l'exercice de leur surveillance et sur la vérification des comptes.

(Voir ce rapport ci-dessus.)

M. le président. — Quelqu'un demande-t-il la parole ?

M. Godart. — J'ai entendu, dans le rapport qui nous a été fait au nom du Conseil d'administration, certains points qui se rapportent à une proposition que j'ai envoyée de Paris. Je crois que c'est le moment d'en dire quelques mots.

Le 30 octobre, j'ai adressé au Conseil d'administration une proposition par laquelle je demandais : 1° que l'assemblée générale donnât au Conseil d'administration les pouvoirs nécessaires pour amener une réduction sur le traité à forfait, ou une résiliation de ce traité ; 2° que des pouvoirs fussent donnés au directeur général pour établir un nouveau devis pour servir de base aux prix définitifs du forfait ; 3° que l'assemblée décidât qu'un nouvel appel de cent francs serait fait aux actionnaires avant le 1er janvier.

Je désirerais savoir si le bureau entend mettre cette proposition en délibération.

Un membre du bureau. — Je ne pense pas que ce soit possible. Les statuts disposent qu'aucun objet ne pourra être porté à l'ordre du jour de la seconde assemblée générale, s'il n'a été porté à l'ordre du jour de la première. La proposition de l'honorable membre n'ayant pas figuré à l'ordre du jour de la première assemblée générale, ne peut figurer à l'ordre du jour de celle-ci.

M. Godart. — Je ne partage pas l'opinion de l'honorable préopinant sur l'interprétation qu'il donne à l'art. 52 des statuts, lequel ne fait aucune distinction entre l'ordre du jour des assemblées ordinaires et des assemblées extraordinaires. Mais je n'insiste pas pour que ma proposition soit mise maintenant en délibération. D'après l'observation faite par l'honorable préopinant, je puis espérer qu'elle pourra être examinée à la prochaine assemblée générale avec plus de chances de succès.

M. le président. — Puisque l'on n'insiste pas, je ne m'occuperai pas de la proposition.

Ne pensez-vous pas qu'il serait convenable de vider l'ordre du jour ? Après quoi MM. les actionnaires présents feraient toutes les observations qu'ils jugeraient convenables. (*Adhésion générale.*)

L'ordre du jour appelle en premier lieu la nomination d'un membre du Conseil d'administration. Le bureau propose M. Joseph Oppenheim, banquier à Bruxelles, président du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer d'Anvers à Gand.

Après une discussion sur le mode de votation, l'assemblée décide que la nomination aura lieu au scrutin secret; que chaque actionnaire inscrira sur la partie extérieure de son bulletin fermé le nombre de voix auquel il a droit et que la vérification en sera faite par les deux plus forts actionnaires appelés au bureau et faisant fonctions de scrutateurs.

Il est procédé au scrutin dans ces conditions ; en voici le résultat :

M. Oppenheim ayant obtenu l'unanimité des voix (456), moins une donnée à M. Gheysens, est proclamé membre du Conseil d'administration.

M. le président. — Nous passons au second objet à l'ordre du jour. Je mets en délibération la proposition suivante : l'assemblée générale est priée de donner au Conseil d'administration les pouvoirs nécessaires, afin de prononcer la dissolution de la Compagnie du chemin de fer d'Audenarde à Gand et d'en détruire les titres.

M. Boucquié-Lefebvre. — Je pourrais me dispenser de prendre la parole, et ne pas profiter de ce que l'honorable M. Rolin a dit, qu'il tolérerait la discussion la plus large ; car mes prévisions se rencontrent de tout point avec le rapport de l'honorable M. Rolin. Je crois donc inutile de lire le travail que j'avais préparé. Je ménagerai ainsi la lassitude de l'assemblée et l'impatience des actionnaires qui sont convaincus qu'ils ont perdu la totalité de leurs versements.

En effet, il résulte du rapport que la totalité des versements faits sur les actions et les obligations, n'est représentée que par le chemin de fer d'Audenarde à Gand, et qui n'a pas été payé intégralement en argent, mais en partie en obligations.

Dans certaines éventualités que prévoit le rapport de M. Rolin, nous ne conserverions pas la propriété du chemin de fer d'Audenarde à Gand, puisque le vendeur conserve un privilége sur la chose vendue.

Dans ces circonstances, je me borne à proposer à l'assemblée de prononcer la dissolution de la Compagnie.

M. Boucquié-Lefebvre donne lecture d'une proposition en ce sens :

« Les soussignés, actionnaires de la Société, vu » l'art. 52 des statuts, ainsi conçu : « L'assemblée gé- » nérale délibère sur toutes les propositions qui lui » sont faites par le Conseil d'administration, ou par » deux ou plusieurs commissaires de la Société ; au- » cune autre proposition n'est mise en délibération, » si elle n'est signée par cinq membres de l'assem- » blée. »

» Usant de la faculté accordée par cet article, ont l'honneur de proposer à l'assemblée générale de mettre en délibération la proposition suivante :

» Attendu que sur les 52,000 actions de la Société, 31,340 ont été souscrites ;

» Attendu qu'on ne peut pas considérer les 12,000 actions à prendre éventuellement par les entrepreneurs des travaux comme offrant une ressource réelle à la Compagnie, mais seulement comme la représentation d'une partie du bénéfice de ces entrepreneurs ;

» Attendu qu'en présence de l'état actuel du crédit public et de la dépression spéciale qui pèse sur les actions de la Compagnie, il est impossible de placer au pair les actions restantes, ni d'obtenir le payement en entier des actions émises ;

» Attendu que, sur les 47,386 obligations à émettre, la Société n'a pu qu'en placer un très-petit nombre et que, par les mêmes motifs, la Société ne peut espérer de compléter cette partie de son capital ;

» Attendu que la Société se trouve ainsi dans l'impossibilité de satisfaire aux conditions imposées à sa reconnaissance par le gouvernement comme Société anonyme ;

» Attendu, du reste, qu'il est constant qu'elle se trouve dans l'impuissance matérielle d'exécuter les projets pour lesquels elle avait été formée, puisque l'encaisse se borne à 27,000 francs ;

» Attendu qu'il est de l'intérêt évident des actionnaires de ne pas engager des capitaux insuffisants dans une entreprise qu'ils ne peuvent mener à bonne fin ;

» Attendu qu'il est aussi de leur intérêt de retirer leurs mises avant que leurs capitaux ne soient engagés dans des travaux ou dépensés sans résultat possible ;

» Les soussignés proposent à l'assemblée générale de déclarer qu'il y a lieu de provoquer la dissolution de la société ;

» Que, en conséquence, une assemblée générale extraordinaire sera spécialement convoquée par le Conseil d'administration pour statuer, conformément aux statuts, sur la dissolution et la liquidation de la société.

» Les soussignés, en cas de rejet de leur proposition, se réservent tous leurs droits de poursuivre en justice l'annulation de la société pour inexécution des conditions des prospectus, comme aussi la restitution, contre qui de droit, des versements faits sur les actions dont ils sont porteurs. »

Plusieurs actionnaires. — Par qui est signée cette proposition ?

M. Boucquié-Lefebvre. — Je vais la faire signer.

(Aucune adhésion à la proposition n'est portée à la connaissance, soit de l'assemblée, soit du bureau.)

M. Gheysens. — J'ai une autre proposition à faire. Je propose l'ajournement de la discussion sur la proposition relative au chemin de fer d'Audenarde à Gand et sur tous les autres objets portés à l'ordre du jour. Je suis venu ici avec beaucoup de préventions que le rapport de M. Rolin a en partie dissipées. Mais il est impossible d'apprécier à une simple audition la situation de la Compagnie. Après que le rapport aura été distribué, nous pourrons mieux apprécier les choses, et il est probable qu'alors, au lieu d'être pour

Digitized by Google

l'administration un obstacle, nous lui viendrons en aide.

Un actionnaire. — On a soulevé tout à l'heure une grave question. On est venu nous proposer de signer notre acte de décès. Je ne pense pas que personne dans cette assemblée soit prêt à signer pareille chose; il est d'ailleurs évident que l'assemblée ne peut même pas s'occuper de cette proposition. Les actionnaires qui ne sont pas venus ont le droit de compter que l'on ne délibérera sur aucune proposition importante qui n'ait été mise à l'ordre du jour, et surtout qu'on ne délibérera pas sur un objet aussi important qu'une proposition de dissolution. Nous avons une question préalable, c'est l'ordre du jour.

M. le président. — Ce que demande l'honorable préopinant est conforme à l'art. 52 des statuts, qui est ainsi conçu : « Art. 52. L'assemblée générale délibère sur toutes les propositions qui sont faites par le conseil d'administration, ou par deux ou plusieurs commissaires de la société. Aucune autre proposition n'est mise en délibération si elle n'est signée par cinq membres de l'assemblée, et si elle n'est communiquée au conseil d'administration au moins huit jours d'avance. »

M. Rolin. — Je dois compléter l'observation de notre honorable président. Ce n'est pas même de l'art. 52 qu'il s'agit, mais bien de l'art. 50, qui est ainsi conçu :

« Art. 50. Si, à la suite d'une première convocation, les conditions exigées par l'article précédent ne sont pas remplies, l'assemblée générale est convoquée de nouveau dans les dix jours de la date. Les délibérations de cette seconde réunion sont valables, quel que soit le nombre des actionnaires et des actions représentées; mais *ces délibérations ne peuvent porter que sur des objets pour lesquels la première convocation avait eu lieu.* »

Il est évident que l'art. 52 ne parle que d'une assemblée convoquée pour la première fois, et laisse debout l'art. 50. Dans le cas de cet article, qui est celui où vous vous trouvez, la délibération ne peut porter que sur les objets pour lesquels la première convocation a eu lieu. Nous seulement nous ne pouvons délibérer sur une proposition improvisée à cette séance, mais nous ne pourrions pas même délibérer sur une proposition que cinq actionnaires auraient communiquée huit jours d'avance au conseil d'administration de la Société, pas plus que sur une proposition quelconque du conseil d'administration de la compagnie, étrangère à l'ordre du jour de la première convocation. Le texte de l'article ne fait pas doute, et la seule raison dit qu'il n'en peut être autrement, d'abord parce que les conditions de validité des délibérations d'une seconde réunion ne sont pas les mêmes que celles d'une première, ensuite parce qu'il peut se faire que certains actionnaires n'aient pas cru devoir assister à l'assemblée de ce jour, dans la confiance qu'il n'y aurait délibéré sur aucun objet autre que ceux compris dans l'ordre du jour de la première convocation.

Nous ne pouvons donc mettre en discussion la proposition de M. Boucquié-Lefebvre.

Une autre proposition a été faite par un honorable membre. Ce membre vient de vous déclarer loyalement qu'il était arrivé ici avec des préventions qui sont déjà en partie dissipées, et qui se dissiperont peut-être entièrement par un plus mûr examen. Mais il lui est impossible d'apprécier à une simple audition le rapport que nous avons eu l'honneur de vous présenter. Il demande pour ce motif l'ajournement sur l'objet en discussion.

Je comprendrais la nécessité de cet ajournement, Messieurs, si la décision que vous êtes appelés à prendre sur cet objet pouvait compromettre la liberté de vos votes sur toute autre question dans laquelle l'avenir de la société pourrait être en jeu. Mais la compagnie est propriétaire de la totalité des actions et obligations du chemin de fer d'Audenarde à Gand; elle représente donc activement et passivement la société de ce chemin de fer, et cependant *il reste un fait qui doit être détruit*; c'est une société qui n'existe plus que de nom, mais qui existe cependant, et qui ne peut être qu'une cause d'embarras. Quelles que soient vos discussions ultérieures, il est impossible que vous hésitiez à prendre une mesure qui nous semble une conséquence nécessaire des statuts.

M. Boucquié-Lefebvre. — Je m'incline devant un argument de forme. Je reproduirai ma proposition en temps utile, lorsqu'on ne pourra plus y opposer de fins de non-recevoir.

M. Rolin. — Je ne vous oppose pas de fins de non-recevoir. J'invoque les statuts, qui sont la loi de la compagnie et qu'elle doit respecter.

M. Boucquié-Lefebvre. — Je ne me laisse pas intimider par les gros mots.

M. Rolin. — Je prends l'assemblée à témoin si, dans ce que j'ai dit, il y a rien qui ressemble à de gros mots. (*Adhesion générale.*)

M. Boucquié-Lefebvre. — Vous invoquez les statuts contre ma proposition. C'est ce que j'appelle une fin de non-recevoir. Au reste, je n'insiste pas sur ma proposition. Je me rallie à la demande d'ajournement.

M. Ghesens. — Je crois que le deuxième alinéa de l'art. 52 peut être interprété dans deux sens. Mais il est inutile de discuter sur ce point, puisque la proposition n'a pas été déposée huit jours avant la séance.

Malgré l'observation de l'honorable M. Rolin, je persiste dans ma demande d'ajournement. Je persiste à penser que, pour que nous puissions nous prononcer en parfaite connaissance de cause sur le rapport du conseil d'administration, il faut que nous ayons eu le temps de le lire et de l'examiner.

M. Loustauneau. — On nous propose de décider que la société du chemin de fer d'Audenarde à Gand, qui n'existe plus en droit, sera liquidée de fait. Je ne vois pas l'intérêt qu'il peut y avoir à ajourner cette décision. Admettons, en effet que la proposition soit rejetée, la société du chemin de fer d'Audenarde, qui est morte, n'en sera pas moins morte. Seulement il y a une question de forme. Vous avez une société qui n'existe que de nom et qui s'est confondue avec la nôtre. Nous devons exécuter la loi, qui veut qu'une société qui n'existe plus en fait soit liquidée de droit.

Nous devons être propriétaires incommutables du chemin de fer d'Audenarde à Gand. Pour cela, il faut que nous fassions disparaître cette société en droit, comme elle a disparu en fait.

Il ne faut pas s'arrêter à des questions qui ne sont qu'un embarras. Videns les questions à l'ordre du jour. Quand des propositions seront présentées, on les examinera. Mais il faut des propositions sérieuses. La proposition d'ajournement pour la question relative au chemin de fer d'Audenarde à Gand n'est pas sérieuse, à moins qu'on ne démontre qu'il y a intérêt à ce qu'une société qui n'existe plus en fait, continue à exister de droit.

L'ajournement est mis aux voix et rejeté.

L'assemblée, consultée, autorise le Conseil d'administration à prononcer la dissolution de la Compagnie du chemin de fer d'Audenarde à Gand et à détruire ses titres.

M. Rolin. — Aucun autre objet ne peut être mis en délibération. Mais le Conseil est prêt à répondre à toutes les interpellations qui pourraient lui être adressées. Si quelqu'un dans l'assemblée a des doutes sur la légalité des opérations de l'administration, il ne faut pas qu'il les tienne en réserve.

M. Boucquié-Lefebvre. — Je vais demander quelques informations sur des opérations de la Société.

Il m'importe, comme actionnaire, de savoir à quel taux a été acheté le chemin de fer de Nazareth à Audenarde. Je dois connaître le coût par kilomètre, afin de le comparer au coût de l'ensemble de la ligne, qui est de 393,000 fr. par kilomètre, prix bien supérieur au prix moyen de construction de la ligne de l'Etat, déduction faite du chemin de fer de la Vesdre.

Je me demande comment il est possible que la partie de la ligne qui avoisine Gand coûte 26 0/0 de moins que le reste de la ligne. Vous me direz que cette partie du chemin de fer est construite à une seule voie. Mais vous dites dans le rapport qu'il serait possible de diminuer la dépense d'une manière remarquable, en construisant le chemin de fer à une seule voie. Comment donc la construction d'une partie de la ligne à une seule voie ne fait-elle pour la dépense qu'une différence de 26 0/0 ?

Nous savons que le chemin de fer de Nazareth à Audenarde a coûté (frais de construction) 1,600,000 fr. Je désirerais savoir combien et comment il a été payé.

M. Rolin. — Il y a plusieurs erreurs de fait dans l'observation de l'honorable préopinant. D'abord le prix de rachat du chemin de fer d'Audenarde n'est pas de 1 600,000 fr., mais de 2,560,000 fr. Ensuite ce chemin n'est construit qu'à une voie, tandis que le forfait du chemin Hainaut et Flandres est basé sur la construction de ce chemin à double voie dans tout son parcours. En troisième lieu, le prix du premier, à la différence du second, ne comprend pas le matériel. Enfin le prix du forfait du chemin Hainaut et Flandres n'est pas le fait de l'administration. Il est déterminé par les statuts. Toutes les obligations qui sont la conséquence du forfait sont énoncées aux art. 23 et 24 des statuts. Il ne faut pas les isoler l'une de l'autre, mais au contraire les considérer dans leur ensemble et ne pas perdre de vue qu'au nombre de ces obligations est celle de souscrire 12,000 actions, qui ne peuvent être émises tant que la Société n'a pas placé la totalité de son capital.

Deux des entrepreneurs, tout en restant obligés vis-à-vis de nous, ont cédé leur contrat. Les conditions de la cession nous sont connues, et elles sont telles qu'il est évident que le forfait ne constitue pas pour les entrepreneurs, à leurs yeux, une brillante affaire.

M. Loustauneau. — Je voudrais savoir ce que nous faisons ici. Je n'admets pas qu'après que l'ordre du jour est épuisé, nous soyons retenus ici par des réponses que ferait l'administration à des interpellations de certains actionnaires. Le Conseil d'administration a déclaré qu'il était prêt à répondre à toutes les interpellations. Je comprends cela comme conversation, mais je ne comprends pas cela comme séance. Je demande donc que M. le président lève la séance, sauf au bureau à donner ensuite toutes les explications qu'il voudra aux actionnaires qui en demanderont.

M. Boucquié-Lefebvre. — Je n'insiste pas. Je tiens seulement à déclarer que, si j'ai adressé une interpellation au Conseil d'administration, c'est que j'y ai été provoqué.

La séance est levée à 5 heures et demie.

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 21 août 1857.

Suite (1).

Présidence de M. Faure, vice-président.

M. Benoist-Duportail remet à la Société un exemplaire d'un mémoire sur la fabrication des boulons, harpons, écrous, clefs, rondelles, goupilles, clavettes, etc., qu'il a publié dans le journal *le Technologiste*. Ce mémoire est renvoyé à l'examen de M. Nozo, qui voudra bien en même temps rendre compte de la communication de M. Benoist Duportail sur la fabrication des essieux.

M. le président remercie M. Benoist-Duportail de son active coopération aux travaux de la Société.

M. de Branville donne lecture d'une note sur le système de télégraphie sous-marine de M. Balestrini.

M. Balestrini, à qui l'on devait déjà l'idée des télégraphes souterrains appliqués avec succès en Angleterre et au Brésil, ne s'est pas borné à l'étude d'un câble exempt des inconvénients que présentent les câbles qu'on emploie aujourd'hui : il a cherché des moyens pratiques pour établir des embranchements sur des lignes déjà posées et pour diminuer l'im-

(1) Voir le *Journal des Chemins de fer* du 21 novembre 1857.

Digitized by Google

portance des ruptures de câble à l'approche des côtes, en localisant, pour ainsi dire, l'interruption du circuit.

Le câble de M. Balestrini est disposé de la manière suivante :

Autour d'une mèche de chanvre de 0m,003 de diamètre, on enroule trois fils de cuivre de 0m,001 de diamètre, destinés à la décharge de l'électricité d'induction qui se forme sur l'enveloppe des fils de transmission; sur cette mèche on dépose en spirales les voies électriques, composées chacune d'un fil de cuivre de 0m,0015 de diamètre, recouvert d'une double gaine de gutta-percha.

Ce câble électrique devient la mèche d'un câble en chanvre composé de huit torons de 0m,005 de diamètre, tordus en sens contraire des voies électriques et rendus préalablement imperméables par un enduit à base de caoutchouc. Le câble est ensuite recouvert d'une bande de toile imperméable que l'on roule en sens contraire des torons de chanvre et qui est destiné à empêcher la détorsion et à protéger le chanvre contre les frottements pendant le transport et la pose.

Tel est le câble destiné à être posé dans les profondeurs dépassant 400 mètres. Pour les endroits moins profonds, le câble est protégé par une armature composée de quatre fils de fer galvanisés.

M. de Branville discute les avantages particuliers à ce câble et qui peuvent se résumer ainsi : résistance à la détorsion; flexibilité permettant d'enrouler le câble sur des treuils et rendant ainsi la pose plus facile; résistance à l'extension, qui, d'après les expériences de M. de Branville, atteint 1200 kilogr., de façon que, dans une eau très-calme, le câble des faibles profondeurs pourrait atteindre 4,200 mètres et celui des grandes profondeurs, 12,000 mètres; transmission plus facile du courant par suite de l'écoulement des courants induits par les fils de décharge.

Un problème important à résoudre dans l'établissement d'un câble sous-marin reliant un grand nombre de points, consisterait à pouvoir établir des embranchements et à empêcher qu'à l'approche des côtes la rupture des câbles ou des fils terrestres ne fût une cause d'interruption pour toute la ligne.

M. Balestrini emploie pour cela un appareil qu'il appelle station sous-marine, au moyen duquel le circuit est ainsi disposé : le câble de la ligne ne vient pas à la côte, il en passe à quelques centaines de mètres suivant la nature du fond et la profondeur; arrivé au point où l'on veut prendre terre, on interrompt la ligne; les deux bouts que l'on obtient se raccordent au moyen de la station, 1° avec un câble allant à terre, 2° avec des bobines sur lesquelles est enroulé une longueur de fil présentant une résistance double à peu près de celle du circuit allant au poste terrestre; l'emploi de ces bobines est une application du principe des courants dérivés.

Après quelques détails sur la construction de la station sous-marine, la note de M. de Branville indique une disposition due à M. Balestrini pour garantir un câble mouillé sur un bas-fond de galets ou de roches : c'est un chapelet d'amarrage dont les grains en fonte sont reliés par trois ou quatre tiges en fer noyées dans la fonte; les bouts de ces tiges de fer, recourbés en maillons, s'enchaînent les unes dans les autres; le câble devient le fil de ce chapelet, dont les deux extrémités sont solidement ancrées sur le fond.

M. de Branville indique que les sondages constituent une des opérations importantes de la pose des câbles sous-marins. Il se propose de communiquer à la Société une note sur l'ensemble de ce travail de pose, mais il croit devoir présenter dès aujourd'hui un modèle d'une sonde basée sur un principe nouveau. Le câble qui supporte cette sonde renferme les deux fils conducteurs d'un circuit électrique : quand la sonde touche le fond, le circuit est coupé par le jeu d'un interrupteur à piston, et on en est averti sur le pont du navire par une sonnerie, en même temps qu'un embrayeur électrique arrête l'un des deux compteurs sur lesquels passe le câble; il suffit alors de remonter la sonde jusqu'à ce que la sonnerie cesse de fonctionner et que le second compteur indique le même chiffre que le premier.

Sur l'objection que l'interruption du courant peut survenir par un obstacle quelconque, M. de Branville répond que la sonde continuant à descendre, le circuit se refermerait et la sonnerie cesserait de fonctionner, ce qui serait un avertissement suffisant. Il signale un inconvénient résultant de l'interruption incomplète du courant par suite de la conductibilité de l'eau de mer, et indique qu'on y pourra remédier en remplissant la sonde avec de l'huile.

On observe que l'appareil présente, relativement à son poids, une grande surface à l'action des courants, ce qui pourrait produire des déviations et influer sur les résultats des sondages.

M. DE BRANVILLE répond que cet inconvénient est commun à toutes les sondes, et que d'ailleurs l'appareil sera réduit au plus petit volume possible.

M. LE PRÉSIDENT remercie M. de Branville et l'invite à tenir la Société au courant des travaux de pose du câble transatlantique qui s'exécutent en ce moment. M. de Branville compte en parler dans la note dont il a annoncé la prochaine communication.

M. GOTTSCHALK donne lecture d'une note de lui et de M. Gajewski sur le viaduc de Krumlin.

M. LE PRÉSIDENT remercie M. Gottschalk et M. Gajewski de leur intéressante communication.

La Société a reçu :

1° De M. Tourneux Félix, membre de la Société, une note sur la résistance dans le passage des courbes des chemins de fer, par M. Wissocq, ancien ingénieur hydrographe;

2° De la Société minérale de Saint-Etienne, son bulletin du premier trimestre 1857;

3° De la Société impériale et centrale d'agriculture, un exemplaire du dernier bulletin;

4° Des *Annales des ponts et chaussées*, le numéro de mars et avril 1857;

6° Des *Annales des mines*, la 6me livraison de 1856 et la 1re de 1857;

7° De M. Mesdach, membre de la Société, un exemplaire d'un rapport sur les eaux alimentaires de la ville de Liége, et un exemplaire du rapport sur les fabriques de produits chimiques en Belgique;

8° De la Société d'encouragement, un exemplaire de son bulletin de juin 1857;

9° Les nos 2, 3, 4, 5, 6, 7 et 8 du *Journal des Ingénieurs autrichiens*;

10° De M. Oppermann, les numéros de juin, juillet et août du *Portefeuille économique des machines*, et des *Nouvelles Annales de la construction*;

11° Du journal *The Engineer*, les nos des 17, 24 et 31 juillet et 7 et 14 août 1857;

12° De M. Noblet, éditeur, les 27, 28 et 29e livraisons du *Portefeuille de John Cockerill*;

13° De M. Brawille, membre de la Société, une note sur un nouveau système de télégraphie sous-marine;

14° de MM. Gottschalk et Gajewski, une note sur le viaduc de Crumlin;

15° De M. Benoist Duportail, membre de la Société, un exemplaire d'un mémoire sur la fabrication des boulons, harpons, écrous, clefs, rondelles, goupilles, clavettes, etc., etc.

MM. Capdevielle, Dubois, Ferot, Fromantin, Lefèvre, Perrot et Roze, ont été reçus membres de la Société.

Séance du 18 septembre 1857.

Présidence de M. Ch. CALLON.

M. LE PRÉSIDENT annonce à la Société qu'à la suite de l'inauguration du chemin de fer du camp de Châlons, l'Empereur a nommé officier de l'ordre de la Légion d'honneur l'ingénieur éminent qui fut le maître aimé et estimé de la plupart d'entre nous, M. Perdonnet, président honoraire de notre Société. — A cette même occasion, un autre membre de la Société, M. Martin, ingénieur de la Compagnie de l'Est, a reçu la décoration de chevalier du même ordre. — C'est avec le plus grand empressement et le plus grand plaisir que le président se rend l'interprète des sentiments de la Société dans cette circonstance.

M. LE PRÉSIDENT rend compte à la Société d'un mémoire de M. Belgrand, ingénieur en chef du service *hydrométrique* du bassin de la Seine, inséré dans le dernier numéro des *Annales des ponts et chaussées*, travail qui acquiert un caractère d'importance tout particulier dans un temps où l'on se préoccupe des moyens d'empêcher, ou tout au moins d'atténuer les désastres dus au fléau des inondations.

L'objet principal du mémoire de M. Belgrand est d'exposer les résultats des observations faites pendant une année (du 1er mai 1854 au 30 avril 1855) sur les variations de niveau en 49 points déterminés de la Seine et de ses divers affluents, afin d'en conclure la possibilité de *signaler* avec certitude l'*arrivée* des crues, et, jusqu'à un certain point, de *prédire* leur *intensité*.

Le caractère distinctif d'un cours d'eau dépend de la nature des terrains qui l'alimentent. Les terrains *imperméables* donnent naissance à des cours d'eau extrêmement *ramifiés* et à régime *torrentiel*, dont l'*origine* ou la *source* est pour ainsi dire indéterminée; circonstances qui résultent précisément de ce que la presque totalité des eaux pluviales, tombant sur un sol imperméable, sont obligées de couler à la surface, le moindre ravin, fossé ou sillon devenant alors temporairement un cours d'eau véritable. — Les terrains *perméables*, au contraire, produisent des cours d'eau *très-clairsemés* à régime

Digitized by Google

tranquille, et dont la source, souvent considérable, est parfaitement définie et reçoit même parfois un nom spécial.

Ainsi, *Somme-Suippe*, *Somme-Vesle*, désignent la source de la *Suippe*, de la *Vesle*, etc.

Dans les cours d'eau à régime *torrentiel*, les crues sont très-intenses, mais de peu de durée. Dans les cours d'eau à régime *tranquille*, elles sont peu prononcées, mais elles durent longtemps.

Ainsi, dans le bassin de la Seine, l'Yonne et la plupart de ses affluents ont à un haut degré les caractères des premiers. — La Seine, en amont de Bray, est, au contraire, un cours d'eau éminemment tranquille, dont les crues atteignent à peine 0m,200.

Cette distinction faite, on peut résumer ainsi qu'il suit les observations de M. Belgrand et les conclusions auxquelles elles le conduisent.

I. *Petits cours d'eau.* — L'inspection attentive de l'ensemble des courbes qui expriment leurs variations de niveau pendant l'année en question, permet de poser les règles suivantes, en ce qui concerne du moins le bassin de la Seine.

(*a*) Les cours d'eau de ce bassin entrent tous en crue *en même temps*; mais, on le comprend aisément, il y a de grandes différences, d'un cours d'eau à l'autre, dans l'*intensité* de la crue. Ainsi, le 15 juin 1854, la Marne éprouvait une crue considérable, alors que l'Yonne ne montait que de quelques centimètres; le 15 août suivant, c'était le contraire.

(*b*) En thèse générale, les *torrents* peuvent s'élever à une grande hauteur, et les cours d'eau *tranquilles* rester presque stationnaires.

Les crues des ruisseaux sortant des sables de Fontainebleau ou des calcaires de Beauce sont presque nulles.

(*c*) Les torrents atteignent leurs maxima *plusieurs jours avant* les cours d'eau tranquilles; en d'autres termes, leurs crues passent les premières à Paris, à distance égale. — Ils peuvent même éprouver quelquefois plusieurs crues successives avant qu'il y en ait une sensible dans les ruisseaux de la Champagne, par exemple. — D'où il résulte que l'observation des variations de niveau des cours d'eau torrentiels est celle qui importe le plus à l'objet que l'on a ici en vue.

(*d*) *Etat de l'eau.* — Les observations journalières portent non-seulement sur la hauteur des eaux à chaque station hydrométrique, mais encore sur leur degré de limpidité ou de trouble; et, à cet égard, voici quelques faits dignes d'attention.

Et d'abord, pour les terrains *imperméables*, il y a une distinction à faire. S'il s'agit du *granit*, par exemple, l'eau *se trouble* à l'origine de la crue; mais elle devient *promptement louche*, puis *limpide*.

Dans le *lias*, la *craie inférieure*, etc., l'eau reste longtemps trouble. Cette différence résulte de celle qui existe dans la nature des matériaux entraînés. Mais, d'une manière générale, toute crue dans un torrent est accompagnée d'un trouble notable de ses eaux.

Dans les terrains *perméables*, il peut arriver que les eaux soient toujours louches (ruisseaux de la craie de la Champagne); mais cet état est dû à la nature du fond et est, par conséquent, indépendant de la question des crues.

Ce cas particulier écarté, les cours d'eau *tranquilles* n'éprouvent, *par l'effet de leurs crues*, que des *troubles* dont la durée est courte parce qu'elle est limitée à celle de l'écoulement dans les fossés, égouts, etc., de la portion des pluies qui n'a pu pénétrer dans le sol. Exemple : la *Somme-Soude* (craie) n'a éprouvé que deux jours de trouble en six mois d'hiver;

L'*Essonne* (sables de Fontainebleau), huit jours en trois mois d'hiver.

En thèse générale, l'eau des *torrents*, en crue, est d'autant plus trouble qu'on la considère plus près de sa source. C'est le contraire pour un cours d'eau à régime *tranquille*.

II. *Seine* et ses grands *affluents*. — Les faits qui ressortent de l'inscription des tableaux dressés par M. Belgrand sont les suivants :

A. En aval de Montereau, c'est-à-dire après la jonction de l'Yonne et de la Seine, celle-ci prend le caractère d'un cours d'eau *mixte*, dont les crues sont représentées par des courbes offrant de nombreuses *pointes*. En aval de Charenton, c'est-à-dire en aval du confluent de la Marne, elle prend son caractère définitif, qu'elle ne perd plus jusqu'à Pont-de-l'Arche, point où la marée commence à se faire sentir.

B. A distance égale, les crues torrentielles passent à Paris avant les crues tranquilles.

Exemple : Le maximum d'une crue du *Cousin*, dans le Morvan, se fait sentir à Paris avant celui d'une crue de l'*Essonne*.

C. Quand la Seine monte à Paris six à huit jours de suite, c'est l'indice de deux crues successives dans le haut pays. — Si elle monte neuf à douze jours de suite, c'est l'indice de trois crues, et ainsi de suite.

D. Or, comme en été les crues *successives* des affluents sont rares, tandis qu'elles sont fréquentes en hiver, il résulte de ce fait, — combiné avec celui de la superposition des crues à Paris, où le fleuve monte d'une manière presque continue comme s'il éprouvait une crue unique, — il en résulte, disons-nous, que la hauteur maximum des crues à Paris, de juin à octobre, ne dépasse pas 3m 60, tandis qu'elle arrive à 7 mètres et plus dans les autres mois de l'année.

E. En choisissant avec discernement parmi les 49 stations précitées, 7 stations appartenant à des cours d'eau torrentiels, on arrive, par l'étude des courbes résultant des observations, aux conclusions suivantes :

1° Lorsqu'une crue arrive à Paris par des eaux *étales* ou déjà croissantes, sa montée au Pont-Royal est égale au double de la montée moyenne des sept affluents choisis;

2° Lorsqu'elle arrive par des eaux décroissantes, on peut annoncer, au Pont-Royal, une montée égale à la montée moyenne en question, si celle-ci est forte (1m,00 par exemple);

3° Dans le même cas, si la montée moyenne est faible, on ne peut annoncer rien de plus précis que : *faible crue*, ou *temps d'arrêt* dans la décroissance;

4° Enfin, dans les grandes crues, aucun rapport à peu près constant ne paraît se révéler; ce qui doit être attribué à l'influence des débordements en amont.

F. — A l'aide de ces résultats, M. Belgrand, au moment où il rédigeait son mémoire, avait déjà pu signaler trente-huit crues avec assez d'exactitude et assez à temps pour influer favorablement, à Rouen, sur le chargement des bateaux en remonte.

Voici d'ailleurs un exemple du degré d'exactitude qu'on peut espérer à cet égard.

Grande crue.	Maximum calculé.	Maximum réel.	Erreur.
Du 17 mai 1856.	5m,47	5m,70	0m,23 en moins.
Du 4 juin »	5m,16	4m,98	0m,18 en plus.

En terminant cette analyse du Mémoire de M. Belgrand, M. le président cite un fait curieux consigné dans ce mémoire; c'est que, depuis deux cents ans, les crues *extraordinaires* de la Seine vont constamment en décroissant (de 9m,04 à 7m,32).

Ce fait, qui est contraire aux idées généralement reçues aujourd'hui, paraît devoir s'expliquer par l'existence, à une certaine époque, sur les rivières, d'obstacles artificiels aujourd'hui disparus ou diminués. (Exemple : cause du pont de Vernon, trois fois en huit ans, dans le 17e siècle.)

M. LAURENT signale ensuite à l'attention de la Société un article publié dans les *Nouvelles annales de la construction* sur le puits foré de Passy et l'édifice qui doit surmonter ce puits. D'après cet article, la profondeur présumée du forage serait de 550 mètres; M. Laurent, s'appuyant sur le traité passé par la ville, établit que cette profondeur doit atteindre au moins 575 mètres, et il arrive même au chiffre de 587 mètres, en prenant le puits de Grenelle pour terme de comparaison.

M. LAURENT reconnaît que l'*édifice projeté* pour surmonter le puits serait d'un aspect très-satisfaisant, mais il pense que les dimensions n'en peuvent être déterminées avant que le puits soit terminé et que des expériences aient été faites sur son rendement. Il est impossible de fixer ainsi à l'avance la hauteur de la colonne d'eau. On n'a pas connaissance, jusqu'à présent, que deux puits, même dans des conditions identiques, aient donné des résultats semblables. Bien qu'on soit en droit d'attendre, d'un puits poussé jusqu'à 25 mètres dans les sables et les grès verts une grande masse d'eau douée d'une force ascensionnelle très-puissante, il est possible que la disposition du terrain sous Passy amène des mécomptes; que l'eau s'écoulant même avec une grande force au niveau du sol, ne donne qu'un volume excessivement réduit à 23m,60, hauteur de l'édifice. De nombreux faits confirment cette opinion.

M. PÉRIGNON lit une note sur la *machine à vapeur locomotive* à chemin de fer sans fin, de Boydell, qu'il a vue fonctionner vers la fin de juillet dernier au concours de la Société royale d'agriculture, à Salisbury, près Southampton.

Quoique cette exposition renfermât au moins quarante machines à vapeur en action, et au moins autant en exposition sous les tentes, un seul fait, au point de vue de la mécanique agricole, présentait un grand intérêt, tant par sa nouveauté que par les services qu'il est appelé à rendre à l'agriculture et à l'industrie. C'est la tendance, bien constatée aujourd'hui en Angleterre, à convertir les machines seulement locomobiles en locomobiles et locomotives en même temps. Cinq ou six machines établies sur ce principe fonctionnaient déjà à Salisbury : la plupart transmettaient le mouvement de l'arbre moteur aux roues de la machine, au moyen de courroies ou de chaînes de galle avec ou sans engrenage intermédiaire. Un embrayage permettait de faire fonctionner comme locomobile ou locomotive.

Celle de toutes ces machines qui excitait au plus haut degré la curiosité du public était celle de MM. Boydell, désignée sous le nom de *machine locomotive à rails sans fin*. Cette machine roule sur des plateaux en bois à chacun

Digitized by Google

desquels est boulonné un rail; ces plateaux sont fixés à articulation sur la jante des roues. Ils ont 0m,40 de large sur 0m,80 à 0m,90 de long; ils sont solidement ferrés, et l'articulation qui les réunit aux jantes leur permet de prendre toutes les inclinaisons relativement à la roue, et, par conséquent, de fonctionner dans des terrains garnis de pierres ou d'inégalités.

La machine est portée sur quatre roues mues du chemin de fer sans fin; elle repose sur l'avant-train par l'intermédiaire d'une forte flèche qui se termine par une fourche en fer à branches écartées de 0m,50 à 0m,60. Ces branches viennent saisir les deux extrémités d'une forte cheville ouvrière verticale, qui se prolonge en dessous et en dessus de l'essieu; cette cheville ouvrière est filetée, et l'essieu lui sert d'écrou. La partie supérieure de la vis est prolongée par une tige, et un tourne-à-gauche, placé sur cette tige à portée du pilote, permet à celui ci d'élever ou d'abaisser l'avant de la machine, en tournant la vis à droite ou à gauche.

Ce mécanisme très-simple et très-bien disposé sert à maintenir la chaudière dans une position horizontale, quelle que soit l'inclinaison du terrain sur lequel reposent les roues. M. Boydell évite ainsi de découvrir le ciel de son foyer et de brûler sa chaudière, lorsqu'il monte ou descend les plans inclinés.

L'avant-train pivote autour de cette vis de relevage comme cheville ouvrière. Le pilote dirige cet avant-train au moyen d'un timon de 2 mètres de long fixé sur l'essieu d'avant. Des chaînes partant de l'extrémité du timon, passent à travers des poulies de renvoi, et viennent s'enrouler sur le treuil d'une roue de gouvernail ordinaire. En tournant la roue, on fait dévier l'avant-train dans le sens voulu.

La chaudière n'a rien de particulier; c'est une chaudière de locomotive ordinaire; elle marche à six atmosphères, ce qui est assez rare en Angleterre, surtout pour les machines agricoles, qui toutes fonctionnent à quatre atmosphères au maximum. Un constructeur anglais a assuré à M. Pérignon qu'il n'allait pas plus haut, afin d'avoir un maximum de légèreté. Cette raison est mauvaise, car les machines de ce constructeur pèsent plus, à force égale, que les machines françaises marchant à sept atmosphères.

L'appareil moteur de M. Boydell est établi sur le type des locomotives; il est à deux cylindres adossés à la cheminée, et muni de coulisses de Stephenson, pour marcher en avant ou en arrière; il peut développer environ 20 chevaux. L'arbre moteur porte d'un côté une poulie de transmission, de l'autre un pignon qui, au moyen d'une roue dentée intermédiaire, communique le mouvement à un engrenage boulonné sur les rayons de la roue d'arrière de droite. M. Perignon critique ce système de transmission sur une seule roue, qui est défectueux, parce qu'il oblige à tourner toujours dans le même sens.

Dans une machine munie des roues de M. Boydell, que M. Pérignon a vue en montage chez un mécanicien anglais, ce vice avait été corrigé avec soin. Les deux roues d'arrière pouvaient servir de moteur simultanément ou séparément. La roue intermédiaire a été employée afin de pouvoir faire varier la vitesse relative de la machine et des roues, et de pouvoir enlever de très-fortes charges ou marcher rapidement avec de faibles charges sans accélérer outre mesure le mouvement des machines. On change cette roue intermédiaire selon l'effort de traction que l'on veut produire. M. Boydell a assuré que, sur les routes, il marchait à la vitesse de deux lieues à l'heure, mais que jamais il n'avait pu soutenir cette vitesse, parce qu'il était obligé d'arrêter toutes les fois qu'il rencontrait un cheval, sous peine de rendre le pauvre animal fou de frayeur. Il faut, pour rendre justice à la machine, dire qu'outre son aspect extraordinaire, surtout en marche, l'échappement est tellement fort qu'il s'entend à un quart de lieue. Cela tient probablement à ce que M. Boydell ne détend pas, en sorte que la vapeur, au moment de l'échappement, sort des cylindres avec une pression et une vitesse très-considérable.

Sous la machine est placé un réservoir pour l'eau alimentaire. Outre ce réservoir, lorsque la machine va travailler, elle traîne un tender pouvant contenir 5 à 6 mètres cubes d'eau et tous les instruments d'agriculture dont elle se sert; elle laisse ce tender dans un coin du champ où elle travaille, et, de temps en temps, vient remplir son petit réservoir alimentaire.

Cette machine, sans tender, pèse 10,000 livres (4 530 kilogrammes), d'après M. Boydell; M. Pérignon croit qu'il s'est trompé, et que c'est 10 tonnes avec le réservoir d'eau alimentaire.

Elle coûterait, sans tender, 650 livres, soit 16,0 0 fr. en nombre rond, prise à Londres.

M. Boydell autorise à construire de ses roues moyennant 500 fr. par roue.

M. PÉRIGNON a vu fonctionner cette machine pendant quatre ou cinq jours, et il dit qu'elle s'est parfaitement comportée dans toutes les épreuves qu'on lui a fait subir. Elle a surtout servi à labourer. Trois charrues à double soc étaient attachées derrière la machine au moyen de chaînes. Ces six socs retournaient une largeur de terre de 1m,50 à la fois; la longueur parcourue était de 85 mètres, plus un tournant de 20 mètres; le temps employé, deux minutes; la profondeur du labour, 18 à 20 centimètres.

M. PÉRIGNON a relevé ces mesures lui-même au mètre, excepté la longueur parcourue, qu'il a mesurée au pas.

La surface labourée à l'heure serait de 3,8 0 mètres.

Et, par jour, en évaluant le travail effectif à huit heures, la surface labourée serait de 3 hectares.

Le labour était très-bon, comme terre labourée; mais les sillons n'étaient pas parfaitement alignés; cela provenait, sans doute, de l'inexpérience des laboureurs qui conduisaient les charrues.

La machine se manœuvrait avec une facilité remarquable, et il fallait marcher un bon pas pour la suivre. M. Pérignon l'a vu remonter avec facilité, pour se rendre au champ de labour, une pente inclinée au 1/4 ou au 1/5e sur 250 ou 300 mètres, traînant après elle son tender plein d'eau et tous les curieux qui pouvaient trouver place dessus. Tous les soirs elle allait faire de l'eau dans la vallée, et remontait le matin au champ d'expérience placé sur une hauteur.

Toutes les personnes avec lesquelles M. Pérignon en a causé, s'accordaient à dire que la question du labourage à la vapeur avait fait un grand pas; il le pense aussi, mais il voudrait voir fonctionner la machine dans les terres argileuses et humides; il craint que les rails mobiles ne suffisent pas pour empêcher la machine d'enfoncer dans la terre, et, qu'en tout cas, ils ne se couvrent tellement de crotte qu'ils ne puissent plus fonctionner. Cependant, la machine peut sortir victorieuse de ces épreuves. M. Boydell a eu des roues de canons, montées avec son système de chemin de fer sans fin, qui ont servi en Crimée, et sa machine a servi à remuer des canons dans l'arsenal de Woolwich, à la même époque.

M. PÉRIGNON donne ensuite lecture d'une note sur le vaisseau *Great-Eastern*, en construction à Londres.

Après avoir rappelé les principales dimensions et les aménagements de ce bâtiment, d'après la notice publiée en Angleterre, il discute l'utilité de la voilure. Il pense que c'est à tort qu'on a surchargé ce navire d'une masse de mâts, vergues, cordages, etc. En effet, bien rarement la brise sera assez forte pour dépasser la vitesse du navire; elle sera donc inutile comme moteur. Comme moyen d'augmenter la stabilité, les voiles peuvent être utiles à un navire ordinaire; mais, avec les dimensions de celui-ci, les plus grosses lames le remueront à peine. Pour gouverner, les voiles sont également peu utiles: ne sera-t-il pas bien plus simple de faire tourner l'une des roues en avant, l'autre en arrière, et les voiles ajouteront-elles beaucoup aux 2,000 ou 3,000 chevaux employés alors pour produire un mouvement de rotation? Leurs avantages seront donc minimes, tandis qu'avec un grand vent debout, les mâts, vergues, etc, opposeront un obstacle sérieux à la marche.

Les bateaux de service sont au nombre de vingt. En outre, il y a deux petits steamers à hélice, de 60 à 70 tonneaux, suspendus derrière les roues à aubes, et qui serviront à amener les passagers et les marchandises des quais d'embarquement jusqu'au navire.

Les soutes à charbon peuvent contenir 12,000 tonnes; elles environnent complétement les chaudières, qui sont placées dans l'axe du navire.

Les chaudières, au nombre de dix, travailleront à la pression de 2 atmosphères 75; elles renferment 100 foyers disposés de manière à brûler, soit de l'anthracite, soit de la houille.

Les deux roues à aubes sont indépendantes et mues chacune par deux cylindres inclinés à 45e, de 1 mètre 87 de diamètre et 4 mètres 25 de course. Les roues ont 16 mètres 70 de diamètre, et les aubes, 3 mètres 95 de largeur.

La machine de l'hélice est à quatre cylindres de 2 mètres 13 de diamètre et 1 mètre 22 de course.

L'hélice est à quatre ailes, rapportées au moyen de boulons sur un noyau commun; elle a 7 mètres 30 de diamètre.

L'arbre a 8 mètres 50 de longueur et 0m,80 de diamètre. Il n'est pas soutenu dans l'étambot arrière; l'étambot avant porte seulement une console venue de fonte avec le support du coussinet, pour diminuer le porte à faux. Le coussinet est en bois de gaïac comme celui qui réussit si bien sur l'*Himalaya*. Ces coussinets fonctionnent bien, à condition qu'on laisse une libre circulation d'eau entre l'arbre et le bois, au moyen de pattes d'araignée très-profondes et très-multipliées.

Le navire avec ses machines pesera 12,000 tonneaux.

La machine des roues à aubes est de 1,000 chevaux nominaux; celle de l'hélice est de 2,600 chevaux. A la pression normale de 2 atmosphères 75, la puissance totale dépassera 10,400 chevaux.

La vitesse que l'on espère dépasser est de 16 nœuds, soit 37 kilomètres à l'heure. Le voyage de l'Inde ou de l'Australie, par le Cap, se ferait en 30 ou 35 jours.

Digitized by Google

Le navire est construit parallèlement à la Tamise, et ne pourra être lancé par les moyens ordinaires. On a disposé sous la carène trois forts supports en charpente, dont l'un est placé au maître couple, et les deux autres occupent le milieu entre le maître-couple et l'avant ou l'arrière. Chaque support repose sur un plan incliné qui descend assez loin dans le lit du fleuve.

Le navire doit être lancé avec ses machines prêtes à fonctionner, afin de partir aussitôt à flot et de ne pas rester à sec, à la marée descendante.

M. GAUDRY analyse ensuite le rapport de la commission de statistique des chemins de fer, dont un exemplaire a été offert à la Société par M. le comte Dubois, président de la commission. Ce travail est renvoyé au bulletin.

La Société a reçu :

1° De M. Roret :

1. Un exemplaire du *Manuel du mécanicien, fontainier, sondeur, pompier et plombier;*

2. Un exemplaire du *Traité élémentaire et pratique du chauffage au gaz*, par M. Ch. Hugueny ;

3. Un exemplaire d'un mémoire sur la construction des boulons, harpons, écrous, clefs, rondelles, goupilles, clavettes, rivets et équerres, suivi de la construction des vis d'Archimède, par M. Benoist Duportail.

2° De la Société des anciens élèves des écoles impériales d'arts et métiers, un exemplaire de son *Annuaire de* 18 7;

3° Des *Annales des ponts et chaussées*, le numéro de mai et juin 1857 ;

4° De la Société centrale d'agriculture, le numéro de son dernier bulletin ;

5° Des *Annales des mines*, la 2me livraison de 1857.

6° De M. Curtel, membre de la Société, une note sur l'application de la tôle à la fabrication des coussinets ;

7° De la Société d'encouragement, un exemplaire de son bulletin de juillet ;

8° De M. Thomé de Gamond, un exemplaire de son avant projet d'un tunnel sous-marin entre l'Angleterre et la France ;

9° Du journal *The Engineer*, les nos des 21 et 28 août, 4 et 11 septembre 1857 ;

10° De M. Gayrard, membre de la Société, une carte du chemin de fer de ceinture ;

11° De M. Bévan de Massi, membre de la Société, le dessin du pont sur l'Alronigal, chemin de fer d'Aranjuez (chute d'un pont) ;

12° De M. Oppermann, les *Nouvelles annales de la construction* et le *Nouveau portefeuille économique de l'outillage*.

Séance du 2 octobre 1857.

Présidence de M. CALLON.

M. LE PRÉSIDENT ajoute quelques renseignements, extraits du journal *the Engineer*, à ceux que M. Pérignon a communiqués dans la dernière séance, sur le *Great-Eastern*.

Il constate que l'un des constructeurs M. Scott Russell, émet implicitement une opinion conforme à celle de M. Pérignon sur l'inutilité de la voilure dans les conditions de marche *normale* prévues pour ce navire.

On s'est préoccupé de l'influence que devra exercer sur la boussole la masse de métal qui constitue le vaisseau. On avait eu d'abord l'intention de la placer sur une estrade élevée de 12 mètres, mais ce projet a été abandonné, et une boussole étalon sera fixée au mât de misaine, à une hauteur suffisante pour la soustraire à l'influence magnétique du navire.

L'état-major se composera ainsi qu'il suit : Le capitaine W. Harrison, un capitaine en second, un ingénieur en chef, douze officiers, seize mécaniciens, un maître d'équipage, un commis aux vivres et deux ou trois chirurgiens.

Les plans inclinés, pour le lancement, ont exigé, dans leur construction, des précautions particulières, en raison de la mobilité du sol. Toutefois, M. Russell pense que les dispositions prises doivent donner toute sécurité, et il faut remarquer que la pression sur les plans inclinés ne dépassera pas 8.000 kil. par mètre carré, au lieu de celle de 26,000 à 30,000 kil. qu'on admet ordinairement dans les opérations de ce genre.

M. LE PRÉSIDENT annonce que le lancement aura lieu le 3 novembre, pour profiter d'une marée exceptionnelle. Il exprime le désir que la Société y soit représentée par un ou plusieurs membres qui lui rendraient compte de cette intéressante opération, et à qui MM. Eug. Flachat et Bergeron offrent d'ailleurs de procurer toutes les facilités désirables.

La Société a reçu :

1° De la Société d'encouragement, son bulletin d'août ;

2° Les numéros 2 et 3 du 15e volume de la *Revue d'architecture* ;

3° De MM. Perdonnet et Polonceau, membres de la Société, la 4e livraison du *Nouveau Portefeuille de l'Ingénieur des chemins de fer*,

4° Du journal *the Engineer*, les numéros des 18 et 25 septembre 1857.

MM. Guillemin, Ottavi, Sléber, Thomé de Gamond et Valentin, ont été reçus membres de la Société.

Séance du 16 octobre 1857

Présidence de M. CH. CALLON.

M. NOZO rend compte de deux brochures dont M. Benoist Duportail a offert un exemplaire à la Société. Ces brochures sont relatives, l'une à l'établissement pratique des essieux de voitures et wagons, l'autre aux proportions des pièces de détail les plus généralement employées dans le matériel des chemins de fer, telles que boulons, écrous, harpons, équerres, etc.

Dans son premier travail, M. Benoist Duportail admet que, jusqu'à présent, les essieux pour wagons de chemins de fer n'ont pas été soumis au calcul, et qu'on s'est borné à les établir de sentiment. Cette assertion n'est certainement pas fondée, et, sans vouloir prétendre que les formes adoptées résultent toujours d'une application rigoureuse des formules théoriques, il faut cependant bien dire qu'on a eu généralement recours à celles-ci pour s'assurer que les dimensions pratiques dépassaient, plus ou moins, les dimensions théoriques.

Pour l'établissement de ses formules, M. Benoist Duportail suppose la charge uniformément répartie sur les deux fusées d'un même essieu ; en pratique, cette égale répartition n'existe pas ; les oscillations des véhicules en marche tendent à produire des différences notables qui s'ajoutent d'ailleurs aux irrégularités du chargement.

Dès lors, s'il est vrai que les deux fusées d'un même essieu supportent des pressions ou des charges différentes, les réactions des rails doivent être aussi différentes ; les moments de rupture d'un essieu varieront donc entre les deux roues, et atteindront leur maximum à la section d'encastrement, du côté le plus chargé.

En introduisant cette condition dans les formules, on arrivera à donner ce qu'on appelle *de la conicité* aux essieux, c'est-à-dire à faire les portées de calage d'un diamètre plus fort que le milieu même du corps de l'essieu.

Il eût été aussi à désirer que M. Benoist recherchât de quelle manière les coefficients de pression sur les fusées devaient varier avec la vitesse : sans doute, alors, qu'au lieu de considérer seulement la pression pour la fixation de son *module*, il eût été conduit à adopter un *module* dépendant à la fois de la pression et de la vitesse. Tout le monde sait, en effet, qu'il n'est pas rare de voir une fusée se bien comporter à une certaine vitesse et chauffer fortement avec une vitesse plus grande.

Pour la détermination de la pression absolue par centimètre carré sur les fusées, il ne faut pas négliger de déduire les rainures de graissage et les congés des extrémités des coussinets.

Dans sa brochure sur les boulons, après avoir examiné ce qui se fait dans un certain nombre d'ateliers et avoir comparé les règles pratiques admises avec les formules théoriques, M. Benoist Duportail a été conduit à adopter certaines lois générales dont il a tiré des tables applicables à la plupart des cas qui peuvent se présenter.

M. NOZO se borne seulement à faire remarquer qu'avec les filets triangulaires, qu'il regarde avec M. Benoist comme les meilleurs, il importe d'insister sur la nécessité de faire les angles arrondis. Cet arrondissement des angles augmente, en effet, notablement la résistance du corps du boulon, sans diminuer celle du filet ; avec des filets à angles vifs, l'outil arrache le fer et détermine par cela même un commencement de rupture.

En ce qui touche les rivets, M. Benoist Duportail aurait peut-être dû faire la distinction entre les rivures qui ont à supporter la pression de la vapeur et celles n'ayant d'autre but que d'assembler les tôles. Pour les appareils à vapeur, les indications qu'il donne paraissent devoir être considérées comme un guide utile, dans les conditions ordinaires ; mais, pour les fortes épaisseurs dépassant 12 millimètres, on trouve que les tables donnent des diamètres et des écartements trop forts. L'expérience paraît avoir, en effet, démontré que, pour des épaisseurs de tôle de 15 millimètres par exemple, le diamètre des rivets ne doit pas dépasser 20 ou 22 millimètres, et l'écartement 50 ou 52 millimètres.

Au point de vue général, M. Nozo indique que les dimensions des boulons, harpons,

Digitized by Google

écrous, rondelles, goupilles, rivets et équerres, ont été jusqu'à présent établies, au moins pour les voitures et wagons de chemins de fer, d'une manière à peu près arbitraire, sans qu'on s'inquiétât de chercher des méthodes rigoureuses et certaines pour en fixer toutes les dimensions, parce que ces pièces, prises isolément, ont peu d'importance et sont passées pour ainsi dire inaperçues. Cependant, comme elles sont d'un usage continuel et qu'elles se rencontrent à chaque instant dans la construction, elles méritent une attention sérieuse, et c'est ici le cas d'appliquer ce vieux principe : il n'y a pas de petites choses, quand elles se répètent tous les jours.

M. NOZO croit donc qu'il y aurait, au point de vue de l'économie, de la simplification des études, de la facilité de la construction et de l'entretien, un grand intérêt à ce qu'on adoptât, au moins dans l'industrie des chemins de fer, des types uniformes pour les pièces d'un emploi général et pour ainsi dire courant : c'est le but que s'est proposé M. Benoist Duportail, et les règles et les tables auxquelles il est arrivé, en jetant un nouveau jour sur la question, paraissent devoir faire faire un nouveau pas dans la grande question de l'uniformisation des pièces de répétition.

Pour compléter son travail et pour faciliter l'application de ses idées d'uniformisation, M. Benoist Duportail a dressé douze planches, qu'il se propose de publier ultérieurement, et qu'il met aujourd'hui sous les yeux des membres de la société ; ces planches représentent, en grandeur d'exécution, les principales pièces qui font l'objet de sa publication.

M. LE PRÉSIDENT, après avoir remercié M. Nozo de sa communication, insiste sur l'importance de la remarque qui la termine et qui peut s'appliquer non-seulement à l'industrie spéciale des chemins de fer, mais encore à la construction des machines en général. Il serait bien désirable, par exemple, au point de vue de la facilité des réparations, que tous les constructeurs s'entendissent pour adopter des types uniformes d'engrenages.

UN MEMBRE fait observer qu'un constructeur est déjà entré dans cette voie en établissant, sur des types déterminés des engrenages qu'on trouve dans le commerce.

UN AUTRE MEMBRE ajoute que MM. Cail et Cᵉ ont également adopté des types pour toutes les pièces de répétition des machines qu'ils construisent.

Ces observations ne font que confirmer la remarque de M. Callon, puisqu'elles établissent que des efforts intelligents ont été tentés dans la voie qu'il indique ; mais, tant que ces efforts seront isolés, on n'atteindra pas le résultat si désirable, et en même temps si difficile, de l'uniformisation des pièces de répétition.

L'ordre du jour appelle la communication de M. E. Trélat sur le mémoire relatif aux eaux de la ville de Paris, présenté par M. le préfet de la Seine au conseil municipal.

M. TRÉLAT fait ressortir l'importance et l'actualité de l'étude qui a été faite par l'administration sur la distribution des eaux dans la ville de Paris. Le travail qu'il analyse a été conduit au point de vue d'une seule des solutions spéciales qui ont été abordées jusqu'à présent. Il comprend de très-intéressants documents techniques et scientifiques sur les moyens d'amener par voie d'aqueducs l'eau nécessaire à la consommation de la capitale. C'est M. le préfet de la Seine qui a restreint le problème dans la limite des aqueducs, et c'est à M. Belgrand, ingénieur en chef des ponts et chaussées, qu'on doit la remarquable étude qui va être développée plus loin.

Les données de la question se posaient ainsi :

La ville de Paris reçoit actuellement et journellement :

104,000ᵐ³ d'eau par le canal de l'Ourcq ;
40,800ᵐ³ en eaux de Seine élevées par des pompes ;
1,600ᵐ³ en eaux d'Arcueil ;
900ᵐ³ par le puits artésien de Grenelle ;
500ᵐ³ par les sources du Nord.

L'*eau de l'Ourcq* est distribuée dans Paris par un aqueduc de ceinture de 4,033 mètres de longueur, qui part de la Villette et qui aboutit à la barrière de Monceaux. Ce canal alimente dix conduites principales qui pénètrent dans Paris et dont quelques-unes remontent sur le versant de la rive gauche, après avoir traversé la Seine.

Des conduites secondaires distribuent l'eau à droite et à gauche sur le trajet de chacune des conduites principales. L'eau, à son point de départ de l'aqueduc de ceinture, est à 25ᵐ,24 au-dessus de l'étiage de la Seine.

L'*eau de Seine* parvient à la consommation :

1° Par les quatre anciens réservoirs de Chaillot, situés à 30 et 36 mètres au-dessus de l'étiage ;

2° Par les nouveaux réservoirs de Chaillot, construits, il y a quelques années, à la barrière des Bassins ;

3° Par le refoulement direct des pompes de Chaillot qui, non-seulement élèvent l'eau dans les précédents réservoirs, mais qui refoulent aussi directement le liquide dans une conduite de 0ᵐ,60 gagnant le réservoir de l'Estrapade, après avoir alimenté le cours la Reine, sur la rive droite, et une partie du 10ᵉ et du 14ᵉ arrondissement ;

4° Par le refoulement de la pompe du pont Notre-Dame, qui doit être détruite, mais qui alimente aussi actuellement une conduite sur le réservoir de l'Estrapade ;

5° Par les pompes du Gros-Caillou, qui font encore le service d'une partie du 10ᵉ et du 11ᵉ arrondissement.

L'*eau d'Arcueil* est reçue par le réservoir de l'Observatoire, à 31 mètres au-dessus de l'étiage.

L'*eau de Grenelle* monte à 43ᵐ,82 au-dessus de l'étiage.

Les *eaux des sources du Nord* entrent en conduite à 31 mètres au-dessus de l'étiage.

Le sous-sol des rues de Paris est sillonné, pour distribuer toutes ces eaux, par 70,000 mètres de conduites principales de 0ᵐ,25 à 0ᵐ,60 de diamètre, et par 242,000 mètres de conduites secondaires de 0ᵐ,08 à 0ᵐ,21 de diamètre, ensemble 312,000 mètres de conduite.

Les dix-huit bassins placés en tête des conduites principales contiennent 60,000ᵐ³, et l'aqueduc de ceinture des eaux de l'Ourcq, qui est presque horizontal, et qui peut être considéré comme un véritable réservoir, contient 4,000,000ᵐ³.

En réalité, toutes ces ressources offrent à la consommation parisienne 147,800ᵐ³ par jour, soit, pour 1 million d'habitants, 148 litres par individu.

Deux causes rendent ces ressources insuffisantes. D'abord, les conduites sont trop petites, et, lorsque la consommation est considérable, elles ne débitent pas en quantité suffisante les eaux des différentes réserves. Ensuite, les réservoirs eux-mêmes sont placés trop bas. Ceux de l'Ourcq, qui sont à 25ᵐ,25 au-dessus de l'étiage, ou à 51ᵐ,49 au-dessus du niveau de la mer, ne donnent pour charge effective, déduction faite des frottements, que 49ᵐ,49 sur la rive droite et 47ᵐ,49 sur la rive gauche. Il résulte de cette situation, qu'un cinquième de Paris est privé d'eau au rez-de-chaussée, et trois cinquièmes aux étages supérieurs. En tenant compte de la distribution de la population, 500,000 individus sont privés d'eau aux étages supérieurs, et le reste a plus de 200 litres par habitant.

Les *eaux de Grenelle, d'Arcueil* et des *sources du Nord* sont trop peu abondantes pour alimenter les quartiers privés d'eau ; il resterait à tirer parti de l'*eau de la Seine*, en la faisant parvenir des quantités suffisantes dans des réservoirs suffisamment élevés. Cette solution a été mise de côté par M. le préfet de la Seine, parce que, comme qualité, comme limpidité et comme fraîcheur, cette eau ne lui paraît pas plus répondre aux besoins des habitants que les eaux des autres provenances. En effet, l'eau d'Arcueil contient beaucoup de sulfate de chaux. L'eau de l'Ourcq est dans le même cas, et de plus comporte une saveur tourbeuse désagréable. L'eau de Seine contient aussi du sulfate de chaux que lui apportent quelques sources en amont de Paris, et des matières organiques reçues dans la traversée de la ville ; elle est très-souvent trouble.

M. Belgrand a été chargé de rechercher quelles étaient les eaux qui, réunissant la pureté, la fraîcheur et la limpidité, pouvaient être amenées à Paris en assez grande quantité pour répondre aux besoins de cette ville.

L'importance du problème, sa nouveauté et la nécessité où l'on se trouvait de le conduire à fin dans un très-bref délai, ont amené M. Belgrand à l'application d'une méthode qui simplifiât les recherches auxquelles il devait se livrer dans tout le bassin de la Seine. Sous le rapport hydrologique, il divise les terrains en deux catégories : les terrains imperméables et les terrains perméables. Les premiers, qui ne retiennent pas l'eau reçue à la surface, sont ravinés par elle, et souvent tourmentés par des vallées nombreuses. L'eau qui reste à la surface sans pénétrer dans les couches profondes du sol, entretient une végétation luxuriante, des prairies, de belles forêts ; l'aspect du paysage est riche et agréable ; de petites sources, très-nombreuses, apparaissent en tous points, mais elles tarissent promptement à la moindre sécheresse. Le Morvan, dont le sol imperméable est du granit ; les coteaux de Bellevue, de Meudon, de Brunoy, qui sont formés de gypse, sont des exemples frappants des caractères locaux qui viennent d'être décrits.

Les terrains perméables, au contraire, sont pénétrés à de grandes profondeurs par les eaux pluviales, qui ne ravinent pas la surface toujours uniforme et desséchée. L'eau de ces contrées se réunit en nappes considérables sur les couches compactes du fond, où elle se fait jour, dans les vallées les plus profondes, en sources abondantes et régulières. En général, dans ces contrées, toutes les vallées se-

Digitized by Google

condaires sont sèches, les prairies naturelles rares; on rencontre partout la terre labourable sur de vastes étendues, avec son aspect triste et monotone. La Beauce, la Picardie et les vallées de l'Escaut sont des exemples saisissants de cette catégorie de terrains.

Les sources se rencontrent partout; mais on voit, par ce qui précède, qu'elles peuvent se produire dans des conditions diverses.

Dans les terrains imperméables, elles tarissent et ne présentent point d'intérêt pour les dérivations.

Dans les terrains perméables recouvrant une couche imperméable, les sources se rencontrent à toute hauteur, au point d'affleurement de la couche imperméable; ces sources sont répandues presque partout; la recherche en est longue et difficile, comme la réunion; et la dérivation devient très-coûteuse.

Dans les terrains perméables, elles sont réunies au fond des vallées profondes, par conséquent en des points peu nombreux et très-déterminés; donc elles sont très-faciles à recueillir et très-avantageuses à dériver.

Voilà la théorie très-intéressante et très-neuve à laquelle M. Belgrand s'est rattaché, pour déterminer et choisir le cours de la Somme-Soude, cours d'eau du département de la Marne, situé entre Châlons et Epernay. M. Trélat ne donne ici qu'une idée de la méthode ingénieuse de M. Belgrand; il faut lire son rapport pour se rendre compte de la simplicité extrême que présentent, dans leur application, les lois précédentes, et du parti très considérable qu'on en peut tirer, avec l'étude des cartes géologiques et hydrographiques, sur lesquelles la distribution des cours d'eau fournit des indications tout à fait en rapport avec les caractères qui viennent d'être signalés. Les zones perméables sont très-sillonnées de cours d'eau, tandis que les zones imperméables n'en présentent qu'un nombre très-restreint. On ne peut pas entrer ici dans l'étude de la classification à laquelle a dû arriver M. Belgrand, avant d'avoir pu fixer son choix. Il faut cependant insister sur une autre loi moins importante, mais cependant utile, et que l'on doit au même ingénieur. Indépendamment des questions de quantité et de permanence de débit que l'on peut résoudre au moyen des lois précédentes; indépendamment de la composition chimique des eaux que la nature géologique des terrains traversés et l'analyse permettent de déterminer, il faut savoir éviter les eaux tourbeuses; et se rendre compte d'avance des cours d'eau qui doivent participer de cet inconvénient, c'est simplifier encore le travail des recherches.

Voici la loi de M. Belgrand:

Il n'y a jamais de tourbes 1° dans les terrains imperméables *argileux*; 2° dans les fonds perméables, quand des crues violentes et boueuses peuvent s'y produire, c'est-à-dire quand, à l'amont des vallées perméables, se trouvent des coteaux imperméables permettant aux eaux de descendre violemment à la surface; on peut rencontrer la tourbe dans les vallées et les coteaux des terrains arénacés imperméables, tels que les granits, et dans les fonds perméables où ne se produisent pas de crues violentes et boueuses.

Aidé de ces diverses classifications, M Belgrand a étudié, dans chaque zone favorable, les débits, les qualités, les aptitudes et les dépenses nécessaires aux dérivations; la Somme-Soude a présenté les eaux les plus pures, les plus abondantes et les plus constantes.

On peut amener à Paris, à l'altitude de 80m, 100,000m³ d'eau par 24 heures, soit 1,100 litres par seconde, pris à cette source et conduits à l'aide de deux tuyaux en fonte de 1 mètre de diamètre chacun, ayant une pente de 0m,15 par kilomètre. Ce projet coûterait, suivant l'auteur, 25 millions de francs, dont l'intérêt annuel à 5 0/0 serait de 1,250,000 fr., et pour un jour, de 3,424 fr. La quantité d'eau amenée en 24 heures étant de 100,000 mètres cubes, la dépense par mètre cube serait de 3,424/100,000mèt. = 0 fr. 0342.

M. Trélat n'entre pas dans les détails de l'emploi qui pourrait être fait de ces 100,000m³, concurremment avec les ressources que possède déjà la capitale; il suffira d'indiquer, pour compléter l'esquisse du projet, que les services publics pourraient recevoir satisfaction avec 110,000m³ provenant des anciennes sources, et que les services particuliers seraient alimentés par les 100,000 mètres de la Somme-Soude, arrivant à leur destination pourvus de leurs avantages de pureté, de limpidité et de fraîcheur, qualités qui ne peuvent manquer d'être appréciées dans la consommation des ménages.

Il ne rapproche pas non plus le coût de chaque mètre cube d'eau obtenu par cette voie de la dépense nécessitée par les pompes qui emplissent aujourd'hui les réservoirs de Chaillot; une intéressante discussion pourrait se produire sur ce sujet économique et sur la comparaison des caractères distincts que présente l'alimentation par dérivation, exigeant un capital de construction longtemps infructueux, et l'élévation immédiate des eaux par des machines, qui permet de tirer continuellement parti des dépenses s'échelonnant successivement. Mais le but de cette communication était surtout de faire connaître la marche nouvelle qui a été suivie dans la recherche des sources propres à l'alimentation d'une ville.

La discussion s'engage sur cette communication.

UN MEMBRE demande si l'on ne pourrait pas augmenter le volume des eaux de l'Ourcq dont on dispose aujourd'hui pour le service de l'alimentation.

M. TRÉLAT répond que le volume actuel dépasse déjà celui qui peut être débité par les conduites de distribution.

LE MÊME MEMBRE indique que, dans son opinion, les eaux de l'Ourcq, primitivement très-bonnes, doivent avoir perdu de leur qualité, depuis que les besoins de la navigation ont obligé d'en augmenter le volume par la dérivation de quelques petits cours d'eau tels que la Thérouenne, la Beuvronne, etc. Quant à l'alimentation en eau de Seine, une amélioration considérable consisterait à reporter en amont de Paris les établissements de prise d'eau placés aujourd'hui en aval.

M. TRÉLAT confirme cette dernière remarque et insiste sur la grande différence de composition de l'eau de Seine en amont et en aval de Paris. Mais il remarque que le défaut de limpidité de cette eau est la principale objection qui, en raison de l'incertitude des procédés de filtrage, en fait repousser l'emploi.

UN AUTRE MEMBRE pense que le projet de la ville de Paris pourra rencontrer une vive opposition de la part des localités qu'arrosent les eaux de la Somme-Soude. Déjà des réclamations sérieuses ont été présentées. On comprend ces réclamations; l'exemple de la vallée d'Ourcq, si florissante avant qu'on eût, pour ainsi dire, exproprié les habitants de leur cours d'eau, peut exciter de l'inquiétude dans les communes situées en aval de la dérivation projetée.

M. TRÉLAT répond qu'il n'est pas question d'enlever à ces communes la totalité des eaux dont elles jouissent. Le volume à dériver n'est que les 4/10mes environ du débit total à l'étiage.

LE PREMIER MEMBRE croit qu'on pourrait être amené plus tard à dériver un plus grand volume, ou même la totalité des eaux de la Somme-Soude, en raison des développements futurs de Paris, et surtout à cause de la dépense considérable qu'entraîne l'arrosage des chaussées en macadam.

Il est répondu que les eaux de la Somme-Soude seront réservées pour les besoins particuliers, le service public étant largement assuré au moyen de l'alimentation actuelle; si ces eaux étaient insuffisantes, on pourrait même, dans les quartiers bas, y suppléer avec l'excédant de celles réservées au service public.

Relativement au prix de revient des eaux de la Seine comparé avec celui des eaux de la Somme Soude, on fait remarquer que les chiffres du rapport, qui établissent une différence en faveur de celles-ci, ne comprennent pas l'amortissement du capital, mais seulement l'intérêt à 5 0/0. On pense qu'en tenant compte de cet élément, on arriverait à un résultat contraire.

UN MEMBRE indique que la question de sécurité, en cas de guerre, doit être considérée comme importante.

La discussion étant close, M. le président, au nom de la Société, remercie M. Trélat de cette intéressante communication.

M. GAUDRY donne lecture d'une note sur le steamer américain *Vanderbilt*, le plus grand qui ait été jusqu'ici mis à la mer.

La coque en bois de ce navire est un chef-d'œuvre de construction navale; les façons-extrêmes sont égales, très-fines et développées chacune sur environ un tiers de longueur totale de la flottaison. Le taille-mer est vertical; la poupe est arrondie en talon de sabot.

Le navire a 103 mètres de long, 15 mètres de largeur au maître-bau, et 22 mètres en dehors des tambours des roues à aubes; il cale 6 mètres; il a près de 10 mètres de creux sous le pont, et 13 mètres de hauteur totale de la quille au-dessus de la galerie. Le déplacement d'eau par la carène peut être approximativement évalué à 6,000 tonnes et le jaugeage à 3,700 tonnes. Il a en tout quatre étages dans l'intérieur où sont ménagées des chambres, salons et salles à manger d'une extrême magnificence.

Les roues à aubes ont 12m,45 de diamètre; elles portent chacune trente-huit aubes longues de 2m,80 sur 0m,70 de largeur; quatorze de ces aubes frappent à la fois, et la surface de pression des deux roues ensemble est égale à 57m,88; la surface résistante du navire étant environ 70 mètres. Les roues font, en moyenne, seize tours par minute; la vitesse correspondante, au centre des aubes, est donc 9m,60; celle du navire étant 13 nœuds ou 7 mètres par seconde, 1,39 est le rapport entre ces deux vitesses.

Mais le détail le plus curieux du *Vanderbilt* est sa machine, type de Watt, à balancier supérieur en fonte, sous-tendu et frétté en fer. L'axe de ce balancier est à environ 18 mètres au-dessus du fond de la coque, et il dépasse de 2 mètres les tambours, qui s'élèvent eux-mêmes de 7 mètres au-dessus du pont; leurs bâtis, de forme triangulaire, sont en bois, ar-

Digitized by Google

més en tous sens d'équerres, d'entretoises et de tirants.

La machine est à deux cylindres conjugués à angle droit sur l'arbre porte-roues, lequel mesure 65 centimètres de diamètre au milieu; les pistons ont 2m,25 de diamètre et 3m,64 de course; la pression effective est de 4k,26 par centimètre carré. Les plates-formes, pour graisser et visiter les articulations, sont étagées au nombre de six, dans la hauteur de la machine, et communiquent par des escaliers. Le tout est on ne peut mieux installé. La distribution de vapeur se fait par clapets et à cames, entre deux colonnes qui sont les conduits de vapeur.

Les condenseurs opèrent à sec et par surface, c'est-à-dire que la vapeur traverse une série de tubes rafraîchis extérieurement, sans que l'eau froide d'injection se mêle à l'eau de condensation; il en résulte qu'on a, pour alimenter la chaudière, de l'eau distillée en proportion des 2/3 de la quantité totale voulue.

Les chaudière appartiennent au système dit *tubulaire en retour de flammes*. Elles se divisent en 4 corps placés transversalement avec l'allée de service au milieu, deux à chaque bout de la machine, avec une cheminée ayant 2m,30 de diamètre. Chaque corps a un réservoir de vapeur, un réchauffeur pour l'eau alimentaire et 7 foyers. La surface totale de chauffe est 4,854 mètres carrés. La force de la machine est de 2,000 chevaux nominaux et de 1,500 à 2,880 chevaux effectifs. La consommation de combustible ne dépasse pas, assure-t-on, 1000 kilog. en 24 heures, et, par conséquent, on a par cheval nominal :

Consommation de houille.	2k,90
Surface de chauffe.	0m,92

Mais par cheval effectif, pour la marche à pleine vapeur, on a :

Consommation de houille.	4k,84
Surface de chauffe.	0m,65

Si ces données sont vraies, ces résultats du *Vanderbilt* sont d'autant plus remarquables que ce steamer réalise une très-belle vitesse; il file en moyenne 13 nœuds, et on affirme qu'il en atteint 16, à la vérité par exception.

En terminant, M. GAUDRY avertit que les chiffres par lui cités ne sont souvent qu'approximatifs, mais il pense qu'ils ont cependant leur intérêt au moins comme premier aperçu.

UN MEMBRE dit qu'il a vu le navire au Havre et que les pales lui ont semblé bien rapprochées.

M. GAUDRY répond que leur espacement est environ de 1 mètre, et que cette distance paraît suffisante pour que chaque pale exerce sa percussion, bien que la vitesse soit assez considérable.

UN AUTRE MEMBRE fait observer qu'en principe il faut, pour bien utiliser l'action des roues à pales, qu'une seule agisse en plein, la précédente étant prête à sortir de l'eau et la suivante commençant à y pénétrer.

On répond que ce principe doit être suivi tant qu'on ne dépasse pas 300 chevaux de force motrice et 5 à 6 mètres pour diamètre des roues; mais le *Vanderbilt* avait besoin d'au moins 1,500 chevaux de force, et pour atteindre à la surface voulue des pales, il eût fallu donner aux roues une largeur impossible. Le navire est déjà si large qu'il ne peut entrer dans aucun des bassins à flot du Havre, et qu'il est obligé de rester à quai dans l'avant-port. De là, comme dans tous les grands navires, l'obligation où l'on a été de multiplier les pales trempantes, au risque de perdre un peu de l'effet utile de chacune.

UN MEMBRE demande s'il n'est pas vrai que le navire a une forte tendance *à rouler*.

M. GAUDRY répond qu'il ne l'a vu qu'au repos, mais qu'il a entendu signaler la tendance en question; qu'il ne le répète qu'avec la réserve due à un *on dit*; il ajoute que la masse considérable accumulée dans la partie supérieure, par les machines si élevées, par les tambours et les roues, dont les dimensions sont énormes, rend assez vraisemblable le défaut dont on parle.

La Société a reçu :

1° De M. Tardieu, membre de la Société, la traduction d'une note sur la machine sous-marine du major Seurs;

2° De S. A. I. le prince Napoléon, un exemplaire de son rapport sur l'Exposition universelle de 1855;

3° De M. Emile With, un exemplaire de ses revues industrielles;

4° Du journal *the Engineer*, les numéros des 2 et 9 octobre 1857;

5° De MM. Molinos et Pronnier, membres de la Société, un exemplaire de leur *Traité théorique et pratique de la construction des ponts métalliques*;

6° De M. Oppermann, le numéro d'octobre des *Nouvelles annales de la construction*;

7° De M. Trélat, membre de la Société, une note sur la distribution des eaux dans la ville de Paris;

8° De M. Gaudry, membre de la Société, une note sur le *Vanderbilt*, bâtiment américain de 2,000 chevaux.

Séance du 6 novembre 1857.

Présidence de M. Ch. CALLON.

M. le président appelle l'attention de la Société sur les expériences qui viennent d'être faites à Vincennes, avec deux canons obusiers de 12, en acier fondu, de Krupp. Il fait connaître les principaux résultats de ces expériences, d'après le rapport de la commission d'officiers d'artillerie qui les a dirigées, rapport dont M. Krupp a adressé la copie à la Société.

Dans la première série d'expériences, on a eu pour but de déterminer la résistance de l'acier fondu aux diverses causes de dégradation de l'âme. Chaque pièce a tiré 100 coups par jour, en deux séances; après 3,000 coups à la charge normale de 1 k. 40, on n'a remarqué aucune altération : le calibre des deux pièces, mesuré à l'étoile mobile, est resté partout de 121 millim., sauf des différences de 0 mm. 1 à 0 mm. 2, qui peuvent bien provenir de l'imperfection de l'instrument. Le diamètre des lumières (0 m. 0056) a été un peu agrandi, mais sans que la sonde de rebut (0 m. 009) y puisse pénétrer.

Dans la deuxième série d'expériences, on devait chercher à reconnaître si l'acier fondu résistait aussi bien que le bronze aux coups des boulets ennemis. Le résultat est que l'acier fondu est un peu plus fragile que le bronze, mais beaucoup moins que la fonte.

Par une troisième série, on a voulu constater la résistance de l'acier fondu à un tir à outrance; on devait suivre à cet effet la progression suivante :

20 coups avec	3 k. de poudre et	2 boulets.
10	3	3
5	6	6

puis, jusqu'à ce que la pièce éclatât, 12 k. de poudre et autant de boulets qu'on pourrait en mettre. Mais on ne jugea pas utile de faire cette dernière épreuve, la pièce ayant résisté *sans aucune altération de l'âme* au tir des cinq coups de 6 k. de poudre et 6 boulets. Avec cette dernière charge, le recul était énorme et les boulets se brisaient les uns sur les autres.

La commission conclut de ces expériences, que cette pièce est capable de résister à toutes les charges possibles, et qu'elle pourra résister *indéfiniment* peut-être à la charge ordinaire de guerre, 1 k. 400.

On pense, en outre, que des canons rayés en acier fondu ne s'altéreraient pas dans les rayures, comme on doit le craindre pour des pièces en bronze, par suite du frottement des ailettes du projectile.

Bien que ces expériences fussent étrangères, par leur objet, à la Société des ingénieurs civils, M. le président a pensé qu'elles pourraient l'intéresser au point de vue de l'emploi de l'acier fondu dans les pièces de résistance des machines.

A l'appui des chiffres précédents, qui montrent la ténacité remarquable de l'acier de M. Krupp, M. Nozo indique que la Compagnie du chemin de fer du Nord exécute en ce moment, avec ce métal, quelques essieux coudés qui ont donné des résultats remarquables : on est parvenu à enlever, dans le coude même d'un essieu, un copeau dont la longueur aurait dépassé 200 mètres s'il n'avait pas été brisé en s'accrochant dans un palan; ce fait dénote une grande homogénéité. On a remarqué qu'on ne peut employer l'eau pour tourner cet acier, et on est obligé d'opérer à sec; l'eau trempe le copeau échauffé par le travail, et l'outil se casse.

Ces résultats ne peuvent être comparés à ceux qu'auraient pu donner des aciers français, attendu que ceux-ci n'ont pas été essayés dans la fabrication des essieux coudés.

M. Tardieu donne lecture d'une note extraite du journal anglais *the Engineer*, sur la machine sous-marine du docteur Seurs.

Cette machine, connue en Angleterre sous le nom de *nautile*, a pour but de remplacer la cloche à plongeur, pour l'enlèvement des roches sous-marines notamment. Les inconvénients qu'on reproche à la cloche à plongeur sont que les mouvements ne sont pas à la disposition des plongeurs, et qu'ils exigent l'intervention des hommes qui travaillent au dehors; son déplacement horizontal est surtout très-difficile, puisqu'il nécessite celui du bateau auquel elle est suspendue. Enfin, dans un courant rapide, la cloche à plongeur serait d'un usage difficile. C'est ainsi que, pour l'enlèvement des roches de la passe du Croisic, M. de la Gournerie a été conduit à imaginer un bateau spécial, très-ingénieux, qui se rapproche du *nautile* par certains points, mais dont l'emploi ne peut convenir qu'à des profondeurs d'eau très-limitées et à un fond assez uni.

Le *nautile*, au contraire, peut descendre à

Digitized by Google

une profondeur qui n'est limitée que par la pression de l'air et par l'influence que cette pression peut exercer sur l'organisme des ouvriers.

Ses mouvements, soit horizontaux, soit verticaux, sont complétement indépendants du dehors. L'appareil ne communique avec l'extérieur que par un tube flexible qui lui amène l'air lancé par une pompe foulante ; c'est là ce qui le distingue des essais tentés par Fulton en 1801, et du bateau-plongeur du docteur Payène, expérimenté à Cherbourg, vers 1845, avec un certain succès ; dans ces deux appareils, on forme une provision d'air comprimé qu'il faut venir renouveler à la surface après un certain temps.

Le *nautile* est formé d'une enceinte circulaire en tôle de 1m,50 à 2 mètres de diamètre et 2m,50 de hauteur, fermée vers le haut par une calotte sphérique en tôle, et vers le bas par un plateau en fonte qui présente une porte ouvrant du dehors au dedans ; à la calotte sphérique on ménage une ouverture fermée par un couvercle boulonné. Deux cloisons verticales, reliées par des entretoises à la paroi circulaire, divisent la capacité du nautile en trois chambres. Celle du milieu est la chambre de travail où se tiennent les hommes. Les chambres latérales sont destinées à produire l'immersion ou l'ascension de l'appareil, en y introduisant une plus ou moins grande quantité d'eau.

Lorsqu'on veut faire descendre l'appareil, on s'introduit par l'orifice supérieur, la porte inférieure étant fermée ; on referme l'orifice supérieur, puis on laisse rentrer de l'eau dans les chambres latérales. Dès que l'appareil est immergé complétement, on modère la descente en cessant l'introduction de l'eau, ou même en donnant accès dans les chambres latérales à l'air comprimé sous une pression plus forte que celle qui correspond à la profondeur à laquelle on veut descendre ; alors si on ouvre de nouveau le robinet par où l'eau s'introduisait tout à l'heure, elle sera expulsée, et l'appareil tendra à remonter. On peut ainsi atteindre le fond graduellement et sans choc. On introduit alors l'air comprimé dans la chambre de travail, si on ne l'a pas déjà fait, et quand on a la même pression au dehors et en dedans, ce dont on est prévenu par deux manomètres, on peut ouvrir la porte inférieure.

Pour remonter, on introduit l'air dans les chambres latérales, ce qui fait de nouveau flotter l'appareil et les corps qu'on peut y avoir suspendus. Un tube de niveau, disposé sur les chambres latérales, indique le moment où cet effet est sur le point d'être atteint.

Le mouvement de translation est produit à l'aide de quatre câbles amarrés à des points fixes. Ces câbles passent sur des poulies verticales, disposées dans le plan horizontal du centre de gravité de l'appareil. Chaque poulie est portée par une chaise mobile autour d'un axe vertical, pour que la poulie puisse prendre diverses directions. Le câble descend dans une gaine extérieure ; il passe sur deux poulies de renvoi, et il rentre verticalement dans la chambre de travail, en passant à travers un stuffing-box. On agit sur les quatre câbles à l'aide de quatre treuils fixés aux parois de la chambre.

Avec un appareil ainsi disposé, on peut descendre à une profondeur de 30 mètres. Il faut deux minutes et demie pour immerger un appareil de six tonnes, et la descente a lieu ensuite à la vitesse de 20 mètres par minute.

Tels sont les seuls renseignements que renferme l'article de *the Engineer*, sur la manœuvre du nautile ; il est à regretter qu'il n'indique pas le prix de l'appareil, car, dans certain cas, il peut être d'un emploi assez avantageux. Le grave reproche qu'on peut lui faire est que, si le tube de caoutchouc qui amène l'air vient à se rompre, non seulement l'appareil peut se trouver envahi par l'eau, mais il lui est impossible de remonter, inconvénients que n'offrent pas le scaphandre et la cloche à plongeur. On y a remédié, du reste, par l'emploi d'une pompe à bras destinée à épuiser, en cas d'accident, l'eau des chambres latérales.

L'ordre du jour appelle ensuite la communication de M. Thomé de Gamond sur son projet de tunnel sous-marin entre la France et l'Angleterre.

M. THOMÉ DE GAMOND a fait hommage à la Société de son mémoire récemment publié sur l'étude d'un chemin de fer sous-marin entre la France et l'Angleterre. En plaçant son travail sous les auspices de la Société, M. Thomé la conviait en quelque sorte, par les voies de l'examen et de la discussion, à une coopération ultérieure pour toutes les questions qui se rattachent à cette étude. Répondant à cette pensée, M. le président a invité M. Thomé à rendre compte de cette étude à la Société, par l'exposé des faits détaillés dans son livre, et à préciser en même temps les points sur lesquels il y aurait intérêt à engager la discussion.

Quant à l'état actuel du projet, il a été soumis, par une haute initiative, à l'examen d'une commission officielle mixte formée, par le ministre des travaux publics, de la réunion des conseils généraux des ponts et chaussées et des mines et assistée d'un ingénieur hydrographe de la marine. Citer les noms de MM. Elie de Beaumont, secrétaire perpétuel de l'Académie des sciences, de M. Combes, directeur de l'Ecole des mines, ceux de MM. Mallet et Renaud, inspecteurs généraux des ponts et chaussées, et celui de M. Keller, ingénieur hydrographe de la marine, commissaires chargés de cet examen, c'est dire que le gouvernement n'avait rien négligé pour que la compétence fût complète. A la suite de cet examen, la commission a conclu à l'utilité d'une dépense de 500,000 fr. pour la vérification et le complément de cette étude, par des travaux qu'elle a précisés. Elle a émis en outre le vœu que le gouvernement anglais fût consulté sur la part qu'il voudrait prendre à ces travaux préliminaires. M. Thomé a promis de faire connaître ultérieurement le résultat des démarches qui sont la conséquence naturelle de ce précédent.

M. Thomé de Gamond a indiqué brièvement les tentatives de propositions pour un tunnel sous-marin faites par ses devanciers, et notamment ce qu'il a pu recueillir par tradition sur le projet de l'ingénieur Mathieu, qui date de soixante ans. L'origine du projet personnel à M. Thomé remonte à l'année 1833, époque où il se livrait dans un autre but à des études géologiques sur le littoral de la Manche. Mais longtemps il laissa sommeiller ce projet, faute d'observations précises sur le détroit. Ce ne fut qu'à l'époque de l'exposition universelle de Londres qu'il songea à utiliser sérieusement dans cette direction ses études géologiques locales.

Le projet, présenté dans un ordre méthodique, se divise en trois parties principales : *les milieux, le tracé, le percement*. L'auteur examine d'abord les milieux.

Le système de terrains stratifiés de la côte française, dans la région du détroit de Calais, appartient à la période jurassique, et comprend les différents étages de cette formation. Les affleurements de ces terrains, dans le territoire dont la petite ville de Marquise occupe le centre, s'appuient, comme sur un chevet, sur un imposant massif de calcaire carbonifère fortement incliné sous l'horizon. Quand on observe l'allure de cette formation jurassique, on la voit se diriger, avec une inclinaison beaucoup moindre, mais qui est encore de sept millièmes, vers la mer, sous laquelle elle disparaît au cap Grinez.

Ce premier aspect indique nettement que ces couches jurassiques continuent de s'enfoncer sous le détroit. La confirmation de cette donnée se trouve justifiée par la présence sur la côte d'Angleterre du système crayeux très-puissant qui occupe, dans la série géologique, la zone supérieure à celle des terrains jurassiques.

En parcourant les terrains crayeux de l'Angleterre, toujours dans la direction du sud-est au nord ouest, conforme à l'allure des couches jurassiques de la côte française, on arrive à la limite du système crayeux dans la province d'Oxford, où l'on retrouve les terrains jurassiques, qui sortent successivement de terre suivant le même ordre de superposition que celui des terrains français. Les terrains jurassiques, dont les deux limites se relèvent ainsi en Angleterre et en France, sont donc voilés sur la plus grande partie de leur surface par les terrains crayeux dont l'épaisseur dépasse 200 mètres. Dès lors il y avait un grand intérêt à étudier le raccordement souterrain de ces dépôts jurassiques, et les lois qui président à leur direction.

Le premier fait acquis à l'observation, c'était la dépression profonde des terrains jurassiques sous la région occupée par les terrains crayeux de l'Angleterre, dans l'intervalle situé entre les affleurements apparents de Marquise et d'Oxford. Cette dépression, dont il restait à étudier la courbure, offrait, outre son importance pour le but proposé, un intérêt non moins grand au point de vue de la géologie générale.

Les terrains jurassiques sont le produit d'anciens limons consolidés dans une mer locale, qui a recouvert jadis un espace considérable à l'ouest de l'Europe. Ces couches, tantôt argileuses, tantôt pierreuses, durent être déposées, à peu d'exceptions près, selon les lois d'une horizontalité générale. Sur plusieurs points elles prirent jour, en s'élevant au-dessus des mers, par suite de soulèvements locaux de l'écorce terrestre. Sur d'autres points elles fléchirent, les unes subitement, les autres avec une grande lenteur. Des dislocations, tantôt instantanées, tantôt successives, qui nous sont attestées par les traces qu'elles ont laissées sur la terre, ont, à plusieurs époques de la vie du globe, déchiré sa surface et ouvert à travers son écorce des issues à des épanchements considérables de la substance intérieure. A mesure que la matière ignée, liquide ou pâteuse s'épanchait ainsi, elle se consolidait au dehors par le refroidissement, et formait, autour de l'Angleterre, d'imposants massifs cristallins, tels que l'Ecosse, l'Irlande, Cornouailles, la Bretagne, l'Auvergne, l'arête rhénane, la Bohême et la Scandinavie.

Digitized by Google

Ces grands épanchements de la matière durent laisser à l'intérieur, dans les régions sous-jacentes de l'écorce terrestre, des vides sur lesquels cette écorce, obéissant aux lois de la pesanteur, s'affaissa. Tout le système du plancher de couches jurassiques existant alors dans la partie de l'Angleterre objet de l'étude, système qui s'étendait aussi sur une grande partie de la surface occupée aujourd'hui par la France, fléchit profondément, et l'immense cavité formée par cette dépression fut occupée par une autre mer qui déposa à son tour, avec une lenteur incommensurable, cette masse prodigieuse de limons calcaires constituant les couches de terrains crayeux.

Ces terrains crayeux forment donc actuellement une grande lentille qui repose sur une cuvette dont le terrain jurassique occupe les bords et le fond. Sous Paris, cette lentille de craie, traversée par le puits de Grenelle, a plus de cinq cents mètres d'épaisseur. La lentille paraît beaucoup moins épaisse en Angleterre, où elle a été amincie par érosion à sa zone supérieure. Elle ne dépasse guère, dans ce pays, une puissance de deux cents mètres.

Par cette digression sur le domaine de la géologie générale, l'auteur a eu pour objet de préciser le phénomène qui a produit l'état actuel des lieux soumis à l'exploration, et auquel il faut attribuer l'inclinaison remarquable du système stratifié représenté par la coupe.

Ces données générales, simple début de l'étude, avaient besoin d'être confirmées par des faits locaux précis. L'existence de la cuvette jurassique, sous le massif crayeux des comtés de Kent et de Surrey, était indiquée par l'inclinaison générale des affleurements de Marquise et d'Oxford, plongeant à l'encontre, et confirmée par divers forages pratiqués dans le Surrey, sur la ligne étudiée. Déjà même, au moyen de ces forages et des inclinaisons initiales des affleurements, il était possible de déterminer la courbure générale de l'arc concave décrit par le fond de la cuvette jurassique, de mesurer la flèche de l'arc, et de fixer la position approximative du thalweg de cette dépression sous le Surrey. L'inclinaison générale de trois millièmes dans les affleurements oxfordiens, prolongée sous le Surrey, se raccordait bien avec la profondeur observée de ce thalweg souterrain. Mais il n'en était pas ainsi du côté de la France, où des divergences notables, constatées avec précision, dans l'inclinaison des affleurements, faillirent compromettre l'étude du tunnel sous-marin.

En effet, l'inclinaison générale des terrains jurassiques anglais dans l'Oxfordshire, étant de trois millièmes, il était impossible de raccorder sur un thalweg commun normal l'inclinaison des affleurements français qui plongeaient au sept millième, et cette forte inclinaison autorisait l'hypothèse d'une grande faille sous-marine, due à une dislocation qui aurait troublé l'horizontalité des dépôts sous le détroit.

Cette hypothèse, justifiée par les apparences, parut à M. Thomé assez fondée pour motiver pendant un temps l'abandon de l'étude du tunnel. Ce fut dans cet intervalle qu'il s'occupa d'un projet d'isthme factice entre le continent et l'Angleterre, travail dont il indique la substance à la fin de son mémoire; étude abandonnée aussi, mais qui a eu pour résultat de faire revivre, en l'élucidant, celle du tunnel sous-marin.

Les premières observations de l'auteur sur le terrain n'avaient été faites que d'une manière parcellaire, et il pouvait soupçonner des erreurs dans le raccordement du travail, soit sur le terrain, soit dans le cabinet. Ces erreurs sont faciles, on le sait, quand il s'agit de déterminer par un plan unique et moyen l'allure générale de couches souterraines dont le parallélisme n'est pas constant. La difficulté augmente quand les couches cessent d'être apparentes et qu'il faut procéder par emprunts. Néanmoins, après avoir recommencé le travail d'ensemble dans les deux pays, en adoptant pour repère général de l'étude souterraine les couches de la grande oolite, zone inférieure de tout le système étudié, M. Thomé arriva précisément aux mêmes résultats constatés par ses observations antérieures, quant à la divergence des inclinaisons dans les affleurements anglais et français, et comprit la nécessité de concentrer l'investigation sur le massif submergé du détroit.

L'exploration réitérée des bancs du détroit permit de reconnaître que ces intumescences sous-marines, réputées jusqu'à présent des atterrissements sableux, étaient au contraire les crêtes de collines submergées qui ont résisté à l'érosion. L'auteur a décrit en détail, dans l'appendice de son mémoire, de quels expédients il s'est avisé pour faire épincer sur les accores de ces bancs, par des équipages de bateaux de pêche, des fragments rocheux qui furent reconnus pour des lits de grès portlandiens caractérisés. L'étage jurassique étant ainsi ressaisi par son sommet, il devint possible de constater que la cuvette oolitique passait sous le détroit sans déchirement, et d'estimer à quelle profondeur on pouvait rencontrer la couche de grande oolite sous la région de ces bancs.

Dès lors se dissipèrent les craintes que l'auteur avait précédemment conçues sur l'existence d'une grande faille dans le plafond du pas de Calais. A partir de ce moment, la lumière se fit successivement dans l'étude. M. Thomé fut aidé puissamment dans ses recherches sur le détroit par la précieuse coopération de M. Keller, ingénieur hydrographe de la marine, qui avait travaillé avec Beautemps-Beaupré aux sondes de la Manche, et que de fortes études avaient initié à la nature vivante de ces mers. Les lumières que lui fournit le contact de ce coopérateur laborieux, dont le savoir ne paraît égalé que par la modestie, permirent à M. Thomé de saisir la relation existant entre la masse liquide du détroit et le massif submergé qui la supporte. Il lui fut possible alors de préciser la nature des phénomènes qui ont présidé à la formation et à l'élargissement du détroit de Calais, formation qui s'est accomplie et se continue toujours, avec une lenteur majestueuse et méthodique, sous l'empire de causes actuelles décrites dans son mémoire.

Après cette première exposition, M. Thomé trace devant la Société, sur le tableau, la figure des formations sous-marines dans le désordre géologique où il les supposait quand il abandonna son projet; et il indique parallèlement par une autre coupe le progrès que fit l'étude, en passant de cet aspect obscur à un état précisé par les observations ultérieures.

L'ensemble des documents fournis par ces recherches est d'ailleurs résumé graphiquement sur le diagramme géologique exposé devant la Société, et qui représente l'état des lieux du détroit. Cet état des lieux pourra être modifié dans ses détails, par suite d'explorations locales plus complètes; mais sa donnée générale reposant sur des faits désormais acquis à l'observation, il est enfin possible actuellement de suivre le tracé du tunnel à travers ce milieu.

Le diagramme géologique est développé à l'échelle d'un vingt-millième pour les longueurs, et d'un deux-millième pour les hauteurs. C'est le calque du dessin original qui a été présenté l'an dernier au chef de l'État, soumis ensuite à l'examen de la commission officielle, et dont l'ouvrage publié par l'éditeur Dalmont présente la réduction au quart.

M. Thomé de Gamond, en présentant à côté de cette coupe l'écrin géologique des terrains étudiés, a mis sous les yeux de la Société ces témoins muets, mais significatifs, d'un travail préparatoire destiné désormais à s'élargir par une coopération collective. Cet écrin comprend, dans leur ordre naturel, les extraits de tous les terrains à travers lesquels est proposé le percement du tunnel, et peut donner une idée du système stratifié.

Bien que ces extraits soient au nombre de 74, la colonne des épaisseurs montre que plusieurs d'entre eux ne sont là que pour faire acte de présence, mais sans importance réelle. La puissance indiquée de chacun de ces terrains, en regard de la coupe, permet d'apprécier l'importance de chacun d'eux.

L'examen de ces extraits révèle que le massif du détroit de Calais, pour les deux cinquièmes environ, se compose de roches pierreuses qui sont des calcaires oolitiques identiques à ceux dont sont construites la plupart de nos cathédrales, et des grès très-consistants, analogues aux pavés des villes. Ces grès comprennent deux groupes distincts et profondément séparés: ce sont les grès portlandiens et les grès verts de l'étage crayeux. L'auteur s'est attaché à présenter avec détail et précision les différents lits de ces deux groupes, à cause des obstacles qu'ils peuvent offrir au percement. Le reste du massif, les trois cinquièmes environ, sont des argiles de trois âges occupant trois zones superposées, l'argile d'Oxford, la puissante couche d'argile de Kimmeridge, épaisse de plus de 50 mètres, et le weald-clay. La présence et la superposition alternative de ces chapes colossales dans le détroit, paraît une disposition providentielle des plus favorables pour le percement, et a déterminé l'auteur, après l'examen de six lignes différentes, à proposer le tracé du tunnel par les formations jurassiques.

M. Thomé de Gamond expose ensuite brièvement la donnée générale du tracé.

Le tracé du tunnel sous marin part du continent, sous le cap Grinez, et se dirige sur la pointe Eastwaro, entre Douvres et Folkestone, en passant par le banc de Varne, où est projetée l'*Étoile de Varne*, station maritime du tunnel. Cette station, où les trains pourront faire halte à ciel ouvert, consiste en une gare située au fond d'une vaste tour. Cette tour est ouverte dans le terre-plein d'un îlot factice construit sur la crête du banc de Varne. A ce terre-plein est annexé un port couvert par des môles faisant quai à la mer. L'établissement de ce port, œuvre la plus monumentale du projet, est le complément du tunnel sous-marin dont il agrandit la signification et en fait un des plus puissants organes de trafic et de circulation entre les peuples.

Le fond de la tour de Varne inscrit une cour de forme elliptique. Le grand diamètre de l'ellipse, dans le sens de la circulation des trains, a 200 mètres, et le petit diamètre 100 mètres seulement. C'est du fond de cette gare spacieuse qu'au moyen d'une spirale ascendante

les wagons de marchandises pourront monter, par une pente modérée, jusque sur le quai de l'Etoile de Varne, où ils seront en contact avec le bord des navires. M. Thomé fait remarquer à la Société que l'établissement maritime de Varne, qui est un annexe du tunnel sous-marin, peut être étudié séparément, en raison de son importance, comme un corollaire utile à un haut degré, mais non indispensable au projet de voie sous-marine.

Suivant le profil, le tracé du tunnel décrit une courbe souterraine concave dont les pentes, maintenues au-dessous de cinq millièmes, sont de beaucoup inférieures à celle de la plupart des chemins de fer exploités.

Les voies d'accession du tunnel sont deux galeries souterraines inclinées à sept millièmes. La galerie anglaise se dirige, de la station d'Eastware, par un parcours de 5,500 mètres, sur Douvres où elle prend jour. La galerie d'accession du côté de la France a 8,800 mètres de parcours, entre la station de Grinez et la ville de Marquise, où elle se relie à ciel ouvert à deux sections d'embranchement, dont l'une est la route de Paris par Boulogne et Amiens; l'autre section se relie, près de Calais, aux chemins de fer de la Belgique et de l'Allemagne.

Le profil du tunnel, décrit sur la coupe géologique, aura à traverser obliquement différents étages de terrains inclinés, à la limite desquels pourront se produire des infiltrations normales. L'auteur s'est appliqué, dans un chapitre spécial de son mémoire, à préciser la rencontre et la mesure relative de ces infiltrations, dont la présence ne paraît pas devoir être redoutable du côté de la France dans les trois quarts du parcours, mais deviendra sans doute plus gênante dans le voisinage de la plage anglaise. Les conditions qui président à l'agissement de ces infiltrations offrent un grand intérêt.

Les diverses couches géologiques traversées par le profil affectent chacune un caractère distinct, dû à la nature des troubles mis en agitation par les mers qui se sont succédé jadis en ce lieu. Ces couches ne sont donc autre chose que l'accumulation de ces troubles sous forme de limons au fond de ces mers antérieures. Ces limons, par l'action du temps et d'une pression considérable, se sont successivement consolidés, comme les argiles, et même agrégés chimiquement, comme les calcaires et les grès. Mais un fait très-remarquable et qui est attribué à la présence antérieure et périodique d'un milieu liquide soumis à une très-faible agitation, c'est l'apparition, en alternance successive, de couches d'argile considérables, parfaitement stratifiées, entre les formations de roches agrégées de calcaires et de grès, dont les argiles sont les lignes de séparation.

Ces dépôts d'argile eux-mêmes reposent presque constamment sur des lits de sables meubles ou pourvus d'une faible agrégation, et qui sont par cela même des milieux favorables aux infiltrations capillaires de l'eau.

HUSQUIN DE RHÉVILLE.

(*La suite au prochain numéro.*)

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi 3 décembre 1857 :

Fonte.

Cours de ce jour :

Fonte de forge, à Saint-Dizier, 155 »»» »».
Fonte pour deuxième fusion, n° 1, id., 180.
— — n° 2, id., 170.

Fers.

Fers laminés de fonte au bois, 1re classe, franco à Saint-Dizier, ou rendus dans toutes les gares des chemins de fer de l'Est, 330 »»».
Machine, ou ronds de tréfilerie n° 21 et au-dessus, 350 »»».
Machine ou ronds de tréfilerie n° 20, »»» 360.
Fers battus demi-roches à la houille, pris à Saint-Dizier ou à la gare la plus rapprochée de l'usine, 370 »»».
Branches de courbes, 380.
Essieux de 3 à 10 kilog., 450.
— de 10 à 15 kilog., 420.
— de 15 à 99 kilog., 390.
— de 100 à 150 kilog., 420.
Carrés de 90 à 108 millim., 420.
Fers de petite forge, plats et carrés, 390.

La situation générale du marché ne présente aucun changement.

Une affaire en fonte-affinage vient d'être traitée à 150 fr. les 1,000 kil., pris à l'usine; ce prix fait ressortir le cours de 150 fr. à Saint-Dizier.

Le prix des fers n'est pas modifié. Le cours de la machine, contrairement à ce qu'on croyait, a été réduit à 350 et 360 fr., mais pour les livraisons de décembre seulement.

Il n'a pas été question, que nous sachions, d'un nouveau tarif de pointes à dater du 1er de ce mois. On croit que le tarif actuel sera maintenu pendant tout le mois de décembre, la baisse des ronds ne paraissant que momentanée.

La chaîne reste à 75 fr. en numéros assortis, franco gares de l'Est.

COMMERCE EXTÉRIEUR

Importations.

		En octobre 1857
Fonte brute d'Angleterre,	42,630	
Belgique,	22,337	
Autres provenan.	12,304	
Total,		77,271
Fers étirés en barres,		18,253
Rails,		2,392
Acier,		424
Cuivre,		12,275
Etain,		4,163
Plomb,		10,716
Zinc,		32,413
Houilles de Belgique,	2,868,451	
d'Angleterre,	1,008,569	
des assoc. allemand.	627,168	
Autres provenances,	64,416	
Total,		4,568,577

Situation des entrepôts (1er novembre)

Quintaux métriques.

Fonte brute,	116,813
Cuivre brut,	11,601
Etain brut,	3,538
Plomb brut,	15,859
Zinc première fusion,	522

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Londres, 28 novembre :

Le cours des fers continue d'être purement nominal, chacun fait son prix selon les ordres qu'il a ou ceux dont il a besoin.

Rails et barres marchandes s'obtiendraient en baisse. Le *Mining Journal* pense qu'on traiterait de 162 fr. 50 à 168 fr. 75, en dimensions ordinaires; les rails de 156 25 à 162 50. Malgré ces prix avantageux, ajoute-t-il, on n'achète pas ou du moins on n'oserait pas prendre de fortes quantités. Les fers Staffordshire, barres, cercles et tôles sont en baisse : la qualité best best de 6 50 à 12 50; la qualité best de 12 50; les qualités inférieures de 25 fr. par tonne. En qualité best best, les barres valent 237 50, les cercles 262 50, les tôles 268 75.

Prix courant des fontes d'Ecosse, au 27 novembre : Gartsherrie n° 1, 76 25 à 77; Calder n° 1, 75 à 75 50; Glengarnock n° 1, 70 à 71 25; Blair, Eglinton, Muirkick n° 1, 66 25 à 67 50; autres bonnes marques marchandes n° 1, 66 25 à 67; d° n° 3, 62 à 62 50, au comptant sans escompte, à Glascow.

Les exportations sont toujours considérables; pendant la dernière huitaine, elles sont de plus de onze mille tonnes.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 29 novembre :

MÉTALLURGIE. — Fonte affinage 87 50, 90 et 95 fr.; fers laminés, 200, 230, 240 les nos 1, 2 et 3; rails 185 à 195; fers fondus, 100, 110 et 120.

MINERAIS. — Les minerais de l'Entre-Sambre-et-Meuse et de Ligny, se maintiennent à des prix élevés; les oligistes relativement sont faibles.

CHARBONS. — Il y a en ce moment une grande activité dans le commerce de charbon. Les expéditions par le chemin de fer de Louvain comme par celui d'Erquelinnes, vers Paris et la ligne, sont on ne peut plus considérables. Par eau, l'activité est remarquable aussi, depuis que les bateliers se sont décidés enfin à ramener le fret au taux du tarif de la Compagnie du Nord. Cette diminution a déterminé des convois de bateaux pour Rouen de plusieurs points du bassin, entre autres de Chatelineau. Les prix sont fermes.

COKE. — Sans variation à 21 50 à 21 les 1,000 kil., pour forts marchés.

FRET. — Paris, 12 fr.; Rouen, 13 25; Elbeuf, 13; Amiens et Reims, 11.

BOIS.

3 décembre :

Nous n'avons aucune nouvelle touchant les bois. Il n'est plus plus question d'affaires en sciages, nous sommes en pleine morte-saison.

CHARBONS. — Pendant le mois d'octobre dernier, les exportations de charbons se sont élevées à 605,433 tonnes ainsi réparties, savoir :

Octobre	1856.	1857.	
France	124,546	111,604	tonnes.
Prusse	44,939	43,568	»
Allemagne	81,522	30,399	»
Danemark	34,649	44,696	»
Hollande	28,821	26,551	»
Belgique	6,301	4,586	»
Indes	62,004	36,891	»
Amérique	59,037	62,342	»
Divers	159,624	135,533	»
Total	605,433	515,070	tonnes.
Augmentation en 1857		89,363	tonnes.

O. SAUVIQUE.

(L'Ancre de Saint-Dizier.

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 862 kilomètres.)
(1856. Id. 795 Id.)

Du 19 au 25 novembre 1857.

99,477 voyageurs.....	293,563 97
Bagages, marchandis, etc.	749,899 67
Total..	1,043,462 74
Semaine correspondante de 1856.	
80,599 voyageurs.....	252,506 98
Bagages, marchand., etc.	696,576 20
Produit total..... ...	949,083 14
Différence...	94,379 60
Produit par kilomètre :	
1857,	1,210
1856,	1,193
Recette totale depuis le 1er janvier	
1857.....	46,500,727 23
1856.....	43,078,975 43
Différence...	3,421,751 80

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLEANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
En 1857, 1372 kil. — En 1856, 1234 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1857, 1273 kil. — En 1856, 1139 kil.

Du 19 au 25 novembre 1857.

99,675 Voyageurs.....	359,806 94
Bagages, marchandises, etc.....	695 537 88
Total.....	1,046,344 82
Semaine correspondante de 1856 .	1,150,530 40
Différence...	104,185 58
Recettes depuis le 1er janvier 1857.	52,403,810 06
Recette correspondante de 1856	46,756,544 75
Différence...	5,644,265 31

Concessions nouvelles.—Comptes de 1er établissement
Octobre 1857.

SECTION DE COUTRAS A PÉRIGUEUX.

Longueur légale exploitée : 76 kilomètres.

Voyageurs.....	33,343 82
Bagages, marchandises, etc.....	20,425 92
Total.....	53,769 74
Recettes antérieures.....	112 351 42
Total.....	166,121 16

LIGNE DE PARIS A SCEAUX ET A ORSAY.

(1857. Longueur exploitée, 25 kilomètres)

Voyageurs	43,274 30
Bagages, marchandises, etc.....	1,834 56
Total.....	45,108 95
Mois correspondant de 1856 :.....	45,335 60
Différence.....	226 65
Recette totale depuis le 1er janvier 1857	474,998 88
Id. id. 1856	420,463 49
Différence.....	54,535 39

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON ET DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

PARTIE NORD DU RÉSEAU. — SECTION DE PARIS A LYON

(1857. Longueur exploitée, 694 kilom.)
(1856. Id. 656 »)

Recettes du 19 au 25 novembre 1857

Produit par kilomètre : 1857, 1,321 27.
— 1856, 1,456 72.

Grande vitesse) 80,571 voyageurs...	332,284 60
Grande vitesse) marchand.....	120,719 74
Petite vitesse) marchand.....	463,963 35
Total.....	916,967 69
Semaine correspondante de 1856....	955,012 49
Différence...	38,044 80
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	44,684,788 47
id. id. 1856	39,203,504 21
Différence...	5,481,284 26

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. Id. 551 Id.

Recettes du 19 au 25 novembre 1857

50,858 Voyageurs.....	190,408 45
Bagages et marchandises	358,635 03
Total de la semaine.....	549,043 48
Semaine correspondante de 1856.. .	684 313 »»
Différence...	135,269 52
Total des recettes, à partir du 1er janvier 1857.....	27,215,511 80
Période correspondante de 1856.	26,925,000 84
Différence...	290,510 96

CHEMINS DE FER DE L'EST.

(1857. Longueur exploitée, 1413 kilomètres.)
(1856. Id. 1069 Id.)

8e année. — 47me semaine.

Du 19 au 25 novembre 1857.

92,681 Voyageurs.....	306,552 »»
Marchandises.....	605,477 92
Total de la semaine.....	914,029 92
Recettes antérieures.....	42,633,551 72
Total général.....	43,547,581 64
47me semaine de 1857	914,029 92
Semaine correspondante de 1856.	782,064 07
Différence...	131,965 85
Exercice 1857.....	43,547,581 64
Id. 1856.....	38,993,167 02
Différence...	4,554,414 62

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 950 kilomètres)
(1856. Id. 870 Id.)

Du 19 au 25 novembre 1857

185,423 voyageurs.....	297,196 05
Marchandises, etc., grande vitesse ...	51,988 23
— petite vitesse	333,331 68
Total de la semaine.....	682,516 96
Semaine correspondante en 1856....	693,844 61
Différence...	11,327 65
Recettes depuis le 1er janvier 1857	38 383,127 65
Id. id. 1856	35,198,065 18
Différence...	3,185,062 47

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

Du 19 au 25 novembre.

Section de Lyon à Roanne.

»»,»»» Voyageurs.....	31 160 36
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	168,062 5
Total.....	199,222 95
Recettes antérieures.....	8,882,496 48
Total de l'exercice 1857.....	9,081,719 38
Recette correspondante 1856	201,870 03
Total de l'exercice 1856.....	8,937,273 59

Section de Nevers à Lapalisse et à Brioude.

1857. Longueur exploitée pendant la semaine, 256 k.
Longueur moyenne pendant l'année, 244 kil.
1356. Longueur exploitée pendant la semaine, 230 k.
Longueur moyenne pendant l'année, 228 kil.

Voyageurs.....	»»,»»» »»
Bagages, marchandises, etc.....	»»,»»» »»
Total.....	91,614 30
Recettes antérieures.....	4,096,043 44
Total de l'exercice 1857...	4,187,657 74
Semaine correspondante en 1856.....	87,924 74
Total de l'exercice 1856.....3,148,156 16	
Recettes totales de la semaine sur les deux sections	290,837 25
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....	12,978,539 87
Total.....	13,269,377 12

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.)
Longueur exploitée : 175 kilomètres.

Du 19 au 25 novembre.

9,985 Voyageurs.....	31,770 80
Bagages, marchandises, etc.....	25,559 50
Total.....	57,129 30
Semaine correspondante de 1856.....	21,691 90
Différence.....	35,437 40

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 729 kilomètres.
Id. en 1856, 468 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 210 id.

Recettes du 19 au 25 novembre 1857

CHEMIN DE FER.

36,748 voyageurs	116,996 80
Bagages, marchandises, etc.	120,164 85
TOTAL	237,161 65
Recettes du CANAL LATÉRAL	14,511 29
Recettes antérieures	12,601,026 87
Total depuis le 1er janvier 1857	12,852,701 81
47e semaine de 1857. Chemin de fer..	237,161 65
Id. Canal latéral...	14,511 29
Total de la semaine en 1857	251,672 94
47e semaine de 1856. Chemin de fer..	187,421 45
Id. Canal latéral...	34,773 37
Total de la semaine en 1856	222,194 82
Différence...	29,478 12

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857	12,852,701 81
1856	7,238,229 55
Différence...	5,614,472 26

CHEMIN DE FER DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

(Première section des chemins du Dauphiné.)

1857. — 2e semestre. — Longueur exploitée : 90 kil.

Recettes du 19 au 25 novembre.

Voyageurs	11,197 80
Bagages, marchandises, etc.	13,005 00
Total	24,202 80
Recettes antérieures à partir du 16 juillet 1857	497,540 85
Total depuis le 16 juillet 1857.	521,743 65

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée : 650 kilomètres.

Du 12 au 18 novembre 1857.

54,167 Voyageurs,	130,243 34
2,000 t Bagages et marchandises,	74,061 60
Total,	204,304 94
Période correspondante de 1856,	151,212 32
Différence...	53,092 62
Recette totale depuis le 1er janvier	7,969,931 48
Période correspondante de 1856,	6,967,851 10
Différence...	1,002,080 38

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 278 kilom.)

Du 14 au 20 novembre 1857

8,047 Voyageurs	36,893 61
Bagages, marchandises, etc.	59,937 05
TOTAL de la semaine	96,830 66
Recettes de la semaine correspondante de 1856	91,604 68
Différence...	5 70 0/0
Recettes antérieures	4,610,288 53
Total	4,707,119 19

CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL.

(DÉVIATION DU TESSIN.)

Recettes du 19 au 25 novembre 1857.

Voyageurs	27,641 05
Bagages	1,241 35
Marchandises : grande vitesse	2,567 »
Id., petite vitesse	13,776 57
Exploitation de Biella (cote due à V.-Emm.)	4,698 63
Exploitation de Casal (minimum garanti à Victor-Emmanuel)	3,898 90
Ensemble	53,823 50
Recette correspondante de 1856..	41,523 92
Différence...	12,099 58

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,191 kilomètres.
1856. Id. 1,077 id.

Du 19 au 25 novembre 1857.

	En francs, au change de 126 o/o
37,464 voyageurs	190,440 28
43,260 tonnes Marchandises	583,508 69
Total de la semaine	773,948 93
Semaine correspond. 1856	670,847 84
Différence...	103,101 09
Recettes depuis le 1 janvier 1857	29,861,215 »
Recettes depuis le 1 janvier 1856	29,480,851 »
Différence...	380,364 »

COMPAGNIE DE L'HOTEL ET DES IMMEUBLES DE LA RUE DE RIVOLI.

Recettes du grand hôtel du Louvre, sans y comprendre le produit de la location des boutiques, ni les autres immeubles de la Compagnie :

1857.	*Recettes brutes.*	*Moyenne par jour.*
Mois de novembre	174,233 35	5,807 77
10 premiers mois.	2,216,388 44	7,290 75
Recette totale des 11 premiers mois de 1857	2,390,621 79	7,157 [illegible]
Recette totale de la période correspond. 1856	2,022,317 36	6,054 84
Différence en fav. de 1857.	368,304 43	
Accroissement en moyenne par jour de		1,102 71

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

Situation des abonnements au 1er décembre 1857.

Lyon	355,421 60
Nantes	102,814 51
Banlieue de Paris	1,127,200 »
Total	1,585,436 11
Situation publiée au 1er novembre	1,575,525 77
Différence	9,910 34

CHEMIN DE FER HAINAUT ET FLANDRES.

Section de Gand à Audenarde, longueur de 27 kil.

Novembre 1857.

10,622 Voyageurs. — Recettes 12,202 70

COMPAGNIE DES HOUILLÈRES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX.

Octobre 1857.

Recettes des Houillères et forges	178,826 93
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1857	1,889,935 52
Total	2,061,762 45

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

47e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 16 au 22 novembre

4,858 voyageurs — 16,779 quint. bagages, marchandises	fr. 10,108 15
Recette correspondante de 1856	8,680 »
Différence...	1,428 15
Recettes depuis le 1er janvier 1857	583,947 65
Recette correspondante de 1856	450,619 95
Différence...	133,327 70

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 15 au 21 novembre 1857

3,522 voyageurs	fr. 2,386 30
Marchandises	806 85
Recettes antérieures	227,259 40
Total	230,452 55

CHEMIN DE FER PAR LE JURA INDUSTRIEL

Ligne Neuchâtel-Chaux-de-Fonds frontière française.
Longueur totale : 38 kilomètres.

Section Locle-Chaux-de-Fonds.
(Longueur exploitée : 8 kilomètres.)
Exploitée depuis le 1er juillet 1857.

Recettes du 21 au 27 novembre.

5,953 Voyageurs	2,497 75
Marchandises	76 50
Total de la semaine	2,574 25

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures (48e semaine		Journée omnibus de Paris.	Journée omnibus de Banlieue
Du 22 au 28 novembre 1857	215,332 35	71 54	42 18
Semaine correspondante de 1856	191,261 63	63 90	39 11
Rec. depuis le 1er janv. 1857	11,425,591 93	69 79	48 87
Période correspondante de 1856	10,039,137 80	72 94	45 40
Différence	1,396,454 13	7 85	3 47

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE,

(Section du Bourbonnais, 57, rue Taitbout).

Tirage au sort du 2 décembre 1857.

Dans sa séance publique du 2 décembre 1857, le Conseil d'administration a procédé au tirage au sort des obligations remboursables au 1er janvier 1858.

Le sort a désigné les titres suivants :

Obligations du Bourbonnais remboursables à 500 fr.

1re série de	77,200	à	77,475	186
2e —	177,200	à	177,475	186
3e —	277,200	à	277,475	186
4e —	377,200	à	377,475	186
Ensemble,				744

Obligations de Rhône-et-Loire.

1re série remboursables à 625 fr., de 68,133 à 68,233. — 101 ;

2e série remboursables à 500 fr., de 23,107 à 23,228. — 122.

Obligations de Saint-Etienne à Lyon.

(Emprunts réunis), remboursables à 1,250 fr.

De 1,627	à	1,704	78
De 2,148	à	2,188	41
Ensemble,			119

(Emprunt 1850), remboursables à 1,250 fr.

1re série de	345	à	351	7
2e —	4,148	à	4,154	7
3e —	7,015	à	7,021	7
4e —	9,953	à	9,959	7
Ensemble,				28

Obligations de Saint-Etienne à la Loire.

(Emprunt 1843), remboursables à 1,000 fr.

10 obligations numérotées : 16—18—52—65—71—94—107—109—168—170.

(Emprunt 1847), remboursables à 1,000 fr.

11 obligations numérotées : 32—33—92—171—175—286—290—303—345—401—474—529—609—615.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MEDITERRANEE.

Emprunt de trente millions de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Lyon à Avignon.

Le jeudi 10 décembre 1857, à une heure, il sera procédé en séance publique, dans une des salles de l'administration, rue Laffitte, 17, au tirage au sort de 393 obligations 5 0/0 de 1,000 fr., de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Lyon à Avignon. Les obligations sorties seront remboursées à 1,250 fr., à partir du 2 janvier 1858, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MEDITERRANEE.

Emprunt de trente millions de l'ancienne Compagnie du chemin de fer d'Avignon à Marseille.

Le jeudi 10 décembre, à une heure, il sera procédé en séance publique, dans une des salles de l'administration, rue Laffitte, 17, au tirage au sort des 527 numéros des obligations à rembourser pour l'exercice courant de l'emprunt de trente millions de l'ancienne Compagnie du chemin de fer d'Avignon à Marseille. Les obligations sorties seront remboursées à 120 fr. à partir du 2 janvier 1858, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

Tirage au sort des actions et obligations à rembourser en 1858.

Le mardi 8 décembre 1857, à dix heures du matin, il sera procédé publiquement, dans une des salles de l'administration, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, au tirage au sort des numéros des actions et des obligations à rembourser *à partir du 2 janvier 1858*, savoir :

501 actions ;
111 obligations 1re emprunt ;
24 obligations 2e emprunt ;
296 obligations 3e emprunt 3 0/0 (1re série) ;
257 obligations 3e emprunt 3 0/0 (2e série) ;
296 obligations 3e emprunt 3 0/0 (3e série) ;
337 obligations 3e emprunt 3 0/0 (4e série.)

Quant au tirage des obligations de la 5e série, à laquelle appartiennent celles qui doivent être délivrées aux porteurs d'actions du Grand-Central, il y sera procédé aussitôt après que l'échange des titres aura été effectué, conformément aux conventions intervenues.

Cet échange aura lieu dans le plus bref délai possible.

Le Directeur de la Compagnie,

C. DIDION.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir les porteurs d'obligations émises par la Compagnie, que le semestre échu le 1er décembre courant, à savoir :

Obligations 5 0/0 (nos 1 à 368,828), 12 fr. 50 c. par obligation,

Obligations 3 0/0 (nos 1 à 337,000), 7 fr. 50 c. par obligation,

sera payé à la caisse de la Compagnie, à partir du mardi 1er décembre, rue et place de Strasbourg, tous les jours, de dix heures à trois, les dimanches et fêtes exceptés :

1° En ce qui concerne les *titres au porteur*, le paiement aura lieu sur la présentation du coupon détaché des titres :

Obligations 5 0/0, coupon n° 11 ;
Obligations 3 0/0, coupon B ;

mais sous déduction de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, et conformément au § 2 de l'art. 6, ainsi conçu :

« Ce droit, pour les titres au porteur, est converti en une *taxe annuelle et obligatoire* de 12 centimes par cent francs du capital desdites obligations évaluées par leur cours moyen, pendant l'année précédente. »

Le cours moyen authentique fourni par le syndicat des agents de change étant, pour les obligations 5 0/0, de 477 fr. 453 millièmes ; pour les obligations 3 0/0, de 285 fr., il y aura lieu de retenir pour les droits échus de juillet à décembre 1857, 5 centimes par cent francs des capitaux arrondis de 20 fr. en 20 fr., augmentés du double décime ;

2° En ce qui concerne les propriétaires des titres nominatifs résultant des conversions effectuées en vertu de la loi, les intérêts seront payés *intégralement, sans retenue*, à présentation du titre sur lequel le paiement sera constaté par une estampille spéciale.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST.

Rue et place de Strasbourg.

Liste des numéros des actions anciennes et nouvelles, sorties au tirage du 30 novembre 1857, et remboursables à partir du 1er janvier 1858, conformément au dernier paragraphe de l'art. 49 des statuts.

Actions anciennes.

Séries	2	nos	581	à 600
—	8		961	à 980
—	15		261	à 280
—	47		921	à 940
—	55		541	à 560
—	70		721	à 740
—	110		261	à 280
—	119		61	à 80
—	136		781	à 800
—	144		781	à 800
—	171		421	à 440
—	178		721	à 740
—	179		261	à 280
—	186		461	à 480
—	199		141	à 160
—	218		421	à 440

Actions nouvelles.

Nos	287041	à	287060
	307221	à	307240
	315041	à	315060
	318601	à	318620
	349741	à	349755
	351981	à	352000
	372121	à	372140
	420881	à	420900
	481961	à	481980
	486221	à	486240
	495721	à	495740

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE.

Le vendredi 18 décembre 1857, à dix heures précises du matin, il sera procédé publiquement, dans une des salles de l'administration centrale, rue Laffitte, n° 17, au tirage au sort des obligations de la Compagnie, à amortir pour l'exercice 1857 :

158 obligations de l'emprunt de 1855;
98 d° d° de 1857.

Le capital de chacune des obligations dont les numéros auront été désignés par le sort sera remboursé à raison de 500 fr., au siége de la Compagnie, à dater du 2 janvier 1858.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL.

MM. les actionnaires sont prévenus que le semestre d'intérêts à 4 1/2 0/0 l'an, garantis par le gouvernement sarde, soit 5 fr. 60 c. par action, est payé à partir du 20 *novembre* 1857.

MM. les actionnaires sont également prévenus qu'un versement de 150 fr. par action devra être effectué du 15 *au 25 décembre prochain.*

A défaut de versement dans les délais prescrits, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 l'an.

Le paiement du coupon et les versements auront lieu, sur la présentation des titres, de dix à deux heures (les dimanches et fêtes exceptés) :

A Paris, au siége de l'administration, 48 bis, rue Basse-du-Rempart ;

A Chambéry, à la Banque de Savoie ;

A Turin, dans les bureaux de la Compagnie, à la gare de Porte-Suse ;

A Londres, chez MM. S. W. Morgan, 38, Throgmorton street.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le secrétaire,

L. LE PROVOST.

CHEMIN DE FER

DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

AVIS. — Le public est prévenu que la Banque de France admet les actions de la Compagnie de Saint-Rambert à Grenoble au privilége des prêts sur dépôts de valeurs.

SOCIÉTÉ ESPAGNOLE

MERCANTILLE ET INDUSTRIELLE

A MADRID.

Le Conseil d'administration de la *Société espagnole mercantile et industrielle* a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'un appel de fonds de *quatre cent soixante-quinze réaux de veillon* ou *cent vingt-cinq francs* par action est fait en exécution des art. 17 et 19 des statuts.

Le coupon d'intérêts semestriels à 6 0/0 l'an, soit *vingt-huit et demi réaux de veillon* ou *sept francs 50 centimes* par action, échéant le 31 décembre courant, sera admis en déduction de ce versement, qui se trouvera ainsi réduit à *quatre cent quarante-six et demi réaux de veillon* ou *cent dix-sept francs 50 centimes* par action.

Les versements auront lieu du 20 au 31 décembre courant :

A Madrid, à la *caisse de la Société*, calle del Prado, n° 26 ;

A Paris, chez MM. *de Rothschild frères*, 21, rue Laffitte.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES HOUILLÈRES ET DU CHEMIN DE FER D'ÉPINAC.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le dividende de 100 fr. par action afférent à l'exercice 1856-57, arrêté par l'assemblée générale du 25 novembre, sera payé à la caisse de la Société, rue le Pelletier, n° 35, à partir du 1er décembre prochain.

Le paiement s'effectuera contre la remise du septième coupon G de la feuille annexée aux actions au porteur, et sur la présentation des titres pour les actions nominatives.

Paris, le 26 novembre 1857.

Le secrétaire général,
H. GISLAIN.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES HOUILLÈRES ET DU CHEMIN DE FER D'ÉPINAC.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt contracté en 1851, que la série I, comprenant 50 obligations portant les numéros 401 à 450, est sortie au tirage auquel il a été procédé en assemblée générale, le 25 novembre courant.

Ces 50 obligations seront remboursées à raison de 1,100 fr. l'une, à dater du 1er *février prochain*, au siége de l'administration, rue le Pelletier, n° 35.

Paris, le 26 novembre 1857.

Le secrétaire général,
H. GISLAIN.

SOCIÉTÉ NOUVELLE

D'HERSERANGE ET ST-NICOLAS.

Conformément au vœu émis par le conseil de surveillance, le délai pour l'exécution des actions non entièrement libérées est prorogé au 25 décembre 1857. — Ceux de MM. les actionnaires qui restent débiteurs des deux derniers cinquièmes de leur souscription devront compléter leur libération avant l'expiration de ce nouveau et dernier délai.

COMPAGNIE

DES SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPERIALES.

Rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

Le public est prévenu qu', par suite d'arrangements pris avec la Société russe de navigation à vapeur, la Compagnie des services maritimes des messageries impériales recevra désormais les colis à destination d'Odessa.

COMPAGNIE FRANÇAISE

DE NAVIGATION A VAPEUR, DE ROULAGE ET DE MESSAGERIE.

Avis aux actionnaires.

Le gérant de la Compagnie française de navigation à vapeur, de roulage et de messagerie a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à la délibération prise le 16 courant par l'assemblée générale réunie extraordinairement, la libération des actions et l'échange des titres contre ceux de la Compagnie fusionnée commencera immédiatement chez M. A. Levêque, banquier de la Compagnie, rue de la Victoire, 10, à Paris.

Le gérant.
D. GALLAND ET Cie.

SOCIÉTÉ FRANÇAISE

DES MINES DE CUIVRE NATIF.

MM. les actionnaires de la Société française des mines de cuivre natif du lac Supérieur (Amérique du Nord) sont prévenus qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le lundi 14 décembre prochain, à deux heures de relevée, au siége social, rue de la Chaussée-d'Antin, 19 bis.

Le but de la réunion est d'entendre le rapport sur l'exécution des mesures adoptées dans la séance du 23 septembre dernier.

Tout porteur de dix actions a droit d'y assister, ou de s'y faire représenter, en déposant ses titres dans les bureaux de la Société huit jours au moins avant la réunion.

En vente chez GUILLAUMIN et Cie, 14, rue Richelieu :

DES OPÉRATIONS DE BOURSE,

Manuel des fonds publics et des Sociétés par actions dont les titres se négocient en FRANCE, EN BELGIQUE *et en* SUISSE, précédé d'une appréciation des opérations de bourse dites *de jeu*, et des rapports de la Bourse avec le Crédit public et les finances de l'Etat, par A. COURTOIS fils, membre de la *Société libre d'Economie politique de Paris*. — DEUXIÈME ÉDITION *revue et augmentée.*

Prix . . . . 4 fr. 50

En vente chez l'auteur, J. MERTENS, rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.

TABLE DE PYTHAGORE

BARÊME expliqué et élevé jusqu'à **99** fois **99**, suivi de deux tableaux **d'Intérêts simples et d'Intérêts composés**, aux taux 2 1/2, 3, 3 1/2, 4, 4 1/2, 5 et 6 0/0, et de quatre tableaux sur les **Rentes 3 et 4 1/2 0/0** (*aux divers cours de la Bourse*), à l'aide desquels on obtient, par une multiplication : la rente d'un capital, le capital d'une rente. — 6e édition. — Prix : 1 fr.

Franco par la poste, 1 fr. 10 (Affranchir)

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versemens appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les jeudis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, les lundis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine et le Pirée, traversée en 7 jours.

Correspondance au Pyrée pour Volo et Salonique toutes les deux semaines, le samedi, à dater du 11 juillet; pour Syra, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 4 juillet.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 5 juillet.

MER NOIRE — *Danube* pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique et des îles ioniennes.

ALGÉRIE
- ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi
- ORAN. — Départs tous les jeudi à midi.
- STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription:

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 26

A Marseille, place Royale,

A Lyon place des Terreaux

EN VENTE

A l'Imprimerie centrale des Chemins de fer

DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie

RUE BERGÈRE, 20

GRAND ATLAS DES CHEMINS DE FER DU MONDE

Composé de 15 belles Cartes, papier grand-aigle

PARFAITEMENT COLORIÉES.

Ce travail, unique dans son genre vient d'être approuvé par MM. les Ingénieurs des Compagnies, et sera constamment tenu au courant des nouvelles Lignes en exploitation, en construction et concédées.

La manière dont les Cartes sont gravées et disposées permet à tous ceux qui les possèdent de les compléter très-facilement à mesure de l'ouverture des nouvelles Lignes.

Voici la nomenclature des Cartes dont l'Atlas se compose :

Carte générale de tous les Chemins de fer français et des Voies navigables;
Carte générale des Chemins de fer de la Grande-Bretagne, de l'Ecosse et de l'Irlande;
Carte générale des Chemins de fer de l'Europe centrale;
Carte générale des Chemins de fer des Etats-Unis d'Amérique;
Carte générale du réseau des Chemins de fer des Environs de Paris;
Plan de Paris, avec la situation de toutes les gares;
Carte spéciale des Chemins de fer d'Orléans;
Carte spéciale des Chemins de fer du Nord;
Carte spéciale des Chemins de fer de l'Est;
Carte spéciale des Chemins de fer du Midi;
Carte spéciale des Chemins de fer de l'Ouest;
Carte spéciale des Chemins de fer de Paris à Lyon;
Carte spéciale des Chemins de fer de Lyon à la Méditerranée;
Carte spéciale des Chemins de fer de Paris à Rouen, au Hâvre, à Dieppe et à Fécamp;
Carte spéciale du Chemin de fer Grand-Central de France.

Le *Grand Atlas des Chemins de fer du Monde* est indispensable à MM. les Fonctionnaires de chaque départements à tous les Ingénieurs, aux Compagnies de Chemins de fer, aux Expéditeurs, et à toutes les personnes qui s'occupent de près ou de loin des grands intérêts de nos nouvelles voies de communication.

Toutes les Cartes présentent, dans leur ensemble ou séparément, le réseau complet des travaux gigantesques qui vont changer les rapports économiques de tous les pays entre eux. C'est évidemment le travail qui offre aujourd'hui le plus d'intérêt à la méditation des hommes.

—

Prix de l'Atlas complet, relié avec luxe..... 36 fr.
— de chaque Carte séparément 2 fr.

L'Atlas sera expédié, dans une caisse et *franco*, à toutes les personnes qui adresseront à MM. Napoléon Chaix et Cie, un mandat de 40 francs sur Paris. — Et pour les Cartes séparées, 1 fr. 50 c. en sus du prix fixé.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Quelques tentatives ont eu lieu cette semaine pour ranimer notre marché. Elles ont réussi en partie, malgré les nouvelles de l'Allemagne, qui menaçaient à chaque instant de rejeter la spéculation dans ses incertitudes et dans ses velléités de baisse. Le report de la rente s'est établi à peu près au taux fixé pour l'escompte à la Banque de France. Il s'est élevé jusqu'à 55 c., ce qui, avec les frais de courtage, représente un intérêt annuel de plus de 10 0/0.

Ce haut prix du report de la rente avait inspiré quelques inquiétudes sur les suites de la liquidation. On craignais des livraisons de titres. Cependant les cours se sont soutenus jusqu'à présent avec beaucoup de fermeté. L'approche du coupon fait rechercher les titres au comptant et a facilité le placement de ceux qui ont été livrés.

Les actions de chemins de fer ont obtenu cette emaine une hausse assez vive. Quelques lignes, et surtout celle de Lyon, ont donné lieu à des affaires fort animées.

Les actions de Lyon ont monté à 865, et quoique ce soit une hausse de 85 fr. sur les bas cours qui étaient cotés au commencement de novembre, les prix se sont très-bien tenus jusqu'à présent. Les actions nouvelles se négocient toujours avec peu de différence sur les actions anciennes. Cependant elles sont cotées depuis deux jours à 2 50 et 5 fr. plus bas.

Le Midi n'a pas suivi ce mouvement général de reprise; il a été constamment offert. Il est resté hier presque invendable pendant près d'une heure, de 515 à 520, et il ne s'est un peu relevé à 525 et 527 50 qu'au moment de la clôture.

Les faibles recettes de l'Orléans ont paralysé pendant quelques jours la hausse de cette ligne. Elle a remonté cependant de 1,275 à 1,300.

Les cours de l'Est et de l'Ouest se suivent et sont presque toujours nivelés. Ces deux lignes ont remonté de 632 50 à 655.

Les actions de Genève ont repris faveur de 595 à 630. Plusieurs achats importants ont eu lieu sur ce chemin en vue de l'ouverture prochaine de la ligne complète.

Les chemins de fer Autrichiens se sont raffermis de 658 75 à 670 et ils sont très-fermes aux environs de 660 à 665; mais la hausse est continuellement paralysée par les nouvelles d'Allemagne.

Les cours ont repris faveur sur les chemins de fer Romains, 485 et 490; sur les Lombards, à 490 et 495; sur les François-Joseph, à 465 et 470, et sur les Saragosse, à 420 et 422 50.

L'événement de la bourse d'hier était la baisse subite des actions du Crédit mobilier, qui sont tombées, en moins d'un quart d'heure, de 745 à 717 50

La Bourse d'aujourd'hui ne leur a pas été plus favorable et elles sont tombées à 690 fr.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 26 novembre jusqu'à celle du 3 décembre.

La rente 3 0/0 a fléchi de 67 30 à 67 pour la liquidation; elle a fait 67 45 et elle a monté à 67 70 pour fin décembre; elle a varié au comptant de 67 40 à 67 50.

Le 4 1/2 0/0 a varié au comptant de 90 50 à 91.

La Banque a monté de 3,000 à 3,025.

Le Crédit foncier a monté de 530 à 535.

Le Crédit mobilier a fléchi de 756 25 à 717 50, il est resté à 727 50.

Orléans a fléchi de 1,285 à 1,267 50; il a repris à 1,305 et il est resté à 1,295.

Le Nord a varié de 880 à 905, il est resté à 896 25.

Le Nord nouveau a monté de 720 à 740, il est resté à 730.

L'Est a monté de 637 50 à 660, il est resté à 652 50.

L'Ouest a monté de 640 à 660, il est resté à 655.

Lyon ancien a monté de 831 25 à 870, il est resté à 862 50. Lyon nouveau a monté de 827 50 à 862 50, il est resté à 860.

Le Midi a monté de 527 50 à 535, il est retombé à 515 et il est resté à 526 25.

Genève a monté de 602 50 à 635, il est resté à 630.

Saint-Rambert a monté de 475 à 500.

Les Ardennes anciennes ont varié de 405 à 410. Les Ardennes nouvelles se sont tenues à 460.

Béziers a fléchi de 312 50 à 300, il est resté à 315.

Les Autrichiens ont fléchi de 658 75 à 653 75, ils ont fermé à 663 75.

Samedi. — La hausse des fonds anglais et l'espoir d'une prochaine réduction de l'escompte à Londres ont soutenu nos fonds et nos chemins. Toutes les valeurs étaient très-fermes, mais la spéculation étaient surtout fort active sur les chemins. La rente 3 0/0 s'est maintenue au comptant à 67 20; elle a monté à terme de 10 c. à 67 20. Le 4 1/2 0/0 a monté de 05 à 90 85. La Banque s'est tenue à 3,000; le Crédit foncier, à 532 50. Le Mobilier a monté de 6 25 à 752 50; l'Orléans, de 5 à 1,280; le Nord, de 10 à 890; le Nord nouveau, de 12 50 à 727 50; l'Est, de 7 50 à 740; Lyon, de 17 50 à 847 50; le Lyon nouveau, de 16 25 à 846 25; le Midi, de 5 à 525; l'Ouest, de 10 à 645; le Grand-Central, de 1 25 à 605; le Genève, de 25 à 625; le Saint-Rambert, de 5 à 480. Les Béziers se sont tenus à 307 50. Les Autrichiens ont monté de 3 75 à 660; le Victor-Emmanuel, de 1 25 à 423 75; les Saragosse, de 3 75 à 411 25. Les Russes se sont tenus à 495; les Romains, à 490; les Lombards, à 490; les François-Joseph, à 470.

Lundi. — La rente s'est bien tenue, mais elle était calme. Les cours étaient en quelque sorte remorqués par les chemins, qui étaient vivement recherchés. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 05 à 67 25; elle s'est tenue à terme à 67 20. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 35 c. à 90 50. La Banque s'est tenue à 3,000. Le Crédit foncier a monté de 2 50 à 535; le Mobilier, de 7 50 à 760; l'Orléans, de 11 25 à 1,291 25; le Nord, de 7 50 à 897 50; le Nord nouveau, de 10 à 737 50; Lyon, de 17 50 à 865; le Lyon nouveau, de 13 75 à 860; l'Est, de 17 50 à 657 50; l'Ouest, de 15 à 660; le Midi, de 2 50 à 527 50; le Saint-Rambert, de 10 à 490; le Grand Central, de 1 25 à 601 25; le Béziers, de 7 50 à 315; les Autrichiens, de 10 à 670; le Victor-Emmanuel, de 6 25 à 450; les Saragosse, de 8 75 à 420; les Lombards, de 10 à 495; les François-Joseph, de 1 25 à 471 25.

Mardi. — La liquidation de la rente a été lourde avec des reports de 45 à 55 c. Les chemins étaient faibles. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 15 à 67 10, et en liquidation de 20 c. à 67; il est coté à 67 55 pour fin décembre. Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 45 c. 90 95. La Banque s'est tenue à 3,000. Le Crédit mobilier a fléchi de 5 à 755; l'Orléans, de 3 75 à 1,287 50; le Nord, de 7 50 à 890; le Nord nouveau, de 5 à 732 50; l'Est, de 7 50 à 617 50; l'Ouest, de 7 50 à 652 50; Lyon, de 12 50 à 852 50; le Lyon nouveau, de 7 50 à 852 50; le Midi, de 5 à 522 50; le Genève, de 3 75 à 628 75; le Saint-Rambert, de 7 50 à 482 50; le Béziers, de 10 à 305; les Autrichiens, de 2 50 à 667 50; les Victor-Emmanuel, de 3 75 à 426 25; les Lombards, de 5 à 590; les François-Joseph, de 2 50 à 468 75. Les Saragosse ont monté de 2 50 à 422 50.

Mercredi. — Les cours étaient très-offerts au début; mais un mouvement assez vif a eu lieu vers deux heures et demie, lorsque la liquidation des chemins a été terminée. Le 3 0/0 a monté au comptant de 20 c. à 67 30; il a varié pour fin décembre de 67 35 à 67 65. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 20 c. à 90 70. La Banque s'est tenue à 3,000. Le Crédit mobilier a varié pour le 15 décembre de 740 à 750; Orléans, de 1,385 à 1,300; le Nord ancien, de 887 50 à 902 50; le Nord nouveau, de 722 50 à 737 50; Lyon ancien, de 845 à 865; Lyon nouveau, de 845 à 865; l'Est, de 647 50 à 660; l'Ouest, de 650 à 660; le Midi, de 518 75 à 530; Genève, de 622 50 à 635; Saint-Rambert, de 485 à 495; Béziers, de 300 à 310; les Autrichiens, de 658 75 à 667 50; le Victor-Emmanuel, de 425 à 435; les Lombards, de 590 à 595; les François Joseph, de 465 à 470; les Saragosse, de 418 75 à 425.

Jeudi. — Le début était encore faible, et la reprise a commencé une demi-heure avant la clôture. Le 3 0/0 a monté au comptant de 30 c. à 67 50; le 4 1/2 0/0, de 30 c. à 91; la Banque, de 25 à 3,025. Le Crédit mobilier a fléchi de 22 50 à 727 50; Orleans, de 5 à 1,295; le Nord ancien, de 6 25 à 896 25; le Nord nouveau, de 7 50 à 730; Lyon ancien, de 2 50 à 862 50; Lyon nouveau, de 5 à 860; l'Est, de 7 50 à 652 50; l'Ouest, de 5 à 655; le Midi, de 3 75 à 526 25; Genève, de 5 à 630; Saint-Rambert a monté de 5 à 500; Béziers, de 5 à 315. Les Autrichiens ont fléchi de 3 75 à 663 75. Le Victor-Emmanuel s'est tenu à 435. Les Saragosse ont fléchi de 2 50 à 422 50; les Lombards, de 2 50 à 492 50; les François-Joseph, de 5 à 465; les Romains, de 5 à 485.

Vendredi. — Une espèce de panique s'est emparée des actions du Crédit mobilier dont la baisse rapide a exercé une fâcheuses influence sur toutes les valeurs. Une baisse de 3/8 sur les consolidés ferait craindre de nouvelles faillites sur la place de Londres. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 05 à 67 45, et à terme de 20 c. à 67 50. Le 4 1/2 0/0 a baissé de 40 à 90 90. La Banque s'est tenue de 3,050 à 3,025; le Crédit foncier, à 532 50. Le Crédit mobilier a baissé de 37 50 à 690; l'Orléans, de 40 à 1,285; le Nord, de 6 25 à 890. Le Nord nouveau a monté de 10 à 740. L'Est s'est tenu à 652 50; le Grand-Central, à 610. L'Ouest a fléchi de 5 à 650; le Genève, de 15 à 615; le Saint-Rambert, de 10 à 490; le Béziers de 5 à 310; les Autrichiens, de 1 25 à 662 50; les Lombards, de 7 50 à 585. Les Russes ont monté de 1 25 à 496 25; les Saragosse, de 2 50 à 425. Les Romains se sont tenus à 485. On a détaché un coupon d'intérêt de 5 60 sur les Victor-Emmanuel, qui ont varié de 435 à 430.

C. DEVINA.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

Dénomination.	Anonymes ou commandites	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Dernier intérêt ou dividende payé	Époque du paiement des revenus	Derniers cours connus
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer	C	100 000	500	tout	71 40	janv. av. juil.	340 ..
Banque de l'Algérie	A	6 000	500	id.	37 05	...	540 ..
Omnium lyonnais	C.v	7 000	1,7000	id.	.. ..	...	500 ..
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des omnibus	A	30 000	1/500	tout.	22 ..	janv. juil.	890 ..
Omnibus des chemins de fer	C	1 200	300	id.	21 ..	février	175 ..
Omnibus de Londres	C	250 000	100	id.	12 50	...	90 ..
Comp. imp. des voitures de Paris	A	400 000	100	id.	1 65	mars	65 ..
[illegible] parisiennes	C	1 700	[illegible]	id.	9 50	févr. août	100 ..
Omnibus de Lyon	C	..	100	tout.	.. ..	"	45 75
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital	A	60 120	1 000	tout	50 ..	avril. oct.	110 ..
— act. de jouiss.	A	[illegible]	1/60000	id	8 90	1er juin	22 50
Bourgogne, action de capital	A	27 200	1 000	id.	50 ..	avril. oct.	125 ..
— action de jouiss.	A	27 200	1/27200		12 50	1er juin	175 ..
Arles à Bouc, act. de capital	A	[illegible]	1 000		50 ..	avril, oct.	[illegible]
Trois canaux, act. de capital		17 [illegible]	1 000	id.	50 ..	id	[illegible]
Roanne à Digoin	A	13 [illegible]	1 000	id	11 ..	mai.	100 ..
Aire à la Bassée	A	[illegible]	5 000	id	400 ..	[illegible]	[illegible]
Sambre à l'Oise	A	11 500	1 000	id.	70 ..		[illegible]
Scarpe inférieure	C	2 000	1 000	id	112 ..		1500 ..
Sambre française canalisée	A	[illegible]	1 000	id	148 25		1500 ..
Canalisation de l'Èbre	A	[illegible]	500	id	4 0/0		.. ..
Compagnie générale des Eaux	A	80 000	250	id	4 0/0		[illegible]
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	C	10000 part	[illegible]	150	4 0/0	avril. oct.	110 ..
Pont, gare et port de Grenelle	A	7 [illegible]	1 000	id.	10 ..		.. ..
Pont de Rouen	A	800	1 000	id.	44 ..	janv. juill.	.. ..
Ponts réunis	C	3 [illegible]	1 000	id	5 1/2 0/0		.. ..
Nouveaux Ponts réunis	C	4 [illegible]	1 000	id	5 1/4 0/0		.. ..
Pont de Bordeaux	A	2 800	1 000	id.	.. ..		1500 ..
Pont de Beaucaire	A	1 600	1 000	id.	.. ..		640 ..
Pont sur le Rhône	"	..	"	"	.. ..		1.75 ..
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Cie	C	10 000	500	tout	73 50	janv. juill.	365 ..
Compagnie franco-améric. (steamers)	C	..	500	tout	154 21	juin. déc.	72 50
Messageries Imp. Serv. marit.	A	48,000	500	tout.	50 ..	janv. juill.	750 ..
Cie cent. de transp. et de nav.	C	8 000	250	id.	8 ..		[illegible]
Compagnie générale maritime	A	40 000	500	350	.. ..	janv. juill.	[illegible]
Marc Fraissinet père et fils	C	..	500	id	.. ..	"	500 ..
Arnaud Touache fr. et Cie	C	..	500	id	.. ..	"	400 ..
Armements marit. Berbey et Cie	C	..	500	tout	0,0	"	.. ..
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)	C	24000 parts	300	tout	15 ..	avril oct	390 ..
Centre-du-Flenu	C.v.	3 [illegible]	[illegible]	id.	20 ..	...	245 ..
Pont-de-Loup-Sud	C.v.	2 800	1,000	id.	50 ..	avril	400 ..
Monceaux-Saint-Etienne	C.v.	2 800	500	id.	.. ..		.. ..
Blanzy	C	30 000	500	id.	35 ..	févr. août	725 ..
Azincourt	A	1 700	500	id.	150 ..		1250 ..
Chazotte	A	3 720	1/1720	id.	05 ..		780 ..
Layon-et-Loire	A	1 800	1/1870	id	.. ..		400 ..
Loire	A	80 000	1/80000	id	12 ..	id	188 25
Mont-Rambert	A	80 000	1/80000	id.	10 ..	id	135 ..
St-Etienne	A	80 000	1/80000	id.	8 50	id	125 ..
Rive-de-Gier	A	80 000	1/80000	id.	27 50	id.	205 25
Mayenne et Sarthe	A	11 [illegible]	[illegible]	id.	34 ..		625 ..
Grand'Combe	A	24 000	1/24000	id	60 ..	janv. juill	[illegible]
Haute-Loire (anc. Société)	C.v.	5 300	500	id	.. ..	avril. oct.	[illegible]
Unieux et Fraisse	"	"	"	"	"	"	150 ..
Carmaux-Toulouse	C	116,100	150	id.	10 ..	janv. juill.	161 25
Epinac	A	2 400	1/2400	id.	100 ..		.. ..
Roche-la-Molière et Firminy	A	"	..	"	.. ..		525 ..
Houillères réunies-s-Quaregnon	A	6.750	250	id.	.. ..		150 ..
Charbonnages belges	C	30 000	500	id	30 ..		440 ..
Compagnie générale. Asphalte	C	8 000	500	id	.. ..		.. ..
Bastennes	"	10 000	100	id	5 0/0	15 janv. juil.	100 ..
Loire, obligations anciennes	"	4.150	1 250	id	50 ..		1035 ..
— — nouvelles		18 000	1 250	id.	50 ..	févr. août	928 75
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne ... zinc	A	90 000	80	tout.	25 ..	mai, nov.	330 ..
Nouvelle-Montagne ... zinc	A	4 000	1 000	id.	100 ..		1014 ..
Stolberg et Westphalie, priv. zinc	A	60 000	375	id	5 0/0	octobre	270 ..
— non priv. zinc	A	40 000	375	id	.. ..	id	80 ..
Corphalie ... zinc	A	5 000	1 000	id	70 ..		1040 ..
Eschweiler, priv. ... zinc	A	5 000	500	id	.. ..	1er juin	.. ..
— non priv. ... zinc	A	6 000	315	id	5 0/0	janv. av.	.. ..
Silésie ... zinc	A	50 000	375	id.	4 62	mai, nov.	270 ..
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre	C	60 000	100	id	1 50	août	12 ..
Tenez (Algérie) ... cuivre	C	24 000	100	id	.. ..		40 ..
Pontgibaud ... plomb, argentif.	A	10 000	1/10000	id.	25 ..		200 ..
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Cie	C	14.000	500	tout	47 30	sept. mars	840 ..
Septèmes	C	40 000	250	id	.. ..	avril. oct.	.. ..
Caronte	C	70 000	100	00	1 75		35 ..
[illegible]	C	2 000	500	id	50 ..	juin déc.	750 ..
Gandrilot	C	2 200	250	id.	35 ..		.. ..
Christofle	C	4 000	500	id	25 ..		.. ..

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr

Dénomination.	Anonymes ou commandites	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Versements effectués	Dernier intérêt ou dividende payé	Époque de paiement des revenus	Derniers cours connus
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)		28 000	500	tout	80 ..	déc. juin.	890 ..
Loire et Ardèche	A	4.000	1/4000	id.	500 ..	...	4010 ..
Allevard	A	..	5.000	id.	.. ..	"	5050 ..
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	3 000	id.	25 ..	juin. déc.	3210 ..
Alais (Gard)	A	18.000	1/18000	id.	.. ..	...	550 ..
Basse-Indre	C	5 000	500	id.	94 ..	avril, oct.	700 ..
Châtillon et Commentry	C	50 000	500	id.	40 ..	mars, sep.	297 50
Maubeuge (Nord)	A	8.000	1/8000	id.	.. ..	...	450 ..
Fourchambault	C	50 000	1/50000	id.	50 ..	...	400 ..
Forges-aciéries de Rive-de-Gier	C	54.000	1/54000	id.	60 ..	mai. nov.	475 ..
Horme	A	10.000	1/10000	id.	.. ..	...	502 50
Côte-d'Or	C	6 000	500	id	.. ..	...	480 ..
Franche Comté	C	.000	500	id.	.. ..	...	340 ..
Firminy	C	"	250	id.	.. ..	...	192 50
Méditerranée (forges et chant.)	A	10 000	1/10000	tout	80 ..	...	[illegible]
Espérance (Belgique)		4.000	1,000	id	100 ..	"	1 135 ..
Moncheau-sur-Sambre (Belgique)	A	10 000	500	id	62 50	janv. juill.	675 ..
[illegible] (Belgique)	A	5,200	1 000	id	120 ..	avril. oct.	1 315 ..
Phénix métallurgique	A	65.000	[illegible]	id	30 ..	...	250 ..
[illegible]	C	11 000	1 000	id	50 ..	janv. juill	1 050 ..
Ateliers (Belgique)	A	12.000	1/12000	id.	40 ..	...	575 ..
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)	C	24000 part	1/24000	tout.	8 ..	avril. oct.	" ..
Port [illegible] éclairage et chauffage	A	140 000	[illegible]	id	40 ..	...	130 ..
Nord (Batignolles)	C	6 000	500	id.	40 ..	avril. oct.	500 ..
Est Vincennes	C	1 000	500	id.	80 ..	...	.. ..
Versailles	C	1 200	500	id	35 ..	mars sept.	300 ..
Wazemmes	C	2 100	400	id.	7 50	1er octobre.	175 ..
Amiens	C	1 [illegible]	500	id	35 ..	janv. juill.	440 ..
Comp. centrale. Lebon 13 villes	C	15 000	500	id.	35 16	janv. juill.	518 ..
Union des Gaz	C	40 000	250	id	90 ..	janvier	55 ..
Lyon	A	7.000	[illegible]	id.	110 ..	janv. juill.	2 [illegible] ..
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.600	[illegible]	id	.. ..	...	1010 ..
Dijon	"	"	750	"	.. ..	...	1550 ..
Metz	A	1.000	1/1000	id	.. ..	...	.. ..
Naples	"	"	400	"	.. ..	...	.. ..
Saint-Etienne	A	1.050	1/1050	id	.. ..	...	1500 ..
Venise	"	"	[illegible]	"	.. ..	...	1000 ..
Padoue, Vicence et Trévise	Civ.	2.100	500	tout	.. ..	...	850 ..
FILATURES.							
Maberly (Amiens)	A	4 000	500	tout.	33 ..	septembre	600 ..
Cohin	C	40 000	500	id.	49 [illegible]	janv. juill.	550 ..
Lainière	C	1.400	500	id.	35 91	...	" ..
Pont Remy	A	5.000	1/5000	id.	31 ..	30 avril	400 ..
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	6.000	500	tout.	62 ..	janv. juill.	500 ..
Glaces de Saint-Gobain	A	1 152	1/1152	id.	.. ..	...	33.400 ..
Glaces de Montluçon	C	24 000	500	id.	.. ..	...	9?0 ..
Glaces d'Oignies ... Belgique	A	10 000	1.000	id	73 50	juill. sept.	1.000 ..
Glaces d'Aix-la-Chapelle (Prusse)	A	2 000	375	id.	.. ..	avril. oct.	430 ..
Immeubles Rivoli	A	240 000	100	id	5 [illegible]	janv. juill.	80 75
Rue impériale de Lyon	A	24 [illegible]	[illegible]	id.	5 0/0	...	415 ..
Docks Louis-Napoléon	Civ.	200 000	250	125	"	...	172 50
Télégraphe sous-marin Manche	C	100 000	25	id.	7 0/0	mars, sept.	10 ..
— Méditerranée	C	30 000	250	id.	.. ..	...	150 ..
Cie g. de Vidanges. [illegible]	C	20 000	500	id.	25 ..	...	100 ..
Subsistances [illegible] Cholet et Cie	C	40.000	100	id.	20 ..	...	47 50
Cie [illegible] du Maine	[illegible]	"	100	tout	"	...	10
ASSURANCES.							
Générale ... mar.	A	400	12 500	5000	.. ..	avril	56 0/0 b
Sécurité ... mar.	A	300	5.000	1/5	.. ..	...	22 0/0 b
Union des ports ... mar.	A	1.000	5.000	750	220 50	avril	17 0/0 b
Lloyd français ... mar.	A	1.200	5.000	1/5	410 ..	février	30 0/0 b
Océan ... mar.	A	200	5.000	1000	.. ..	...	25 0/0 b
Chambre d'assurances ... mar.	A	600	5.000	1/5	.. ..	février	30 0/0 b
Mélusine ... mar.	A	400	5.000	1/5	.. ..	mars	24 0/0 b
Vigie ... mar.	A	200	5.000	1000	620 ..	...	25 0/0 b
Sauvegarde ... mar.	A	200	5.000	1000	250 ..	février	15 0/0 b
Centrale ... mar.	A	1.400	5.000	1000	240 ..	février	22 0/0 b
Réunion ... mar.	A	1.200	5.000	1000	.. ..	id.	25 0/0 b
Générale ... inc.	A	400	5.000	tout.	.. ..	avril	128 0/0 b
Phénix ... inc.	A	4.000	1 000	id	[illegible] ..	mai, nov.	217 1/2 b
Nationale ... inc.	A	2.000	5 000	1/5	.. ..	mars	172 0/0 b
Union ... inc.	A	2.000	5.000	1/5	400 ..	avril	90 0/0 b
Soleil ... inc.	A	1.400	5.000	1/5	600 ..	id.	120 0/0 b
France ... inc.	A	2 000	5.000	1/5	.. ..	id.	43 0/0 b
Urbaine ... inc.	A	1.000	5 000	1/5	400 ..	id.	110 0/0 b
Providence ... inc.	A	2.000	2 500	500	100 ..	id.	80 ..
Aigle ... inc.	A	400	5 000	2000	.. ..	id.	25 0/0 b
Paternelle ... inc.	A	3 000	1 000	400	.. ..	id.	5 0/0 b
Confiance ... inc.	A	800	5.000	1000	.. ..	id.	7 0/0
Nord ... inc.	A	2 000	1 000	200	20 ..	id.	12 0/0 b
Générale ... vie.	A	400	7 500	tout	3125 ..	t. les 3 ans	140 0/0 b
Nationale ... vie.	A	3.000	5.000	1/5	300 ..	t. les 4 ans	28 0/0 b
Union ... vie.	A	2.000	5 000	1/5	120 ..	t. les 2 ans	10 0/0 b
Phénix ... vie.	A	800	5.000	1000	150 ..	id.	3 0/0 p
Caisse Paternelle ... vie.	A	8 000	500	100	.. ..	avril	10 0/0 b
Générale ... grêle	A	2 400	5.000	1000	.. ..	avril	pair

(1) Valeur d'émission 1,000 fr.

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 28 NOVEMBRE AU 4 DÉCEMBRE

Longueur Exploitée	Longueur Totale	Durée des concessions	Nombre des actions	Valeur émises	Somme payée	Revenu de chaque act. dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 28 Compt.	Samedi 28 Terme	Lundi 30 Compt.	Lundi 30 Terme	Mardi 1 Compt.	Mardi 1 Terme	Mercredi 2 Compt.	Mercredi 2 Terme	Jeudi 3 Compt.	Jeudi 3 Terme	Vendredi 4 Compt.	Vendredi 4 Terme
862	1000	99	160.000	400	tout	56 fr. pour 1856	juillet 1856	**Nord** ancien	887 50	890 ••	890 ••	897 50	892 50	892 50	890 ••	892 50	887 50	890 25	885 ••	890 ••
•	•	•	125.000	575	200	5 0/0	•	**Nord** nouveau	740 ••	727 50	742 50	737 50	740 ••	735 ••	732 50	737 50	737 50	730 ••	735 ••	740 ••
950	•	99	300.000	500	tout	40 fr. pour 1856	avril 1857	**Ouest**	650 ••	645 ••	642 50	640 ••	657 50	652 50	652 50	650 ••	655 ••	655 ••	655 ••	650 ••
1372	2012	99	300.000	500	tout	86 fr. pour 1856	avril 1857	**Orléans**	1285 ••	1280 ••	1292 50	1291 25	1285 ••	1290 ••	1297 50	1300 ••	1292 50	1295 ••	1290 ••	1285 ••
1357	1822	99	585.000	500	tout	74 fr. pour 1856	nov. 1857	**Est**	640 ••	640 ••	660 ••	657 50	650 ••	652 50	657 50	655 ••	654 25	652 50	655 ••	652 50
•	551	•	577.500	500	tout	•	•	**Paris-Méditerr.** ancien	847 50	847 50	866 25	865 ••	860 ••	857 50	862 50	865 ••	862 50	862 50	857 50	847 50
•	•	•	115.500	735	350	•	•	**Paris-Méditerr.** nouv.	862 50	866 25	865 ••	860 ••	852 50	857 50	857 50	865 ••	857 50	860 ••	852 50	850 ••
175	231	99	90.000	500	tout	4 0/0	juillet 1857	**Lyon à Genève**	625 ••	625 ••	630 ••	632 50	625 ••	632 50	630 ••	635 ••	• ••	630 ••	625 ••	615 ••
729	460	99	250.000	500	tout	4 0/0	janv. juillet	**Midi**	525 ••	525 ••	525 ••	527 50	525 ••	525 ••	525 ••	530 ••	517 50	521 25	517 50	520 ••
•	1158	99	324.000	500	400	25 fr.	juillet 1857	**Grand-Central**	605 ••	605 ••	605 ••	608 25	605 ••	•	610 ••	• ••	603 75	610 ••	612 50	610 ••
95	215	99	50.000	500	300	4 0/0	juillet 1856	**St-Rambert à Gren.**	475 ••	480 ••	485 ••	490 ••	485 ••	482 50	487 50	495 ••	500 ••	500 ••	492 50	490 ••
•	54	99	30.000	500	tout	4 0/0	avril	**Mézières à Graissessac**	310 ••	307 50	310 ••	315 ••	310 ••	300 25	315 ••	311 25	320 ••	315 ••	312 50	310 ••
30	140	99	42.000	500	tout	4 fr. 25	janvier 1856	**Ardennes** ancien	460 ••	• ••	440 ••	• ••	440 ••	• ••	440 ••	• ••	• ••	• ••	445 ••	• ••
•	•	•	84.000	500	150	•	•	**Ardennes** nouveau	• ••	• ••	466 ••	• ••	460 ••	• ••	• ••	• ••	440 ••	• ••	440 ••	• ••
52	52	99	15.000	500	tout	•	•	**Bordeaux à la Teste**	488 75	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1017	1170	91	400.000	500	tout	31 fr.	juillet 1856	**Chemins autrichiens**	660 ••	660 ••	667 50	660 ••	666 25	667 50	662 50	667 50	664 25	663 75	662 50	662 50
••	1032	90	300.000	500	150	4 1/2 0/0	•	**François-Joseph**	470 ••	• ••	472 50	• ••	468 75	• ••	470 ••	• ••	465 ••	• ••	465 ••	• ••
410	1031	99	312.500	500	150	•	•	**Lombardo-Vénitiens**	585 ••	• ••	585 ••	• ••	590 ••	• ••	585 ••	• ••	592 50	• ••	585 ••	• ••
•	4167	95	600.000	500	150	5 0/0	•	**Russes**	495 ••	495 ••	• ••	• ••	495 ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	495 25	• ••
278	415	99	245.000	500	350	•	janvier 1857	**Saragosse**	441 25	• ••	430 ••	• ••	432 50	• ••	425 ••	• ••	427 50	• ••	425 ••	• ••
•	610	99	170.000	500	150	6 0/0	•	**Romains**	[illegible]	• ••	485 ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	485 ••	• ••	485 ••	• ••
•	85	99	100.000	500	200	2 1/2	[illegible] 1857	**Victor-Emmanuel**	422 50	422 50	447 50	430 ••	430 ••	• ••	427 50	435 ••	435 ••	435 ••	430 ••	• ••
84	256	99	72.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	**Central suisse**	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	445 ••	• ••	• ••	• ••
105	228	99	30.000	500	250	•	juin 1856	**Ouest suisse**	• ••	• ••	440 ••	• ••	400 ••	• ••	• ••	• ••	405 ••	• ••	440 ••	• ••
161	182	•	57.000	500	tout	4 0/0	1er janvier	**Nord-Est suisse**	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
15	14	99	7.500	250	tout	6 0/0	1er oct. 1857	**Tarragone à Reus**	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date de l'emprunt	Nombre d'Obligat.	Durée et amortiss.	[illegible]	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements
1851-52-54	155.000	Trente ans	333	tout.	500	avril	15 ••	janvier juillet.
1851.	2.000	16 —	333	tout.	500	D°	20 ••	août
•	17.448	88 —	•	tout.	562 50	•	16.87 1/2	janvier juillet
1852.	80.000	50 —	1.000	tout	250	avril.	50 ••	avril octobre.
1855.	100.000	99 —	250	tout.	500	avril	15 ••	D°
1852	120.000	99 —	500	tout.	625	D°	25 ••	D°
1853.	182.333	99 —	350	tout.	500	D°	15 ••	janvier juillet.
1852.	265.102	94 —	500		650	avril.	25 ••	juin décembre
1854	275.532	94 —	275	200	500	mars.	15 ••	janvier juillet
•	2.775	47 —	•	tout.	1.250	•	50 ••	avril octobre.
•	24.000	—	•	tout.	625	•	25 ••	janvier juillet
1855.	300.000	91 —	80	tout	500	1859	15 ••	D°
1842	8.000	47 —	1.125	tout.	1.250	décembre	50 ••	D°
1848	11.000	49 —	•	tout.	1.250	D°	50 ••	D°
1852	600.000	97 —	•	tout.	500	•	15 ••	D°
1853.	141.007	99 —	400	tout.	500	décembre.	15 ••	D°
1855.	114.290	9 —	280	tout.	500	décembre.	15 ••	D°
1853	102.014	99 —	500	tout.	625	D°	25 ••	D°
1853.	53.643	99 —	500	tout.	500	D°	15 ••	D°
1855.	87.712	99 —	285	tout.	500	D°	15 ••	D°
1855-1857	64.500	70 —	140	tout	250	mai.	7 50	mai novembre
1855	300.000	99 —	275	•	500	septembre.	15 ••	septembre mars
1856.	100.000	99 —	285	tout	500		15 ••	janv. juillet.
1856.	180.000	97 —	285	•	500		15 ••	janv. juillet.
1854.	4.000	62 —	250		500	25 janvier	15 ••	1er avril 1er octobre
1856.	667	99 ••	250	•	500	•	15 ••	1er février 1er juillet

Noms des compagnies	28	30	1	2	3	4
Nord 3 0/0	275 •	275 ••	273 75	274 75	273 75	276 25
Nord-Boulogne	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
Nord Charleroy anciennes actions	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
Paris à Lyon 5 0/0	950 •	950 ••	950 ••	• ••	950 ••	• ••
D° (nouvelles)	290	280 ••	285 ••	285 ••	285 ••	282 50
Lyon à la Méditerranée 5 0/0	• ••	410 ••	457 50	460 ••	460 ••	465 ••
D° Nouvelles 3 0/0	272 •	277 50	• ••	280 ••	280 ••	• ••
Est 1852 1854 1856	452 50	451 25	437 50	437 50	440 25	437 50
D° (nouvelles) 3 0/0	265 •	265 ••	251 25	256 25	256 25	257 50
Ardennes	256 25	•	257 50	255 25	256 25	256 25
Strasbourg à Bâle	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
D°	• ••	• ••	• ••	440 ••	• ••	• ••
Ouest 1857	263 75	262 50	263 75	263 75	263 75	263 75
Paris à Orléans 1842 5 0/0	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
D° (Nouvelles 1848)	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
D° 1852 3 0/0	263 75	262 50	261 25	265 ••	265 ••	265 ••
Grand-Central 1854	265 ••	• ••	• ••	270 ••	• ••	• ••
D° (nouvelles) 1855	262 50	265 ••	265 ••	263 75	263 75	278 50
Rhône-et-Loire 5 0/0	• ••	• ••	265 ••	• ••	• ••	• ••
D° 3 0/0	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
Lyon à Genève 1855 jouiss. juillet 1857	265 ••	270 ••	260 ••	• ••	270 ••	270 ••
D° 1857 jouiss. juillet 1857	260 •	• ••	• ••	255 ••	265 ••	• ••
Graissessac à Béziers	107 ••	107 50	107 50	107 50	110 ••	110 ••
Autrichiens	260 •	• ••	• ••	260 ••	261 25	261 2
Midi	260 ••	260 ••	261 25	265 ••	265 ••	265 ••
Lyon-Bourbonnais	267 50	267 50	261 50	266 25	265 ••	265 ••
Tarragone à Reus	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
D°	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 27 novembre au 3 décembre 1857. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	27	28	30	1	2	3
Nord	870 •• à 875 ••	865 •• à 875 ••	875 •• à 885 ••	875 •• à 881 25	882 50 à 890 ••	••• •• à ••• ••
Est	625 •• à 630 ••	635 •• à 631 25	630 •• à 637 50	620 •• à 631 25	640 •• à 643 75	••• •• à ••• ••
Est nouvelles	515 •• à 520 ••	515 •• à 520 ••	520 •• à 525 ••	515 •• à 518 75	515 •• à 518 75	••• •• ••• ••
Orléans	1250 •• à 1275 ••	1250 •• à 1275 ••	1250 •• à 1275 ••	1250 •• à 1275 ••	1250 •• à 1275 ••	•••• •• à •••• ••
Lyon	820 •• à 825 ••	820 •• à 825 ••	845 •• à 850 ••	830 •• à 837 50	840 •• à 846 25	••• •• à ••• ••

COURS DES FONDS PUBLICS FRANCAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination.	Samedi 28 Comptant	Samedi 28 Terme	Lundi 30 Comptant	Lundi 30 Terme	Mardi 1 Comptant	Mardi 1 Terme	Mercredi 2 Comptant	Mercredi 2 Terme	Jeudi 3 Comptant	Jeudi 3 Terme	Vendredi 4 Comptant	Vendredi 4 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
RENTES 3 0/0, jouiss. 22 juin 1857	67 20	67 20	67 25	67 20	67 10	67 35	67 30	67 45	67 30	67 70	67 45	67 70
RENTES 4 1/2 0/0, jouiss. 22 mai 1857	90 85	•• ••	90 50	•• ••	90 95	•• ••	90 70	•• ••	91 ••	•• ••	90 90	•• ••
Banque de France, jouiss., juillet 1857	3000 ••	• •	3000 ••	• •	3000 ••	• •	2990 ••	• •	3025 ••	• •	3025 ••	• •
Banque de France, nouvelle émission	3000 ••	• •	3000 ••	• •	3000 •	• •	2960 ••	• •	3025 ••	• •	3025 ••	• •
Comptoir national d'escompte, jouiss. août 1857	670 ••	• •	675 ••	• •	670 ••	• •	670 ••	• •	670 ••	• •	670 ••	• ••
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss. juillet 1857	532 50	• ••	535 ••	• ••	• ••	• •	• ••	• •	535 ••	• ••	530 ••	• ••
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1857	422 50	• •	422 50	• •	422 50	• •	420 ••	• •	425 ••	• •	427 50	• •
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	405 ••	• •	• ••	• •	405 ••	• •	402 50	• •	• ••	• •	402 50	• ••
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	92 50	• •	93 50	• •	92 50	• •	91 25	• •	92 50	• •	92 50	• •
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° d°	•• ••	• •	90 ••	• •	90 ••	• •	•• ••	• •	92 00	• •	90 ••	• •
— Promesses d'Obligat. 1,020 fr. 3 0/0 200 payés, jouis. mai	• ••	• •	105 ••	•	• ••	• •	• ••	• •	• ••	• •	105 ••	• •
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1857	757 50	752 50	765 ••	760 ••	757 50	752 50	755 ••	750 ••	732 50	737 50	690 ••	680 ••
Ville de Paris, obligations 1849, jouissance avril 1857	1075 ••	• •	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• •	1075 ••	• •	• ••	• •
d° d° 1852, jouiss. juillet 1857	1045 ••	• •	1045 ••	•	1045 ••	• •	1045 ••	• •	1045 ••	• •	• ••	• •
d° d° 1855, tout payé jouiss. sept. 1857	390 ••	• •	390 ••	• •	387 ••	• •	390 ••	• •	390 ••	• •	390 ••	• ••
Département de la Seine, obligations 1857, jouiss. juillet 1857	190 ••	• •	190 ••	• •	190 ••	• •	191 25	• •	191 25	• •	192 50	• •
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	91 1/2	• •	91 3/4	• •	91 1/4	• •	91 1/8	•	91 3/8	• •	91 1/8	• •
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1857	96 1/4	• •	96 3/4	• •	•• •/•	• •	96 3/8	•	96 3/8	• •	•• •/•	• •
Piémontais. 5 0/0 jouiss. juin 1857	88 ••	• •	88 ••	• •	88 ••	• •	88 ••	• •	87 15	•	87 50	• •
— 3 0/0 jouiss., juillet 1857	54 ••	•	53 ••	•	53 ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	53 ••	• •
Autrichien. 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1857	88 1/4	• •	88 1/4	•	88 1/4	• •	•• •/•	• •	88 1/2	• •	88 1/4	• •
Emprunt Romain, jouiss., juin 1857	86 3/4	• •	86 3/4	• •	84 1/4	• •	84 1/2	• •	84 1/4	• •	84 1/4	• •
Espagne différ. convert. jouiss., juillet 1857	34 3/4	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	35 •/•	• •	•• •/•	• •
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1857	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	40 1/8	• •	40 1/8	• •
d° intérieure d°	37 •/•	• •	37 •/•	• •	37 3/8	• •	36 7/8	• •	37 •/•	• •	37 •/•	• •

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, RUE BERGÈRE, 20

LE DIRECTEUR, G. DEVINA.

Digitized by Google

N° 901 — 16e ANNÉE. — N° 50 — SAMEDI, 12 DÉCEMBRE 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

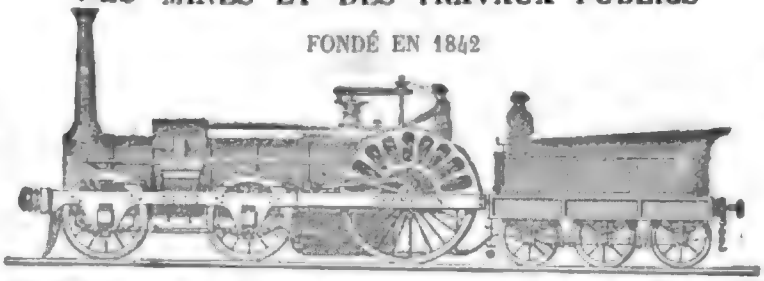
PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger..... 15 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 2fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIEV, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 4, Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Les personnes dont l'abonnement expire le 31 DÉCEMBRE sont priées de le renouveler, afin d'éviter toute interruption dans l'envoi du journal.

Il est indispensable de joindre la dernière bande imprimée à chaque réclamation et à toute demande de réabonnement et de changements d'adresse.

Toute lettre non affranchie sera rigoureusement refusée.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 1177. — La crise, 1178. — Etudes sur les chemins de fer, 1179. — Chemin de fer d'Orléans, 1182. — Chronique des chemins de fer, 1182. — Situation de la Banque de France, 1183. — Banque d'Angleterre, 1183. — Avis aux actionnaires, 1183. — Chemin de fer de Bessèges à Alais, 1184. — Forges, 1184. — Bulletin des recettes de la semaine, 1184. — Recettes, 1185, 1186. — Annonces, 1187, 1188, 1189. — Chronique de la Bourse, 1190. — Tableau des valeurs industrielles, 1191 — Bourse, 1192.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Le coupon d'un franc cinquante centimes a été détaché cette semaine sur le 3 0/0 français et sur les consolidés anglais. Les arrivages de métaux précieux en Angleterre et l'augmentation très-sérieuse de son encaisse métallique ont particulièrement soutenu les fonds anglais, qui ont regagné leur coupon, malgré le poids d'un report de 75 centimes. Du reste, les nouvelles de l'Allemagne sont également plus favorables.

La Banque de France, par décision du 5 décembre, a accordé une nouvelle diminution de un pour cent sur le taux de l'escompte, qui s'est ainsi trouvé réduit à 6, 7 et 8 0/0. On en avait naturellement présagé que l'encaisse métallique avait subi un accroissement notable. On ne s'était pas trompé; nous voyons par le bilan de ce jour, dont les résultats sont indiqués ci-contre, que le numéraire et les lingots atteignent le chiffre de 236 millions de francs. C'est une augmentation de 46 millions et demi, d'autant plus rassurante qu'elle coïncide avec une diminution de 49 millions dans la circulation des billets, qui ne s'élève plus qu'à 532 millions. Ainsi l'encaisse représente un peu moins de la moitié des billets. Le portefeuille a diminué de 77 millions. Ce n'est pas là sans doute un signe de grande activité commerciale ; mais, comme nous l'avons déjà dit, ce temps d'arrêt nous semble de beaucoup préférable à une excessive demande d'escompte, qui répond quelquefois moins à un grand développement d'affaires qu'à un grand besoin d'argent symptômatique des crises.

Les avances sur effets publics ont diminué de 4 millions et demi, mais elles se sont accrues d'un peu plus d'un million sur les actions de chemins de fer. Les comptes courants n'ont subi que des variations sans importance.

Les autres chapitres du bilan indiquent des faits qu'il suffit de constater. Ainsi les versements sur les actions nouvelles ont été de 11,280,775 fr. pendant le mois; il ne reste plus à verser que 55,867,625 fr., c'est-à-dire un peu moins de la moitié du capital nouveau; les versements totaux s'élèvent à 67,148,400 francs.

La portion de bénéfices qui, aux termes de la loi de juin 1857, doit être mise en réserve, s'élève, pour le mois de novembre, à 742,876 fr.

Enfin, les dépenses pour achat d'or et d'argent s'élèvent à 1,576,029 fr. depuis le commencement du semestre ; c'est 348,585 fr. pour le mois de novembre ; elles n'avaient été que de 278,000 fr. pour le mois d'octobre et de 254,000 fr. pour le mois de septembre.

Les négociations qui se poursuivaient entre la Banque et les Compagnies de chemins de fer pour l'émission d'une partie de leurs obligations, et qui avaient été annoncées dans le rapport de M. le ministre des finances à l'Empereur, ne sont pas encore terminées, comme on l'avait dit prématurément. Nous croyons savoir que la Banque a reçu depuis vingt-quatre seulement les propositions sur lesquelles les Compagnies se sont mises d'accord ; et nous pouvons affirmer qu'aucune décision n'a encore été prise.

Quant à la nature de ces propositions, si nous en croyons nos renseignements, elles peuvent se résumer ainsi :

Les Compagnies qui adhèrent à la combinaison sont divisées en deux groupes :

Le groupe des grandes Compagnies qui se compose des Compagnies

D'Orléans,
De Lyon,
De l'Est,
De l'Ouest,
Du Midi.

On remarquera que la Compagnie du

Digitized by Google

Nord brille par son absence dans ce groupe où son rang et son importance l'appelaient naturellement à figurer.

Le groupe des petites Compagnies se compose des Compagnies

Des Ardennes,
De Saint-Rambert,
De Genève.

La Banque de France prêterait aux deux groupes réunis, sur dépôt d'obligations, une somme de soixante millions.

Le gouverneur de la Banque déterminerait chaque jour le taux auquel ces obligations pourraient être vendues. Ce taux serait uniforme. Ainsi, le même jour, les obligations d'Orléans et les obligations du Midi devraient être vendues au même prix.

Au fur et à mesure des ventes, et également à la somme des ventes, la Banque ouvrirait un nouveau crédit aux Compagnies.

Nous avouerons franchement que cette combinaison ne nous paraît pas suffisamment répondre aux nécessités de la situation et aux besoins des Compagnies pour l'année 1858 ; et nous croyons fermement que celles-ci eussent trouvé une plus ample satisfaction dans une combinaison qui eût mis à leur disposition non-seulement le crédit de la Banque de France, mais aussi le crédit de toutes les grandes maisons de banque réunies en syndicat. L'écoulement des obligations aurait pu se faire avec plus de lenteur et à de meilleures conditions ; elles auraient trouvé leur placement naturel, tant sur le marché que dans les clientèles diverses, de manière à ne pas charger le crédit public et particulièrement la rente 3 0/0.

Les actions de chemins de fer se sont maintenues à des cours passables pendant la semaine. Seulement, la proportion s'est un peu dérangée entre les actions d'Orléans et celles de la fusion. L'Orléans, dont les titres sont rares, s'est tenu à 1292 50, en baisse de 2 fr. 50 c. sur samedi dernier ; la fusion est restée à 845, en baisse de 10 fr. Le Nord a atteint et gardé son plus haut cours, 905 fr. ; l'Est et l'Ouest, dont les cours se sont nivelés, restent à peu près immobiles.

Le Crédit mobilier s'est un peu relevé ; de 690 il est remonté à 712 50 et 725.

Le 3 0/0 français, qui avait fermé samedi à 67 80, ferme à 66 50, coupon détaché, en hausse de 20 c.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 91 80, ferme à 91 50.

Le 3 0/0 anglais, ferme à 92, en hausse de 1/2 0/0 plus son coupon qu'il a regagné ; ensemble 2 fr. de hausse.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Autrichiens,	22.10 0/0.
Lyon-Genève,	17.87 0/0.
Lombard-Vénitiens,	10.72 0/0.
Nord,	3.50 0/0.

Diminution kilométrique.

Orléans,	22.59 0/0.
Bourbonnais,	18.23 0/0.
Lyon,	17.67 0/0.
Midi,	14.42 0/0.
Est,	14.32 0/0.
Méditerranée,	11.15 0/0.
Ouest,	10.73 0/0.

C. Devinck.

RÉSULTATS COMPARÉS DU BILAN DE LA BANQUE DE FRANCE.

1857. — Mois.	Espèces. — Millions.	Portefeuille. — Millions.	Avances sur effets publics. — Millions.	Avances sur chemins de fer. — Millions.	Avances au Trésor et bons. — Millions.	Billets en circulation. — Millions.	Comptes-courants du Trésor. — Millions.	Comptes-courants particuliers. — Millions.
Janvier	191	566	31	23	40	612	76	161
Février	195	549	28	21	40	595	80	141
Mars	222	501	25	20	40	580	103	129
Avril	235	549	29	29	40	594	69	130
Mai	233	533	30	19	»	583	81	146
Juin	284	499	26	17	»	569	113	142
Juillet	262	585	29	20	»	608	114	161
Août	245	601	23	26	»	609	119	139
Septembre	243	583	28	27	»	593	121	144
Octobre	225	699	30	28	»	605	87	162
Novembre	189	588	30	33	50	581	72	144
Décembre	**236**	**511**	**25**	**39**	**50**	**533**	**93**	**147**
Augmentation	»	»	»	»	»	»	1	3
Diminution	47	77	5	1	»	49	»	»

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	4 décembre	11 décembre	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0	67 50	66 50	0 20	» »
CONSOLIDÉS	91 1/8	92 0/0	0/0	» 0/0
CRÉDIT FONCIER	530 »	555 »	25 »	» »
CRÉDIT MOBILIER	690 »	725 »	35 »	» »
COMPT. D'ESCOMP.	670 »	670 »	» »	» »
ORLÉANS	1295 »	1292 50	7 50	» »
NORD	890 »	905 »	15 »	» »
NORD NOUVEAU	740 »	740 »	» »	» »
EST	652 50	655 »	2 50	» »
PARIS-MEDIT. (ANC.)	847 50	845 »	» »	2 50
PARIS-MÉDIT. (NOUV.)	850 »	840 »	» »	10 »
MIDI	520 »	522 50	2 50	» »
OUEST	650 »	650 »	» »	» »
GRAND-CENTRAL	610 »	630 »	20 »	» »
GENÈVE	615 »	622 50	7 50	» »
SAINT-RAMBERT	490 »	520 »	30 »	» »
CH. AUTRICHIENS	662 50	670 »	7 50	» »
VICTOR-EMMANUEL	430 »	427 50	» »	2 50
RUSSES	495 »	496 25	1 25	» »
ROMAINS	485 »	485 »	» »	» »
FRANÇOIS-JOSEPH	465 »	» »	» »	» »
LOMBARD-VÉNITIEN	585 »	588 75	3 75	» »
SARAGOSSE	425 »	440 »	15 »	» »

LA CRISE.

On a beaucoup disserté sur la crise qui s'est étendue successivement au marché financier des deux mondes ; mais il a été impossible d'assigner à cette crise des causes vraiment générales. Seulement, en y regardant de près, on a pu constater que chaque pays renfermait en lui les germes d'une crise intérieure et locale. C'était comme une série de mines chargées et communiquant entre elles. Celle qui a fait explosion la première a fait sauter successivement toutes les autres. En Amérique, la crise avait été préparée à la fois par l'exagération des banques, qui avaient elles-mêmes exagéré le développement des affaires, et par un mauvais emploi du crédit en matière de chemins de fer. En Angleterre, la crise avait été préparée par la révolte de l'Inde autant que par la perturbation du numéraire, résultat inévitable d'une immense exportation d'argent à destination de l'Indoustan et de la Chine. En Allemagne, le développement excessif des sociétés de crédit avait préparé un désastre. De vastes spéculations sur les céréales, spéculations renversées par la baisse énorme qui a suivi la récolte de 1857, ont été aussi la cause

Digitized by Google

d'immenses mécomptes pour l'Allemagne comme pour les Etats-Unis.

La France, infiniment moins exposée que les autres pays, avait aussi son malaise. Mais tandis que l'Amérique et l'Angleterre, par exemple, étaient sous le coup de désastres matériels et très-considérables, le marché français ne souffrait guère que d'une maladie morale, maladie d'imagination si l'on veut, mais qui mérite des soins. Malgré l'excellente situation des finances de l'Etat, malgré la tranquillité à l'intérieur et la sécurité à l'extérieur, malgré les bonnes récoltes et l'abaissement énorme du prix des céréales, le marché était atteint d'une sorte d'anxiété; les capitaux, devenus apathiques et défiants, évitaient ou dédaignaient les affaires; protégés pendant plusieurs années, maintenant ils se croyaient regardés avec défaveur et tenus en suspicion. La crise qui a éclaté au dehors a pris à son compte les effets de cette situation particulière, et en a singulièrement ajourné le dénoûment.

Eh bien, le résultat général de cette tempête financière sans exemple nous paraît de nature à rassurer les plus timides et à éclairer les pouvoirs publics comme les financiers eux-mêmes sur la force du crédit moderne, qui n'avait jamais été aussi complétement mesurée.

S'il avait été possible de prévoir, il y a dix mois, la suspension générale des banques aux Etats-Unis; l'anéantissement presque complet d'un milliard et demi en capital placé par l'Angleterre dans les entreprises américaines; la révolte des Indes entraînant d'énormes faillites dans la cité de Londres; la suspension des banques d'Ecosse et la faillite des meilleures maisons; la suspension absolue de tous paiements sur la place de Hambourg, c'est-à-dire sur le plus grand marché de l'Allemagne; les banques d'Etat forcées d'élever à 10 0/0 le taux de leur escompte; et enfin la Banque d'Angleterre contrainte d'enfreindre sa charte et d'émettre deux millions sterling de banknotes non représentées légalement, ou de suspendre ses opérations.... à coup sûr, celui qui aurait prévu de tels désastres en aurait porté les conséquences à l'extrême, surtout en réfléchissant que ces malheurs se produisaient dans un temps où les entreprises industrielles avaient pris une importance si grande qu'elles avaient enlacé dans leurs intérêts tous les capitaux de l'Europe.

Il aurait prédit un cataclysme, il aurait vu les fonds anglais à des prix qu'ils n'ont pas atteints depuis longtemps. En considérant que les 1,500 millions d'emprunt français n'étaient pas encore classés, il aurait jugé que le 3 0/0 descendrait à un prix bien inférieur au taux auquel les emprunts se sont faits. Quant aux entreprises industrielles telles que les chemins de fer, le souvenir de l'importance des entreprises fondées en Europe depuis plusieurs années, les prix élevés auxquels étaient parvenues les principales lignes françaises, auraient fait supposer que leurs prix s'affaibliraient énormément, et que les entreprises en cours d'exécution seraient tellement atteintes, qu'on pouvait prévoir sous ce rapport de graves embarras.

Cependant, en examinant de sang-froid la situation des différents marchés de l'Europe, on est frappé, contrairement à toutes les prévisions, de la fermeté des cours des fonds publics. En Angleterre, où le crédit public a poussé de si profondes racines, la crise financière n'exerce sur les consolidés aucune influence fâcheuse, et le 3 0/0 se maintient au-dessus de 91 fr. En France, malgré l'importance des emprunts contractés en majeure partie en 3 0/0, les prix sont encore supérieurs au taux auquel les emprunts ont été émis, et chaque jour les capitaux de placements, en absorbant la partie encore flottante des emprunts, tendent à élever les fonds français aux prix qu'ils avaient atteints avant la guerre de Crimée.

Les entreprises de chemins de fer ont une situation non moins favorable; nous ne nous appesantirons pas sur les prix de telles ou telles valeurs; mais, en examinant cette industrie dans son ensemble, on est frappé de la puissance, de la vitalité et des éléments de richesse qu'elle renferme.

En effet, nous subissions dans ce moment et au sein de circonstances exceptionnelles, la réaction inévitable à la suite d'un grand mouvement industriel, surtout quand ce mouvement s'applique à des entreprises dont les produits ne peuvent encore rémunérer leurs fondateurs; et cependant nulle entreprise n'inspire d'inquiétudes, toutes ont des revenus ou une garantie d'intérêt; et ces revenus ou ces garanties d'intérêt empêchent qu'une panique les compromette, comme ont été compromises en d'autres temps des entreprises qui n'ont laissé à leurs actionnaires que des titres dont la valeur était réduite à zéro. Dieu merci, nous n'avons pas commis de folies, et la presque totalité des valeurs créées depuis cinq ans ont du moins ce mérite de reposer sur des concessions relatives à des services publics et de nature à féconder tous les éléments de la richesse publique.

Cette situation, qu'on n'a pas assez fortement fait ressortir, a cependant été instinctivement comprise par la masse des capitalistes et a produit un sentiment général de quiétude qui explique la tenue des fonds publics et des valeurs diverses.

Nous ne jugeons pas les prix des actions par comparaison avec les cours qu'elles avaient obtenus à certaines époques. Nous jugeons au point de vue de la gravité de la situation, et en considérant que beaucoup d'actions avaient atteint par la spéculation un prix supérieur à leur valeur réelle. Or, qui est-ce qui a disparu? est-ce un prix équitable, normal, ou un prix exagéré? Evidemment, ce qui a disparu, c'est l'exagération, puisque toutes les valeurs se sont maintenues à un taux en harmonie avec les circonstances, avec leur revenu et avec la garantie d'intérêt qui leur est assurée. Il n'y a eu ni sinistres financiers, ni catastrophes; il n'y a eu qu'un temps d'arrêt dans le mouvement industriel, et pendant ce temps d'arrêt les chemins en construction s'achèvent et apportent aux lignes construites de nouveaux éléments de produits.

En même temps se forment de nouvelles richesses enfantées par l'établissement même des chemins de fer et par la facilité des communications qu'ils engendrent, et lorsque la crise extérieure sera entièrement calmée, lorsque les banques de France et d'Angleterre seront revenues au taux normal de l'escompte, on verra se relever le prix de toutes les valeurs et la perte essuyée par les valeurs mobilières promptement reconquise.

La situation du marché français se retrouvera précisément ce qu'elle était à la veille de la crise; et il suffirait alors de quelques encouragements sérieux, de quelques mesures propres à dissiper tout nuage sur l'avenir de l'industrie, pour donner un élan immense à ces forces vives des capitaux français qui sont restées au repos depuis un certain temps et pour déterminer un mouvement de reprise qui rappellerait les beaux jours de 1852 et 1853.

C. Devinck.

ÉTUDES SUR LES CHEMINS DE FER.

TROISIÈME ARTICLE (1).

Coût kilométrique.

Pour estimer si un chemin de fer a coûté cher ou bon marché relativement aux autres constructions de même nature, on a eu recours au *coût kilométrique*.

Il est évident que si l'on divise le coût total d'un chemin de fer par sa longueur, on aura le prix de revient du kilomètre moyen.

Si l'on fait la même opération pour un autre chemin de fer, le résultat auquel on parviendra exprimera le coût moyen du kilomètre relatif à cette autre construction.

Celle des deux vois ferrées dont le coût kilométrique sera le moins élevé aura été construite au meilleur marché; l'importance relative de ces deux chiffres servira à mesurer avec précision le coût relatif de ces deux entreprises.

Le coût kilométrique a une influence des plus marquées sur les résultats financiers que présente l'exploitation d'une Compagnie; car plus le coût kilométrique sera élevé, plus sera grande la part de recette absorbée par l'intérêt des sommes consacrées à la construction.

C'est ainsi que certains chemins de fer, quoique ne rapportant qu'un produit annuel très-modéré, sont cependant des opérations lucratives, parce que leur coût kilométrique est très-faible; tandis que des Compagnies faisant des recettes très-élevées ne font cependant que de mauvaises spéculations, par cela seul que le coût kilométrique constate

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* des 28 novembre et 5 décembre 1857.

Digitized by Google

que la construction a été faite à un prix exorbitant.

Le coût kilométrique n'est donc pas un objet de simple curiosité, mais bien un des éléments les plus utiles à connaître dans l'étude financière des chemins de fer.

Nous avons vu, dans l'article précédent, que 64,215 kilomètres de chemins de fer établis dans toutes les parties du monde ont exigé l'emploi d'un capital de 17 milliards 723 millions; divisant l'un de ces chiffres par l'autre, nous arriverons à la conclusion suivante :

La moyenne général du coût des chemins de fer, déduite de l'ensemble des voies ferrées construites à la surface de la terre, ressort approximativement à 276,000 fr. par kilomètre.

Il faut se garder de croire que cette moyenne générale est applicable à tous les pays; tout au contraire, il y a sous ce rapport des différences très-considérables d'un pays à l'autre; nous citerons tout d'abord l'Europe et l'Amérique.

Les 33,000 kilomètres de chemins de fer construits en Europe ont coûté environ 13 milliards, tandis que les 31,000 kilomètres de railways construits en Amérique n'ont demandé que 4 milliards et demi. Ces chiffres conduisent à dire qu'en moyenne les chemins de fer ont coûté en nombres ronds :

En Amérique...	140,000	fr. par kilomètre.
En Europe.....	400,000	—

La même divergence que nous venons d'observer dans ces deux subdivisions du globe se reproduit suivant les pays que l'on examine.

En Angleterre, les chemins de fer ont coûté plus cher que partout ailleurs; puis vient la France; c'est l'Allemagne qui est la contrée européenne des chemins de fer à bon marché; et c'est en Amérique que le prix minimum a été obtenu.

Les chiffres qui suivent indiquent en nombres ronds le coût kilométrique moyen des chemins de fer dans les diverses contrées :

Angleterre.....	550,000	fr. par kilomètre.
France.....	400,000	—
Belgique	300,000	—
Autriche.....	250,000	—
Allemagne.....	225,000	—
Amérique.....	140,000	—

Enfin, dans un même pays, on trouve des différences bien plus considérables encore d'un chemin à l'autre : c'est ainsi qu'en Angleterre le coût kilométrique de la ligne de *Belfast-Palleymena* n'est que de 187,000 fr. par kilomètre, tandis que la ligne de *Londres à Blackwall* a coûté 6,057,000 fr. par kilomètre.

En France, *Bordeaux à la Teste* ne revient qu'à 113,000 fr., tandis que *Paris à Saint-Germain* a coûté 1,100,000 fr. par chaque kilomètre de longueur.

En Prusse, la ligne de *Neiss à Brig* n'a coûté par kilomètre que 94,000 fr., tandis que le chemin *rhénan* est revenu à 417,000 fr. pour la même longueur proportionnelle.

Aux Etats-Unis, le chemin de fer qui traverse l'isthme de *Panama* a coûté 421,000 fr. le kilomètre, tandis que le *Milwaukee-Mississipi* ne coûte que 42.000 fr.

La plupart du temps il est facile de se rendre compte de ces prix exceptionnels : ainsi le railway de Londres à Blackwall est bâti dans Londres même sur arcades maçonnées; voilà pourquoi son prix ne saurait être mis en comparaison avec les chemins ordinaires.

Si un chemin n'a qu'une voie, que ses wagons sont traînés par des chevaux au lieu de l'être par une locomotive, s'il est tracé dans une contrée plane et ne traverse pas de larges rivières, il est clair qu'une pareille construction ne saurait être mise en parallèle avec un chemin établi à grands frais dans les montagnes.

Il faut donc, dans chaque cas particulier, analyser les conditions d'art dans lesquelles le chemin doit être construit, avant d'en faire une évaluation même grossièrement approximative.

L'importance que l'on doit attacher au coût kilométrique nous engage à donner ici les prix de revient des principaux chemins de fer en exploitation :

FRANCE.

Les chiffres qui suivent sont extraits des documents publiés par ordre de S. Exc. M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Tableau du coût kilométrique des chemins de fer français.

DÉSIGNATION.	Longueur.	DÉPENSE KILOMÉTRIQUE		
		Par les Compagnies.	Par l'Etat.	Totale.
Paris Saint-Germain	32	983.955	55.953	1039.908
Versailles (rive gauche).....	17	1004.527	»	1004.527
Versailles (rive droite).....	19	886.036	»	886.036
Ceinture	17	348.735	348.735	802.241
Avignon-Marseille.....	120	381.058	333.110	714.196
Rouen-Havre	92	548.348	86.956	635.304
Colombes à Rouen	131	523.620	»	523.620
Paris-Lyon.....	508	360.724	120.171	480.895
Lyon-Méditerranée.....	420	268.881	195.084	463.966
Saint-Etienne-Lyon.....	57	383.476	»	383.476
Paris-Strasbourg et embranch.	940	262.548	120.534	383.082
Orléans et prolongements.....	1165	225.579	153.954	379.533
Paris-Orsay	25	252.182	115.747	367.929
Nord	707	360.874	»	360.874
Strasbourg-Bâle	139	316.522	»	316.522
Rouen-Dieppe	51	277.831	»	277.831
Jonction Rhône-et-Loire.....	150	259.219	»	259.219
Montereau-Troyes.....	100	221.434	»	221.434
Saint-Etienne-Andrezieux.....	18	191.599	»	191.599
Andrezieux-Roanne.....	67	180.542	»	180.542
Mulhouse-Thann.....	21	136.623	»	136.623
Anzin-Somain	19	120.129	»	120.129
Bordeaux à la Teste.....	53	112.989	»	112.989

A la fin de 1854, il y avait en exploitation 4,660 kilomètres, qui avaient nécessité une dépense de

Par les Compagnies	fr.	1.360.667.827
Par l'Etat		508.657.109
Ensemble.....		1.869.324.936

Ce qui porte le coût du kilomètre à fr. 401.142, dont :

Par les Compagnies.....	fr.	291.988
Par l'Etat.....		109.154
Ensemble.....		401.142

Digitized by Google

ANGLETERRE.

Le *Board of Trade* publie annuellement un rapport où d'excellents tableaux statistiques font connaître la situation de l'industrie des chemins de fer. Nous y avons puisé les données nécessaires pour dresser le tableau suivant :

Tableau du coût kilométrique des principaux chemins de fer anglais pour l'année 1856.

Désignation.	Longueur en milles.	Coût par kilomètre. Francs.
London-Blackwall	5.2	6.056.923
North-London	8.4	2.267.724
Edinburgh-Perthand-Dundee	131.2	974.561
London-North-Western	646.4	906.805
Great-W stern	484 2	884.546
South-Eastern	271.»	751.767
Lancashire-Yorkshire	310.»	716.652
Great-Northern	316.5	662.489
Caledonian	198.5	661.427
Edinburgh and Glasgow	116.6	592.928
Newry and Enniskillen	3.5	580.143
London-South-Western	264.2	569 660
Midland	555.»	566.248
Eastern-Counties	585.8	488.572
Bristol Exeter	193.9	482.301
North-Eastern	703.»	460.387
North-British	147.9	426.867
Glasgow and South-Western	184.3	379.881
Great-Southern and Western	205.»	317.750
Dublin and Belfast junction	55.6	291.210
Waterford and Limerick	77.1	221 383
Belfast and Ballymena	51.6	187.214
Midland-Great-Western railway	165.»	170.861

D'après le résumé général du *Board of Trade*, on trouve, en faisant les réductions nécessaires, que le prix moyen des lignes de la Grande-Bretagne se répartit comme suit, à la fin de 1856 :

Coût kilométrique.

Angleterre	624,464 fr.
Ecosse	430,125 »
Irlande	229,524 »
moyenne Grande-Bretagne	549,614 »

PRUSSE.

Tableau du coût kilométrique des principaux chemins de fer prussiens pour l'année 1855.

Désignation.	Longueur en kilomètres.	Coût du kilomètre. Francs.
Rhénan (Cologne-Herbest)	85.46	445.175
Bergisch-Markish (Elb.-D.)	57.90	407.262
Dusseldorf-Elberfeld	26.16	337.069
Cologne-Minden	278.07	323.605
Berlin-Potsdam-Magdebourg	146.53	297.907
Aix-la-Chapelle-Maëstricht	36.14	285.374
Aix-la-Chapelle-Dusseldorf	85.76	281.353
Saarbruck-Forbach	42.62	280.687
Thuringe	188.67	278.263
Aix-la-Chapelle-Ruhrort	42.02	242.153
Westphalie (Hamme fr. de Hesse)	136 63	237.617
Haute-Silésie	197 33	228 817
Magdebourg-Wittenberge	107.09	219.372
Steele-Vowinkel	32.93	216.435
Berlin-Hambourg	296·27	204.376
Magdebourg-Leipzig	118.29	203.158
Basse Silésie	387.80	202.830
Westphalie (Hammo-Munst	34.80	161.636
Berlin-Stettin	168.21	160.581
Magdebourg-Halberstadt	58.09	150.685
Bonn-Cologne	40.98	146.575
Dortmund-Soest	53.45	139.903
Est (Kr.-Konigsb.-Dantz.)	448.46	139.015
Berlin-Anhalt	231.45	135.781
Stargard-Posen	169.79	129,823
Ch. de jonction à Berlin	9.92	109.079
Breslau-Schweidnitz	100.52	108.496
Basse Silésie (Glogau-Ansdorf)	71.25	106.779
Neiss-Briegg	43.74	93.759
Kosel-Oderberg	75.96	86.005

ALLEMAGNE.

En complétant le tableau ci-dessus, et faisant un travail analogue pour les autres parties de l'Allemagne, on parvient à dresser le résumé suivant :

Tableau du coût kilométrique des chemins de fer allemands.

Autriche	200,053 fr.
Saxe	296,026 »
Duchés allemands	237,940 »
Wurtemberg	226,014 »
Bavière	210,949 »
Prusse	208,085 »
Hanovre	178,224 »
Danemark	108,719 »
moyenne de l'Allemagne	243,597 »

AMÉRIQUE.

Tableau du coût kilométrique des principaux chemins de fer américains pour l'année 1855.

Désignation.	Longueur en kilomètres.	Coût du kilomètre. Francs.
New-Jersey	50	430.654
Panama	78	420.820
Hudson-River	130	269.374
Boston and Lowell	43	251.050
Philadelphie et Baltimore	157	237.311
New-York and Erié	742	225.331
Boston and Worcester	109	222.773
Vermont-Central	189	222.724
Pensylvanie	140	209.251
Boston and Providence	88	205.290
Western-Mass	248	200.641
New-York and Harlem	213	190.784
Baltimore Ohio	611	181.525
New-York-Central	854	167.003
Camden and Amboy	150	158.772
Boston and Maine	133	157.209
Hartford and New-Haven	115	150.000
New-Jersey-Central	120	146.100
Northern-New-York	190	143.004
Boston-New-York-Central	118	138.563
Ohio and Pensylvanie	219	129.478
Atlantic-Saint-Lawrence	238	129.135
Old-Coly and Fallriver	130	122.660
Sud-Caroline	325	120.000
Virginie and Tenessee	238	114.900
Hart-Prov. and Fishkill	197	101.020
Virginie-Central	221	94.674
Buffalo and Saint-Line	130	90.070
Cleveland and Toledo	320	80 072
Indiani and Cincinnati	141	77.251
Michigan-South	760	76.613
Georgie	338	65.347
Georgie-Central	306	62.632
Galena and Chicago	477	61 709
South-Western	147	53.279
Montgommery et Westpont	186	51.865
Macon and Western	163	50.500
Charlotte-Sud-Caroline	174	48.014
Richmond-Fred	208	42 709
Milwaukee-Mississipi	320	42.260

Les tableaux qui précèdent montrent que, d'une ligne à une autre, il y a des variations de prix très-considérables ; et si on voulait descendre à considérer les diverses parties d'une même ligne, on arriverait à des différences plus considérables encore : tel pont ou tel percement de tunnel compris dans l'un des kilomètres peut avoir coûté à lui seul autant que la ligne tout entière.

Nous faisons cette dernière observation pour montrer l'utilité des moyennes, qui deviennent d'autant plus stables et plus approximatives que l'on fait entrer un plus grand nombre d'éléments dans leur composition.

En admettant que les chemins de fer aient coûté, terme moyen, 365,000 francs par kilomètre, chiffre qui ne s'écarte guère de la réalité, il en résulterait que l'intérêt, à raison de 5 0/0, s'élèverait annuellement à 18,250 francs, soit 50 francs par jour et par kilomètre.

Ainsi, en terme moyen général et en nombres ronds, il faut prélever 50 francs par jour et par chaque kilomètre de route pour payer l'intérêt des sommes employées à la construction des chemins de fer.

A. DE LAVELEYE.

(*La suite au prochain numéro.*)

Digitized by Google

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

La Compagnie d'Orléans est sur le point de terminer la section de Saint-Germain-des-Fossés à Roanne, dont la construction lui est restée confiée, bien que cette section ne fasse plus partie de son réseau et doive après son achèvement appartenir à la Compagnie de Lyon-Méditerranée. La voie de fer est établie actuellement sur les deux tiers du parcours, et le jeudi 3 décembre, M. le préfet de l'Allier a pu aller en wagon visiter tous les principaux ouvrages et poser la dernière pierre du tunnel de Saint-Martin-d'Estréau, travail capital de la ligne. Ce tunnel, d'une longueur de 1,380 mètres, a été pratiqué en entier dans des roches porphyriques d'une excessive dureté, et en même temps, la disposition instable des blocs a obligé de revêtir en maçonnerie la voûte et la plus grande partie des pieds-droits; cette même disposition a occasionné, pendant la construction, des éboulements fort graves. L'ouverture du tunnel a donc présenté à tous égards de sérieuses difficultés, et cependant, grâce à l'activité déployée par la Compagnie, le délai fixé pour son achèvement a été rigoureusement observé.

De part et d'autre de ce tunnel, depuis la Palisse jusqu'à la Pacaudière, sur 24 kilomètres de longueur, le sol est très-accidenté, le chemin est constamment placé dans des tranchées profondes ou sur des remblais élevés. Enfin les ouvrages d'art sont nombreux et importants; ils comprennent notamment cinq grands viaducs de 27 à 34 mètres de hauteur. M. le préfet, accompagné d'un grand nombre d'ingénieurs et de plusieurs personnes notables des départements de l'Allier et de la Loire, a examiné en détail chacun de ces viaducs, dont les types sont très-variés, en a apprécié les dispositions et a surtout loué le soin apporté à leur construction. L'attention des ingénieurs s'est portée particulièrement sur le viaduc de la Feige, construit entièrement en moellons, sans aucune pierre de taille, et qui est un des premiers exemples d'un mode de construction appelé à un grand avenir, parce qu'à une rigoureuse économie dans les dépenses il réunit les avantages de donner beaucoup d'homogénéité à la construction et d'en faire ressortir d'une manière remarquable toutes les principales lignes.

L'une des têtes du tunnel avait été décorée de verdure et de drapeaux. M. le préfet en a posé la dernière pierre, qui a ensuite été bénie par M. le curé de Saint-Martin. Après la cérémonie, un déjeuner a réuni les principales personnes qui y avaient pris part; enfin le train de retour a parcouru la ligne à grande vitesse, de manière à démontrer que l'exploitation pourrait être ouverte dans de très-bonnes conditions dès que l'on aurait terminé certaines lacunes existant encore du côté de Roanne. Cette ouverture aura certainement lieu avant la fin du printemps prochain.

C. Devina.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Français.

Les accidents répétés sur les chemins de fer ont inspiré à plusieurs conseils municipaux une proposition très-utile, celle de créer des écoles spéciales pour les chauffeurs et les mécaniciens des chemins de fer. Cette idée est très-favorablement accueillie, dit-on, par le ministère des travaux publics.

— L'inauguration du chemin de Bességes à Alais a eu lieu le 1er décembre. Cette ligne dessert les houillères de Robiac et de Meyrannes, ainsi que celle de Lalle, appartenant à la Compagnie des mines et fonderies de la Loire et de l'Ardèche.

Le 1er janvier prochain, on livrera à l'exploitation l'embranchement de deux kilomètres qui réunira les houillères de Treiys au chemin de Bességes.

— Le chemin de Saint-Rambert à Grenoble a été autorisé à prendre la dénomination de chemin de fer du Dauphiné.

— On poursuit très-activement les travaux de la ligne de Caen à Cherbourg. On nous annonce que l'inauguration aura lieu le 1er juillet prochain. La ville de Cherbourg donnera à cette occasion une fête magnifique à laquelle assisterait l'empereur, et qui comprendrait l'inauguration du chemin de fer, celle du bassin qui sera bientôt terminé, celle de la statue de l'empereur Napoléon Ier, et enfin le lancement d'un navire de guerre.

— Nous apprenons que la ligne du chemin de fer de Lyon à Genève sera ouverte dans toute son étendue du 15 au 25 janvier prochain pour les marchandises et pour le service de petite vitesse. La ligne sera inaugurée le 2 mars pour le service des voyageurs. Cette date du 2 mars a été adoptée en l'honneur de M. Bartholony, président du conseil d'administration, attendu que le 2 mars est le jour de sa fête.

— L'*Abeille du Bugey et du pays de Gex* nous apprend que les ingénieurs du chemin de Lyon à Genève sont parvenus à maîtriser l'écoulement des sables de la montagne de Surjoux. Tout marche bien maintenant dans la construction du tunnel. Le temps est venu en aide à messieurs du génie civil. Au moment du dégel on pourra juger si, oui ou non, le tunnel de Surjoux sera stable.

En ce moment, de nombreux ouvriers sont à poser le tablier de tôle du beau pont de la Vézeronce, œuvre de MM. Delsol

On peut dire que le viaduc de la Valserine est achevé; les parapets sont établis. MM. Aubry, entrepreneurs, n'ont plus qu'à terminer quelques détails d'appropriation.

Espagnols.

On écrit de Madrid que les travaux du chemin de fer du Nord avancent rapidement; plus de 6,000 travailleurs sont occupés sur cette ligne; 75 kilomètres environ sont déjà terminés. On admire beaucoup la solidité et la beauté de tous les ouvrages, et notamment du magnifique pont oblique de cinq arches construit sur la rivière Carrion.

Grecs.

L'*Espérance*, d'Athènes, annonce l'arrivée prochaine, dans cette ville, de douze à quinze conducteurs des ponts et chaussées français, envoyés, sur la demande du gouvernement grec, pour être employés dans l'administration des travaux publics.

Italiens.

Les travaux pour le percement du mont Cenis sont commencés depuis quelques jours du côté de Modane. Des lettres de Vérone portent que, par suite des dernières dispositions prises par la direction des lignes ferrées lombardo-vénitiennes, les ouvriers sont déjà à l'œuvre sur les deux points extrêmes de l'artère principale, sur le Tagliamento, de Cozarsa à Udine et dans le voisinage, tant pour la ligne de circonvallation que pour celle de Buffalora. Quant à la ligne du Tessin, les terrassements ont été entrepris sous les murs de Milan, dans tout l'espace compris entre Treviglio et le chemin de Loreto.

— L'inauguration de la section du chemin de fer d'Alexandrie et Novi à Voghera a eu lieu le premier décembre.

Polonais.

Le prince de Hohenlohe, dans son dernier voyage à Pétersbourg, a terminé heureusement les négociations entamées entre les gouvernements autrichien et russe et la Compagnie dont il est le représentant. Ces négociations avaient pour objet l'entreprise de la ligne qui réunira Varsovie à la frontière autrichienne.

Romains.

On nous écrit de Rome, à la date du 28 novembre :

« Les études de la ligne de Rome au Pô sont terminées, et le projet définitif du tracé des sections de Rome à Terni et d'Ancône à Bologne va être présenté à l'approbation de M. le ministre du commerce et des travaux publics. »

Suisses.

Le grand conseil du canton de Vaud, à la majorité de 93 voix contre 18, vient de décréter :

Art. 1er. — La Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses est chargée, à ses risques et périls, de l'achat de tous les terrains nécessaires à son entreprise entre Lausanne et Villeneuve, moyennant le paiement, par l'État de Vaud à la Compagnie, de la somme de 2,250,000 francs, payables en deux termes : la première moitié, soit 1,125,000 fr., dans le délai de trois mois à partir du jour de l'adoption du présent décret, à la condition que l'expropriation des terrains ait été commencée sur une étendue de 10 kilomètres et que les travaux aient été entrepris; la seconde moitié, soit 1,125,000 fr., six mois après la première, à la condition que les plans parcellaires soient déposés sur une étendue de 40 kilomètres.

Art. 2. — Pour le paiement de cette somme, le conseil d'État est autorisé à contracter un emprunt au nom du canton de Vaud, sans dépasser 2,250,000 fr, et à raison de 5 0/0 par an.

Art. 3. — Il n'est, du reste, rien changé à la convention du 10 mars 1856, qui reste en vigueur dans ses dispositions auxquelles il n'est pas expressément dérogé par le présent décret.

Digitized by Google

—Les travaux de la section de Versoix à Nyon, qui complète la réunion du chemin de Genève à Lausanne et Neufchâtel, sont activement poursuivis, et l'on espère inaugurer cette ligne dans le mois de mai de l'année prochaine.

— D'après les renseignements qui nous parviennent, on poursuit avec la plus grande activité les travaux du tronçon qui doit raccorder, près Culoz, le chemin de fer de Genève au chemin Victor-Emmanuel.

C. DEVINA.

En annonçant la suspension de la *Presse*, le *Morning-Chronicle* mêle à cette nouvelle le nom de M. Mirès. « Cette suspension, dit-» il, sera un coup funeste pour M. Mirès et » ses actionnaires. »

Le journal anglais commet là une erreur de nom, car chacun sait que M. Mirès est tout à fait étranger au journal *la Presse*.

BANQUE DE FRANCE.

Le conseil de la Banque de France, dans sa séance de ce jour, a décidé qu'à partir du 7 décembre le taux de l'escompte des effets de commerce serait réglé comme suit :

Effets à 30 jours.....	6 0/0
Effets de 31 à 60 jours	7 0/0
Effets de 61 à 90 jours	8 0/0

Le secrétaire général,

MARSAUD.

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 10 décembre 1857.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots.....	82,507,109 52
Numéraire dans les succursales....	153,524,481 »
Effets échus hier à recevoir ce jour	768,352 60
Portefeuille de Paris, dont 83,665,402 fr. 56 c. provenant des succursales	269,908,201 62
Portefeuille des succursales, effets sur place.....	211,567,093 »
Avances sur lingots et monnaies...	2,672,600 »
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales.....	2,210,000 »
Avances sur effets publics français.	18,032 436 10
Avances sur effets publics français dans les succursales..... ..	5,865,770 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer.....	21,117,200 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales	10,3 1,800 »
Avances sur obligations du Crédit foncier.....	166,400 »
Avances sur obligations dans les succursales	36,100 »
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848.....	50,000,000 »
Rentes de la réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750 14
Rentes, fonds disponibles	52,189,4 2 03
Actions nouvelles non libérées.....	55,867,025 »
Hôtel et mobilier de la Banque.....	4,000,000 »
Immeubles des succursales.....	5,635,592 »
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales.....	2,056,988 23
Primes payées pour achats de matières d'or et d'argent	1,376 629 03
Divers.....	1,260,230 79
	905,153,133 90

PASSIF.

Capital de la Banque.....	91,250,000 »
Capital nouveau..... ..	91,250,000 »
Bénéfices en addition au capital (art. 8, loi du 9 juin 1857)	1,310,088 17
Réserve de la Banque et des succursales (ex-banques).....	12,980,750 14
Réserve nouvelle	9,125,000 »
Réserve immobilière de la Banque..	4,000,000 »
Billets au porteur en circulation de la Banque.....	489 313,000 »
Billets au porteur en circulation des succursales	43,000,000 »
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales.....	5,042,737 15
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales	2,431,341 »
Compte courant du Trésor, créditeur	73,741,983 82
Comptes courants de Paris.....	123,384,459 21
Comptes courants dans les succursales.....	23,319,7 5 »
Dividendes à payer.....	299,472 25
Arrérages de valeurs transférées ou déposées.....	1,531,598 40
Escompte et intérêts divers à Paris et dans les succursales.....	18,669,100 33
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales....	2,268,397 81
Excédant de rentrées sur les effets en souffrance	0,000 00
Divers.....	2 820,013 56
	905,153,133 90

Certifié conforme aux écritures.

Le gouverneur de la Banque de France,

Comte DE GERMINY.

BANQUE D'ANGLETERRE.

Le dernier bilan de la Banque d'Angleterre, arrêté au 2 décembre, présente les résultats suivants :

Accroissement.

	Liv. sterl.	Francs.
1° Compte courant du trésor	283,269	7,081,725
2° Reste..	12,177	304,425
3° Billets à huit jours	25,423	635 575
4° Réserve de billets.	349,500	8,737,500
5° Encaisse métallique	92,795	2,319,875

Diminution.

	Liv. sterl.	Francs.
1° Compte courant.	515.330	12,883,250
2° Valeurs d'Etat .	265,800	6.645,000
3° Portefeuille . .	159,331	3,983,275
4° Circulation. . .	237,875	5,946,875

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Mines de cuivre natif. — Assemblée générale extraordinaire le 14 décembre, au siége social, rue de la Chaussée-d'Antin, 19 *bis*.

Chemins de fer du Centre (Ecoussines à Erquelinnes). — Assemblée générale du 17 novembre remise au 19 décembre 1857.

Usines centrales de la Guadeloupe. — Assemblée annuelle, 22 décembre, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, à 3 heures.

Compagnie franco-américaine. — Assemblée générale extraordinaire le 22 décembre, à Lyon, salle de la Bourse.

Canal de jonction de la Sambre à l'Oise. — Assemblée générale le 9 janvier 1858, rue de Provence, 13.

APPELS DE FONDS.

Victor-Emmanuel. — 150 fr. par action du 15 au 25 décembre 1857.

Lombards-Vénitiens. — Appel du quatrième et dernier versement de 65 fr. par obligation.

Chemin de fer de Chimay à Marienbourg. — 1er au 15 janvier 1858, dernier appel de 100 fr par action. Versement à Paris, chez M. F.-A. Soullière, banquier, rue de Provence.

Société générale de crédit en Espagne. — 15 novembre, 100 fr. par action, 3me versement.

Compagnie franco-américaine. — Versement de 50 fr. sur les actions nantaises.

Société nouvelle des mines, forges et hauts-fourneaux d'Herserange. — Appel des deux cinquièmes restant dus sur les actions jusqu'au 25 décembre, dernier délai.

Société mercantile et industrielle de Madrid. — 125 fr. par action, du 20 au 31 décembre. Versement chez MM. de Rothschild frères.

Société fermière de la fonderie de Carronte et des mines de la Méditerranée. — Délai jusqu'au 25 janvier 1858 pour les 8 fr. 25 c. restant dus sur les actions.

Société belge de bateaux à vapeur. — Appel du neuvième versement, soit 100 fr. par action, à partir du 5 janvier 1858.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Paris à la Méditerranée. — 1er novembre, 20 fr. par action de la fusion, à-compte sur le dividende 1857.

Crédit foncier. — 1er novembre, intérêts aux obligations.

Vieille-Montagne. — A partir du 10 novembre, seconde moitié du dividende de l'exercice de 1856 (12 fr. 50 c. par dixième).

Mines de la Silésie.—15 novembre, 4 fr. 68 c., seconde moitié du dividende 1856.

Victor-Emmanuel. — 29 novembre, intérêts aux actions, 5 fr. 60 c.

Houillères et chemin de fer d'Epinac. Paiement de 100 fr. par action sur l'exercice de 1856-1857 à partir du 1er décembre.

Est. — Intérêts aux obligations 5 0/0 et 3 0/0 à partir du 1er décembre 1857.

Franco-Suisse. — A partir du 1er décembre, intérêts aux actions, 4 fr. 50 c. pour le demi-semestre de 1857.

Société du Phœnix. — Paiement du coupon d'intérêt n° 5, échu le 1er décembre, chez M. N.-Ed. Blount et Ce, rue de la Paix, 3.

Orléans. — Paiement du coupon semestriel de Janvier 1858 sur les obligations d'Orléans et sur les obligations émises en 1855 par l'ancienne Compagnie du Grand Central.

Omnibus de Paris. — 1er janvier 1858, paiement d'un à-compte de 25 fr. par action sur les dividendes de 1857.

Digitized by Google

Madrid à Saragosse. — A partir du 1er janvier 1858, paiement du semestre d'intérêt, rue Laffitte, 17.

Charleroy à la frontière. — A partir du 1er janvier 1858, paiement du huitième coupon d'intérêts.

Nord. — 1er janvier 1858, paiement du semestre d'intérêts aux porteurs d'obligations.

Lombards-Vénitiens. — 1er janvier 1858, paiement du semestre d'intérêts sur les versements effectués, soit 3 fr. 75 c. par action.

Paris à la Méditerranée. — 1er janvier 1858, paiement du coupon d'intérêts, soit 7 fr. 50 c. par obligation.

Paris à la Méditerranée. — Emprunt de 30 millions de l'ancienne Compagnie de Marseille à Avignon. 1er janvier, paiement du coupon d'intérêts, soit 25 fr. par obligation.

Carmaux à Toulouse. — 1er janvier, paiement du coupon semestriel sur obligations.

Mines et fonderies de Santander. — 1er janvier 1858, 30 f. 80 c. par action, formant avec 25 fr. payés au 1er juillet le solde des bénéfices de l'exercice 1857-1858.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Houillères de Commentry. — 15 décembre, tirage des obligations, 1re et 2e série, place Vendôme, 16.

Houillères et chemin de fer d'Épinac. — Remboursement à partir du 1er février 1858 de 50 obligations sorties au tirage du 25 novembre, à raison de 1,100 fr. l'une.

Lyon à Genève. — 18 décembre 1857, 10 heures du matin, tirage au sort, 172, rue Laffitte, de 158 obligations emprunt de 1855, et de 98 obligations emprunt de 1857.

Crédit foncier de France. — 4e tirage d'obligations, 22 décembre 1857, rue Neuve-des-Capucines, 19.

Carmaux à Toulouse. — 22 décembre, tirage d'obligations de l'emprunt de 1854, au siége social, place Vendôme, 16.

Est. — Remboursement à partir du 1er janvier 1858 de 535 actions sorties au tirage du 30 novembre dernier.

Orléans. — Remboursement à partir du 2 janvier 1858 des obligations sorties au tirage du 8 décembre, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

Ouest. — 28 décembre, tirage d'obligations des anciennes compagnies du Hâvre, Versailles (rive droite), Saint-Germain.

ÉCHANGE DE TITRES. — CONVERSION.

Compagnie générale de navigation. — La libération des actions et l'échange des titres contre ceux de la Compagnie fusionnée a lieu chez M. A. Levêque, banquier, rue de la Victoire, 10.

CHEMIN DE FER DE BESSÉGES A ALAIS.

Le chemin de fer de Bességes à Alais a été livré à la circulation le 1er décembre dernier.

Les premiers jours de l'exploitation ont donné un revenu kilométrique de 532 fr. 59 c. par semaine, bien qu'il n'ait été possible de faire une partie des transports demandés par les expéditeurs.

Le Conservateur, Compagnie anonyme d'assurances mutuelles sur la vie. M. Desbouillons, directeur, rue Grange-Batelière, 6, à Paris. — Dotation des enfants. — Création d'un fonds d'établissement. — Assurances mixtes en cas de mort. — Résultats avantageux.

London and Continental, Compagnie anglaise d'assurances à primes fixes sur la vie. — Capital, 12,500,000 fr. M. Desbouillons, directeur, rue Grange-Batelière, 6, à Paris. — Capitaux payables après décès, primes réduites. — Rentes viagères, taux élevé. — Combinaisons nouvelles aux conditions les plus avantageuses.

FORGES

Saint-Etienne. — L'industrie armurière de cette ville vient de terminer la livraison des armes qu'elle devait fournir à l'Angleterre, et dont le montant total s'élève à 1,200,000 fr. En comptant deux dixièmes pour la matière première, il reste une somme de près d'un million qui a été répartie dans la classe ouvrière de notre cité.

Grande-Bretagne. — Le marché de *Glascow* est très-calme; il s'est fait quelques affaires en warrant de 52 sh. 6 d. à 53 sh. comptant et de 55 à 56. 6. à trois mois, clôturé nos Gartsherrie 62 sh.; nos b. m. m. 53 sh. 6 d, — Quoique le marché de *Londres* soit déprécié, les cours se soutiennent; il serait difficile de trouver des rails à moins de 6 l. 5 sh. à 6 l. 10 sh.; barres de 6 l. 10 sh. à 6 l. 15 sh. Les barres, cercles et tôles du Staffordshire, qui avaient jusqu'ici beau-

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1856 en moins.
								%	%
ORLÉANS (1).	Du 26 novemb au 2 décemb	1372	1,017,216 37	741 41	1234	1,181,928 95	957 80	»	22.59
NORD (1).	26 — 2 — ...	862	1,042,021 48	1,208 84	795	928,774 50	1,168 36	3.47	»
OUEST (1).	26 — 2 — ...	950	698,994 45	735 78	876	722,099 28	824 31	»	10.73
EST (1).	26 — 2 — ...	1418	894,265 16	630 60	1069	786,911 83	736 11	»	14.32
LYON (1).	26 — 2 — ...	694	852,176 93	1,227 92	656	976,379 23	1,491 42	»	17.67
LYON-BOURBONNAIS (1) (Bonne à Lyon).	26 — 2 — ...	150	206,352 59	1,375 68	150	207,490 03	1.383 27	»	0.54
Id. (Nevers à Brioude)	26 — 2 — ...	250	82,719 01	333 16	230	90,349 55	392 82	»	17.69
MÉDITERRANÉE (1)	26 — 2 — ...	551	604,535 26	1,097 19	551	680,494 10	1,235 01	»	11.15
MIDI.	26 — 2 — ...	729	237,890 60	326 32	408	176,455 25	381 35	»	14.42
LYON A GENÈVE.	26 — 2 — ...	175	60,399 95	345 14	75	21,944 30	292 57	17.89	»
ST-RAMBERT A GRENOBLE.	26 — 2 — ...	90	23,246 95	258 29	»	»	»	»	»
SARAGOSSE (2).	21 — 17 nov. ...	358	97,338 84	271 89	278	»»,»»» »»	»»» »»	»,»»	»
AUTRICHIENS.	26 — 2 déc. ...	1191	773,948 93	634 74	1077	670,847 84	519 79	22.10	»
LOMBARDS-VÉNITIENS.	19 — 25 nov. ...	456	174,311 88	382 26	402	138,791 12	345 42	10.72	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse. (2) Voir la note au tableau des recettes, p. 1186.

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 802 kilomètres.)
(1856. Id. 795 Id.)

Du 26 novembre au 2 décembre 1857.

95,156 voyageurs.....	294,386 17
Bagages, marchandis, etc.	747,635 31
Total..	1,042,021 48
Semaine correspondante de 1856.	
78,950 voyageurs.....	248,969 40
Bagages, marchand., etc.	679,805 10
Produit total.....	928,774 50
Différence...	113,246 98
Produit par kilomètre :	
1857,	1,269
1856,	1,166
Recette totale depuis le 1er janvier	
1857.....	47,542,748 71
1856.....	44,007,749 93
Différence...	3,534,998 78

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :

En 1857, 1372 kil. — En 1856, 1234 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :

En 1857, 1275 kil. — En 1856, 1141 kil.

Du 26 novembre au 2 décembre 1857.

96,456 Voyageurs...	338,623 51
Bagages, marchandises, etc.....	678 692 86
Total.....	1,017,316 37
Semaine correspondante de 1856 .	1,181,028 95
Différence...	163,712 58
Recettes depuis le 1er janvier 1857.	53,418,026 43
Recette correspondante de 1856	47,038,473 70
Différence...	5,479,552 73

Concessions nouvelles.—Comptes de 1er établissement

Novembre 1857.

SECTION DE COUTRAS A PÉRIGUEUX.

Longueur légale exploitée : 76 kilomètres.

Voyageurs.....	26,716 71
Bagages, marchandises, etc.....	22,549 61
Total.....	49,266 32
Recettes antérieures.....	166 121 16
Total.....	215,387 48

LIGNE DE PARIS A SCEAUX ET A ORSAY.

(1857. Longueur exploitée, 25 kilomètres)

Voyageurs	32,516 26
Bagages, marchandises, etc.....	1,237 95
Total.....	33,753 20
Mois correspondant de 1856 :.....	29,221 35
Différence.....	4,532 85
Recette totale depuis le 1er janvier 1857	508,753 09
Id. Id. 1856	449,684 85
Différence.....	59,068 24

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON ET DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

PARTIE NORD OU RÉSEAU. — SECTION DE PARIS A LYON

(1857. Longueur exploitée, 694 kilom.)
(1856. Id. 656 »)

Recettes du 26 novembre au 2 décembre 1857

Produit par kilomètre : 1857, 1,227 92.
— 1856, 1,491 43

Grande vitesse) 77,597 voyageurs...	301,017 75
Grande vitesse) marchand.....	112,723 40
Petite vitesse) marchand.....	438,435 80
Total.....	852,176 95
Semaine correspondante de 1856....	978,379 23
Différence...	126,202 28
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	43,536,965 52
Id. Id. 1856	40,181,883 44
Différence...	3,355,081 98

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. Id. 551 id.

Recettes du 26 novembre au 2 décembre 1857

60,193 Voyageurs.....	217,689 70
Bagages et marchandises	386,865 56
Total de la semaine.....	604,555 26
Semaine correspondante de 1856.. .	680 494 10
Différence...	75,938 84
Total des recettes, à partir du 1er janvier 1857.....	27,820,067 96
Période correspondante de 1856.	27,605,494 84
Différence...	214,572 12

CHEMINS DE FER DE L'EST.

(1857. Longueur exploitée, 1418 kilomètres.)
(1856. Id. 1069 Id.)

8e année. — 48me semaine.

Du 26 novembre au 2 décembre 1857.

52,610 Voyageurs.....	271,361 26
Marchandises.....	622 926 90
Total de la semaine.....	894,288 16
Recettes antérieures.....	43,547,581 64
Total général.....	44,441,869 80
48me semaine de 1857	824,288 16
Semaine correspondante de 1856.	786,911 83
Différence...	107,376 33
Exercice 1857.....	44,441,869 80
Id. 1856.....	39,780,078 85
Différence...	4,661,790 95

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 950 kilomètres)
(1856. Id. 876 Id.)

Du 26 novembre au 2 décembre 1857

173,523 voyageurs.....	297,148 56
Marchandises, etc., grande vitesse ...	46,032 31
— petite vitesse....	353,813 64
Total de la semaine.....	696,994 45
Semaine correspondante en 1856....	7.2,099 28
Différence...	23,104 83
Recettes depuis le 1er janvier 1857	39 082,122 10
d. Id. 1856	35,920,164 46
Différence...	3,161,957 64

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

Du 26 novembre au 2 décembre.

Section de Lyon à Roanne.

20,000 Voyageurs.....	84 524 35
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	171,828 23
Total.....	206,352 58
Recettes antérieures.....	9,081,719 38
Total de l'exercice 1857.....	9,288,071 96
Recette correspondante 1856	207,490 57
Total de l'exercice 1856.....	9,144,764 16

Section de Nevers à Lapalisse et à Brioude.

1857. Longueur exploitée pendant la semaine, 256 k.
Longueur moyenne pendant l'année, 245 kil.

1856. Longueur exploitée pendant la semaine, 230 k.
Longueur moyenne pendant l'année, 228 kil.

Voyageurs.....	34,014 45
Bagages, marchandises, etc.....	47,814 56
Total.....	82,729 01
Recettes antérieures.....	4,187,657 74
Total de l'exercice 1857...	4,270,386 75
Semaine correspondante en 1856.....	90,349 55
Total de l'exercice 1856.....3,236,505 73	
Recettes totales de la semaine sur les deux sections	289,081 39
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....	13,269,277 12
Total.....	13,558,658 71

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.)

Longueur exploitée : 175 kilomètres.

Du 26 novembre au 2 décembre.

9,795 Voyageurs.....	32,011 80
Bagages, marchandises, etc.....	28,595 68
Total.....	60,390 98
Semaine correspondante de 1856.....	21,944 30
Différence.....	38,455 68

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 729 kilomètres.
Id. en 1856, 668 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 210 id.

Recettes du 26 novembre au 2 décembre 1857

CHEMIN DE FER.

40,630 voyageurs	111,262 35
Bagages, marchandises, etc.	126,628 25
TOTAL	237,890 60
Recettes du CANAL LATÉRAL	10,511 74
Recettes antérieures	12,852,701 81
Total depuis le 1er janvier 1857	13,101,104 15
48e semaine de 1857. Chemin de fer	237,890 60
Id. Canal latéral	10,511 74
Total de la semaine en 1857	248,402 34
48e semaine de 1856. Chemin de fer	178,435 25
Id. Canal latéral	30 953 74
Total de la semaine en 1856	209,408 99
Différence	38,993 35

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857	13,101,104 15
1856	7,447,638 54
Différence	5,653,465 61

CHEMINS DE FER DU DAUPHINÉ.

(Première section, de Saint-Rambert à Grenoble.)

1857. — 2e semestre. — Longueur exploitée : 90 kil.

Recettes du 26 novembre au 2 décembre.

Voyageurs	10 527 90
Bagages, marchandises, etc.	12,719 08
Total	23,246 98
Recettes antérieures à partir du 16 juillet 1857	521,743 64
Total depuis le 16 juillet 1857	544,990 62

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée : 456 kilomètres.

Du 19 au 25 novembre 1857.

46,014 Voyageurs,	108,111 15
2,... t Bagages et marchandises,	66,200 73
Total,	174,311 88
Période correspondante de 1856,	138,791 12
Différence	35,520 76
Recette totale depuis le 1er janvier	8,114,743 37
Période correspondante de 1856,	7,106,642 23
Différence	1,057,601 14

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 358 kilom.)

Du 21 au 27 novembre 1857

7,609 Voyageurs	36,005 60
Bagages, marchandises, etc.	61,333 24
TOTAL de la semaine	97,338 84
Recettes antérieures	4,707,119 19
Total	4,806,458 03

La comparaison des recettes de cette semaine avec les recettes de la période correspondante de 1856 n'est pas possible ; la section d'Albacète à Almansa (soit 80 kil.) n'étant ouverte que pour le service des voyageurs ; le transport des marchandises a commencé le 1er décembre seulement.

CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL.

(DIVISION DU TESSIN.)

Recettes du 26 novembre au 2 décembre 1857.

Voyageurs	27,182 30
Bagages	1,133 20
Marchandises : grande vitesse	2,490 85
Id., petite vitesse	12,582 87
Exploitation de Biella (cote due à V.-Emm.)	4,698 63
Exploitation de Casal (minimum garanti à Victor-Emmanuel)	3,898 90
Ensemble	51,995 75
Recette correspondante de 1856	36,504 28
Différence	15,491 47

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,191 kilomètres.
1856. Id. 1,077 id.

Du 26 novembre au 2 décembre 1857.

	En francs, en charge de 125 3/4
39,973 voyageurs	188,691 05
41,903 tonnes Marchandises	567,363 ...
Total de la semaine	755,084 95
Semaine correspond. 1856	559,824 10
Différence	196,160 85
Recettes depuis le 1 janvier 1857	35,088,032 ...
Recettes depuis le 1 janvier 1856	30,113,598 ...
Différence	577,331 ...

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

Lignes de Bâle à Laufelfingen, Olten à Emmenbrucke, Aarau à Berne et Herzogenbuchsée à Bienne. — 195 kilomètres dès le 16 juin.

Recettes du 1 au 31 octobre 1857.

	Voyageurs	Marchandises quintaux à 50 kil	Recettes
Du 1er au 31	112 791	159,000	255,000 ...
Mois précédents	869,004	1,514,507	1,677,411 52
Totaux	981,795	1,673,507	1,932,411 52

OMNIBUS DE LONDRES.

Recette du 1er novembre au 5 décembre, 48e semaine		1,201,373 25	
			Moyenne
Recette comparative 1857,	13,901,496 35		71.63
— 1856,	10,390,302 35		70.39
Différence en faveur de 1857	3,511,194 ...		1 24

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

Situation des abonnements au 1er décembre 1857.

Lyon	353,471 60
Nantes	102,813 51
Banlieue de Paris	1,127,200 ...
Total	1,583,485 11
Situation publiée au 1er novembre	1,575,525 77
Différence	9,910 34

CHEMIN DE FER HAINAUT ET FLANDRES.

Section de Gand à Audenarde, longueur de 27 kil.

Novembre 1857.

10,622 Voyageurs. — Recettes 12,202 79

COMPAGNIE DES HOUILLÈRES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX.

Octobre 1857.

Recettes des Houillères et forges	178,926 93
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1857	1,889,033 52
Total	2,067,962 45

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

48e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 23 au 29 novembre

4,226 voyageurs — 13,398 quint. bagages, marchandises	fr. 9,181 05
Recette correspondante de 1856	6 269 30
Différence	2,911 75
Recettes depuis le 1er janvier 1857	503 058 70
Recette correspondante de 1856	456 969 20
Différence	136,139 45

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 22 au 28 novembre 1857

3,725 voyageurs	fr. 2,510 25
Marchandises	704 45
Recettes antérieures	230,452 55
Total	233,737 25

CHEMIN DE FER PAR LE JURA INDUSTRIEL

Ligne Neuchâtel-Chaux-de-Fonds frontière française.
Longueur totale : 38 kilomètres.

Section Locle-Chaux-de-Fonds.

(Longueur exploitée : 8 kilomètres.)

Exploitée depuis le 1er juillet 1857.

Recettes du 28 novembre au 4 décembre.

1,290 Voyageurs	1,812 ...
Marchandises	84 30
Total de la semaine	1,896 30

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS

		Journaux omnibus de Paris.	de Toulouse
Recettes des Voitures 48e semaine			
Du 29 novembre au 5 décembre 1857	223,178 35	74 78	41 99
Semaine correspondante de 1856	184,754 50	64 49	37 86
Rec. depuis le 1er janv. 1857	11,648,770 33	80 67	48 74
Période correspondante de 1856	10,211,511 95	72 79	43 26
Différence	1,437,258 38	7 88	5 48

CHEMIN DE FER

DU NORD

Les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer du Nord ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires et porteurs d'obligations que les intérêts du semestre échéant le 1er janvier 1858,

Soit :

10 fr. pour les actions anciennes ;
5 fr. pour les actions nouvelles ;
7 fr. 50 pour les obligations ;

seront payés à la caisse de la Compagnie, place Roubaix, n° 24, à partir du 2 janvier 1858.

Ce paiement, pour les titres au porteur, aura lieu sous déduction du nouvel impôt à percevoir au profit du Trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857, savoir :

Pour les actions anciennes, de 74 c. par coupon ;

Pour les actions nouvelles, de 50 c. par coupon ;

Pour les obligations, de 20 c. par coupon.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les coupons afférents à ces titres seront payés intégralement.

MM. les actionnaires et porteurs d'obligations seront admis à présenter leurs titres nominatifs et à déposer leurs coupons à partir du 19 décembre courant, de 10 à 2 heures, au bureau des titres.

CHEMIN DE FER

DU NORD.

Les administrateurs du chemin de fer du Nord ont l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'actions du chemin de fer de Charleroy à la frontière de France, que le huitième coupon d'intérêts de 6 fr. 43 c. 75 mill., échéant le 1er janvier 1858, sera payé à la caisse de la Compagnie, place Roubaix, 24, à Paris à partir du 2 janvier 1858.

MM. les porteurs d'actions seront admis à présenter leurs certificats de dépôt et à déposer leurs coupons à partir du 19 décembre courant, de dix heures à deux heures, au bureau des titres.

Il est rappelé à MM. les porteurs d'actions que les 55 actions, n°s 17,051 à 17,395, de la 35e série, sorties au 4e tirage qui a eu lieu le 1er mai 1857, sont remboursables à 562 fr. 50 c. chacune, à partir du 2 janvier 1858, à la caisse de la Compagnie.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

SERVICE DES EMPRUNTS.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur de prévenir les porteurs des obligations d'Orléans et des obligations de l'émission de 1855 de l'ancienne Compagnie du Grand-Central, que le coupon semestriel de *janvier* 1858 de chacun de ces titres sera payé, à partir du 2 janvier, à la caisse centrale de la Compagnie d'Orléans, savoir :

A raison de 25 fr. pour le 1er emprunt (31e coupon) et pour le 2e emprunt (19e coupon).

Et à raison de 7 fr. 50 c. pour les emprunts 3 0/0 (10e coupon) des obligations d'Orléans et 5e coupon A des obligations du *Grand-Central*.

Ces paiements, en ce qui concerne les titres au porteur, seront faits sous la déduction de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

Comme d'ordinaire, les coupons de titres *au porteur* et les certificats d'inscription de *titres nominatifs* seront reçus dès le 15 décembre courant, de 10 à 2 heures, dans les bureaux du service des titres de la Compagnie d'Orléans, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, où il en sera donné un récépissé indiquant le jour du paiement et, s'il y a lieu, de la remise des certificats.

Paris, le 8 décembre 1857.

Le directeur,

C. DIDION.

CHEMIN DE FER

D'ORLEANS.

AMORTISSEMENT.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires et porteurs d'obligations que les tirages au sort du 8 décembre 1857 ont désigné comme remboursables pour l'exercice 1857, les titres ci-après indiqués :

1° Pour les 591 actions (capital de 500 fr.), les numéros :

63201 à 63291 — 63301 à 63400 — 80701 à 80800 — 89301 à 89400 — 138901 à 139000 — 237301 à 237400 ;

2° Pour les 111 obligations du 1er emprunt 1852 (capital de 1,250 fr.), les numéros :

6501 à 6511 — 8501 à 8500 ;

3° Pour les 24 obligations du 2e emprunt 1848 (capital de 1,250 fr.), les numéros :

7631 à 7634 — 10131 à 10140 — 10341 à 10350 ;

4° Pour les 1186 obligations de l'emprunt 3 0/0, les numéros suivants, savoir :

Pour les 296 obligations de la 1re partie (1852), les numéros :

89101 à 89200 — 93101 à 93196 — 112401 à 112500 ;

Pour les 257 obligations de la 2e partie (1854), les numéros :

162201 à 162257 — 206901 à 207000 — 220801 à 226900 ;

Pour les 293 obligations de la 3e partie (1855), les numéros :

301901 à 302000 — 380101 à 380196 — 416901 à 417000 ;

Pour les 337 obligations de la 4e partie (1856), les numéros :

449301 à 449400 — 467501 à 467600 — 503501 à 503500 — 520601 à 520637.

Les porteurs des titres ci-dessus désignés sont invités à les remettre, à partir du 2 janvier 1858, au service central de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, pour en toucher le remboursement.

Paris, le 8 décembre 1857.

C. DIDION.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE.

Section de Lyon à la Méditerranée, rue Laffitte, 17

Obligations 3 0/0. — Emissions de 1852 et 1855.

Le coupon d'intérêts échéant le 1er janvier 1858 sera payé, à partir du 2 janvier, à raison de 7 fr. 50 par obligation, dans les caisses de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille.

Ce paiement sera fait sous la déduction, pour les titres au porteur, d'un semestre de la taxe annuelle établie par l'article 6 de la loi du 23 juin 1857. — Des barèmes pour le calcul de l'impôt seront mis à la disposition des intéressés dans les bureaux de la Compagnie.

N. B. Dans toutes les villes où la Compagnie n'a pas de services établis pour le paiement des intérêts, les succursales de la Banque de France servent d'intermédiaire entre la Compagnie et les porteurs de titres, sans frais pour ces derniers.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE.

Section de Lyon à la Méditerranée. Rue Laffitte, 17.

Emprunt de 30 millions de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Marseille à Avignon.

MM. les porteurs de l'emprunt de *trente millions* de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Marseille à Avignon, qui n'ont pas encore opéré la conversion de leurs titres, sont prévenus que le coupon d'intérêt de 25 fr. échéant le 1er janvier prochain, sera payé, à partir du 2 janvier, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille.

Ce paiement sera fait sous la déduction, pour les titres au porteur, d'un semestre de la taxe annuelle établie par l'art. 6 de la loi du 23 juin 1857. Des barèmes pour le calcul de l'impôt seront mis à la disposition des intéressés dans les bureaux de la Compagnie.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE,

(Section du Bourbonnais, 57, rue Taitbout).

Tirage au sort du 2 décembre 1857.

Dans sa séance publique du 2 décembre 1857, le Conseil d'administration a procédé au tirage au sort des obligations remboursables au 1er janvier 1858.

Le sort a désigné les titres suivants :

Obligations du Bourbonnais remboursables à 500 fr.

1re série de	77,290	à	77,475	186
2e —	177,290	à	177,475	186
3e —	277,290	à	277,475	186
4e —	377,290	à	377,475	186
Ensemble,				744

Obligations de Rhône-et-Loire.

1re série remboursables à 625 fr., de 68,133 à 68,233. — 101 ;

2e série remboursables à 500 fr., de 23,107 à 23,228. — 122.

Obligations de Saint-Etienne à Lyon.

(Emprunts réunis), remboursables à 1,250 fr.

De 1,627	à	1,705	78
De 2,148	à	2,189	41
Ensemble,			119

(Emprunt 1850), remboursables à 1,250 fr.

1re série de	345	à	351	7
2e —	4,148	à	4,154	7
3e —	7,015	à	7,021	7
4e —	9,933	à	9,959	7
Ensemble,				28

Obligations de Saint-Etienne à la Loire.

(Emprunt 1843), remboursables à 1,000 fr.

10 obligations numérotées : 16—18—52—65—71—94—107—109—168—170.

(Emprunt 1857), remboursables à 1,000 fr.

14 obligations numérotées : 32—33—92—171—175—280—290—303—345—401—478—520—609—615.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST.

Rue et place de Strasbourg.

Liste des numéros des actions anciennes et nouvelles, sortis au tirage du 30 novembre 1857, et remboursables à partir du 1er janvier 1858, conformément au dernier paragraphe de l'art. 49 des statuts.

Actions anciennes.

Séries	n°s		
— 2	581	à	600
— 8	961	à	980
— 15	261	à	280
— 47	921	à	940
— 55	541	à	560
— 79	721	à	740
— 116	201	à	220
— 119	61	à	80
— 136	781	à	800
— 144	781	à	800
— 171	421	à	440
— 178	721	à	740
— 179	261	à	280
— 186	461	à	480
— 199	141	à	160
— 218	421	à	440

Actions nouvelles.

N°s	287041	à	287060
	307241	à	307260
	315041	à	315060
	318601	à	318620
	349741	à	349753
	351981	à	352000
	372121	à	372140
	420981	à	420900
	481961	à	481980
	486221	à	486240
	495721	à	495740

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir les porteurs d'obligations émises par la Compagnie, que le semestre échu le 1er décembre courant, à savoir :

Obligations 5 0/0 (n°s 1 à 368,828), 12 fr. 50 c. par obligation,

Obligations 3 0/0 (n°s 1 à 337,000), 7 fr. 50 c. par obligation,

sera payé à la caisse de la Compagnie à partir du mardi 1er décembre, rue et place de Strasbourg, tous les jours, de dix heures à trois, les dimanches et fêtes exceptés :

1° En ce qui concerne les *titres au porteur*, le paiement aura lieu sur la

Digitized by Google

présentation du coupon détaché des titres :

Obligations 5 0/0, coupon n° 11 ;
Obligations 3 0/0, coupon B ;

mais sous déduction de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, et conformément au § 2 de l'art. 6, ainsi conçu :

« Ce droit, pour les titres au porteur, est converti en une *taxe annuelle et obligatoire* de 12 centimes par cent francs du capital desdites obligations évaluées par leur cours moyen, pendant l'année précédente. »

Le cours moyen authentique fourni par le syndicat des agents de change étant, pour les obligations 5 0/0, de 477 fr. 453 millièmes ; pour les obligations 3 0/0, de 285 fr., il y aura lieu de retenir pour les droits échus de juillet à décembre 1857, 5 centimes par cent francs des capitaux arrondis de 20 fr. en 20 fr., augmentés du double décime ;

2° En ce qui concerne les propriétaires des titres nominatifs résultant des conversions effectuées en vertu de la loi, les intérêts seront payés *intégralement, sans retenue*, à présentation du titre sur lequel le paiement sera constaté par une estampille spéciale.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE.

Le vendredi 18 décembre 1857, à dix heures précises du matin, il sera procédé publiquement, dans une des salles de l'administration centrale, rue Lafitte, n° 17, au tirage au sort des obligations de la Compagnie, à amortir pour l'exercice 1857 :

158 obligations de l'emprunt de 1855 ;
98 d° d° de 1857.

Le capital de chacune des obligations dont les numéros auront été désignés par le sort sera remboursé à raison de 500 fr., au siége de la Compagie, à dater du 2 janvier 1858.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL.

MM. les actionnaires sont prévenus que le semestre d'intérêts à 4 1/2 0/0 l'an, garantis par le gouvernement sarde, soit 5 fr. 60 c. par action, est payé à partir du 29 *novembre* 1857

MM. les actionnaires sont également prévenus qu'un versement de 150 fr. par action devra être effectué du 15 *au 25 décembre prochain.*

A défaut de versement dans les délais prescrits, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 l'an.

Le paiement du coupon et les versements auront lieu, sur la présentation des titres, de dix à deux heures (les dimanches et fêtes exceptés) :

A Paris, au siége de l'administration, 48 bis, rue Basse-du-Rempart ;

A Chambéry, à la Banque de Savoie ;

A Turin, dans les bureaux de la Compagnie, à la gare de Porte-Suse ;

A Londres, chez MM. S. W. Morgan, 38, Throgmorton street.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le secrétaire,
L. LE PROVOST.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST.

124, rue Saint-Lazare.

Tirage d'obligations

Le directeur de la Compagnie a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations des anciennes Compagnies du Havre, de Versailles (rive droite) et de Saint-Germain, qu'il sera procédé le lundi 28 décembre 1857, à 1 heure précise de l'après-midi, en séance publique, dans une des salles de l'administration, rue Saint-Lazare, n° 124, à Paris, au tirage des obligations des emprunts ci-après désignés, dont le remboursement doit s'opérer le 1er janvier 1858 :

Ancienne Compagnie du Havre, emprunt 1848, 6 obligations.

Ancienne Compagnie de Versailles (rive droite), emprunt 1843, 74 obligations.

Ancienne Compagnie de Saint-Germain, emprunt 1838, 360 obligations.

Ancienne Compagnie de Sain Germain, emprunt 1840, 185 obligations.

Ancienne Compagnie de Saint-Germain, emprunt 1842, 113 obligations.

Ancienne Compagnie de Saint-Germain, emprunt 1850, 24 obligations.

Le directeur de la Compagnie,
G. DE LAPEYRIÈRE.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations émises par la Compagnie, que le semestre échu le 1er janvier prochain, soit par obligation 7 fr. 50, sera payé au siége de la Compagnie, à partir du samedi 2 janvier, rue de Provence, 68, tous les jours, de 11 heures à 3 heures, les dimanches et fêtes exceptés :

1° En ce qui concerne les titres au porteur, le paiement aura lieu sur la présentation du coupon détaché des titres, mais sous déduction de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

Il y aura donc lieu de retenir, pour les droits échus du 1er octobre au 31 décembre, trois centimes par cent francs, augmentés du double décime, sur le cours de 260 fr., soit 0 fr. 0936 mill. par obligation ;

2° En ce qui concerne les propriétaires des titres nominatifs, résultant des conversions effectuées en vertu de la loi, les intérêts seront payés intégralement, sans retenue, à présentation du titre, sur lequel le paiement sera constaté par une estampille spéciale.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le paiement du semestre d'intérêt, à 6 0/0 l'an, échéant le 1er janvier 1858 et s'élevant à 9 fr. 75 pour chaque action libérée de 350 fr., s'effectuera à partir de ladite époque, savoir :

A Paris, à la caisse de MM. de Rothschild frères, 21, rue Lafitte ;

A Lyon, à la Caisse syndicale de MM. les agents de change ;

A Marseille, chez M. Roux de Fraissinet, banquiers ;

A Bordeaux, chez MM. Rodrigues et fils, banquiers ;

A Madrid, à la caisse de la Société.

COMPAGNIE I. ET R. P.
DES CHEMINS DE FER

LOMBARDS-VENITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

MM. les actionnaires sont prévenus que le paiement du semestre d'intérêts échéant le 1er janvier 1858, aura lieu à partir du 2 janvier 1858, à raison de 5 0/0 sur les versements effectués, soit par action 3 fr. 75 c.

Les paiements auront lieu :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;

A Marseille, au syndicat des agents de change ;

A Genève, chez MM. Lombard-Odier.

COMPAGNIE I. ET R. P.
DES CHEMINS DE FER

LOMBARDS-VENITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

MM. les porteurs de titres provisoires d'obligations sont prévenus que le quatrième et dernier versement de 65 fr. par obligation sera exigible du 1er au 15 janvier 1858, fr. 65 »

Déduction faite de l'intérêt du 1er juillet au 31 décembre, 7 50

Soit, 57 50

Les titres provisoires d'obligations seront échangés contre des titres définitifs.

Les versements en retard seront passibles de l'intérêt à 5 0/0, à partir du 1er janvier.

Les versements s'effectueront :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;

A Marseille, au syndicat des agents de change ;

A Genève, chez MM. Lombard-Odier.

SOCIÉTÉ ESPAGNOLE

MERCANTILLE ET INDUSTRIELLE

A MADRID.

Le Conseil d'administration de la *Société espagnole mercantile et industrielle* a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'un appel de fonds de *quatre cent soixante-quinze réaux de veillon* ou *cent vingt-cinq francs* par action est fait en exécution des art. 17 et 19 des statuts.

Le coupon d'intérêts semestriels à 6 0/0 l'an, soit *vingt-huit et demi réaux de veillon* ou *sept francs* 50 *centimes* par action, échéant le 31 décembre courant, sera admis en déduction de ce versement, qui se trouvera ainsi réduit à *quatre cent quarante-six et demi réaux de veillon* ou *cent dix-sept francs* 50 *centimes* par action.

Les versements auront lieu du 20 au 31 décembre courant :

A Madrid, à la *caisse de la Société*, calle del Prado, n° 20 ;

A Paris, chez MM. *de Rothschild frères*, 21, rue Lafitte.

COMPAGNIE

DES HOUILLERES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX.

MM. les administrateurs gérants de la Compagnie ont l'honneur de prévenir les porteurs des obligations de l'emprunt de 1854, que le semestre échu le 31 décembre prochain sera payé, à partir du 2 janvier 1858, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, 16, place Vendôme ;

A Toulouse, chez M. Raymond fils aîné, directeur de l'entrepôt ;

A Alby, chez M. Ch. Paliès, directeur commercial.

Le paiement aura lieu sur présentation des titres, tant pour les titres au porteur que pour les titres nominatifs, mais sous déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

Conformément au § 2 de l'art. 6 de cette loi, le cours moyen authentique étant, pour les obligations de 500 fr., il y aura lieu de retenir, pour les droits échus de juillet à décembre 1857, 6 centimes par 100 fr. des capitaux arrondis de 20 en 20 fr. augmentés du double décime.

MM. les administrateurs font en outre connaître à MM. les actionnaires qu'à l'avenir, pour rentrer dans les termes de règlement de comptes adoptés par toutes les Compagnies, un à-compte sur le 1er dividende de 3 0/0 sera payé le 1er novembre de chaque année ; le solde de ce dividende et le surplus des produits seront distribués après l'assemblée générale annuelle, qui approuvera les comptes arrêtés au 31 décembre.

En conséquence, le premier à-compte ayant été payé, cette année, le 1er juillet au lieu du 1er novembre, le solde de ce dividende et le surplus des produits seront réglés par l'assemblée générale d'avril 1858.

COMPAGNIE DES

HOUILLERES ET CHEMINS DE FER DE CARMAUX.

Tirage des obligations à rembourser en 1858.

Les administrateurs et gérants de la Compagnie ont l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations de l'emprunt de 1854, qu'il sera procédé, le mardi 22 décembre prochain, à trois heures précises, en séance publique du conseil de surveillance (16, place Vendôme, à Paris), au tirage au sort de :

Quatre séries de cinquante obligations à amortir au 1er janvier 1858.

Les numéros des obligations désignées par le sort pour être remboursées seront publiés dans les journaux d'annonces légales de Toulouse et d'Alby.

Digitized by Google

COMPAGNIE GÉNÉRALE
DES
OMNIBUS DE PARIS.

A partir du 1er janvier 1858, un acompte de 25 fr. par action sur le dividende de 1857 sera payé à la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme, sauf déduction, sur les coupons au porteur, de la taxe annuelle établie par la loi du 23 juin 1857.

FORGES DE DECAZEVILLE

A vendre des (AVEYRON), obligations des forges de Decazeville (Aveyron), Société anonyme autorisée par ordonnance royale du 28 juin 1826. Ces obligations, émises à 500 fr., remboursables à 600 fr. en 50 ans à partir de 1857, et jouissant d'un intérêt annuel de 30 fr. payable les 1er janvier et juillet (le prochain coupon sera payé le 1er juillet 1858) de chaque année, seront cédées à des conditions avantageuses.

S'adresser à M. *A. Courtois fils*, 4, rue Cherubini.

SOCIETE BELGE
DE
BATEAUX A VAPEUR
ENTRE
LA BELGIQUE
ET
L'AMÉRIQUE DU SUD.

L'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le *neuvième* versement, soit *cent francs* par action, devra s'effectuer le 5 janvier prochain :

A Anvers, à la *Banque* ;
A Bruxelles, à la *Société générale* ;
A Amsterdam, chez MM. *Becker et Fuld* ;
A Paris, chez MM. *de Rothschild frères* ;
A Londres, chez MM. *N. M. Rothschild et fils.*

Anvers, le 2 décembre 1857.

L'administrateur gérant,
SPILLIARD CAIMAX.

L'administrateurp résident,
Ed. WEBER.

Pour l'inspecteur,
Le délégué,
B. J. POSCO.

COMPAGNIE GENERALE DE
CREDIT EN ESPAGNE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie générale de crédit en Espagne a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que le délai assigné par la Compagnie pour le troisième versement de 100 fr. par action est expiré depuis le 15 novembre, et il prévient les retardataires qu'il va être obligé de remplir à leur égard le devoir que lui impose l'art. 20 des statuts.

Par ordre du conseil :
L'administrateur secrétaire,
E. JARDIN.

COMPAGNIE
FRANCO-AMERICAINE.

Les actionnaires de la Compagnie franco-américaine sont prévenus qu'eu égard aux difficultés de la situation financière et à la veille de l'assemblée générale de la Compagnie, convoquée pour le 22 courant, les délais de versement sur les actions nantaises sont prorogés jusqu'à une époque qui sera ultérieurement fixée.

Les gérants de la Compagnie franco-américaine,
GAUTHIER FRÈRES ET Cie.

SOCIÉTÉ NOUVELLE
D'HERSERANGE ET ST-NICOLAS.

Conformément au vœu émis par le conseil de surveillance, le délai pour l'exécution des actions non entièrement libérées est prorogé au 25 décembre 1857. — Ceux de MM. les actionnaires qui restent débiteurs des deux derniers cinquièmes de leur souscription devront compléter leur libération avant l'expiration de ce nouveau et dernier délai.

COMPAGNIE
DES SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPERIALES.

Rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

Le public est prévenu qu'à, par suite d'arrangements pris avec la Société russe de navigation à vapeur, la Compagnie des services maritimes des messageries impériales recevra désormais les colis à destination d'Odessa.

En vente chez GUILLAUMIN et Cie, 14, rue Richelieu :

DES OPÉRATIONS DE BOURSE,

Manuel des fonds publics et des Sociétés par actions dont les titres se négocient en FRANCE, *en* BELGIQUE *et en* SUISSE, précédé d'une appréciation des opérations de bourse dites *de jeu*, et des rapports de la Bourse avec le Crédit public et les finances de l'Etat, par A. COURTOIS fils, membre de la *Société libre d'Economie politique de Paris*. — DEUXIÈME ÉDITION *revue et augmentée*.

Prix. . . . 4 fr. 50

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versemens appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les jeudis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, les lundis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine et le Pirée, traversée en 7 jours.

Correspondance au Pyrée pour Volo et Salonique toutes les deux semaines, le samedi, à dater du 11 juillet ; pour Syra, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 4 juillet.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 5 juillet.

MER NOIRE — *Danube* pour Varna, Sulina, Tulschia, Galatz et Ibrailla.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerasounde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique et des îles ioniennes.

ALGERIE
- ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi
- ORAN. — Départs tous les jeudi à midi.
- STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de inscription:

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale,

A Lyon place des Terreaux

EN VENTE
A l'Imprimerie centrale des Chemins de fer
DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie
RUE BERGÈRE, 20

GRAND ATLAS
DES
CHEMINS DE FER DU MONDE

Composé de 15 belles Cartes, papier grand-aigle
PARFAITEMENT COLORIÉES.

Ce travail, unique dans son genre vient d'être approuvé par MM. les Ingénieurs des Compagnies, et sera constamment tenu au courant des nouvelles Lignes en exploitation, en construction et concédées.

La manière dont les Cartes sont gravées et disposées permet à tous ceux qui les possèdent de les compléter très-facilement à mesure de l'ouverture des nouvelles Lignes.

Voici la nomenclature des Cartes dont l'Atlas se compose :

Carte générale de tous les Chemins de fer français et des Voies navigables;
Carte générale des Chemins de fer de la Grande-Bretagne, de l'Ecosse et de l'Irlande;
Carte générale des Chemins de fer de l'Europe centrale ;
Carte générale des Chemins de fer des Etats-Unis d'Amérique ;
Carte générale du réseau des Chemins de fer des Environs de Paris;
Plan de Paris, avec la situation de toutes les gares ;
Carte spéciale des Chemins de fer d'Orléans ;
Carte spéciale des Chemins de fer du Nord ;
Carte spéciale des Chemins de fer de l'Est ;
Carte spéciale des Chemins de fer du Midi ;
Carte spéciale des Chemins de fer de l'Ouest ;
Carte spéciale des Chemins de fer de Paris à Lyon ;
Carte spéciale des Chemins de fer de Lyon à la Méditerranée ;
Carte spéciale des Chemins de fer de Paris à Rouen, au Hâvre, à Dieppe et à Fécamp ;
Carte spéciale du Chemin de fer Grand-Central de France.

Le *Grand Atlas des Chemins de fer du Monde* est indispensable à MM. les Fonctionnaires de chaque département, à tous les Ingénieurs, aux Compagnies de Chemins de fer, aux Expéditeurs, et à toutes les personnes qui s'occupent de près ou de loin des grands intérêts de nos nouvelles voies de communication

Toutes les Cartes présentent, dans leur ensemble ou séparément, le réseau complet des travaux gigantesques qui vont changer les rapports économiques de tous les pays entre eux. C'est évidemment le travail qui offre aujourd'hui le plus d'intérêt à la méditation des hommes.

—

Prix de l'Atlas complet, relié avec luxe. . . . . 30 fr.
— de chaque Carte séparément 1 fr.

L'Atlas sera expédié, dans une caisse et *franco*, à toutes les personnes qui adresseront à MM. Napoléon Chaix et Cie, un mandat de 40 francs sur Paris. — Et pour les Cartes séparées, 1 fr. 50 c. en sus du prix fixé.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La Bourse ne paraît pas encore disposée à sortir de son système de réserve. Toute tentative de baisse est déjouée par des achats sérieux au comptant ; mais à la moindre hausse de quelque importance, les offres reparaissent et les portefeuilles cherchent à réaliser. On est encore dans un moment de transition, et l'on est encore trop près de la crise pour oser tenter aucune opération de quelque importance.

La rente qui était la semaine dernière à 67 50 s'est tenue lourdement de 66 10 à 66 20, après le détachement du coupon de semestre. On ne paraît pas vouloir baisser davantage, mais on engage peu d'opérations à la hausse ; cependant, ce qui doit rassurer les acheteurs aux cours actuels, c'est que depuis le mois de janvier 1856, la rente s'est affaissée bien des fois à 66 20 et 66 10, et que le cours de 66 n'a jamais pu être décroché. Ce prix de 66 a toujours été un niveau auquel on commençait de tous côtés à faire des achats.

Les actions de chemins de fer qui se sont négociées lourdement pendant toute la semaine. Les actions de Lyon, qui avaient obtenu en si peu de temps une reprise de 80 à 85 fr., ont commencé à rétrograder.

Les recettes de l'Orléans ont été également affectées. Mais les titres manquent sur la place. On a payé jusqu'à 5 fr. pour se procurer des actions pendant huit jours.

Les actions du Nord n'ont pas moins bien résisté à la lourdeur générale du marché. Elles se sont tenues avec beaucoup de fermeté de 890 à 895, et les actions nouvelles de 730 à 735.

Les actions du Midi ne se relèvent pas. Elles sont toujours très-lourdes de 515 à 520.

Il y a eu peu de variations sur les actions de l'Est, qui cependant trouvent quelques acheteurs de 650 à 655. L'Ouest s'est négocié à peu près aux mêmes prix que l'Est. La spéculation est d'ailleurs très-peu active sur ces deux lignes.

La crainte d'un appel de fonds avait fait fléchir les actions de Saint-Rambert à 460. Elles ont commencé à se raffermir depuis qu'on a su que cette Compagnie était admise à émettre des obligations qui seront prises par la Banque, de manière à éviter un versement sur les actions pendant l'année 1858. Cette valeur a remonté à 510, et elle était même demandée hier à ce cours.

Les chemins de fer autrichiens ont conservé à peu près les mêmes cours pendant toute la semaine. Ils ont varié à peine de 5 à 7 50 entre 660 et 667 50. Les embarras financiers de tous les marchés monétaires de l'Allemagne sont le principal obstacle à une hausse soutenue de cette valeur.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 3 jusqu'à celle du 10 décembre.

La rente 3 0/0 a varié au comptant de 67 50 à 65 85, coupon détaché, elle est restée à 66; elle a varié à terme de 67 70 à 66 05, coupon détaché, elle est restée à 66 15.

Le 4 1/2 0/0 a monté de 91 à 91 80, il est resté à 91.

La Banque de France a monté de 3,025 à 3,150, elle est restée à 3,125.

Le Crédit foncier a monté de 535 à 540.

Le Crédit mobilier a fléchi de 727 50 à 675, il est resté à 712 50.

Orléans a fléchi de 1,295 à 1,280, il est resté à 1,287 50.

Le Nord ancien a fléchi de 896 25 à 885, il est resté à 895. Le Nord nouveau a varié de 740 à 730, il est resté à 730.

L'Est a varié de 655 à 650, il est resté à 650.

L'Ouest a varié de 655 à 645, il est resté à 650.

Le Midi a fléchi de 526 25 à 515, il est resté à 517 50.

Le Grand-Central a monté de 640 à 632 50, il est resté à 630.

Genève a fléchi de 630 à 608 75, il a fermé à 611 25.

Saint-Rambert a varié de 490 à 510, il est resté à 510.

Béziers a monté de 315 à 340, il est resté à 332 50.

Les Autrichiens ont fléchi de 663 75 à 660, ils ont fermé à 663 75.

Les Romains ont varié de 485 à 475 ; les Russes, de 496 25 à 495; les Lombards, de 595 à 585; les François-Joseph, de 465 à 464 50; les Saragosse, de 422 50 à 430.

Samedi. — La rente était très-ferme, et elle était demandée à la clôture. Les chemins de fer ont également repris faveur par suite de l'avis de la Banque de France annonçant une nouvelle réduction de 1 0/0 sur le taux de l'escompte pour tous les chemins. Le 3 0/0 a monté au comptant de 25 c. à 67 70, et à terme de 30 c. à 67 80. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 40 à 90 80. La Banque a monté de 25 à 3,050; le Crédit foncier, de 5 à 515; le mobilier, de 10 à 700; l'Orléans, de 10 à 1,295; le Nord, de 7 50 à 897 50. Le Nord nouveau a fléchi de 5 à 735; Saint-Rambert, de 2 50 à 487 50; l'Est a monté de 2 50 à 655; Lyon, de 7 50 à 855; Lyon nouveau, de 5 à 855; le Grand-Central, de 2 50 à 642 50; Genève, de 5 à 620. Le Midi s'est tenu à 520; l'Ouest, à 650. Les Autrichiens ont monté de 2 50 à 665; les Victor-Emmanuel, de 2 50 à 432 50; les Saragosse, de 10 à 435; les Lombards, de 10 à 595. Les François-Joseph ont monté à 465; les Romains, à 475.

Lundi. — Le détachement du coupon a produit peut d'effet sur le marché. Les cours étaient faibles, et il y avait peu d'affaires. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 65 85 à 66. coupon détaché en baisse de 20 c., et à terme de 66 30 à 66 15, en baisse de 15 c.; le 4 1/2, de 40 c. à 91 40. La Banque a monté de 75 f. à 3,125. Le Crédit mobilier s'est tenu de 690 à 700; l'Orléans, de 1,285 à 1,291 25; le Nord, de 892 50 à 895; le Nord nouveau, de 737 50 à 735; l'Est, de 652 50 à 655; Lyon-Méditerranée, de 858 75 à 850; le Lyon nouveau, de 857 50 à 850; le Midi, de 515 à 520; l'Ouest, de 645 à 647 50; le Genève, de 612 50 à 615; Saint-Rambert, de 480 à 495; les Ardennes nouvelles, de 460 à 470; le Béziers, de 315 à 317 50; les Autrichiens, de 667 50 à 665; le Victor-Emmanuel, de 420 à 425, coupon détaché (5 f. 60). Les Saragosse ont fléchi de 5 à 430; les Lombards, de 2 50 à 592 50; les François-Joseph, de 2 50 à 462 50. Les Romains se sont tenus à 475.

Mardi. — Les affaires ont été fort nulles, et les cours étaient faibles sur toutes les valeurs, ce que l'on attribuait à de mauvaises nouvelles commerciales de Marseille. La rente a varié au comptant de 65 95 à 66, et à terme de 66 15 à 66 10; le 4 1/2 0/0, de 91 30 à 90 70; la Banque, de 3,150 à 3,125; le Mobilier, de 720 à 712 50; l'Orléans, de 1,285 à 1,292 50; le Nord, de 900 à 895; le Nord nouveau, de 730 à 737 50; l'Est, de 652 50 à 655; Lyon, de 855 à 850; le Lyon nouveau, de 855 à 850; le Midi, de 520 à 518 75; l'Ouest, de 652 50 à 655; le Genève, de 625 à 615 50; le Grand-Central, de 615 à 617 50; Saint-Rambert, de 492 50 à 495; les Ardennes, de 405 à 410; les Ardennes nouvelles, de 457 50 à 460; Béziers, de 325 à 330; les Autrichiens, de 663 75 à 666 25; le Victor-Emmanuel, de 420 à 422 50; le Saragosse, de 430 à 435; les Lombards, de 587 50 à 590; les François-Joseph, de 465 à 462 50.

Mercredi. — Les valeurs étaient encore plus faibles que la veille et toutes les valeurs ont fermé en baisse. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 15 c. à 65 85, et à terme, de 05 c. à 66 05. Le 4 1/2 0/0 a monté de 30 c. à 91. La Banque a varié de 3,100 à 3,125. Le Crédit foncier s'est tenu à 540. Le Crédit mobilier a fléchi de 1 25 à 711 25 à terme; l'Orléans, de 3 75 à 1,288 75. Le Nord a monté de 2 50 à 897 50. le Nord nouveau a fléchi de 2 50 à 735; l'Est, de 5 fr. à 650; le Lyon-Méditerranée, de 10 fr. à 840; le Midi, de 1 25 à 517 50; l'Ouest, de 5 f. à 650. Le Grand-Central a monté de 2 50 à 620; Saint-Rambert, de 5 fr. à 500; le Béziers, de 2 50 à 332 50. Genève s'est tenu à 615. Les Autrichiens ont fléchi de 1 25 à 665; les Saragosse, de 5 fr. à 430; les Lombards, de 1 25 à 591 25. Les François-Joseph ont monté de 3 75 à 466 25. Les Romains se sont tenus à 475; les Russes, à 495.

Jeudi. — La bourse a été nulle. Les prix ont été continuellement lourds, mais avec peu de variations. Le 3 0/0 a monté, au comptant, de 15 c. à 66, et à terme, de 10 c. à 66 15. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 91; la Banque, à 3,125; le Crédit foncier, à 540. Le Crédit mobilier a monté de 1 25 à 712 50. L'Orléans a fléchi de 1 25 à 1,287 50; le Nord, de 2 50 à 895; le Nord nouveau, de 5 fr. à 730; le Lyon-Méditerranée, de 3 75 à 836 25; le Lyon nouveau, de 5 fr. à 835; le Genève, de 3 75 à 611 25, L'Est s'est tenu à 650; l'Ouest, à 650; le Béziers, à 332 50. Le Grand-Central a monté de 10 fr. à 630; Saint-Rambert, de 10 fr. à 510; le Victor-Emmanuel, de 2 50 à 422 50. Les Autrichiens ont fléchi de 1 25 à 663 75; les Lombards, de 6 25 à 585. Les Romains se sont tenus à 475; les Saragosse, à 430.

Vendredi. — Il y a eu une légère reprise à la bourse. La rente 3 0/0 a monté de 66 à 66 30 au comptant, et de 66 15 à 66 50 à terme. La Banque a suivi le mouvement et a atteint 3,140. Le Crédit foncier, comme toutes les autres valeurs, en général, a eu un mouvement de hausse marqué. Fermé hier à 540, il s'est élevé à 560. Le Crédit mobilier a monté de 5 à 722 50; Orléans, à 1,297 50; le Nord, à 905; le Nord nouveau, à 745; Paris-Méditerranée, à 847 50; Paris-Méditerranée nouveau, à 835.

C. DEVINS.

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

Dénomination	[illegible]	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale	Versements	Derniers intérêts	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer.	C	100.000	500	tout.	71 40	janv. juil.	347 50
Banque de l'Algérie	A	[illegible]	[illegible]	id.	37 15	....	175 ..
Omnium lyonnais	Civ	7 500	1 [illegible]	id.	.. ..	....	500 ..
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	30 000	[illegible]	tout	55 ..	janv. juil	875 ..
Omnibus des chemins de fer.	C	[illegible]	[illegible]	id.	18 ..	février...	175 ..
Omnibus de Londres	C	250 [illegible]	100	id.	12 [illegible]	....	86 25
Comp. imp. des voitures de Paris	A	[illegible]	100	id	[illegible]	mars......	48 75
Conducteurs parisiennes	C	1 [illegible]	[illegible]	id	9 50	[illegible]	100 ..
Omnibus de Lyon	C	..	[illegible]	tout.	.. ..	»	45 [illegible]
CANAUX ET EAUX							
Quatre canaux, act. de capital	A	[illegible]	1 000	tout	50 ..	avril oct	1165 ..
— act. de jouiss.	A	[illegible]	[illegible]	id	8 30	1er juin	[illegible]
Bourgogne, actions de capital	A	[illegible]	1.000	id.	50 ..	avril, oct	[illegible]
— actions de jouiss.	A	27.200	[illegible]		12 [illegible]	1er juin ..	[illegible]
Arles à Bouc, act. de capital.	A	[illegible]	1.000		[illegible]	avril, oct.	[illegible]
Trois canaux, act. de capital		[illegible]	1.000	id.	[illegible]	id	1150 ..
[illegible] à D[illegible]	A	18.000	[illegible]	id	11 ..	mai.	[illegible]
Aire à la Bassée	A	[illegible]	[illegible]	id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Sambre à l'Oise	A	11.700	[illegible]	id.	70 ..	....	[illegible]
[illegible]	C	2.000	[illegible]	id	112 ..	....	[illegible]
Sambre française canalisée	A	8.000	1.000	id	118 25	....	[illegible]
[illegible]	A	51.000	[illegible]	[illegible]	6 0.0	....	.... ..
Compagnie générale des Eaux	A	80.000	[illegible]	id	6 0.0	....	[illegible]
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	C	[illegible] part	1 [illegible]	[illegible]	4 0.0	avril, oct.	145 ..
Pont, gare et port de Grenelle	A	7 000	1.000	id.	10 ..	....	.... ..
Pont de Rouen	A	[illegible]	1.000	id	51 ..	janv. juil.	.... ..
Ponts réunis	C	3.000	1 000	id.	1 120	....	.... ..
Nouveaux Ponts réunis	C	4 000	1 000	id.	51.4 0.0	....	.... ..
Pont de Bordeaux	A	2 [illegible]	1 [illegible]	id	.... ..	....	[illegible]
Pont de [illegible]	A	1 [illegible]	1.000	id	.... ..	....	[illegible]
Pont sur le Rhône	»	..	»	»	.. ..	....	[illegible]
NAVIGATION							
Baric, Léon Gay et Cie	C	10 000	[illegible]	tout	73 30	janv. juil	80 ..
Compagnie franco-américaine	C	..	500	tout	154 21	juin, déc	[illegible]
Messageries imp. Serv. marit	A	40.000	500	tout	30 ..	janv. juil	[illegible]
Cie cent. de transp. et de nav.	C	[illegible]	[illegible]	id	6 ..	....	[illegible]
Compagnie générale maritime	A	80 000	500	[illegible]	.. ..	janv. juil	340 ..
Marc Fraissinet père et fils	C	..	500	id.	.. ..	»	340 ..
Arnaud Touache fr. et Cie	C	..	500	id.	.. ..	»	» »
Armements marit. Barbey et Cie	C	..	[illegible]	tout	[illegible]	»	.. ..
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)	C	21000 [illegible]	250	tout	15 ..	avril, oct	300 ..
Centre-du-Flénu	Civ	3.000	1.000	id.	20 ..	....	255 ..
Pont-de-Loup-Sud	Civ	2 [illegible]	1 000	id.	[illegible]	avril	460 ..
Bonnefoy-Saint-Étienne	Civ	2 [illegible]	500	id	.. ..	....	.... ..
Blanzy	C	50 000	500	id.	36 ..	[illegible] août	725 ..
[illegible]court	A	1 [illegible]	1 [illegible]	id	150 ..	....	1250 ..
[illegible]	A	1 [illegible]	1 [illegible]	id	[illegible]	....	720 ..
Layon-et-Loire	A	1 [illegible]	1 [illegible]	id	.. ..	....	400 ..
Loire	A	80 000	1 [illegible]	id.	12 ..	id..	[illegible]
Mont-Rambert	A	80 000	[illegible]	id.	10 ..	id........	1[illegible] 75
Saint-Étienne	A	[illegible]	[illegible]	id.	[illegible]	id........	127 50
Rive-de-Gier	A	80 000	[illegible]	id.	27 50	id........	267 50
Mayenne et Sarthe	A	11.200	1.[illegible]	id	31 ..	....	625 ..
Grand'Combe	A	21 000	[illegible]	id	40 ..	janv. juil.	[illegible]
Haute-Loire, anc. Société	Civ.	5 [illegible]	500	id	.. ..	avril oct.	300 ..
[illegible] et Fraisse	»	»	»	»	»	»	[illegible]
Carmaux-Toulouse	C	110.000	[illegible]	id.	10 ..	janv. juil	100 ..
Épinac	A	2 000	1 200	id	100 ..	....	.. ..
Bert, la Machine et [illegible]	A	» »	..	»	» ..	....	[illegible]
Houillères réunies [illegible]	A	6.725	250	id	.. ..	....	170 ..
Charbonnages belges	C	30 000	500	id	30 ..	....	[illegible]
Compagnie générale. Asphalte	C	[illegible]	500	id	.. ..	....	.. ..
Bessèges	»	10 000	[illegible]	id	5 0.0	15 janv. juil	100 ..
Loire, obligations anciennes	»	4 [illegible]	1 2..	id	10 ..	....	[illegible]
— — nouvelles		15 [illegible]	1 250	id	70 ..	janv. août	925 ..
MINES DIVERSES.							
Vieille Montagne ... zinc	A	90 000	80	tout	25 ..	mai, nov	370 ..
Nouvelle-Montagne ... zinc	A	[illegible]	1 000	id	100 ..	....	1005 ..
Stolberg et Westphalie, priv. zinc	A	60 000	375	id	5 0.0	octobre	[illegible]
— non priv. zinc	A	60 [illegible]	375	id	.. ..	id.	[illegible]
Corphalie ... zinc	A	5 [illegible]	1 000	id	70 ..	....	1032 50
Eschweiler, priv ... zinc	A	5 500	500	id	.. ..	1er juin..	.. ..
— non priv ... zinc	A	5 500	[illegible]	id.	5 0.0	janv. av.	.. ..
Silésie ... zinc	A	58 500	375	id	8 42	mai, nov.	250 ..
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre	C	10 000	100	id	1 50	août	22 ..
Tenez (Algérie) ... cuivre	C	21 000	100	id	.. ..	....	40 ..
Pontgibaud ... plomb, argent.	A	10 000	1 000	id	25 ..	....	210 ..
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Cie	C	14.000	[illegible]	tout	67 20	sept. mars	765 ..
[illegible]	C	60 000	250	id	.. ..	avril, oct	.. ..
[illegible]	C	76 000	100	[illegible]	4 75	....	[illegible]
[illegible]	C	2 000	[illegible]	id	58 ..	juin, déc	250 ..
Grand [illegible]	C	2.[illegible]	[illegible]	id.	35 ..	....	.. ..
[illegible]	C	4 000	500	id.	75 ..	....	.. ..

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr

Dénomination	[illegible]	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale	Versements effectués	Derniers intérêts payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)		24 000	500	tout.	40 ..	déc. juin.	845 75
Loire et Ardèche	A	4 000	1,[illegible]	id.	500 ..	.. ..	1050 ..
Allevard	A	..	5.000	id.	» ..	»	5250 ..
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	3 [illegible]	id.	90 ..	juin, déc.	3200 ..
Alais (Gard)	A	18 000	1 [illegible]	id	.. ..	....	550 ..
Basse-Indre	C	5 000	500	id.	91 ..	avril, oct.	700 ..
Châtillon et Commentry	C	50 000	500	id.	40 ..	mars, sep	2[illegible] 75
Maubeuge (Nord)	A	[illegible]	1 [illegible]	id.	.. ..	....	450 ..
Fourchambault	C	50 000	[illegible]	id	50 ..	....	450 ..
Forges-aciéries du Rive-de-Gier	C	51 000	1.[illegible]	id.	60 ..	mai, nov	480 ..
[illegible]	A	10 000	1.1000	id.	.. ..	....	545 ..
[illegible]	C	6.000	500	id.	.. ..	....	470 ..
[illegible]	C	900	500	id	.. ..	....	340 ..
[illegible]	C	»	250	id.	.. ..	....	182 50
[illegible] forges et chant.	A	[illegible]	[illegible]	tout.	80 ..	..	800 ..
[illegible] (Belgique)	A	4 000	1 000	id.	100 ..	janv juill	1.135 ..
[illegible] (Belgique)	A	10 000	500	id	62 50	avril, oct.	675 ..
[illegible] (Belgique)	A	5.740	1 000	id.	120 ..	....	1 540 ..
[illegible]	A	60 000	475	id	30 ..	janv. juill	350 ..
[illegible]	C	11 000	1 000	id.	50 ..	»	1 0.0 ..
Ougrée (Belgique)	A	12 000	1.1200	id.	60 ..	....	535 ..
GAZ.							
[illegible] éclairage, chauffage (4 hauts-fourneaux)	C	24000 part	1.2000	tout	8 ..	avril oct	» ..
Paris (éclairage et chauffage)	A	110 000	[illegible]	id.	40 ..	....	625 ..
Nord (Batignolles)	C	6 000	500	id.	40 ..	avril, oct	500 ..
Est (Vincennes)	C	1 000	500	id.	40 ..	....	.. ..
Versailles	C	1 500	500	id	15 ..	mars sept.	300 ..
[illegible]	C	2 [illegible]	416	id	7 50	1er octobre.	175 ..
Amiens	C	1 [illegible]	500	id	35 ..	janv. juil	440 ..
Comp. centrale, Lyon 13 villes	C	15 000	500	id	15 16	janv. juil.	315 ..
Union des Gaz	C	40 000	250	id	10 ..	janvier	14 ..
Lyon	A	7 000	1 [illegible]	id	130 ..	janv. juil.	2 [illegible] ..
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2 400	2400	id	.. ..	....	1000 ..
[illegible]	»	»	700	»	.. ..	....	1250 ..
Metz	A	1 000	1.1000	id.	.. ..	....	.. ..
Nîmes	»	»	[illegible]	»	.. ..	....	.. ..
Saint-Étienne	A	1.020	1.1000	id	.. ..	....	1200 ..
[illegible]	»	»	[illegible]	»	.. ..	....	1000 ..
Palerme, Vicence et Trévise	Civ.	2.100	500	tout	.. ..	....	150 ..
FILATURES.							
Maberly (Amiens)	A	8.000	500	tout	51 ..	septembre	650 ..
Colin	C	60.000	500	id.	49 10	janv. juill.	520 ..
Lumière	C	1.400	500	id.	35 80	....	» ..
Pont-Rémy	A	5.050	1,1000	id.	[illegible] ..	30 avril...	650 ..
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire	C	6.000	500	tout	62 ..	janv. juil.	500 ..
Glaces de Saint-Gobain	A	1 152	1.1152	id.	.. ..	....	33 000 ..
Glaces de Montluçon	C	21 000	500	id.	.. ..	....	250 ..
Glaces d'Oignies ... Belgique.	A	10 000	1 000	id	73 50	juill. sept	1 095 ..
Glaces d'Aix-la-Chapelle Prusse	A	2 000	500	id.	.. ..	avril. oct.	120 ..
Immeubles Rivoli	A	240 000	100	id	5 00	janv. juill	95 25
Rue impériale de Lyon	A	21 000	1/2500	id.	5 0/0	....	400 ..
Docks Louis-Napoléon	Civ.	200 000	250	125	»	....	172 50
Télégraphe sous-marin Manche	C	100.000	25	id.	7 0.0	mars, sept	10 ..
— Méditerranée	C	30 000	250	id	» ..	....	150 ..
Cie gén. de Voitures, [illegible]	C	25 000	500	id.	25 ..	....	150 ..
Substances alim. Chollet et Cie	C	40 000	100	id.	20 ..	....	40 ..
Cie marbr. et industr. du Maine	C	»	100	tout	»	....	15
ASSURANCES.							
Générale ... mar.	A	400	12 500	2000	» ..	avril	55 0/0 b.
Sécurité ... mar.	A	500	5 000	1 5	» ..	....	32 0.0 b
Union des ports ... mar.	A	1.000	5 000	750	220 50	avril	17 0/0 b
Lloyd français ... mar.	A	1 200	5.000	1/5	450 ..	février. ...	30 0.0 b.
Océan ... mar.	A	200	5.000	1000	» ..	....	25 0.0 b.
Chambre d'assurances ... mar.	A	400	5 000	1 5	» ..	février. ...	30 0/0 b.
[illegible] ... mar.	A	400	5 000	1 5	» ..	mars......	24 0.0 b
Vigie ... mar.	A	200	5 000	1000	620 ..	....	25 0/0 b
Sauvegarde ... mar.	A	200	5.000	1000	220 ..	février.	15 0.0 b
Centrale ... mar.	A	1.000	5.000	1000	200 ..	février...	22 0.0 b
Réunion ... mar.	A	1.200	5.000	1000	.. ..	id......	23 0.0 b
Générale ... inc.	A	400	5.000	tout.	.. ..	avril	750 0/0 b
Phénix ... inc.	A	4 000	1.000	id	80 ..	juil. nov.	217 1/2 b
Nationale ... inc	A	2.000	5 000	1.5	» ..	mars.	171 0.0 b
Union ... inc.	A	2.000	5.000	1/5	400 ..	avril. ...	40 0.0 b
Soleil ... inc.	A	1 000	6 000	1/5	400 ..	id.. ...	120 0.0 b
France ... inc.	A	2 000	5 000	1 5	» ..	id......	43 0.0 b
Urbaine ... inc.	A	1 000	5 000	1 5	400 ..	id......	110 0 0 b
Providence ... inc.	A	2 000	2 500	500	110 ..	id......	80 ..
Aigle ... inc	A	400	5 000	2000	.. ..	id......	25 0/0 b
Paternelle ... inc	A	3 000	1.000	400	» ..	id......	5 0.0 b
Confiance ... inc.	A	400	5 000	1000	.. ..	id......	7 0 0
Nord ... inc.	A	2 000	1 000	200	20 ..	id......	12 0.0 b
Générale ... vie.	A	400	7 500	tout.	2025 ..	t. les 3 ans	110 0/0 b
Nationale ... vie	A	1 000	5 000	1.5	300 ..	t. les 4 ans	36 0 0 b
Union ... vie	A	2 000	5 000	1 5	120 ..	t. les 2 ans.	5 0.0 b
Phénix ... vie	A	400	5.000	1000	150 ..	id..	3 0.0 p
Caisse Paternelle ... vie	A	4 000	500	100	» ..	avril	10 0.0 b
Générale ... grêle	A	2.000	5 000	1000	» ..	avril......	pair

(1) Valeur d'émission 1,000 fr

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 5 AU 11 DÉCEMBRE

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée	Revenu de chaque act. dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 5 Compt.	Samedi 5 Terme	Lundi 7 Compt.	Lundi 7 Terme	Mardi 8 Compt.	Mardi 8 Terme	Mercredi 9 Compt.	Mercredi 9 Terme	Jeudi 10 Compt.	Jeudi 10 Terme	Vendredi 11 Compt.	Vendredi 11 Terme
803	1.299	99	400.000	400	tout	56 fr pour 1856	juillet 1856	Nord ancien	900 ••	897 50	910 •	895 ••	884 75	885 ••	895 ••	897 50	890 25	895 ••	895 ••	895 ••
•	•	•	125.000	375	200	4 0/0	•	Nord nouveau	740 ••	735 ••	740 ••	735 •	735 ••	737 50	732 50	735 ••	732 50	735 ••	735 ••	740 ••
950	•	99	300.000	500	tout	45 fr pour 1856	avril 1857	Ouest	650 ••	650 ••	652 50	647 50	652 50	655 •	650 ••	650 ••	651 25	• ••	655 ••	• ••
1374	3912	99	300.000	500	tout	84 fr. pour 1856	avril 1857	Orléans	1292 50	1295 ••	1295 ••	1291 25	1292 50	1292 50	1290 ••	1288 75	1287 50	1287 50	1290 ••	1282 50
1357	1822	99	580.000	500	tout	74 fr. pour 1856	nov. 1857	Est	650 ••	655 ••	655 ••	655 ••	652 50	655 ••	650 ••	650 ••	650 ••	650 ••	652 50	655 ••
•	551	•	577.500	500	tout	•	•	Paris-Méditerr. anciens	840 ••	835 ••	842 50	840 ••	845 ••	840 ••	842 50	840 ••	842 50	838 25	837 50	845 ••
•	•	•	115.500	725	350	•	•	Paris-Méditerr. nouv.	850 ••	845 ••	850 ••	860 ••	850 ••	850 ••	842 50	840 •	831 75	835 •	845 ••	840 ••
175	231	9	80.000	500	tout	4 0/0	juillet 1857	Lyon à Genève	625 ••	620 ••	620 ••	615 ••	620 ••	625 ••	620 ••	615 ••	610 ••	611 25	• ••	622 50
729	950	99	250.000	500	tout	4 0/0	janv. juillet	Midi	520 ••	520 ••	517 50	520 ••	517 50	518 75	520 ••	517 50	516 25	517 50	520 ••	522 50
•	1158	99	225.000	500	tout	35 fr.	juillet 1857	Grand-Central	612 50	612 50	615 ••	615 ••	610 25	617 50	615 ••	620 ••	628 75	630 ••	628 75	630 ••
91	265	99	50.000	500	300	4 0/0	juillet 1856	St-Rambert à Gren.	495 ••	497 50	492 50	495 ••	500 ••	495 ••	501 ••	500 ••	510 ••	510 ••	512 50	520 ••
•	54	99	36.000	500	tout	4 0/0	avril	Béziers à Graissessac	315 ••	• ••	325 ••	317 50	335 ••	330 ••	345 50	332 50	337 50	332 50	335 ••	337 50
38	140	99	42.000	500	tout	4 fr. 25	janvier 1856	Ardennes ancien	495 ••	• ••	497 50	• ••	400 ••	• ••	495 25	• ••	495 ••	• ••	495 ••	• ••
•	•	•	84.000	500	250	•	•	Ardennes nouveau	• ••	• ••	455 ••	470 ••	457 50	• ••	• ••	• ••	456 25	• ••	• ••	• ••
52	51	99	15.000	500	tout	•	•	Bordeaux à la Teste	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
1077	1176	99	400.000	500	tout	31 fr.	juillet 1856	Chemins autrichiens	665 ••	665 ••	665 ••	665 ••	661 75	668 25	662 50	665 ••	665 ••	663 75	670 ••	670 ••
••	1612	90	300.000	500	150	4 1/2 0/0	•	François-Joseph	465 ••	• ••	462 50	• ••	462 50	• ••	461 25	• ••	• ••	• ••	465 ••	• ••
462	1071	90	382.500	500	150	•	•	Lombards-Vénitiens	505 ••	• ••	508 75	• ••	500 ••	• ••	501 25	• ••	• ••	• ••	508 75	• ••
•	4102	95	600.000	500	150	5 0/0	•	Russes	• ••	• ••	496 25	• ••	• ••	• ••	490 25	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
278	515	99	240.000	500	350	•	janvier 1857	Saragosse	455 ••	• ••	440 ••	• ••	445 ••	• ••	430 ••	• ••	430 ••	• ••	440 ••	• ••
•	610	99	170.000	500	150	5 0/0	•	Romains	475 ••	• ••	475 ••	• ••	475 ••	• ••	475 ••	• ••	475 ••	• ••	• ••	• ••
•	85	99	[illegible]	500	250	2 1/2	décemb. 1856	Victor-Emmanuel	425 ••	432 50	425 ••	• ••	422 50	425 ••	420 ••	420 ••	422 50	422 50	430 ••	427 50
84	226	99	72.000	500	tout	4 0/0	juillet 1856	Central suisse	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	400 ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
165	22•	99	30.000	500	250	•	juin 1856	Ouest suisse	405 ••	• ••	410 ••	• ••	415 ••	• ••	415 ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
112	182	•	57.365	500	tout	4 0/0	1er janvier	Nord-Est suisse	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
14	14	99	7.933	250	tout	6 0/0	15 oct. 15 avril	Tarragone à Reus	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
•	•	•	•	•	•	•	•	•	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'Oblig.	Nombre amorties	Prix d'émis.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements
1851 52-4	415.000	75.000	315	tout.	500	avril	15 ••	janvier juillet.
1854	2.303	16 —	335	tout.	500	D°	20 ••	avril
•	87.115	88 —	•	tout.	562 50	•	16.87 1/2	janvier juillet
1852	80.000	50 —	1.010	tout.	250	avril.	50 ••	avril octobre.
1855	400.000	98 —	290	tout.	500	avril	15 ••	D°
1852	120.000	99 —	500	tout.	625	D°	25 ••	D°
1853	182.353	99 —	350	tout.	500	D°	15 ••	janvier juillet.
1852	265.84•	98 —	500		650	avril.	25 ••	juin décembre
1854	275.532	94 —	270	200	500	mars.	15 ••	janvier juillet
•	2.775	47 —	•	tout	1.250	•	50 ••	avril octobre.
•	21.000	—	•	tout.	625	•	25 ••	janvier juillet
1855	801.003	94 —	285	tout.	500	1859	15 ••	D°
1849	8.888	47 —	1.125	tout.	1.250	décembre	50 ••	D°
1848	13.333	90 —	•	tout.	1.250	D°	50 ••	D°
1852	601.000	97 —	•	tout.	500	•	15 ••	D°
1853	131.907	99 —	300	tout.	500	décembre	15 ••	D°
1855	134.200	9 —	280	tout.	500	décembre.	15 ••	D°
1853	102.614	98 —	500	tout.	625	D°	25 ••	D°
1853	63.043	99 —	500	tout.	500	D°	15 ••	D°
1855	87.719	99 —	285	tout.	500	D°	15 ••	D°
1855 1857	64.500	79 —	11•	tout	250	mai.	7 50	mai novembre.
1855	300.000	90 —	275	•	540	septembre.	15 ••	septembre mars
1856	100.500	98 —	285	tout	500		15 ••	janv. juillet.
1856	180.000	97 —	285	•	500		15 ••	janv. juillet
1854	4.209	82 —	250		500	25 janvier.	15 ••	1er avril 1er octobre
1856	607	82 ••	250	•	500	•	15 ••	1er février 1er juillet

Noms des compagnies	5	7	8	9	10	11
Nord 4 0/0	271 50	277 50	277 50	277 50	280 ••	282 50
Nord-Boulogne						
Nord-Charleroy (anciennes actions)	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
Paris à Lyon 5 0/0	• ••	950 ••	950 ••	950 ••	950 ••	950 ••
D° (nouvelles)	285	285 ••	285 ••	287 50	275 ••	272 ••
Lyon à Méditerranée 5 0/0	465 ••	470 ••	• ••	470 ••	465 ••	465 ••
D° Nouvelles 3 0/0	• ••	278 75	278 75	278 75	280 ••	285 ••
Est 1852 1854 1856	465 ••	436 25	436 2	435 ••	440 ••	465 ••
D° (nouvelles, 3 0/0)	262 50	262 50	261 25	263 75	261 25	265 ••
Ardennes	259 25	257 50	257 50	257 50	257 50	260 ••
Strasbourg Bâle	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
D°	440 ••	• ••	440 ••	• ••	• ••	• ••
Ouest 1857	263 75	265 ••	265 ••	270 ••	268 75	275 ••
Paris à Orléans 1842 5 0/0	• ••	1010 ••	1100 ••	• ••	• ••	• ••
D° (Nouvelles 1848)	• ••	965 ••	• ••	• ••	• ••	• ••
D° 1852 3 0/0	270 ••	270 ••	272 50	275 ••	273 75	275 ••
Grand-Central 1854	• ••	• ••	264 75	• ••	272 50	270 ••
D° (nouvelles, 1855)	267 50	265 ••	267 50	267 50	270 ••	268 75
Rhône et Loire 5 0/0	465 ••	• ••	• ••	• ••	• ••	468 25
D° 3 0/0	• ••	• ••	• ••	275 ••	275 ••	271 50
Lyon à Genève 1855 jouiss. juillet 1857	270 ••	• ••	272 50	272 50	273 75	275 ••
D° 1857 jouiss. juillet 1857	265 ••	• ••	267 50	267 50	267 50	268 75
Graissessac à Béziers	107 75	108 75	108 75	108 75	108 75	110 ••
Autrichiens	261 25	261 25	261 25	261 25	261 25	261 2
Midi	265 ••	265 ••	265 ••	265 ••	270 ••	270 ••
Lyon-Bourbonnais	265 ••	267 50	270 ••	273 75	280 ••	277 50
Tarragone à Reus	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••
D°	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	•

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 4 au 10 décembre 1857. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	4	5	7	8	9	10
Nord	880 •• à 885 ••	885 •• à 895 ••	882 •• à 885 ••	880 •• à 885 ••	880 •• à 885 ••	••• •• à ••• ••
Est	640 •• à 645 ••	645 •• à 650 ••	645 •• à 647 50	650 •• à 655 ••	647 50 à 650 ••	••• •• à ••• ••
Est nouvelles	512 50 à 515 ••	505 •• à 512 50	510 •• à 512 50	512 50 à 515 ••	515 •• à 517 50	••• •• ••• ••
Orléans	1250 •• à 1275 ••	1250 •• à 1275 ••	1250 •• à 1275 ••	1275 •• à 1300 ••	1250 •• à 1275 ••	•••• •• à •••• ••
Lyon	845 •• à 855 ••	845 •• à 845 ••	840 •• à 845 ••	845 •• à 850 ••	845 •• à 850 ••	••• •• à ••• ••

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination.	Samedi 5 Comptant	Samedi 5 Terme	Lundi 7 Comptant	Lundi 7 Terme	Mardi 8 Comptant	Mardi 8 Terme	Mercredi 9 Comptant	Mercredi 9 Terme	Jeudi 10 Comptant	Jeudi 10 Terme	Vendredi 11 Comptant	Vendredi 11 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0, jouiss. 22 juin 1857	67 75	67 80	66 ••	66 15	66 ••	66 10	65 85	66 15	66 ••	66 15	66 30	66 50
Rentes 4 1/2 0/0, jouiss. 22 mai 1857	91 90	•• ••	91 40	91 50	90 70	91 40	91 ••	91 19	91 ••	•• ••	91 50	•• ••
Banque de France, jouiss. juillet 1857	3080 ••	• •	3125 ••	• •	3125 ••	• •	3125 ••	• •	3125 ••	• •	3140 ••	• •
Banque de France, nouvelle émission	3040 ••	• •	3125 ••	• •	3125 ••	• •	3125 ••	• •	3123 ••	• •	3140 ••	• •
Comptoir national d'escompte, jouiss. août 1857	670 ••	• •	670 ••	• •	670 ••	• •	670 ••	• •	670 ••	• •	670 ••	• ••
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss. juillet 1857	535 ••	• ••	535 ••	• ••	540 ••	• •	540 ••	• ••	540 ••	• ••	560 ••	555 ••
— Oblig. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1857	• ••	• •	426 25	• •	427 50	• •	427 50	• •	427 50	• •	427 50	• •
— Oblig. 500 fr., 3 0/0 d° • d°	402 50	• •	400 ••	• •	402 50	• •	402 50	• •	405 ••	• •	405 ••	• ••
— 10e d'Oblig. 4 0/0 d° • d°	92 50	• •	92 50	• •	92 50	• •	92 50	• •	92 50	• •	•• ••	• •
— 10e d'Oblig. 3 0/0 d° • d°	80 ••	• •	80 ••	• •	80 ••	• •	80 ••	• •	80 ••	• •	80 ••	• •
— Promesses d'Oblig. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouis. mai	• ••	• •	• ••	• •	900 ••	• •	940 ••	• •	• ••	• •	• ••	• •
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1857	705 ••	700 ••	705 ••	700 ••	722 50	712 50	715 ••	711 25	717 50	712 50	722 50	725 ••
Ville de Paris, obligations 1849, jouissance avril 1857	• ••	• •	• ••	• •	1075 ••	• •	1075 ••	• •	1075 ••	• •	• ••	• •
d° d° 1852, jouiss. juillet 1857	• ••	• •	1045 ••	• •	1035 ••	• •	1010 ••	• •	• ••	• •	1015 ••	• •
d° d° 1855, tout payé jouiss. sept. 1857	390 ••	• •	390 ••	• •	395 ••	• •	395 ••	• •	392 50	• •	392 50	• ••
Département de la Seine, obligations 1857, jouiss. juillet 1857	192 50	• •	192 50	• •	191 25	• •	191 25	• •	191 25	• •	192 50	• •
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	92 5/8	• •	92 3/8	• •	91 1/2	• •	91 1/8	•	91 1/2	• •	92 •/•	• •
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1857	96 1/8	• •	96 1/8	• •	96 1/2	• •	96 1/4	•	97 •/•	• •	97 •/•	• •
Piémontais. 5 0/0 jouiss. juin 1857	87 50	• •	87 55	• •	•• ••	• •	87 50	• •	88 ••	•	88 50	• •
— 3 0/0 jouiss., juillet 1857	53 ••	•	53 ••	•	53 ••	• •	53 ••	• •	53 ••	• •	•• ••	• •
Autrichien, 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1857	•• •/•	• •	86 1/2	•	86 1/2	• •	•• •/•	• •	86 1/2	• •	•• •/•	• •
Emprunt Romain, jouiss., juin 1857	84 1/4	• •	84 1/4	• •	84 3/4	• •	84 1/4	• •	85 •/•	•	85 •/•	• •
Espagne différ. convert. jouiss., juillet 1857	25 •/•	• •	•• •/•	• •	25 •/•	• •	25 •/•	• •	•• •/•	• •	25 • •	• •
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1857	•• •/•	• •	•• •/•	• •	40 1/2	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• 0/0	• •
d° intérieure d°	38 3/4	• •	37 •/•	• •	37 •/•	• •	•• •/•	• •	36 5/8	• •	38 •/•	• •

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20.

LE DIRECTEUR, C. DEVINA.

Digitized by Google

N° 999 — 16e ANNEE. — N° 51 — SAMEDI, 19 DÉCEMBRE 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

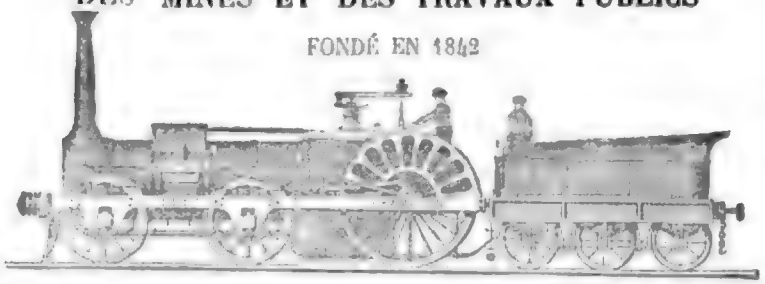
PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 2fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIEV, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Les personnes dont l'abonnement expire le 31 DÉCEMBRE sont priées de le renouveler, afin d'éviter toute interruption dans l'envoi du journal.

Il est indispensable de joindre la dernière bande imprimée à chaque réclamation et à toute demande de réabonnement et de changements d'adresse.

Toute lettre non affranchie sera rigoureusement refusée.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 1193. — Chronique des chemins de fer, 1194. — Etudes sur les chemins de fer, 1195. — Banque de France, 1197. — Banque d'Angleterre, 1197. — Avis aux actionnaires, 1197. — Actes officiels, 1198. — Bulletin des recettes de la semaine, 1198. — Banque d'Angleterre, 1199. — Jurisprudence commerciale, 1199. — Crédit foncier de France, 1200. — Forges, 1200. — Recettes, 1201, 1202. — Annonces, 1203, 1204, 1205. — Chronique de la Bourse, 1206. — Tableau des valeurs industrielles, 1207. — Bourse, 1208.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Un événement prévu, mais qui n'en est pas moins important pour le commerce et l'industrie, s'est accompli hier. La Banque de France a réduit le taux de son escompte à 6 0/0, sans distinction d'échéances. Il paraît que l'encaisse métallique de la Banque s'élève à 250 millions environ, malgré l'écart considérable qui existe aujourd'hui entre le taux de son escompte et celui de la Banque d'Angleterre, qui n'annonce encore aucune réduction.

La décision de la Banque, en ramenant l'escompte à des conditions normales, facilitera beaucoup la lourde échéance de la fin de décembre. La crise commerciale sévit toujours très-durement en Allemagne; mais jusqu'ici elle n'a pas affecté d'une manière particulière les affaires françaises. En résumé, la situation contient des éléments assez rassurants pour qu'on s'explique l'amélioration nouvelle qu'a obtenue le cours de la rente et des principales valeurs.

Le 3 0/0 s'est élevé de 66 70 à 67 20. Le Nord, soutenu par le progrès de ses recettes, a gagné 30 fr., de 905 à 935; l'Orléans a progressé de 1,292 50 à 1,322 50.

La fusion, au contraire, paraît arrêtée dans son essor; elle a plutôt perdu que gagné d'une semaine à l'autre, et se maintient à peu près immobile aux environs de 840 fr. La marche décroissante de ses recettes n'est sans doute pas étrangère à cette situation. On doit, en effet, remarquer que les anciennes prévisions qui portaient à 55 ou 60 fr. le dividende probable de cette valeur, reposaient sur des recettes évaluées à environ 100 millions; or il ne paraît pas qu'en réalité ces recettes puissent dépasser 80 millions pour l'année qui va finir. C'est une différence d'au moins 20 0/0 qui doit avoir une influence proportionnelle sur le dividende.

Le crédit mobilier n'a profité d'aucun mouvement. Il reste immobile entre 727 50 et 735.

En réalité, la place a quelque raison de montrer de la confiance, car les plus grands dangers sont passés. Cependant le terrain est encore trop peu solide pour que nous ne l'engagions pas à persévérer dans une marche prudente. La rente s'est améliorée sans doute, bien qu'elle n'ait pas, comme le 3 0/0 anglais, regagné son coupon. Mais il y a des symptômes auxquels on ne saurait se méprendre, et qui indiquent une certaine réserve de la part des acheteurs sérieux. Ainsi depuis plusieurs jours déjà, et nous venons à peine de franchir la première quinzaine du mois, le report était demandé à 45 et 50 cent., ce qui doit certainement donner à réfléchir.

Il ne s'est rien publié d'officiel sur le résultat des négociations de la Banque de France avec les Compagnies de chemins defer. Nous croyons savoir, cependant, qu'elles ont abouti à une solution favorable, et qu'elles ont eu pour base les données que nous avons recueillies dans notre dernier numéro.

La plupart des obligations ont subi une légère hausse qui, du reste, ne dépasse guère 5 fr. au maximum. Cette amélioration est évidemment due à cette idée que l'intervention de la Banque régularisera l'émission et empêchera le marché de s'écraser. C'est ce qui aura lieu en effet si l'argent devient assez abondant pour rendre le placement des obligations facile et recherché.

Le 3 0/0 français, qui avait fermé samedi à 66 70, ferme à 67 20.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 91 »», ferme à 92 10.

Le 3 0/0 anglais est monté de 1/8 à 92 1/8.

Digitized by Google

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Autrichiens,	25.94 0/0.
Lombard-Vénitiens,	12.08 0/0.
Lyon-Genève,	3.20 0/0.
Nord,	0.58 0/0.

Diminution kilométrique.

Orléans,	23.76 0/0.
Est,	17.86 0/0.
Lyon,	16.76 0/0.
Méditerranée,	9.65 0/0.
Saragosse,	8.60 0/0.
Midi,	8.15 0/0.
Bourbonnais,	7.63 0/0.
Ouest,	5.72 0/0.

C. Devina.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	11 décembre	18 décembre	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0	66 50	67 20	» 70	» »
CONSOLIDÉS	92 0/0	92 1/8	» 1/8	» 0/0
CRÉDIT FONCIER	555 »	575 »	20 »	» »
CRÉDIT MOBILIER	725 »	732 50	7 50	» »
COMPT. D'ESCOMP.	6 0 »	680 »	10 »	» »
ORLÉANS	1292 50	1322 50	30 »	» »
NORD	905 »	937 50	32 50	» »
NORD NOUVEAU	740 »	770 »	30 »	» »
EST	655 »	667 50	12 50	» »
PARIS-MÉDIT. (anc.)	845 »	842 50	» »	2 50
PARIS-MÉDIT. (nouv.)	840 »	830 »	» »	10 »
MIDI	522 50	542 50	20 »	» »
OUEST	650 »	665 »	15 »	» »
GRAND-CENTRAL	630 »	640 »	10 »	» »
GENÈVE	622 50	645 »	22 50	» »
SAINT-RAMBERT	520 »	520 »	» »	» »
CH. AUTRICHIENS	670 »	697 50	27 50	» »
VICTOR-EMMANUEL	427 50	450 »	22 50	2 50
RUSSES	496 25	497 50	1 25	» »
ROMAINS	475 »	480 »	5 »	» »
FRANÇOIS-JOSEPH	461 25	467 50	6 25	» »
LOMBARD-VÉNITIEN	588 75	605 »	16 25	» »
SARAGOSSE	440 »	466 25	26 25	» »

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Français.

Par décret en date du 27 novembre, il a été ouvert au ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, sur l'exercice 1857, un crédit supplémentaire de 150,000 fr., qui viendra en augmentation du chapitre XXII, 1re section du budget (contrôle et surveillance des chemins de fer).

— L'inauguration du chemin de fer d'Albi à Carmaux vient d'avoir lieu avec une certaine solennité. M. le préfet du Tarn et plusieurs autres fonctionnaires ont assisté à cette fête, dont l'un des directeurs de la Compagnie, M. Eugène Manuel, et MM. le marquis de Soulages et de Naurois, membres du Conseil d'administration, ont fait les honneurs.

— La Compagnie du chemin de fer de l'Ouest occupe actuellement sur le parcours de la voie ferrée, dans le seul département de la Manche, 1,689 ouvriers ainsi répartis :

Arrondissement de Saint-Lô	317
Arrondissement de Valognes	910
Arrondissement de Cherbourg	462
	1,689

Aussi les travaux de la ligne de Caen à Cherbourg avancent-ils avec la plus grande rapidité. On peut déjà assigner une date fixe à son ouverture : c'est, assure-t-on, le 1er juillet qui a été choisi pour une quadruple inauguration : celle du chemin de fer, celle du bassin qui sera bientôt terminé, celle de la statue de l'empereur Napoléon Ier, et le lancement d'un vaisseau de guerre. La ville de Cherbourg donnerait à cette occasion des fêtes magnifiques auxquelles assisterait l'Empereur.

— Samedi ont eu lieu, sur la ligne de Rouen, les épreuves définitives pour la réception des nouveaux ponts d'Oissel et de Tourville.

Un train composé de trois machines représentant un poids total de 132 tonnes sur un développement de 36 mètres, a servi aux diverses expériences qui devaient amener à constater cette fois encore la parfaite rigidité des beaux ponts de ce système. Comme pour ceux d'Eauplet et du Manoir, ces épreuves ont été tout à fait concluantes et satisfaisantes de tout point.

— On est on train de couper en deux l'antique et belle forêt de Chantilly. Il s'agit d'y faire passer le nouveau chemin de fer abréviateur du Nord partant de Saint-Denis, ou plutôt de la Briche-Saint-Denis, auprès du fort, et s'en allant passer à l'orient de Pierrefite, de Sarcelles et de Villiers-le-Bel, à l'occident de Gonesse et de Louvres, à l'orient de Luzarches, pour aller tomber sur l'ancienne ligne de Creil. L'abréviation sera de 20 à 25 kilomètres, ce qui est énorme. La nouvelle ligne traverse Chantilly même. Les travaux en sont tellement avancés que l'ouverture pourra en être faite prochainement.

— D'après le *Salut public* de Lyon, la ligne du chemin de fer de Lyon à Genève sera ouverte dans toute son étendue du 15 au 25 janvier prochain pour les marchandises et pour le service de petite vitesse. La ligne sera inaugurée le 2 mars pour le service des voyageurs.

— Vendredi 4 décembre, M. le directeur des chemins de fer de l'Ouest, accompagné de MM. les ingénieurs en chef, du chef du mouvement général et de plusieurs employés supérieurs, sont passés par un train spécial se rendant à Argentan, pour reconnaître la voie dont l'ouverture aura lieu très-prochainement. Les travaux de l'importante section comprise entre Argentan et Mézidon sont activement poussés, et bientôt la communication sera directe entre les deux grandes provinces du réseau Bretagne et Normandie.

— De Busigny à Somain, tous les travaux de terrassements, tous les ouvrages d'art sont terminés, la gare seule demande encore quelques journées d'ouvriers ; il est donc permis de penser qu'avant peu la Compagnie du Nord sera en mesure de livrer à la circulation ce nouveau tronçon destiné à rapprocher Cambray de Paris.

— Dans notre numéro du 21 novembre dernier, nous avons rendu compte du système d'appareils électriques destinés à assurer la sécurité des chemins de fer.

Le système de M. Marqfoy est principalement basé sur des disques dont l'une des faces est rouge et l'autre blanche.

La couleur rouge est destinée à indiquer que la voie est occupée par un convoi ; la face blanche, au contraire, indique que la voie est libre.

Ces disques sont manœuvrés par des fils électriques que le chef de station fait mouvoir à son gré. La disposition de l'appareil est telle que les influences atmosphériques ne peuvent jamais faire passer un signal du rouge au blanc ; tout ce qui pourrait arriver serait de le faire passer du blanc au rouge, et par conséquent indiquer que la voie est occupée alors qu'elle ne l'est pas ; mais le chef de station en serait immédiatement averti par la position qu'occuperait une aiguille placée dans son bureau ; il n'aurait donc, dans ce cas tout à fait exceptionnel, qu'à rectifier le signal erroné, qui aurait eu pour seul résultat de faire arrêter un convoi alors que la voie était libre.

Un ouvrage que vient de publier M. Marqfoy contient tous les détails de cette invention ; nous ne pouvons qu'y renvoyer nos lecteurs.

— Sur la demande de la chambre de commerce de Bayonne, S. Exc. le ministre des travaux publics vient d'inviter M. l'ingénieur en chef du contrôle, au chemin de fer du Midi, à faire rétablir les trains express entre Bordeaux et Bayonne.

— Le conseil municipal de Rouen s'est occupé de la direction à donner au chemin de fer de Rouen à Saint-Quentin, et de la situation de son débarcadère. Il a exprimé le vœu que le tracé soit dirigé par la vallée de Darnétal ; que cette ligne ait une gare spéciale sur le territoire de Rouen, et que cette gare soit établie dans le quartier Saint-Sever, qui lui semble offrir l'emplacement le plus convenable.

Allemands.

La section du chemin de fer de la rive gauche du Rhin comprise entre Rolandzeck et Remagen sera ouverte, le 25 de ce mois, à la circulation des voyageurs et au transport des marchandises. Cette ligne est la continuation de celle de Bonn à Cologne, qui est déjà exploitée depuis plusieurs années, et doit être poursuivie jusqu'à Coblentz, et plus tard jusqu'à Castel-Mayence.

Belges.

Les travaux du chemin de fer de Mons à Hautmont sont entièrement achevés ; cette ligne ouvre une nouvelle communication entre Paris et le riche bassin houiller de Mons par la ligne de Saint-Quentin à Erquelinnes.

De plus, par ce chemin, les charbons de Mons rejoindront le canal de la Sambre à l'Oise.

Brésiliens.

On écrit de Rio de Janeiro, le 13 novembre :

« La cérémonie de l'inauguration du chemin de fer D. Pedro II est fixée au 2 décembre, anniversaire de la naissance de l'empereur et jour de grande fête nationale à Rio. La ligne est finie jusqu'à la station de Gucumado, à distance de 30 milles. La partie non terminée, de là à Belem, au pied de la montagne, c'est-à-dire 16 milles environ, sera complétée probablement pour la fin de février. L'empereur assistera à la cérémonie. »

Espagnols.

On attend à Alicante le vapeur *le Madrid*, qui est le premier des quatre bâtiments à vapeur construits en Angleterre pour le compte de MM. Lopez et C°, et destinés à relier le chemin de fer de la Méditerranée avec ceux qui, partant de Marseille, parcourent tout le continent européen.

Suisses.

Les points principaux du chemin de fer de Glogau à Lisso ont été soumis à un examen sévère et toutes les constructions ont été jugées solides. L'ouverture de ce chemin doit avoir lieu le 20 décembre courant.

—Une délégation de l'Etat vient de parcourir la voie ferrée de Morges à Versoix avec les administrateurs et ingénieurs de la Compagnie de l'Ouest, pour examiner les diverses réclamations des communes et des particuliers et y faire droit si possible. C'est ainsi que le passage de la route de la Vallée, au pont d'Allaman, près du viaduc de l'Aubonne, vient d'être décidé, et que l'emplacement de la station Aubonne-Allaman a été fixé près de la route susmentionnée, à la satisfaction des autorités communales d'Aubonne et des environs.

C. Devina.

La seconde chambre des états généraux du royaume des Pays-Bas a adopté, par 44 voix contre 42, un projet de loi relatif au taux de l'intérêt. Aux termes de ce projet, la loi française du 3 septembre 1807 sur le taux légal est abrogée et les parties ont la faculté de convenir de tel taux d'intérêt qui leur paraîtra convenable. Seulement, dans le cas où aucune convention n'aurait été stipulée à cet égard, l'intérêt continuera d'être calculé à raison de 5 0/0 en affaire civile et de 6 0/0 en matière commerciale.

ÉTUDES SUR LES CHEMINS DE FER.

QUATRIÈME ARTICLE (1).

Dans la première partie de cette étude, nous avons évalué entre 17 et 18 milliards les capitaux employés à la construction des chemins de fer qui sillonnent le globe en tous sens.

Sur cette énorme somme, l'Europe y entre pour 13 milliards, et encore dans ce chiffre ne sont point compris les nombreux railways de l'industrie ; ce sont les seules voies ferrées livrées au public qui ont atteint ce chiffre.

En comparant, dans chaque pays, la longueur construite au capital dépensé, nous en avons déduit le coût kilométrique, et nous avons fait observer qu'il y a des différences majeures entre le prix de revient du chemin de fer d'un pays à un autre.

Comme le coût kilométrique est un des éléments les plus importants à considérer dans l'évaluation financière des produits d'un chemin de fer, à cause de l'intérêt afférent à cette dépense, nous croyons utile de rappeler sommairement la liste du coût moyen auquel ont été établis les chemins de fer dans les divers pays.

Coût kilométrique des chemins de fer.

Angleterre.....	550,000 fr.	par kilomètre.
France.....	400,000	—
Belgique.....	300,000	—
Autriche.....	250,000	—
Allemagne.....	225,000	—
Amérique.....	150,000	—

Après avoir fixé d'une manière approximative, mais suffisamment exacte pour un aperçu général, les sommes employées à la construction des chemins de fer, il est utile de jeter un coup d'œil sur le résultat financier de ces vastes opérations.

Le procédé le plus simple et en même temps le plus satisfaisant pour se rendre compte du résultat d'une opération financière consiste à évaluer les produits, d'une part, et de l'autre les dépenses que l'exploitation a nécessitées, soustraire l'une de ces sommes de l'autre, et comparer ensuite le reste à la dépense d'établissement.

Nous aurons donc à établir d'abord les produits bruts des chemins de fer, ensuite nous passerons aux dépenses d'exploitation, et finalement nous comparerons le produit net aux dépenses d'établissement, que nous avons déjà fixées.

Produit brut.

Le produit brut des chemins de fer est assez exactement renseigné dans les divers pays.

En France, le gouvernement fait insérer chaque trimestre au *Moniteur* un tableau du produit kilométrique trimestriel, dressé par les soins du bureau de statistique. Mais cette période de trois mois a paru trop longue pour connaître les variations de recettes brutes, et les Compagnies fournissent à cet égard les documents nécessaires aux journaux spéciaux, pour donner des résultats hebdomadairement.

En Angleterre, une marche analogue est suivie par le *board of trade*, et les journaux, dans les diverses contrées allemandes, publient des renseignements à des périodes de temps diverses. Il en est de même pour l'Espagne et l'Italie, de sorte qu'en rassemblant ces documents épars on peut recueillir des données assez précises sur le produit brut des chemins de fer d'Europe et même d'Amérique.

Ces renseignements, écrits en langues différentes, exprimés en unités de longueurs et en monnaies diverses, ne sont aucunement comparables, d'autant plus que l'on ne s'est pas entendu sur la période de temps ; ainsi le produit est accusé chez les uns par semaine ou par mois, tandis que les autres donnent les résultats par trimestre, semestre ou année.

Quelle instruction comparative tirera-t-on de ce que :

Le *Berlin-Hambourg* a reçu l'année dernière 2,331,000 thalers pour une longueur exploitée de 39 7/10 milles allemands, ce qui porte le revenu *annuel* à 58,300 *thalers par mille allemand*.

Le chemin du *Nord* a rapporté en une semaine 970,827 francs pour une longueur exploitée de 862 kilomètres, ce qui porte le revenu kilométrique à 1,126 francs *par semaine*.

Le *Great-Western* a reçu en un semestre 795,853 livres sterling, ce qui porte le revenu *semestriel*, pour ses 368 milles anglais, à 2,162 livres sterling.

Et ainsi de suite pour les autres pays, en variant pour chacun d'eux la période de temps, la monnaie et la longueur.

Pour peu que l'on y réfléchisse, on verra qu'il est indispensable de choisir une unité commune pour exprimer tous ces résultats d'une manière uniforme, afin qu'ils soient directement comparables.

C'est pourquoi nous avons choisi pour ce travail le *jour-franc-kilomètre* pour unité fixe à laquelle nous avons rapporté tous les résultats en faisant les réductions nécessaires.

Cette expression veut dire que dans l'espace de temps pendant lequel on a fait le relevé des recettes pour un chemin de fer, il a reçu par jour moyen et pour chaque kilomètre de longueur la somme indiquée dans la colonne du tableau intitulée produit kilométrique journalier.

Cette manière de compter le produit kilométrique par jour ne diffère qu'en apparence de celles où on emploie d'autres périodes de temps, et l'on peut avec la plus grande facilité passer d'un chiffre à l'autre ; du produit kilométrique journalier on passe immédiatement au produit par semaine, en le multipliant par 7, et au produit annuel en le multipliant par 365.

Réciproquement, si l'on sait par exemple que le Nord a reçu, dans la dernière semaine, 970,827 francs, pour une longueur exploitée de 862 kil., on en conclut avec la même facilité qu'il a reçu un produit kilométrique hebdomadaire de 1,126 fr.; ou par *jour kilomètre* moyen, 161 francs.

Cette méthode, proposée par un journal spécial belge, commence à se généraliser

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* des 28 novembre, 5 et 12 décembre 1857.

Digitized by Google

parce qu'elle présente certains avantages, entre autres celui d'exprimer les résultats par de petits chiffres qui se gravent aisément dans la mémoire et facilitent singulièrement les comparaisons que l'on a à faire de tête dans une multitude de circonstances.

En faisant usage de cette unité, on arrive à un grand degré de simplicité, et l'on peut immédiatement comparer les produits bruts des chemins de fer de tous les pays. Ainsi les résultats précédents s'exprimeraient ainsi :

Produit kilométrique.

Berlin-Hambourg	76	francs par jour.
Nord français	101	—
Great-Western	180	—

C'est en opérant ainsi pour chaque chemin de fer en particulier, rassemblant ensuite les résultats relatifs aux mêmes pays, que nous sommes parvenu aux résultats généraux consignés dans le tableau suivant :

Tableau du produit brut des chemins de fer européens.

DÉSIGNATION.	Années.	Longueur en kilomètres.	Sommes perçues.	Par journée kilométrique.
France	1856	5.560	281.150.263	131
Angleterre	1856	9.016	482.876.975	112
Allemagne	1855 (1)	9.092	256.025.000	77
Belgique (Etat)	1856	691	23.157.893	97
Russie	1856	644	7.313.166	128
Suisse	1856	272	1.578.733	32
Hollande	1856	84	2.455.865	77
Totaux	»	26.559	1.054.755.895	»
Moyenne générale	»	»	»	108

(1) Le résultat de 1856, encore trop incomplet, n'a pu figurer dans ce tableau.

Ainsi, au commencement de cette année, la moyenne générale du produit brut des chemins de fer européens s'élevait à 108 fr. par kilomètre.

Il est à observer que cette moyenne est déduite d'une exploitation annuelle de 26,559 kilomètres ayant fourni une recette brute de plus d'un milliard, et par conséquent peut être prise pour une moyenne très-approximative, car les quelques chemins qui ont été omis dans ce relevé n'auront, en aucun cas, la puissance d'infirmer ce résultat; ils peuvent tout au plus abaisser de quelques unités le dernier chiffre, en sorte que l'on peut très-légitimement conclure que :

Au commencement de l'année 1857, les chemins de fer européens rendaient, en moyenne générale, de 108 fr. par jour et par kilomètre.

Ici, comme pour le coût kilométrique, la moyenne est très-variable selon les pays. Le petit tableau suivant est destiné à faire apprécier ces variations.

Tableau de la recette brute moyenne dans chaque pays.

	Par jour kilom.
France	144
Iles Britanniques	112
Angleterre	135
Ecosse	88
Irlande	43
Russie	128
Autriche	105
Belgique	101
Saxe	85
Hollande	77
Prusse	76
Exploités par l'Etat	53
Par les compagnies	88
Wurtemberg	60
Duchés allemands	60
Hanovre	59
Suisse	50
Bavière	47
Danemark	43

La recette des chemins de fer est essentiellement variable, non-seulement d'un chemin de fer à un autre, mais pour une même ligne il y a des variations considérables, qui dépendent tantôt de la saison, tantôt d'une solennité publique ou de mille autres causes qui font momentanément varier les recettes pendant plusieurs semaines.

Il faut s'appliquer à ne pas confondre ces variations accidentelles avec l'accroissement réel et permanent du commerce, ou avec la diminution constante qu'une ligne pourrait éprouver.

Toutes les personnes qui ont l'habitude de manier le calcul des probabilités savent que les observations comparatives basées sur de courtes périodes de temps sont entachées d'une foule d'erreurs accidentelles; mais à mesure que les observations se généralisent, embrassent un plus grand nombre de faits analogues et s'étendent sur une plus longue période de temps, les causes secondaires d'erreurs disparaissent en se compensant, et la loi générale apparait.

C'est ainsi que, si l'on considère la recette kilométrique que les journaux spéciaux publient chaque semaine, on ne saurait se fixer sur rien de positif. Si une semaine le produit kilométrique monte pour certaines lignes et s'abaisse pour d'autres, l'on se hâte de conclure que les ressources sont en voie de prospérité; puis vient la situation inverse, et l'on change de sentiment; on se trouve constamment dans un état de perplexité qui ne saurait se fixer, parce qu'il est influencé outre mesure par les causes accidentelles qui masquent les résultats généraux.

Mais si l'on embrasse d'un seul coup d'œil de longues périodes de temps, par exemple, des années successives, alors on peut déduire *avec grande probabilité* ce qui doit arriver par la suite de ce qui s'est déjà produit.

Or, si l'on embrasse la généralité des chemins de fer depuis leur origine, en calculant année par année, on arrive à des résultats positifs dont on peut conclure des résultats qui ne seront, suivant toute probabilité, pas infirmés par l'expérience.

Les deux listes suivantes, l'une relative aux chemins de fer français, l'autre aux lignes exploitées par l'Etat belge, mettent en évidence que, malgré quelques faiblesses accidentelles causées par des événements bien connus, le produit kilométrique suit une marche ascensionnelle; ces résultats sont basés sur des données officielles.

Cette même tendance se manifeste dans tous les pays pour lesquels on possède des données comparatives.

Tableau du produit de la recette brute moyenne exprimée pour chaque année en francs, reçus par jour-kilomètre, déduit des documents officiels.

Année.	France.	elgique.]
1838	»	42
1839	»	43
1840	»	46
1841	71	51
1842	69	51
1843	77	50
1844	94	55
1845	99	61
1846	101	67
1847	118	71
1848	84	53
1849	83	57
1850	90	66
1851	90	70
1852	102	77
1853	118	85
1854	127	97
1855	141	103
1856	131	101

Des faits que nous venons d'analyser on peut conclure avec une quasi certitude :

Le produit kilométrique des chemins de fer a été sans cesse croissant depuis l'origine, et ce mouvement ascensionnel ne paraît pas encore avoir atteint sa limite.

A. DE LAVELEYE.

(*La suite au prochain numéro.*)

Digitized by Google

BANQUE DE FRANCE.

Le conseil de la Banque de France a décidé, dans sa séance de ce jour, que le taux de l'escompte des effets de commerce serait *uniformément* abaissé à 6 0/0, à partir du vendredi 18 décembre courant.

Le secrétaire général,

MARSAUD.

17 décembre 1857.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS

Bilan au 30 novembre 1857

ACTIF.

Caisse :		
Espèces en caisse. 1,343,522 31		
Espèces à la Banque..... ..... 116,372 40		1,460,294 71
Portefeuille :		
Paris..... 27,3[illegible]2,576 58		
Province..... 9,379,045 27		41,379,294 25
Étranger..... 4,617,674 40		
Actions de la Banque de France....		»
Immeubles.....		433,072 66
Avances sur fonds publics et actions diverses.....		2,567,263 [illegible]
Correspondants :		
De province . ... 26,163,[illegible]45 97		
Étrangers..... 1,346,100 45		27,514,546 14
Frais de premier établissement....		»
Frais généraux.....		276,721 97
Effets en souffrance. — Exercice courant.....		53,970 50
Actions à émettre.....		20,000,000 »
Divers.....		70,[illegible]28 27
		93,75[illegible],092 44

PASSIF.

Capital :		
Actions réalisées.. 20,000,000 »		
Actions à émettre 20,000,000 »		40,000,000 »
Capital des Sous-Comptoirs.....		4,033,079 15
Réserve.....		3,[illegible]4,802 22
Comptes courants d'espèces		15,101,303 38
Acceptations à payer.....		18,197,283 [illegible]
Dividendes à payer.....		29,526 85
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers..... 4,590,030 73		
Par faillites du Tribunal de Comm. 107,512 21		4,697,542 94
Correspondants :		
De province..... 6,295,047 79		
Étrangers..... 347,288 71		6,642,336 50
Profits et pertes.....		1,537,015 29
Rentrées. — Effets en souffrance des exercices clos.....		14,266 44
Divers.....		38,035 85
		9[illegible],756,092 44

Risques en cours au 30 novembre 1857 :

Effets à échoir restant en portefeuille	41,379,294 25
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir.....	20,083,886 10
	61,463,180 35

Certifié conforme aux écritures :

Le Directeur,

PENARD.

BANQUE D'ANGLETERRE.

SITUATION AU 9 DÉCEMBRE 1857.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Billets émis.....	24,043,235	601,081,375
Actif.		
Avances à l'Etat....	11,015,100	275,377,500
Autres créances....	5,450,900	136,497,500
Espèces et lingots (or).	7,568,255	189,206,375
Somme égale.. .	24,043,235	601,081,375

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque.	14,553,000	363,825,000
Reste.....	3,493,918	87,347,950
Compte-courant de l'Etat créditeur.....	6,618,067	166,201,[illegible]0
Comptes particuliers. .	14,440,724	361,018,100
Billets à sept jours et autres.....	841,222	20,[illegible]80,550
	39,946,926	9[illegible],673,150
Actif.		
Créances sur l'Etat.. .	5,434,022	135,[illegible]0,550
Créances particulières.	30,111,185	752,779,625
Billets de banque . .	3,909,485	97,512,125
Numéraire.	501,234	12,530,850
	39,946,926	99[illegible],673,150

Il résulte de la situation qui précède une augmentation,

	Liv. sterl.	Francs.
1° Sur les espèces et lingots de. . .	713,022	17,825,550
2° Du reste de. .	34,562	864,050
3° Du compte courant du trésor de. .	575,795	14,394,875

Et une diminution,

	Liv. sterl.	Francs.
1° Sur la circulation des billets. . .	959,660	23,991,500
2° Sur le compte courant particulier de.	25,462	636,550
3° Sur le portefeuille.	1,180,201	29,505,025

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

22 décembre. — **Compagnie franco-américaine.** — Assemblée générale extraordinaire à Lyon, salle de la Bourse.

22 décembre. — **Usines centrales de la Guadeloupe.** — Assemblée annuelle, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, à 3 heures.

24 décembre. — **Etablissements Cavé.** — Salle Lemardeley, rue Richelieu, 100, à Paris.

28 décembre. — **Compagnie générale des asphaltes.** — Au siége social, 216, quai Jemmapes.

29 décembre. — **Société nouvelle d'Herserranges.** — Salle Lemardeley, rue Richelieu, 100 Paris.

6 janvier. — **Etablissements métallurgiques d'Aisne et Nord.** — Cité Bergère, 1, Paris.

9 janvier. — **Canal de jonction de la Sambre à l'Oise.** — Au siége social, rue de Provence, 13

16/30 janvier. — **Banque nationale de Grèce.** — A l'hôtel de la Banque, à Athènes.

APPELS DE FONDS.

A partir du 15 novembre. — **Compagnie franco-américaine.** — 50 fr. par action, rue Drouot, 14.

A partir du 15 novembre. — **Société générale de crédit en Espagne.** — 100 fr. par action, rue de Provence, 48.

15 au 25 décembre. — **Victor-Emmanuel.** — 150 fr. par action, rue Basse-du-Rempart, 48 bis.

Jusqu'au 25 décembre — **Société nouvelle d'Herserange.** — Appel des deux cinquièmes restant dus sur les actions, au siége social, 58, rue d'Hauteville.

20 au 31 décembre. — **Société mercantile et industrielle de Madrid.** — 125 fr. par action, rue Laffitte, chez MM. de Rothschild frères.

2 janvier. — **Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Versement complémentaire de 385 fr. sur les 115,500 actions nouvelles (voir aux annonces).

2 au 15 janvier. — **Chemin de fer de Chimay à Mariembourg.** — 100 fr. par action, rue de Provence, 70, chez M. F.-A. Seillière, banquier.

2 au 15 janvier. — **Lombards-Vénitiens.** — 65 fr. par obligation, sous déduction du coupon d'intérêt de 7 fr. 50 (soit 57 fr. 50 par obligation), rue Laffitte, chez MM. de Rothschild frères.

2 janvier. — **Société R. privilégiée des chemins de fer de l'Est de Bavière.** — Appel du second versement sur les actions (voir aux annonces).

A partir du 5 janvier. — **Société belge de bateaux à vapeur.** — 100 fr. par action.

10 au 20 janvier. — **Union des chemins suisses.** — Appel de 50 fr. par action (voir aux annonces).

Jusqu'au 25 janvier. — **Société fermière de la fonderie de Caronte et des mines de la Méditerranée.** — 8 fr. 25 restant dus sur les actions, 57, rue de Provence.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

1er décembre. — **Est.** — Intérêts aux obligations 5 0/0 et 3 0/0.

1er décembre. — **Franco-Suisse.** — Intérêts aux actions, 4 fr. 50 c. pour le demi-semestre de 1857.

1er décembre. — **Houillères et chemin de fer d'Epinac.** — Paiement de 100 fr. par action sur l'exercice de 1856-1857.

1er décembre. — **Société du Phœnix.** — Paiement du coupon d'intérêts n° 5, chez M. N.-Ed. Blount et C°, rue de la Paix, 3.

A partir du 17 décembre. — **Banque d'Algérie.** — Paiement du dividande échu le 31 octobre 1857, 18 fr. 40 par action ancienne, et 9 fr. 40 par action nouvelle, au Comptoir d'escompte, 14, rue Bergère.

A partir du 17 décembre. — **Emprunt anglo-autrichien 5 0/0.** — Les porteurs sont admis à déposer les coupons d'intérêt à échoir le 1er janvier 1858, chez MM. de Rothschild frères.

2 janvier. — **Nord.** — Paiement du semestre d'intérêts aux porteurs d'obligations.

2 janvier. — **Paris à la Méditerranée.** — Paiement du coupon d'intérêts, soit 7 fr. 50 c. par obligation.

Digitized by Google

2 janvier. — **Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Paiement du coupon semestriel sur obligations (voir aux annonces).

2 janvier. — **Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Paiement du coupon d'intérêt sur les deux premiers versements des 115,500 actions nouvelles, 6 fr. 25 par action (voir aux annonces).

2 janvier. — **Paris à la Méditerranée.** — Emprunt de 30 millions de l'ancienne Compagnie de Marseille à Avignon. Paiement du coupon d'intérêts, soit 25 fr. par obligation.

2 janvier. — **Orléans.** — Paiement du coupon semestriel de janvier 1858 sur les obligations d'Orléans et sur les obligations émises en 1855 par l'ancienne Compagnie du Grand-Central.

2 janvier. — **Lyon à Genève.** — Paiement du coupon semestriel, 10 fr. par action et 7 fr. 50 par obligation, rue Laffitte, 17, Paris.

2 janvier. — **Charleroy à la frontière.** — Paiement du huitième coupon d'intérêts.

2 janvier. — **Houillères et chemin de fer de Carmaux à Toulouse.** — Paiement du coupon semestriel sur obligations.

2 janvier. — **Lombards-Vénitiens.** — Paiement du semestre d'intérêts sur les versements effectués, soit 3 fr. 75 c. par action, chez MM. de Rothschild frères.

2 janvier. — **Madrid à Saragosse.** — Paiement du semestre d'intérêt, rue Laffitte, 21, chez MM. de Rothschild frères.

2 janvier. — **Hainaut et Flandres.** — Intérêts aux obligations (7 fr. 50), 46, rue de Provence, Paris.

2 janvier. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Coupon d'intérêt de 3 fr. 75, chez MM. Prost et Cᵉ, 48, rue Neuve-des-Mathurins.

2 janvier. — **Omnibus de Paris.** — Paiement d'un à-compte de 25 fr. par action sur les dividendes de 1857.

2 janvier. — **Mines et fonderies de Sautander.** — 80 f. 80 c. par action, formant avec 25 fr. payés au 1ᵉʳ juillet le solde des bénéfices de l'exercice 1857-1858.

2 janvier. — **Compagnie générale des Caisses d'escompte.** — Coupon d'intérêt, 48, rue Neuve-des-Mathurins (voir aux annonces).

4 janvier. — **Union des chemins suisses.** — Intérêts aux obligations, premier et second emprunts. — Intérêts aux obligations 3 0/0.

5 janvier. — **Dauphiné.** — Intérêts aux actions à la caisse du Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

15 janvier. — **Ardennes.** — Paiement du coupon semestriel des actions.

20 janvier. — **Union des chemins suisses.** — Intérêts aux actions.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

22 décembre. — **Crédit foncier de France.** 4ᵉ tirage d'obligations, rue Neuve-des-Capucines, 19.

22 décembre. — **Carmaux à Toulouse.** — Tirage d'obligations de l'emprunt de 1855, au siége social, place Vendôme, 16.

28 décembre. — **Ouest.** — Tirage d'obligations des anciennes compagnies du Hâvre, Versailles (rive droite), Saint-Germain.

29 décembre. — **Mines de la Loire.** — Tirage au sort de 337 obligations des emprunts de 1845, 1846 et 1852, au siége social, 44, rue de la Victoire.

1ᵉʳ janvier. — **Est.** — Remboursement de 535 actions sorties au tirage du 30 novembre dernier.

2 janvier. — **Orléans.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 8 décembre, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

2 janvier. — **Paris a la Méditerranée.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 10 décembre.

2 janvier. — **Genève.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 18.

11 janvier. — **Omnibus de Paris.** — Tirage au sort de 70 actions et de 614 obligations, 155, rue Saint-Honoré (voir aux annonces).

1ᵉʳ février. — **Houillères et chemin de fer d'Épinac.** — Remboursement de 50 obligations sorties au tirage du 25 novembre, à raison de 1,100 f. l'une.

6 février. — **Compagnie générale immobilière.** — Remboursement annuel de 32 obligations 1ʳᵉ série et de 255 de la 2ᵉ série (voir aux annonces).

ÉCHANGE DE TITRES. — CONVERSION.

Compagnie générale de navigation. — La libération des actions et l'échange des titres contre ceux de la Compagnie fusionnée a lieu chez M. A. Levêque, banquier, rue de la Victoire, 10.

Paris à Sceaux et à Orsay. — Echange des titres anciens contre des obligations de la Compagnie d'Orléans, au siége de la liquidation, 35, rue Neuve-des-Petits-Champs.

CHEMIN DE FER DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu les décrets des 7 mai 1853 et 18 mars 1857, et les lois des 10 juin 1853 et 21 juillet 1856, relatifs au chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble et à deux lignes dirigées dudit chemin sur Lyon et Valence;

Vu le décret du 18 février 1854, portant autorisation de la Société anonyme formée à Paris sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble*, et approbation de ses statuts;

Vu la délibération de l'assemblée générale de ladite Compagnie en date du 26 février 1856 ;

Vu les articles 29 à 37, 40 et 45 du Code de commerce :

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en moins
								0/0	0/0
ORLÉANS (1).	Du 3 au 9 décembre...	1372	988,531 44	720 50	1234	1,166,271 05	945 11	»	23.76
NORD (1)..	3 — 9 — ...	802	970,827 53	1,126 25	795	890,146 15	1,119 68	0.58	»
OUEST (1).	3 — 9 — ...	950	664 880 55	699 87	876	650,353 54	742 41	»	5 72
EST (1)..	3 — 9 — ...	1458	847,214 59	507 47	1069	777,053 52	727 15	» »	17.86
LYON (1)..	3 — 9 — ...	694	828,161 85	1,207 73	650	951,815 14	1,450 94	»	16.76
LYON-BOURBONNAIS (1) (Roanne à Lyon)..	3 — 9 — ...	150	192,123 09	1,280 82	150	181,805 09	1.212 05	5.67	» »
Id. (Nevers à Brioude)	3 — 9 — ...	250	76,955 46	300 57	230	79,760 05	340 60	»	13.30
MÉDITERRANÉE (1)	3 — 9 — ...	551	559,123 04	1,014 74	551	618,910 70	1,123 23	»	9 65
MIDI..	3 — 9 — ...	729	233,045 77	319 67	466	162,897 85	348 07	» »	8.15
LYON A GENÈVE..	3 — 9 — ...	175	52,380 40	299 32	75	21,523 30	290 98	3.20	»
CHEMINS DU DAUPHINÉ.	3 — 9 — ...	90	22,225 66	246 95	»	»	»	»	»
SARAGOSSE (2).	28 nov. 5 — ...	358	113,951 61	318 30	276	96,863 98	348 43		8.60
AUTRICHIENS..	3 déc. 9 — ...	1191	717,802 72	602 68	1077	515,379 38	478 53	25.94	»
LOMBARDS-VÉNITIENS.	26 nov. 2 — ...	456	165,776 20	363 54	402	130,384 48	324 33	12.04	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse. (2) Le transport des marchandises, entre Albacète et Almansa (soit 80 kil.) a commencé le 1ᵉʳ décembre

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. La Compagnie du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble est autorisée à prendre la dénomination de *Compagnie des chemins de fer du Dauphiné*.

Sont approuvées les modifications apportées aux statuts de ladite Compagnie, telles qu'elles sont contenues dans l'acte passé le 6 juillet 1857 devant Me Foucher et son collègue, notaires à Paris, lequel acte restera annexé au présent décret.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des lois*, inséré au *Moniteur* et dans un journal d'annonces judiciaires du département de la Seine, et enregistré, avec l'acte modificatif, au greffe du tribunal de commerce de la Seine.

Fait au palais des Tuileries, le 5 décembre 1857.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

E. ROUHER.

BANQUE D'ANGLETERRE.

Voici la correspondance entre le chancelier de l'échiquier, relative à l'Emission extra-légale.

Au gouverneur et sous-gouverneur de la Banque d'Angleterre.

« Downing street, le 27 novembre.

» Messieurs, par notre lettre du 12, nous vous informons que si dans l'état de discrédit et de défiance commerciale qui s'est manifesté, les directeurs de la Banque d'Angleterre se trouvaient hors d'état de satisfaire aux demandes d'escomptes et d'avances sur bonnes valeurs sans dépasser les limites prescrites par l'acte de 1844, le gouvernement serait disposé à proposer au parlement, à sa réunion, un bill d'indemnité pour l'excédant émis de cette manière.

» Il paraît, d'après le relevé de la Banque d'Angleterre, pour la semaine qui expire le 18 novembre, que les directeurs avaient à ce moment émis 2 millions de livres sterling (50 millions de francs) de billets sur valeurs en excédant de la limite prescrite par la loi.

» L'éventualité que l'on avait en vue pour la proposition d'un bill d'indemnité s'étant donc présentée, et la session du parlement approchant, nous désirons recevoir de vous, touchant la marche que les directeurs ont suivie dans le règlement de leur émission de billets depuis le 12 de ce mois, tous les renseignements que vous pourrez nous fournir pour l'instruction du gouvernement.

» (Signé) PALMERSTON, G.-C. LEWIS. »

Au très-honorable premier lord de la trésorerie et au très-honorable chancelier de l'Echiquier.

« Milord et monsieur, nous avons l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 28 qui nous demandait d'exposer la marche que nous avons suivie.

» Pour satisfaire à ce vœu, il peut être bon de revenir sur la situation de la Banque d'Angleterre avant la réception de la lettre du 12 (celle qui a provoqué la résolution de la Banque).

» Au 24 octobre, les lingots, au département de l'émission, étaient de 8,777,000 liv. st.; la réserve, de 4,079,000 liv. st.; les billets entre les mains du public, de 1,700,000 liv. st.; l'escompte et les avances, de 10,262,000 liv. st., et les dépôts de 10,126,000 liv. st. Le taux de l'escompte de la Banque était de 8 0/0 pour traites n'ayant pas plus de quatre-vingt-quinze jours d'échéance.

» La semaine suivante, un grand ébranlement de crédit et une demande d'escompte à la Banque d'Angleterre ont été amenés par la faillite de la Banque du bourg de Liverpool, dont les billets réescomptés étaient en grand nombre aux mains des courtiers de Londres. Toutefois les effets de cette faillite et d'autres n'avaient pas encore eu d'effet alarmant sur les ressources de la Banque et n'avaient produit aucune grande perturbation dans les affaires commerciales de Londres.

» Au 5 novembre, la réserve était de 2,995,000 liv. st.; les lingots, au département de l'émission, de 7,919,000 liv. st., et les dépôts de 17,265,000 liv. st. Le taux de l'escompte avait été élevé à 9 0/0, et le 10 novembre à 10 0/0.

» Les demandes d'or pour le continent avaient cessé; les demandes d'Amérique étaient devenues sans importance; à ce moment il y avait peu à craindre que les émissions de la Banque fussent insuffisantes pour faire face aux besoins du commerce dans la sphère légale de leur circulation.

» Dans cet état de choses toutefois sont survenues les faillites de la Banque occidentale d'Ecosse et de la Banque de la ville de Glascow, et un nouveau discrédit en Irlande ayant de l'influence sur la circulation anglaise par l'absorption, en quatre semaines, de plus de 2 millions d'or pour faire face aux besoins de l'Ecosse et de l'Irlande; sur cette somme, plus de 1 million a été envoyé en Ecosse, et 280,000 liv. st. ont été envoyées en Irlande, du 5 au 12 novembre.

» Ces exigences étaient naturellement soudaines et irrésistibles; elles firent nécessairement diminuer la réserve qui le 11 avait baissé jusqu'à 1,402,000 liv. st., et les lingots avaient baissé à 6,666,000 l. st.

» Le public s'alarma, des dépôts considérables s'entassèrent à la Banque d'Angleterre, les banquiers qui déterminaient de grandes sommes d'argent remboursables sur demande furent obligés de recourir eux-mêmes à la Banque d'Angleterre pour s'approvisionner, et pendant quelques jours presque toutes les demandes du commerce retombèrent sur la Banque; ainsi le 12 elle escompta et avança jusqu'à 2,373,000 liv. st., qui laissaient encore le soir une réserve de 581,000 liv. st.

» Telle était la situation de la Banque le 12, jour de la publication de la lettre de la trésorerie. Les demandes d'escomptes et d'avances continuèrent jusqu'à ce qu'elles eurent atteint le maximum de 21,616,000 liv. st.

» Le public a aussi demandé une plus forte quantité de billets que d'habitude à cette époque, les sommes entre ses mains s'étant élevées, le 21, à 21,554,000 liv. st. La Banque a, depuis le 12, en vertu de la lettre de la trésorerie, émis 2 millions de livres sterling de billets en sus des limites de la circulation prescrite par l'acte de 1844, et elle a fait passer des valeurs au département de l'émission pour cette somme.

» Telle n'est pas toutefois la mesure de la somme dont s'est dessaisie la Banque; cette somme n'a pas dépassé 928,000 liv. st., le reste des 2 millions de livres sterling ayant été gardé comme réserve de billets au département de la Banque, qui en même temps avait aussi 507,020 liv. st. en espèces. Nous portons un relevé des comptes à partir du 11 novembre jusqu'au 28 inclusivement. Il résulte que la Banque a continué de faire face à toutes les demandes d'escomptes et d'avances sur bonnes valeurs, et de remédier au discrédit et à la détresse commerciale signalés dans votre lettre du 12 comme ayant été occasionnés par la récente faillite de certaines Banques par actions en participation en Angleterre et en Ecosse, et de certaines grandes maisons de commerce faisant surtout des affaires avec l'Amérique.

» En escomptes et avances, les sommes fournies au public du 12 novembre au 1er décembre se sont élevées en tout à 12,615,000 liv. st.

» SHEFFIELD NEAVE, gouverneur;
» BONAMY DOBRÉE, sous-gouverneur. »

JURISPRUDENCE COMMERCIALE.

Un jugement du tribunal de commerce de la Seine, en date du 28 juillet dernier, avait validé le prêt fait par la Société de Crédit mobilier à M. Orsi d'une somme de 300,000 fr. sur le nantissement de 11,200 actions des Docks Napoléon et autorisé la Société à faire vendre les actions par le ministère du syndic des agents de change.

M. Coin, syndic de la Compagnie des agents de change, a fait annoncer dans les journaux la vente de ces actions, qui portent la mention qu'elles sont libérées du premier versement de 125 fr.

MM. Charles Monteaux et Benjamin Lunel, changeurs, boulevard Montmartre, 17, ont acheté, dans les derniers jours d'octobre et le 2 novembre, un certain nombre de ces actions par l'entremise de M. Vacheron, leur agent de change, et depuis cet achat ils ont appris que, dès le 8 octobre, les liquidateurs de la Société des Docks Napoléon avaient fait insérer dans les journaux un avis informant le public qu'un certain nombre de ces actions, dont ils donnaient les numéros, n'étaient pas libérées du versement de 125 fr. exigé par les statuts; qu'en conséquence, les acquéreurs ne pourraient être reconnus en qualité d'actionnaires qu'à la charge d'opérer ce versement.

MM. Monteaux et Lunel, qui ont revendu une partie des actions signalées par les liquidateurs des Docks, prétendent qu'ils sont en butte à des réclamations de la part de leurs acquéreurs qui exigent le remplacement des actions litigieuses ou une garantie de leur valeur. Suivant eux, les agents de change auraient dû faire connaître avant la vente des actions les protestations insérées dans les journaux par les liquidateurs des Docks, et ils ont assigné M. Coin, syndic de la compagnie, qui a mis en vente les actions contestées, et M. Vacheron, par l'entremise de qui ils les ont achetées, pour voir dire que, dans la huitaine du jugement à intervenir, ils seraient tenus de faire rétracter et révoquer par les liquidateurs des Docks les avis publiés par eux tendant à mettre en doute la réalité et la valeur des actions mises en vente en vertu du jugement du 27 juillet, et pouvant notamment faire supposer que les acquéreurs de tout ou partie desdites actions ne seraient reconnus actionnaires de la Société des Docks qu'à la charge d'opérer préalablement le versement de 125 fr. sur tout ou partie desdites actions, lesquelles rétractation et révocation auraient lieu par la voie des journaux, en la même forme que les avis précédemment donnés au public; sinon, qu'ils seraient tenus de remplacer les actions litigieuses par des titres non contestés, sous la réserve de toute demande en garantie pour le cas où ils seraient inquiétés par leurs acheteurs.

Le tribunal, après avoir entendu Me Cardozo, agréé de MM. Monteaux et Lunel, et Me Schayé, agréé de MM. Coin et Vacheron, a rendu le jugement suivant :

« Attendu que les actions de la société des Docks Napoléon, achetées par Monteaux et Lunel, font partie de celles qui ont été données en nantissement à la société générale du Crédit mobilier par Orsi, nantissement qui a été déclaré régulier et valable par jugement contradictoire de ce tribunal du 27 juillet dernier, rendu avec les liquidateurs des Docks Napoléon et exécutoire par provision nonobstant appel et sous caution;

» Attendu que ces actions portent la mention de

Digitized by Google

libération jusqu'à concurrence du premier versement de 125 fr.;

» Attendu que si les liquidateurs des Docks Napoléon se sont permis de faire des insertions dans les journaux pour jeter du doute sur la mention de libération introduite dans ces actions, cette circontance ne saurait autoriser Monteaux et Lunel à demander aux agents de change, par le ministère desquels la vente a eu lieu, la rétractation de l'insertion dont s'agit, laquelle ne constitue d'ailleurs aucune opposition ou éviction dans la propriété transmise avec le bénéfice de la libération y énoncée; que dans tous les cas, la possession de bonne foi de ces titres, leur transmission en vertu de décision de justice, sont exclusives d'aucune distinction entre ces actions pour ce qu'elles expriment et toutes autres de même nature jetées dans la circulation;

» Par ces motifs,

» Dit qu'il n'y a lieu de statuer quant à présent sur la demande de Monteaux et Lunel;

» Donne acte aux parties de Me Schayé de leur réserve de dommages-intérêts contre les liquidateurs de la Compagnie des Docks à raison de l'insertion dont s'agit, si aucuns sont dus;

» Autorise l'insertion facultative du présent jugement dans trois journaux, sauf le recours contre qui de droit pour le remboursement des frais qu'elle occasionnera;

» Compense les dépens entre les parties. »

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Le 4e tirage, pour 1857, des obligations du Crédit foncier, aura lieu le mardi 22 décembre, à deux heures et demie de l'après-midi, au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, 19.

Le 1er numéro sortant gagnera		100,000 fr.
Le 2e	—	50,000
Le 3e	—	40,000
Le 4e	—	30,000
Le 5e	—	20,000
Le 6e	—	10,000
Et les huit numéros suivants chacun 5,000 fr., ensemble.		40,000
Total des lots.		290,000 fr.

Les porteurs des titres sur lesquels des versements exigibles n'auraient pas été effectués, sont prévenus que, faute d'avoir effectué ces versements avant le 22 décembre, ils ne participeront pas aux bénéfices de ce tirage.

Les demandes d'achats d'obligations, *au cours de la Bourse*, sont reçues dans les départements, chez MM. les receveurs généraux et particuliers des finances.

Le conseiller d'Etat, gouverneur du Crédit foncier de France.

L. Frémy.

Paris, le 9 novembre 1857.

Le Conservateur, Compagnie anonyme d'assurances mutuelles sur la vie. M. Desbouillons, directeur, rue Grange-Batelière, 6, à Paris. — Dotation des enfants. — Création d'un fonds d'établissement. — Assurances mixtes en cas de mort. — Résultats avantageux.

London and Continental, Compagnie anglaise d'assurances à primes fixes sur la vie. — Capital, 12,500,000 fr. M. Desbouillons, directeur, rue Grange-Batelière, 6, à Paris. — Capitaux payables après décès, primes réduites. — Rentes viagères, taux élevé. — Combinaisons nouvelles aux conditions les plus avantageuses.

FORGES

SAINT-DIZIER.

Jeudi 17 décembre 1857 :

Un marché de fonte affinage a été traité à 135 fr. à Saint-Dizier; plusieurs autres propositions n'ont pas abouti, les détenteurs n'ayant pas voulu céder.

Les fers ne sont toujours que faiblement demandés; ils n'en conservent pas moins leurs cours : 330 fr. les laminés rendus dans toutes les gares, 370 fr. les martelés en gare de Saint-Dizier.

Machine ou verge de tréfilerie, sans changement 350 et 360 fr.; à ces prix, certaines usines refusent de traiter.

Le tarif des pointes de novembre continue à être raisonné.

Fontes et fers spéciaux pour construction.

Pendant le mois d'octobre dernier, il est entré à Paris, en fontes et fers destinés à remplacer dans le bâtiment le bois ou la pierre et pour ce soumis à un droit d'octroi, 1,012,075 kilog. de fers et 692,661 kilog. de fontes.

Dans le mois correspondant de 1856, les chiffres constatés sont de 1,056,651 kilog. pour le fer et de 751,179 kilog. pour la fonte. C'est donc une diminution de 13,976 kilog. sur le premier article et 58,518 kilog. sur le second.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 8 décembre :

Gartsherrie n° 1, 75 fr.; Calder n° 1, 74 25; Glengarnock n° 1, 60 35; Blair, Eglinton, Muirkirk, Lugar et autres bonnes marques n° 1, 65 60 à 66 25.

Warrants, bonnes marques, numéros mélangés, 65 fr. à 65 60; à bord de Glascow, paiement comptant sans escompte.

Fers en barres plates et rondes de dimensions ordinaires, 200 à 218 75; fers d'angles, 212 50; fers à clous, 225; tôles fortes pour chaudières, 250; dito pour navires, 237 50; dito fines, 262 50; cercles, 237 50.

Fret. — Rouen, 18 75 à 19 35; Havre, Dunkerque et Calais; 16 25 à 16 85; Boulogne, Dieppe, Fécamp, Cherbourg et Brest, 16 85; Saint-Valéry, 18; Abbeville, 19 35.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Les cours de Charlerol sont : fonte d'affinage, 90 fr.; fonte de moulage, 150, 140, 130, 120 et 110 les n°s 1, 2, 3, 4 et 5; fers laminés métis, 195; dito petit fort, 205; dito fer fort, 215 la 1re classe, avec 3 fr. d'écart par classe; rails, 185 à 190.

En charbons, les expéditions pour la France sont importantes, et les prix peuvent se soutenir. Charbon gras, houille, 23 fr. les 1,000 kil., gailleterie, 21, tout venant, 14, menu, 13; demi-gras, houille, 22, gailleterie, 20, tout venant, 13, menu, 7 50; flambant, houille, 19, gailleterie, 17 50, menu, 1; maigre, houille, 15, gailleterie, 13 50, tout venant, 8, menu, 4 fr.

A Liége, le prix des fers, qui s'était soutenu jusqu'à présent, a dû baisser : laminés, 200, 220 et 240 les nos 1, 2 et 3.

Voici le prix des charbons dans le couchant de Mons : Houille flenu demi-grasse, 2 fr. par 80 kil., gailleteries, 1 90; tout venant, 1 45, par hectolitre ras; fines, 1 10 dito; houilles fines à forges, 1 55 dito; — Coke pour locomotives, 23 à 26 frs

O. Saupique.

(L'Ancre de Saint-Dizier

Belgique. — Le *Moniteur belge* vient de publier le résumé du commerce général de la Belgique pendant le mois d'octobre; nous groupons les résultats qui se rattachent à l'industrie métallurgique :

Commerce de la Belgique. — 10 *mois.*

IMPORTATIONS.

		1857.	1856.
Charbons	tonnes	111,916	71,238
Fonte brute	»	3,426	non relevé.
Fonte ouvrée	»	»	»
Fer battu	»	539	non relevé.
Machines et mécaniq.	»	»	»
Zinc brut	»	»	»
Zinc laminé	»	»	»
Armes	fr.	»	»

EXPORTATIONS.

		1857.	1856.
Charbons	tonnes	2,280,582	2,322,446
Fonte brute	»	44,627	non relevé.
Fonte ouvrée	»	3,147	777
Fer battu	»	36,384	non relevé.
Machines et mécaniq.	»	7,770	4,230
Zinc brut	»	7,830	6,705
Zinc laminé	»	6,310	6,732
Armes	fr.	9,356,246	9,751,471

— Nous croyons être utile à nos lecteurs en leur faisant connaître les prix des objets qui entrent dans l'exploitation des chemins de fer, lorsque dans les pays étrangers ils ont un caractère officiel; c'est dans cette vue que nous donnons un bordereau de prix déduit d'une adjudication que le chemin de fer de l'Etat belge vient de faire récemment :

Premier lot. — 10 plates-formes de 4 mèt. 30 c. de diamètre, 32,890 fr., soit la pièce, 3,282 fr.

16 plates-formes de 4 mètres 30 cent. de diamètre, 31,890 fr., soit la pièce, 3,189 fr.

100 croisements de rails, modèle n° 1.

5 grues hydrauliques, 5,445 fr.; la pièce, 1,089 fr.

10 plateaux en fonte, avec tabliers pour plates-formes, de 4 mèt. 30 c. de diamètre, 16,170 fr.; la pièce, 1,617 fr.

100 paires d'aiguilles excentriques, 3,000 fr.: la pièce, 30 fr.

10 longerons pour grandes plates-formes, 24 fr. les 100 kilog.

Voitures à voyageurs de 2e classe, achevées	pièce.	fr. 6,993	»
Wagons à charbon de 10 tonnes (roues fournies par l'administration)	id.	1,540	»
Roues de wagon	id.	176	25
Fournitures et application de bandages neufs aux roues de locomotives ou de voitures	100 kil.	109	»
Bandages droits pour roues de locomotives	id.	82	80
Bandages pour roues de voitures	id.	42	80
Essieux bruts de wagon	id.	59	70
Essieux de supports pour locomotives	id.	60	»
Ressorts de trains pour roues de wagon	id.	64	»
Cuivre rosette de Drontheim	id.	314	48
Tubes neufs en laiton	id.	290	»
Boîtes à feu en cuivre battu pour chaudières de locomotives	id.	414	»
Fonte moulage, très-douce n° 1	id.	14	30
Caisse à eau et en tôle	id.	60	»
Boîtes à graisse en fonte	pièce.	11	10

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

1857 ongueur exploitée, 862 kilomètres.,
1856. id. 795 id.)

Du 3 au 9 décembre 1857.

91 445 voyageurs.....	271,348 82	
Bagages, marchandis.etc.	699,478 71	
Total...		970,827 53
Semaine correspondante de 1856.		
76 606 voyageurs.....	247,443 65	
Bagages, marchand.., etc.	642,702 50	
Produit total.....		890,146 15
Différence...		80,681 38
Produit par kilomètre :		
1857,	1,126	
1856,	1,120	
Recette totale depuis le 1er janvier		
1857.....	48,513,576 24	
1856.....	44,897,896 08	
Différence...	3,615,680 16	

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLEANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
En 1857, 1372 kil. — En 1856, 1234 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1857, 1277 kil. — En 1856, 1143 kil.

Du 3 au 9 décembre 1857.

97,360 Voyageurs...	334,460 33	
Bagages, marchandises, etc.....	654 071 11	
Total.....	988.531 44	
Semaine correspondante de 1856 .	1,166,271 05	
Différence...	177,739 61	
Recettes depuis le 1er janvier 1857.	98,106,537 87	
Recette correspondante de 1856	49,106,741 75	
Différence...	5,301,813 12	

Concessions nouvelles.—Comptes de 1er établissement
Novembre 1857.

SECTION DE COUTRAS A PÉRIGUEUX.

Longueur légale exploitée : 76 kilomètres.

Voyageurs.....	26,716 71	
Bagages, marchandises, etc.....	22,549 61	
Total.....	49,266 32	
Recettes antérieures.....	166 121 16	
Total.....	215,387 48	

LIGNE DE PARIS A SCEAUX ET A ORSAY.

(1857. Longueur exploitée, 25 kilomètres)

Voyageurs	32,516 26	
Bagages, marchandises, etc.....	1,237 94	
Total.....	33,754 20	
Mois correspondant de 1856 :.....	29,221 35	
Différence.....	4,532 85	
Recette totale depuis le 1er janvier 1857	508,733 08	
Id. id. 1856	449,685 84	
Différence.....	59,068 24	

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON ET DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

PARTIE NORD DU RÉSEAU. — SECTION DE PARIS A LYON

(1857. Longueur exploitée, 694 kilom.)
(1856. id. 656 »)

Recettes du 3 au 9 décembre 1857

Produit par kilomètre : 1857, 1,207 73.
— 1856, 1,450 93.

Grande vitesse) 72,591 voyageurs...	283,599 60	
Grande vitesse) marchand.....	109.2 * 10	
Petite vitesse) marchand.....	445,054 05	
Total.....	828,161 85	
Semaine correspondante de 1856....	931,815 14	
Différence...	113,653 29	
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	46,375,127 27	
id. id. 1856	41,131,698 58	
Différence...	5,241,428 69	

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. id. 551 id.

Recettes du 3 au 9 décembre 1857

57,030 Voyageurs.....	178,860 10	
Bagages et marchandises	380,252 94	
Total de la semaine.....	559,122 04	
Semaine correspondante de 1856.. .	618 910 70	
Différence...	59,788 66	
Total des recettes, à partir du 1er janvier 1857.....	28,379,189 10	
Période correspondante de 1856.	28,226,405 64	
Différence...	152,783 46	

CHEMINS DE FER DE L'EST.

(1re 7. Longueur exploitée, 1419 kilomètres.)
(1856. id. 1069 id.)

8e année. — 49me semaine.

Du 3 au 9 décembre 1857.

82,144 Voyageurs.....	266,701 48	
Marchandises.....	580,520 18	
Total de la semaine.....	847,214 32	
Recettes antérieures.....	44,441,869 80	
Total général.....	45,289,084 39	
49me semaine de 1857	847,214 32	
Semaine correspondante de 1856.	777,653 32	
Différence...	69,561 07	
Exercice 1857.....	45,289,084 39	
Id. 1856.....	40,557,732 37	
Différence...	4,731,352 02	

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 950 kilomètres)
(1856. id. 876 id.)

Du 3 au 9 décembre 1857

168,447 voyageurs.....	277,409 67	
Marchandises, etc., grande vitesse ...	49 378 90	
— petite vitesse....	338,691 98	
Total de la semaine..... ...	665,480 55	
Semaine correspondante en 1856....	650,353 54	
Différence...	15,127 01	
Recettes depuis le 1er janvier 1857	39 767,002 65	
d id 1856	36,570 518 »	
Différence...	3,176,484 65	

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

Du 3 au 9 décembre.

Section de Lyon à Roanne.

..,... Voyageurs.....	30 342 37	
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	161,780 71	
Total.....	192.123 08	
Recettes antérieures.....	9,288,071 96	
Total de l'exercice 1857.....	9,480,195 04	
Recette correspondante 1856	181,605 09	
Total de l'exercice 1856.....	9,326,569 25	

Section de Nevers à Lapalisse et à Brioude.

1857. Longueur exploitée pendant la semaine, 256 k.
Longueur moyenne pendant l'année, 235 kil.
1856. Longueur exploitée pendant la semaine, 230 k.
Longueur moyenne pendant l'année, 228 kil.

Voyageurs.....	32,656 »	
Bagages, marchandises, etc.....	44,289 46	
Total.....	76,945 46	
Recettes antérieures.....	4,270,386 75	
Total de l'exercice 1857...	4,347,332 21	
Semaine correspondante en 1856.....	79,740 05	
Total de l'exercice 1856.....	3,318,245 78	
Recettes totales de la semaine sur les deux sections	269,068 54	
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....	13,558,458 71	
Total.....	13,827,527 24	

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.)
Longueur exploitée : 175 kilomètres.

Du 3 au 9 décembre.

8,731 Voyageurs.....	27,774 95	
Bagages, marchandises, etc.....	24,605 45	
Total.....	52,380 40	
Semaine correspondante de 1856.....	21,823 30	
Différence.....	30,557 10	

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 729 kilomètres.
Id. en 1856, 468 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 210 id.

Recettes du 3 au 9 décembre 1857

CHEMIN DE FER.

35,774 voyageurs	108,368 87
Bagages, marchandises, etc.	124,676 90
TOTAL	233,045 77
Recettes du CANAL LATÉRAL	11,430 08
Recettes antérieures	13,101,104 15
Total depuis le 1er janvier 1857	13,345,580 00
49e semaine de 1857. Chemin de fer	233,045 77
Id. Canal latéral	11,430 08
Total de la semaine en 1857	244,475 85
49e semaine de 1856. Chemin de fer	162 897 85
Id. Canal latéral	26 849 75
Total de la semaine en 1856	189,747 60
Différence	54,728 25

Chemin de fer et canal

Recettes totales depuis le 1er janvier

1857	13,345,580 00
1856	7,637,386 14
Différence	5,708,194 86

CHEMINS DE FER DU DAUPHINÉ.

(Première section, de Saint-Rambert à Grenoble.)

1857. — 2e semestre. — Longueur exploitée : 90 kil.

Recettes du 3 au 9 décembre.

Voyageurs	9,472 50
Bagages, marchandises, etc.	12,753 36
Total	22,225 86
Recettes antérieures à partir du 16 juillet 1857	544,990 62
Total depuis le 16 juillet 1857.	567,216 28

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée : 456 kilomètres.

Du 26 novembre au 2 décembre 1857

41,038 Voyageurs,	97,295 75
Bagages et marchandises,	68,480 45
Total,	165,776 20
Période correspondante de 1856,	130,384 48
Différence	35,391 72
Recette totale depuis le 1er janvier	8,310,019 50
Période correspondante de 1856,	7,237,026 72
Différence	1,072,992 87

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 358 kilom.)

Du 28 novembre au 4 décembre 1857

7,607 Voyageurs	39,033 80
Bagages, marchandises, etc.	74,917 72
TOTAL de la semaine	113,951 61
Recettes de la semaine correspondante de 1856	96,863 98
Différence	8 60 0/0
Recettes antérieures	4,804,458 03
Total	4,918,409 64

CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL.

(DIVISION DU TESSIN.)

Recettes du 3 au 9 décembre 1857.

Voyageurs	25,690 50
Bagages	1,185 15
Marchandises : grande vitesse	2,107 95
Id., petite vitesse	11,831 58
Exploitation de Biella (cote due à V.-Emm.)	4,698 63
Exploitation de Casal (minimum garanti à Victor-Emmanuel	3,898 40
Ensemble	49,432 71
Recette correspondante de 1856	34,665 »
Différence	14,767 71

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,191 kilomètres.
1856. Id. 1,077 id.

Du 3 au 9 décembre 1857.

	En francs. (1 florin = 2 fr. 125 1/2)
37,503 voyageurs	172,490 18
36,210 tonnes Marchandises	545,312 54
Total de la semaine	717,802 72
Semaine correspond. 1856	515,379 33
Différence	202,423 39
Recettes depuis le 1 janvier 1857	31,071,373 »
Recettes depuis le 1 janvier 1856	30,690,105 »
Différence	380,968 »

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 29 novembre au 5 décembre 1857

3,585 voyageurs	fr. 2,435 »
Marchandises	545 75
Recettes antérieures	233,737 25
Total	236,718 00

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND.

Novembre 1857

	1857.	1856	1855.
Voyageurs	32,326 90	28,745 75	28 510 55
Bagages	680 25	594 40	569 »
Bétail	615 35	704 30	981 40
Marchandises	18,518 07	10,268 17	20 471 40
	52,143 57	40,312 62	50,572 35

Différence.. 2,830 95 sur 1856
Différence.. 1,071 22 sur 1855

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

Situation des abonnements au 1er décembre 1857.

Lyon	355.421 60
Nantes	102.814 51
Banlieue de Paris	1.127.200 »
Total	1.585.436 11
Situation publiée au 1er novembre	1.575.525 77
Différence	9.910 34

CHEMIN DE FER HAINAUT ET FLANDRES.

Section de Gand à Audenarde, longueur de 27 kil.

Novembre 1857.

10.622 Voyageurs. — Recettes 12.202 79

COMPAGNIE DE L'UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES.

(Compagnies fusionnées de Saint-Gall, Appenzell, du Sud-Est et de la Glatt.

Sections Winterthur-Saint-Gall-Rheineck et Uster-Wallisellen.

Longueur exploitée en 1856, 85 kilomètres
— — 1857, 90 —

Novembre 1857

61,619 voyageurs	46,634 07
110,551 quint. marchandises et bagages	27.733 91
Total du mois	74,368 58
Mois correspondant de 1856	61.025 72
Différence	13,343 16
Recettes depuis le 1er janvier 1857	945.746 00
Recettes correspondantes 1856	544,840 03
Différence	399,906 06

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

49e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 30 nov. au 7 décembre.

4,371 voyageurs — 13,994 quint. bagages, marchandises	fr. 9.321 60
Recette correspondante de 1856	6,883 15
Différence	2,438 45
Recettes depuis le 1er janvier 1857	602.370 30
Recette correspondante de 1856	463.792 40
Différence	138,577 90

CHEMIN DE FER PAR LE JURA INDUSTRIEL

Ligne Neuchâtel-Chaux-de-Fonds frontière française.
Longueur totale : 38 kilomètres.

Section Locle-Chaux-de-Fonds.

(Longueur exploitée : 8 kilomètres.)

Exploitée depuis le 1er juillet 1857.

Recettes du 5 au 11 décembre.

1,436 Voyageurs	1,866 95
Marchandises	57 95
Total de la semaine	1,924 90

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures 50e semaine		Journée omnibus de Paris.	Journée omnibus de banlieue
Du 6 au 12 décembre 1857	213,271 80	71 31	41 27
Semaine correspondante de 1856	202,641 65	73 34	40 08
Rec. depuis le 1er janv. 1857	11,662,012 13	80 47	49 61
Période correspondante de 1856	10,414,521 87	72 81	45 17
Différence	1,447,520 28	7 66	3 44

CHEMIN DE FER

DU NORD

Les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer du Nord ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires et porteurs d'obligations que les intérêts du semestre échéant le 1er janvier 1858,

Soit :

16 fr. pour les actions anciennes ;

5 fr. pour les actions nouvelles ;

7 fr. 50 pour les obligations :

seront payés à la caisse de la Compagnie, place Roubaix, n° 24, à partir du 2 janvier 1858.

Ce paiement, pour les titres au porteur, aura lieu sous déduction du nouvel impôt à percevoir au profit du Trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857, savoir :

Pour les actions anciennes, de 75 c. par coupon ;

Pour les actions nouvelles, de 50 c. par coupon ;

Pour les obligations, de 20 c. par coupon.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les coupons afférents à ces titres seront payés intégralement.

MM. les actionnaires et porteurs d'obligations seront admis à présenter leurs titres nominatifs et à déposer leurs coupons à partir du 19 décembre courant, de 10 à 2 heures, au bureau des titres.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

SERVICE DES EMPRUNTS.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur de prévenir les porteurs des obligations d'Orléans et des obligations de l'émission de 1855 de l'ancienne Compagnie du Grand-Central, que le coupon semestriel de *janvier* 1858 de chacun de ces titres sera payé, à partir du 2 janvier, à la caisse centrale de la Compagnie d'Orléans, savoir :

A raison de 25 fr. pour le 1er emprunt (31e coupon) et pour le 2e emprunt (19e coupon).

Et à raison de 7 fr. 50 c. pour les emprunts 3 0/0 (10e coupon) des obligations d'Orléans et 5e coupon A des obligations du *Grand-Central*.

Ces paiements, en ce qui concerne les titres au porteur, seront faits sous la déduction de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

Comme d'ordinaire, les coupons de titres *au porteur* et les certificats d'inscription de *titres nominatifs* seront reçus dès le 15 décembre courant, de 10 à 2 heures, dans les bureaux du service des titres de la Compagnie d'Orléans, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, où il en sera donné un récépissé indiquant le jour du paiement et, s'il y a lieu, de la remise des certificats.

Paris, le 8 décembre 1857.

Le directeur,

C. DIDION.

CHEMIN DE FER

D'ORLEANS.

AMORTISSEMENT.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires et porteurs d'obligations que les tirages au sort du 8 décembre 1857 ont désigné comme remboursables pour l'exercice 1857, les titres ci-après indiqués :

1° Pour les 501 actions (capital de 500 fr.), les numéros :

63201 à 63291 — 63301 à 63400 — 80701 à 80800 — 89301 à 89400 — 138901 à 139000 — 237301 à 237400 ;

2° Pour les 111 obligations du 1er emprunt 1842 (capital de 1,250 fr.), les numéros :

6301 à 6311 — 8501 à 8500 ;

3° Pour les 24 obligations du 2e emprunt 1848 (capital de 1,250 fr.), les numéros :

7631 à 7634 — 10131 à 10140 — 10341 à 10350 ;

4° Pour les 1186 obligations de l'emprunt 3 0/0, les numéros suivants, savoir :

Pour les 206 obligations de la 1re partie (1852), les numéros :

89101 à 89200 — 93101 à 93196 — 112401 à 112500 ;

Pour les 257 obligations de la 2e partie (1854), les numéros :

162201 à 162257 — 206901 à 207000 — 220801 à 220900 ;

Pour les 290 obligations de la 3e partie (1855), les numéros :

301901 à 302000 — 380101 à 380196 — 416901 à 417000 ;

Pour les 337 obligations de la 4e partie (1856), les numéros :

449301 à 449400 — 467501 à 467600 — 503401 à 503500 — 520001 à 520637.

Les porteurs des titres ci-dessus désignés sont invités à les remettre, à partir du 2 janvier 1858, au service central de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, pour en toucher le remboursement.

Paris, le 8 décembre 1857.

C. DIDION.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE.

Section de Lyon à la Méditerranée, rue Laffitte, 17

Obligations 3 0/0. — Emissions de 1852 et 1855.

Le coupon d'intérêts échéant le 1er janvier 1858 sera payé, à partir du 2 janvier, à raison de 7 fr. 50 par obligation, dans les caisses de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille.

Ce paiement sera fait sous la déduction, pour les titres au porteur, d'un semestre de la taxe annuelle établie par l'article 6 de la loi du 23 juin 1857. — Des barèmes pour le calcul de l'impôt seront mis à la disposition des intéressés dans les bureaux de la Compagnie.

N. B. Dans toutes les villes où la Compagnie n'a pas de services établis pour le paiement des intérêts, les succursales de la Banque de France servent d'intermédiaire entre la Compagnie et les porteurs de titres, sans frais pour ces derniers.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE.

115,500 ACTIONS NOUVELLES.

Service des intérêts. — L'intérêt de 6 fr. 25 c. payable le 1er janvier 1858, sur les deux premiers versements (ensemble 350 fr.), sera payé, sur la présentation des titres, à partir du 2 janvier prochain, à Paris, rue de Provence, 47 ; à Lyon, rue Lanterne, 2 ; à Marseille, à la gare.

Ce paiement sera fait sous la déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt établi par l'art. 6 de la loi du 23 juin 1857. — Des barèmes pour le calcul de l'impôt seront mis à la disposition des intéressés, dans les bureaux ci-dessus désignés.

Dans toutes les villes où la Compagnie n'a pas de services établis, les succursales de la Banque de France servent d'intermédiaire pour le paiement des intérêts, entre la Compagnie et les porteurs de titres, sans frais pour ces derniers.

Versements. — Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que le versement complémentaire de 385 fr. sur les 115,500 actions nouvelles, échoit le 1er janvier 1858.

Toutefois, MM. les souscripteurs auront la faculté de différer ce versement jusqu'au 1er mai 1858 pour les premiers 200 fr., et jusqu'au 1er novembre suivant pour les 185 fr. de solde ; les souscripteurs qui feront usage de ce délai seront passibles de l'intérêt à 5 0/0 à partir du 1er janvier 1858.

A partir de la liquidation de fin décembre 1857, les actions entièrement libérées seront seules négociables à la Bourse.

Les 115,500 actions nouvelles participeront au dividende de 1858, au même titre que les actions anciennes. En conséquence, elles auront droit à l'à-compte sur ce dividende payable le 1er novembre 1858.

Les versements seront reçus dans les caisses de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE.

(Section du Bourbonnais, 37, rue Taitbout).

Echéance du 1er janvier 1858.

MM. les porteurs des obligations :

1° Du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais ;

2° Du chemin de fer Grand-Central (emprunt 1853-1854) ;

3° Des chemins de fer de Jonction de Rhône-et-Loire, 5 0/0 ;

4° Des chemins de fer de jonction de Rhône-et-Loire, 3 0/0 ;

5° Du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, emprunts réunis ;

6° Du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, emprunt 1850 ;

7° Du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, reconnaissances de capitalisation ;

8° Du chemin de fer de Saint-Etienne à la Loire, emprunt 1843 ;

9° Du chemin de fer de Saint-Etienne à la Loire, emprunt 1847 ;

Sont prévenus que le semestre d'intérêts échéant le 1er janvier 1858 leur sera payé à partir de ce jour dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, rue Taitbout, n° 37, et à Lyon, rue Lanterne, n° 2.

Les titres au porteur seront passibles de la retenue d'un semestre (1er juillet 1857 au 1er janvier 1858) de la taxe d'abonnement établie par la loi du 23 juin 1857.

MM. les porteurs des obligations du Grand-Central (emprunt 1853-1854) sont priés d'apporter leurs titres en même temps que leurs coupons, afin de faire à cette occasion l'échange de ces obligations contre des obligations de l'ancienne Société du Bourbonnais.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANEE.

SECTION DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

17, rue Laffitte.

Listes des obligations sorties au tirage du 10 décembre 1857.

Obligations de l'emprunt de 30 millions de l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon.

1er tirage. — 143 Obligations.

Numéros :

5.914 à 5.960	—	47	Obligations.
15.914 à 15.960	—	48	—
25.914 à 25.961	—	48	—
		143	—

2e tirage. — 150 Obligations.

Numéros :

2.489 à 2.538	—	50	Obligations.
12.489 à 12.538	—	50	—
22.489 à 22.538	—	50	—
		150	—

Obligations de l'emprunt de 30 millions de l'ancienne Compagnie d'Avignon à Marseille.

8e tirage. — 527 Obligations.

Numéros des obligations :

5.585 à 5.586		5.589 à 5.601	
5.603 à 5.608		5.610 à 5.615	
5.617 à 5.622		5.625 à 5.650	
5.652 à 5.659		5.661 à 5.692	
5.694 à 5.703		5.705 à 5.730	
5.732 à 5.738		5.740 à 5.755	
5.757 à 5.772		15.586 à 15.595	
15.597 à 15.623		15.625 à 15.642	
15.634 à 15.643		15.645 à 15.646	
15.648 à 15.669		15.671 à 15.680	
15.682 à 15.689		15 691 à 15.692	
15.695 à 15.707			
15.709 à 15.716		15.718 à 15.727	
15.730 à 15.732		15.735 à 15.736	
15.738 à 15.740		15.742 à 15.754	
15.756 à 15.770		15.772 à 15.773	
15.775 à 15.777		15.779 à 15.782	
25.585 à 25. 96		25.598 à 25.619	
25.621 à 25.627		25.629	
25.631 à 25.661		25.663	
25.665 à 25.677		25.679 à 25.686	
25.688 à 25.697		25.699 à 25.701	
25.703		25.705 à 25.708	
25.710 à 25.714		25.716 à 25.719	
25.721 à 25.732		25.735 à 25.746	
25.748 à 25.751		25.753 à 25.759	
25.761 à 25.779			

Total : 527 obligations sorties.

Le remboursement des obligations sorties au tirage du 10 décembre 1857 s'effectuera, à dater du 2 janvier 1858, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 17 ;

A Lyon, rue Lanterne 2 ;

A Marseille, à la gare.

Digitized by Google

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE.

Section de Lyon à la Méditerranée.
Rue Laffitte, 17.

Emprunt de 30 millions de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Marseille à Avignon.

MM. les porteurs de l'emprunt de *trente millions* de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Marseille à Avignon, qui n'ont pas encore opéré la conversion de leurs titres, sont prévenus que le coupon d'intérêt de 25 fr. échéant le 1er janvier prochain, sera payé, à partir du 2 janvier, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille.

Ce paiement sera fait sous la déduction, pour les titres au porteur, d'un semestre de la taxe annuelle établie par l'art. 6 de la loi du 23 juin 1857. Des barèmes pour le calcul de l'impôt seront mis à la disposition des intéressés dans les bureaux de la Compagnie.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST.

124, rue Saint-Lazare.

Tirage d'obligations

Le directeur de la Compagnie a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations des anciennes Compagnies du Havre, de Versailles (rive droite) et de Saint-Germain, qu'il sera procédé le lundi 28 décembre 1857, à 1 heure précise de l'après-midi, en séance publique, dans une des salles de l'administration, rue Saint-Lazare, n° 124, à Paris, au tirage des obligations des emprunts ci-après désignés, dont le remboursement doit s'opérer le 1er janvier 1858 :

Ancienne Compagnie du Havre, emprunt 1848, 6 obligations.

Ancienne Compagnie de Versailles (rive droite), emprunt 1843, 74 obligations.

Ancienne Compagnie de Saint-Germain, emprunt 1838, 369 obligations.

Ancienne Compagnie de Sain-Germain, emprunt 1840, 185 obligations.

Ancienne Compagnie de Saint-Germain, emprunt 1842, 113 obligations.

Ancienne Compagnie de Saint-Germain, emprunt 1849, 24 obligations.

Le directeur de la Compagnie,
G. DE LAPEYRIÈRE.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations émises par la Compagnie, que le semestre échu le 1er janvier prochain, soit par obligation 7 fr. 50, sera payé au siége de la Compagnie, à partir du samedi 2 janvier, rue de Provence, 68, tous les jours, de 11 heures à 3 heures, les dimanches et fêtes exceptés :

1° En ce qui concerne les titres au porteur, le paiement aura lieu sur la présentation du coupon détaché des titres, mais sous déduction de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

Il y aura donc lieu de retenir, pour les droits échus du 1er octobre au 31 décembre, trois centimes par cent francs, augmentés du double décime, sur le cours de 260 fr., soit 0 fr. 0936 mill. par obligation ;

2° En ce qui concerne les propriétaires des titres nominatifs, résultant des conversions effectuées en vertu de la loi, les intérêts seront payés intégralement, sans retenue, à présentation du titre, sur lequel le paiement sera constaté par une estampille spéciale.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DES ARDENNES.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les intérêts du semestre échéant le 15 janvier 1858, soit :

10 fr. pour les actions anciennes,
5 fr. pour les actions nouvelles,

seront payés au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68, de onze heures à trois heures, fêtes et dimanches exceptés.

Ce paiement, pour les titres au porteur, aura lieu sous déduction du nouvel impôt à percevoir au profit du trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857, savoir :

Pour les actions anciennes, 0 fr. 42,884 mill. par coupon ;

Pour les actions nouvelles, 0 fr. 36 c. par coupon.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les coupons afférents à ces titres seront payés intégralement.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU DAUPHINE.

Actions de Saint-Rambert à Grenoble.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'actions du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble, que les intérêts à 4 0/0 l'an, sur les 300 fr. versés, seront payés, pour le 2e semestre de 1857, à raison de 6 fr. par action, à partir du 5 janvier 1858, à Paris, à la caisse de la Société générale du Crédit mobilier, place Vendôme, n° 15, et à Grenoble, chez MM. Gaillard père, fils et Ce, banquiers.

En ce qui concerne les titres au porteur, le paiement aura lieu sur la présentation du coupon détaché des titres, mais sous la déduction de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

Il y aura donc lieu de retenir, pour les droits échus du 1er juillet au 31 décembre, six centimes par cent francs, augmentés du double décime, sur le cours de 634 fr. 06 c., ce qui réduira l'intérêt de 6 fr. par action à 5 fr. 544 mill.

En ce qui concerne les propriétaires des titres nominatifs, résultant des conversions effectuées en vertu de la loi, les intérêts seront payés intégralement, sans retenue, à présentation du titre, sur lequel le paiement sera constaté par une estampille spéciale.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie, que le semestre échéant le 1er janvier 1858, savoir :

Actions, 10 fr. par coupon.
Obligations de l'emprunt de 1855, 7 fr. 50. c. par coupon;
Obligations de l'emprunt de 1857, 7 fr. 50 c. par coupon;

Sera payé à partir du 2 janvier, aux caisses ci-après :

Paris, caisse centrale de la Compagnie, 17, rue Laffitte;
Lyon, bureau de la Compagnie de la Méditerranée, 2, rue Lanterne;
Marseille, à la gare du chemin de fer de la Méditerranée;
Genève, chez MM. Ch. Kohler et Ce, banquiers, 9, Corraterie.

L'opération se fera :

1° Pour les titres au porteur, sur la présentation du coupon détaché des titres, et sous déduction de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857 ;

2° Pour les certificats de titres nominatifs, sur présentation du certificat, et sans retenue.

CHEMIN DE FER DE

DE LYON A GENÈVE.

Le Conseil d'administration a l'honneur de faire connaître aux porteurs d'obligations de la Compagnie que les numéros des 256 obligations (emprunts de 1855 et 1857) à amortir pour l'exercice 1857 ont été tirés au sort, en séance publique, au siége de la Compagnie, le 18 décembre, à dix heures du matin.

Les numéros sortis sont les suivants :

Emprunt de 1855 (25 millions).

Série de	26.771 à 26.780	10 oblig.
	82.011 à 82.020	10
	16.031 à 16.040	10
	68.331 à 68.340	10
	81.041 à 81.050	10
	41.981 à 41.990	10
	951 à 960	10
	74.701 à 74.710	10
	68.411 à 68.420	10
	45.601 à 45.610	10
	25.051 à 25.060	10
	45.311 à 45.320	10
	69.541 à 69.550	10
	32.081 à 32.090	10
	40.561 à 40.570	10
Total.....		158

Emprunt de 1857 (15 millions)

Série de	110.091 à 110.100	10 oblig.
	9.291 à 9.298	8
	93.221 à 93.230	10
	130.741 à 130.750	10
	92.901 à 92.910	10
	112.981 à 112.990	10
	125.501 à 125.510	10
	121.391 à 121.400	10
	108.181 à 108.190	10
	105.141 à 105.150	10
	137.951 à 137.958	8
Total.....		96

Le capital de chacune de ces obligations sera remboursé, à raison de 500 fr., sur présentation des titres, à la caisse de la Compagnie, 17, rue Laffitte, à partir du 2 janvier 1858.

CHEMINS DE FER

VICTOR - EMMANUEL.

L'administration du chemin de fer Victor-Emmanuel rappelle à MM. les actionnaires que le versement de 150 fr. par action, appelé dès le 15 novembre dernier, est dû depuis le 15 décembre, et doit être effectué avant le 25 du mois courant.

Les coupons arriérés sont portés en déduction du versement.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le secrétaire,
L. LE PROVOST

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE PARIS A ORSAY ET A SCEAUX.

Ceux de MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de Paris à Sceaux et à Orsay qui n'ont pas encore échangé leurs titres contre des obligations de la Compagnie d'Orléans, sont invités à se présenter le plus tôt possible au siége de la liquidation, rue Neuve-des-Petits-Champs, n° 35, pour faire cet échange.

Le secrétaire de la liquidation,
A. BARLATIER.

CHEMINS DE FER DE

GUILLAUME-LUXEMBOURG.

MM. les actionnaires des chemins de fer Guillaume-Luxembourg sont prévenus que le coupon d'intérêt échéant le 1er janvier 1858, est fixé à 3 fr. 75 c., sera payé :

A Paris, chez MM. A Prost et Ce, banquiers, 48, rue Neuve-des-Mathurins ;

A Lyon, chez MM. Vouillemont, Chavard et Ce ;

A Luxembourg, au siége social.

SOCIÉTÉ PRIVILÉGIÉE DU

CHEMIN DE FER FERDINAND.

De Florence à la frontière romaine par Arezzo.

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon d'intérêt de 6 fr. par action sera payé à partir du 2 janvier 1858 :

A Paris, à la succursale de la Banque générale suisse, 30, rue Louis-le-Grand ;

A Genève, à la Banque générale suisse ;

A Florence, à la Compagnie Ferdinanda, Palazzo Pucci, via de Pucci.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le paiement du semestre d'intérêt, à 6 0/0 l'an, échéant le 1er janvier 1858 et s'élevant à 9 fr. 75 pour chaque action libérée de 350 fr., s'effectuera à partir de ladite époque, savoir :

A Paris, à la caisse de MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte;

A Lyon, à la Caisse syndicale de MM. les agents de change;

A Marseille, chez M. Roux de Fraissinet, banquiers;

A Bordeaux, chez MM. Rodrigues et fils, banquiers;

A Madrid, à la caisse de la Société.

Digitized by Google

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES.

MM. les actionnaires de la Compagnie de l'union des chemins de fer suisses sont prévenus qu'en vertu d'une décision prise le 11 décembre 1857 par le Conseil d'administration de la Compagnie, ils auront à effectuer un versement de 50 fr. sur leurs actions libérées de 350 fr.

Le montant des intérêts du semestre échu, soit 7 fr. 30 c., sera reçu en déduction de ce versement.

Les versements seront reçus du 10 au 20 janvier 1858 :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ;

A Saint-Gall, à la Banque de Crédit suisse-allemande ;

A Zurich, chez MM. G. Schultess et C° ;

A Coire, chez MM. S. et J. B. Bavier ;

A Coire, chez MM. Masner et Braun ;

A Rheinech, chez MM. Custer et C ;

A Glaris, à la Banque cantonale ;

A Genève, chez MM. Hentsch et C°.

SOCIÉTÉ ROYALE PRIVILÉGIÉE

DES

DES CHEMINS DE FER

DE

L'EST DE LA BAVIÈRE.

Second versement.

En conformité du § 11 des statuts de la Société R. P. des chemins de fer de l'est de la Bavière, le second versement sur les actions est fixé à cinq pour cent du capital nominal, soit *dix florins* par action, et devra être effectué du 1er janvier au 25 février 1858 inclusivement.

En vertu du § 11 des statuts, alinéa 6, la faculté de libérer les actions est accordée pendant la même époque.

Lors des versements, les intérêts échus du 15 mai 1857 jusqu'au 31 décembre 1857 seront bonifiés aux porteurs des actions.

MM. les actionnaires qui effectueront après le 1er janvier le versement partiel de 5 0/0 ou celui de 85 0/0 pour libérer leurs titres, auront à bonifier à la Société les intérêts à raison de 4 1/2 0/0 depuis le 1er janvier jusqu'au jour du paiement.

Les versements devront être effectués, sous présentation des titres, pendant l'époque du 1er janvier jusqu'au 15 février 1858, sous peine des préjudices mentionnés dans le § 11 des statuts, alinéa 3, et ce :

A Munich, au *siége de la Société* ;

A Paris, chez MM. *de Rothschild frères*.

Munich, le 5 octobre 1857.

Le Conseil d'administration.

ACTIONS, RENTES, OBLIGATIONS,

Vente, Achat, Prêts sur dépôts. VITAL, n° 36, boulevard de Strasbourg, à Paris.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

IMMOBILIÈRE

Remboursement annuel de 32 obligations de la première série et de 255 obligations de la deuxième série.

Le remboursement des obligations portant les numéros ci-après indiqués aura lieu à la caisse de la Compagnie, 112, rue Richelieu, sur présentation des titres, à dater du 6 février 1858.

18 obligations entières, remboursables à 1,250 fr.

101	478	624	932
110	554	655	940
252	595	661	947
254	603	855	
471	612	861	

28 demi-obligations, remboursables à 625 fr.

1037 B	1240 A	1387 B
1080 A	1241 A	1394 A
1101 A	1253 B	1408 A
1 49 B	1262 A	1415 A
1155 A	1273 A	1484 A
1165 B	1280 B	1517 B
1178 A	1313 B	1688 B
1196 B	1329 B	1695 B
1204 A	1334 B	
1205 A	1362 A	

255 obligations de la deuxième série, remboursables à 250 fr.

103	4008	5173	7418
117	4047	5184	7573
149	4065	5187	7611
154	4117	5192	8001
163	4151	5202	8497
166	4181	5260	8619
314	4198	5295	8723
431	4231	5303	8987
481	4277	5317	9292
513	4292	5321	9355
682	4303	5495	9571
687	4307	5 60	9639
846	4335	5390	9728
920	4397	5440	10315
1208	4411	5458	10589
1209	4428	5482	10978
1210	4437	5493	11024
1305	4490	5502	11429
1337	4524	5523	11581
1439	4542	5561	11907
1525	4557	5587	12245
1610	4570	5624	1 567
1683	4586	5650	12711
1773	4624	5677	13119
1921	4640	5709	13641
2159	4651	5740	13789
2569	4700	5767	13837
2687	4711	5792	14341
2749	4732	5840	14468
2801	4759	5844	14803
3326	4783	5852	14901
3471	4837	5883	15008
3708	4874	5909	15206
3827	4886	5934	15343
3859	4896	5958	15529
3875	4960	5984	16012
3892	4967	6382	16066
3897	4983	6520	16093
3901	4991	6725	16102
3915	5007	6840	16207
3932	5030	6954	16225
3964	5055	7165	16328
3979	5076	7239	16365
16400	17550	18082	20774
16475	17583	18731	20788
16519	17616	18787	20837
16531	17677	18879	2 851
16508	17711	18965	20940
16609	17769	18993	20962
16727	17807	19040	20988
16780	17865	19081	21017
16805	17909	19109	21181
16859	17938	19176	21198
16906	17952	19203	21213
16854	18004	49285	21275
16985	18067	19321	21324
17031	18112	19408	21357
17140	18189	19529	21380
17208	18253	19715	21415
17232	18278	20046	21441
17318	18351	20179	
17369	18369	20393	
17424	18405	20451	
17461	18424	20582	
17501	18661	20639	

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

CAISSES D'ESCOMPTE.

MM. les actionnaires de la Compagnie générale des caisses d'escompte sont prévenus qu'ils pourront toucher leurs coupons d'intérêts, soit à la caisse de la Compagnie générale, rue Neuve-des-Mathurins, 48, soit chez MM. les directeurs des caisses d'escompte, à partir du 2 janvier prochain.

Ceux de MM. les actionnaires qui voudront ne pas éprouver de retard sont priés de déposer leurs titres immédiatement, afin de faciliter l'échange qui doit en être fait contre les actions du Crédit mobilier portugais.

Aucun coupon d'intérêts ne sera payé que contre dépôt des titres à échanger.

Par ordre du Conseil,

A. Pagot.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES OMNIBUS DE PARIS.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations sont prévenus qu'il sera procédé, le lundi 11 janvier 1858, à une heure, en séance publique, au siége de la Société, 155, rue Saint-Honoré, au tirage de 70 actions et de 614 obligations à amortir en 1858.

Les remboursements auront lieu à la caisse de la Compagnie à dater du 18 janvier pour les actions, et du 1er avril pour les obligations, avec jouissance du coupon à détacher à cette date.

Les propriétaires de certificats nominatifs comprenant des numéros d'actions ou d'obligations sorties, obtiendront, sans frais, de nouveaux titres nominatifs.

EMPRUNT

ANGLO-AUTRICHIEN 5 0/0.

MM. *de Rothschild frères* ont l'honneur d'informer les porteurs de l'emprunt anglo-autrichien cinq pour cent, qu'ils pourront, à partir de ce jour, déposer, de dix à deux heures, les coupons d'intérêts à échoir le 1er janvier 1858.

Paris, ce 17 décembre 1857.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES,

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations émises par la Compagnie, que le paiement du coupon n° 1 d'intérêts de 7 fr. 50 c. par obligation, échéant le 1er janvier 1858, se fera à partir du 2 du même mois, dans les bureaux de la Compagnie, savoir :

A Bruxelles, rue Montoyer, n° 6 ;

A Paris, rue de Provence, n° 46 ;

A Gand, à la banque de Flandres.

MM. les porteurs d'obligations sont priés de présenter, pour cette fois seulement, leurs titres, sans détacher les coupons, qui doivent être revêtus d'une estampille spéciale.

Le directeur général,

C. de Regel.

SOCIÉTÉ NOUVELLE

D'HERSERANGE ET SAINT-NICOLAS.

Le directeur gérant et le Conseil de surveillance de la Société ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'une réunion ordinaire et extraordinaire de l'assemblée générale aura lieu le mardi 29 décembre 1857, à une heure, salle Lemardelay, rue Richelieu, 100, pour la présentation et le règlement des comptes de la gérance, et pour donner au directeur gérant les pouvoirs nécessaires aux effets d'affecter, hypothéquer et aliéner la forge de Commercy et le terrain de Thionville.

Conformément à l'art. 58 des statuts, l'assemblée générale se compose de tous les actionnaires porteurs de vingt actions ayant opéré le dépôt préalable de leurs titres au siége de la Société, rue d'Hauteville, n° 58, cinq jours au moins avant celui de la réunion.

FORGES DE DECAZEVILLE

(AVEYRON).

A vendre des obligations des forges de Decazeville (Aveyron), Société anonyme autorisée par ordonnance royale du 28 juin 1826. Ces obligations, émises à 500 fr., remboursables à 600 fr. en 50 ans à partir de 1857, et jouissant d'un intérêt annuel de 30 fr. payable les 1er janvier et juillet (le prochain coupon sera payé le 1er juillet 1858) de chaque année, seront cédées à des conditions avantageuses.

S'adresser à M. *A. Courtois fils*, 4, rue Chérubini.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE

CRÉDIT EN ESPAGNE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie générale de crédit en Espagne a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que le délai assigné par la Compagnie pour le troisième versement de 100 fr. par action est expiré depuis le 15 novembre, et il prévient les retardataires qu'il va être obligé de remplir à leur égard le devoir que lui impose l'art. 20 des statuts.

Par ordre du conseil :

L'administrateur secrétaire,

E. Jardin.

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La rente a obtenu depuis huit jours un mouvement de hausse lent, mais soutenu.

On attendait avec une assez vive anxiété le résultat de l'échéance du 15 décembre, qui était considérable ; mais il paraît qu'elle s'est fort bien passée. Elle a augmenté encore l'encaisse de la Banque de France et diminué les chiffres de ses portefeuilles et de sa circulation, ce qui a décidé le conseil de la Banque, dans sa séance hebdomadaire de jeudi, à fixer l'escompte au taux uniforme de 6 0/0. Cette mesure, qui avait été prévue quelque jours à l'avance, avait amené des achats assez nombreux; mais, ainsi qu'il arrive d'ordinaire, des réalisations ont eu lieu lorsque le fait a été accompli et les cours ont légèrement rétrogradé.

La rente, qui après le détachement de son coupon avait reculé à 66 05, et qui avait repris lentement la semaine dernière à 66 50, a monté à 67 25, et elle est restée à 67 15. La spéculation semblait d'ailleurs se porter de préférence sur le 3 0/0, et les vendeurs de primes, dont les cours étaient dépassés, cherchaient à se couvrir par des achats de ferme.

Les actions du Crédit mobilier se sont tenues difficilement, cependant elles n'ont pas fléchi au-dessous de 715, et elles sont revenues à 730.

La liquidation des chemins de fer du 15 décembre s'est faite facilement. Les reports étaient assez modérées, et les cours de compensation étaient généralement en hausse de 10 fr. sur les prix de compensation de la quinzaine précédente. Mais à la bourse d'hier jeudi, le mouvement ascensionnel s'est arrêté sur ces valeurs.

Le chemin de fer du Nord a obtenu une hausse rapide, et ses cours se sont bien soutenus. Le Nord ancien a monté de 897 50 à 940, et il est resté à 832 50. Le Nord nouveau s'est élevé de 735 à 770, et il est resté à 760.

Les actions d'Orléans, malgré la faiblesse des recettes, ont obtenu une légère amélioration ; elles ont monté de 1,300 à 1,305.

Le Midi est toujours très-lourd.

Les Ardennes ont repris avec une certaine vivacité : les actions anciennes de 405 à 475, et les nouvelles de 456 25 à 475, en sorte que les deux catégories d'actions de cette Compagnie se trouvent nivelées sur la cote.

Les chemins de fer Autrichiens ont été recherchés ; ils ont monté de 663 25 à 690.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 10 jusqu'à celle du 17 décembre.

La rente 3 0/0 a monté de 66 à 67 10 ; elle est restée à 66 95 au comptant ; elle a varié à terme de 66 15 à 67 30 ; elle a fermé à 67 15.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 91 à 92.

La Banque a monté de 3,025 à 3,150.

Le Crédit foncier a monté de 540 à 600, il est resté à 580.

Le Crédit mobilier a monté de 712 50 à 737 50. il est resté à 730.

Orléans a monté de 1,287 50 à 1,310, il est resté à 1,305.

Le Nord a monté de 895 à 940, il a fermé à 932 50. Le Nord nouveau a monté de 735 à 770, il est resté à 760.

L'Est a monté de 735 à 765, il a fermé à 760.

Lyon-Méditerranée a fléchi de 836 25 à 830, il a fermé à 837 50. Lyon nouveau a fléchi de 835 à 817 50; il est resté à 822 50.

L'Ouest a varié de 650 à 645, il est resté à 660.

Genève a monté de 611 25 à 642 50, il a fermé à 632 50.

Le Grand-Central a monté de 635 à 640, il est resté à 637 50

Le Midi a monté de 517 50 à 537 50, il est resté à 532 50.

Béziers a fléchi de 332 50 à 325, il est resté à 325.

Saint-Rambert a monté de 510 à 525, il est resté à 517 50.

Les Autrichiens ont monté de 663 75 à 692 50, ils ont fermé à 688 75.

Les Victor-Emmanuel ont monté de 422 50 à 440.

Les Russes ont varié de 482 50 à 490.

Les Saragosse ont monté de 430 à 470 ; les Lombards, de 585 à 595; les François-Joseph, de 460 à 467 50.

Samedi. — La bourse était très-ferme, et toutes les valeurs ont éprouvé un peu de hausse. On espérait une prochaine réduction de l'escompte à Paris et à Londres. La rente 3 0/0 s'est tenue au comptant sans changement à 66 50 ; elle a monté à terme de 20 c. à 66 70; Le 4 1/2 0/0 a monté de 50 c. à 92. La Banque s'est tenue à 3,140. Le Crédit foncier a monté de 45 à 600; le Crédit mobilier, de 2 50 à 727 50; l'Orléans, de 6 25 à 1,298 75 ; le Nord ancien, de 5 à 940; le Nord nouveau, de 2 50 à 742 50; l'Est, de 2 50 à 657 50. Lyon-Méditerranée s'est tenu à 815. Lyon nouveau a monté de 2 50 à 842 50; le Midi, de 2 50 à 525. L'Ouest s'est tenu à 6 50 ; Saint-Rambert, à 520. Genève a monté de 2 50 à 625; le Grand-Central, de 1 25 à 631 25. Béziers s'est tenu à 335. Les Autrichiens ont fléchi de 2 50 à 675. Le Victor-Emmanuel a monté de 5 à 435 ; Saragosse, de 5 à 445; les Lombards, de 5 à 593 75; les Romains, de 5 à 485; les François-Joseph, de 2 50 à 467 50.

Lundi. — Les cours étaient faibles au début de la bourse. Les affaires se sont ensuite ranimées, et la baisse a été presque effacée. La Rente 3 0/0 a varié de 66 65 à 66 50 au comptant, et de 66 65 à 66 70 à terme. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 92; la Banque, de 3,150 à 3,140. Le Crédit foncier a fléchi de 45 à 585; le Crédit mobilier, de 7 50 à 722 50. L'Orléans a varié de 1,290 à 1,296 25; le Nord, de 910 à 922 50; le Nord nouveau, de 743 75 à 737 50 ; l'Est, de 661 25 à 657 50; Lyon-Méditerranée, de 843 75 à 838 75; Lyon nouveau de 840 à 835; les actions du chemin du Midi, de 525 à 522 50; l'Ouest, de 652 50 à 657 50; Genève, de 627 50 à 632 50; le Grand Central, de 637 50 à 631 25; Saint-Rambert, de 520 à 517 50; le Béziers, de 340 à 330; les Autrichiens, de 675 à 676 25; le Victor-Emmanuel, de 440 à 430; Saragosse, de 445 à 455; les Lombards, de 595 à 592 50; les François-Joseph, de 470 à 467 50; les Romains, de 475 à 480.

Mardi. — La bourse a été languissante, toutes les valeurs ont éprouvé une légère réaction Il y avait peu d'affaires. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 40 c. à 66 40, et à terme de 5 c. à 66 65; le 4 1/2 0/0, de 5 c. à 91 95. La Banque s'est tenue à 3,140. Le Crédit mobilier a fléchi de 7 50 à 715; l'Orléans, de 3 75 à 1,292 50; le Nord, de 2 50 à 920 ; le Nord nouveau, de 2 50 à 735; l'Est, de 3 75 à 653 75; Lyon-Méditerranée, de 875 à 830; le Lyon nouveau, de 16 25 à 818 75. Le Midi s'est tenu à 522 50. Le Grand-Central a monté de 1 25 à 632 50. Genève a fléchi de 7 50 à 625 ; Saint-Rambert, de 2 50 à 515; Béziers, de 2 50 à 327 50. Les Ardennes nouvelles ont monté de 27 50 à 485. Les Autrichiens ont fléchi de 1 25 à 675; le Victor-Emmanuel, de 5 à 425; les Saragosse, de 5 à 450. Les Lombards ont monté de 1 25 à 593 75. Les Françoie-Joseph se sont tenus à 467 50.

Mercredi. — Les affaires ont repris beaucoup d'activité. Toutes les valeurs étaient demandées, et la liquidation des chemins s'est faite en hausse La rente 3 0/0 a monté de 40 c. au comptant à 66 80, et de 35 c. à terme à 67. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 20 c. à 91 75. La Banque a monté de 10 à 3,150. Le Crédit foncier a fléchi de 5 à 580. Le Crédit mobilier a monté de 15 à 730; Orléans, de 12 50 à 1,305; le Nord ancien, de 12 50 à 932 50; le Nord nouveau, de 7 50 à 762 50; l'Est, de 1 25 à 655 ; Lyon-Méditerranée, de 12 50 à 842 50; Lyon nouveau, de 11 25 à 830; le Midi, de 7 50 à 530; l'Ouest, de 2 50 à 657 50 ; le Grand-Central, de 1 25 à 632 50; Genève, de 7 50 à 637 50. Saint-Rambert s'est tenu à 515. Béziers a fléchi de 5 à 322 50; les Ardennes anciennes, de 5 à 475. Les Ardennes nouvelles ont monté de 15 à 500; les Autrichiens, de 7 50 à 682 50; le Victor-Emmanuel, de 5 à 440 ; les Saragosse, de 7 50 à 457 50; les Lombards, de 1 25 à 595; les François-Joseph, de 1 25 à 468 75. Les Romains se sont tenus à 480.

Jeudi. — La réduction du taux de l'escompte au taux uniforme de 6 0/0 a produit un nouveau mouvement de hausse au début de la bourse ; mais de nombreuses réalisations ont fait rétrograder les cours à partir de deux heures. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 15 à 66 95, et à terme de 15 à 67 15; le 4 1/2 0/0, de 25 à 92. La Banque s'est tenue à 3,150; le Crédit foncier, à 580. Le Crédit mobilier a monté à 737 50 et est revenu à 730. Orléans a varié de 1,310 à 1,305 ; le Nord ancien, de 940 à 932 50; le Nord nouveau, de 770 à 760 ; l'Est, de 665 à 660 ; Lyon Méditerranée, de 847 50 à 837 50; Lyon nouveau, de 835 à 822 50; le Midi, de 537 50 à 532 50; l'Ouest, de 665 à 660; le Grand-Central, de 640 à 637 50; Genève, de 642 50 à 632 50 ; Béziers, de 327 50 à 325; Saint-Rambert, de 522 50 à 517 50; les Autrichiens, de 692 50 à 688 75; le Victor-Emmanuel, de 435 à 440; les Russes, de 482 50 à 490; les Saragosse, de 462 50 à 470 ; les Lombards, de 602 50 à 595; les François-Joseph, de 466 25 à 467 50.

Vendredi. — Le début de la bourse était animé. La réduction de l'escompte avait provoqué de nouveaux achats pour la province ; mais ce mouvement s'est calmé, et il y a eu de nombreuses réalisations de titres. La rente 3 0/0 a monté de 10 c. au comptant à 67 10 ; elle a varié à terme de 67 30 à 67 20. Le 4 1/2 0/0 a monté de 25 c. à 92 25. La Banque a varié de 3,140 à 3,150; le Crédit mobilier, de 737 50 à 732 50; Orléans, de 1,305 à 1,322 50; le Nord ancien, de 935 à 940; le Nord nouveau, de 760 à 770; l'Est, de 660 à 667 50; Lyon ancien, de 837 50 à 842 50; Lyon nouveau, de 827 50 à 830; le Midi, de 516 25 à 542 50 ; l'Ouest, de 657 50 à 665; Genève, de 640 à 645; le Grand-Central, de 635 à 640 ; Béziers, de 326 25 à 322 50 ; Saint Rambert, de 521 25 à 520 ; les Ardennes anciennes et nouvelles, de 460 à 470; les Autrichiens, de 690 à 697 50 ; le Victor-Emmanuel, de 445 à 450; les Russes, de 492 50 à 495; les Romains, de 475 à 480; les Saragosse, de 470 à 466 25 ; les Lombards, de 600 à 605 ; les François-Joseph, de 466 25 à 467 50.

C. DEVIENNE.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	[illegible]	NOMBRE DE PARTS OU ACTIONS	CAPITAL NOMINAL	VERSEMENTS EFFECTUÉS	DERNIERS INTÉRÊTS PAYÉS	ÉPOQUE DE PAIEMENT DES REVENUS	DERNIER COURS CONNU.
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer	C	[illegible]	500	tout	71 40	janv. juil.	[illegible]
Banque de l'Algérie	A	[illegible]	500	id.	37 05	....	[illegible]
Omnium lyonnais	[illegible]	7.800	1.7[illegible]	id.	.. ..	....	500 ..
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	30.000	[illegible] 50	tout	[illegible]	janv. juil.	[illegible]
Omnibus des chemins de fer	C	[illegible]	[illegible]	id.	21 ..	février....	175 ..
Omnibus de Londres	C	[illegible]	[illegible]	id.	12 50	....	[illegible]
Comp. imp. des voitures à Paris	A	[illegible]	100	id.	[illegible]	mars	52 50
[illegible]	C	[illegible]	[illegible]	id.	9 50	[illegible]	[illegible]
Omnibus de Lyon	C	..	[illegible]	tout.	.. ..	.	42 50
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital	A	[illegible]	1.000	tout	50 ..	[illegible]	1150 ..
— act. de jouiss.	A	[illegible]	[illegible]	id.	[illegible]	1er juin	[illegible]
Bourgogne, act. de capital	A	27.[illegible]	1.000	id.	[illegible]	avril, oct.	[illegible]
— act. de jouiss.	A	[illegible]	[illegible]		12 50	1er juin	[illegible]
Arles à Bouc, act. de capital	A	8.000	1.000		50 ..	[illegible]	[illegible]
Trois canaux, act. de capital		17 600	1.000	id.	50 ..	id.	[illegible]
Roanne à Digoin	A	[illegible]	1.000	id	11 ..	[illegible]	[illegible]
Aire à la Bassée	A	[illegible]	5.000	id	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Sambre à l'Oise	A	[illegible]	1.000	id.	70 ..	....	[illegible]
Scarpe inférieure	C	[illegible]	1.000	id.	112 ..	....	1500 ..
Sambre française canalisée	A	[illegible]	1.000	id.	116 25	....	[illegible]
Canalisation de [illegible]	A	[illegible]	[illegible]	id	[illegible]	....	....
Compagnie générale des Eaux	A	80.[illegible]	[illegible]	id	[illegible]	....	[illegible]
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	C	10000part	1/106	[illegible]	[illegible]	avril, oct.	[illegible]
Pont, gare et port de Grenelle	A	7.[illegible]	1.000	id	10 ..	....	....
Pont de Rouen	A	[illegible]	1.000	id	[illegible]	janv. juill.	....
Ponts réunis	C	3.[illegible]	1.000	id	[illegible]	....	....
Nouveaux Ponts réunis	C	4.[illegible]	1.000	id	[illegible]	....	....
Pont de Bordeaux	A	2.[illegible]	1.000	id.	....	....	1300 ..
Pont de Beaucaire	A	1.[illegible]	1.000	id	....	....	[illegible]
Pont sur le Rhône	.	..	.	.	.. ..	....	1.75 ..
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Cie	C	[illegible]	500	tout	73 50	janv. juill	[illegible]
Compagnie franco-américaine	C	..	500	tout.	151 21	juin, déc.	[illegible]
Messageries imp. Serv. marit.	A	[illegible].000	500	tout.	50 ..	janv. juill	[illegible]
Cie cent. de transp. et de nav.	C	8.[illegible]	[illegible]	id	[illegible]	....	50 ..
Compagnie générale maritime	A	[illegible]	[illegible]	150	....	janv. juill	45 ..
Marc Fraissinet père et fils	C	..	[illegible]	id	....	.	[illegible]
Armements marit. Barley et Cie	C	..	500	tout	[illegible]	.	....
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)	C	2[illegible] parts	[illegible]	tout	15 ..	avril, oct.	100 ..
Gouffre-du-Flénu	C. S	[illegible]	1.000	id	20 .	....	[illegible]
[illegible]-Sud	C. S	[illegible]	1.000	id	20 ..	avril	400 ..
Monceaux-Saint-Etienne	C. S	[illegible]	[illegible]	id	.. ..	....	....
Blanzy	C	3[illegible]	[illegible]	id	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Commentry	A	[illegible]	[illegible]	id.	[illegible]	....	1250 ..
Carvin	A	3.550	1.[illegible]	id	65 ..	....	780 ..
Layon-et-Loire	A	[illegible]	1.[illegible]	id	.. ..	....	[illegible]
Loire	A	80.[illegible]	[illegible]	id.	12 ..	id.	130 ..
Mont-Rambert	A	[illegible]	[illegible]	id	10 ..	id.	[illegible]
St-Etienne	A	[illegible]	[illegible]	id.	8 70	id.	[illegible]
Rive-de-Gier	A	[illegible]	[illegible]	id.	[illegible]	id. ...	[illegible]
Mayenne et Sarthe	A	13.[illegible]	[illegible]	id.	11 ..	....	135 ..
Grand'Combe	A	2[illegible]	1.2[illegible]	id	60 ..	janv. juil	116 ..
Haute-Loire anc. Société	[illegible]	5.[illegible]	[illegible]	id	.. ..	avril oct..	[illegible]
Unieux et Fraisse	.	.	.	.	.		[illegible]
Carmaux-Toulouse	C	116.[illegible]	[illegible]	id.	[illegible]	janv. juill	[illegible]
Epinac	A	2.[illegible]	1.2[illegible]	id.	[illegible]	....	.. ..
Roche-la-Molière et Firminy	A	[illegible]	[illegible]	.	. ..	....	[illegible]
Houillères réunies [illegible]	A	6.[illegible]	2[illegible]	id.	.. ..	....	[illegible]
Charbonnages belges	C	[illegible]	500	id	30 ..	....	[illegible]
Compagnie générale Asphalte	C	[illegible]	500	id	.. ..	....	....
Bessèges	.	10.[illegible]	[illegible]	id	5 0 0	15 janv. juil	400 ..
Loire, obligations anciennes	.	4.[illegible]	1.250	id.	20 ..	....	1055 ..
— — nouvelles		1[illegible]	1.250	id.	20 ..	févr. août	815 ..
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne zinc	A	90.[illegible]	[illegible]	tout	25 ..	mai. nov.	340 ..
Nouvelle-Montagne zinc	A	3.[illegible]	1.000	id.	100 ..	....	1015 ..
Stolberg et Westphalie priv. zinc	A	40.[illegible]	375	id	5 0 0	octobre...	[illegible]
— non priv. zinc	A	40.[illegible]	375	id	.. ..	id.	[illegible]
Corphalie zinc	A	5.[illegible]	1.000	id.	70 ..	....	1025 ..
Eschweiler, priv zinc	A	5.500	500	id	.. ..	1er juin..	.. ..
— non priv .... zinc	A	[illegible]	375	id.	5 0 0	janv. av.	.. ..
Silésie zinc	A	50.000	375	id.	[illegible]	mai. nov.	250 ..
Mouzaïa (Algérie) cuivre	C	60.000	100	id.	[illegible]	août	15 ..
Tenès (Algérie) cuivre	C	2[illegible]	[illegible]	id.	.. ..	....	40 ..
Pontgibaud plomb, argent.	A	40.[illegible]	1.[illegible]	id.	25 ..	....	2[illegible]0 ..
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Cie	C	[illegible]	[illegible]	tout	47 20	sept. mars	600 ..
[illegible]	C	40.[illegible]	[illegible]	id	.. ..	avril. oct.	.. ..
[illegible]	C	70.[illegible]	[illegible]	[illegible]	1 75	....	55 ..
Chameroy	C	2.000	[illegible]	id.	58 ..	juin, déc	750 ..
Gandillot	C	2.[illegible]	[illegible]	id.	35 ..	....	.. ..
Christofle	C	4.000	500	id.	75 ..	....	.. ..

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

DÉNOMINATION.	[illegible]	NOMBRE DE PARTS OU ACTIONS	CAPITAL NOMINAL	VERSEMENTS EFFECTUÉS	DERNIERS DIVIDENDES PAYÉS	ÉPOQUE DE PAIEMENT DES REVENUS	DERNIER COURS CONNU.
FORGES ET FONDERIES.							
[illegible]		28.[illegible]	[illegible]	tout.	80 ..	déc. juin.	[illegible] 75
[illegible]	A	4.[illegible]	1.000	id.	500 ..	....	[illegible]
[illegible]	A	..	5.[illegible]	id.	.. ..	.	[illegible]
[illegible] Aveyron	A	2.[illegible]	3.[illegible]	id.	200 ..	juin, déc.	[illegible]
[illegible]	A	[illegible]	1.[illegible]	id.	.. ..	....	[illegible]
[illegible]	C	5.[illegible]	[illegible]	id.	94 ..	avr. oct.	708 ..
[illegible] Commentry	C	3[illegible]	[illegible]	id.	60 ..	mars, sept.	215 ..
[illegible] Nord	A	[illegible]	1.[illegible]	id	.. ..	....	[illegible]
[illegible]	C	[illegible]	1.[illegible]	id	[illegible]	....	[illegible]
[illegible]	C	[illegible]	1.[illegible]	id	60 ..	mai. nov.	[illegible] 50
[illegible]	A	40.[illegible]	1.[illegible]	id.	.. ..	....	510 ..
Côte-d'Or	C	[illegible]	[illegible]	id.	.. ..	....	[illegible]
[illegible]	C	[illegible]	[illegible]	id.	.. ..	....	[illegible]
Firminy	C	.	[illegible]	id	.. ..	....	340 ..
Méditerranée (forges et chant.)	A	[illegible]	1.000	tout	[illegible]	..	182 50
Espérance (Belgique)	.	[illegible]	1.000	id.	[illegible]	janv. juill.	[illegible]
Monceau-sur-Sambre (Belgique)	A	[illegible]	500	id	62 50	avril. oct.	1.187 50
Providence (Belgique)	A	5.[illegible]	1.000	id.	[illegible]	....	675 ..
Phénix métallurgique	A	60.[illegible]	175	id	[illegible]	janv. juill	1.500 ..
Seraing	C	11.[illegible]	1.[illegible]	id.	20 ..	.	250 ..
[illegible] (Belgique)	A	12.000	1.[illegible]	id.	[illegible]	....	1.[illegible]
Decazeville-Aveyron obligation	.	[illegible]	.	..	.. ..	.	540 ..
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)	C	24000 part	1.2500	tout	[illegible]	avril oct	. ..
Paris (éclairage et chauffage)	A	140.[illegible]	1.[illegible]	id.	40 ..	....	[illegible]
Nord (Batignolles)	C	[illegible]	500	id	40 ..	avril. oct	500 ..
[illegible]	C	[illegible]	[illegible]	id.	80 ..	....	.. ..
[illegible]	C	1.[illegible]	[illegible]	id	35 ..	mars sept.	300 ..
[illegible]	C	2.[illegible]	[illegible]	id.	7 50	1er octobre	175 ..
[illegible]	C	1.[illegible]	[illegible]	id	25 ..	janv. juill.	440 ..
Comp. centrale, Lebon 13 villes	C	15.[illegible]	[illegible]	id	35 16	janv. juill.	315 ..
Union des Gaz	C	40.[illegible]	[illegible]	id	10 ..	janvier	[illegible]
Lyon	A	7.[illegible]	1.[illegible]	id.	[illegible]	janv. juill.	2.90 ..
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.[illegible]	[illegible]	id	.. ..	....	1010 ..
Dijon	.	.	70	.	.. ..	....	1550 ..
[illegible]	A	1.[illegible]	1.[illegible]	id	.. ..	....	.. ..
Naples	.	.	[illegible]	.	.. ..	....	1450 ..
Saint-Etienne	A	1.000	1.[illegible]	id	.. ..	....	[illegible]
Venise	.	.	[illegible]	.	.. ..	....	1050 ..
[illegible]	C.	2.[illegible]	500	tout	.. ..	....	[illegible]
Montpellier	C. S	.	.		.	.	1025
FILATURES.							
[illegible]	A	[illegible]	500	tout.	[illegible]	septembre	500 ..
Colon	C	[illegible]	500	id	40 [illegible]	janv. juill.	[illegible]
[illegible]	C	1.[illegible]	500	id.	35 [illegible]	....	. ..
Pont-Remy	A	5.[illegible]	1.[illegible]	id.	31 ..	30 avril..	[illegible]
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empir.)	C	[illegible]	500	tout	62 ..	janv. juill.	500 ..
Glaces de Saint-Gobain	A	[illegible]	[illegible]	id.	.. ..	....	[illegible]
Glaces de Montluçon	C	21.[illegible]	500	id.	.. ..	....	200 ..
Glaces d'Oignies ... Belgique.	A	10.[illegible]	1.[illegible]	id	73 [illegible]	juill. sept	1.000 ..
Glaces d'Aix-la-Chapelle, Prusse	A	2.[illegible]	[illegible]	id	.. ..	avril. oct.	120 ..
Immeubles Rivoli	A	210.[illegible]	[illegible]	id	5 [illegible]	janv. juill	90 [illegible]
[illegible] impériale de Lyon.	A	2[illegible]	1.2[illegible]	id.	5 0 0	....	420 ..
Docks Louis-Napoléon	C. S.	[illegible]	2[illegible]	125	.	....	172 50
Télégraphe sous-marin Manche	C	[illegible]	[illegible]	id.	2 0 0	mars, sept.	[illegible]
— Méditerranée	C	[illegible]	[illegible]	id.	.. ..	....	150 ..
Cie gén. de Vidange, Richer et Cie	C	[illegible]	500	id	25 ..	....	[illegible]
Substances aliment., Chollet et Cie	C	40.[illegible]	100	id.	20 ..	....	40 ..
[illegible]	C	.	100	tout	.	....	20
ASSURANCES.							
Générale .... mar.	A	[illegible]	12.500	[illegible]	. ..	avril	50 0.0 b
[illegible] .... mar.	A	[illegible]	5.000	1.5	. ..	....	[illegible]
[illegible] .... mar.	A	1.[illegible]	5.000	[illegible]	220 [illegible]	avril	17 0.[illegible]
[illegible] .... mar.	A	1.[illegible]	5.000	1/5	400 ..	février...	[illegible]
[illegible] .... mar.	A	[illegible]	5.000	1000	. ..	....	[illegible]
Chambre d'assurances .... mar.	A	400	5.000	1/5	. ..	février...	[illegible]
[illegible] .... mar.	A	400	5.000	1.5	. ..	mars....	21 0.0 [illegible]
[illegible] .... mar.	A	[illegible]	5.000	1000	[illegible]	....	25 0.0 r
Sauvegarde .... mar.	A	[illegible]	5.000	1000	250 ..	février...	16 0.0 b
Centrale .... mar.	A	1.[illegible]	5.000	1000	200 ..	février...	22 0.0 r
Réunion .... mar.	A	1.[illegible]	5.000	1000	.. ..	id.	21 0.0 [illegible]
Générale .... inc.	A	[illegible]	5.000	tout	.. ..	avril	[illegible]
Phénix .... inc.	A	[illegible]	1.000	id.	[illegible]	mai. nov.	[illegible] 1,2 b
Nationale .... inc.	A	2.[illegible]	5.000	1.5	. ..	mars.	132 0.0 b
Union .... inc.	A	2.[illegible]	5.000	1/5	100 ..	avril.	[illegible]
Soleil .... inc.	A	1.000	5.000	1/5	100 ..	id.	120 0.0 b
France .... inc.	A	2.[illegible]	5.000	1.5	. ..	id.	43 0.0 b
Urbaine .... inc.	A	1.[illegible]	5.000	1.5	100 ..	id.	110 0.0 b
Providence .... inc.	A	2.[illegible]	2.500	500	100 ..	id.	80 ..
Aigle .... inc.	A	400	5.000	2000	.. ..	id.	25 0.0 b
Paternelle .... inc.	A	3.000	1.000	400	. ..	id.	5 0.0 b
Confiance .... inc.	A	[illegible]	5.000	1000	.. ..	id.	7 0 0
Nord .... inc.	A	2.[illegible]	1.000	200	20 ..	id.	12 0.0 b
Générale .... vie.	A	400	7.500	tout	[illegible]	[illegible] les 3 ans	140 0.0 b
Nationale .... vie.	A	3.[illegible]	5.000	1.5	[illegible]	[illegible] les 4 ans	[illegible] 0.0 b
Union .... vie.	A	2.000	5.000	1.5	120 ..	t. les 2 ans	7 0.0 b
Phénix .... vie.	A	[illegible]	5.000	1000	150 ..	id.	3 0.0 p
Caisse Paternelle .... vie.	A	5.000	500	100	. ..	avril	10 0.0 [illegible]
Générale .... grêle	A	2.000	5.000	1000	. ..	avril	pair

(1) Valeur d'émission 1,000 fr.

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 12 AU 18 DÉCEMBRE

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée des conc.	Nombre des actions	Capital d'émiss.	Versés	Revenu de chaque act. dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 12 Comp.	Samedi 12 Terme	Lundi 14 Comp.	Lundi 14 Terme	Mardi 15 Comp.	Mardi 15 Terme	Mercredi 16 Comp.	Mercredi 16 Terme	Jeudi 17 Comp.	Jeudi 17 Terme	Vendredi 18 Comp.	Vendredi 18 Terme
802	1.330	99	400.000	400	tout	58 fr. pour 1856	juillet 1856	Nord ancien	912 50	910 ..	910 ..	912 50	[illegible]	910 ..	900 ..	912 50	[illegible]	902 50	910 ..	937 50
•	•	•	125.000	[illegible]	200	5 0/0	-	Nord nouveau	[illegible]	752 50	760 ..	762 50	757 50	755 ..	[illegible]	765 ..	760 ..	[illegible]	772 50	770 ..
[illegible]	[illegible]	99	300.000	500	tout	10 fr. pour 1856	avril 1857	Ouest	[illegible]	650 ..	655 ..	657 50	•	•	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	665 ..
1371	2122	99	300.000	500	tout	84 fr. pour 1856	avril 1857	Orléans	[illegible]	1298 75	1297 50	[illegible]	1297 50	[illegible]	1297 50	[illegible]	1302 50	1305 ..	[illegible]	1312 50
[illegible]	1822	99	580.000	500	tout	[illegible] fr. pour 1856	nov. 1857	Est	[illegible]	657 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	667 50	667 50
•	[illegible]	•	577.500	500	tout	•	•	Paris-Méditerr. (ancien)	840 ..	[illegible]	842 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	840 ..	[illegible]	840 ..	[illegible]	842 50	[illegible]
•	•	•	115.500	[illegible]	[illegible]	•	•	Paris-Méditerr. (nouveau)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	90.000	500	tout	4 0/0	juillet 1857	Lyon à Genève	625 ..	[illegible]	[illegible]	642 50	640 ..	[illegible]	[illegible]	640 ..	[illegible]	[illegible]	[illegible]	645 ..
729	1000	99	250.000	500	tout	4 0/0	janv. juillet	Midi	[illegible]	[illegible]	[illegible]	532 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	530 ..	530 ..	531 25	540 ..	542 50
•	[illegible]	99	224.000	500	tout	15 fr.	juillet 1857	Grand-Central	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	632 50	[illegible]	[illegible]	635 ..	635 ..	637 50	640 ..	640 ..
90	[illegible]	[illegible]	[illegible]	500	[illegible]	4 0/0	juillet 1856	Chem. du Dauphiné	[illegible]	520 ..	520 ..	517 50	[illegible]	[illegible]	515 ..	515 ..	•	517 50	520 ..	520 ..
	54	99	30.000	500	tout	4 0/0	avril	Béziers à Graissessac	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	•	[illegible]	•	425 ..	430 ..	[illegible]	722 50
90	140	99	42.000	500	tout	6 fr. 25	janvier 1857	Ardennes ancien	465 ..	•	[illegible]	•	475 ..	475 ..	470 ..	•	475 ..	•	470 ..	•
•	•	•	84.000	500	[illegible]	•	•	Ardennes nouveau	•	•	457 50	•	465 ..	•	[illegible]	•	470 ..	•	470 ..	•
52	52	99	[illegible]	500	tout	•	•	Bordeaux à la Teste	•	•	•	•	460 ..	•	•	•	•	•	•	•
1017	1170	92	400.000	500	tout	31 fr.	juillet 1857	Chemins autrichiens	[illegible]	[illegible]	[illegible]	678 25	[illegible]	675 ..	[illegible]	685 ..	680 ..	[illegible]	685 ..	[illegible]
..	[illegible]	99	300.000	500	[illegible]	4 1/2 0/0	•	François-Joseph	[illegible]	•	467 50	•	467 50	•	[illegible]	•	467 50	•	467 50	•
[illegible]	1071	99	[illegible]	500	[illegible]	•	•	Lombards-Vénitiens	[illegible]	•	[illegible]	•	[illegible]	•	[illegible]	•	[illegible]	•	[illegible]	•
•	4102	99	[illegible]	500	[illegible]	5 0/0	•	Russes	[illegible]	•	497 50	•	497 50	•	[illegible]	•	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
278	[illegible]	99	[illegible]	500	[illegible]	•	[illegible] 1857	Saragosse	445 ..	•	[illegible]	•	[illegible]	•	[illegible]	•	470 ..	•	[illegible]	•
•	619	[illegible]	[illegible]	500	[illegible]	[illegible]	•	Romains	480	•	•	•	•	•	[illegible]	•	•	•	480 ..	•
•	[illegible]	[illegible]	[illegible]	500	[illegible]	[illegible]	[illegible] 1856	Victor-Emmanuel	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	440 ..	440 ..	[illegible]	[illegible]
84	[illegible]	99	72.000	500	tout	[illegible]	juillet 1856	Central suisse	450 ..	•	[illegible]	•	[illegible]	•	•	•	[illegible]	•	450 ..	•
46	170	[illegible]	90.000	500	[illegible]		[illegible]	Ouest suisse	•	•	[illegible]	•	[illegible]	•	[illegible]	•	[illegible]	•	[illegible]	•
[illegible]	[illegible]	•	[illegible]	500	tout	[illegible]	1 janvier	Nord-Est suisse	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
14	15	[illegible]	[illegible]	250	tout	[illegible]	[illegible]	Tarragone à Reus	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date de l'emprunt	Nombre d'obligat.	Durée de l'amortis.	Prix d'émiss.	Somme payée	Prix de rembours.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements
1851-52-4	[illegible]	75 ans	[illegible]	tout	[illegible]	avril	15 ..	janvier juillet
1851	2.393	10 —	[illegible]	tout	500	D°	20 ..	[illegible]
•	17.415	88 —	•	tout	762 50	-	46 87 1/2	janvier juillet
1852	[illegible]	56 —	[illegible]	tout	1250	avril	50 ..	avril octobre
1855	[illegible]	99 —	250	tout	500	avril	15 ..	D°
1852	[illegible]	99 —	500	tout	625	D°	25 ..	D°
1853	[illegible]	99 —	350	tout	500	D°	15 ..	[illegible]
1852	[illegible]	98 —	300		500	avril	15 ..	juin décembre
1854	[illegible]	94 —	270	200	500	mars	15 ..	janvier juillet
•	2.775	47 —	•	tout	1 250	•	50 ..	avril octobre
•	[illegible]	—	•	tout	625	•	25 ..	janvier juillet
1855	[illegible]	94 —	[illegible]	tout	500	1856	15 ..	D°
1842	[illegible]	47 —	1 125	tout	1.250	décembre	50 ..	D°
1848	[illegible]	50 —	•	tout	1.250	D°	50 ..	D°
1852	600.000	17 —	•	tout	[illegible]	•	..	D°
1853	[illegible]	99 —	300	tout	500	décembre	15 ..	D°
1855	[illegible]	[illegible] —	290	tout	500	décembre	15 ..	D°
1853	102.614	99 —	500	tout	625	D°	25 ..	D°
1853	83.643	99 —	[illegible]	tout	500	D°	15 ..	D°
1855	[illegible]	99 —	285	tout	500	D°	15 ..	D°
1855-1857	61.500	70 —	[illegible]	tout	200	mai	7 50	mai novembre
1855	[illegible]	90 —	275	•	500	septembre	15 ..	septembre mars
1856	[illegible]	99 —	285	tout	500		15 ..	janv. juillet
1856	[illegible]	97 —	[illegible]	•	500		15 ..	janv. juillet
1854	[illegible]	92 —	250		500	25 janvier	15 ..	1er avril 1er octobre
1856	[illegible]	92 —	250	•	500	•	15 ..	1er février 1er [illegible]

Noms des compagnies	12	14	15	16	17	18
Nord 3 0/0	285 ..	285 ..	285 ..	286 25	286 25	288 75
Nord-Boulogne						
Nord Charleroy [illegible]	•	•	•	•	•	•
Paris à Lyon 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	•	•
D° nouvelles	[illegible]	274 50	277 50	275 ..	275 ..	275 ..
Lyon à Méditerranée 5 0/0	[illegible]	[illegible]	•	[illegible]	[illegible]	[illegible]
D° Nouvelles 3 0/0	[illegible]	[illegible]	286 25	[illegible]	•	[illegible]
Est 1852 1854 1856	[illegible]	[illegible]	[illegible]	457 50	[illegible]	[illegible]
D° nouvelles 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	270 ..	[illegible]	[illegible]
Ardennes	[illegible]	[illegible]	262 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Strasbourg Bâle	•	•	•	•	•	•
D°	440	•	•	•	•	•
Ouest 1855	[illegible]	[illegible]	278 75	280 ..	280 ..	277 50
Paris à Orléans 1842 5 0/0	•	•	•	•	1000	•
D° Nouvelles 1848	•	•	•	•	•	1005
D° 1852 3 0/0	[illegible]	[illegible]	275 ..	282 50	280 ..	280 ..
Grand-Central 1855	•	•	•	275 ..	275 ..	•
D° nouvelles 1855	[illegible]	[illegible]	270 ..	[illegible]	275 ..	275 ..
Rhône et Loire 5 0/0	•	•	•	•	•	•
D° [illegible]	•	•	[illegible]	•	•	272 50
Lyon à Genève [illegible]	[illegible]	•	[illegible]	•	280 ..	280 ..
D° 1857 jouiss. juillet 1857	[illegible]	272 ..	272 50	272 50	•	272 50
Graissessac à Béziers	110	[illegible]	107 50	110 ..	110 ..	110 ..
Autrichiens	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Midi	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Lyon-Bourbonnais	[illegible]	[illegible]	278 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Tarragone à Reus	•	•	•	•	•	•
D°	•	•	•	•	•	•

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 11 au 17 décembre 1857. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	11	12	14	15	16	17
Nord	[illegible]	920 .. à [illegible]	910 .. à [illegible]	910 .. à 915 ..	920 .. à [illegible]	[illegible] à 930 ..
Est	610 .. à [illegible]	610 .. à [illegible]	[illegible] à [illegible]	[illegible] à [illegible]	[illegible] à [illegible]	[illegible] à [illegible]
Est nouvelles	515 .. à 520 ..	515 .. à [illegible]	[illegible] à 520 ..	517 50 à [illegible]	[illegible] à 520 ..	520 .. à [illegible]
Orléans	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Lyon	835 .. à 845 ..	837 50 à [illegible]	[illegible] à 840 ..	[illegible] à 840 ..	[illegible] à [illegible]	[illegible] à [illegible]

COURS DES FONDS PUBLICS FRANCAIS ET ÉTRANGERS.

Dénomination	Samedi 12 Comptant	Samedi 12 Terme	Lundi 14 Comptant	Lundi 14 Terme	Mardi 15 Comptant	Mardi 15 Terme	Mercredi 16 Comptant	Mercredi 16 Terme	Jeudi 17 Comptant	Jeudi 17 Terme	Vendredi 18 Comptant	Vendredi 18 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0 jouiss. 22 juin 1857	66 70	66 70	66 70	66 70	66 40	[illegible]	[illegible]	67 ..	[illegible]	67 15	67 10	67 20
Rentes 4 1/2 0/0 jouiss. 22 mai 1857	92 ..	.. ..	92 ..	92 ..	91 95	.. ..	91 75	92 ..	92 ..	92 ..	[illegible]	92 60
Banque de France, jouiss. juillet 1857	[illegible]	•	3140	•	3140	•	3150	•	3150	•	[illegible]	•
Banque de France, nouvelle émission	[illegible]	•	3140	•	3140	•	[illegible]	•	[illegible]	•	[illegible]	•
Comptoir national d'escompte, jouiss. août 1857	[illegible]	•	675	•	680	•	680	•	[illegible]	•	[illegible]	•
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1857	[illegible]	•	[illegible]	•	•	•	580	•	580	•	570	[illegible]
— Oblig. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1857	437 50	•	440	•	[illegible]	•	[illegible]	•	[illegible]	•	[illegible]	•
— Oblig. 500 fr., 3 0/0 d° d°	405	•	405	•	405	•	405	•	405	•	405	•
— 10e d'Oblig. 4 0/0 d° d°	[illegible]	•	91 50	•	..	•	90	•	•	•	88 75	•
— 10e d'Oblig. 3 0/0 d° d°	80	•	..	•	80	•	80	•	80	•	78 70	•
— Promesses d'Oblig. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai	[illegible]	•	•	•	[illegible]	•	[illegible]	•	[illegible]	•	[illegible]	•
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1857	[illegible]	[illegible]	730	722 50	[illegible]	735	[illegible]	730	730	731	742 50	732 50
Ville de Paris, obligations 1849, jouissance avril 1857	[illegible]	•	•	•	1075	•	1075	•	1075	•	1075	•
d° d° 1852, jouiss. juillet 1857	•	•	1045	•	[illegible]	•	[illegible]	•	[illegible]	•	[illegible]	•
d° d° 1855, tout payé jouiss. avril 1857	[illegible]	•	[illegible]	•	•	•	•	•	[illegible]	•	400	•
Département de la Seine, obligations 1857, jouiss. juillet 1857	191 25	•	191 25	•	191 25	•	191 25	•	190	•	191 25	•
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	91 3/4	•	[illegible]	•	91 1/4	•	91 3/4	•	91 7/8	•	92 1/8	•
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss. mai 1857	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•	[illegible]	•	[illegible]	•
Piémontais. 5 0/0 jouiss. juin 1857	90 ..	•	[illegible]	•	90 ..	•	90	•	90 ..	•	[illegible]	•
— 3 0/0 jouiss. juillet 1857	[illegible]	•	52 50	•	53 ..	•	[illegible]	•	53 ..	•	[illegible]	•
Autrichien. 5 0/0 (tout payé), jouiss. juillet 1857	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•	88 1/2	•	88 1/2	•	.. ..	•
Emprunt Romain, jouiss. juin 1857	.. ..	•	90 ..	•	[illegible]	•	[illegible]	•	[illegible]	•	[illegible]	•
Espagne dette. concert. jouiss. juillet 1857	.. ..	•	.. ..	•	25 1/8	•	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•
d° 3 0/0 1841, jouiss. juillet 1857	40 1/2	•	.. ..	•	.. ..	•	40 1/2	•	41 1/2	•	.. ..	•
d° intérieure d°	.. ..	•	37 ..	•	37 3/8	•	37 1/2	•	.. ..	•	.. ..	•

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

LE DIRECTEUR, C. DEVINA.

Digitized by Google

N° 998 16e ANNÉE. — N° 52 SAMEDI, 26 DÉCEMBRE 1857

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

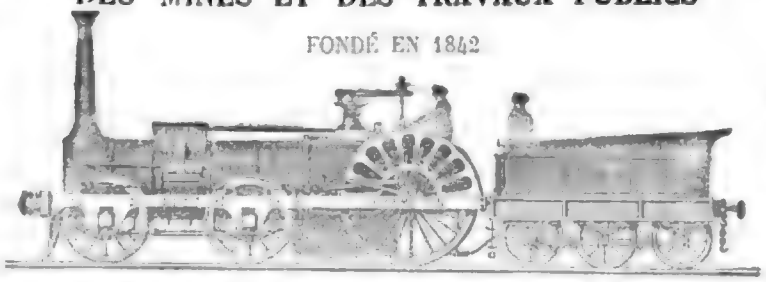
PARAISSANT LE SAMEDI.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Paris..... 10 fr. par an.
Départements.... 12 » —
Etranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 2fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *Rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIEV, DAVIES ET Cie, Foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch' lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Les personnes dont l'abonnement expire le 31 DÉCEMBRE sont priées de le renouveler, afin d'éviter toute interruption dans l'envoi du journal.

Il est indispensable de joindre la dernière bande imprimée à chaque réclamation et à toute demande de réabonnement et de changements d'adresse.

Toute lettre non affranchie sera rigoureusement refusée.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 1209. — Recettes brutes des chemins de fer français pendant les trois premiers trimestres de 1857, 1210. — La crise monétaire, 1212. — Etudes sur les chemins de fer, 1213. — Chronique des chemins de fer, 1214. — Chemins de fer romains, 1214. — Avis aux actionnaires, 1214. — Bulletin des recettes, 1215. — Recettes, 1216, 1217. — Annonces, 1218, 1219, 1220, 1221. — Chronique de la Bourse, 1222. — Tableau des valeurs industrielles, 1223. — Bourse, 1224.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La réduction des escomptes de la Banque de France à 6 0/0, sans distinction d'échéance, a été le point de départ d'une nouvelle amélioration dans les cours. L'augmentation très-considérable de l'encaisse et de la réserve des billets de la Banque d'Angleterre, qui s'est traduite par une hausse de 1 0/0 sur les consolidés, a procuré un vigoureux point d'appui à notre marché.

Le 3 0/0, que nous avions laissé vendredi dernier à 67 fr. 20, s'est élevé successivement jusqu'à 68 fr., en hausse de 80 c.; c'est 1 fr. 50 de hausse en quinze jours. Il était à 67 80 avant le détachement du coupon, qui se trouve ainsi largement regagné.

Les chemins de fer ont profité du mouvement dans des proportions très-inégales; le Nord a gagné 10 fr.; l'Est, la Fusion ancienne et nouvelle ont gagné 5 fr.; le Nord nouveau et l'Ouest 2 fr. 50 seulement; l'Orléans, plus favorisé, a gagné 22 fr. 50, de 1337 50 à 1360; le Lyon à Genève a monté de 10 fr.; les Autrichiens de 16 fr. 25; l'Ouest suisse de 35 fr.; et le Central suisse de 45 fr.

Enfin, le Crédit mobilier a gagné 75 fr. sur le cours de vendredi dernier.

Il faut reconnaître que la physionomie générale des affaires s'est beaucoup éclaircie depuis quelques semaines: aux États-Unis, la crise peut être regardée comme arrêtée, bien que, dans son message, le président semble ne pas connaître d'autre moyen d'en prévenir le retour que de s'en rapporter à la sagesse de ses concitoyens. La crise qui sévit encore à Hambourg, en Danemark et en Suède n'exerce pour ainsi dire aucune influence sur le marché français. La Banque d'Angleterre a retrouvé presque intégralement son encaisse normal de 10 millions sterling. A l'intérieur, tout respire le calme et provoque la confiance. La liberté d'exportation et de distillation rendue aux céréales n'a pas empêché les bas prix de continuer sur tous les points du territoire; enfin, le tableau des revenus des douanes, pour les cinq premiers mois de 1857, laisse prévoir un excédant de 7 à 8 millions sur les revenus de 1856.

Dans cette situation, la hausse est naturellement indiquée; nous parlons de la hausse sérieuse, résultat progressif de l'abondance progressive des capitaux disponibles, de la hausse qui va lentement, mais sainement, et qui assure le terrain sous ses pas avant de s'engager plus avant.

Malheureusement, dès qu'une circonstance favorable se présente, il est rare que la spéculation laisse au marché le temps nécessaire pour le développement normal de ses éléments les meilleurs. Au travers des causes naturelles et légitimes de la hausse qui se produit depuis quelques jours, on distingue assez facilement la marche de la spéculation, qui profite de ces causes pour les exagérer, sans trop s'inquiéter du résultat final. Il est clair, par exemple, que depuis la dernière liquidation il s'est fait de vastes achats de primes, qui ont tout de suite élevé les cours; les vendeurs de primes, effrayés, se sont couverts par des achats de ferme, et, en rachetant successivement pour se couvrir de leurs ventes échelonnées, ils ont donné à la hausse une énergie que le cours des choses ne comportait peut-être pas à ce degré.

On comprendra plus encore la justesse de nos réflexions, si l'on tient compte du prix des reports, qui, depuis deux mois déjà, se maintient en moyenne à 50 c., et qui rend ainsi toujours vacillante et périlleuse la situation de la spéculation d'achat. Il y a plus: pendant la bourse d'hier, tandis que le cours du 3 0/0 s'élevait jusqu'à 68 fr. et se maintenait en clôture à 67 95, le prix du comptant s'est établi constamment de 67 50 à 67 60, c'est-à-dire avec 40 et 50 c. de report pour huit jours.

Sans doute la situation est assez solide

Digitized by Google

pour que la spéculation puisse garder longtemps peut-être la situation qu'elle a prise, et pour s'y soutenir en supportant des reports élevés. Peut-être même atteindra-t-elle ainsi l'époque d'une reprise plus complète et plus large qui la délivrerait de ses difficultés actuelles, à la condition toutefois qu'elle se tint elle-même sur la réserve et qu'elle ne s'engageât pas toujours plus avant à mesure que les cours progresseraient. Car on tournerait alors dans une espèce de cercle vicieux, d'où l'on ne pourrait sortir que par une de ces réactions dont nous avons vu plus d'un exemple.

Du reste, les cours ont légèrement fléchi dans la dernière partie de la bourse de jeudi, ce qui indique un temps d'arrêt, et par conséquent un symptôme de consolidation des cours.

A l'approche du 31 décembre on se préoccupe toujours assez vivement du dividende probable des grandes lignes de chemins de fer, et nous recevons de très-nombreuses questions à ce sujet. Malgré les difficultés qui s'opposent toujours à un calcul exact, car le dividende dépend moins encore des recettes que des dépenses et des charges, nous croyons qu'on peut, sauf erreur, considérer comme assez plausibles les chiffres approximatifs que voici : l'Orléans aux environs de 90 fr.; le Nord entre 55 et 60 fr.; le Lyon aux environs de 45 à 48 fr.; l'Ouest et l'Est environ 35 fr.; le Midi environ 20 fr. Du reste, nous examinerons prochainement en détail les éventualités, encore si variables, sur lesquelles reposent ces chiffres, qui offrent toujours quelque chose de conjectural.

En voyant annoncer le paiement pour le 1er janvier du coupon des chemins de fer autrichiens et du chemin de fer François-Joseph, on a remarqué que le Crédit mobilier, cette année, n'avait pas annoncé, comme il l'avait fait l'année dernière dès le 6 décembre, la répartition de l'à-compte sur le dividende qu'il est dans l'habitude de distribuer dès le 1er janvier, et qui jusqu'ici a été de 25 fr. On a dit, pour expliquer ce retard, que le Conseil d'administration, dans les circonstances présentes, avait cru devoir attendre jusqu'au 31 décembre pour prendre une résolution à ce sujet. Cette réserve s'explique naturellement par la rédaction de l'art. 57 des statuts du Crédit mobilier, dont le dernier paragraphe est ainsi conçu :

« Toutefois, pour le premier semestre de » chaque année, le Conseil d'administration » sera autorisé à distribuer les bénéfices » réalisés, jusqu'à concurrence de 5 0/0 par » an du capital des actions, après les déductions proportionnelles, etc., etc. »

On peut juger du reste de la sagesse de la mesure adoptée par le Conseil d'administration en voyant le changement qui, dans une seule bourse, a pu se produire dans les prix de plusieurs des valeurs patronnées par le Crédit mobilier.

La cote officielle indique que dans la bourse du 23,

L'Ouest de la Suisse s'est élevé de 450 à 475 fr.
Le Central suisse de 460 à 485
Le St-Rambert, de 530 à 545
La Compagnie maritime, de 330 à 360
etc., etc.

Le 3 0/0 français, qui avait fermé samedi à 67 40, ferme à 67 75.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 92 25, ferme à 92 50.

Le 3 0/0 anglais est monté de 1 et 1/4 à 93 1/4.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

Augmentation kilométrique.

Lombard-Vénitiens,	25.67 0/0.
Autrichiens,	1683 0/0.
Méditerranée,	12.53 0/0.
Nord,	1.29 0/0.
Saragosse,	1.23 0/0.

Diminution kilométrique.

Orléans,	24.15 0/0.
Est,	21.52 0/0.
Lyon,	17.38 0/0.
Midi,	12.48 0/0.
Ouest,	11.85 0/0.
Lyon-Genève,	3.73 0/0.

C. Devina.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	16 décembre	23 décembre	DIFFÉRENCE EN PLUS	DIFFÉRENCE EN MOINS
RENTE 3 0/0	67 20	67 75	» 55	» »
CONSOLIDÉS	92 1/8	93 1/4	1 1/8	» »
CRÉDIT FONCIER	575 »	580 »	5 »	» »
CRÉDIT MOBILIER	732 50	800 »	67 50	» »
COMPT. D'ESCOMP.	680 »	640 »	» »	» »
ORLÉANS	1322 50	1347 50	25 »	» »
NORD	937 50	945 »	7 50	» »
NORD NOUVEAU	770 »	775 »	5 »	» »
EST	667 50	675 »	7 50	» »
PARIS-MÉDIT. (anc.)	842 50	855 »	12 50	» »
PARIS-MÉDIT. (nouv.)	830 »	837 50	7 50	» »
MIDI	542 50	547 50	5 »	» »
OUEST	665 »	675 »	10 »	» »
GRAND-CENTRAL	640 »	647 50	7 50	» »
GENÈVE	645 »	670 »	25 »	» »
SAINT-RAMBERT	520 »	545 »	25 »	» »
CH. AUTRICHIENS	697 50	716 25	18 75	» »
VICTOR-EMMANUEL	450 »	467 50	17 50	» »
RUSSES	497 50	507 50	10 »	» »
ROMAINS	480 »	485 »	5 »	» »
FRANÇOIS-JOSEPH	467 50	476 25	8 75	» »
LOMBARD-VÉNITIEN	605 »	625 »	20 »	» »
SARAGOSSE	466 25	465 »	» »	1 25

RECETTES BRUTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS PENDANT LES TROIS PREMIERS TRIMESTRES DE 1857.

Le ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics vient de publier le tableau des recettes de l'exploitation des chemins de fer français pour les trois premiers trimestres de 1857, comparés avec les trois premiers trimestres de 1856.

Notre réseau comportait au 30 septembre 1857 une étendue totale exploitée de kilomètres 7,359

Il n'était, au 30 septembre 1856, que de 6.079

L'exploitation a donc gagné en un an 1,280

Savoir :

1° Sur le Nord	66 kil.
2° Sur l'Est	283
3° Sur les Ardennes	52
4° Sur l'Ouest	74
5° Sur Orléans	221
6° Sur Paris-Méditerranée	134
7° Sur Lyon à Genève	101
8° Sur le Midi	260
9° Sur le Dauphiné	89
Total égal	1,280

La moyenne exploitée a été, pour 1857, de kilom. 6,698
Elle était, en 1856, de kilom. . . . 5,763

Augmentation de la moyenne exploitée 935

La faiblesse relative de cette moyenne s'explique par ce fait que la presque totalité des sections nouvelles a été ouverte dans les six derniers mois compris au tableau, savoir : 666 kil. dans le second trimestre de 1857, et 415 kil. dans le troisième trimestre. Il est clair que ces 1,081 kil., exploités depuis moins de six mois et de trois mois, ne pouvaient augmenter sensiblement la moyenne exploitée depuis le 30 septembre 1856.

Les recettes brutes des chemins de fer se sont élevées, pour les trois premiers trimestres de 1857, à fr. 231,882,647

Elles avaient été, pour les trois premiers trimestres de 1856, de fr. 202,982,873

Il en résulte un excédant de recettes brutes, en faveur de 1857, de fr. 28,899,774

Mais les recettes brutes des trois premiers trimestres de 1856 avaient donné, divisées par 5,763 kil. d'exploitation moyenne, une recette kilométrique moyenne de 35,222 fr.

Les recettes brutes des trois premiers trimestres de 1857, divisées par les 6,698 kil. d'exploitation moyenne, ne produisirent qu'une recette kilométrique moyenne de 34,620

C'est une diminution pour 1857 de 602 fr.
équivalant à 1.71 0/0.

Ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics.

DIRECTION GÉNÉRALE DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES CHEMINS DE FER. — BUREAU DE STATISTIQUE.

Recettes brutes de l'Exploitation des Chemins de fer français

TROIS PREMIERS TRIMESTRES DES ANNÉES 1857 ET 1856

NOM des CHEMINS.	1857. Longueur exploitée au 30 septembre	1857. Longueur exploitée pendant le trimestre	1857. Recettes 1er trimestre	1857. Recettes 2e trimestre	1857. Recettes 3me trimestre	1856. Longueur exploitée au 30 septembre	1856. Longueur exploitée pendant le trimestre	1856. Recettes 1er trimestre	1856. Recettes 2me trimestre	1856. Recettes 3me trimestre	Total des 3 trimestres 1857	Total des 3 trimestres 1856	Différence en plus 1857	Différence en plus 1856	PAR KILOMÈTRE. Recette totale 1857.	Recette totale 1856.	Différence de 1857 à 1856. Totale en plus.	Totale en moins.	Pour cent en plus.	Pour cent en moins.
	k.	k.	fr.	fr.	fr.	k.	k.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Nord.	859	800	11,806,949	12,202,501	13,617,135	793	793	10,848,791	11,212,328	12,961,813	37,626,885	35,022,932	2,603,951	»	47,073	44,165	2,909	»	6,30	»
Est.	1 340	1.261	10,485,341	11,628,806	13,353,538	1.051	1.051	9,804,094	10,165,748	11,540,390	35,467,685	32,110,212	3,357,472	»	29,288	30,552	»	1,264	»	4,14
Ardennes	52	0	»	»	32,505	»	»	»	»	»	32,505	»	32,505	»	5,247	»	»	»	»	»
Ouest	950	917	8,927,756	10,683,349	12,274,252	876	850	7,721,465	9,477,336	11,450,151	31,884,257	29,038,952	2,845,305	»	34,770	33,806	964	»	2,85	»
Orléans et pr. A	1.478	1.297	14,066,850	14,936,945	14,706,225	1.257	1.149	11,593,186	11,082,398	15,223,332	43,710,020	37,878,918	5,831,102	»	33,701	32,967	734	»	2,23	»
Paris à Lyon et à la Méditerranée	1.653	1.617	23,420,119	23,302,966	23,465,417	1 519	1.506	17,859,52.	20,198,112	25,017,330	70,284,502	63,074,985	7,209,517	»	43,466	42,050	1,416	»	3,37	»
Lyon à Genève	176	125	268,065	524,572	892,911	74	27	»	19,985	320,745	1,680,511	340,720	1,339,791	»	14,595	12,619	905	»	7,17	»
Midi	727	6 3	2,066,276	3,091,509	4,000,216	467	3?8	920,705	1,117,027	2,247,460	9,160,000	4,315,932	4,844,098	»	11,719	12,462	2,598	»	18,91	»
Dauphiné	89	66	110,607	151,304	324,096	»	»	»	»	»	587,007	»	587,007	»	8,900	»	»	»	»	»
Ceinture	17	17	465,598	381,789	328,290	17	17	327,968	281,247	349,542	1,155,605	958,077	197,530	»	67,977	56,357	11,620	»	20,62	»
Anzin à Somain	19	19	90,943	96,185	53,214	19	19	79,404	82,745	79,998	279,341	242,145	37,196	»	14,707	12,744	1,963	»	15,40	»
Total et moyennes.	7.359	6.608	71,643,603	77,005,213	83,094,831	6.079	5.763	59,154,416	63,917,724	79,880,733	231,882,647 c	202,982,873 c	28,899,774	»	31,620	35,22.	»	602	»	1,71

OBSERVATIONS.

Les sections ouvertes du 1er octobre 1856 au 30 septembre 1857 ont une étendue de 1,280 kilomètres, savoir :

Nord. — La Fère à Laon (1er sept. 1857)	29		
Creil à Beauvais (1er sept. 1857)	37	66	
Est. — Nogent à Nangis (9 février 1857)	53		
Nangis à Flamboin (25 avril 1857)	25		
Troyes à Chaumont id.	96		
Donjeux à Chaumont id.	33		
Blainville à Epinal 24 juin 1857)	51		
Châlons à Mourmelon (16 sept. 1857)	25	283	
Ardennes. — Laon à Rennes (1er sept. 1857)		32	
Ouest. — Laval à Rennes (1er mai 1857)		74	
Orléans. — Coutras à Périgueux (10 juillet 1857)	75		
Nantes à Saint-Nazaire (10 août 1857)	62		
Niort à la Rochelle et à Rochefort (7 septembre 1857)	84	221	
Paris à Lyon et à la Méditerranée. — Vaise à la Guillotière (10 oct. 1856)	6		
Rognac à Aix (10 octobre 1856)	25		
Auxonne à Gray (10 nov. 1856)	34		
Arvant à Brioude (1er mai 1857)	10		
Dôle à Salins (16 mai 1857)	38		
Raccordement de Givors (6 juin 1857)	3		
St-Germain-Palisse (13 juin 1857)	18	134	
Lyon à Genève : Ambérieux à Seyssel (7 mai 1857)	65		
Bourg à la Saône (6 juin 1857)	34		
La Saône à Mâcon (20 juillet 1857)	2	101	
Midi. — Morcens à St-M.-d'Oney (12 janv. 1857)	25		
Toulouse à Cette (22 avril 1857)	219		
La Teste à Arcachon (26 juillet 1857)	3		
St-Martin d'Oney à Mont-de-Marsan (6 septembre 1857)	13	260	
Dauphiné. — St-Rambert à Rives (5 nov. 1856)	56		
Rives à Paquepierre (10 juil. 1857	33	89	
Total		1,280 k.	
Longueur exploitée au 30 sept. 1856		6,079	
Total exploité au 30 sept. 1857		7,359	

(a) Y compris les sections de Paris à Orsay et de Coutras à Périgueux.

(b) Y compris le Bourbonnais.

(c) Déduction faite des détaxes et non compris l'impôt du dixième, qui s'élève :

Pour les trois premiers trimestres de 1857, à 12,766,750 fr.

— — — 1856, à 11,543,649 fr.

(1) Les comptes du troisième trimestre de 1857 n'étant pas encore définitivement arrêtés, les chiffres qui se rapportent à cette période peuvent être susceptibles de quelques modifications.

Digitized by Google

Cependant, à l'exception des lignes de l'Est, dont l'exploitation subitement et énormément développée explique la diminution kilométrique, toutes les autres lignes présentent, sans exception, des augmentations dont la plus forte est celle du chemin de ceinture, 20 62 0/0, et la plus faible celle d'Orléans, 2 23 0/0. Comment se fait-il donc que le produit kilométrique de tous les chemins, moins un, s'étant accru, la moyenne ait diminué ?

Ce résultat, en apparence extraordinaire et paradoxal, s'explique par diverses causes très-simples.

Dans les recettes de 1857 figurent pour la première fois les produits de deux lignes qui n'étaient pas exploitées en 1856 ou qui ne figuraient pas encore dans les comptes ; ce sont le Dauphiné et les Ardennes La première de ces deux lignes, d'une étendue de 66 kilomètres exploités, donne actuellement un produit de 8,900 fr. par kilomètre ; la seconde, d'une étendue de 6 kilomètres exploités, donne un produit kilométrique moyen de 5,417 fr., ce qui établit la moyenne de ces deux chemins réunis à 8,609 fr. Or, comme la moyenne ordinaire est d'environ 35,000 fr., c'est-à-dire quatre fois plus considérable, ces deux chemins nouveaux, comparés au produit moyen des autres, représentent une diminution de 75 0/0 sur 72 kilomètres; et cet élément, introduit dans le calcul des moyennes par la forme obligée des travaux officiels, produit en grande partie la perturbation apparente que nous venons de signaler.

Pour mieux nous faire comprendre, supprimons du total des recettes brutes celles des chemins du Dauphiné et des Ardennes ; supprimons également de la longueur exploitée moyennement les 72 kil. qu'ils représentent, nous n'aurons plus qu'une recette brute de 231,159,735 fr., à diviser par 6,626 kil. seulement ; et la moyenne générale, au lieu de 34,620 fr. par kil., sera portée à 34,887 fr ; de sorte qu'au lieu d'une diminution de 602 fr. sur 1856, on n'aura plus qu'une diminution de 335 fr., c'est-à-dire de 0.95 0/0 au lieu de 1.71.

Voilà la première cause de cette anomalie.

L'autre tient à ce que les plus fortes augmentations kilométriques correspondent à des lignes d'un faible parcours, et les plus faibles à de très-longues lignes. Ainsi, le Midi, le Genève et le Nord, dont l'augmentation kilométrique se chiffre par 18.61 0/0, 7.17 0/0 et 6.50 0/0, n'ont, en longueur, que 623, 125 et 800 kil exploités; tandis que l'Orléans, par exemple, dont la longueur exploitée est de 1,297 kil., n'a obtenu que 2.23 0/0 d'augmentation kilométrique, et que l'Est, dont la longueur exploitée est de 1,211 kil., a subi une diminution kilométrique de 4.14 0/0.

Auguste Vitu.

Un journal financier a publié, en tête de ses colonnes, un prétendu tirage *authentique* des divers journaux industriels et financiers soumis au cautionnement.

Ce journal a commis une erreur en ce qui nous concerne. Il a indiqué un chiffre de 4,500 pour le tirage du *Journal des chemins de fer*. Le chiffre véritable est de 5,800.

Nous ferons une seconde observation :

Le chiffre de 6,700 que s'attribue le journal en question est-il celui de son tirage ou de ses abonnés? Quant à nous, le chiffre de 5,800 est celui de nos abonnés.

C. Devins.

LA CRISE AMÉRICAINE.

Le président des Etats-Unis, dans son message lors de l'ouverture des deux chambres du congrès, a traité un sujet tout d'actualité ; c'est celui qui concerne la crise financière qui a sévi avec tant d'intensité dans cette partie du monde et qui a rejailli sur une partie de l'Europe.

Il analyse les causes de la crise et s'occupe des moyens de prévenir le retour de pareils désastres.

Quant aux motifs, le président fait remarquer qu'il ne faut nullement en rechercher la cause dans l'apparition d'un de ces fléaux qui viennent assiéger les nations, tels qu'une mauvaise récolte, puisque en aucun temps, dit le président, la terre n'a produit des fruits en plus grande abondance et plus libéralement récompensé le travail du laboureur ; les principaux produits se sont vendus à des prix élevés ; les manufactures et les exploitations de mines ont eu une large part dans la prospérité publique ; enfin les Etats-Unis ont eu avec profusion tous les éléments d'une richesse réelle ; et cependant, malgré tous ces avantages, dit le président, notre pays se trouve, à l'égard de ses intérêts monétaires, dans une situation déplorable.

Dans l'impossibilité d'attribuer la crise à l'une des causes que l'on a l'habitude d'invoquer, il faut bien en assigner une autre, et le président l'attribue, avec juste raison suivant nous, au système vicieux et extravagant de papier-monnaie et de banques non responsables, dont le nombre s'élève à quatorze cents, émettant toutes du papier qui a la prétention de servir de monnaie.

D'après un récent rapport fait par le secrétaire d'Etat des finances sur la position des banques dans les Etats-Unis, le montant total des espèces disponibles dans leurs caves, pour le remboursement éventuel des billets, n'était que de 1 dollar sur 7 1/2 de billets en circulation, et cela malgré les 400 millions de dollars d'or dont la Californie a inondé les Etats-Unis. Ce chiffre étant la moyenne, on peut juger à quelle pénurie d'espèces sonnantes quelques-unes peuvent être réduites. Aussi le président ne craint-il pas d'attribuer à cette espèce d'insolvabilité permanente tous les désastres qui ont affligé cette nation.

D'après ce compte, dit le président, il est facile de comprendre notre histoire financière des quarante dernières années. C'est l'histoire d'un développement extravagant dans les affaires du pays, suivi de réactions ruineuses. A différents intervalles, les crédits trop faciles des banques ont tenté les hommes les plus entreprenants et les ont précipités dans l'importation extravagante des marchandises étrangères, dans les spéculations de toutes sortes et dans les jeux de bourse.

Lorsque la crise arrive, comme elle doit arriver, les banques ne peuvent plus rien faire pour le public. Elles se débattent dans leur impuissance à rembourser leurs billets et les tombent en faillite, elles et leurs débiteurs.

Quant aux moyens destinés à prévenir le retour des crises, le président déclare que, lié par la constitution, le gouvernement fédéral ne peut pas faire beaucoup pour prévenir le retour de semblables calamités, alors même que d'insurmontables oppositions constitutionnelles n'existaient pas contre la création d'une banque nationale, cette banque ne fournirait pas une garantie suffisante.

Il serait impossible à une telle banque, suivant l'opinion émise par le président, quand même elle le voudrait, de régler l'émission de papier et les crédits de quatorze cents banques d'Etat, de façon à protéger le public contre le développement excessif d'une circulation extravagante.

Cet aveu d'impuissance est flagrant, et d'autant plus regrettable qu'il a pour point de départ la constitution elle-même.

Cependant le président ne désespère pas du patriotisme et de la sagesse des Etats pour arrêter et prévenir le mal. Les conseils qu'il donne, consistent à établir un système à base d'espèces pour garantir la spéculation; d'exiger que les banques aient continuellement en mains au moins un dollar d'espèces en dépôt pour 3 dollars en circulation; de porter le taux des billets d'abord à 20 dollars, ensuite à 50; qu'une banque qui suspende ses paiements se liquide à l'instant même ; la publication hebdomadaire de la situation de chaque banque. Ces moyens paraissent au président pouvoir garantir beaucoup contre les suspensions futures de paiements en espèces.

« Enfin, selon moi, ajoute le président, le congrès possède le pouvoir de passer une loi uniforme de banqueroute applicable à toutes les institutions de banque dans les Etats-Unis. »

Il recommande fortement la création d'une telle loi organique irrévocable ; toute suspension de paiements en espèces produira la mort de cette banque. L'instinct de conservation personnelle la forcerait à remplir ses devoirs de telle façon qu'elle puisse éviter la punition et rester en existence.

Telles sont en substance les causes que le président assigne à la crise des Etats-Unis et les remèdes qu'il propose pour en prévenir le retour.

C. Dupuis.

ÉTUDES SUR LES CHEMINS DE FER.

CINQUIÈME ARTICLE (1).

Produit brut.

Nous avons établi dans notre dernier numéro que les chemins de fer exploités en Europe rapportent, terme moyen, par chaque kilomètre, une recette brute de 100 et quelques francs par jour (108 fr. en 1856); un calcul analogue pour l'exercice précédent eût donné un résultat un peu moindre, 103 fr. environ par jour. Nous avons d'abord fait observer que pour arriver à ce chiffre, nous avons omis quelques lignes de peu d'importance, dont la recette est naturellement moins élevée; de plus, des lignes nouvelles viennent chaque année s'ajouter aux anciennes, et, par cela même qu'elles sont nouvelles, abstraction faite de toutes autres circonstances, leur revenu kilométrique est plus faible que celui des lignes anciennes; ces restrictions tendent à établir que la recette brute de 100 fr. par jour et par kilomètre peut être regardée comme un point de comparaison fixe (*standard*, comme disent les Anglais), auxquelles on peut avantageusement comparer les recettes futures, pour juger du progrès ou de la décadence des recettes brutes que les chemins de fer réaliseront en Europe.

Ce chiffre de 100 fr. que le hasard a fourni comme *standard* ou terme de comparaison est heureux, parce qu'il permet de juger à l'instant si une ligne est, par rapport à la quotité des recettes, supérieure ou inférieure à la moyenne générale.

Ainsi les chemins de fer français, qui l'année dernière ont produit 131 fr., sont, par rapport à la recette brute, de 31 0/0 au-dessus de la recette brute des chemins de fer européens; ceux de l'État belge s'écartent peu de la moyenne, et les chemins suisses, qui, à la vérité, ne font que de commencer, ne produisant que 50 fr. bruts par kilomètre, sont par conséquent de 50 0/0 au-dessous de la moyenne.

Dépenses d'exploitation.

Sans contredit, le produit brut est l'un des éléments principaux au moyen desquels on peut apprécier la valeur commerciale d'un chemin de fer.

Aussi presque toutes les Sociétés se sont-elles rendues aux vœux de leurs actionnaires en faisant connaître par la voie de la presse le montant des recettes effectuées pour des périodes de temps régulières.

Mais il ne suffit pas de connaître la recette brute, il faut aussi savoir la dépense qu'il a fallu faire pour l'obtenir, afin qu'après avoir déduit les frais d'exploitation du produit brut, on arrive au produit net.

Cet élément d'appréciation est beaucoup moins connu que le précédent; on a sur la dépense des données bien plus rares et moins certaines que sur la recette.

Cependant, comme la dépense est indispensable pour asseoir les idées sur le produit net réalisé, on a pris, à défaut de données positives, un chiffre empirique, et l'on admet assez généralement en France que la dépense est de 40 0/0 de la recette. Dans d'autres pays on compte 50 0/0.

Cette manière de compter a prévalu dans la pratique, cependant elle est évidemment erronée; car si le chemin de fer jouit d'un grand trafic, la dépense restera de beaucoup inférieure à 50 0/0; si, au contraire, le mouvement est faible, on dépensera plus de 50 0/0 de la recette; c'est ce qui se vérifie à tout instant dans la pratique.

Cela provient de ce qu'une partie des dépenses d'exploitation est tout à fait indépendante du trafic plus ou moins considérable qui a lieu sur la route; tels sont les frais généraux, l'entretien des bâtiments, etc.; tandis que d'autres frais sont proportionnels à la quantité de marchandises transportées, tels que le coke, l'entretien du matériel roulant, la main-d'œuvre, etc. On commet donc nécessairement une erreur en prenant dans tous les cas le chiffre proportionnel.

Mais cette manière de calculer est si commode et si rapide, que malgré son imperfection on l'emploie très-souvent pour se former une idée approximative du produit net, lorsque l'on ne connaît que la recette brute.

Comme ce genre de calculs approximatifs est d'un usage très-commode, nous avons cherché à le rendre moins inexact, sans le compliquer, voici comment :

Nous avons dit que la moyenne générale de la recette des chemins de fer s'élève à environ 100 fr. par journée kilométrique; d'une autre part, nous verrons que la dépense moyenne s'écarte peu de 50 fr. par jour et par kilomètre; on peut donc dire, en thèse générale, que la dépense est de 50 0/0 de la recette.

Si le produit s'élève, la proportion pour cent de la recette s'abaissera; ou se rapprochera plus de la vérité, en ne comptant que 40 0/0 de dépense, lorsque la recette s'élève à 150 fr. par journée kilométrique.

Si, au contraire, le chemin de fer n'a que peu de mouvement et que sa recette ne s'élève qu'à 50 fr. par journée kilométrique, on fera bien d'évaluer les dépenses à 60 0/0 de la recette.

Disons donc que, pour évaluer approximativement le revenu net d'un chemin de fer, lorsque l'on connaît seulement sa recette brute, on peut user de la formule suivante :

Si la recette kilométrique journalière s'élève à :	*Il faut en déduire, pour avoir le produit net :*
150 francs,	40 0/0 de la recette.
100 —	50 —
50 —	60 —

Nous sommes loin de donner cette règle empirique comme pouvant servir à évaluer la dépense d'exploitation d'une manière exacte; mais elle est cependant bien préférable, et elle approchera plus de la réalité que l'habitude où l'on est de prendre 50 0/0, quel que soit le chiffre de la recette kilométrique.

Le procédé le plus approximatif, celui qui laisse le moins à désirer, c'est de prendre dans le compte rendu d'une Compagnie la dépense réelle d'exploitation qui a été faite dans l'année précédente, de diviser cette somme par le nombre de kilomètres de longueur, et par 365 jours de l'année on aura aussi la dépense kilométrique journalière, dont on peut se servir avec une assez grande sécurité pour l'année courante; car, pour une même Compagnie, il est rare qu'il y ait un écart considérable entre les dépenses kilométriques de deux années successives.

Les observations que nous venons de présenter sont relatives aux cas assez fréquents où l'on a intérêt de déduire du passé d'un chemin de fer ce qui doit se présenter dans son avenir.

S'il s'agit, au contraire, de résultats positifs, il vaut toujours mieux avoir recours aux comptes rendus soit par les gouvernements, soit par les Compagnies, soit enfin par des revues spéciales.

C'est en recourant à ces diverses sources que nous avons pu former le tableau suivant du produit net obtenu dans divers pays :

(*Voir le tableau ci-contre.*)

Le tableau qui précède donne des résultats déduits de l'exploitation de près de 28 mille kilomètres situés dans toutes les parties de l'Europe; c'est à onze cents millions que s'élève la recette annuelle réalisée sur ces chemins de fer, et à 526 millions de dépenses que se sont élevées les frais d'exploitation.

Les résultats déduits de quantités aussi considérables ont un degré de probabilité qui équivaut presque à une certitude et se trouve à l'abri des petites inexactitudes que l'on ne s'aurait éviter dans les comptes rendus des compagnies.

Ce tableau nous enseigne donc que si l'on fait une moyenne générale de tous les chemins de fer européens, on trouvera qu'ils rapportent actuellement 108 fr. par jour et par kilomètre; que les frais d'exploitation se montent à 52 fr., ce qui représente 47 0/0 de la recette brute.

Le tableau montre que le rapport de la recette à la dépense n'est pas constant; plus élevé dans certaines contrées, il l'est moins dans d'autre. C'est en France qu'il est au

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* des 28 novembre, 5 12, et 19 décembre 1857.

Digitized by Google

Tableau de la recette, de la dépense d'exploitation et du produit net obtenus sur les principaux chemins de fer européens en 1855-1856.

DÉSIGNATION.	Longueur exploitée.	Journée kilométrique. Recette.	Dépense d'exploitat.	Produit net.	Rapport de la recette à la dépense.
France (1) 1856	5.376	144	64	80	44 0/0
Grande-Bretagne 1850	13.289	112	55	57	48
Prusse 1855	3.370	74	37	37	50
Autriche 1855	1.922	104	53	51	51
Duchés allemands	1.164	60	30	30	50
Bavière	1.075	47	28	19	62
Saxe (royaume de)	577	85	43	42	50
Hanovre	526	59	30	29	51
Wurtemberg	303	60	34	26	57
Danemark	155	42	23	19	56
Moyenne générale	27.757	108	52	56	47 0/0

(1) Le *Moniteur universel* ne rendant pas compte des dépenses d'exploitation, nous avons dû avoir recours aux recettes et dépenses fournies par les comptes rendus des Compagnies; cette circonstance rend compte de la variation que l'on peut observer dans quelques chiffres.

minimum; 44 0/0 de la recette sont employés au frais d'exploitation. En Allemagne, on doit compter que moitié des recettes sont absorbées par les dépenses d'exploitation.

A. DE LAVELEYE.

(*La fin au prochain numéro.*)

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

La Compagnie des chemins de fer de l'Est a soumis à l'approbation de l'autorité supérieure le projet définitif du tracé de la ligne de Nancy à Gray, comprise entre Epinal et la limite du département des Vosges et de la Haute-Saône.

La Compagnie paraît disposée à continuer prochainement les travaux, dès que le tracé aura été adopté par l'administration supérieure, qui continue à apporter à l'étude approfondie de cette importante question un soin tout particulier.

— Un nouveau pas vient d'être fait dans la question des chemins de fer algériens. S. Ex. le ministre des travaux publics ayant envoyé M. Tostain, inspecteur général des ponts et chaussées, dans la province de Constantine, pour examiner le tracé qu'une Compagnie particulière a fait faire, M. le gouverneur général a profité de son passage à Alger pour l'examen de la ligne centrale qui doit relier les autres.

— Le chemin de l'Ouest et la ville de Caen en particulier vont trouver un aliment nouveau dans la création très-prochaine d'un service régulier de bateaux à vapeur entre Caen et Londres. On écrit de Marseille que le navire à hélice *Monte-Cristo*, appartenant à la Société générale des clippers français, et destiné à ce service, a pris hier la mer en destination de Caen, sous le commandement du capitaine Duruaud.

CHEMINS DE FER ROMAINS.

On lit dans le *Journal des Débats*, du 21 de ce mois, la lettre suivante :

AU RÉDACTEUR.

« Paris, le 18 décembre 1857.

» Monsieur,

» Votre numéro d'aujourd'hui contient une correspondance de Rome dans laquelle on signale les ouvriers employés à la construction du chemin de fer de Rome à Civita-Vecchia comme les auteurs d'une attaque qui aurait eu lieu entre ces deux villes.

» Le fait peut être vrai et n'a rien de surprenant. Des malfaiteurs se glissent parfois dans les grandes agglomérations d'ouvriers qu'on est obligé de réunir et d'appeler de l'étranger pour la construction des lignes ferrées, et nous en avons eu plus d'un exemple sur nos lignes françaises.

» Mais votre correspondant se trompe doublement quand il allègue que ces ouvriers profitaient de la suspension des travaux sur la ligne de Civita-Vecchia, par suite des innombrables procès de la Société anonyme.

» La Société anonyme n'a et n'a jamais eu aucun procès à raison de ces travaux. J'ajoute même qu'en ce moment il n'en existe pas un seul qui ait rapport, directement ou indirectement, à l'entreprise des chemins romains.

» Il est en outre de toute notoriété à Rome que la construction du chemin de Civita-Vecchia n'a été suspendue à aucune époque, même pendant les grandes chaleurs, et qu'en raison de la rapidité qu'on y déploie, ce chemin pourra être livré à la circulation en juillet prochain.

» L'entrepreneur de cette section de nos lignes occupe en ce moment plus de quatre mille ouvriers, et tend de jour en jour à augmenter ce nombre.

» Je compte sur votre impartialité bien connue pour donner place à ma réclamation dans votre prochain numéro.

» Agréez, Monsieur, etc.

» *L'administrateur délégué de la Société générale des chemins de fer romains.*

» ADOLPHE COCHERY. »

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

16 janvier.—**Compagnie marbrière et industrielle du Maine.** — Au siége social, rue de Rivoli, 170. Dépôt de 30 actions pour assister à l'assemblée.

26 janvier. — **Chemins de fer de Nassau.** — Assemblée générale.

APPELS DE FONDS.

15 au 25 décembre. — **Victor-Emmanuel.** — 150 fr. par action, rue Basse-du-Rempart, 48 bis.

20 au 31 décembre. — **Société mercantile et industrielle de Madrid.** — 125 fr. par action, rue Laffitte, chez MM. de Rothschild frères.

2 janvier. — **Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Versement complémentaire de 385 fr. sur les 115,500 actions nouvelles, 47, rue de Provence.

2 au 15 janvier. — **Chemin de fer de Chimay à Mariembourg.** — 100 fr. par action, rue de Provence, 70, chez M. P.-A. Seillière, banquier.

Banque générale suisse. — Avis de la vente à la Bourse de Genève, à partir du 11 janvier, des titres sur lesquels le deuxième versement appelé dès le 1er août 1857 n'a pas été effectué.

2 au 15 janvier. — **Lombards-Vénitiens.** — 65 fr. par obligation, sous déduction du coupon d'intérêt de 7 fr. 50 (soit 57 fr. 50 par obligation), rue Laffitte, chez MM. de Rothschild frères.

2 janvier. — **Société R. privilégiée des chemins de fer de l'Est de Bavière.** — Appel du second versement sur les actions, 21, rue Laffitte, chez MM. Rothschild frères.

10 au 20 janvier. —**Union des chemins suisses.** — Appel de 50 fr. par action, 21, rue Laffitte, chez MM. Rothschild frères.

Jusqu'au 25 janvier. — **Société fermière de la fonderie de Caronte et des mines de la Méditerranée.** — 8 fr. 25 restant dus sur les actions, 57, rue de Provence.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

1er décembre. — **Etat.** — Intérêts aux obligations 5 0/0 et 3 0/0.

1er décembre. —**Franco-Suisse.** — Intérêts aux actions, 4 fr. 50 c. pour le demi-semestre de 1857.

1er décembre. — **Houillères et chemin de fer d'Epinac.** — Paiement de 100 fr. par action sur l'exercice de 1856-1857.

2 janvier. — **Nord.** — Paiement du semestre d'intérêts aux porteurs d'obligations, 24, place Roubaix.

2 janvier. — **Paris à la Méditerranée.** — Paiement du coupon d'intérêts, soit 7 fr. 50 c, par obligations, soit 7 fr. 50, 17, rue Laffite.

Digitized by Google

2 janvier. — **Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Paiement du coupon semestriel sur obligations (voir aux annonces).

2 janvier. — **Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Paiement du coupon d'intérêt sur les deux premiers versements des 115,500 actions nouvelles, 6 fr. 25 par action, 57, rue de Provence.

2 janvier. — **Paris à la Méditerranée.** — Emprunt de 30 millions de l'ancienne Compagnie de Marseille à Avignon. Paiement du coupon d'intérêts, soit 25 fr. par obligation, 17, rue Laffitte.

2 janvier. — **Chemins de Paris à Orléans et de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Intérêts aux actions de l'ancienne Compagnie du Grand-Central, soit 17 fr. 50 c. sous déduction de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857. (Voir aux annonces.)

2 janvier. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section du Bourbonnais. — Intérêts des obligations, 57, rue Taitbout.

2 janvier. — **Ouest.** — Intérêts aux obligations, au siége de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 134.

2 janvier. — **Midi.** — Intérêts de 10 fr. par action et de 7 fr. 50 c. par obligation, au Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

2 janvier. — **Orléans.** — Paiement du coupon semestriel de janvier 1858 sur les obligations d'Orléans et sur les obligations émises en 1855 par l'ancienne Compagnie du Grand-Central.

2 janvier. — **Lyon à Genève.** — Paiement du coupon semestriel, 10 fr. par action et 7 fr. 50 par obligation, rue Laffitte, 17, Paris.

2 janvier. — **Genève.** — Les intérêts aux actions et obligations sont payés dans toutes les succursales de la Banque de France.

2 janvier. — **Ardennes.** — Intérêts des obligations, 68, rue de Provence.

2 janvier. — **Charleroy à la frontière.** — Paiement du huitième coupon d'intérêts, 24, place Roubaix.

2 janvier. — **Houillères et chemin de fer de Carmaux à Toulouse.** — Paiement du coupon semestriel sur obligations 35, rue Lepelletier.

2 janvier. — **Lombards-Vénitiens.** — Paiement du semestre d'intérêts sur les versements effectués, soit 3 fr. 75 c. par action, chez MM. de Rothschild frères.

2 janvier. — **Madrid à Saragosse.** — Paiement du semestre d'intérêt, rue Laffitte, 21, chez MM. de Rothschild frères.

2 janvier. — **Hainaut et Flandres.** — Intérêts aux obligations (7 fr. 50), 46, rue de Provence, Paris.

2 janvier. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Coupon d'intérêt de 3 fr. 75, chez MM. Prost et Ce, 48, rue Neuve-des-Mathurins.

2 janvier. — **Chemins de la ligne d'Italie.** — Intérêts aux actions, rue de Londres, 12.

2 janvier. — **Société I. R. P. du chemin de fer d'Orient François-Joseph.** — Intérêts de 3 fr. 75 c. par action, au Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

2 janvier. — **Société autrichienne I. R. P. des chemins de fer de l'Etat.** — Intérêts de 11 fr. 50 c. par action, au Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

2 janvier. — **Compagnie générale des Eaux.** — Intérêts aux actions. Paiement du 2e semestre de 1857, au siége de la Société, rue Basse-du-Rempart, 50. (Voir aux annonces.)

2 janvier. — **Omnibus de Paris.** — Paiement d'un à-compte de 25 fr. par action sur les dividendes de 1857.

2 janvier. — **Mines et fonderies de Santander.** — 30 f. 80 c. par action, formant avec 25 fr. payés au 1er juillet le solde des bénéfices de l'exercice 1857-1858, chez MM. Béchet-Dethomas et Ce, banquiers, 17, boulevard Poissonnière.

2 janvier. — **Compagnie générale des Caisses d'escompte.** — Coupon d'intérêt, 48, rue Neuve-des-Mathurins.

4 janvier. — **Union des chemins suisses.** — Intérêts aux obligations, premier et second emprunts. — Intérêts aux obligations 3 0/0.

5 janvier. — **Dauphiné.** — Intérêts aux actions à la caisse du Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

15 janvier. — **Ardennes.** — Paiement du coupon semestriel des actions, 68, rue de Provence.

20 janvier. — **Union des chemins suisses.** — Intérêts aux actions.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

29 décembre. — **Ouest.** — Tirage d'obligations des anciennes compagnies du Hâvre, Versailles (rive droite), Saint-Germain.

29 décembre. — **Mines de la Loire.** — Tirage au sort de 337 obligations des emprunts de 1845, 1846 et 1852, au siége social, 44, rue de la Victoire.

1er janvier. — **Est.** — Remboursement de 535 actions sorties au tirage du 30 novembre dernier.

2 janvier. — **Orléans.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 8 décembre, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

2 janvier. — **Paris à la Méditerranée.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 10 décembre.

2 janvier. — **Genève.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 18.

11 janvier. — **Omnibus de Paris.** — Tirage au sort de 70 actions et de 614 obligations, 155, rue Saint-Honoré.

1er février. — **Houillères et chemin de fer d'Epinac.** — Remboursement de 50 obligations sorties au tirage du 25 novembre, à raison de 1,100 f. l'une.

ÉCHANGE DE TITRES.

5 janvier. — **Chemins de fer du Dauphiné.** — Echange des actions de Saint-Rambert contre les actions du Dauphiné jusqu'au 23 janvier, au Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1857 Kilomètres exploités	1857 RECETTES BRUTES	1857 RECETTES PAR KIL.	1856 Kilomètres exploités	1856 RECETTES BRUTES	1856 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1856 en moins.
								0/0	0/0
ORLÉANS (1)	Du 10 au 16 décembre...	1372	989,225 70	721 »	1234	1,173,126 37	950 66	»	24.15
NORD (1)	10 — 16 — ...	862	1,013,349 91	1,175 57	795	922,614 70	1,160 52	1.29	»
OUEST (1)	10 — 16 — ...	930	630,225 02	685 45	870	680,209 30	776 50	»	11.85
EST (1)	10 — 16 — ...	1418	821,293 55	579 19	1069	788,967 23	738 02	»	21.52
LYON (1)	10 — 16 — ...	694	813,191 15	1,171 74	650	930,345 06	1,418 21	»	17.38
LYON-BOURBONNAIS (1) (Roanne à Lyon)	3 — 9 — ...	150	192,123 03	1,280 82	150	181,805 09	1.212 05	5.67	»
Id. (Nevers à Brioude)	3 — 9 — ...	250	76,945 46	300 57	230	79,748 05	346 69	«	13.30
MÉDITERRANÉE (1)	10 — 16 — ...	551	578,544 07	1,049 92	551	514,112 27	933 05	12 53	»
MIDI	10 — 16 — ...	723	238,454 78	327 04	468	174,917 35	373 74	»	12.48
LYON A GENÈVE	10 — 16 — ...	175	46,696 58	266 85	75	20,789 60	277 19	»	3.73
CHEMINS DU DAUPHINÉ	10 — 16 — ...	90	22,201 58	246 66	»	»	»	»	»
BESSÈGES A ALAIS	10 — 16 — ...	31	16,754 35	540 46					
SARAGOSSE (2)	6 — 12 — ...	358	128,036 28	357 65	378	92,218 83	353 30	1.23	
AUTRICHIENS	10 — 16 — ...	1191	706,935 50	593 56	1077	547,151 17	508 03	16.83	»
LOMBARDS-VÉNITIENS	3 — 9 — ...	456	177,812 40	389 93	402	124,802 59	310 25	25.67	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse. (2) Le transport des marchandises, entre Albacète et Almansa (soit 80 kil.) a commencé le 1er décembre

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER DU NORD

(1857. Longueur exploitée, 862 kilomètres.)
(1856. Id. 795 Id.)

Du 10 au 16 décembre 1857.

86,464 voyageurs.....	257,377 »
Bagages, marchandis,etc.	755,972 01
Total..	1,013,349 01
Semaine correspondante de 1856.	
77,673 voyageurs.....	234,587 40
Bagages, marchand., etc.	688,107 39
Produit total.....	922,614 79

Recette totale depuis le 1er janvier	
1857.....	40,526,026 15
1856.....	45,820,510 87
Différence...	3,706,415 28

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLEANS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :

En 1857, 1372 kil. — En 1856, 1231 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :

En 1857, 1277 kil. — En 1856, 1143 kil.

Du 10 au 16 décembre 1857.

91,540 Voyageurs...	322,319 36
Bagages, marchandises, etc.....	666 906 34
Total.....	989,225 70
Semaine correspondante de 1856 .	1,173,126 37
Différence...	183,900 67
Recettes depuis le 1er janvier 1857.	55,395,793 57
Recette correspondante de 1856	50,277,871 12
Différence...	5,117,922 45

Concessions nouvelles.—Comptes de 1er établissement

Novembre 1857.

SECTION DE COUTRAS A PÉRIGUEUX.

Longueur légale exploitée : 76 kilomètres.

Voyageurs.....	26,716 71
Bagages, marchandises, etc.....	22,549 61
Total.....	49,266 32
Recettes antérieures.....	166 121 16
Total.....	215,387 48

LIGNE DE PARIS A SCEAUX ET A ORSAY.

(1857. Longueur exploitée, 25 kilomètres)

Voyageurs	32,516 26
Bagages, marchandises, etc.....	1,237 94
Total.....	33,754 20
Mois correspondant de 1856 :.....	29,221 35
Différence.....	4,532 85
Recette totale depuis le 1er janvier 1857	508,753 08
Id. Id. 1856 -	449,684 84
Différence.....	59,068 24

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON ET DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

PARTIE NORD DU RÉSEAU. — SECTION DE PARIS A LYON

(1857. Longueur exploitée, 694 kilom.)
(1856. Id. 656 »)

Recettes du 10 au 16 décembre 1857

Produit par kilomètre : 1857, 1,171 78.
— 1856, 1,418 21.

Grande vitesse) 65,478 voyageurs...	250,723 15
Grande vitesse) marchand.....	111,189 90
Petite vitesse) marchand.....	451,278 10
Total.....	813,191 15
Semaine correspondante de 1856....	930,345 06
Différence...	117,153 91
Recettes totales depuis le 1er janv. 1857	47,188,318 42
Id. Id. 1856	42,064,043 64
Différence...	5,124,274 78

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

(1857. Longueur exploitée, 551 kilomètres.
(1856. Id. 551 Id.

Recettes du 10 au 16 décembre 1857

50,610 Voyageurs.....	168,783 55
Bagages et marchandises	409,701 42
Total de la semaine.....	578 514 97
Semaine correspondante de 1856.. .	514 112 27
Différence...	64,402 70
Total des recettes, à partir du 1er janvier 1857.....	28,957,734 07
Période correspondante de 1856.	28,738,517 91
Différence...	219,216 16

CHEMINS DE FER DE L'EST.

(1857. Longueur exploitée,1418 kilomètres.)
(1856. Id. 1369 Id.)

8e année. — 50me semaine.

Du 10 au 16 décembre 1857.

75,077 Voyageurs.....	246,754 31
Marchandises.....	574 549 24
Total de la semaine.....	821,293 55
Recettes antérieures.....	45,289,084 39
Total général.....	46,110,377 94
50me semaine de 1857	821,293 55
Semaine correspondante de 1856.	788,947 23
Différence.	32,346 32
Exercice 1857.....	46,110,377 94
Id. 1856.....	41,346,679 60
Différence...	4,763,698 34

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

(1857. Longueur exploitée : 930 kilomètres)
(1856. Id. 876 Id.)

Du 10 au 16 décembre 1857

159,504 voyageurs.....	265,320 40
Marchandises, etc., grande vitesse ...	52,372 80
— petite vitesse....	332,531 82
Total de la semaine.....	650,225 02
Semaine correspondante en 1856....	680,209 30
Différence...	29,984 28
Recettes depuis le 1er janvier 1857	40 397,227 67
Id. Id. 1856	37,250,727 30
Différence...	3,146,500 37

CHEMIN DE PARIS A LYON PAR LE BOURBONNAIS.

Du 3 au 9 décembre.

Section de Lyon à Roanne.

..,... Voyageurs.....	30 842 37
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse.....	161,780 71
Total.....	192,123.08
Recettes antérieures.....	9,288,071 93
Total de l'exercice 1857.....	9,480,195 01
Recette correspondante 1856	161,805 09
Total de l'exercice 1856.....	9,326,569 25

Section de Nevers à Lapalisse et à Brioude.

1857. Longueur exploitée pendant la semaine, 256 k. Longueur moyenne pendant l'année, 245 kil.
1856. Longueur exploitée pendant la semaine, 230 k. Longueur moyenne pendant l'année, 228 kil.

Voyageurs.....	32,656 »
Bagages, marchandises, etc.....	44,289 16
Total.....	76,945 16
Recettes antérieures.....	4,270,386 75
Total de l'exercice 1857...	4,347,332 21
Semaine correspondante en 1856.....	79,740 65
Total de l'exercice 1856.....3,318,245 78	
Recettes totales de la semaine sur les deux sections	269,068 54
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1857.....	13,558,458 71
Total.....	13,827,527 24

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE

(Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.)

Longueur exploitée : 175 kilomètres.

Du 10 au 16 décembre.

8,386 Voyageurs.....	26,330 60
Bagages, marchandises, etc.....	20,356 98
Total.....	46,696 58
Semaine correspondante de 1856.....	20,789 60
Différence.....	25,906 98

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Chemin de fer, de Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Toulouse.

Canal latéral de Castets à Montauban et à Toulouse

Longueur exploitée :

Chemin de fer, en 1857, 729 kilomètres.
Id. en 1856, 408 id.
Canal latéral, en 1857, 210 id.
Id. en 1856, 210 id.

Recettes du 10 au 16 décembre 1857

CHEMIN DE FER.

34,092 voyageurs	90,411 90
Bagages, marchandises, etc	142,043 78
Total	238,454 78
Recettes du CANAL LATÉRAL	11,838 83
Recettes antérieures	13,395,580 00
Total depuis le 1er janvier 1857	13,595,893 61
50e semaine de 1857. Chemin de fer	238,454 78
Id. Canal latéral	11,858 83
Total de la semaine en 1857	250,313 61
50e semaine de 1856. Chemin de fer	174,917 35
Id. Canal latéral	30 203 22
Total de la semaine en 1856	205,120 57
Différence	45,193 04

Chemin de fer et canal
Recettes totales depuis le 1er janvier

1857	13,595,893 61
1856	7,842,506 71
Différence	5,753,386 90

CHEMINS DE FER DU DAUPHINÉ.

(Première section, de Saint-Rambert à Grenoble.)

1857. — 2e semestre. — Longueur exploitée : 90 kil.

Recettes du 10 au 16 décembre.

Voyageurs	8,193 05
Bagages, marchandises, etc	14,008 53
Total	22,201 53
Recettes antérieures à partir du 16 juillet 1857	567,216 28
Total depuis le 16 juillet 1857	589,417 86

CHEMIN DE FER DE BESSÈGES A ALAIS.

Longueur exploitée : 31 kilomètres

Du 10 au 16 décembre 1857.

voyageurs	6,233 15
Bagages et marchandises	14,521 20
Total	16,754 35
Recettes depuis le 1er décembre 1857	35,950 35

CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée : 456 kilomètres.

Du 3 au 9 décembre 1857

44,629 Voyageurs,	100,649 37
»,»»» t. Bagages et marchandises,	77,163 03
Total,	177,812 40
Période correspondante de 1856,	125,802 59
Différence	53,009 81
Recette totale depuis le 1er janvier	8,467,832 »»
Période correspondante de 1856,	7,361,829 32
Différence	1,106,002 68

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

(1857. Longueur exploitée 358 kilom.)

Du 5 au 11 décembre 1857

7,426 Voyageurs	34,755 26
Bagages, marchandises, etc	93,281 02
Total de la semaine	128,036 28
Recettes de la semaine correspondante de 1856	98,218 83
Différence	1 23 0/0
Recettes antérieures	4,918,409 06
Total	5,046,445 92

CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL.

(DIVISION DU TESSIN.)

Recettes du 3 au 9 décembre 1857.

Voyageurs	25,690 50
Bagages	1,165 15
Marchandises : grande vitesse	2,167 95
Id., petite vitesse	11,831 58
Exploitation de Biella (cote due à V.-Emm.)	4,046 63
Exploitation de Casal (minimum garanti à Victor-Emmanuel)	3,808 90
Ensemble	49,432 71
Recette correspondante de 1856	34,665 »»
Différence	14,767 71

CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1857. Longueur exploitée : 1,191 kilomètres.
1856. Id. 1,077 id.

Du 10 au 16 décembre 1857.

	En francs, au change de 125 1/4
34,490 voyageurs	162,943 13
39,378 tonnes Marchandises	543,993 37
Total de la semaine	706,936 50
Semaine correspond. 1856	547,154 17
Différence	159,782 33
Recettes depuis le 1 janvier 1857	32,309,686 »»
Recettes depuis le 1 janvier 1856	31,365,670 »»
Différence	944,018 »»

CHEMIN DE FER DE TARRAGONE A REUS.

(Longueur de la ligne : 14 kilomètres.)

Recettes du 6 au 12 décembre 1857

3,726 voyageurs fr.	2,576 85
Marchandises	531 30
Recettes antérieures	236,718 00
Total	239,846 15

COMPAGNIE DES HOUILLÈRES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX.

Novembre 1857.

Recettes des Houillères et forges	220,005 72
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1857	2.064,762 45
Total	2.284,768 17

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

Situation des abonnements au 1er décembre 1857.

Lyon	355.421 60
Nantes	102,816 51
Banlieue de Paris	1.127.200 «
Total	1.585.436 11
Situation publiée au 1er novembre	1.575.525 77
Différence	9.910 34

CHEMIN DE FER NORD-EST SUISSE.

1857. — Longueur exploitée : 144.4 kilomètres.
1856. — 114.4 —

Novembre 1857.

(Résultat approximatif).

62.500 Voyageurs	84,000 »»
271.000 quint. Marchand. et bagages	87,000 »»
Total	171.000 »»
Mois correspondant de 1856	130,710 »»
Différence	40.290 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1857	2.184.755 »»
— — 1856	1.459.954 »»
Différence	724.801 »»

CHEMIN DE FER OUEST SUISSE

(Morges-Lausanne-Yverdon, 46 kilomètres.)

50e semaine 1857.

Mouvement et Recettes. Du 7 au 13 décembre.

3,818 voyageurs — 35,913 quint. bagages, marchandises fr.	9,043 15
Recette correspondante de 1856	7,579 95
Différence	2,363 20
Recettes depuis le 1er janvier 1857	612 313 45
Recette correspondante de 1856	471 372 35
Différence	140,941 10

CHEMIN DE FER PAR LE JURA INDUSTRIEL.

Ligne Neuchâtel-Chaux-de-Fonds frontière française.
Longueur totale : 38 kilomètres.

Section Locle-Chaux-de-Fonds.
(Longueur exploitée : 8 kilomètres.)
Exploitée depuis le 1er juillet 1857.

Recettes du 12 au 18 décembre.

5,157 Voyageurs	2,178 50
Marchandises	72 90
Total de la semaine	2,251 40

ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Recettes des Voitures	50e semaine	Journée omnibus de Paris	Journée omnibus de banlieue
Du 13 au 19 décembre 1857	202,135 35	67 66	39 05
Semaine correspondante de 1856	195,256 65	66 81	37 12
Rec. depuis le 1er janv. 1857	12,064,177 48	80 21	48 44
Période correspondante de 1856	10,601,709 30	72 70	45 03
Différence	1,462,468 18	7 51	3 41

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE.

115,500 ACTIONS NOUVELLES.

Service des intérêts. — L'intérêt de 6 fr. 25 c. payable le 1er janvier 1858, sur les deux premiers versements (ensemble 350 fr.), sera payé, sur la présentation des titres, à partir du 2 janvier prochain, à Paris, rue de Provence, 47 ; à Lyon, rue Lanterne, 2 ; à Marseille, à la gare.

Ce paiement sera fait sous la déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt établi par l'art. 6 de la loi du 23 juin 1857. — Des barèmes pour le calcul de l'impôt seront mis à la disposition des intéressés, dans les bureaux ci-dessus désignés.

Dans toutes les villes où la Compagnie n'a pas de services établis, les succursales de la Banque de France servent d'intermédiaire pour le paiement des intérêts, entre la Compagnie et les porteurs de titres, sans frais pour ces derniers.

Versements. — Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que le versement complémentaire de 385 fr. sur les 115,500 actions nouvelles, échoit le 1er janvier 1858.

Toutefois, MM. les souscripteurs auront la faculté de différer ce versement jusqu'au 1er mai 1858 pour les premiers 200 fr., et jusqu'au 1er novembre suivant pour les 185 fr. de solde ; les souscripteurs qui feront usage de ce délai seront passibles de l'intérêt à 5 0/0 à partir du 1er janvier 1858.

A partir de la liquidation de fin décembre 1857, les actions entièrement libérées seront seules négociables à la Bourse.

Les 115,500 actions nouvelles participeront au dividende de 1858, au même titre que les actions anciennes. En conséquence, elles auront droit à l'à-compte sur ce dividende payable le 1er novembre 1858.

Les versements seront reçus dans les caisses de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE.

Section de Lyon à la Méditerranée, rue Laffitte, 17.

Obligations 3 0/0. — Emissions de 1852 et 1855.

Le coupon d'intérêts échéant le 1er janvier 1858 sera payé, à partir du 2 janvier, à raison de 7 fr. 50 par obligation, dans les caisses de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille.

Ce paiement sera fait sous la déduction, pour les titres au porteur, d'un semestre de la taxe annuelle établie par l'article 6 de la loi du 23 juin 1857. — Des barèmes pour le calcul de l'impôt seront mis à la disposition des intéressés dans les bureaux de la Compagnie.

N. B. Dans toutes les villes où la Compagnie n'a pas de services établis pour le paiement des intérêts, les succursales de la Banque de France servent d'intermédiaire entre la Compagnie et les porteurs de titres, sans frais pour ces derniers.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANEE.

SECTION DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

17, rue Laffitte.

Listes des obligations sorties au tirage du 10 décembre 1857.

Obligations de l'emprunt de 30 millions de l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon.

1er tirage. — 143 Obligations.

Numéros :

5.914 à 5.960	—	47	Obligations.
15.914 à 15.960	—	48	—
25.914 à 25.961	—	48	—
		143	—

2e tirage. — 150 Obligations.

Numéros :

2.489 à 2.538	—	50	Obligations.
12.489 à 12.538	—	50	—
22.489 à 22.538	—	50	—
		150	—

Obligations de l'emprunt de 30 millions de l'ancienne Compagnie d'Avignon à Marseille.

8e tirage. — 527 Obligations.

Numéros des obligations :

5.585 à	5.586	5.588 à	5.601
5.603 à	5.608	5.610 à	5.615
5.617 à	5.622	5.624 à	5.650
5.652 à	5.659	5.661 à	5.692
5.694 à	5.703	5.705 à	5.730
5.732 à	5.738	5.740 à	5.755
5.757 à	5.772	15.586 à	15.595
15.597 à	15.623	15.625 à	15.633
15.634 à	15.643	15.645 à	15.646
15.648 à	15.660	15.671 à	15.680
15.682 à	15.689	15 691 à	15.692
	15.695 à	15.707	
15.709 à	15.710	15.718 à	15.727
15.730 à	15.732	15.735 à	15.736
15.738 à	15.740	15.742 à	15.754
15.756 à	15.770	15.772 à	15.773
15.775 à	15.777	15.779 à	15.782
25.585 à	25.590	25.598 à	25.619
25.621 à	25.627	25.629	
25.631 à	25.661	25.663	
25.665 à	25.677	25.679 à	25.686
25.688 à	25.697	25.699 à	25.701
25.703		25.705 à	25.708
25.710 à	25.714	25.716 à	25.719
25.721 à	25.732	25.735 à	25.746
25.748 à	25.751	25.753 à	25.759
25.761 à	25.779		

Total : 527 obligations sorties.

Le remboursement des obligations sorties au tirage du 10 décembre 1857 s'effectuera, à dater du 2 janvier 1858, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 17 ;
A Lyon, rue Lanterne 2 ;
A Marseille, à la gare.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE.

(Section du Bourbonnais, 57, rue Taitbout).

Échéance du 1er janvier 1858.

MM. les porteurs des obligations :

1° Du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais ;

2° Du chemin de fer Grand-Central (emprunt 1853-1854) ;

3° Des chemins de fer de jonction de Rhône-et-Loire, à 0/0 ;

4° Des chemins de fer de jonction de Rhône-et-Loire, 3 0/0 ;

5° Du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, emprunts réunis ;

6° Du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, emprunt 1850 ;

7° Du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, reconnaissances de capitalisation ;

8° Du chemin de fer de Saint-Etienne à la Loire, emprunt 1843 ;

9° Du chemin de fer de Saint-Etienne à la Loire, emprunt 1847 ;

Sont prévenus que le semestre d'intérêts échéant le 1er janvier 1858 leur sera payé à partir de ce jour dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, rue Taitbout, n° 57, et à Lyon, rue Lanterne, n° 2.

Les titres au porteur seront passibles de la retenue d'un semestre (1er juillet 1857 au 1er janvier 1858) de la taxe d'abonnement établie par la loi du 23 juin 1857.

MM. les porteurs des obligations du Grand-Central (emprunt 1853-1854) sont priés d'apporter leurs titres en même temps que leurs coupons, afin de faire à cette occasion l'échange de ces obligations contre des obligations de l'ancienne Société du Bourbonnais.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE.

Section de Lyon à la Méditerranée. Rue Laffitte, 17.

Emprunt de 30 millions de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Marseille à Avignon.

MM. les porteurs de l'emprunt de *trente millions* de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Marseille à Avignon, qui n'ont pas encore opéré la conversion de leurs titres, sont prévenus que le coupon d'intérêt de 25 fr. échéant le 1er janvier prochain, sera payé, à partir du 2 janvier, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille.

Ce paiement sera fait sous la déduction, pour les titres au porteur, d'un semestre de la taxe annuelle établie par l'art. 6 de la loi du 23 juin 1857. Des barèmes pour le calcul de l'impôt seront mis à la disposition des intéressés dans les bureaux de la Compagnie.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A ORLEANS ET DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE.

Actions de l'ancienne Compagnie du Grand-Central.

Le paiement du semestre de janvier 1858, pour les actions de l'ancienne Compagnie du Grand-Central, s'effectuera à dater du 2 janvier prochain, à la caisse centrale de la Compagnie d'Orléans, à raison de 17 fr. 50 c. par action.

Cette somme, en ce qui concerne les actions au porteur, sera réduite, par suite de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, à 17 fr. 04 c.

Ces même actions *au porteur* seront payées *le jour de leur présentation* ; elles ne pourront, en conséquence, être reçues par la Compagnie qu'à compter du 2 janvier.

Quant aux certificats d'inscription d'actions nominatives, ils seront reçus, dès à présent, de dix à deux heures, dans les bureaux du service central de la Compagnie d'Orléans, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, où il en est délivré un récépissé indiquant le jour du paiement et la remise des certificats.

L'échange des actions du Grand-Central contre les obligations qu'elles représentent à raison de une obligation et un tiers d'Orléans et une de Paris à Lyon et à la Méditerranée, se fera également dans les bureaux de la Compagnie d'Orléans, à dater du 25 janvier prochain.

Lors de cet échange, et en exécution d'une décision arbitrale de S. Ex. M. le ministre des travaux publics, il sera payé à chaque action une bonification de 1 fr. 25 c. allouée par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, pour règlement d'une différence d'amortissement.

Le Directeur de la Compagnie,
C. DIDION.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

MM. les porteurs d'obligations émises en 1855 par l'ancienne Compagnie du Grand-Central sont informés que le coupon de janvier 1858 (n° 5) de *toutes* les obligations de ladite émission est payable à la caisse centrale de la Compagnie d'Orléans, et non pas seulement les coupons portant la lettre A, comme cela a été indiqué par erreur dans l'avis de la Compagnie d'Orléans publié dans les n°s du *Journal des chemins de fer* des 12 et 19 décembre 1857.

CHEMIN DE FER

D'ORLEANS.

AMORTISSEMENT.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires et porteurs d'obligations que les tirages au sort du 8 décembre 1857 ont désigné comme remboursables pour l'exercice 1857, les titres ci-après indiqués :

1° Pour les 501 actions (capital de 500 fr.), les numéros :

63201 à 63291 — 63301 à 63400 — 80701 à 80800 — 89301 à 89400 — 138901 à 139000 — 237301 à 237400 ;

2° Pour les 111 obligations du 1er emprunt 1842 (capital de 1,250 fr.), les numéros :

6501 à 6511 — 8501 à 8500 ;

3° Pour les 24 obligations du 2e emprunt 1848 (capital de 1,250 fr.), les numéros :

7631 à 7634 — 10131 à 10140 — 10341 à 10350 ;

Digitized by Google

4° Pour les 1186 obligations de l'emprunt 3 0/0, les numéros suivants, savoir :

Pour les 296 obligations de la 1re partie (1852), les numéros :
89101 à 89200 — 93101 à 93196 — 112401 à 112500 ;

Pour les 257 obligations de la 2e partie (1854), les numéros :
162201 à 162257—206901 à 207000 —226801 à 226900 ;

Pour les 296 obligations de la 3e partie (1855), les numéros :
301901 à 302000—380101 à 380196 —416901 à 417000 ;

Pour les 337 obligations de la 4e partie (1856), les numéros :
449301 à 449400—467501 à 467600 —503401 à 503500—520601 à 520637.

Les porteurs des titres ci-dessus désignés sont invités à les remettre, à partir du 2 janvier 1858, au service central de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, pour en toucher le remboursement.

Paris, le 8 décembre 1857.

C. DIDION.

CHEMIN DE FER

DU NORD

Les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer du Nord ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires et porteurs d'obligations que les intérêts du semestre échéant le 1er janvier 1858,

Soit :

16 fr. pour les actions anciennes ;
5 fr. pour les actions nouvelles ;
7 fr. 50 pour les obligations ;

seront payés à la caisse de la Compagnie, place Roubaix, n° 24, à partir du 2 janvier 1858.

Ce paiement, pour les titres au porteur, aura lieu sous déduction du nouvel impôt à percevoir au profit du Trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857, savoir :

Pour les actions anciennes, de 75 c. par coupon ;
Pour les actions nouvelles, de 50 c. par coupon ;
Pour les obligations, de 20 c. par coupon.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les coupons afférents à ces titres seront payés intégralement.

MM. les actionnaires et porteurs d'obligations seront admis à présenter leurs titres nominatifs et à déposer leurs coupons à partir du 19 décembre courant, de 10 à 2 heures, au bureau des titres.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST.

124, rue Saint-Lazare.

Tirage d'obligations

Le directeur de la Compagnie a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations des anciennes Compagnies du Havre, de Versailles (rive droite) et de Saint-Germain, qu'il sera procédé le lundi 28 décembre 1857, à 1 heure précise de l'après-midi, en séance publique, dans une des salles de l'administration, rue Saint-Lazare, n° 124, à Paris, au tirage des obligations des emprunts ci-après désignés, dont le remboursement doit s'opérer le 1er janvier 1858 :

Ancienne Compagnie du Havre, emprunt 1838, 6 obligations.
Ancienne Compagnie de Versailles (rive droite), emprunt 1843, 74 obligations.
Ancienne Compagnie de Saint-Germain, emprunt 1838, 369 obligations.
Ancienne Compagnie de Saint-Germain, emprunt 1840, 185 obligations.
Ancienne Compagnie de Saint-Germain, emprunt 1842, 113 obligations.
Ancienne Compagnie de Saint-Germain, emprunt 1849, 24 obligations.

Le directeur de la Compagnie,

G. DE LAPEYRIÈRE.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'OUEST,

rue Saint Lazare, 124.

Paiement d'intérêts.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations que les intérêts échéant le 1er janvier 1858, seront payés, à dater du 2 janvier, au siége de la Compagnie, rue Saint-Lazare, n° 124 (bureau des titres, de dix heures du matin à trois heures de l'après-midi.

Ce paiement, *pour les titres au porteur*, aura lieu sous déduction de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, ce qui réduira :

A 7 fr. 20 c. 265 mill. le coupon de 7 fr. 50 des obligations 3 0/0 ;

A 9 fr. 72 c. 65 mill. le coupon de 10 fr. des obligations 4 0/0 ;

A 20 fr. 22 c. 24 mill. le coupon de 30 fr. des obligations de l'ancienne Compagnie du Havre, emprunt 1838 ;

A 24 fr. 30 c. 21 mill. le coupon de 25 fr. des obligations de l'ancienne Compagnie de l'Ouest, emprunt 1852-1854 ;

A 24 fr. 30 c. 872 mill. le coupon de 25 fr. des obligations de l'ancienne Compagnie de l'Ouest, emprunt 1853 ;

A 19 fr. 40 c. 24 mill. le coupon de 20 fr. des obligations de l'ancienne Compagnie de Rouen, emprunt 1845 ;

A 24 fr. 29 c. 201 mill. le coupon de 26 fr. des obligations de l'ancienne Compagnie de Saint-Germain ;

A 24 fr. 35 c. 20 mill. le coupon de 25 fr. des obligations de l'ancienne Compagnie de Versailles, emprunt 1839 ;

A 24 fr. 28 c. le coupon de 25 fr. des obligations de l'ancienne Compagnie de Versailles, emprunt 1843.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les intérêts afférents à ces titres seront payés intégralement.

Le retrait des titres déposés dans la caisse de la Compagnie étant obligatoire, MM. les porteurs de certificats représentant des obligations ainsi déposées sont prévenus qu'à dater du 1er janvier 1858 il ne sera plus payé d'intérêts sur la présentation des certificats de dépôt.

Le Directeur de la Compagnie,

G. DE LAPEYRIÈRE.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU DAUPHINE.

Actions de Saint-Rambert à Grenoble.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'actions du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble, que les intérêts à 4 0/0 l'an, sur les 300 fr. versés, seront payés, pour le 2e semestre de 1857, à raison de 6 fr. par action, à partir du 5 janvier 1858, à Paris, à la caisse de la Société générale du Crédit mobilier, place Vendôme, n° 15, et à Grenoble, chez MM. Gaillard père, fils et Ce, banquiers.

En ce qui concerne les titres au porteur, le paiement aura lieu sur la présentation du coupon détaché des titres, mais sous la déduction de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

Il y aura donc lieu de retenir, pour les droits échus du 1er juillet au 31 décembre, six centimes par cent francs, augmentés du double décime, sur le cours de 63 fr. 06 c., ce qui réduira l'intérêt de 6 fr. par action à 5 fr. 544 mill.

En ce qui concerne les propriétaires des titres nominatifs, résultant des conversions effectuées en vertu de la loi, les intérêts seront payés intégralement, sans retenue, à présentation du titre, sur lequel le paiement sera constaté par une estampille spéciale.

COMPAGNIE DES

CHEMINS DE FER DU DAUPHINÉ.

Avis aux porteurs d'actions de Saint-Rambert à Grenoble.

En exécution des statuts sanctionnés par décret impérial du 5 décembre courant, la Compagnie de Saint-Rambert prend la dénomination de *Compagnie des chemins de fer du Dauphiné.*

L'échange des actions de Saint-Rambert contre les actions des chemins de fer du Dauphiné aura lieu conformément à la délibération de l'assemblée générale des actionnaires du 20 février 1856, et à l'art. 7 des statuts qui stipule que les actionnaires de Saint-Rambert auront la faculté de réclamer six actions du Dauphiné, libérées de 250 fr., contre cinq actions libérées de 300 fr., soit une action un cinquième du Dauphiné contre une action de Saint-Rambert, libérée de 300 fr.

Le dépôt des actions de Saint-Rambert pour l'échange contre des actions du Dauphiné s'effectuera du 5 au 23 janvier 1858, dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, n° 15.

En raison du retrait des anciens titres, le paiement du coupon échéant le 5 janvier prochain s'effectuera sur la présentation des actions de Saint-Rambert.

OMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DES ARDENNES.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les intérêts du semestre échéant le 15 janvier 1858, soit :

10 fr. pour les actions anciennes,
5 fr. pour les actions nouvelles,

seront payés au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68, de onze heures à trois heures, fêtes et dimanches exceptés.

Ce paiement, pour les titres au porteur, aura lieu sous déduction du nouvel impôt à percevoir au profit du trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857, savoir :

Pour les actions anciennes, 0 fr. 42,884 mill. par coupon ;

Pour les actions nouvelles, 0 fr. 36 c. par coupon.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les coupons afférents à ces titres seront payés intégralement.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations émises par la Compagnie, que le semestre échu le 1er janvier prochain, soit par obligation 7 fr. 50, sera payé au siége de la Compagnie, à partir du samedi 2 janvier, rue de Provence, 68, tous les jours, de 11 heures à 3 heures, les dimanches et fêtes exceptés :

1° En ce qui concerne les titres au porteur, le paiement aura lieu sur la présentation du coupon détaché des titres, mais sous déduction de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

Il y aura donc lieu de retenir, pour les droits échus du 1er octobre au 31 décembre, trois centimes par cent francs, augmentés du double décime, sur le cours de 200 fr., soit 0 fr. 0936 mill. par obligation ;

2° En ce qui concerne les propriétaires des titres nominatifs, résultant des conversions effectuées en vertu de la loi, les intérêts seront payés intégralement, sans retenue, à présentation du titre, sur lequel le paiement sera constaté par une estampille spéciale.

CHEMIN DE FER

DE BESSÈGES A ALAIS.

Tirage d'obligations.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations qu'il sera procédé, le mardi 29 décembre 1857, à deux heures précises de l'après-midi, en séance publique, au siége de l'administration, rue Bergère, 12, au tirage des obligations des emprunts ci-après désignés, dont le remboursement doit s'opérer le 1er janvier 1858.

Emprunt de 1836 de 2,000,000 fr., 12 obligations.
Emprunt de 1857 de 1,800,000 fr., 11 obligations.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie, que le semestre échéant le 1er janvier 1858, savoir :

Actions, 10 fr. par coupon.

Obligations de l'emprunt de 1855, 7 fr. 50. c. par coupon ;
Obligations de l'emprunt de 1857, 7 fr. 50 c. par coupon ;

Sera payé à partir du 2 janvier, aux caisses ci-après :

Paris, caisse centrale de la Compagnie, 17, rue Laffitte ;

Digitized by Google

Lyon, bureau de la Compagnie de la Méditerranée, 2, rue Lanterne ;
Marseille, à la gare du chemin de fer de la Méditerranée ;
Genève, chez MM. Ch. Kohler et C°, banquiers, 9, Corraterie.

L'opération se fera :

1° Pour les titres au porteur, sur la présentation du coupon détaché des titres, et sous déduction de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857 ;
2° Pour les certificats de titres nominatifs, sur présentation du certificat, et sans retenue.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENEVE.

Afin de faciliter aux propriétaires de titres (actions et obligations) de la Compagnie, qui résident dans les départements, le recouvrement des intérêts semestriels, le paiement en sera fait, à dater du 2 janvier 1858, dans les succursales de la Banque de France en province.

Pour les titres au porteur, le paiement s'effectuera contre remise du coupon et après vérification.

Pour les certificats nominatifs, le paiement sera fait sur dépôt du titre même, après vérification, et constaté par l'apposition d'une estampille.

Le tout sans autres frais, pour les intéressés, qu'une commission de 1/4 0/0 sur le montant des sommes payées.

CHEMINS DE FER

DE LA LIGNE D'ITALIE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que l'intérêt du semestre échéant le 1er janvier 1858, soit 2 fr. 91 c., sera payé à partir du lendemain 2 janvier, sur la présentation des coupons n° 3 :

A Paris, dans les bureaux de la Compagnie, 12, rue de Londres ;
A Lyon, dans les bureaux de la Compagnie lyonnaise des omnibus, 6, place de la Charité ;
A Orléans, chez MM. Constant Lefebvre ;
A Nancy, chez MM. Lenglet et C° ;
A Londres, chez MM. Sheppard et fils, 28, Threidneedle street ;
A Genève, à la Banque générale suisse.

CHEMIN DE FER DE

GALVESTON A HOUSTON ET HENDERSON.

Emission d'obligations hypothécaires de 100 dollars, prime au remboursement, rapportant 8 0/0 d'intérêt par an.

Le Comité des fondés de pouvoirs de la Compagnie a l'honneur de prévenir MM. les souscripteurs qu'à partir du 1er janvier 1858 ils pourront se présenter, munis de leurs titres, pour toucher l'intérêt semestriel :

A Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 21, au siége de la Compagnie, les lundi et jeudi, de dix heures à quatre heures.
A Amsterdam, les mêmes jours, chez M. Van der Voort, courtier.

CHEMIN DE FER DE

DE LYON A GENÈVE.

Le Conseil d'administration a l'honneur de faire connaître aux porteurs d'obligations de la Compagnie que les numéros des 756 obligations (emprunts de 1855 et 1857) à amortir pour l'exercice 1857 ont été tirés au sort, en séance publique, au siége de la Compagnie, le 18 décembre, à dix heures du matin.

Les numéros sortis sont les suivants :

Emprunt de 1855 (25 millions).

Série de 26.771 à	26.780	10 oblig.
82.011	82.020	10
16.031	16.040	10
68.341	68.350	10
81.041	81.050	10
41 981	41.990	10
951	960	10
74.701	74.710	10
68.411	68.420	10
45.601	45.610	10
25.051	25.060	10
45.511	45.520	10
60.551	61.560	10
32.081	32.090	10
40.561	40.570	10
9.291	9.298	8
Total.....		158

Emprunt de 1857 (15 millions)

Série de 110.091 à	110.100	10 oblig.
93.221	93.230	10
130.741	130.750	10
92.901	92.910	10
112.981	112.990	10
125.501	125.510	10
121.391	121.400	10
108.181	108.190	10
105.141	105.150	10
137.951	137.958	8
Total.....		98

Le capital de chacune de ces obligations sera remboursé, à raison de 500 fr., sur présentation des titres, à la caisse de la Compagnie, 17, rue Laffitte, à partir du 2 janvier 1858.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le paiement du semestre d'intérêt, à 6 0/0 l'an, échéant le 1er janvier 1858 et s'élevant à 9 fr. 75 pour chaque action libérée de 350 fr., s'effectuera à partir de ladite époque, savoir :

A Paris, à la caisse de MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte;
A Lyon, à la Caisse syndicale de MM. les agents de change;
A Marseille, chez M. Roux de Fraissinet, banquiers;
A Bordeaux, chez MM. Rodrigues et fils, banquiers;
A Madrid, à la caisse de la Société.

ACTIONS, RENTES, OBLIGATIONS, Vente, Achat, Prêts sur dépôts. VITAL, n° 36, boulevard de Strasbourg, à Paris.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES.

Le comité de direction de la Compagnie de l'union des chemins de fer suisses a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de la Compagnie porteurs d'actions complétement libérées que le montant des intérêts du semestre échu le 31 décembre 1857, soit 12 fr. 50 c. par action, sera payé à partir du 20 janvier 1858, au siége de la Compagnie, à Saint-Gall.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES.

MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt 3 0/0 de la Compagnie de l'union des chemins de fer suisses sont prévenus que le montant des intérêts du semestre, échu le 31 décembre 1857, soit 7 fr. 50 c. par obligation, sera payé à partir du 4 janvier 1858, à la Banque de Crédit suisse-allemande, à Saint-Gall.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES.

MM. les porteurs d'obligations du premier et second emprunt à priorité de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Saint-Gall-Appenzell sont prévenus que le montant des intérêts du semestre échu le 31 décembre 1857, sera payé à partir du 4 janvier 1858, contre des coupons, à Saint-Gall, à la Banque de Crédit suisse-allemande.

MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt à priorité de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de la Glatz sont de même prévenus que le montant des intérêts du semestre échu le 31 décembre 1857, sera payé, à partir du 4 janvier 1858, contre remise des coupons, à Saint-Gall, à la Banque de Crédit suisse-allemande ; à Zurich, chez MM. G. Schulters et C°.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES.

MM. les actionnaires de la Compagnie de l'union des chemins de fer suisses sont prévenus qu'en vertu d'une décision prise le 11 décembre 1857 par le Conseil d'administration de la Compagnie, ils auront à effectuer un versement de 50 fr. sur leurs actions libérées de 350 fr.

Le montant des intérêts du semestre échu, soit 7 fr. 50 c., sera reçu en déduction de ce versement.

Les versements seront reçus du 10 au 20 janvier 1858 :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ;
A Saint-Gall, à la Banque de Crédit suisse-allemande ;
A Zurich, chez MM. G. Schultess et C° ;
A Coire, chez MM. S. et J. B. Bavier ;
A Coire, chez MM. Masner et Braun;
A Rheinech, chez MM. Custer et C ;
A Glaris, à la Banque cantonale ;
A Genève, chez MM. Hentsch et C°.

COMPAGNIE

L'UNION DES GAZ.

MM. les actionnaires sont prévenus que, conformément aux décisions des assemblées générales des 1er et 30 septembre dernier, il sera procédé, à partir du 10 janvier prochain, à l'échange des actions, à raison d'une action nouvelle contre deux actions anciennes.

Cet échange aura lieu au siége social, à Paris, rue de Provence, n° 58.

CHEMINS DE FER DE

GUILLAUME-LUXEMBOURG.

MM. les actionnaires des chemins de fer Guillaume-Luxembourg sont prévenus que le coupon d'intérêt échéant le 1er janvier 1858, est fixé à 3 fr. 75 c., sera payé :

A Paris, chez MM. A Prost et C°, banquiers, 48, rue Neuve-des-Mathurins ;
A Lyon, chez MM. Vouillemont, Chavard et C° ;
A Luxembourg, au siége social.

CRÉDIT MOBILIER DES ETATS SARDES.

MM. les actionnaires sont informés que le coupon du 2e semestre 1857 sera payé à dater du 2 janvier prochain sur la présentation des titres :

A Turin, à la caisse sociale ;
A Gênes, chez MM. B. Parodi et fils ;
A Paris, chez MM. Vergniolle et C°, banquiers, rue Richelieu, n° 108.

Le directeur général,
HUARD.

BANQUE GENERALE SUISSE

De crédit international mobilier et foncier.

Le Conseil d'administration prévient MM. les actionnaires en retard du deuxième versement, appelé dès le 1er avril dernier, qu'en vertu de l'article 21 des statuts, les numéros de leurs titres sont publiés dans les journaux de Genève, pour être vendus, à partir du 11 juin prochain, par le ministère d'un agent de change, à la Bourse de Genève.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE

CREDIT EN ESPAGNE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie générale de crédit en Espagne a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que le délai assigné par la Compagnie pour le troisième versement de 100 fr. par action est expiré depuis le 15 novembre, et il prévient les retardataires qu'il va être obligé de remplir à leur égard le devoir que lui impose l'art. 20 des statuts.

Par ordre du conseil :

L'administrateur secrétaire,
E. JARDIN.

Digitized by Google

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES EAUX.

Le Conseil d'administration de la Compagnie générale des Eaux a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires, que l'intérêt du semestre qui doit échoir le 1er janvier prochain, soit 2 fr. par action, sera payé au siége de la Compagnie, à partir du samedi 2 janvier, rue Basse-du-Rempart, 50, tous les jours, dimanches et fêtes exceptés, de onze heures à deux heures.

1° En ce qui concerne les titres au porteur, le paiement aura lieu sur la présentation du coupon détaché des titres, mais sous déduction de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

Il y aura lieu de retenir, pour les droits échus du 1er juillet au 31 décembre, 6 centimes par cent francs, augmentés du double décime sur le cours de 260 fr., soit 0 fr. 187 mill. par action.

2° En ce qui concerne les propriétaires des titres nominatifs, les intérêts seront payés intégralement, sans retenue, à présentation du titre, sur lequel le paiement sera constaté par une estampille.

La répartition du dividende afférent à l'exercice 1857 sera, aux termes de l'art. 46 des statuts, déterminée par l'assemblée générale, lors de sa prochaine réunion.

Paris, le 19 décembre 1857.

Par ordre du Conseil :

Le secrétaire du Conseil et de l'administration,

ERNEST BASSET.

SOCIÉTÉ

DES

ACTIONS REUNIES.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer les porteurs d'actions qu'à partir du 20 de ce mois ils peuvent obtenir des actions nouvelles, en échange de leurs anciens titres, dans les bureaux de la Banque de Belgique, de midi à deux heures.

Aux termes de l'art. 9 des statuts modifiés, le dividende pour l'exercice 1857, échéant le 10 avril 1858, ne sera payé que sur la présentation du coupon n° 1 des titres nouveaux.

Les formules de demande d'échange sont déposées dans les bureaux de la Banque de Belgique.

Bruxelles, le 18 décembre 1857.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

CAISSES D'ESCOMPTE.

MM. les actionnaires de la Compagnie générale des caisses d'escompte sont prévenus qu'ils pourront toucher leurs coupons d'intérêts, soit à la caisse de la Compagnie générale, rue Neuve-des-Mathurins, 48, soit chez MM. les directeurs des caisses d'escompte, à partir du 2 janvier prochain.

Ceux de MM. les actionnaires qui voudront ne pas éprouver de retard sont priés de déposer leurs titres immédiatement, afin de faciliter l'échange qui doit en être fait contre les actions du Crédit mobilier portugais.

Aucun coupon d'intérêts ne sera payé que contre dépôt des titres à échanger.

Par ordre du Conseil,

A. PROST.

JUGEMENT

Du tribunal de 1re instance de la Seine,

Au profit de Michel Paillard,

Contre les sieurs

Albert Schloss et Jacob Schloss.

Par jugement rendu par la huitième chambre du tribunal de première instance de la Seine, jugeant correctionnellement, le 28 juillet dernier, et confirmé par arrêt de la cour impériale de Paris, chambre des appels de police correctionnelle, en date du 6 novembre 1857, au profit de M. Jacques-Michel Paillard, fabricant de couleurs fines, demeurant à Paris, rue des Francs-Bourgeois au Marais, n° 15,

D'une part,

Contre 1° le sieur Albert Allmayer ;

2° Et le sieur Jacob Schloss ;

Tous deux négociants associés, demeurant à Paris, rue du Temple n° 81,

Le tribunal,

Attendu que Paillard, fabricant de couleurs, est propriétaire de diverses marques de fabrique qu'il applique sur les pains de couleurs qu'il livre au commerce portant ces mots : *P. C. Lamberty* ou *L. Panier* ;

Attendu qu'il est établi par l'instruction et les débats que Allmayer et Schloss, commissionnaires en marchandises, ont, en 1856, sciemment exposé en vente et mis en circulation des tablettes ou pastilles de couleurs portant faussement les marques de fabrique qui sont la propriété de Paillard ;

Qu'ils se sont ainsi rendus coupables du délit prévu et puni par les art. 1er de la loi du 28 juillet 1824 et 423 du code pénal ;

Vu lesdits articles ; ayant égard aux circonstances atténuantes, et usant de la faculté accordée par l'art. 463 du Code pénal ;

A condamné Allmayer et Schloss chacun à un mois d'emprisonnement ;

Statuant sur les conclusions de la partie civile ;

Attendu que Paillard a éprouvé un préjudice dont il lui est dû réparation, et que le tribunal a les éléments nécessaires pour l'apprécier ;

A condamné Allmayer et Schloss, tous deux solidairement et par corps, à payer à Paillard la somme de deux mille francs, à titre de dommages-intérêts et aux dépens ;

A prononcé la confiscation des objets saisis ; ordonne qu'ils seront remis à Paillard ;

A autorisé ce dernier à faire insérer les motifs et le dispositif du présent jugement dans vingt journaux, tant en France qu'à l'étranger ;

Et a fixé à une année la durée de la contrainte par corps.

Pour extrait certifié conforme par l'avoué soussigné.

SAINT-AMAND.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE NASSAU.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annoncée pour le 16 décembre courant n'ayant pu avoir lieu, faute d'un nombre suffisant d'actions déposées, cette assemblée a été remise au mardi 26 janvier prochain.

L'assemblée se compose de tous les actionnaires porteurs de vingt actions ou plus, qui ont déposé leurs titres, dix jours au moins avant celui de la réunion, soit au siége de la Compagnie, à Wiesbaden, soit à Londres, au bureau de l'agence, 31, Threadneedle street, ou à Paris, chez MM. L. Tenré fils et Cie, rue Laffitte, 18, ou à la caisse générale des actionnaires, rue Richelieu, 112.

Ladite assemblée a pour objet d'entendre le compte rendu de la situation de la Société, de fixer le taux de l'intérêt, d'approuver les comptes de l'exercice, de statuer sur les propositions qui pourront être faites sur l'augmentation du capital ou autres modifications des statuts.

FORGES DE DECAZEVILLE

A vendre des (AVEYRON), obligations des forges de Decazeville (Aveyron), Société anonyme autorisée par ordonnance royale du 28 juin 1826. Ces obligations, émises à 500 fr., remboursables à 600 fr. en 50 ans à partir de 1857, et jouissant d'un intérêt annuel de 30 fr. payable les 1er janvier et juillet (le prochain coupon sera payé le 1er juillet 1858) de chaque année, seront cédées à des conditions avantageuses.

S'adresser à M. *A. Courtois fils*, 4, rue Chérubini.

En vente chez GUILLAUMIN et Cie, 14, rue Richelieu :

DES OPERATIONS DE BOURSE,

Manuel des fonds publics et des Sociétés par actions dont les titres se négocient en FRANCE, *en* BELGIQUE *et en* SUISSE, précédé d'une appréciation des opérations de bourse dites *de jeu*, et des rapports de la Bourse avec le Crédit public et les finances de l'Etat, par A. COURTOIS fils, membre de la *Société libre d'Economie politique de Paris*. — DEUXIÈME ÉDITION *revue et augmentée*.

Prix. . . . 4 fr. 50

En vente chez l'auteur, J. MERTENS, rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.

L'AIDE DU COMPTEUR

contenant 2,000 *Echelles de Multiplication et de Division* (d'après lesquelles la multiplication se réduit à l'addition, la division à la soustraction) ;—les *Racines carrées* et *cubiques* jusqu'à 2000 ; — un tableau donnant la Circonférence et la surface du Cercle jusqu'à 200 au Diamètre ; — les principaux moyens d'obtenir la *superficie* ou le *volume* des objets, selon leurs différentes formes, etc. — Prix : 1 fr. 50

Franco par la poste, 1 fr. 65 (Affranchir).

TABLEAUX DES SALAIRES

ou Comptes-Faits des jours et des heures jusqu'à 31 jours de travail, du prix de 1 fr. à 8 fr. 75 c., la journée étant de 10, 11 ou 12 heures ; avec les petites journées converties en journées ordinaires. — Prix : 75 c.

Franco par la poste : 90 c. (Affr.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations,

Ouvre des crédits en compte courant,

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Deux départs par semaine :

L'un pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, tous les jeudis, à 11 heures du matin.

L'autre pour Naples, touchant seulement à Civita-Vecchia, les lundis, à 10 heures du soir. Traversée en 48 heures.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine et le Pirée, traversée en 7 jours.

Correspondance au Pyrée pour Volo et Salonique toutes les deux semaines, le samedi, à dater du 11 juillet ; pour Syra, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 4 juillet.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Latta quié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines, le dimanche à dater du 12 juillet, — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le jeudi, à dater du 5 juillet.

MER NOIRE — *Danube* pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraila.

Trébizonde par Inebuli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique et des lles ioniennes.

ALGÉRIE. — ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi.

ORAN. — Départs tous les jeudi à midi.

STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi à midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de inscription:

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale,

A Lyon place des Terreaux

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Un mouvement très-vif de hausse a eu lieu depuis huit jours, et les affaires ont repris à la bourse une activité qu'elles n'avaient pas eue depuis longtemps. La réduction de l'escompte de la Banque de France à 6 0/0 et l'affluence continuelle des capitaux à la Banque ont encouragé les acheteurs, et le découvert a ensuite aidé au mouvement de reprise. De nombreuses souches de primes avaient été vendues pour fin décembre. On avait commencé à revendre à cette échéance dès le mois de septembre dernier, et comme elles étaient toutes levées au-dessus de 67, il y a eu beaucoup de rachats à faire dès que ce cours a été franchi. On est ainsi arrivé presque subitement à 68 et 68 10. Cependant ce mouvement ascensionnel avait été si rapide que l'on a bientôt songé à réaliser une partie des bénéfices, ce qui a fait rétrograder à 67 70, et l'on est resté à 67 75.

On a remarqué que malgré cette baisse si rapide le report pour fin janvier avait toujours été fort tendu à 45 et 47 1/2, et que les cours du comptant avaient eu de la peine à suivre depuis quelques jours, ce qui a beaucoup contribué à arrêter le mouvement ascensionnel.

Les actions d'Orléans ont été l'objet d'une vive demande. Elles ont monté de 1,305 à 1,380; elles sont restées à 1,360.

Le Nord ancien a touché le cours de 960; mais il a reculé à 950. Les actions nouvelles se sont tenues de 775 à 780, et elles ont rétrogradé à 772 50.

L'Est a monté à 685 et l'Ouest à 690. Les variations se suivent presque toujours sur ces deux lignes; la première est restée à 677 50 et la seconde à 675.

La spéculation s'est un peu ranimée sur les actions de Lyon.; mais la hausse a été paralysée par le prochain versement du 2 janvier prochain.

Les lignes secondaires ont toutes obtenu une amélioration semblable. Il en a été de même des chemins étrangers. Les Autrichiens ont monté rapidement à 720 et 730, par suite du rachat forcé de 5 ou 6,000 actions; mais les ventes ont recommencé sur cette ligne au cours de 730, et l'on est revenu à 720.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 17 jusqu'à celle du 23 décembre :

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 66 95 à 67 70, elle est restée à 67 60; elle a varié à terme de 67 15 à 68 10, et elle est restée à 67 95.

La rente à 4/2 0/0 a monté au comptant de 92 à 93 50, elle est restée à 92 75.

La Banque de France a monté de 3,150 à 3,250, elle est restée à 3,250.

Le Crédit foncier a monté de 570 à 580. Il est resté à 580.

Le Crédit mobilier a monté de 730 à 820; il a reculé à 785 et il est resté à 807 50.

Les actions d'Orléans ont monté de 1,305 à 1,370, elles ont fermé à 1,360.

Le Nord a monté de 932 50 à 957 50. Il est resté à 950.

Le Nord nouveau a monté de 762 50 à 785. Il est resté à 772 50.

L'Est a monté de 660 à 685. Il est resté à 677 50.

L'Ouest a monté de 660 à 690. Il est resté à 675.

Le Midi a monté de 532 50 à 560. Il est resté à 545.

Lyon ancien a monté de 837 50 à 870. Il est resté à 855; 50. Lyon nouveau a monté de 822 50 à 855. Il est resté à 840.

Le Grand-Central a monté de 632 50 à 650. Il est resté à 647 50.

Genève a monté de 632 50 à 685. Il est resté à 670.

Saint-Rambert a monté de 527 50 à 550. Il est resté à 550.

Les Ardennes anciennes ont varié de 465 à 475; les nouvelles, de 470 à 490.

Béziers a monté de 335 à 350. Il est resté à 350.

Les Autrichiens ont monté de 697 50 à 730. Ils ont fermé à 720.

Le Victor-Emmanuel a monté de 440 à 475. Il est resté à 460.

Les chemins russes ont repris de 490 à 505. Ils ont fermé à 505.

Les Lombards ont monté de 595 à 630. Ils ont fermé à 623 75. Les Saragosse ont varié de 475 à 467 50; les François-Joseph, de 467 50 à 480; les Romains, de 480 à 485.

Samedi. — Les cours étaient très-fermes sur toutes les valeurs, et les affaires ont eu beaucoup d'activité. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 65 c. à 67 45, et à terme de 25 c. à 67 40; le 4 1/2 0/0, de 25 c, à 92 25; la Banque de France, de 5 à 3,155; le Crédit mobilier, de 10 à 742 50. L'Orléans, de 22 50 à 1,337 50; le Nord, de 2 50 à 940. Le Nord nouveau s'est tenu à 770. L'Est a monté de 5 à 672 50; Lyon-Méditerranée, de 10 à 852 50. Les Lyon nouveau ont fléchi de 7 50 à 835. Le Midi a monté de 2 50 à 545; l'Ouest, de 7 50 à 672 50. Le Grand-Central a fléchi de 2 50 à 642 50. Genève a monté de 15 à 660. Les Ardennes anciennes se sont tenues à 470; les nouvelles, à 475; les Saint-Rambert, à 520. Les Béziers ont monté de 12 50 à 335; les Autrichiens, de 6 25 à 702 75; les Victor-Emmanuel, de 7 50 à 457 50; le Central suisse, de 5 à 450; l'Ouest suisse, de 20 à 440; les Lombards, de 12 50 à 617 50; les François-Joseph, de 12 50 à 480. Les Romains se sont tenus à 480. Les Russes ont fléchi de 2 50 à 495.

Lundi. — La hausse a fait de nouveaux progrès très-rapides; cependant le mouvement s'est ralenti à la clôture, et les réalisations arrivaient de tous côtés. La rente 3 0/0 a monté, au comptant, de 50 c. à 67 65, et à terme, de 45 c. à 67 85; le 4 1/2 0/0, de 25 c. à 92 50; la Banque, de 95 fr. à 3,250; le Crédit mobilier, de 57 50 à 800; l'Orléans, de 27 50 à 1,365; le Nord, de 10 fr. à 950; le Nord nouveau, de 7 50 à 777 50; l'Est, de 10 fr. à 682 50; l'ouest, de 12 50 à 685; le Midi, de 2 50 à 545; le Lyon-Méditerranée, de 15 fr. à 867 50; le Lyon nouveau, de 17 50 à 852 50; le Grand-Central, de 7 50 à 650; Genève, de 12 50 à 672 50; Saint-Rambert, de 10 fr. à 530; Béziers, de 10 fr. à 345; les Autrichiens, de 16 25 à 720; le Victor-Emmanuel, de 15 fr. à 472 50; les Russes, de 10 fr. à 505; l'Ouest suisse, de 50 fr. à 445; le Central suisse, de 25 fr. à 475; les Lombards, de 7 50 à 625. Les François-Joseph se sont tenus à 480; les Saragosse, à 475. Les Romains ont monté de 5 fr. à 485.

Mardi. — Les cours ont été continuellement lourds et de nombreuses réalisations de bénéfices ont fait rétrograder presque toutes les valeurs. La rente 3 0/0 a fléchi, au comptant, de 05 c. à 67 60, et à terme, de 10 c. à 67 75. Le 4 1/2 0/0 a monté de 1 fr. à 93 50. La Banque s'est tenue à 3,250. Le Crédit foncier a monté de 5 fr. à 580. Le Crédit mobilier a fléchi de 5 fr. à 795; l'Orléans, de 10 fr. à 1,355; le Nord, de 5 fr. à 945; le Nord nouveau, de 5 fr. à 772 50; l'Est, de 7 50 à 675; Lyon-Méditerranée, de 12 50 à 855; Lyon nouveau, de 15 fr. à 837 50. Le Midi a monté de 2 50 à 547 50; le Graissessac, de 5 fr. à 350. L'Ouest a fléchi de 10 fr. à 675; le Genève, de 5 fr. à 667 50. Saint-Rambert s'est tenu à 530. Les Ardennes nouvelles ont monté de 25 f. à 500. Les Autrichiens ont fléchi de 7 50 à 712 50. Les Victor-Emmanuel se sont tenus à 470; les Russes, à 505; les Saragosse, à 475; les Lombards, à 625. Les François-Joseph ont fléchi de 2 50 à 477 50; les Central suisse, de 15 fr. à 460. L'Ouest suisse a monté de 5 fr. à 450.

Mercredi. — La bourse a été mieux tenue, quoiqu'il y ait eu encore une lutte très-vive. Les derniers cours étaient en hausse sur le bruit d'une réduction de 2 0/0 de l'escompte à la Banque d'Angleterre. Les chemins de fer étaient lourd. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 67 50 à 67 60, et à terme de 67 70 à 68. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 75 c. à 92 75. La Banque s'est tenue à 3,250. Le Crédit mobilier a varié de 785 à 807 50, l'Orléans, de 1,340 à 1,360; le Nord ancien, de 942 50 à 950; le Nord nouveau, de 770 à 772 50; l'Est, de 670 à 677 50; le Lyon Méditerranée, de 850 à 857 50; le Lyon nouveau, de 837 50 à 840; le Midi, de 547 50 à 545; l'Ouest, de 670 à 675; le Grand-Central, de 650 à 647 50; le Genève, de 665 à 670; le Béziers, de 345 à 350; les Saint-Rambert, de 530 à 550. Les Ardennes nouvelles, de 470 à 490; les Autrichiens, de 707 50 à 720; les Victor-Emmanuel, de 465 à 460; les Russes, de 500 à 505; les Lombards, de 617 50 à 623 75; les Saragosse, de 460 à 467 50; le Central suisse, de 470 à 485; l'Ouest suisse, de 465 à 475.

Jeudi. — La bourse a été faible. Les efforts pour provoquer un nouveau mouvement de hausse ont échoué, parce que l'on n'a reçu aucune dépêche de Londres confirmant la nouvelle de la réduction du taux de l'escompte par la Banque d'Angleterre. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 05 à 67 55, et à terme de 20 c. à 67 75; le 4 1/2 0/0, de 25 c. à 92 50. La Banque s'est tenue à 3,150; le Crédit foncier, à 570. Le Crédit mobilier a varié de 795 à 800; le Nord, de 942 50 à 945; l'Est, de 677 50 à 675; Orléans, de 1,345 à 1,347 50; Lyon à la Méditerranée, de 857 50 à 865; Lyon nouveau, de 835 à 837 50; le Midi, de 550 à 547 50; Genève, de 672 50 à 670; Saint Rambert, de 550 à 545; les Ardennes nouvelles, de 490 à 495; Béziers, de 350 à 347 50; les Autrichiens, de 722 50 à 716 25; les Lombards, de 630 à 625; les François-Joseph, de 477 50 à 476 25; les Saragosse, de 472 50 à 465; l'Ouest suisse, de 470 à 475; le Central suisse, de 470 à 475.

C. DEVINA.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Nature des titres	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale	Versements effectués	Derniers revenus payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
CAISSES ET BANQUES.							
Caisse générale des ch. de fer.	C	400 000	500	tout	72 00	janv. juil.	[illegible] ••
Banque de l'Algérie	A	[illegible]	[illegible]	id.	[illegible]	....	[illegible] ••
Omnibus lyonnais	C	[illegible]	1 [illegible]	id.	•• ••	....	[illegible] ••
VOITURES ET OMNIBUS.							
Compagnie génér. des Omnibus	A	30 000	1 [illegible]	tout.	[illegible] ••	janv. juil.	[illegible] ••
Omnibus des chemins de fer	C	[illegible]	[illegible]	id.	21 ••	février....	175 ••
Omnibus de Londres	C	[illegible]	[illegible]	id.	[illegible]	....	[illegible]
Comp. imp. des voitures de Paris	A	[illegible]	[illegible]	id.	1 [illegible]	mars	[illegible] ••
Gondoles parisiennes	C	1 [illegible]	[illegible]	id.	[illegible]	févr. août	110 ••
Omnibus de Lyon	C	60 000	[illegible]	tout.	•• ••	•	11 [illegible]
CANAUX ET EAUX.							
Quatre Canaux, act. de capital	A	[illegible] 120	1 000	[illegible]	50 ••	avril. oct.	1100 ••
— act. de jouiss.	A	[illegible]	1 [illegible]	id.	8 30	1er juin	[illegible]
Bourgogne, action de capital	A	[illegible]	1 000	id.	50 ••	avril. oct.	[illegible]
— action de jouiss.	A	[illegible]	1 [illegible]		12 [illegible]	1er juin	[illegible] ••
Arles à Bouc., act. de capital	A	6 000	1 000		[illegible] ••	avril. oct.	[illegible] ••
Trois canaux, act. de capital		17 [illegible]	1 [illegible]	id.	[illegible] ••	id.	1120 ••
Roanne à Digoin	A	[illegible]	1 [illegible]	id.	11 [illegible]	mai.	1[illegible] ••
Aire à la Bassée	A	[illegible]	[illegible]	id.	[illegible] ••	févr. août	[illegible] ••
Sambre à l'Oise	A	11 [illegible]	1 000	id.	70 ••	....	[illegible] ••
Scarpe inférieure	C	2 [illegible]	1 000	id.	112 ••	....	1300 [illegible]
Sambre française canalisée	A	6 000	1 000	id.	116 [illegible]	....	1300 ••
Canalisation de l'Èbre	A	61 000	[illegible]	id.	4 0 [illegible]	....	••• ••
Compagnie générale des Eaux	A	80 000	[illegible]	id.	4 0 [illegible]	....	240 ••
PORTS ET PONTS.							
Ports de Marseille	C	100000 part	1 [illegible]	170	1 [illegible]	avril. oct.	[illegible]
Pont, gare et port de Grenelle	A	7 [illegible]	1 000	id.	40 ••	....	••• ••
Pont de Rouen	A	[illegible]	1 [illegible]	id.	11 ••	janv. juill.	••• ••
Ponts réunis	C	[illegible]	1 [illegible]	id.	[illegible]	....	••• ••
Nouveaux Ponts réunis	C	4 [illegible]	1 [illegible]	id.	54 4 0 [illegible]	....	••• ••
Pont de Bordeaux	A	2 [illegible]	1 [illegible]	id.	•• ••	....	1300 ••
Pont de Beaucaire	A	1 [illegible]	1 [illegible]	id.	•• ••	....	[illegible] ••
Pont sur le Rhône	•	••	•	•	•• ••	....	1 [illegible] ••
NAVIGATION.							
Bazin, Léon Gay et Cie.	C	10 000	500	tout	73 [illegible]	janv. juill.	[illegible] ••
Compagnie franco-américaine	C	••	[illegible]	tout.	151 [illegible]	juin. déc.	[illegible] ••
Messageries imp. Serv. marit.	A	48,000	[illegible]	tout	[illegible] ••	janv. juill.	[illegible] ••
Cie cent. de transp. et de nav.	C	8 000	[illegible]	id.	0 ••	....	0 ••
Compagnie générale maritime	A	60 000	[illegible]	[illegible]	•• ••	janv. juill.	[illegible] ••
Marc Fraissinet père et fils	C	••	[illegible]	id.	•• ••	•	[illegible] ••
Armements marit. Barbey et Cie	C	••	[illegible]	tout	0 0	•	•• ••
CHARBONNAGES, ASPHALTES.							
Portes et Sénéchas (Gard)	C	24000 parts	[illegible]	tout	12 ••	avril. oct.	[illegible] ••
Centre-du-Flénu	Civ.	3 000	1 000	id.	[illegible] •	....	[illegible] ••
Pont-de-Loup Sud	Civ.	2 500	1 000	id.	50 ••	mars	440 ••
Monceaux-Saint-Étienne	Civ.	2 500	[illegible]	id.	•• ••	....	••• ••
Blanzy	C	30 000	[illegible]	id.	10 [illegible]	févr. août	725 ••
Azincourt	A	1 [illegible]	1 [illegible]	id.	[illegible]	....	[illegible] •
Charolle	A	1 [illegible]	1 [illegible]	id.	[illegible] ••	....	[illegible] ••
Layon-et-Loire	A	1 [illegible]	1 [illegible]	id.	•• ••	....	[illegible] ••
Loire	A	80 000	[illegible]	id.	12 ••	id.	[illegible]
Mont-Rambert	A	80 000	[illegible]	id.	10 ••	id.	11[illegible]
St-Étienne	A	80 000	[illegible]	id.	[illegible]	id.	[illegible]
Rive-de-Gier	A	80 000	1 [illegible]	id.	27 50	id.	[illegible] ••
Mayenne et Sarthe	A	13 [illegible]	1 [illegible]	id.	34 ••	....	[illegible] ••
Grand'Combe	A	24 000	1 [illegible]	id.	[illegible] ••	janv. juill.	[illegible] ••
Haute-Loire (anc. Société)	Civ.	5 [illegible]	[illegible]	id.	•• ••	avril oct.	300 [illegible]
[illegible]	•	•	•	•	•	•	150 ••
Carmaux-Toulouse	C	116 [illegible]	[illegible]	id.	10 ••	janv. juill.	61 50
Épinac	A	2 [illegible]	1 2[illegible]	id.	100 ••	....	•• ••
Roche-la-Molière et Firminy	A	••	••	•	•• ••	....	[illegible] ••
[illegible]	A	8 [illegible]	[illegible]	id.	•• ••	....	[illegible] ••
Charbonnages belges	C	[illegible]	[illegible]	id.	[illegible] ••	....	[illegible] ••
Compagnie générale. Asphalte	C	[illegible]	[illegible]	id.	•• ••	....	••• ••
[illegible]	•	10 [illegible]	[illegible]	id.	5 0 0	15 janv. juil.	100 ••
Loire, obligations anciennes	•	4 [illegible]	1 [illegible]	id.	50 ••	....	1[illegible] ••
— — nouvelles		19 0 0	1 250	id.	50 ••	févr. août	[illegible] ••
MINES DIVERSES.							
Vieille-Montagne ... zinc	A	80 000	80	tout.	25 ••	mai, nov.	[illegible]
Nouvelle-Montagne ... zinc	A	[illegible]	1 [illegible]	id.	100 ••	....	1015 ••
Stolberg et Westphalie priv. zinc	A	40 000	[illegible]	id.	5 0 0	octobre	[illegible] ••
— non priv. zinc	A	40 [illegible]	[illegible]	id.	•• ••	id.	[illegible] ••
Corphalie ... zinc	A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	50 ••	....	[illegible] ••
Eschweiler, priv. ... zinc	A	[illegible]	[illegible]	id.	•• •	1er juin.	•• ••
— non priv. ... zinc.	A	[illegible]	[illegible]	id.	5 0 0	janv. av.	••• ••
Silésie ... zinc	A	50 000	[illegible]	id.	5 [illegible]	mai, nov.	[illegible] ••
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre	C	60 000	[illegible]	id.	1 50	août	[illegible] ••
Tenez (Algérie) ... cuivre.	C	24 000	[illegible]	id.	•• ••	....	[illegible] ••
Pontgibaud ... plomb, argentif.	A	10 000	1 000	id.	25 ••	....	9 0 ••
USINES MÉTALLURGIQUES.							
J.-F. Cail et Cie	C	11 [illegible]	30	tout.	47 20	sept. mars	[illegible] ••
Septèmes	C	40 000	250	id.	•• ••	avril. oct.	•• ••
Caronte	C	70 000	100	50	1 [illegible]	....	[illegible] ••
Chameroy	C	2 0 0	200	id.	[illegible]	juin. déc.	220 ••
Gandillot	C	2 [illegible]	[illegible]	d.	[illegible]	....	•• ••
Christofle	C	4 000	500	d.	[illegible] ••	....	•• ••

(1) Valeur d'émission, 1,000 fr.

DÉNOMINATION.	Nature des titres	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale	Versements effectués	Derniers revenus payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
FORGES ET FONDERIES.							
Creusot (Saône-et-Loire)		28 000	500	tout.	80 ••	déc. juin.	[illegible] ••
Loire et Ardèche	A	4 [illegible]	1,[illegible]	id.	[illegible] ••	....	[illegible] ••
Allevard	A	••	[illegible]	id.	• ••	•	3350 ••
Decazeville (Aveyron)	A	2 [illegible]	[illegible]	id.	[illegible] ••	juin. déc.	3000 ••
Alais (Gard)	A	[illegible]	1 [illegible]	id.	[illegible] ••	....	[illegible] ••
Basse-Indre	C	[illegible]	500	id.	94 ••	avril. oct.	[illegible] ••
Châtillon et Commentry	C	[illegible]	[illegible]	id.	40 ••	mars, sep	[illegible]
Maubeuge (Nord)	A	[illegible]	1 [illegible]	id.	•• ••	....	450 ••
Fourchambault	C	50 000	1 [illegible]	id.	50 ••	....	450 ••
Forges-aciéries de Rive-de-Gier	C	54 000	1 [illegible]	id.	60 ••	mai. nov.	187 50
[illegible]	A	[illegible]	1,[illegible]	id.	•• ••	....	[illegible] ••
[illegible]	C	0 [illegible]	[illegible]	id.	•• ••	....	[illegible] ••
[illegible]	C	[illegible]	[illegible]	id.	•• ••	....	340 ••
[illegible]	C	4	[illegible]	id.	•• ••	....	[illegible]
Méditerranée, forges et chant.	A	[illegible]	1,[illegible]	tout	80 ••	••	[illegible] ••
[illegible] (Belgique)	A	4 [illegible]	1 [illegible]	id.	100 ••	janv. juill.	1,[illegible]
[illegible]-sur-Sambre Belgique	A	10 [illegible]	[illegible]	id.	[illegible] 50	avril. oct.	[illegible] ••
Providence (Belgique)	A	[illegible]	4 [illegible]	id.	120 ••	....	1.[illegible] ••
Phénix métallurgique	A	60 000	[illegible]	id.	30 ••	janv. juill.	850 ••
[illegible]	C	11 [illegible]	1 [illegible]	id.	30 ••	•	1.0[illegible] ••
Ougrée (Belgique)	A	12 000	1.12[illegible]	id.	[illegible] ••	....	[illegible] ••
Decazeville-Aveyron (obligation)	•	[illegible]	•	••	•• ••	•	540 [illegible]
GAZ.							
Marseille (éclairage, chauffage et hauts-fourneaux)	C	24000 part	1 [illegible]	tout	6 ••	avril. oct.	• [illegible]
Paris (éclairage et chauffage)	A	110 000	1 [illegible]	id.	60 ••	....	[illegible] ••
Nord (Batignolles)	C	[illegible]	[illegible]	id.	10 ••	avril. oct.	[illegible] ••
Est (Vincennes)	C	1 [illegible]	[illegible]	id.	50 ••	....	•• ••
Versailles	C	1 [illegible]	[illegible]	id.	35 ••	mars. sept.	300 ••
Wazemmes	C	2 [illegible]	[illegible]	id.	[illegible] 30	[illegible] octobre	175 •
Amiens	C	1 [illegible]	500	id.	35 ••	janv. juill.	410 ••
Comp. centrale, Lebon 13 villes	C	[illegible]	[illegible]	id.	[illegible]	janv. juill.	[illegible] ••
Union des Gaz	C	60 000	[illegible]	id.	30 ••	février	[illegible] ••
Lyon	A	[illegible]	1 [illegible]	id.	1[illegible] ••	janv. juill.	2 [illegible] ••
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2 [illegible]	[illegible]	id.	•• ••	....	1000 ••
Dijon	•	•	[illegible]	•	•• ••	....	1550 ••
Metz		1 000	1 [illegible]	id.	[illegible] ••	....	•• ••
[illegible]	•	•	[illegible]	•	•• ••	....	1450 ••
Saint-Étienne	A	1 [illegible]	1 [illegible]	id.	•• ••	....	1500 ••
[illegible]	•	•	[illegible]	•	•• ••	....	1000 ••
Padoue, Vicence et Trévise	Civ.	2 [illegible]	[illegible]	tout	•• ••	....	[illegible] ••
Montpellier	Civ.	•	•		•	•	[illegible]
FILATURES.							
Maberly (Amiens)	A	8 000	[illegible]	tout.	[illegible] ••	septembre.	600 ••
[illegible]	C	6[illegible]	[illegible]	id.	49 [illegible]	janv. juill.	520 ••
Lamière	C	1 [illegible]	[illegible]	id.	35 [illegible]	....	[illegible] ••
Pont-Remy	A	5 000	1,[illegible]	id.	[illegible] ••	[illegible] avril.	[illegible] ••
DIVERS.							
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	6 [illegible]	500	tout.	62 ••	janv. juill.	500 ••
Glaces de Saint-Gobain	A	[illegible]	1 [illegible]	id.	•• ••	....	11 000 ••
Glaces de Montluçon	C	24 000	500	id.	[illegible]	....	2[illegible] ••
Glaces d'Oignies, Belgique.	A	[illegible]	1 [illegible]	id.	23 [illegible]	juill. sept.	1.077 [illegible]
Glaces d'Aix-la-Chapelle. Prusse	A	2 [illegible]	[illegible]	id.	•• ••	avril. oct.	130 ••
Immeubles Rivoli	A	210 000	100	id.	5 [illegible]	janv. juill.	[illegible]
Rue impériale de Lyon	A	21 [illegible]	1,250	id.	5 0 •	....	[illegible] ••
Docks Louis-Napoléon	Civ.	200 000	2 0	125	•	....	172 50
Télégraphe sous-marin. Manche	C	100 000	25	id.	7 0 0	mars, sept	15 ••
— Méditerranée.	C	30 000	250	id.	• ••	....	150 ••
Cie gén. de Vidanges, Richer et Cie	C	25 [illegible]	[illegible]	id.	25 ••	....	160 ••
Substances alimres, Chollet et Cie	C	60.000	[illegible]	id.	20 ••	....	60 ••
Cie marbres et industr. du Maine	C	•	100	tout	•	....	50
ASSURANCES.							
Générale ... mar.	A	4[illegible]	12 [illegible]	5000	2 ••	avril	56 0,0 b
Sécurité ... mar.	A	300	5 [illegible]	125	• ••	....	[illegible] 0 0 b
Union des ports ... mar.	A	1 [illegible]	5 [illegible]	750	[illegible] 50	avril.	12 0,0 b
Lloyd français ... mar.	A	1 [illegible]	5 [illegible]	1[illegible]	400 ••	février.	[illegible] 0 0 b
Océan ... mar.	A	[illegible]	5 [illegible]	[illegible]	• ••	....	25 0.0 b.
Chambre d'assurances ... mar.	A	[illegible]	5 [illegible]	125	• ••	février ...	[illegible] 0 0 b
Mélusine ... mar.	A	400	5 [illegible]	125	2 ••	mars	[illegible] 0 0 b
Vigie ... mar.	A	200	5 [illegible]	1000	[illegible] ••	....	25 0 0
Sauvegarde ... mar.	A	[illegible]	5 [illegible]	1000	250 ••	février ...	[illegible] 0 0 b
Centrale ... mar.	A	1 [illegible]	5 [illegible]	1000	200 ••	février.	22 0 0 b
Réunion ... mar.	A	1 [illegible]	5 [illegible]	1000	•• [illegible]	id.	21 0 0 b
Générale ... inc.	A	[illegible]	5 000	tout.	•• ••	avril.	[illegible] b
Phénix ... inc.	A	4 000	1 000	id.	[illegible] ••	mai, nov.	217 1,2 b
Nationale ... inc.	A	2 [illegible]	5 000	1 5	• ••	mars.	124 0 0 b
Union ... inc.	A	2 [illegible]	5 000	1 5	100 ••	avril.	[illegible] 0 0 b
Soleil ... inc.	A	1 [illegible]	5 000	1 5	400 ••	id.	120 0,0 b
France ... inc.	A	2 000	5 000	1 5	• ••	id.	42 0 0 b
Urbaine ... inc.	A	1 [illegible]	5 [illegible]	1 5	400 ••	id.	114 0 0 b.
Providence ... inc.	A	2 000	2 [illegible]	500	100 ••	id.	[illegible] ••
Aigle ... inc.	A	[illegible]	5 [illegible]	2000	•• ••	id.	[illegible] 0 b
Paternelle ... inc.	A	3 000	1 000	400	• ••	id.	5 0.0 b
Confiance ... inc.	A	800	5 000	1000	•• ••	id.	7 0 0
Nord ... inc.	A	2 000	1 [illegible]	500	20 ••	id.	12 0,0 b
Générale ... vie	A	4[illegible]	7 [illegible]	tout.	2025 ••	t. les 2 ans	140 0,0 b
Nationale ... vie	A	3 000	5 [illegible]	1 5	300 ••	t. les 4 ans	26 0,0 b
Union ... vie.	A	2.000	5 [illegible]	1 5	120 ••	t. les 2 ans.	1 0 0 b
Phénix ... vie.	A	800	5 [illegible]	1000	150 ••	id.	3 0,0 p
Caisse Paternelle ... vie.	A	8 [illegible]	[illegible]	[illegible]	• ••	avril.	10 0.0 b
Générale ... grêle	A	2 [illegible]	5 [illegible]	[illegible]	• ••	avril.	pair

(1) Valeur d'émission 1,000 fr.

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. COURS DU 19 AU 24 DÉCEMBRE

Coupure Empl.	Coupure réalisé	Coupon	Nombre des actions	Capital émis	Somme payée	Revenu de chaque act. dans le dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 19 Compt.	Samedi 19 Terme	Lundi 21 Compt.	Lundi 21 Terme	Mardi 22 Compt.	Mardi 22 Terme	Mercredi 23 Compt.	Mercredi 23 Terme	Jeudi 24 Compt.	Jeudi 24 Terme	Vendredi Compt.	Vendredi Terme
863	1.09	99	400.000	400	tout	56 fr. pour 1856	juillet 1856	Nord ancien	[illegible]	[illegible]	950	950	945	945	949	950	947 75	945	·	·
·	·	·	125.000	375	200	4 0/0	·	Nord nouveau	770	770	775	777 50	775	774 75	775	772 50	775	775	·	·
350	·	95	300.000	500	tout	44 fr. pour 1856	avril 1857	Ouest	672 50	672 50	675	675	670	675	672 50	675	675	671	·	·
1.374	2012	99	300.000	500	tout	84 fr. pour 1856	avril 1857	Orléans	1335	1347 50	1347 50	1345	1345	1372 50	1340	1350	1350	1341	·	·
1.157	1927	99	250.000	500	tout	24 fr. pour 1856	nov. 1857	Est	670	672 50	675	672 50	670	675	675	677 50	672 50	675	·	·
·	5.1	·	577.500	500	tout	·	·	Paris-Méditerr. ancien	852 50	852 50	855	857 50	857 50	850	855	857 50	855	855	·	·
·	·	·	115.500	735	35	·	·	Paris-Méditerr. nouv.	835	835	832 50	832 50	835	840	845	845	847 50	840 50	·	·
175	231	9	90.000	500	tout	4 0/0	juillet 1857	Lyon à Genève	665	670	675	672 50	672	667 50	667 50	670	665	671	·	·
729	160	99	250.000	500	tout	4 0/0	janv. juillet	Midi	541 75	541	537 50	545	545	547 50	547 50	545	547 50	547 50	·	·
·	1158	99	221.000	500	tout	35 fr.	juillet 1857	Grand-Central	650	642 50	640	[illegible]	645 50	647 50	645	647 50	647 50	647 50	·	·
91	2.5	99	5?.000	500	300	4 0/0	juillet 1856	Chem. du Dauphiné	[illegible]	520	527 50	[illegible]	530	530	545	550	551 50	545	·	·
·	54	99	36.000	500	tout	4 0/0	avril	Béziers à Graissessac	332 50	335	350	345	350	350	350	350	350	347 50	·	·
36	140	99	12.000	500	tout	4 fr. 25	janvier 1857	Ardennes ancien	·	·	470	·	·	·	·	·	475	·	·	·
·	·	·	64.000	500	75	·	·	Ardennes nouveau	485	·	500	·	500	·	495	490	500	495	·	·
52	52	99	15.000	500	tout	·	·	Bordeaux à la Teste	490	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·
1071	1179	73	400.000	500	tout	31 fr.	juillet 1857	Chemins autrichiens	701 25	703 75	727 50	730	712 50	712 50	718 25	720	690	716 25	·	·
·	1042	20	300.000	500	150	4 1/2 0/0	·	François-Joseph	470	·	480	·	477 50	·	·	·	476 25	·	·	·
012	1071	99	312.500	500	150	·	·	Lombardo-Vénitiens	637 50	·	630 25	·	625	·	621 25	·	625	·	·	·
·	4162	99	600.000	500	100	5 0/0	·	Russes	[illegible]	·	505	505	505	505	·	·	505	507 50	·	·
278	845	99	200.000	500	35	·	janvier 1857	Saragosse	482 50	·	475	·	475	·	477 50	·	485	·	·	·
·	849	99	170.000	500	150	0 0 0	·	Romains	185	·	185	·	·	·	·	·	·	·	·	·
·	85	24	·	500	250	2 1/2	décemb. 1856	Victor-Emmanuel	490	457 50	472 50	470	468 75	470	462 50	460	·	467 50	·	·
84	2.0	99	72.000	500	tout	4 0/0	juillet	Central suisse	450	·	455	·	455	·	[illegible]	·	450	·	·	·
40	170	99	80.000	500	250	·	mai novembre	Ouest suisse	440	·	445	·	450	·	440	·	440	·	·	·
118	1.2	·	52.000	500	tout	4 1/2	1er janvier	Nord-Est suisse	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·
1	11	99	1.911	250	tout	5 0/0	1er janv.	Tarragone à Reus	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Date des emprunts	Nombre d'obligat.	Terme d'amortiss.	Taux d'émiss.	Somme payée à ce jour	Prix de rembours.	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements.
1845-52-1	375.000	75 ans	315	tout	500	avril	15	janvier juillet.
1851	1.283	46 —	335	tout.	500	D°	20	août
·	12.518	88 —	·	out.	502 50	·	16.87 1/2	janvier juillet
1852.	80.000	50 —	1.000	out.	250	avril	50	avril octobre
1855.	100.000	99 —	250	out.	500	avril	15	D°
1852.	120.000	99 —	500	tout.	625	D°	25	D°
1853	182.833	99 —	350	tout.	500	D°	15	janvier juillet.
1852.	25.000	98 —	500		650	avril.	25	juin décembre
1854	270.532	94 —	270	200	500	mars.	15	janvier juillet
·	2.775	47 —	·	tout.	1.250	·	50	avril octobre.
·	21.000	—	·	tout.	645	·	25	janvier juillet
1855	800.000	94 —	90	tout	500	1858	15	D°
1842	4.888	47 —	1.225	tout.	1.250	décembre	50	D°
1848	11.333	90 —	·	tout.	1.250	D°	50	D°
1852	60.000	97 —	·	tout.	500	·	·	D°
1854	151.000	99 —	300	tout.	500	décembre	15	D°
1855.	131.200	9 —	280	tout.	500	décembre.	15	D°
1854	102.644	99 —	500	tout.	625	D°	25	D°
1853	53.643	99 —	500	tout.	500	D°	15	D°
1855	87.719	99 —	285	tout.	500	D°	15	D°
1855 1857	61.500	79 —	150	tout	250	mai	7 50	mai novembre.
1855	390.000	99 —	275	·	500	septembre.	15	septembre mars
1856.	100.500	99 —	280	tout	500		15	janv. juillet.
1856.	186.000	97 —	285	·	500		15	janv. juillet.
1854.	4.250	62 —	250		500	25 janvier.	15	1er avril 1er octobre
1858.	667	62 ·	250	·	500	·	15	1er février 1er juillet

Noms des compagnies	19	21	22	23	24	Vendredi
Nord 1000	290	292 50	291 50	295	295	·
Nord-Boulogne						
Nord-Charleroy	·	·	·	·	·	·
Paris à Lyon 5 0/0	950	970	960	975	940	·
D° nouvelles	275	275	275	277 50	280	·
Lyon à Méditerranée 5 0/0	·	475	475	475	475	·
D° Nouvelles 3 0/0	·	·	·	290	290	·
Est 1852 1854 1856	447 50	448 75	450	450	450	·
D° nouvelles 3 0/0	270	270	271 25	271 50	272 50	·
Ardennes	266 25	265	265 25	268 25	270	·
Strasbourg Bâle	·	·	·	·	·	·
D°	·	·	·	·	·	·
Ouest 1851	290	290	290	278 75	290	·
Paris à Orléans 1842 5 0/0	·	·	·	·	·	·
D° Nouvelles 1848	·	·	965	·	·	·
D° 1852 3 0/0	282	283	284	282 50	282 50	·
Grand-Central 1854	·	273 50	270 2	270 25	·	·
D° nouvelles, 1855	275	271 5	271 75	271 50	278 75	·
Rhône-et-Loire 5 0/0	·	·	465	·	·	·
D° 3 0/0	·	·	·	·	·	·
Lyon à Genève 1855 jouiss. juillet 1857	280	282	282 50	285	·	·
D° 1857 jouiss. juillet 1857	275	·	275	275	·	·
Graissessac à Béziers	113 75	110	115	115	117 50	·
Autrichiens	265	267 50	267 50	266 25	265	·
Midi	268 25	274 50	280	280	280	·
Lyon-Bourbonnais	278 75	280	280	284 50	280	·
Tarragone à Reus	·	·	·	·	·	·
D°	·	·	·	·	·	·

Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 18 au 23 décembre 1857 (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

Noms des lignes	18	19	21	22	23	
Nord	920 à 929	925 à 911 25	937 50 à 911 25	940 à 945	941 à 950	à
Est	665 à 652 50	650 à 660 25	662 50 à 668 75	662 50 à 659	662 50 à 668 75	à
Est nouvelles	545 à 520	542 à 537 50	547 50 à 553 75	540 à 547 50	541 à 550	
Orléans	1300 à 1300	1300 à 1330	1325 à 1325	1330 à 1330	1325 à 1325	à
Lyon	827 à 835	827 50 à 837 50	835 à 862 50	815 à 855	830 à 850 25	à

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

DÉNOMINATION.	Samedi 19 Compt.	Samedi 19 Terme	Lundi 21 Compt.	Lundi 21 Terme	Mardi 22 Compt.	Mardi 22 Terme	Mercredi 23 Compt.	Mercredi 23 Terme	Jeudi 24 Compt.	Jeudi 24 Terme	Vendredi Compt.	Vendredi Terme
FONDS FRANÇAIS.												
RENTES 3 0/0 jouiss. 22 juin 1857	67 15	67 10	67 60	67 65	67 40	67 35	67 60	67 35	67 55	67 75	·	·
RENTES 4 1/2 0/0 jouiss. 22 mai 1857	92 25	92 25	92 50	93 50	93 50	93 ·	92 15	·	92 50	·	·	·
Banque de France, jouiss. juillet 1857	3145	·	3150	·	3150	·	3150	·	3150	·	·	·
Banque de France, nouvelle émission	3125	·	3120	·	3120	·	3140	·	3150	·	·	·
Comptoir national d'escompte, jouiss. août 1857	650	·	660	·	660	·	660	·	660	·	·	·
Crédit foncier de France, 250 fr., payés, jouiss. juillet 1857	·	·	575	·	580	580	·	580	570	·	·	·
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1857	420	·	·	·	·	·	425	·	425	·	·	·
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	405	·	·	·	·	·	·	·	400	·	·	·
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	90	·	·	·	·	·	90	·	90	·	·	·
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° d°	80	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·
— Promesses d'Obligat. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai	·	·	110	·	·	·	·	·	·	·	·	·
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, juil. 1857	710	742 50	791	800	793	795	787 50	807 50	802 50	800	·	·
Ville de Paris, obligations 1849, jouissance avril 1857	·	·	1075	·	·	·	·	·	·	·	·	·
d° d° 1852, jouiss. juillet 1857	1045	·	1045	·	1050	·	1070	·	·	·	·	·
d° d° 1855, tout payé jouiss. sept. 1857	401	·	400	·	401	·	400	·	400	·	·	·
Département de la Seine, obligations 1857, jouiss. juillet 1857	190	·	191 25	·	191 25	·	190	·	191 25	·	·	·
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	92 1/2	·	93	·	93 1/8	·	93 1/8	·	93 1/4	·	·	·
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0 jouiss., mai 1857	·	·	97 5/8	·	·	·	97 5/8	·	·	·	·	·
Piémontais 5 0/0 jouiss. juin 1857	90	·	90	·	90	·	90	·	·	·	·	·
— 3 0/0 jouiss., juillet 1857	53	·	53	·	53	·	53	·	·	·	·	·
Autrichien, 5 0/0 (tout payé), jouiss., juillet 1857	89	·	89	·	89 1/2	·	·	·	·	·	·	·
Emprunt Romain, jouiss., juin 1857	85	·	86	·	86	·	86	·	·	·	·	·
Espagne différ. convert. jouiss., juillet 1857	·	·	26	·	·	·	·	·	·	·	·	·
d° 3 0/0 1841, jouiss., juillet 1857	·	·	41 1/2	·	·	·	40 1/2	·	·	·	·	·
d° intérieure d°	·	·	39	·	38	·	37 5/8	·	·	·	·	·

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

LE DIRECTEUR, C. DEVINA.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google